



# CarSharing für ländliche Stadtteile von Marburg

## ▶ Teil 2

31.05.21

Jesberg/Marburg/Zoom

- ▶ **Michael Schramek**  
Geschäftsführender Gesellschafter EcoLibro GmbH
- ▶ **Philip Müller**  
Projektmanager EcoLibro GmbH

Gründungsmitglied im



NiMo Netzwerk intelligente Mobilität



Einleitung durch die Stadt Marburg und die AG Mobilität

Vorstellung der CarSharing-Potenzialbewertung für die drei Start-Stadtteile

Arbeit im World-Café

Weitere Vorgehensweise



# Agenda

## Einleitung durch die Stadt Marburg und die AG Mobilität

Einleitung durch die Stadt Marburg und die AG Mobilität

Vorstellung der CarSharing-Potenzialbewertung für die drei Start-Stadtteile

Arbeit im World-Café

Weitere Vorgehensweise



# Agenda

## CarSharing-Potenzialbewertung

Einleitung durch die Stadt Marburg und die AG Mobilität

Vorstellung der CarSharing-Potenzialbewertung für die drei Start-Stadtteile

Arbeit im World-Café

Weitere Vorgehensweise



# CarSharing-Potenzialbewertung

Alle ungefähr gleich im Gesamtergebnis

			Einhausen		Ginseldorf		Michelbach	
			1.074		765		1.958	
EinwohnerInnenzahl								
Qualität ÖPNV nächste Haltestelle	Zugangswerte		600 m	-1	550 m	-1	700 m	-1
	Bedienungshäufigkeit		41 Fahrten/Tag	-1	49 Fahrten/Tag	-1	66 Fahrten/ Tag	1
	Bedieungszeitraum		19 h		19 h		120 h	1
	Verkehrsmittelqualität		Bus/ selten AST	-2	AST	-2	Bus	-2
Qualität beste Haltestelle SPNV	Zugangswerte		7.800 m	-1	5.100 m	-1	3.700 m	-1
	Bedienungshäufigkeit		64 Fahrten/Tag	1	157 Fahrten/Tag		182 Fahrten/Tag	1
	Bedieungszeitraum		19 h		121,5 h		119 h	1
	Verkehrsmittelqualität		Bus und Bahn	-1	Bus und Bahn	-2	Bus und Bahn	-1
ÖPNV/MIV Reisezeitverhältnis (ca. 08.00 Uhr)			358%	-2	286%	-1	298%	-1
...zum Uni Campus Lahntal			200%		478%		570%	
..zum Marburger Hauptbahnhof			333%		111%		208%	
...zum Universitätsklinikum			289%		429%		228%	
...zu Pharmaserv GmbH			829%		192%		233%	
Qualität IV	Qualität Radverkehr			-1		-1		-2
	Qualität Autoverkehr			2		2		2
	Parkdruck			2		2		2
NMIV-Erreichbarkeit Daseinsvorsorge	Einkaufsmöglichkeiten		800 m	-1		1		1
	Hausärzte		1.200 m	-1		-2		1
	Apotheken		5.300 m	-2		-2		-2
	Grundschulen		1 000 m	1		-2		1
	Kita		1.400 m	1		1		1
	Freizeitaktivitäten		1.100 m	-1		-2		1
	Kultureinrichtungen		1.300 m	-1		-2		1
Gastronomie		1.100 m	1		-2		1	
Gesamt (gewichtet)				-7,5		-6,3		-5,8
Gesamt (gewichtet prozentual im Vergleich zum max. Erreichbaren)				33%		36%		37%

# Agenda

## Arbeit im World-Café

Einleitung durch die Stadt Marburg und die AG Mobilität

Vorstellung der CarSharing-Potenzialbewertung für die drei Start-Stadtteile

Arbeit im World-Café

Weitere Vorgehensweise



# World-Café

## Die vier Thementische

- 1) Durchstarter-Projekt Ginseldorf
- 2) Die beiden anderen Startprojekte
- 3) Alle anderen Außenstadtteile
- 4) Wie soll CarSharing in den Außenstadtteilen im Jahr 2026 aussehen?

4 Kleingruppen-Runden à 20 min

Wechsel nach jeweils 20 min

an jedem Thementisch gibt es eine/n bzw. mehrere Tischgastgeber, eine/n Moderator/in sowie einen Protokollanten



# Agenda

## Besetzung der Thementische

Thementisch	Moderator/in	Tischgastgeber	Protokollant
1	Hr. Müller	Hr. Laging, Fr. Thies	Hr. Malik
2	Fr. Michelsen	Hr. Quast/Hr. Körner Hr. Ückermann/Fr. Stein	Fr. Stockmann
3	Hr. Reckling		Hr. Viero
4	Hr. Schramek		Hr. Soballa





- a. Wer kann welche Fahrzeuge bereitstellen oder finanzieren?
- b. Welche Aufgaben können vor Ort wahrgenommen werden, und welche soll/muss ein Dienstleister übernehmen?
- c. Reicht normales Stations-CarSharing, oder wird mehr (OneWay, pulsierend) benötigt?
- d. Welche Nutzergruppen gibt es, und mit welchen Argumenten kann man sie ansprechen?



