

Abschlussbericht

Erneuerbare Elektromobilität für die
ländliche Region Ahaus – Heek – Legden

Wir sind
regionAHL!


**KULTUR-
LANDSCHAFT**
Ahaus – Heek – Legden



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die
Entwicklung des ländlichen Raums: Hier
investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter
Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Abschlussbericht

Erneuerbare Elektromobilität für die
ländliche Region Ahaus – Heek – Legden

Wir sind
regionAHL!

**KULTUR-
LANDSCHAFT**
Ahaus – Heek – Legden



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die
Entwicklung des ländlichen Raums: Hier
investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter
Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Herausgeber

Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden e.V.
c/o Gemeinde Legden, Bürgermeister Dieter Berkemeier, Amtshausstraße 1, 48739 Legden
www.leader-ahl.de twitter.com/LEADER_AHL

Inhalt

Projektkoordinatorin Ute Schwietering
Regionalmanagement der LEADER-Region Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden e.V. / Dominik Olbrich

Layout

DECO WEILINGHOFF, Schniewindstr. 51, 48619 Heek www.deco-weilinghoff.de

Diese Veröffentlichung wird gefördert aus Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und des Landes Nordrhein-Westfalen

Erstellt im Juni 2021

Gliederung

1. Das Förderprojekt	4
- Inhalte / Fragestellung / Zielsetzung	
- Förderrahmen LEADER (Programm)	
- Kosten und Finanzierung	
2. Beteiligte Partner	8
- Anforderungen an Projekt und Partner	
- Konkrete Partner im Projekt eCarsharing AHL	
3. Projektplanung	11
4. Projektumsetzung: Erfolge und Hemmnisse	13
5. Handlungsempfehlungen und Verstetigung	18
6. Fazit	22
7. Presseberichte	24
8. Kundenstimmen und Erlebnisberichte	26



Auftaktveranstaltung des E-Carsharing-Projekts am 03. April 2019 in Asbeck

1. Das Förderprojekt

Mobilität spielt gerade im ländlichen Raum eine immer wichtigere Rolle bei der Bewältigung von Aufgaben der Grundversorgung für die Menschen, die hier leben. Anders als in städtischen Räumen stehen ÖPNV-Angebote nur in gewissem Maße zur Verfügung, Mobilitäts-Alternativen sind oftmals in kommerzieller Anbieterschaft kaum wirtschaftlich attraktiv. Gleichzeitig ist die Notwendigkeit von ausreichenden Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum aufgrund von dezentraleren Strukturen, größeren Distanzen zu zentralen Einrichtungen und weniger Flexibilität der hier lebenden Menschen deutlich höher als in urbanen Gegenden.

Von diesen Rahmenbedingungen ausgehend begannen in der LEADER-Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ zum Ende des Jahres 2017 Überlegungen, wie man sich der Thematik nähern könnte und gleichzeitig ein Angebot schaffen könnte, das mit den grundlegenden Ansprüchen an ländliche Räume – z.B. auch in Hinblick auf ökologische und nachhaltige Umweltaspekte – vereinbar sein würde. Ergebnis dieser Überlegungen war es, den Bedarf, die Nachfrage und die Akzeptanz eines Fahrzeug-Sharings mit Elektroantrieb in einem Förderprojekt im Programm LEADER zu testen. Die nachfolgende Dokumentation gibt einen Überblick über dieses Förderprojekt.



Projektfahrzeuge in Legden

Inhalte / Fragestellung / Zielsetzung

Unter dem sperrigen Arbeitstitel „Erneuerbare Elektromobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden“ ging das Projekt, das unter dem Kürzel „E-Carsharing AHL“ (AHL steht als Abkürzung für die Region und setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der drei Kommunen in der Region zusammen) kommuniziert wurde, im Frühjahr 2019 an den Start.

Ziel des Projektes war es, das Thema Carsharing mit Elektroautos der Öffentlichkeit im ländlichen Raum bekannt zu machen, dafür zu werben, das Angebot mit verschiedenen Fahrzeugtypen zu testen, die Resonanz in der Bevölkerung zu überprüfen und ein Fazit über Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit zu entwickeln.

Mobilität stellt sich im ländlichen Raum anders dar als in Großstädten und Ballungsräumen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist zumeist nicht (mehr) ausreichend und dessen Defizite können auch durch andere Angebote (z.B. Bürgerbus, andere Mitnahmedienste) nur selten so kompensiert werden, dass sinnvolle Alternativen zum Individualverkehr für die Menschen entstehen. Die Wege zu Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten, Schulen, Arbeit, Sport- und Freizeitangeboten sind auf dem Land oft nicht ohne Auto machbar. Nicht ohne Grund verfügen Haushalte in ländlichen Regionen häufig über genauso viele private Pkws wie es Familienmitglieder gibt.

Das Projekt „E-Carsharing AHL“ versuchte daher, durch Carsharing das Angebot zu machen, ein Auto zur Verfügung zu haben, wenn man eines benötigt, ohne dass man ein eigenes Auto besitzen muss.

