

## Anlage 5.1

### PROJEKTKONZEPT für ein Projekt im Rahmen des LEADER-Programms „Baumberge“

<b>Projekttitle</b>	Bürgernahes Carsharing in den Wohnquartieren
---------------------	--

<b>Handlungsfeld</b> (bitte ankreuzen)	<input checked="" type="checkbox"/> Sozialraum Baumberge <input type="checkbox"/> Kulturraum Baumberge <input type="checkbox"/> Wirtschaftsraum Baumberge <input type="checkbox"/> Umweltraum Baumberge
---	--

<b>Geplanter Projektstart</b>	01.01.2022
<b>Geplante Projektlaufzeit</b> (in Monaten)	24

<b>Antragsteller</b>	N.N. (noch unklar – wird bis zur Sitzung der LAG geklärt – evtl. eine der Kommunen)
Adresse	
Ansprechpartner	
Telefon, Mail	

<b>Weitere Projektpartner</b> (Name der Organisation, Ansprechpartner, Telefon, Mail)	Kommunen, Stadtwerke, wfc, weitere Akteure
---	--

1. Was ist der **Anlass** für dieses Projekt – warum soll das Projekt durchgeführt werden?  
Welche **konkreten Maßnahmen** sind im Rahmen des Projektes geplant – was genau ist **Inhalt** des Projektes?  
(Hinweis: Evtl. ist es sinnvoll, den Inhalt in verschiedene Phasen/Arbeitspaketen aufzuteilen und/oder eine Grafik/Tabelle zur Veranschaulichung einzufügen.)

In ländlich geprägten Regionen wie der Baumberge-Region werden besonders häufig Zweitwagen für meist nur wenige Fahrten vorgehalten. Dies liegt an örtlichen und räumlichen Strukturen sowie einem häufig nicht optimal ausgebauten ÖPNV. Zweitwagen werden im Wesentlichen für Einkaufs- und Besorgungsfahrten, Fahrten der eigenen Kinder, Arztbesuche etc. eingesetzt, wobei sich der Aktionsradius des Zweitwagens größtenteils auf wenige Nachbarorte beschränkt. Diese Flexibilität wird dabei teuer erkaufte: Im Durchschnitt verursacht ein Zweitwagen Kosten von mindestens 200-400 Euro pro Monat, teilweise kann auch von bis zu 500€ ausgegangen werden. Zudem blockieren Zweitwagen private und öffentliche Flächen, und werden teilweise nur wenige Tausend Kilometer pro Jahr und damit durchschnittlich nur wenige Minuten pro Tag bewegt. Für viele Haushalte wäre es daher günstiger, diesen Mobilitätsbedarf etwa über Carsharing-Angebote abzudecken. Carsharing-Fahrzeuge sind bis zu einer jährlichen Fahrleistung von rund 10.000 Kilometern meist günstiger als vergleichbare PKW in Privatbesitz.

Bisher erfordert die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen jedoch zumeist die Bereitschaft, die Distanz zwischen Wohnung und häufig zentral im Ort positionierten Carsharing-Fahrzeug zurückzulegen, was eine wesentliche Einschränkung gegenüber der Nutzung des Zweitwagens darstellt. Zudem nutzt eine Vielzahl weiterer Interessenten die Carsharing-Fahrzeuge, sodass deren Verfügbarkeit schlecht prognostizierbar ist, was einen weiteren Nachteil darstellt.

Um diesen Nachteilen zu begegnen, sollen im Projekt modellhaft Carsharing-Angebote in Wohngebieten für Anwohner erprobt werden. Durch die unmittelbare Nähe und definierte Gruppe von Nutzern steigert dies die Attraktivität für die Anwohner erheblich. Konkret sollen in der Region Baumberge je Kommune an zwei Standorten in Wohngebieten Carsharing-Standorte (insgesamt 10) eingerichtet werden und einem begrenzten Kreis von je Standort 6 bis 10 Haushalten in unmittelbarer Nähe zueinander zur Verfügung stehen. Je Standort sind zwei Fahrzeuge vorgesehen. Für die Haushalte wird damit eine günstige und langfristig flächensparende Alternative zum Zweitwagen geschaffen. Da es sich um E-Fahrzeuge handeln soll, werden auch die Emissionen reduziert sowie ein erleichterter Zugang in die Elektromobilität geschaffen. Dabei können zudem belastbare Erfahrungen gemacht werden, inwieweit Zweitwagen ersetzt bzw. künftige Kaufentscheidungen beeinflusst werden.