# World-Café

## Thementisch 2 „Die beiden anderen Start-Stadtteile“

- a. Wie gewinnt man Mitstreiter, die als Team den Aufbau von CarSharing in die Hand nehmen? Welche Personen kommen dafür in Frage?
- b. Wie sensibilisiert man die EinwohnerInnen zum Nutzen von CarSharing im Stadtteil, so dass sie das Projekt unterstützen?
- c. Wie spricht man institutionelle Partner (Unternehmen, Vereine, Kirche, ...) an?
- d. Welche Unterstützung benötigen die Akteure vor Ort von außen (Stadt, Beratung, ...) für einen erfolgreichen Start?



# World-Café

## Thementisch 3 „Alle anderen Außenstadtteile“

- a. Wie ermittelt man das Potenzial für CarSharing im Stadtteil?
- b. Wie können die anderen Außenstadtteile am besten von den Erfahrungen der drei Pilotstadtteile lernen?
- c. Welche Unterstützung brauchen die Stadtteile in den verschiedenen Projektphasen (Konzeption, Umsetzung, Betrieb)?
- d. An welche Kriterien sollte eine Förderung durch die Stadt in den verschiedenen Projektphasen (Konzeption, Umsetzung, Betrieb) gekoppelt werden?



## Thementisch 4 „Wie soll CarSharing in den Außenstadtteilen im Jahr 2026 aussehen? “

- a. Woran kann man in fünf Jahren erkennen, dass die Schaffung des CarSharing-Angebots ein voller Erfolg war?
- b. Wie viel Fahrzeuge müssten es im Jahr 2026 sein, um diesen Erfolg zu erreichen?
- c. Welche Sharing-Komponenten sollten neben den Kraftfahrzeugen enthalten sein?
- d. Welche Rahmenbedingungen begünstigen den Erfolg?



## Gruppe 1 – Durchstarter Ginseldorf

### Wer kann welche Fahrzeuge bereitstellen oder finanzieren?

#### Bisher:

- Kein bestehendes Auto wurde findig gemacht
- E-Neuwagen soll angeschafft werden
- Es wurde kein Bereitsteller gefunden

#### Anschaffung:

- Gebrauchtfahrzeug (E-Autos)
- Leasingverfahren (Dorfladenverein als Besitzer) mit einer Autofirma
- Sponsoring durch ortsansässige Unternehmen bzw. Gönner, sowie Finanzierung durch ein Förderantrag beim Verkehrsministerium

#### Fahrzeugart

- Von der Nutzung abhängig
- durch kurze Distanzen sind Kleinwagen attraktiv
- größere Wägen zur Beförderung größerer Familien und von Einkäufen eine Option
- Dorfladen als möglicher Standort mit möglicherweise einer E-Ladesäule

- Optimale Kombination: Ein Auto aus der Bevölkerung und ein eigens angeschafftes Neu- oder Gebrauchtfahrzeug (elektrisch)

- Start auch mit nicht-elektrischem Auto möglich
- Zweites Fahrzeug garantiert ein E-Auto

Es bedarf eine genaue Kostenaufstellung in dem Fall, das ein Privat-PKW ins Sharing eingeführt wird (Versicherung, Reparatur, Schadensfall, Einnahmen usw.)

- Folgen soll ein internes Treffen, zur Klärung weitere Fragen



# Worldcafe

## Gruppe 1 – Durchstarter Ginseldorf

### Welche Aufgaben können vor Ort wahrgenommen werden, und welche soll/muss ein Dienstleister übernehmen?

#### Dorfladen

Dorfladenverein kann als Zentrum mit den Werten Eigeninitiative und Engagement gelten - Autonomie wird sehr geschätzt und die Verwaltung selbst durchgeführt werden inklusive telefonisch verfügbare "Autopaten" und/oder Dorfladen-Vereinsmitglieder

Die Verbindung von Dorfladen, Verein und Personen im Dorf soll genutzt werden . Besonders die Flexibilität in der Startphase ist vonnöten

#### Unterstützung

Zugang zu den Autos kann ebenfalls mit Schlüsseltresoren erfolgen - "Faszination der Schlichtheit"

Sharing-Dienstleister soll in der Startphase nicht unterstützen aber eine App zur Buchung genutzt werden

Unterstützung der Stadt und der Stadtwerke ist gewünscht, besonders bei der Anschaffung der Autos und einer nutzbaren Infrastruktur (Ladesäule am Bürgerhaus)

#### Zukunft

Falls Im weiteren Verlauf eine höhere Nachfrage folgt und mehrere Autos genutzt werden, soll perspektivisch ein größeres/ outgesourcetes System entstehen (evtl. mit Dienstleister) - DOCH: Eigeninitiative im Mittelpunkt



# Worldcafe

## Gruppe 1 – Durchstarter Ginseldorf

### Reicht normales Stations-CarSharing, oder wird mehr (OneWay, pulsierend) benötigt?

Bisher: Noch keine Konkrete Gedanken, doch eine Sharing-Station am Bürgerhaus oder am Dorfladen mit einem oder zwei Fahrzeugen ist geplant