Dabei war die Zielsetzung durchaus realistisch abge-

setzt: Es sollte nicht der Komplettverzicht auf den klassischen Familienwagen angestrebt werden, sondern lediglich die Frage in der Öffentlichkeit platziert werden, ob Zweit-, Dritt- oder Viertwagen wirklich nötig und sinnvoll sind – und falls ja, ob ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb zu herkömmlichen „Verbrennern“ (in diesem Falle ein Elektroantrieb) nicht denkbar wäre. Es ging den Projektverantwortlichen also einerseits darum, das Thema Carsharing auch im ländlichen Raum publikum zu machen und andererseits darum, Interesse für Elektromobilität zu wecken, deren Akzeptanz in der Öffentlichkeit 2017/2018 noch deutlich geringer ausfiel, als dies heute der Fall ist. Die Bevölkerung sollte Anreize bekommen, z.B. auf das Zweitauto zu verzichten und sich bei Bedarf ein Auto dazu zu mieten. Auch sollte durch das Angebot verschiedener Fahrzeugtypen Interessierten die Möglichkeit gegeben werden, verschiedene Modelle zu testen und für sich und seine Belange ein passendes Fahrzeug zu finden. Dadurch sollte ein potenzieller Wechsel von einem Verbrenner zu einem Elektroauto erleichtert werden.

Erste Fahrt zur Bezirksregierung nach Münster



Förderrahmen LEADER (Programm)

Die initiale Idee für dieses Projekt entstand in den drei Gemeinden Ahaus, Heek und Legden. Hier wurde bereits einige Jahre zuvor ein gemeinsames LEADER-Projekt zur Potenzialanalyse von erneuerbaren Energien durch Windkraft erfolgreich durchgeführt. Im Anschluss daran entstand ein Bürgerwindpark, der von einer eigens gegründeten Energiegenossenschaft betrieben wird (<https://www.ahleg.de/>). Diese regional erzeugten erneuerbaren Energien sollten auch regional genutzt werden und u.a. Verwendung als Ladestrom für Elektroautos finden.

Nachdem verschiedene Vorgespräche und -überlegungen stattgefunden hatten und sich ein Konsortium interessierter Projektpartner (vgl. Kap. 2) gefunden hatte, wurde das Projekt von der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) der „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ e.V. als Förderprojekt im Programm LEADER auf den Weg gebracht. LEADER ist eine Fördermaß-

Wir sind
regionAHL!

nahme der Europäischen Union zur Entwicklung des ländlichen Raumes. Das Programm dient der Strukturförderung des ländlichen Raums und wird finanziert aus dem „Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums“ (ELER). Ziel der Förderung ist die Unterstützung einer eigenständigen und nachhaltigen Regionalentwicklung. In NRW wird das Programm zusätzlich auch aus Landesmitteln unterstützt. Die drei Kommunen Ahaus, Heek und Legden sind seit 2010 als LEADER-Region tätig. In der Förderperiode 2014-2020 standen der Region 2,3 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Für LEADER-Projekte



werden Förderanträge an die zuständige Bezirksregierung (hier: Bezirksregierung Münster, Dez. 33 am Standort Coesfeld) gerichtet. Der Förderantrag für das Projekt „E-Carsharing AHL“ wurde im Oktober 2018 eingereicht und im April 2019 bewilligt. Die Projektumsetzung lief bis Mai 2021.

Fördergegenstände waren zunächst eine anteilig halbe Personalstelle zur Projektkoordination für Management, Logistik, Abwicklung für die Dauer von zwei Jahren und diverse Kostenpositionen aus dem Bereich Publizität (Marketing, Druckerzeugnisse, Folierung von Fahrzeugen etc.). Die einzusetzenden E-Autos waren nicht Gegenstand der Förderung, sondern wurden extern zur Verfügung gestellt (vgl. Kap. 2).



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Kosten und Finanzierung

Insgesamt wurden bei Antragstellung für das Projekt rd. 76.800,00 € angesetzt, die in der Umsetzung jedoch nicht vollständig abgerufen wurden, vor allem wegen niedrigerer Kosten für das Marketing. Am Schluss entfielen etwa 43.650 € auf die Personalstelle, ergänzt um eine Gemeinkostenpauschale von etwa 6.550 €, 11.700 € auf Zusatzleistungen eines externen Dienstleisters und rd. 10.000 € auf verschiedene Marketingbausteine.

Über die LEADER-Förderung konnten 65 % dieser Kosten als Zuwendung eingeplant werden; die verbleibenden 35 % der Förderprojektkosten wurden von der LAG, also dem LEADER-Verein, aus eigenen Mitteln übernommen.

Die Projektgesamtkosten, das stand von Vornherein fest, fielen jedoch deutlich höher aus: Die im Projekt eingesetzten E-Fahrzeuge konnten über

LEADER nicht angeschafft werden. Diese mussten also extern zur Verfügung gestellt und finanziert werden. Hierfür fand sich mit einer Autovermietung aus der Region ein Partner, der hierzu ein spezielles Konstrukt der Ankermieter für die drei Kommunen aus der Region anbieten konnte (vgl. Kap. 2). Dadurch wurde es – mehr oder weniger – möglich, die Projektgesamtkosten zu finanzieren.

