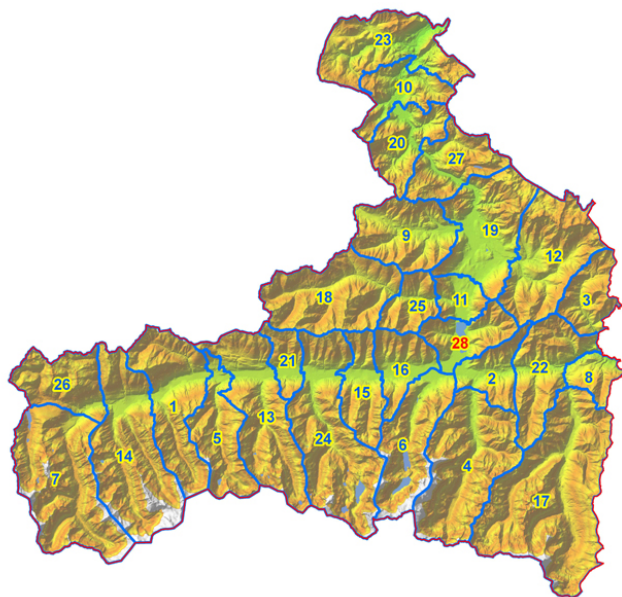


## CARSHARING PINZGAU

### Wie E-Mobilität in der Praxis funktionieren kann

Die AUSGANGSLAGE - eine ländliche Region soll nachhaltig mobil werden!

Der Pinzgau ist einer von fünf Gauen im Bundesland Salzburg. Er ist deckungsgleich mit dem politischen Bezirk Zell am See. Die Bezirkshauptstadt Zell am See ist eine von drei Städten, bzw. Stadtgemeinden. Darüber hinaus umfasst der Pinzgau 25 Markt- und Ortsgemeinden. Der Pinzgau umfasst eine Fläche von 2.641 km<sup>2</sup> und hat mit Stand 1. Jänner 2023 89.625 Einwohner. Somit ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 34 Einwohnern pro km<sup>2</sup>.



Gemeinden im Bezirk Zell am See  
 Pinzgau

Nr.	Gemeindenummer	Gemeinde	Fläche in km <sup>2</sup>
1	50601	Bramberg am Wildkogel	117,36
2	50602	Bruck an der Großglocknerstraße	45,71
3	50603	Dienten am Hochkönig	49,82
4	50604	Fusch an der Großglocknerstraße	158,16
5	50605	Hollersbach im Pinzgau	77,01
6	50606	Kaprun	100,30
7	50607	Krimml	169,60
8	50608	Lend	29,37
9	50609	Leogang	90,43
10	50610	Lofer	55,71
11	50611	Maishofen	29,56
12	50612	Maria Alm am Steinernen Meer	125,58
13	50613	Mittersill	132,13
14	50614	Neukirchen am Großvenediger	166,11
15	50615	Niedernsill	57,48
16	50616	Piesendorf	50,97
17	50617	Rauris	253,50
18	50618	Saalbach-Hinterglemm	125,63
19	50619	Saalfelden am Steinernen Meer	118,55
20	50620	Sankt Martin bei Lofer	63,63
21	50621	Stuhlfelden	29,64
22	50622	Taxenbach	88,37
23	50623	Unken	108,96
24	50624	Uttendorf	167,87
25	50625	Viehhofen	38,65
26	50626	Wald im Pinzgau	69,34
27	50627	Weißbach bei Lofer	69,62
28	50628	Zell am See	55,16

Soweit die Fakten, der Pinzgau ist eine stark ländliche Region, viele der 28 Gemeinden sind ländlich geprägt und „zersiedelt“, was aus Sicht der Mobilität einer massiven Dominanz des PKW- und Individualverkehrs entspricht - und davon gibt es zu viele. Hohes Verkehrsaufkommen, Staubbildung und versiegelte Fläche, die dem Auto geopfert wird, sind nur einige Fakten. Es ist Zeit, die Mobilität der Zukunft alternativ, innovativ und somit nachhaltiger zu denken und zu gestalten.