"Keep it simple" zu Beginn - einfaches System basierend auf Eigenengagement

Neue Varianten über das normale CarSharing hinaus brauchen eine gute Vorbereitung und Management, basierend darauf würde eine Verwaltung in Eigenregie leiden - das sind die Schritte nach der Sensibilisierung für das CarSharing

#### Klientelorientierung

Primär soll ein Basisklientel soll gefunden werden

Bewohner müssen für neue Nutzungsweisen gewonnen werden,

Pendler sind vorhanden, welche als Zielgruppe nicht erfasst werden, da kein Bedarf bei langen Strecken gesehen wird

Andere Ideen (OneWay und pulsierend) sollen innerhalb des Dorfes diskutiert werden. Nutzer müssen noch identifiziert werden



# Worldcafe

## Gruppe 1 – Durchstarter Ginseldorf

### Welche Nutzergruppen gibt es, und mit welchen Argumenten kann man sie ansprechen?

#### Zielgruppen

Zielgruppe 1) Familien mit Kindern (darunter junge Familien) für Besorgungen als Zweitauto)

Zielgruppe 2) Ältere Personen, die einen temporären Zweitwagen brauchen

Zielgruppe 3) Nutzergruppe, die das Auto selten brauchen aber dieses in einem Mobilitätsmix mit weiteren nachhaltigen Verkehrsmitteln nutzen (Studierende?)

Sharing als möglicher Magnet für Studierende

Nötige Clusterung von Personengruppen, die unterschiedliche Vorteile aus dem Sharing ziehen können und gezielt darauf angesprochen werden

#### Argumente

Personen mit untergenutzten Zweit- oder Drittfahrzeuge können angefragt werden

Jugendliche im Ort (18- bis 25-jährige): Autonutzung ohne Besitz

Höhere Lebensqualität kann geschaffen werden in Verbindung mit Verbesserung von ÖPNV- und Radinfrastruktur

#### Maßnahmen

- Möglichkeiten der Kontaktaufnahme über: Vereine (Tischtennis), Kindergarten, Dorfladen, Ortsbeirat (Infobrief)

-Veranstaltungen können die Augen öffnen

-Fahrradabstellplätze in Bussen für erhöhte Mitnahme

Information zum Sharing-Vorhaben sowie Umfragen kombiniert mit einem Rundbrief im Dorf sollen zu Potenzialen im Dorf Aufschluss geben

Klärung des langfristigen Potenzials längerer Leihintervalle beim größeren Pool





# Worldcafe

## Gruppe 2 – Einhausen und Michelbach

**Wie gewinnt man Mitstreiter, die als Team den Aufbau von CarSharing in die Hand nehmen?  
Welche Personen kommen dafür in Frage?**

zentraler  
Treffpunkt als  
Anlaufstelle  
(bspw.  
Dorfladen)

Anzeige in  
Dorfzeitung

Kommunikation  
mit den  
Unternehmen  
(Mitstreiter\*innen  
gewinnen)

Vereine als  
erste  
Ansprechpartn  
er (Dort  
thematisieren)

WhatsApp-  
Gruppe/Facebo  
okgruppe von  
Michelbach (als  
Multiplikatoren-  
Plattform)

Rundmail an  
ansässige  
Unternehmen  
(auch Ein-  
Mann-  
Unternehmen)

mögliche  
Aktive:  
Teilnehmende  
der BI  
Allnatalweg  
Stopp

Kirchengemeinde, Schule und  
Kindergarten als  
Ansprechpartner\*innen (wichtige  
Zielgruppe: junge Familien)

Webauftritt mit  
Newsletter

mögliche  
Zielgruppen/Unterstützer\*innen:  
junge Familien, Unternehmen,  
Vereine, soziale Einrichtungen