Für die Nutzer der Fahrzeuge wurde im Projektkontext zudem eine Entleihgebühr fällig. Diese lag jedoch preislich deutlich unter üblichen Marktpreisen und diente in erster Linie dazu, das System nicht in der Anfangsphase kostenfrei anzubieten – zu groß war die Sorge der Projektverantwortlichen, dass dadurch eine spätere Akzeptanz eines nach Ablauf der Förderung wirtschaftlich anzubietenden Systems geschmälert werden könnte. Denn wer möchte schon nach zwei Jahren ein ehemals kostenloses Angebot auf einmal bezahlen müssen?



2. Beteiligte Partner

Projektträger im Förderkontext war der LEADER-Verein. Dies hatte vor allem formale Gründe, da insgesamt eine größere Zahl Partner nötig war und der Verein in Form der Kommunen einen Großteil dieser Partner bereits bündelte. Auch den Anforderungen an die Förderrahmenbedingungen konnte so am besten genüge getragen werden und die damit verbundenen Aufwände konnten entsprechend auf das nötige Minimum reduziert werden. Außerdem bestand dadurch die Möglichkeit,

das Regionalmanagement als Projektkoordination im formalen Bereich einzusetzen.

Die grundsätzliche Idee wurde von Beginn an unter Einbeziehung aller relevanten Partner entwickelt und auf den Weg gebracht. Die Umsetzung des Projektes zeigte dann auf, dass ein Mindestpool an Beteiligten für einen erfolgreichen Abschluss auch dringend erforderlich ist.

Wochenpost, 10.04.2019

Leaderregion AHL führt ein E-Carsharing ein - Start Anfang Mai

Wer schon immer mal mit einem Elektroauto fahren wollte, aber noch keine Gelegenheit fand, für den gibt es ab Anfang Mai in der Leaderregion AHL (Ahaus-Heek-Legden) ein perfektes Angebot. E-Carsharing ist ein auf zunächst zwei Jahre angelegtes Pilotprojekt der Leaderregion.

LEGDEN Die Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff (Heek) und Friedhelm Kleweken (Legden) sowie Hans-Georg Althoff, Erster Beigeordneter der Stadt Ahaus, stellten die Pläne gemeinsam mit Kooperationspartnern und den Verantwortlichen der Leaderregion jetzt vor. Während in Großstädten und Ballungszentren „normale“ Carsharing-Projekte schon länger laufen und sich etabliert haben, ist diese Art der Auto-Vermietung im ländlichen Raum eher wenig verbreitet. Dass es in diesem Fall sogar um Elektromobilität geht, macht das Projekt noch interessanter. „Wir werden mit Sicherheit genau beobachtet“, vermutet Ute Schwietering, die das Projekt für die Leaderregion AHL verantwortet.

Sechs Fahrzeuge wurden, ohne die Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln, angeschafft, namentlich zwei Smart EQ forfour, zwei VW e-Golf und zwei Nissan Leaf. Mit den drei Gemeinde- bzw. Stadtverwaltungen, den Stadtwerken Ahaus, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Borken (WFG) und der Autovermietung Althoff gibt es sechs sogenannte Ankermieter, bei denen die Fahrzeuge abgestellt sind und die über die notwendige Ladeinfrastruktur verfügen. In den Verwaltungen werden sie tatsächlich auch als Dienstfahrzeuge genutzt und sind daher vorrangig am Wochenende zu mieten. An den anderen drei Standorten kann man die Fahrzeuge nach Verfügbarkeit mieten.

Verfügbarkeit ist ein gutes Stichwort: Der gesamte Mietprozess funktioniert, nachdem man sich einmal am PC registriert hat und einmal an einem der sechs Standorte mit Führerschein und Personalausweis vorstellig geworden ist, komplett über eine App. Die zeigt an, an welchem Standort ein Fahrzeug verfügbar ist und ab wann es für welchen Zeitraum verfügbar ist. Denn, und das ist einer der zentralen Unterschiede zum herkömmlichen Carsharing, Elektroautos müssen nach einer gewissen Fahrzeit/Strecke per Kabel geladen werden. Daher werden Zeitfenster in die Miet-App eingepflegt, in denen der Ladevorgang passieren kann.

Da man dafür aber eine Ladesäule benötigt, gibt es einen weiteren Unterschied zum normalen Carsharing, denn die Fahrzeuge müssen immer am Standort abgeholt werden, wo sie auch abgeholt wurden. Dazu gibt es aber auch schon zu diesem frühen Projektzeitpunkt Überlegungen, wie man das nach erfolgter Pilotphase optimieren kann.

Die Kosten, die auf die Mieter der Fahrzeuge zukommen, sind noch nicht abschließend geklärt, werden sich aber in einem moderaten Rahmen abspielen. Die Überlegungen gehen in die Richtung, eine Pauschale für den Ladestrom, der überwiegend aus regenerativen Energien gewonnen wird, zu erheben. Bis zum offiziellen Start des Projektes für die Öffentlichkeit wird es sowohl Links zu den Apps und zum Registrierungsportal sowie Transparenz bezüglich der Preise geben.