Das Pilotprojekt soll über einen Zeitraum von zwei Jahren andauern. Zur Zielerreichung sind nachfolgende Arbeitsschritte notwendig:

1. Entwicklung eines Geschäfts- und Tarifmodells, Planungen zur Akquise von teilnehmenden Haushalten
2. Akquise der teilnehmenden Haushalte
3. Ermittlung optimaler Standorte
4. Ausschreibung und Auswahl der Carsharing-Anbieter
5. Aufbau von Ladesäulen an den Standorten
6. Fortlaufende Begleitung der teilnehmenden Haushalte während der Betriebsphase

## 7. Überführung in ein dauerhaftes, tragfähiges Geschäftsmodell

Der operative Betrieb des Carsharings ist ausdrücklich **nicht** Teil des Projektes und erfolgt **nicht** in der Verantwortung des Projektträgers. Buchung und Abrechnung der Fahrzeuge erfolgt in der bilateralen Beziehung zwischen den teilnehmenden Haushalten und dem in Arbeitsschritt 4 gewonnenen Carsharing-Anbieter. Ziel und Aufgabe des geförderten Projektes ist es, dieses innovative Feld der geteilten Mobilität im privaten Bereich so zu erschließen, dass es zum Abschluss des Projektes in ein wirtschaftlich tragfähiges und skalierbares Geschäftsmodell übertragen werden kann.

Für die Arbeitsschritte 1 – 5 wird eine Dauer von 3 bis 6 Monaten prognostiziert. Den wesentlichen Teil macht der operative Betrieb (Arbeitsschritt 6) aus. Der gesamte Prozess soll durch Öffentlichkeitsmaßnahmen, eine stetige Begleitung der Nutzer und evaluierende Maßnahmen unterstützt werden. Der Austausch mit Nutzern und Anbietern ermöglicht den Abbau von Nutzungshemmnissen und das Gegensteuern bei Schwierigkeiten. Abschließend soll das Carsharing-Angebot in Arbeitsschritt 7 auf Basis der gesammelten Erfahrungen und Rückmeldungen der Nutzer in einen dauerhaften Geschäftsbetrieb überführt werden. Dazu soll eine Analyse von Rechtsformen und die Überführung in ein skalierbares Geschäftsmodell erfolgen.

Zu 1.: Die Entwicklung von Geschäfts- und Tarifmodell erfolgt auf Basis bisheriger Erfahrungen mit Carsharing-Anbietern im Kreis Coesfeld. Hieraus resultieren Erfahrungen zur Bereitstellung öffentlicher Flächen für Lademöglichkeiten und Carsharing-Fahrzeuge, tarifliche Ausgestaltungen und möglicher Nutzungsintensitäten.

Zu 1./2.: Die Akquise von Haushalten für die Teilnahme an diesem Projekt erfordert öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und die Ansprache potenzieller Nutzer. Dazu sollen beteiligungsorientierte Verfahren wie Workshops in den Kommunen stattfinden. Die Fahrzeuge sollen nur den jeweiligen teilnehmenden Haushalten zur Verfügung stehen. Dadurch wird Verbindlichkeit signalisiert und die Verfügbarkeit nicht durch andere Nutzer beeinträchtigt.

Zu 3.: Die Auswahl der Standorte folgt mehreren Kriterien:

- es soll sich um einen zentralen Punkt der teilnehmenden Haushalte in fußläufig kurzer Distanz handeln.
- die Fläche sollte zur vereinfachten Errichtung der Ladesäulen und Überlassung an die Carsharing-Anbieter in öffentlicher Hand sein.
- zur Reduktion der Anschlusskosten der Ladesäulen sollten Versorgungsleitungen in nicht allzu entfernter Nähe vorhanden, erreichbar, und die Fläche selbst gut erschließbar sein.

