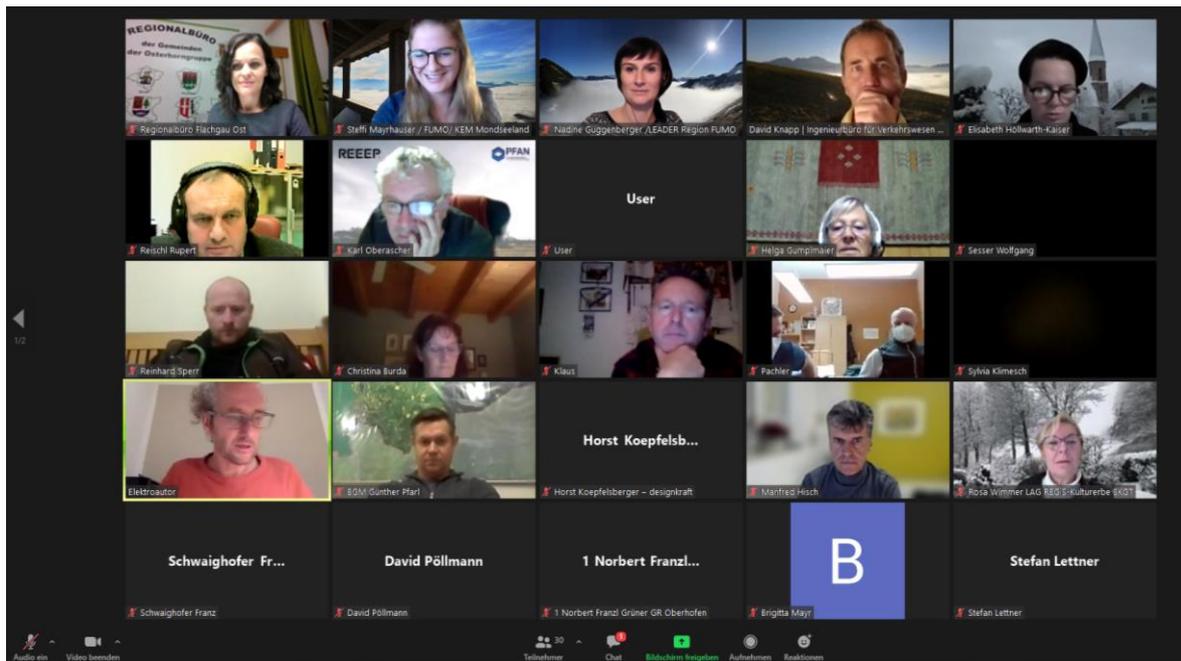


Carsharing-Info am 29.11.2021 – PROTOKOLL/FRAGENKATALOG



1. **Wie viel zahlen die Sponsoren pro Jahr bzw. wie viele habt ihr gewonnen?**

Derzeit unterstützen das „e-Daxi“ 4 Sponsoren (~ 3.500 €/Jahr – siehe Präsentationsfolien). Eine Seitentür ist noch frei.

2. **Könnten die Beklebungen störend sein?**

Das wird unterschiedlich gesehen – für die einen ist es gleichgültig oder gleicht sogar einem Rallye-Feeling, die anderen empfinden es als störend und würden es ansprechender finden, wenn mehr Wert auf Design gelegt werden würde. In Innerschwand hat es dazu bisher noch keine Beschwerden gegeben.

3. **Ab welchen Parametern km/Jahr, Entfernung zum Auto, etc. ist die Nutzung eines Carsharing-Autos sinnvoll? Ist eine Kombination mit öff. Verkehr/Postbus Shuttle möglich?**

Optimal ist ein Standort (stationäres Carsharing), welcher in ca. 5 min. zu Fuß oder 5 min. mit dem Fahrrad erreichbar ist. Bei weiteren Distanzen fällt die Nachfrage deutlich ab. Die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. einem künftigen Postbus-Shuttle) wird sich in ländlichen Regionen - wie unserer - in Grenzen halten. Geeignet wäre die Verbindung mit dem Postbus Shuttle dennoch, da es ohnehin einen vordefinierten 250m-Abstand zwischen den Haltepunkten gibt. Die Möglichkeit der Buchbarkeit beider Systeme über eine kombinierte Mobilitätsapp wäre aus Kundensicht sehr praktisch – hier gibt es auf Bundesebene bereits viele Entwicklungen. Auch die Einbindung des Klimatickets oder der Vorteils-card wären dabei denkbar.

Bei unter 15- 20.000 gefahrenen km/Jahr kann ein Carsharing-Auto je nach Tarifmodell und Kosten des Autokaufs bereits günstiger als ein eigenes Auto kommen – deutlich günstiger ist es auf alle Fälle bei unter 10.000 km/Jahr (Referenzauto: VW Golf).

