



Carsharing in Klein- und Mittelstädten

BAG MoVe GRÜNE
17.04.2024

GEMEINWOHL
ÖKONOMIE Ein Wirtschaftsmodell
mit Zukunft
Baden-Württemberg

joecar

stadt**mo**bil
carsharing

Wer ist die stadtmobil Rhein-Neckar?

- ▶ **1992:** gegründet vom Ökostadt e.V., Heidelberg
- ▶ **1999:** Ausgliederung in Stadtmobil GmbH // **2003:** Umwandlung in **Stadtmobil Rhein-Neckar AG**
- ▶ **2013:** Start mit **joecar**
- ▶ **2023:** Zweite Gemeinwohlzertifizierung
- ▶ **2024:** 15.000 Kunden, 770 Fahrzeuge, 280 Stationen in **37 Kommunen** (3.200 EW – 300.000 EW) **und 3 Bundesländern** in der Metropolregion Rhein-Neckar



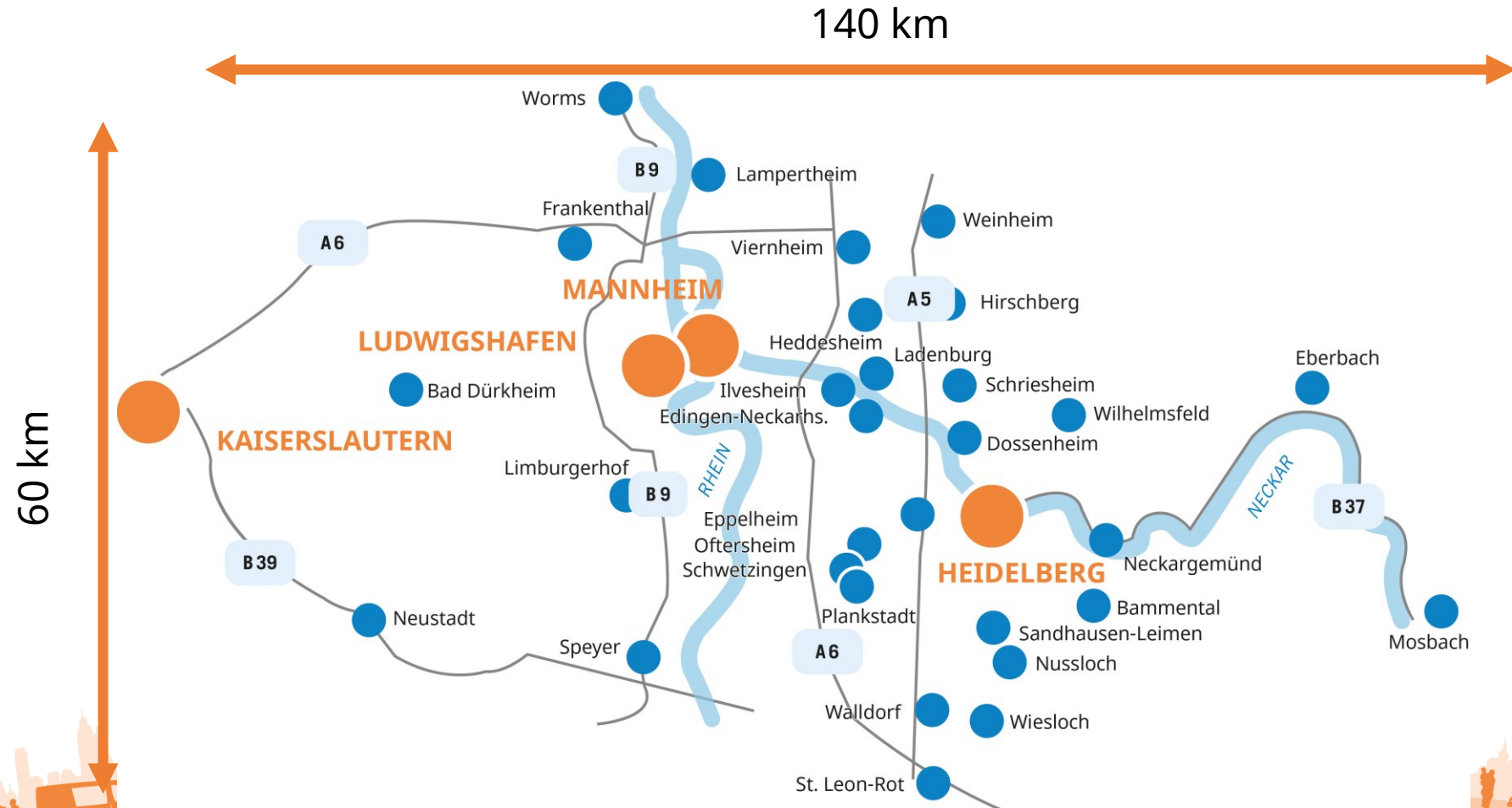
joecar

GEMEINWOHL
ÖKONOMIE Ein Wirtschaftsmodell
mit Zukunft

Baden-Württemberg

stadtmobil
carsharing

Wo sind wir aktiv?



Was bieten wir an?

- ▶ **professionelle** Bereitstellung von Autos
- ▶ für die **gemeinsame Nutzung durch Kunden**, die durch Rahmenverträge gebunden sind (privat/gewerblich)
- ▶ **dezentrales** Stationskonzept
- ▶ **nicht personengebundene** Fahrzeugübergabe 24/7
- ▶ **stundenweise** Buchungsmöglichkeit
- ▶ Tarifsystem mit zeit- und km-bezogener Abrechnung
- ▶ Zugriff auf rund 10.000 Fahrzeuge in über 300 Städten deutschlandweit

Pyramide nachhaltige Mobilität



Quelle: www.bmk.gv.at

Carsharing als vierte Säule des Umweltverbundes



Rahmenbedingungen

...für ein erfolgreiches Carsharing-Angebot, das sich wirtschaftlich trägt

- ▶ dicht besiedelte innerstädtische Gebiete mit enger Bebauung und hohem Parkdruck
- ▶ geringe Attraktivität des privaten PKW, weil Parken umständlich und teuer