Verkehrs AG

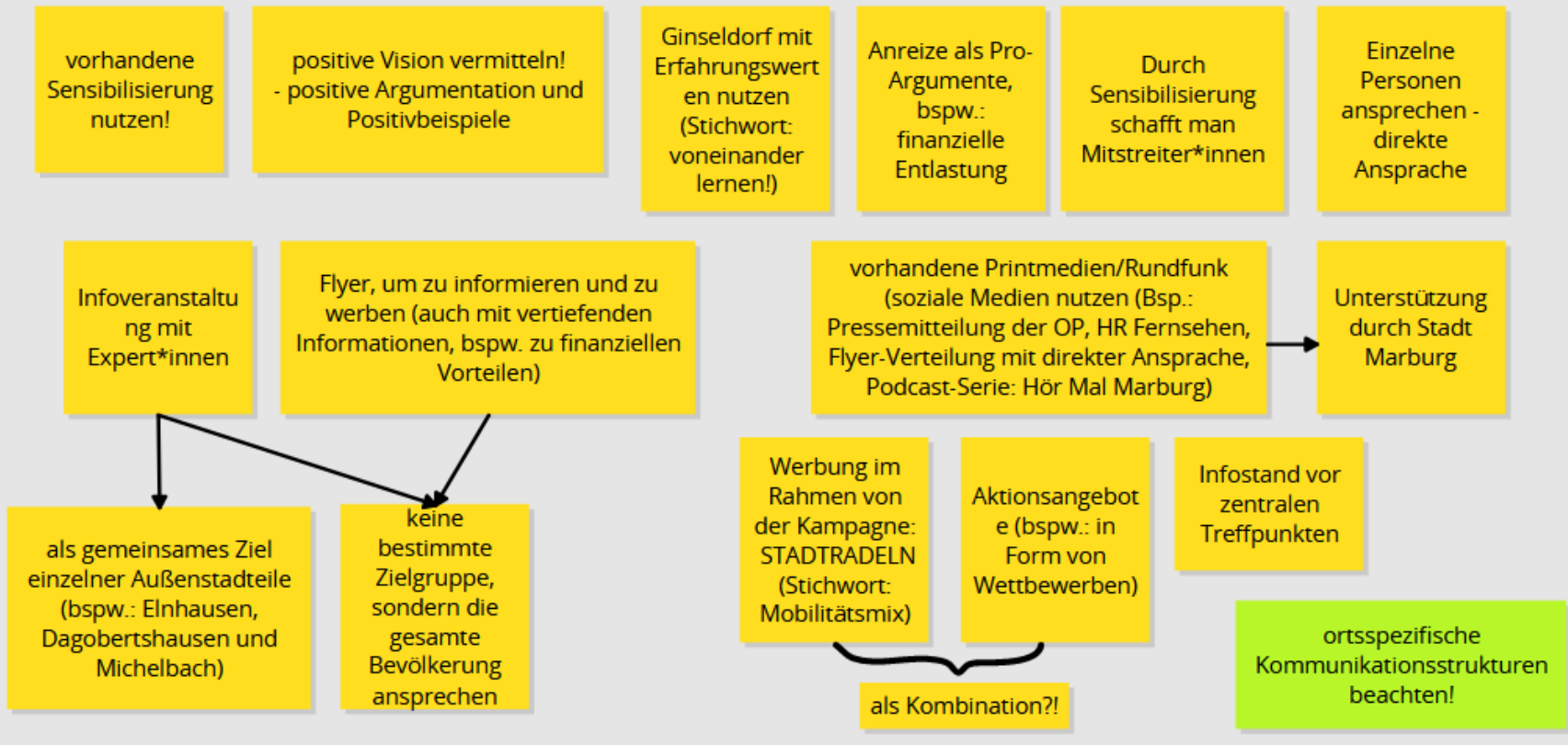
voneinander lernen und  
gegenseitig unterstützen  
(Fachwissen weitergeben)!

Details müssen  
noch geklärt  
werden



## Gruppe 2 – Einhausen und Michelbach

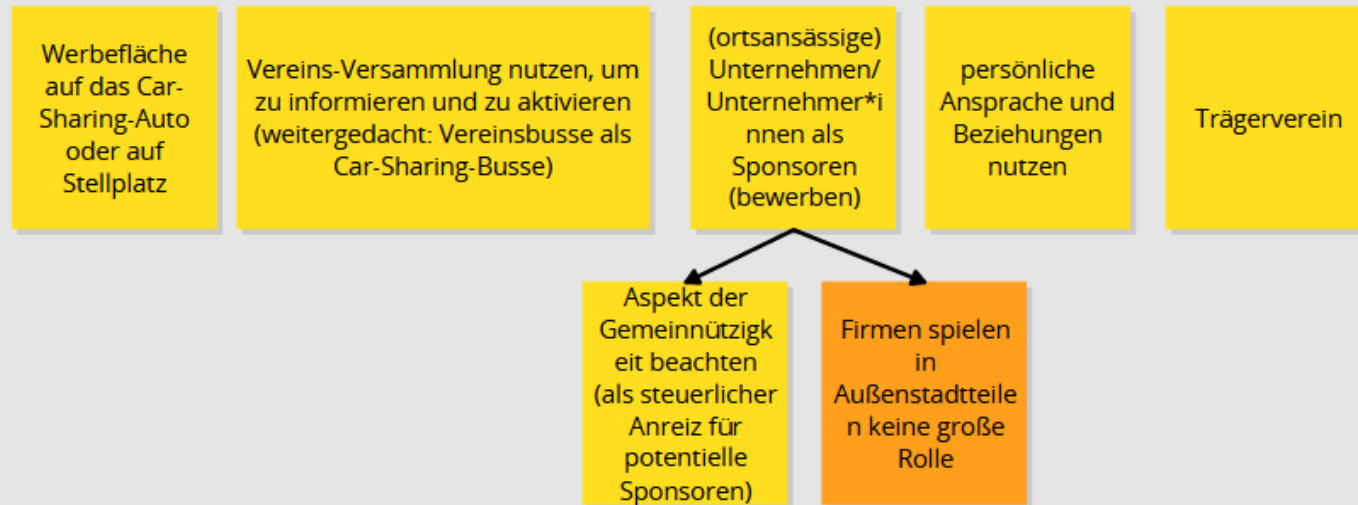
Wie sensibilisiert man die BewohnerInnen zum Nutzen von CarSharing im Stadtteil, so dass sie das Projekt unterstützen?