Die Spitzen der beteiligten Verwaltungen äußerten sich durchweg positiv und gespannt. „So ein Carsharing-Projekt ist im ländlichen Raum besonders interessant, wenn man es als Ergänzung zum ÖPNV sieht“, brachte es Heeks Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff auf den Punkt. Ingo Trawinski von der WFG stellte neben dem wirtschaftlichen Faktor auch noch einmal den Klimaschutz-Faktor heraus. „Etwa ein Drittel der CO₂-Belastung in der Luft entsteht durch Mobilität. Bei vielen Menschen hat in den letzten Jahren in dieser Hinsicht ein Umdenken eingesetzt. Vielfach sind Fahrzeuge mehr ‚Stehzeuge‘, und auch aus diesem Grund wird sich die Mobilität ändern, auch im ländlichen Raum. Carsharing-Angebote sind da ein probates Mittel.“

Das E-Carsharing der Leaderregion AHL ist ein niederschwelliges Angebot, das auch Hemmschwellen gegenüber der Elektromobilität abbauen soll. Mieten kann die Fahrzeuge jeder, der die Registrierung abgeschlossen hat. Ein Wohnsitz in einer der drei AHL-Kommunen ist nicht erforderlich. SAS

• www.leader-ahl.de



Projektkoordinatorin Ute Schwietering feilt noch an den letzten Schwierigkeiten mit dem Buchungssystem, ehe das E-Carsharing in Ahaus, Heek und Legden dann Anfang Mai startet.

Anforderungen an Projekt und Partner

Mit dem Projekt zum E-Carsharing betrat der LEADER-Verein Neuland: Auch wenn vereinzelt in den Kommunen bereits vorher Elektroautos zum Einsatz kamen und auch das Teilen von Dienstfahrzeugen dort im Prinzip bereits praktiziert wurde, war schnell klar, dass das angestrebte Vorhaben, Elektroautos zur frei koordinierbaren Entleiherung durch die Öffentlichkeit, fachlichen wie konzeptionellen Input von mehreren Seiten benötigt.

Dabei musste zunächst definiert werden, welche Bausteine das Vorhaben berührt und welche Instanzen für fachlichen und begleitenden Input hierbei nötig würden. Zuerst war klar: Ein Carsharing-Projekt benötigt vor allem Fahrzeuge – in ausreichender Stückzahl. Da die Anschaffung von gleich mehreren Elektroautos von vornherein als Fördergegenstand ausschied und auch nicht als ungeförderter Investition von den Kommunen in Frage kam, wurde schnell deutlich, dass hierfür ein externer Partner ins Boot geholt werden müsste. Hier wäre es ggf. denkbar gewesen, direkt mit Herstellern ins Gespräch zu kommen; in AHL entschied man sich hingegen, mit einem etablierten Autoverleiher zusammen zu arbeiten, der entweder über einen entsprechenden Fahrzeugpool verfügt, der ins Projekt eingebunden werden kann, oder der aber bereit wäre, entsprechende Fahrzeuge für diesen speziellen Zweck anzuschaffen, z.B. über ein Leasing für die Dauer der Projektlaufzeit.

E-Fahrzeuge zum Verleih können darüber hinaus nur dann einer interessierten Öffentlichkeit angeboten werden, wenn für diese gewährleistet ist, dass sie im Bedarfsfall voll geladen bereitstehen. Die Standorte der Fahrzeuge müssen also entweder entsprechend derart gewählt werden, dass eine vorhandene Ladeinfrastruktur vorhanden ist, oder es müssten im Projektkontext an als sinnvoll erachteten Standorten neue Ladesäulen installiert werden. Aufgrund der Rahmenbedingungen in AHL entschied sich der LEADER-Verein für die erste Lösung (gute Standorte mit Säulen vorhanden, Aufwand/Mehrkosten für neue Ladesäulen wurde vermieden). Da der Strom für die Elektroautos in der Region über die Stadtwerke aus Ahaus bereit-

gestellt wird, waren die Stadtwerke hier gesetzter Projektpartner.

Das Thema „Abrechnung“ sollte ebenfalls über einzubindende Partner geplant werden – der LEADER-Verein an sich, darin war man sich einig, würde dies nicht leisten können. Ideal wäre ein Partner, der über Strukturen und Erfahrungen in dieser Hinsicht verfügen würde. Hier bot sich nach einigen Gesprächen die, aus anderen Gründen ohnehin als Partner eingeplante, Stadtwerke Ahaus GmbH an. Für die Gesamtkoordination des Projektes wurde ein nicht unerheblicher Aufwand erwartet: Schließlich muss ein derartiges System, wie es das Projekt versuchen wollte in der Region zu installieren, nicht



Projektmarketing am Mantelssonntag in Ahaus 2019 in Kooperation mit der Stadtwerke Ahaus GmbH

nur gut vorbereitet, sondern dauerhaft begleitet werden. Zwar konnte das Regionalmanagement die formale Betreuung des Projekts gewährleisten, für alle anderen anfallenden Arbeiten, u.a. die Projektinitialisierung durch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, die Kundenbetreuung und das zu erwartende Troubleshooting, würde man ohne zusätzliche personelle Ressourcen nicht hinkommen. Daher war der Kern der Förderung, wie oben beschrieben, eine Personalstelle. Diese sollte nicht zu knapp kalkuliert werden, da besonders in der Anfangsphase des Projektes hier ein erheblicher Arbeitsaufwand nötig wurde, der v.a. an den technischen Unzulänglichkeiten lag und nicht selten Einsatz in Randzeiten und am Wochenende erforderte (vgl. Kap. 5).