Hier ist eine Abstimmung mit und Integration in kommunale Mobilitätskonzepte ausdrücklich vorgesehen und gewünscht.

Zu 4.: Die Ausschreibung der Carsharing-Anbieter erfolgt angelehnt an bisherige Erfahrungen hinsichtlich Preis-/Leistungsverhältnis und der Qualität des Produkts. Vorausgesetzt wird eine moderne Buchungsplattform (Smartphone-App) als komfortabler und sicherer Weg der Buchung und Reservierung von Fahrzeugen, der Inbetriebnahme sowie der Abrechnung der tatsächlichen Nutzung. Üblicherweise erfolgt eine kilometer- und minutengenaue Abrechnung mit monatlicher Rechnungsstellung. Grundsätzlich besteht Offenheit gegenüber verschiedenen Anbietern, was den Wettbewerb steigert und zu einem effizienteren Angebot führt.

In der Ausschreibung definieren die Carsharing-Anbieter monatliche Mindestumsätze, ab denen sie wirtschaftlich in der Lage sind, Fahrzeug einschl. sämtlicher Fahrzeug-, Energie- und Servicekosten zur Verfügung zu stellen. Diese Mindestumsätze werden den Anbietern seitens des Projektträgers garantiert. Während der operativen Betriebsphase werden „echte“ Umsätze durch die Nutzung der Fahrzeuge generiert, die von den Anbietern unmittelbar mit den nutzenden Haushalten abgerechnet werden. Lediglich die Differenz zwischen tatsächlichem Produktivumsatz und garantiertem Mindestumsatz werden von den Anbietern gegenüber dem Projekt in Rechnung gestellt. Im Projekt selber werden keine Einnahmen erzielt.

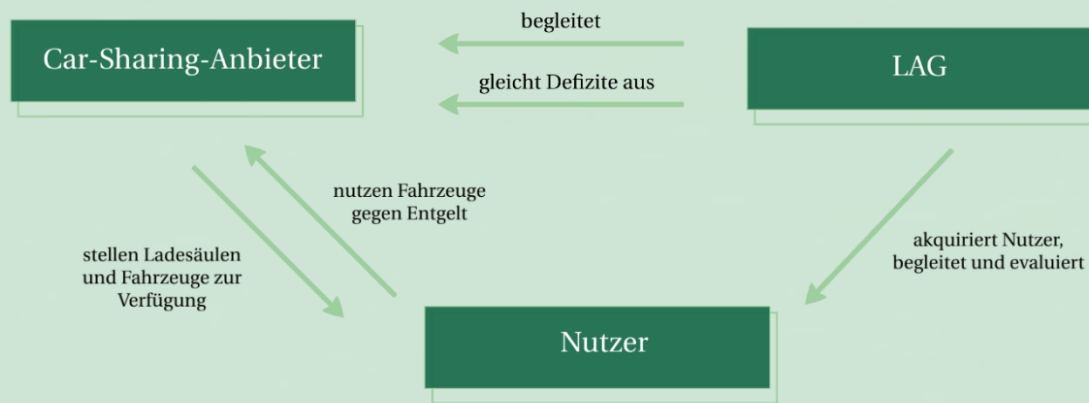
Es besteht die Option, die Ausschreibungen so zu gestalten, dass die einzelnen Stationen von unterschiedlichen Anbietern bedient werden. So kann der Wettbewerb zwischen den Carsharing-Anbietern gesteigert werden, was sich im Grundsatz in besseren Preisen und einer besseren Qualität niederschlägt.

Zu 5.: In Abstimmung mit dem jeweiligen Carsharing-Anbieter, dem örtlichen Energieversorger und den Kommunen werden die Ladesäulen und Standorte eingerichtet. Dabei kann es sich sowohl um spezifische Ladesäulen des Anbieters als auch um privatwirtschaftlich/öffentlich errichtete Ladesäulen handeln, die für das Carsharing überlassen werden. Eine finale Entscheidung wird im Zuge von Arbeitsschritt 1 erfolgen. Erfahrungen zur vertraglichen und praktischen Ausgestaltung liegen bei der wfc vor und werden ins Projekt eingebracht.