Das Thema Carsharing ist eines von vielen Initiativen, die im Sinne nachhaltiger Mobilitätsentwicklung in die Tat umgesetzt werden sollen. Nicht ein Wildwuchs an Einzelinitiativen soll entstehen, sondern ein System, das über die gesamte Region des Pinzgaus funktioniert und sowohl von der Bevölkerung, als auch von Gästen und Besuchern angenommen wird. Aktuell ist dieses System im Aufbau und wir haben unsere **Erfahrungen, Learnings** und **Ergebnisse** in diesem Leitfaden zusammengefasst. FAQs sollen die gängigsten Fragen für nachahmende Regionen klären, eine Checkliste dient als Anhaltspunkt, welche Faktoren es bei der Etablierung eines regionsübergreifenden Systems zu beachten und zu klären gibt. CARSHARING PINZGAU kann soll als Vorzeigemodell für Regionen dienen, die es uns gleich machen wollen.



# CARSHARING PINZGAU

**kostengünstig. nachhaltig. mobil.**

Einmalig registrieren und alle Autos des Carsharing Pinzgau nutzen:



**Schritt 1**



**Schritt 2**



**Schritt 3**

**Herausforderungen – es liegt eine tolle Aufgabe vor Ihnen!**

Vieles wird hinterfragt, kritisch betrachtet und in Frage gestellt, eine Tatsache, mit der man sich in der Planung und im Aufbau eines Gemeinde-übergreifenden Systems anfreunden muss. Dies kann aber auch motivierend sein, es gilt Personen zu überzeugen, die auf Zukunft ausgerichtete Entwicklungen immer in Frage stellen. Da unserer Erfahrung nach Carsharing einer Art „innovative Mobilitätsentwicklung“ entspricht, geht es von der Reduktion des individuellen Auto-Besitzes aus – eine derartige Vision wird nicht von allen Personen im

Umkreis der Entscheider mitgetragen. Auf vielen kritischen Punkten wird herumgeritten, es wird viel in Frage gestellt und es wird von negativen Seiten ausgegangen, zu hoch sind oft die Berührungsängste. Wichtigstes Learning aus der Praxis: immer LÖSUNGEN parat haben, ANTWORTEN auf Fragen finden, bevor diese gestellt werden und Kritiker und Zweifler entkräften.

### **Challenge #1:** Gemeinden sind nicht homogen

Will man ein System etablieren, das über eine ganze Region hinweg seine Wirkung erzielt, hat man es mit unterschiedlichen Befindlichkeiten von Gemeinden und Vertretern zu tun. Im Pinzgau gibt es eine Menge kleiner, engmaschig strukturierter Gemeinden, die wiederum recht einheitlich argumentieren und agieren. Es gibt aber auch große Gemeinden wie Zell am See oder Kaprun, in diesen ist der Tourismus noch stärker treibende Kraft als in anderen Gemeinden und sowohl die positiven als auch die negativen Effekte schlagen durch. Dies bedingt, dass Umsetzungsschritte, die in umliegenden Gemeinden als gut befunden werden, für Zell am See und Kaprun keine positive Wirkung erzielen und sogar das Gegenteil bedingen. Anders wiederum erscheinen andere Faktoren wieder als leichter umzusetzen, wenn starke Gemeinden am Ruder sind. Wichtig hier, es gibt wenig Einheitlichkeit und es gilt sich auf jede Gemeinde und jeden Vertreter einzeln einzustellen.

**Beispiel aus der Praxis:** ist es z.B. in der Gemeinde Bruck explizit gewünscht, Abwicklung, Abrechnung sowie KFZ-Leasing in der Gemeinde abzuwickeln, und die Fäden selbst zu ziehen, will man in den Gemeinden Zell am See und Kaprun nichts mit diesen Themen zu tun haben. Dafür gestaltet es sich in größeren Gemeinden einfacher, hierfür Umsetzungsbudget zur Verfügung zu stellen!

### **Challenge #2:** Planung und Strategie reichen nicht aus, jemand muss Verantwortung übernehmen

Für ein umfassendes Netzwerk an E-Car-Sharing Standorten in einer Region wie dem Pinzgau reicht es unserer Erfahrung nicht aus, eine externe Strategie- oder Beratungsdienstleistung zu erbringen. Der Ruf nach einer **Institution bzw. Struktur**, die das gesamte Thema umsetzt bzw. auch dafür Verantwortung übernimmt, ist groß. Ungeachtet dessen, wie viele Gemeinden hier selbst aktiv werden wollen und wie viele auslagern möchten, werden Entscheidungen schneller getroffen, wenn eine klar definierte Stelle oder Institution Pläne erstellt, diese vorbringt und Entscheidungen vorantreibt bzw. sogar vorwegnimmt. Eine große Herausforderung hierbei besteht darin, aus dem Betrieb eines Carsharing Systems ein Geschäftsmodell zu machen, wovon eine geschaffene Struktur auch profitieren kann.