Konkrete Partner im Projekt eCarsharing AHL

In der Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden waren folgende Partner in die Projektumsetzung eingebunden:

- die drei Kommunen Ahaus, Heek und Legden
- die Stadtwerke Ahaus GmbH
- die Wirtschaftsförderung des Kreis Borken mit Standort in Ahaus
- die Autovermietung Althoff aus Ahaus

Bei allen Partnern wurden Standorte für die Elektro-Fahrzeuge eingerichtet: bei den Kommunen zunächst an den Rathäusern, bei den Stadtwerken und der Wirtschaftsförderung jeweils auf den Parkplatzflächen der Betriebe und bei der Autovermietung auf deren Hof.

Eine finanzielle Beteiligung der Kommunen, der Stadtwerke und der Wirtschaftsförderung erfolgte über einen Ankermietervertrag mit der Autovermietung, die so in der Lage war, die benötigten



Drei der Fahrzeugtypen des Projekts

Elektrofahrzeuge zu leasen und für die Dauer von zwei Jahren die dafür entstehenden Kosten aufzubringen. Hintergrund dieser Ankermieterverträge war der nicht absehbare Erfolg des Projektes: Sollten sich nur wenige Nutzer für das E-Carsharing interessieren, wären die Einnahmen durch Leihgebühren bei weitem nicht ausreichend, um die Kosten für das Fahrzeugleasing zu kompensieren – ein unternehmerisches Risiko also, das für die Autovermietung nicht tragbar gewesen wäre. Durch die Ankermieter-Regelung wurden der Autovermietung hingegen klar kalkulierbare Einkünfte generiert, die zur zumindest teilweisen Kostendeckung der angeschafften Elektroautos eingesetzt werden konnten.

Wochenpost, 10.04.2019



Inmitten der westmünsterländischen Parklandschaft vor dem Asbecker Torhaus stellten die Verantwortlichen das E-Carsharing-Projekt der Leaderregion AHL vor (v.l.): Franz-Josef Weilinghoff (Bürgermeister Heek), Dominik Olbrich (Regionalmanagement), Ingo Trawinski (WFG), Linda Münstermann, Karl-Heinz Siekhaus (beide Stadtwerke), Friedhelm Kleweken (Bürgermeister Legden), Hans-Georg Althoff (Erster Beigeordneter Stadt Ahaus), Gerhard Althoff (Autovermietung Althoff) und Ute Schwietering (Projektkoordinatorin).
Fotos: Asmuß

3. Projektplanung

Die Projektpartner bereiteten in zahlreichen Vorbereitungstreffen die Antragstellung für das LEADER-Projekt vor. Dabei standen weniger formale Fragen der Förderung im Vordergrund, sondern v.a. inhaltliche Aspekte: Wie kann ein erfolgreiches Modell zum E-Carsharing in der Region aussehen? Welche Dinge gilt es zu berücksichtigen bezüglich des Entleihvorganges? Welche technischen Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden?

Für das Projekt wurden dabei folgende Grundparameter für das Projekt definiert:

1. Die erforderlichen Fahrzeuge werden von der in Ahaus ansässigen Autovermietung für die Dauer der Projektlaufzeit im Leasing angeschafft und dem Projekt zur Verfügung gestellt. Sie gehören also dem Autovermieter. Die Fahrzeuge sollen in einheitlichem Look gestaltet werden durch eine entsprechende Folorierung, die von der LAG organisiert und bei einer örtlichen Agentur beauftragt wird.

2. Die fünf Kooperationspartner – also die drei Kommunen, die Stadtwerke und die Wirtschaftsförderung – stellen jeweils mindestens ein Elektroauto als Ankermieter an Ihrem Standort der Öffentlichkeit zur Verfügung. Als Ankermieter können sie individuelle Zeiten definieren, zu denen sie die Fahrzeuge selbst benötigen. Zu diesen sog. Blockzeiten kann die Öffentlichkeit die Fahrzeuge nicht

nutzen. In allen anderen Zeiträumen kann jede interessierte Person die im Projekt eingebundenen Fahrzeuge mieten.

3. Die Fahrzeugausleihe findet stationsbasiert statt. Dies bedeutet für die NutzerInnen, dass die Fahrzeuge nach der Ausleihe wieder an den Standort zurückgebracht werden müssen,

wo sie auch ausgeliehen wurden. Eine andere Lösung erscheint aufgrund des koordinativen Mehraufwandes für eine sog. free-floating-Ausleihe nicht möglich.