- ▶ sehr gute Infrastruktur und sehr gute ÖPNV-Anbindung
- ▶ **Wege zur Arbeit und Wege des täglichen Bedarfes (Schule, Arzt, Einkaufen, Bank...) sind bequem und sicher zu Fuß, mit dem Fahrrad und ÖPNV möglich.**

Nachhaltigkeit

- ▶ Umfassendes Mobilitätskonzept für die Kommune sollte erstellt werden.
- ▶ Privatautos in D sind im Schnitt zehn Jahre alt.
- ▶ **Einmal in 10 Jahren wird eine Mobilitätsentscheidung getroffen.**
- ▶ **Mobilitätsangebot muss mindestens 10 Jahre bestehen, damit möglichst viele Bürger:innen einmal in der Entscheidungsphase waren.**

Carsharing-Modelle für den ländl. Raum I

- ▶ Carsharing-Vereine,
konkret: viel ehrenamtliche Arbeit (Kundenaufnahme, Kundendatenverwaltung, Faktura, FZG-Pflege...) – besonders in Bayern und BaWü sehr verbreitet. Bei guter IT-Lösung für die Kunden sehr attraktiv wegen Quernutzung (großes FZG-Angebot).
- ▶ Carsharing-Angebot durch Autohaus oder regionale Autovermieter,
konkret: Lösung für den Ort, aber nur selten Verzahnung mit deutschlandweiten Angeboten.
- ▶ Ein Anbieter macht kostenneutrales Angebot für die Kommune –
dann muss sich das anders finanzieren, entweder durch andere Tätigkeitsfelder des Anbieters (z.B. Stromverkauf) oder durch hohe Preise für die Nutzung

Carsharing-Modelle für den ländl. Raum II

- ▶ Urbane Angebote expandieren in den ländlichen Raum, konkret: langsam
- ▶ Carsharing/e-Carsharing mit Unterstützung der Kommune/Stadtwerke/kommunalen Unternehmen, konkret: finanzielle Unterstützung
 - ▶ Selbst gemacht (Stadtwerke als CS-Anbieter)
 - ▶ Besteltes Carsharing/Entwicklungspartnerschaft mit etablierten Carsharing-Anbietern.