Man wird nicht einfach Leute finden, die das Thema nur aus ideologischen Gründen vorantreiben. Die Finanzierung einer zentralen Struktur, die sich den Themen der Mobilität annimmt, ist eine wichtige. Hierfür stehen einerseits aus KEM, LEADER oder anderen Systemen Möglichkeiten zur Verfügung, es macht aber unserer Erfahrung gemäß großen Sinn,

Business-Pläne für die konkrete Umsetzung zu erstellen und sich die Finanzierung dessen den lokalen Akteuren, Kommunen, Tourismusverbänden sowie Unternehmen in der Region vorzustellen.

### **Challenge #3:** Zeitpläne im Kopf entsprechen nicht immer Zeitplänen in Gemeinden

Sich Zeit lassen, ist nicht jedermanns Sache, vor allem, wenn man mit Ambition und Zielstrebigkeit in den Aufbau eines Carsharing System hineingeht. Allerdings ist ein wichtiges Learning aus dem Pinzgau, dass die Zeitpläne und die Entscheidungswege in ländlichen Gemeindestrukturen andere sind als jene von ambitionierten Idealisten, die auf konkrete, innovative Umsetzungen pochen. Müssen Entscheidungen über mehrere Gemeinden hinweg getroffen werden, wird es mit dem Treffen dieser noch langwieriger und man muss langen Atem aufweisen, um zu Lösungen zu gelangen.

**TIPPS:** umfassende Meeting-Planung schafft Struktur und Vertrauen. Lückenlose Dokumentation sämtlicher Fragen und Entscheidungen erleichtert die Argumentation. Die Fragen sind meistens die gleichen, Antworten auf gängige Fragen müssen im Vorfeld von Meetings aufbereitet werden, dies zeigt Kompetenz und den Willen zur Umsetzung!

### **Challenge #4:** Einheimische Bevölkerung vs. Gäste und Besucher

Touristische Wertschöpfung ist allgegenwärtiges Thema in einer Region wie dem Pinzgau. Vor allem in den Gemeinden Zell am See und Kaprun steht der Tourismus stets an oberster Stelle, was nicht immer dem Wohlwollen der Einheimischen entspricht. Geht es um die Schaffung alternativer Mobilität ist es von entscheidender Bedeutung, die einheimische Bevölkerung von Beginn an mitzunehmen. Entscheidungen wie Standorte, Systempartner, Kompatibilität bis hin zu den Miettarifen sind ausschlaggebend und entscheiden letztendlich darüber, wie stark Carsharing von Einheimischen angenommen werden wird. Unsere Erfahrung zeigt, dass:

1. Alle gemeinsam Teil der Mobilitätswende sein müssen
2. Alle sich auch als Teil dieser sehen
3. Jede Nutzergruppe unterschiedliche Vorbildwirkung innehat

Diese wechselseitigen Effekte sind bei der Planung und Umsetzung von Carsharing in ländlichen, vor allem touristischen Regionen, dringend zu beachten.

**Beispiele aus der Praxis:** Einheimische haben große Vorbildwirkung, was die Verwendung alternativer Mobilität auf Gästeseite betrifft. In der Urlaubsregion sind Einheimische Sprachrohre für die Gäste, je affiner Einheimische auf nachhaltige Mobilitätsangebote sind, desto stärker werden diese auch von Gästen genutzt. Bei Nutzungstarifen und Standortwahl für Einheimische ist dringend darauf zu achten, dass Carsharing genau von diesen angenommen wird und z.B. ein Verzicht auf das Zweit- oder Drittauto eine erstrebenswerte Praxis wird.