# Worldcafe

## Gruppe 2 – Einhausen und Michelbach

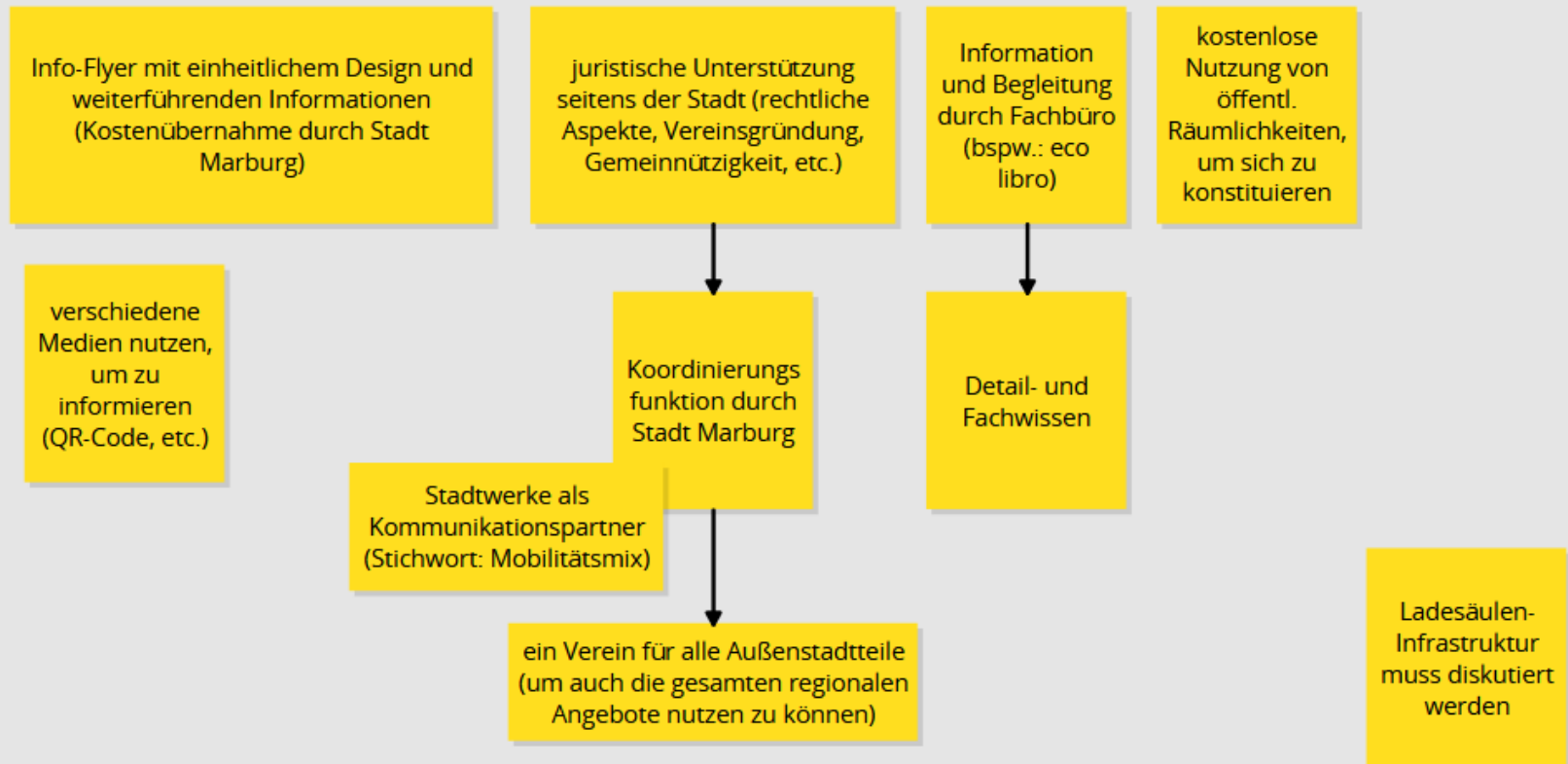
### Wie spricht man institutionelle Partner (Unternehmen, Vereine, Kirche, ...) an?



# Worldcafe

## Gruppe 2 – Einhausen und Michelbach

Welche Unterstützung benötigen die Akteure vor Ort von außen (Stadt, Beratung, ...) für einen erfolgreichen Start?



## Gruppe 3 – Alle anderen Außenstadteile

### Wie ermittelt man das Potenzial für CarSharing im Stadtteil?

Flyeraktion mit rücksendbaren Bögen mit Infos bezüglich der Carsharingangebote und -Konzepte. (Erstellt durch Frau Hokamp in Moischt)

Persönliche Infoveranstaltung nach den Sommerferien für die BürgerInnen, um Details zu klären

Man sollte auch ermitteln, wie sinnvoll eine stadtteilübergreifende Einführung der Sharingdienste ist, wenn die Teile nah beieinander liegen

Wie sinnvoll ist eine Verbindung von Car- und Bikesharingdiensten, um eventuelle Lücken zu füllen?