4. **Wie lange muss man aus Erfahrung „durchtauchen“, damit Carsharing angenommen wird? Und wie findet man den idealen Stellplatz?**

Laut Erfahrungswerten von David Knapp benötigt es ca. 2 Jahre, bis sich das System gut durchgesetzt hat und ausreichend angenommen wird. Ein Ausnahmefall ist, wenn es bereits eine fixe Interessensgruppe gibt (wie in Innerschwand) oder, wenn man z.B. einen Bauträger mit an Bord hat. An dieser Stelle

wurde erwähnt, dass der regelmäßige Kontakt zu Bauausschüssen der Gemeinden entscheidend ist, um bei neuen Bauprojekten gleich von Beginn an ein mögliches Carsharing mit zu berücksichtigen. Ein weiterer Faktor ist auch die Struktur der Gemeinde, da es beispielsweise in einer reinen Einfamilienhausgegend eine größere Herausforderung sein wird, eine gute Auslastung zusammenzubekommen. In einer stark zersiedelten Gegend können siedlungsbezogene Sharing-Systeme bzw. Carsharings im Familienverbund angedacht werden.

5. Wie nachgefragt sind one-way Fahrten, dh., z.B. ich fahre zur Arbeit und dann wäre das Auto verfügbar für andere Fahrten?

One-Way-Fahrten gehen nur dann, wenn man als Carsharing-Nutzer eine Mitfahrgelegenheit anbietet, da es sich um ein stationäres Carsharing handelt (= Auto wird immer an seinen Standort zurückgefahren und an Ladestation angesteckt). Solche Konzepte sind bisher nur in größeren Städten im Einsatz („free floating-System“) und bei elektrisch angetriebenen Autos unüblich.

6. Wie kommt man auf den geeigneten Carsharing-Standort?

Vorteile für einen Carsharing-Standort sind:

1. Zentraler Standort (im Idealfall sogar überdacht)
2. gut und sicher zu Fuß bzw. per Fahrrad erreichbar
3. Kompaktes Ortszentrum, z.B. Mondsee, keine zerstreute Siedlung
4. Stromversorgung vorhanden (Starkstrom; Ladestation)
5. Nähe zu anderen öff. Verkehrsmitteln (z.B. Busterminal, WC, Getränkeautomat) -> „multimodaler Mobilitätsknoten“
6. Verschiedene Modelle möglich – je nachdem, welche Hauptzielgruppe man anspricht:
 - a. Einheimische Bevölkerung -> Standplatz dort, wo die Menschen wohnen
 - b. Gäste -> Standplatz direkt bei Beherbergungsbetrieben
 - c. Carsharing als Teil einer intermodalen Wegeketten: z.B. Dienstreise -> Rail&Drive -> z.B. Hauptstrecke mit Zug, dann letzte Meile mit Carsharing zu Termin -> in unseren Gegenden eher selten der Fall

7. Gäbe es noch die Möglichkeit, bzw. wäre es sinnvoll, dass sich die anderen Mondseelandgemeinden mit den Innerschwandern zusammen tun?

Ja, ein „Dachverband“ bzw. ein gemeinsames System wäre möglich, wobei die Zusammenarbeit auch viele Vorteile mit sich bringen würde: Vorhandene Strukturen, Unterlagen, AGBs, Verträge, Tarife, Homepage, Bewerbung und Marketing usw. Dabei können auch bereits bestehende, kleine Systeme, zur Dachstruktur im Nachhinein dazu geschlossen werden. Flexible Angebote der Gemeinden und darüber eine Organisation – das wäre ein gutes Ziel!

Die Anschaffung eines Autos könnte auch über s.mobil laufen, dann aber über ein Auto-ABO! Es gäbe auch die Möglichkeit, die bestehenden Strukturen vom Verein s.mobil zu verwenden und z.B. über einen Zweigverein für die FUMO-Region das Carsharing in Kooperation abzuwickeln. Die Autos innerhalb des Vereines könnten dann theoretisch von allen Vereinsmitgliedern genutzt werden.

8. Was passiert, wenn der Vornutzer das Auto nicht rechtzeitig retour bringt? Gibt es hier negative Erfahrungen?

Nein, erfahrungsgemäß gibt es hier keine Probleme und kaum Verspätungen. Mit einem km-Tarif und dem Wegfall bzw. der starken Reduktion eines Stundentarifes kann man fördern, dass z.B. 1 h Puffer bereits einkalkuliert werden, um Verspätungen zu vermeiden. Aber auch bei Stundentarifen wurde bereits die Erfahrung gemacht, dass die NutzerInnen sehr pünktlich und gewissenhaft sind. Bei der in Innerschwand und s.mobil verwendeten Carsharingsoftware gibt es auch die Möglichkeit, nachfolgende Nutzer zu kontaktieren.