## WINS – damit wird Innovation und Zukunftsfähigkeit erreicht!

### Lückenschluss unterschiedlicher Mobilitätsangebote - miteinander statt gegeneinander

Carsharing ist nicht der Weisheit letzter Schluss, es ist vor allem die Kombination mit andern Mobilitätsformen, die große Innovationskraft haben. Carsharing darf NICHT als **Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr** verstanden werden, sehr wohl aber als Ergänzung. So macht es großen Sinn, Sharepoints im Umfeld von Bahnhöfen, Pendlerparkplätzen oder Busbahnhöfen zu installieren. Im Pinzgau wollen wir allerdings explizit nicht, dass Wege mit Sharing Autos zurückgelegt werden, die ebenso bequem mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden können. *Was meinen wir damit?* Wer den Bus oder die Bahn nehmen kann, sollte das auch tun. Um zum Bahnhof oder zur Busstation zu kommen, sollte Carsharing als eine der TOP letzte Meile Optionen zur Verfügung stehen.

**Beispiel aus der Praxis:** Wer mit dem Zug nach Zell am See kommt, soll im Umfeld des Bahnhofs Zell am See Sharing Autos vorfinden, um damit z.B. zu einer Bergtour, zu einem Ausflugsziel, zu einem Hotel oder dergleichen zu gelangen. Diese Fahrten werden im Umkehrschluss auch im überwiegenden Teil der Fälle wieder am selben Standort enden. Ein Leihen und Zurückgeben an unterschiedlichen Orten erscheint uns für eine ländliche Region wie dem Pinzgau derzeit unrealisierbar und weniger relevant. Die Fahrzeuge von Carsharing Pinzgau sind standortgebunden und schaffen ein Mobilitätsangebot, das Lücken schließt, anstatt zusätzlichen Individualverkehr zu generieren!

### Aktive Mobilität als Zubringer und relevante Ergänzung zum Carsharing

Eine definitive Aufwertung der nachhaltigen Mobilität sehen wir die Kombination aus Carsharing Angebot mit **Rad- und E-Bike Infrastruktur**. Die zentrale Frage: „*Wie komme ich zum Sharepoint?*“ beschäftigt uns in der Planungsphase bei Carsharing Pinzgau sehr. Wir haben herausgefunden, dass ein Carsharing System nur so gut ist, wie das Angebot, nachhaltig und effizient zu den Sharepoints zu gelangen. Rad- und E-Bike Infrastruktur stellt dabei einen wesentlichen ganz Faktor dar:

- **Rad Abstellanlagen**, beleuchtet, überdacht, robust und klar positioniert
- Sicheres Abstellen der Fahrräder, im besten Fall mit integrierten **Schließmechanismen**
- **Ladeinfrastruktur** für E-Bikes aller Art, Qualität schafft Vertrauen

Will ich ein Angebot an alternativer Mobilität schaffen und gleichzeitig die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr reduzieren, muss ich die gesamte Angebotskette mitdenken. Flächendeckende Nutzung von Carsharing kann nur dort gewährleistet werden, wo der

Zugang zum Angebot intuitiv und einfach funktioniert, und das kann durch Infrastruktur für aktive Mobilität gewährleistet werden.

**Umsetzungsbeispiel:** bei einem Sharepoint im Zentrum der Stadtgemeinde Zell am See kann ich durch ein gutes Fußweg-System die Leute zu Fuß zum Sharepoint bringen. Für Nutzer, die von außerhalb des Stadtzentrums kommen, muss ich eine Möglichkeit schaffen, z.B. Fahrräder, E-Bikes oder auch Scooter oder ähnliches abzustellen. Jedenfalls muss die Infrastruktur qualitativ hochwertig sein, Sicherheit vermitteln und dazu einladen, sie auch zu nutzen. Erreicht wird das z.B. durch eine sichere, überdachte und beleuchtete Radabstellanlage im direkten Umfeld eines Sharepoints.

### **Kompatibilität in der gesamten Region (und darüber hinaus)**

In einem Projekt wie Carsharing Pinzgau ist es besonders wichtig, von Beginn an die Dimensionen des gesamten Projekts mitzudenken. Der Pinzgau hat 28 Gemeinden und es soll ein System zum Einsatz kommen, dass in jeder Gemeinde, ungeachtet der Größe und Einwohnerzahl, seine Stärken ausspielt. Wichtig ist, ein System zu etablieren, das kompatibel ist und nicht wieder in unterschiedlichen Gemeinden, verschiedene Systeme entstehen lässt. Ein Wildwuchs an Systemen, Softwares, APPS und Systematiken soll vermieden werden und es kommt wieder auf EINE zentrale Institution an, dies einheitlich für die gesamte Region des Pinzgaus zu etablieren.