Zu 6.: Im operativen Betrieb werden die Nutzer seitens des Projektes stetig begleitet, um Erfahrungen auszutauschen und bei Bedarf die Angebote anzupassen. Aufgrund der angestrebten Zahl von 10 Gruppen von Haushalten in 5 Kommunen kann von verwertbaren Erfahrungen und Ergebnissen für einen Ausbau sowie weitere ähnliche Angebote über die Projektlaufzeit hinaus ausgegangen werden. Die Nutzung der Fahrzeuge über moderne Buchungsplattformen ermöglicht eine – anonymisierte und DSGVO-konforme – Analyse von Fahrleistungen, Zweck der Fahrten und Substitution anderer Verkehrsmittel. So kann der Einfluss auf das Nutzerverhalten, der Einfluss auf Zweitwagen, aber auch der Effekt auf Umwelt und Klima in Form einer konkreten CO<sub>2</sub>-Bilanz quantifiziert und ausgewertet werden.

Zu 7.: Zum Abschluss des Projekts soll neben einer Auswertung der direkten Effekte auf Nutzung, Vorhandensein von Zweitwagen, Umwelt und Klima auch die Überführung des Geschäftsmodells in eine skalierbare Trägerstruktur untersucht werden. Vorstellbar ist hier etwa ein genossenschaftliches Modell mit Beteiligung der Carsharing-Nutzer als Mitglieder der Genossenschaft. Erfahrungen bei Energiegenossenschaften, zu denen auch die genossenschaftliche Organisation von Carsharing gezählt werden kann, bestätigen üblicherweise die positiven Effekte der Bürgerbeteiligung auf den langfristigen Erfolg. Die im Pilotbetrieb gesammelten Erfahrungen stellen die Basis für die Analyse potenzieller Rechtsformen und die Überführung in eine skalierbare Trägerstruktur dar.

## Beziehung der Akteure



### Grundlagen zur Kalkulation der Projektkosten:

1. Ladesäulen:  
Dies sind insbesondere die Anschaffungs- und Anschlusskosten an die örtlichen Versorgungsleitungen. Auf Basis von Erfahrungswerten der wfc werden je Ladesäule (mit 2 Anschlusspunkte) 3.000 € für die Ladesäule und 3.000 € für den Anschluss an das Stromnetz kalkuliert. Bei insgesamt 10 Ladesäulen beläuft sich diese Position auf insgesamt 60.000 €
2. Führerscheinüberprüfung:  
Vor der ersten Nutzung des Carsharing-Angebots durch Mitglieder der teilnehmenden Haushalte ist zu prüfen, ob diese im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sind. Es ist vorgesehen, die dafür anfallenden Kosten durch das Projekt zu übernehmen. Die Prüfungen erfolgen online durch darauf spezialisierte Dienstleister. Üblicherweise wird den Nutzern dafür ein Betrag von 20 € in Rechnung gestellt. In einer vorsichtigen Schätzung wird von 24 Nutzenden je Station ausgegangen. Der veranschlagte Betrag beläuft sich somit auf 4.800 €
3. Ausgleichende Kosten für die Bereitstellung der Fahrzeuge:  
Nach Erfahrungswerten von Carsharing-Anbietern aus Münster werden im Markt Mindestumsätze von 400 € brutto für Kleinwagen (z.B. Smart) bzw. 500 € brutto für Kleinwagen (z.B. Hyundai Kona) aufgerufen. Es wird unterstellt, dass an jeder Station ein Kleinwagen und ein Kleinwagen bereitgestellt werden, so dass von wirtschaftlich erforderlichen Mindestumsätzen von 900 € pro Station bzw. 9.000 € bei 10 Stationen pro Monat ausgegangen werden kann. Als Projektkosten anzusetzen ist jedoch nur die Differenz zwischen tatsächlich erzieltm Umsatz und vereinbartem Mindestumsatz. Bezüglich der tatsächlichen Umsätze wird in vorsichtiger Schätzung unterstellt, dass diese über die gesamte Projektlaufzeit stetig steigen und erst zum Ende des Projektes das erforderliche Niveau des Mindestumsatzes erreichen. Unter Berücksichtigung einer weiteren 10%-igen Sicherheitsmarge werden die auszugleichenden monatlichen Kosten