Präsenz

Ergänzende Onlinebefragung ist auch kostengünstig umzusetzen, um junge Menschen zu erreichen

Ermittlung wie groß das Interesse an Carsharing überhaupt ist

Kann ggf. auch einheitlich in den anderen Stadtteilen verteilt werden.

gleicher Fragebogen für alle Stadtteile??

Können alle Bedürfnisse erfüllt werden?

Kombination Rad und ÖV



# Worldcafe

## Gruppe 3 – Alle anderen Außenstadteile

**Wie können die anderen Außenstadteile am besten von den Erfahrungen der drei Pilotstadteile lernen?**

Regelmäßige Berichterstattung durch die Presse über die Pilotprojekte. Vorzugsweise in der OP. Muss allerdings regelmäßig geschehen. Sorgt für Werbung.

Fragestunden in den Bürgerhäusern bezüglich Details. Welche Kosten entstehen? Wie sieht es mit der Versicherung bei der Bereitstellung privater Autos aus? etc.

Persönliche Erfahrungen durch Beteiligte aus den Pilotstadteilen ist erfahrungsgemäß am fruchtbarsten, um Interesse in anderen Stadtteilen zu schaffen und Fragen zu beantworten

Viele Fragezeichen

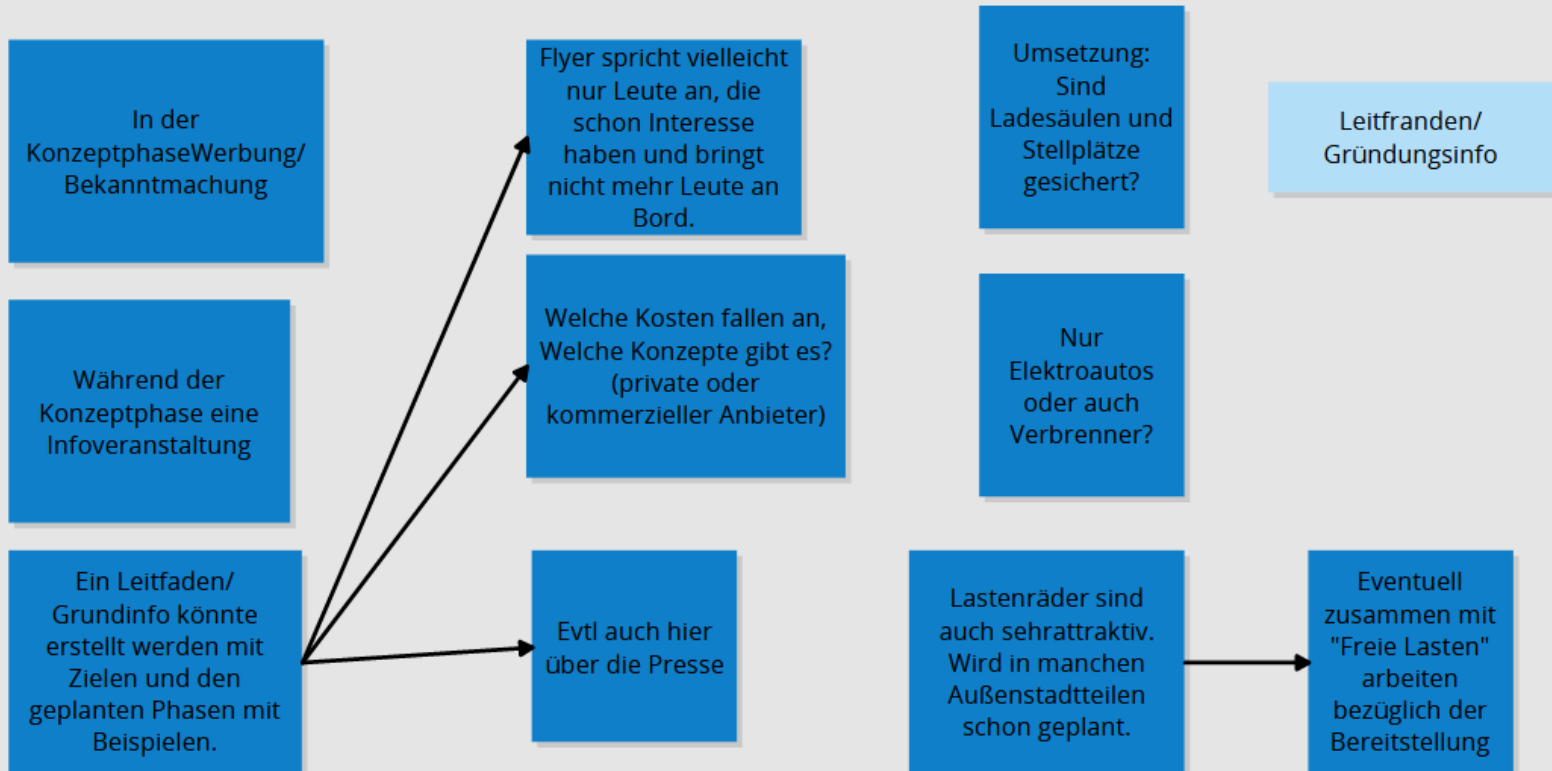
Regelmäßigkeit und Aktualität



# Worldcafe

## Gruppe 3 – Alle anderen Außenstadteile

Welche Unterstützung brauchen die Stadtteile in den verschiedenen Projektphasen (Konzeption, Umsetzung, Betrieb)?