**TIPPS aus der Praxis:** Der Pinzgau besteht aus 28 Gemeinden und wiederum auch mehreren namhaften Tourismusregionen. Es ist zu vermeiden, hier unterschiedliche Systeme zum Einsatz zu bringen, da dafür das Verständnis 1. der einheimischen Bevölkerung und 2. der Gäste und Besucher fehlt. Beim Carsharing Pinzgau wurde von Beginn an versucht, ein System zu etablieren, das in jeder Gemeinde eingesetzt werden kann und das für zukünftige Entwicklungen ein Maximum an Kompatibilität verspricht, um die Mobilität der Zukunft nicht an den Gemeindegrenzen aufhören zu lassen. Es sollen ganz klar replizierbare Best-Practice Beispiele geschaffen werden, von denen profitiert werden kann.

### **Standortgebundenheit als Vorteil ausspielen**

Eine Frage, die uns im Planungsprozess sehr oft gestellt wurde, ist die Frage, ob die Autos an unterschiedlichen Standorten ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Diese Frage wurde ausschließlich verneint, da es

1. aktuell kein System gibt, das dies in einer ländlichen Region technisch abbilden kann und
2. die Notwendigkeit dafür vom Konzept des Carsharings abhängt.

Aus der Stadt kennt man Beispiele von Sharing Autos, die irgendwo im Stadtgebiet angemietet und abgestellt werden können. Ist ein Fahrzeug allerdings aufgrund notwendiger Ladezyklen auf das Abstellen bei einer Ladestation angewiesen, so scheint es aktuell auch immer an eine „Heim“ Ladestation gebunden.

**Beispiel aus der Praxis:** Im Konzept von Carsharing Pinzgau ist es aktuell auch gar nicht vorgesehen, von dem System der Standortgebundenheit abzuweichen und die Fahrzeuge an unterschiedlichen Punkten leihen und rückgeben zu können – dies sehen wir als Alternative zum eigenen Auto, als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr und als Ergänzung zu sonstigen öffentlichen Mobilitätsangeboten als nicht notwendig. Und es ist aus jetziger Sicht technisch und wirtschaftlich nicht zu betreiben, abgesehen davon sind aktuell dafür zu wenige Autos und zu wenige Standplätze in Planung.

### **Schaffen einer klaren Struktur in der Region**

Kompetenzaufbau innerhalb der Region ist ein Schlüssel zum Erfolg bei einem Thema wie Carsharing. Im Pinzgau haben wir klar gesehen, dass es unumgänglich sein wird, eine **zentrale Struktur** aufzubauen, die sich sowohl um die Planung, die Strategie aber auch um die Umsetzung des gesamten Themas kümmert. Wird eine Struktur installiert, die neben ideologischen auch wirtschaftlichen Gründe hat, das Thema in die Umsetzung zu bringen, werden die Strategien zielgerichtet in die Tat umgesetzt. Um welche Struktur es sich dabei handelt, sehen wir übrigens als zweitrangig an. Unserer Erfahrung nach kann es sich um einen Verein, eine Gesellschaft oder auch um eine Genossenschaft handeln.

Wichtig ist, dass eine Institution gegründet wird, in der jene Personen tätig sind, die gezielte Carsharing Projekte umsetzen wollen und jene Institutionen, die daran Interesse haben, sich daran beteiligen können. Es zeigt sich, dass Gemeinden oder TVBs durchaus großes Interesse daran haben, dass sich innovative Mobilitätssysteme etablieren, die Bereitschaft, sich darum zu kümmern, geschweige denn dafür Personalressourcen aufzustellen, ist oft zweitrangig. Daher bietet sich die Chance für regionale Akteure, mit klaren Strukturen Umsetzungsbeispiele zu schaffen und damit Dreh- und Angelpunkt der innovativen Mobilität von morgen zu werden.