für die Fahrzeugbereitstellung mit rd. 8.600 € zu Beginn der operativen Betriebsphase und rund 500 € zum Ende der Projektphase kalkuliert. Über die gesamte Projektlaufzeit und alle 10 Stationen beläuft sich diese Kostenposition auf 104.100 €. Soweit die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge die hier getroffenen Erwartungen übertrifft und das ausgleichende Defizit geringer ausfällt, ist zu prüfen, ob der Aufbau weiterer Standorte für ein wohnortnahes Carsharing bereits während der Projektlaufzeit unterstützt werden kann.

4. Beratungskostenkosten für die Überführung in ein tragfähiges Geschäftsmodell mit einer skalierbaren Trägerstruktur:

Für Beratungen in rechtlichen und steuerlichen Fragen wird hier nach Erfahrungswerten aus anderen Projekten von Kosten von pauschal 30.000 € ausgegangen.

Diese vier Kostenpositionen sind den Fremdleistungen im Projekt zuzuordnen.

5. Projektkoordination (Personalaufwand):

Die Koordinierung des Projektes umfasst im Wesentlichen die initialen Aktivitäten (Öffentlichkeitsmaßnahmen, Ansprache, Projektplanung) zur Akquise von Haushalten, die Ermittlung von Standorten und Carsharing-Anbietern. Im Projektverlauf bestehen die Aktivitäten insbesondere aus der regelmäßigen Begleitung der Nutzer und der fortlaufenden sowie abschließenden Evaluation der Maßnahmen. Es wird von personellen Ressourcen im Umfang einer 0,5-Stelle ausgegangen; diese können durch eine Personaleinstellung oder Vergabe an einen Dienstleister entstehen. Sie wird über die Projektlaufzeit mit 85.800 € kalkuliert.

6. Der Sachaufwand für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit wird basierend auf Erfahrungswerten mit 11.900 € kalkuliert.

2. Welche **Ziele** werden mit dem Projekt verfolgt?  
Welche **Zielgruppen** sollen angesprochen werden, und wie werden diese angesprochen (**PR-Maßnahmen**)?

Ziel des Projekts ist die Förderung von Carsharing als attraktives Angebot für Haushalte in der Region Baumberge, um ein umweltschonenderes, ressourcen- und kostensparenderes Mobilitätsverhalten (durch Abschaffung des Zweitwagens und Nutzung von E-Mobilität) zu erreichen. Durch die bisher nicht vorhandene Nähe zu den Nutzern wird eine Alternative zum notwendigerweise teuer vorgehaltenen Zweitwagen geschaffen. Neben den unmittelbaren Kostenvorteilen ist aufgrund der Nutzung von Elektromobilität mit einer Reduktion von Umwelt- und Klimabelastung zu rechnen. Ebenso kann der Ersatz von Zweitwagen mittelfristig zur Reduktion des Flächenbedarfs in Wohnquartieren führen.

Durch das Angebot von Elektrofahrzeugen wird der Einstieg in die Elektromobilität erleichtert und ein stärkeres Bewusstsein für alternative Mobilitätsformen bei den teilnehmenden Haushalten gefördert. Die Ansprache der Haushalte und die Bindung an das Projekt erfordern eine sorgfältige Begleitung und fortlaufende Evaluierung. Dazu gehören die Abfrage von Mobilitätsverhalten, Einfluss des Carsharings auf Entscheidungen, mögliche Hemmnisse und möglicherweise Anpassung von Projektinhalten.

Die Inhalte und potenziellen Erfolge können öffentlichkeitswirksam für andere Interessenten dargestellt werden und schaffen so Aufmerksamkeit für alternative und nachhaltige Mobilitätsformen, Umwelt- und Klimaschutz und hinterfragen Gewohnheiten im Mobilitätsverhalten. Somit kommt der Öffentlichkeitsarbeit in Form medialer Berichterstattung auch über den unmittelbaren Kontakt zu den Pilotnutzern eine hohe Bedeutung zu.