4. Für den Zeitraum des Förderprojekts wird der Strom aus erneuerbaren Energien der Region von der Stadtwerke Ahaus GmbH kostenlos zur Verfügung gestellt.

5. Die Miete der Fahrzeuge für Interessierte erfolgt online, basierend auf einer entsprechenden App, die v.a. über Smartphones zu nutzen ist.

6. Die Steuerung der Mieten durch die NutzerInnen erfolgt durch die Interaktion zwischen Fahrzeug und dem Smartphone der NutzerInnen. Ein Schlüssel wird im Idealfall nicht benötigt. Über eine spezielle App kann ein Fahrzeug zu einem bestimmten Termin reserviert werden. Zum Zeitpunkt der Reservierung werden über diese App die Miete gestartet und die Türen geöffnet. Danach ist



das Ladekabel entriegelt und kann von Fahrzeug und Ladesäule abgezogen werden. Am Ende der Fahrt soll das Ladekabel unbedingt wieder angesteckt werden, damit nachfolgende NutzerInnen wieder einen vollen Akku haben. Die anfallenden Mietkosten sollen in bestimmten Abständen vom Konto der KundInnen eingezogen werden, hierfür müssen entsprechende Berechtigungen generiert werden (Sepa-Lastschriftmandat o.ä.).

Folgende einfach gehaltenen Staffelungen für die Entleihpreise sollen angeboten werden:

- **Mietzeit bis zu 6 Stunden: 13,- €**
- **Mietzeit bis zu 12 Stunden: 22,- €**
- **Mietzeit bis zu 24 Stunden: 30,- €**
- **Miete im Nachttarif (22 bis 6 Uhr): 15,- €**

Hierbei soll zwischen den Fahrzeugtypen preislich kein Unterschied gemacht werden. Der Preis

soll alle Kosten enthalten, inkl. Strom und Versicherungen.

7. Eine automatisierte Abrechnung erscheint im Projekt nach ersten Überlegungen technisch nicht realisierbar zu sein. Die Abrechnung erfolgt daher über die Stadtwerke Ahaus. Dort bestehen personelle Kapazitäten, um die erfassten Fahrten in anfallende Rechnungsbeträge zu konvertieren, die nötigen Rechnungen händisch zu erstellen und an die entsprechenden NutzerInnen weiterzuleiten. Die Abrechnungen erfolgen monatlich über ein Sepa-Lastschriftmandat.

8. Das Projekt soll möglichst öffentlich beworben werden. Dazu sollen umfangreiche Marketing- und Publicitymaßnahmen erfolgen, u.a. die Folierung der Fahrzeuge im einheitlichen Design, die Erstellung verschiedener Projektinformationsflyer zur Verteilung im öffentlichen Raum, durch Anzeigen in der regionalen Printpresse, durch eigens produzierte Radiospots für das Lokalradio sowie durch verschiedene werbewirksame Giveaways.



Drei Modelle des Projektportfolios vor dem Rathaus in Legden

4. Projektumsetzung: Erfolge und Hemmnisse

Der Förderantrag für das Projekt „E-Carsharing AHL“ wurde im Oktober 2018 bei der Bezirksregierung Münster eingereicht und im April 2019 von dort bewilligt. Durch die Bewilligung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns konnte das Projekt aber bereits früher starten: Mit Vorarbeiten wurde im März 2019 begonnen. Der Startschuss in der Öffentlichkeit erfolgte Anfang Juni 2019. Die Projektumsetzung lief bis Mai 2021. Dabei wurden im Projektverlauf mehrere Änderungen im Finanz- und Sachplan erforderlich, die den Erfahrungen während der Umsetzung geschuldet waren. Denn wie einem derart experimentellen Projekt durchaus üblich, konnten nicht sämtliche Eventualitäten zum Zeitpunkt der Antragstellung vollständig vorausgesehen werden. Nachfolgend werden daher ursprüngliche Projektplanung und tatsächliche Umsetzung in der Projektrealität gegenübergestellt.

Die in der Projektplanung bestimmten Parameter (vgl. Kap. 3) wurden wie folgt umgesetzt:

1. Die Autovermietung Althoff stellte zum Projektstart zunächst sechs Fahrzeuge zur Verfügung: Zwei Nissan Leaf, zwei eGolf von VW und zwei Smart forFour. Im Laufe der Projektumsetzung wurde ein Smart aus dem System genommen: Dieser Fahrzeugtyp stellte sich im Laufe des Projekts als nicht optimal heraus, da die Reichweite, mit 120 km bei optimalen Bedingungen angegeben, in der Realität deutlich geringer ausfiel und deshalb in den Wintermonaten nur für innerstädtischen Erledigungen nutzbar war. Als Ersatz entschieden sich die Projektpartner für einen Renault Zoe. Anfang 2020 wurde das System um ein siebtes Fahrzeug ergänzt, einen BMW i3. Mit Ausnahme des Smart wurden alle Fahrzeugtypen gut von den Kunden angenommen, wenn auch bei allen Reichweitenangaben der Hersteller deutliche Abstriche gemacht werden mussten. Hier sehen die Projektpartner noch deutliches Verbesserungspotenzial sowohl in der absoluten Reichweitenberechnung, als auch in den dynamischen Berechnungen während der Fahrten.