### **Planen und Umsetzen - aufbauend und nicht parallel**

Im Umsetzungsprozess von Carsharing Pinzgau zeigt sich deutlich, dass gewisse Entscheidungen aufbauend getroffen werden müssen und eine gewisse Hierarchie eingehalten werden sollte, um sich aufbauende Effekte zu Nutze zu machen. Im Planungsprozess haben wir selbst den Fehler gemacht, gewisse Themen vorrangig zu behandeln, obwohl die Zeit dafür noch nicht gekommen war. Auch hier zeigt sich, dass die Entscheidung über eine zentrale Träger- oder Betreiberstruktur das wichtigste Thema ist, welches geklärt werden muss. Von dieser Entscheidung hängen zu viele Folgeentscheidungen ab, sie sollte nicht hintenangestellt werden.



**Ein Beispiel aus der Praxis:** bei Carsharing Pinzgau haben wir uns die Frage des Systemlieferanten (Software System zur Umsetzung des Sharings) zu früh gestellt, ohne das intern klar gewesen ist, wie und in welcher Struktur das ganze System betrieben und bewerkstelligt wird. Die Fragen nach einem System/Software/Digitalisierung kommt im Ablauf viel später und kann stark von der gewählten Struktur und ihrer Arbeitsweise abhängen. Daher: zuerst grundsätzliche Fragen klären, auch wenn die Frage nach der Software interessanter und spannender erscheint!

### **Klare Ansagen machen und Entscheidungen vorwegnehmen**

Will man in Kooperation mit Gemeinden ein Thema auf die Straße bringen und Vertreter dazu bringen, sich dem Thema Carsharing anzunehmen, hilft es, ganz klare Ansagen zu machen und konkrete Entscheidungen vorwegzunehmen. Wie oben beschrieben, sind Entscheidungswege auf kommunaler Ebene oft langwierig und schwer zu treffen, es hilft, die Gründe für Entscheidungen darzulegen und klare Empfehlungen abzugeben. Kritische Fragen und Gründe, die dagegensprechen, drehen sich stets im Kreis und mangelnde Beantwortung dieser zieht den gesamten Prozess immens in die Länge. Hat sich eine Gemeinde oder TVB dazu bekannt, im Thema Carsharing aktiv zu werden, müssen ihnen sämtliche Tätigkeitsfelder abgenommen und alle offenen Fragen lückenlos beantwortet werden, damit auch eine Einigung erzielt werden kann.

## FAZIT - so werden Sie zur E-Carsharing Region

Wir hoffen, wir können mit diesem Leitfaden guten Anhaltspunkte liefern, auf die bei der Planung und Umsetzung von Carsharing Projekten zu achten ist. Vor allem, wenn es um Systeme geht, die über ganze Regionen hinweg etabliert werden sollen, sind gängige Fragen und dazu passende Antworten wichtig.

In den letzten Monaten haben wir in diesem Thema viele Erfahrungen gemacht. Wir denken visionär ohne dabei abgehoben zu argumentieren. Wir nehmen die Befindlichkeiten auf kommunaler Ebene ernst und sind stets bemüht, einen Konsens zu erreichen. Nur wer alle wichtigen Stakeholder in einer Region hinter sich vereint, kann gute Ideen Realität werden lassen und zukunftsfähige Entscheidungen herbeiführen.

Naturgemäß sind viele dieser Entscheidungen nicht ausschließlich populär und gehen oft mit dem Aufbrechen des Status Quo einher; umso wichtiger ist es hierbei, bodenständig zu denken, lückenlos zu argumentieren und klare Ziele vor Augen zu haben. **Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei den innovativen Mobilitätsprojekten in Ihrer Region!**



## FAQs - auf diese Fragen brauchen Sie Antworten:

*Wer soll das ganze betreiben, wer ist verantwortlich?*

Um auf diese Frage zu antworten, macht es Sinn, sich vorher mit der Thematik einer zentralen Struktur zu beschäftigen. Ein Betreiber muss in jeder Region gefunden werden, dass sich Gemeinden das Thema umhängen und Personalstunden hierzu zur Verfügung stellen, ist recht unwahrscheinlich.

*Wer haftet für Schäden an Fahrzeugen oder Personen?*

Kommen Leasing- oder Mietautos zum Einsatz, sind diese jedenfalls vollkaskoversichert. Die Frage muss somit eigentlich heißen, wer sich im Fall des Falles um die Schadensabwicklung kümmert. Hier kommt wieder eine zentrale Struktur zur Sprache. Komplizierter ist es schon bei der Frage der Haftung bei Personenschäden. Die AGBs etc. müssen auf diese Fälle angepasst werden UND es ist zu klären, ob ein Betreiber eine Autovermietungs-Gewerbe anmelden muss.