3. Wo liegt der **regionale Mehrwert** für die gesamte LEADER-Region?  
Welche **Synergien** gibt es mit anderen Maßnahmen?

Die vorgesehene Angebotsgestaltung ermöglicht eine leichte Skalierbarkeit und künftige Erweiterung des Angebots auf andere Standorte in der Region Baumberge. Zudem können die gesammelten Erfahrungen in künftige Planungsprozesse bei Wohn- und anderen Quartieren einfließen, sodass alternative Mobilitätsformen wie das Carsharing leichter berücksichtigt werden können. Zudem kann der Flächenbedarf und Ausstoß von umwelt- und klimaschädlichen Stoffen reduziert werden.

Die Projektmaßnahmen können Anstoß und Teil künftiger Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Mobilität sein. Daneben trägt das Projekt aufgrund der deutlichen Nähe zu den Bürgerinnen und Bürgern in der Region Baumberge zur Sichtbarkeit des LEADER-Programms bei: Indem konkreten Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger mit bedarfsgerechten Lösungen begegnet wird, kann der regionale Mehrwert deutlich und sichtbar kommuniziert werden.

Im Rahmen des Projekts soll ein enger Austausch mit den Kommunen der Region stattfinden, insbesondere im Bereich Klimaschutz und bei planerischen Aktivitäten. Daneben können auch überregionale Akteure beteiligt sein, darunter der Kreis Coesfeld, das Klimaschutzmanagement des Kreises und andere Kommunen, um Erfahrungen zu kommunizieren und auszutauschen.

4. Wo soll das Projekt am **Ende** stehen - was soll dann **konkret erreicht** sein?  
Wie geht es dann **nach Projektende** mit dem Projekt **weiter**?

Über den Projektzeitraum soll sich das Carsharing bei den teilnehmenden Haushalten als attraktive Mobilitätsoption etablieren, um so langfristig tragfähig zu sein. Auf Basis der gesammelten Erfahrungen kann auch anderen Bürgerinnen und Bürgern der Region Baumberge ein vergleichbares Angebot gemacht werden. Über die Evaluierung alternativer Trägerstrukturen (Genossenschaften o. ä.) wird die Skalierbarkeit des Angebots erweitert, während die Bürgerbeteiligung und damit die Unterstützerstrukturen weiter gefördert werden. Die Aufmerksamkeit und die gewachsenen Strukturen können ebenso dazu beitragen, weitere Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen zu fördern.

## Anlage 5.1

5. <b>Kostenplan</b> in Euro mit Erläuterungen		
<b>Kalkulierte Kosten Brutto</b>		<b>Erläuterungen zu den Kosten</b>
Personalaufwand	85.800,00	Initiales Projektmanagement, Akquise von Haushalten, Begleitung und Evaluierung (analog 0,5 fte)
Sachaufwendungen	11.900,00	Öffentlichkeitsarbeit
Fremdleistungen	60.000,00	Ladesäulen
	4.800,00	Führerscheinprüfung
	104.100,00	Bereitstellung der Fahrzeuge
	30.000,00	Überführung in Trägerstruktur
	<b>198.900,00</b>	<b>Summe Fremdleistungen</b>
<b>GESAMT</b>	<b>296.600,00</b>	

6. <b>Verteilung der Kosten auf die Jahre</b>	
Jahr	Kosten
2022	187.800,00
2023	108.800,00

7. <b>Finanzierungsplan</b> in Euro		
	<b>Betrag</b>	<b>Erläuterungen zur Finanzierung</b>
<b>Gesamtausgaben</b>	<b>296.600,00</b>	
(-) Ausgaben nicht förderfähig		
(-) Einnahmen		
<b>GESAMT Förderfähig</b>	<b>296.600,00</b>	
LEADER-Mittel	192.790,00	65% LEADER-Förderung
Eigenmittel	103.810,00	35%, Übernahme durch Kommunen, entspricht etwa 10.000€/Kommune/Jahr, ggf. Beteiligung weiterer Akteure wie Stadtwerke, Banken usw.
Spenden/Drittmittel		
<b>GESAMT</b>	<b>296.600,00</b>	