9. Stichwort "Hunde" ist gerade gefallen im Video: was ist dabei genau zu beachten?

Bei den meisten Carsharing-Betreibern werden Haustiere in den Fahrzeugen nicht geduldet. Ein Kompromiss mit den Nutzern könnte aber eine verpflichtende Transportbox oder eine Decke sein, die ausbreitet werden muss. Das kann aber jeder Betreiber für sich entscheiden, wie er es handhabt. Auch viele Familien nutzen die Carsharing-Autos, hier ist eine versperrbare Kiste am Carsharing-Standort mit Dachträger, Kindersitze, Schneeketten usw. hilfreich!

10. Wie schaut das mit der Infrastruktur (z.B. Ladestation) aus – müsste ja eine eigene sein von Verein oder Gemeinde, oder? Tarife Salzburg AG o.ä. sind ja mittlerweile kostenpflichtig (Zeittarif). Welche Möglichkeiten gibt es?

Am besten hat man eine eigene fix installierte Ladestation für das Carsharing-System, sodass der Kunde nicht noch extra für den Strom bezahlen muss. Sollte es sich um eine vorhandene öffentliche Station handeln, müsste diese für das Carsharing umgewidmet und entsprechend ausgewiesen werden. Eine ständige Lademöglichkeit muss gegeben sein, da man sonst Gefahr läuft, dass NutzerInnen kein voll geladenes Auto für ihre Fahrten zur Verfügung haben.

In Innerschwand wird eine Ladestation der Energie AG ausschließlich für das Carsharing verwendet, was deshalb möglich war, da sich die Auslastung der Station in Grenzen hielt. Mit Salzburg AG-Stationen funktioniert das nicht, weshalb bei s-mobil hierfür eigene, private installierte Wallboxen verwendet werden.

Ein wichtiger Punkt ist auch die subjektive Sicherheit des Standortes, um die „Usability“ zu erhöhen. Von Überdachungen, Beleuchtungen bis hin zur Vermeidung von notwendigen Schneeräumungen oder dem Einsatz von Solar-Carports ist hier Vieles möglich.

11. Welches Auto ist für E-Carsharing geeignet?

Erfahrungen nach kann man mit Carsharing sehr unterschiedliche Zielgruppen erreichen – einerseits sind für rund 50 % der NutzerInnen moderne, typische Elektroautos (z.B. Renault ZOE, E-Golf, VW ID.3) ansprechend, andererseits wird von den anderen 50 % ein einfach zu bedienendes und kompaktes Modell bevorzugt (z.B. Seat Mii). Denkbar wäre auch, neben dem Einsatz von E-Pkws ein elektrisches Nutzfahrzeug oder ein Minibus in eine Carsharing-Flotte zu integrieren. Gerade am Land braucht jeder auch mal ein größeres Fahrzeug für Übersiedlungen oder Möbeltransporte.

12. Was ist der Unterschied zwischen Abo und Leasing?

Beim Auto-Abo ist der Halter des Fahrzeuges der Autohändler und es ist meist keine Anzahlung nötig. Beim Leasing ist der Leasingnehmer der Halter und eine Anzahlung für das Leasing deshalb auch nötig. Das Abo-Modell kann sich beim Carsharing besser eignen, weil die Leasinganzahlung zu hoch ist (Abo = keine Anzahlung). Darüber hinaus ist die Anmeldung auf das Autohaus möglich, was ein großer Vorteil ist (s.mobil). Weitere Faktoren sind die rasante Entwicklung in der E-Mobilität sowie die Herausforderungen einer Vorfinanzierung, was ebenso für das Abo-Modell spricht!

13. Wie häufig ist das Carsharing-Auto in der Gemeinde Innerschwand unterwegs?

Hier gibt es phasenweise Unterschiede, weshalb gerade angestrebt wird, erneut Werbung in der Lokalzeitung zu schalten und nochmals zu bewerben. Registriert sind 20 Personen, davon sind ca. 10 NutzerInnen aktuell aktiv mit dem Auto unterwegs. Derzeit werden im Monat ca. 700 km gefahren und es finden rund 20 Fahrten pro Monat statt - Tendenz steigend. Die Entfernungen gehen meist bis Salzburg und retour. Einmal wurde auch schon eine längere Strecke zurückgelegt, bei der 1x nachgeladen werden musste, was problemlos funktionierte.