*Gibt es eine Hotline, bei der angerufen werden kann?*

Und die Frage, wer hebt dort mitten in der Nacht ab? Wichtiges Thema: Eine Hotline für die reine Systemnutzung kommt meistens mit dem Systemlieferanten. Im Fall von Caruso gibt es eine Hotline, die ich anrufen kann, wenn beim Prozess der Miete (APP etc.) etwas nicht stimmt. Wichtig ist aber zu klären, ob es eine regionale Nummer zum Anrufen gibt, wenn einer jener Fälle auftritt, die niemand gerne haben möchte. (Leere Akkus, Beschädigung, Unfall, Diebstahl, Vandalismus etc.)

*Wer kümmert sich um die Autos, wer putzt, serviert etc.?*

Eine ganz wichtige Frage und eine Feststellung: der Betreiber eines Systems muss NICHT gleich der Kümmerer sein. Betreiber eines Carsharing Systems kann im Grunde auch der Systemlieferant sein, wenn Software, Abrechnung, Bewerbung etc. alles in seinem Umfeld liegt. Dies ersetzt aber nicht eine oder mehrere Personen, die sich vor Ort um die Fahrzeuge kümmern. Regelmäßiges Putzen der Autos, Sichtkontrolle nach Beschädigungen, zum Service bringen, Reifenwechsel durchführen etc. - mindestens eine Person pro Gemeinde muss sich dafür zuständig fühlen und sich kümmern!

*Woher kommen die Autos? Wir leasen/kaufen sicher nix!*

Bei Carsharing Pinzgau arbeiten wir explizit mit einem System, in das auch bestehende E-Autos aus einem Fuhrpark zu Sharing Autos gemacht werden können. Dennoch stellt sich die Frage, woher Sharing Autos kommen können. Arbeitet man mit dem System eines Komplet-

Anbieters, werden diese oft „all in“ mitgeliefert. Bei Carsharing Pinzgau soll ein System gebildet werden, wo die FZ einer Gemeinde geleast oder gekauft werden. Will das eine Gemeinde/Institution nicht selbst organisieren, muss wieder eine Struktur dafür zum Einsatz kommen, die diese Verträge organisiert und schließt.

*Was passiert nach dem Ablauf der Leasingdauer?*

Noch eine Frage aus dem Bereich der Fahrzeuge. Werden FZ geleast, sollte man sich gleich überlegen, was mit denen nach dem Ablauf der Leasingdauer passiert. Wichtig ist auch zu klären, ob die FZ regelmäßig getauscht werden, da sie - wie beim System von Carsharing Pinzgau - erst durch den Einbau des Sharing Kits zu Sharing Autos werden. Dieser Schritt muss dann immer wieder aufs Neue beim Tauschen der Fahrzeuge gemacht und bezahlt werden.

*Wird das Carsharing überhaupt genutzt? Gibt es Zahlen und Erfahrungswerte?*

Die Fragen nach Nutzerzahlen werden immer wieder gestellt. Offenbar orientiert man sich bei der Etablierung alternativer Mobilität stark an Umsetzungsbeispielen anderer Region. (Wenn sie das können, machen wir das auch). Es ist wichtig, hier positive Beispiele vor den Vorhang zu holen und die Ergebnisse, Learnings und Erfahrungen zu präsentieren. So entsteht hier schnell ein positiver Will-Haben- oder Nachahmungseffekt!

*Muss jemand ein Autovermietungs-Gewerbe anmelden?*

Wichtige Frage: Der Betrieb eines Carsharing-Standortes ist an das Gewerbe der Autovermietung gebunden. Wird eine Struktur aufgebaut, die den gesamten wirtschaftlichen Betrieb übernimmt, so muss diese Struktur ein Vermietungsgewerbe für Personenkraftwagen innehaben.