Bestelltes Carsharing

- ▶ stadtmobil sucht kommunale Partner
- ▶ Anschubfinanzierung für mind. 5 Jahre nötig
- ▶ Grundausstattung von 3 Autos als Ziel dieser 5 Jahre
- ▶ danach soll Angebot eigenwirtschaftlich weitergeführt werden und organisch weiter wachsen
- ▶ Besteller übernimmt Umsatzgarantie und gleicht monatlich Defizite aus

Bestelltes Carsharing - Herausforderungen

- ▶ Kommunale Haushalte werden nicht für 5 Jahre beschlossen
- ▶ Stadtwerke meinen, sie können es selbst besser
- ▶ Kommune ist uneinsichtig in Hinblick auf Kostenstruktur E-Carsharing
- ▶ Carsharing wird als Prestigeprojekt betrachtet und nach 1-2 Jahren die Finanzierung eingestellt (stadtmobil soll natürlich gerne bleiben und die Unterdeckung selbst tragen)
- ▶ „billigere“ Anbieter sind automatisch attraktiver, weil in den Kommunen Sachkenntnis und Marktüberblick fehlen
- ▶ Kommunen sind langsam, geförderte Stellen für Klimaschutz befristet...

Wünsche an die (Kommunal-)politik I

Push: privaten Autobesitz unattraktiv machen, z.B.

- ▶ Steuern, zB Kommunale Straßenbenutzungssteuer
- ▶ Parkdruck erhöhen: Strikte Verwaltung des öfftl. Raums (Parkverbote, Parkplätze kostenpflichtig, autofreie Zonen, Tempolimits...)
- ▶ dezentrale Parkplätze/Parkhäuser einrichten

Pull

- ▶ Mobilitätskonzepte (erstellen und umsetzen)
- ▶ gute Bedingungen des Umweltverbunds schaffen: gute, sichere Fußwege, starker ÖPNV, gute Radwege, gute Bedingungen für Fahrradfahren, -abstellen etc.
- ▶ Infrastruktur und Nahversorgung stärken, Zentrenkonzepte umsetzen
- ▶ Carsharing-Grundversorgung mit attraktiven Stationen

Wünsche an die (Kommunal-)politik II

- ▶ langfristige Carsharing-Konzeptionen erstellen (gern Teil des Mobilitätskonzepts)
- ▶ Partner für die Umsetzung finden (z.B. regionaler CS-Anbieter)
- ▶ Stadtwerke/Kommune ermutigen, Expertise von regionalen Anbietern einzuholen und mit diesen zu kooperieren
- ▶ GR-Beschluss für Finanzierung der Unterdeckung zum Start des Angebots
- ▶ Verständnis, Finanzmittel und Geduld für **Langfristigkeit/Nachhaltigkeit** des Projekts:
Wir konkurrieren gegen 49 Mio. private PKW, die im Mittel rd. 10 Jahre im Haushalt bleiben.
Carsharing-Anbieter sind keine Fans von 1-2jährigen „Prestigeprojekten“:
Nachhaltigkeit bedeutet für uns mehr als „bis zur nächsten Wahl“.
- ▶ Mut zur Lücke und Mut zum schnellen Versuch: Umsetzen statt 100 Jahre prüfen und perfekte Lösungen suchen

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Kontakt

Stadtmobil Rhein-Neckar AG

Miriam Caroli

M1, 2

68161 Mannheim

www.stadtmobil.de

miriam.caroli@stadtmobil.org

0621 / 12 85 55 900



joecar

stadtmobil
carsharing