## Gruppe 3 – Alle anderen Außenstadteile

**An welche Kriterien sollte eine Förderung durch die Stadt in den verschiedenen Projektphasen (Konzeption, Umsetzung, Betrieb) gekoppelt werden?**

Die Stadt formuliert nicht klar worin die Förderung tatsächlich besteht.

Was ist für konkret förderfähig?  
Welche Summen könnten bereitgestellt werden?

Antworten zu:  
Leasingmitfinanzierung.  
Ladesäuleninfrastruktur.  
Beteiligung an der Versicherung.  
Kosten der Umrüstung von Privatfahrzeugen etc. werden benötigt.

Es gibt andere Kommunen die solche Konzepte schon erfolgreich umgesetzt haben. Warum muss man hier eigene Konzepte entwickeln?

Der ganze Prozess könnte dadurch beschleunigt werden.

Wenn die Pilotprojekte Förderung erhalten ist das ein Signal an die anderen Stadtteile, dass die Konzepte grundsätzlich förderfähig sind

Kriterium: Anzahl an Mindestnutzern.  
Eventuell schon mit grobem Nutzungsvolumen

Förderung von E-Autos durch Bundesverkehrsministerium ist grundsätzlich möglich. Sollte im Blick behalten werden

Bezüglich der Umrüstung von Privatautos: Ist es sinnvoll einen alten Verbrenner zu zu vergemeinschaften oder doch besser ein E-Auto anzuschaffen/ zu leasen?

Ginseldorf hat wenig Interesse am aktuellen Konzept mit Umrüstung, sondern will ein ehrenamtliches Konzept mit App und Schlüsseltresor einführen

Es sollte mehr Flexibilität bezüglich der Anwendung der Konzepte eingebracht werden