*Wie viel kostet es, extra Ladeinfrastruktur zu schaffen?*

Je nachdem, wo ein Sharing Standort eröffnet werden soll, muss erst die Infrastruktur dafür geschaffen werden. Diese setzt sich im Optimalfall zusammen aus:

- Fixer Parkplatz pro Fahrzeug
- Ladeinfrastruktur zum Laden des Fahrzeugs
- Markierung am Boden, um als Sharing Point zu branden
- Beschilderung, Leitsystem, um den Platz auch zu finden

Die Fragen nach den Kosten kommt auf jeden Fall und hier ist zu bedenken, was eine Ladestation alles können muss. Muss sie nur laden (ohne Abrechnungsfunktion), so liegt man hier bei ca. € 800,00 - 1.000,00. Sollte eine Ladestation eine interne Abrechnung (APP gesteuert) können, so sind schnell an die € 1.500,00 - 2.000,00 fällig. Für die Markierungen

und Beschilderungen haben wir rd. € 1.000,00 pro Standort budgetiert. Wichtig ist auch die Frage, wem der Grund und Boden gehört, an dem der Sharepoint entstehen soll. Ist dieser in Besitz der Gemeinde, die dieses Projekt umsetzen will, ist dies meist ein großer Vorteil.

*Können nur Gemeinden Sharing-Standorte eröffnen?*

Diese Frage ist besonders interessant und wurde uns des Öfteren gestellt. Es erscheint wichtig, das System so aufzubauen, dass es für mehrere Institutionen, Firmen, Vereine etc. eine Möglichkeit gibt, Sharing Standorte aufzumachen. Viele ambitionierte Personen wollen nicht darauf warten, bis eine Gemeinde im Bereich alternative Mobilität in die Gänge kommt und haben Interesse daran, selbst in dem Thema aktiv zu werden. Es ist somit von Vorteil, das System so aufzuziehen, dass dies gewährleistet ist und es sollten dazu Infos, Details und Verkaufsunterlagen erstellt und angepasst werden. Eine Website für das Projekt sollte ebenso von Beginn an mitgedacht und erstellt werden.

## Checkliste für Regionen - planen, abhaken, umsetzen!

### Betreiber des Carsharings wird/ist:

Lokaler Verein	Wirtschaftliches Unternehmen
Genossenschaft	Gemeinde, TVB etc.

### Die Standorte für das Carsharing:

Stehen fest	Werden von Gemeinde festgelegt
Müssen noch festgelegt werden	Sind der Verantwortung des Betreibers

### Für den Aufbau eines Standortes habe ich:

Einen fixen Standplatz mit Berechtigung	Ladeinfrastruktur mit „Grüner“ Energie
Markierung & Beschilderung	Dazu passende Infrastruktur - Rad-Abstellanlage etc.
Einen Kooperationspartner, der sich darum kümmert	Einen Vertrag mit einem All-In-Partner, der sich um die Auswahl und Ausstattung des Standortes kümmert

### Die Fahrzeuge für den Carsharing Standort:

Sind bereits im Fuhrpark vorhanden	Werden über lokales Autohaus geleast
Werden von lokalem Autohaus gekauft	Werden über lokales Autohaus gemietet
Werden von lokalem Betreiber organisiert	Werden von All-In-Anbieter gestellt

**Das Entscheidungsgremium setzt sich zusammen:**

Vertreter der Gemeinde	Vertreter des Tourismusverbandes
Mitarbeiter lokales Autohaus	KEM-Region, Leader Verein etc.
Geschäftsführer lokale Betriebsorganisation	Leitbetriebe in der Region, die Interesse haben

**Für das nächste Carsharing Meeting habe ich:**

Protokoll des letzten Meetings	Anwesenheitsliste aller Teilnehmer
Terminbestätigung aller gewünschten Teilnehmer	Antworten auf die Fragen des letzten Meetings
Grundlage für alle Entscheidungen, die getroffen werden sollen	Präsentation mit aktuell relevanten Ergebnissen
Erstellung Protokoll zur Beweislage über künftige Entscheidungen	Ausgewogene Verteilung aller Interessen - Befürworter vs. Kritiker etc.

**Für die Kommunikation mit der Öffentlichkeit habe ich:**

Fotos vom Standort, den Autos etc.	Einladung an Pressevertreter, Medien
Presstext und Aussendung zum Verteilen	Website mit allen Infos zum Carsharing
Regionale APP zur Buchung der Sharing Autos und zur Kommunikation des Themas	Präsentationsunterlagen zum Verteilen der Idee an interessierte Gemeinden, TVBs, Firmen etc.
Drucksorten mit Infos zum Verteilen, Postwürfe, Vertrieb in der Bevölkerung	Veranstaltung zur feierlichen Eröffnung eines Sharing Standortes