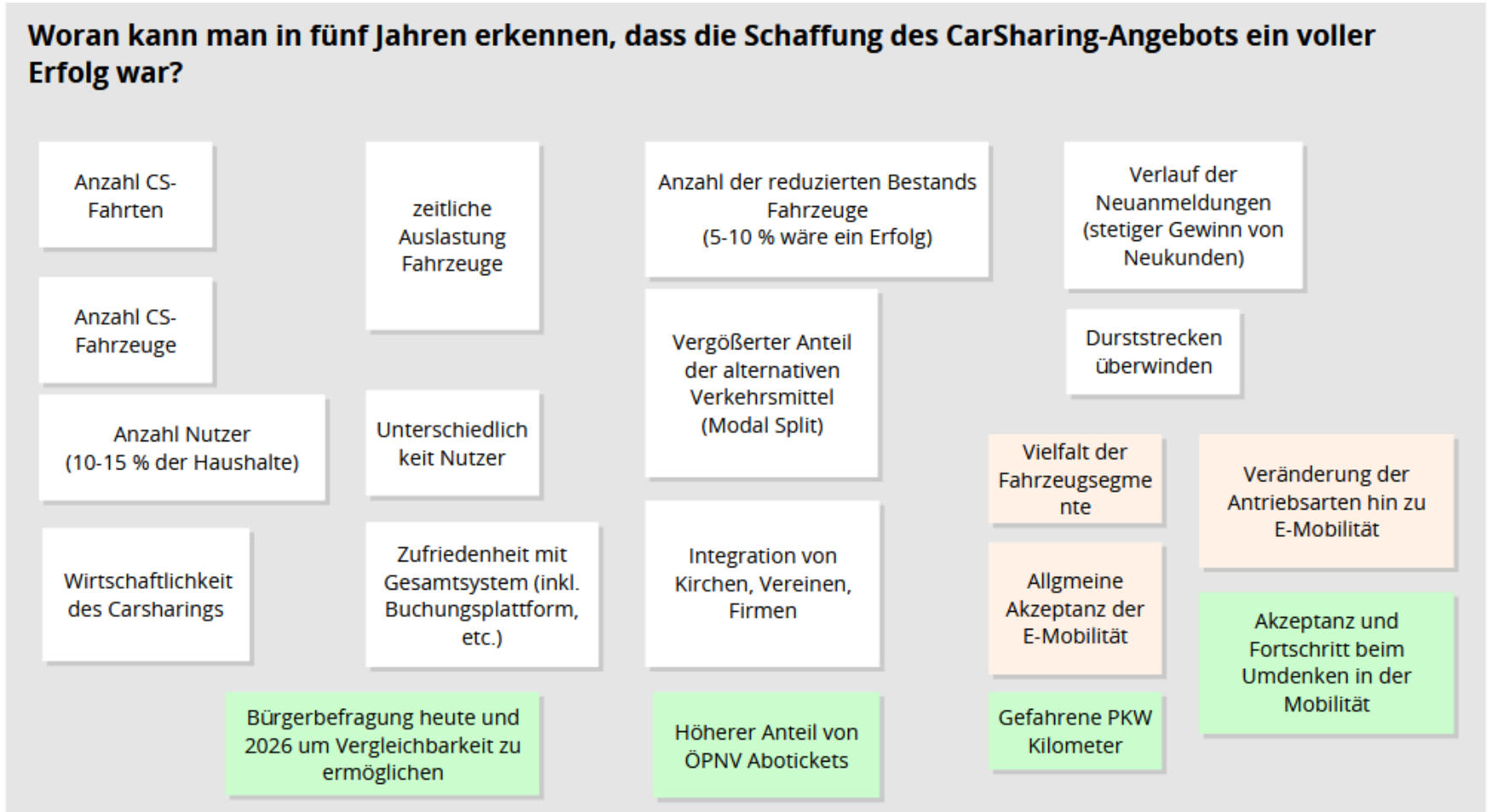




# Worldcafe

## Gruppe 4 – Carsharing in den Außenstadteilen im Jahr 2026

**Woran kann man in fünf Jahren erkennen, dass die Schaffung des CarSharing-Angebots ein voller Erfolg war?**



## Worldcafe

### Gruppe 4 – Carsharing in den Außenstadteilen im Jahr 2026

**Wie viel Fahrzeuge müssten es im Jahr 2026 sein, um diesen Erfolg zu erreichen?**

etwa 1% der  
Fahrzeuge sollten  
Carsharingfahrzeuge  
sein



# Worldcafe

## Gruppe 4 – Carsharing in den Außenstadteilen im Jahr 2026

### Welche Sharing-Komponenten sollten neben den Kraftfahrzeugen enthalten sein?

Verleih von  
Lastenrädern  
(in Ginseldorf  
schon vorhanden)

Portal für  
Mitfahrgelegen-  
heiten und  
Fahrservices

Fahrzeug mit  
Anhängerkupplung  
und Anhänger im  
Sharing

E-Bike/Pedelec  
Sharing (für  
Ausflüge,  
Strecken mit  
Steigungen)

Mitbringportal



## Gruppe 4 – Carsharing in den Außenstadteilen im Jahr 2026

### Welche Rahmenbedingungen begünstigen den Erfolg?

Integration in  
multimodale  
App

Ausbau der  
Verkehrsinfrast  
raktur  
(insbesondere  
Radwege)

Taktung und  
Bedienzeiten  
des ÖPNVS  
besonders zu  
Pendlerzeiten

Pull Faktoren für  
Autofahrer wie  
z.B. temporäre  
kostenlose ÖPNV  
Monatskarten

Verstärkung des  
Zusammenhalts im Stadteil  
auch über Integration anderer  
Aktionen (z.B. Stadtradeln)



# Agenda

## Weitere Vorgehensweise

Einleitung durch die Stadt Marburg und die AG Mobilität

Vorstellung der CarSharing-Potenzialbewertung für die drei Start-Stadtteile

Arbeit im World-Café

Weitere Vorgehensweise



### Zusammenfassung der Diskussion

- Ginseldorf möchte einfache Lösung schnell implementieren, Rolle und Unterstützung der Stadt dabei muss geklärt werden (möglichst schneller Start, möglichst unbürokratisch und an den eigenen Bedürfnissen ausgerichtet, ohne Berücksichtigung von übergreifenden Lösungsansätzen im laufenden Projekt )
- Der Ablauf der weiteren Unterstützung ist allgemein etwas unklar (wie könnte diese konkret aussehen?)
- Welche Rolle nimmt die Stadt jetzt im weiteren Verlauf ein? Wie kann den Stadteilen mit ihren verschiedenen Ausgangssituationen am besten geholfen werden? Wie wird konkret die Förderung durch die Stadt aussehen?
- EcoLibro erstellt auf Basis der Workshopergebnisse eine Projektskizze als Vorschlag für die weitere Vorgehensweise für die Begleitung der Außenstadtteile beim Aufbau von CarSharing. Damit ist NICHT gemeint eine konkrete Vorgabe, wie das CarSharing vor Ort ausgestaltet sein muss
- Wunsch nach weiterer fachlicher Unterstützung der Außenstadtteile, z.B. bei Infoveranstaltungen für die Bürger und bei der Konzepterarbeitung
- Wunsch von mehreren Teilnehmern nach einer gemeinsamen Sharing-Technologie, um die Nutzung der Sharing-Fahrzeuge einfach stadtteilübergreifend zu ermöglichen





„Nichts ist so stark wie eine Idee,  
deren Zeit gekommen ist.“

Victor Hugo

## Starten Sie jetzt!

**Ihr Ansprechpartner:**

Michael Schramek

Geschäftsführender Gesellschafter

Bereichsleiter Sharing | Wohnen | ländlicher Raum

Tel: +49-2241-26599 10

mobil: +49-176 - 621 922 89

Fax: +49-2241-26599 29

Mail: michael.schramek@ecolibro.de

**EcoLibro GmbH**

Lindlastr. 2c

53842 Troisdorf

[www.ecolibro.de](http://www.ecolibro.de)

[info@ecolibro.de](mailto:info@ecolibro.de)