Unterschätzt wurde auch, dass es während der Mieten gelegentlich zu Schäden an den Fahrzeugen kam, die meist nicht rückverfolgt werden

konnten und dann zu finanziellen Lasten der Projektpartner gingen. Dies ist ein in vielen Erfahrungsberichten erwähntes Problem des Carsharings. Im Gegensatz zu einer Autovermietung, die alle Fahrzeuge bei der Rückgabe auf Schäden überprüfen kann, muss sich beim Carsharing auf die Kontrolle und Mitteilung des nächsten Kunden verlassen werden. Wichtig wäre es daher gewesen, bereits bei der Projektplanung Gelder zur Begleichung dieser Schäden einzuplanen.

Weitere Kosten, die bei der Planung der E-Carsharing-Projekts nicht vorhergesehen werden konnten, waren gefahrene Überkilometer bei einigen besonders häufig genutzten Fahrzeugen. Hierbei brachte auch ein Standortwechsel der Fahrzeuge nicht die nötige Reduktion der im Leasingvertrag festgelegten Kilometer. Auch dies wirkte sich schlussendlich zu Lasten der Projektpartner aus.

Die Fahrzeuge – bis auf eine Ausnahme allesamt weiß – erhielten eine Folierung im Projektdesign inklusive Förderhinweis. Somit waren sie im Straßenbild ein echter „Hingucker“ und fielen, auch wegen der Farbgebung, sofort ins Auge. Immer wieder konnten genutzte Fahrzeuge im alltäglichen Straßenverkehr entdeckt werden. Zum Projektende wurde die Folierung an den geleasten Fahrzeugen wieder entfernt.

2. Die Ankermietten wurden wie folgt umgesetzt: Die fünf Partner verpflichteten sich für die Projektlaufzeit zur Nutzung der Fahrzeuge für einen speziellen Wochenstundensatz und zahlten dafür eine Nutzungspauschale an die Autovermietung. Innerhalb dieser Wochenstunden hatten die Ankermieter vorrangigen Zugriff auf die Fahrzeuge, sie konnten in den vereinbarten Zeiten nicht von Dritten angemietet werden. Vor allem für die Kommunen konnten somit „Dienstfahrzeuge“ während der Kernzeiten der behördlichen Arbeitsabläufe vorgehalten werden. Die Ausnutzung dieser Vereinbarungen wurde von den Partnern allerdings unterschiedlich ausgenutzt: Während in einer Kommune der dortige Wagen tatsächlich nur nach 17 Uhr und am Wochenende offen im System entleihbar war und ansonsten kommunal genutzt wurde, verzichteten andere Partner auf die vereinbarte Vorrang-

Nutzung ihrer Anker-Fahrzeuge zugunsten deutlich großzügigerer Zeitfenster für den öffentlichen Verleih. Diese Entscheidung wurde aber bewusst den Partnern völlig freigestellt. Befürchtungen, dass die Ausleihe nur außerhalb dieser Blockzeiten wenig attraktiv für interessierte NutzerInnen sein könnte, bewahrheiteten sich nur in geringem Maße. Hierbei ist vor allem der Standort Legden zu nennen, wo die Nutzungszahlen insgesamt recht gering ausfielen, was sicherlich auch den reduzierten Zeiten der Verfügbarkeit des dortigen Fahrzeugs geschuldet war. Ansonsten verzeichnete das Projekt gute Zugriffszahlen an den Standorten, an denen die Blockzeiten der Ankermieter deutlich reduziert ausfielen bzw. in manchen Fällen von diesen Blockzeiten keinerlei Gebrauch gemacht wurde.

3. Tatsächlich wurde die stationsbasierte Lösung wie geplant angewendet und scheint rückblickend auch für die NutzerInnen keine bemerkenswerte Hürde dargestellt zu haben. Gespräche mit Experten im Bereich Carsharing haben zudem ergeben, dass die logistischen Herausforderungen für eine frei wählbare free-floating-Ausleihe der Fahrzeuge enorm sind und in der Regel kontinuierlichen Personalbedarf für Fahrzeugverteilung und -rückführung bedeuten, die zudem auch immer händisch im Verleihsystem angepasst werden muss (Eingabe der aktuellen Standortdaten der jeweiligen Fahrzeuge etc.). Die im Projekt zunächst geplanten sechs Standorte wurden im Laufe der Umsetzung auf sieben erweitert, die den Standorten zugeordneten Fahrzeugtypen wurden außerdem gelegentlich gewechselt, um verschiedene Typen verschiedenen NutzerInnen zur Verfügung stellen zu können. Folgende Standorte wurden im Projekt angeboten:

- > **Rathaus Ahaus,**
Am Schlossgraben 2, 48683 Ahaus
- > **Stadtwerke Ahaus GmbH,**
Hoher Weg 2, 48683 Ahaus
- > **Wirtschaftsförderungsgesellschaft**
Kreis Borken,
Erhardstraße 11, 48683 Ahaus
- > **Althoff Autovermietung,**
Ridderstraße 15, 48683 Ahaus

4. Die Stadtwerke als Partner konnten die Erfüllung des Parameters Strom gewährleisten und somit einen Beitrag nicht nur zur Wertschöpfung, sondern auch zur ökologischen und klimatischen Bilanz innerhalb der Region beitragen. Die kostenlose Bereitstellung des Stroms war aufgrund der im Projekt erwarteten und auch tatsächlich angefallenen absehbaren Fahrleistungen durch die NutzerInnen wirtschaftlich möglich. Für einen kommerziellen Betrieb hingegen würden hier natürlich reale Mehrkosten für die NutzerInnen entstehen.

5. Für die technische Umsetzung des Projektes wurde einerseits die technische Aufrüstung der ins System zu bringenden Fahrzeuge durch den Einbau von sog. Telematik-Boxen und RFID-Kartenlesern erforderlich, andererseits das eigent-



Infolyer

- > **Rathaus Heek,**
Vossberg 1, 48619 Heek
- > **Rathaus Legden,**
Schulstraße 6-20, 48739 Legden
- > **Parkplatz Aldi/Edeka Alstätte,**
Haaksbergener Straße 24, 48683 Ahaus
Alstätte

Auto testen!

Elektromobilität für die Region Ahaus – Heek – Legden



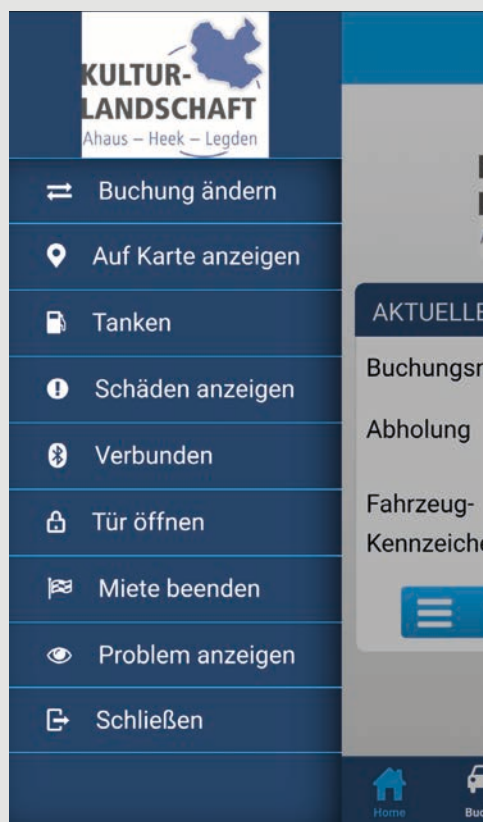
liche digitale Verleihsystem. Die Telematik-Boxen dienten der Kommunikation zwischen einer eigens entwickelten Smartphone-App der KundInnen (vgl. Kap. 5) und dem Mietfahrzeug. Mietstart und -ende wurden so per App geregelt.

Dafür war eine stabile Internetverbindung notwendig, da hierbei u.a. die Koordinaten der Standorte geprüft werden mussten. Die weiteren Interaktionen zwischen Kunden-App und Telematik, z.B. Türen öffnen und schließen, fanden über Bluetooth statt. Die Fahrzeuge verfügten überwiegend über einen Start-/Stopknopf (keyless go), über den das Fahrzeug gestartet wurde. Ein Schlüssel war nicht notwendig. Sobald die Türen geöffnet waren, konnte das Ladekabel an Fahrzeug und Ladesäulen abgezogen werden. Dieses sollte immer im Kofferraum verstaut werden, damit das Fahrzeug bei längeren Strecken ggf. geladen werden konnte. In der App gab es zusätzlich die Möglichkeit, Schäden (eigene oder entdeckte) zu erfassen.

Die Projektpartner wünschten sich für die Dienstfahrten ihrer Mitarbeiter, dass nicht jeder einzelne Mitarbeiter sein privates Smartphone für die Ausleihe nutzen musste. Dies wurde durch den Einbau der RFID-Kartenleser gelöst. Über diese Hardware an der Frontscheibe wurden per Chipkarte im EC-Kartenformat allein durch das Vorhalten an den RFID-Kartenlesern die Miete gestartet und beendet sowie die Türen geöffnet und geschlossen. Auch hier war kein Autoschlüssel nötig.

Für die Entleiher durch die NutzerInnen wurden verschiedene Bausteine nötig: Im Hintergrund eine Software für das Backend, für Registrierung und Login ein entsprechendes Kundenportal im Internet und für den eigentlichen Verleih eine Smartphone-App. Hierfür wurde, jenseits der Projektförderung, eine Softwarelösung eines Unternehmens genutzt, das bereits viel Erfahrung in der Entwicklung von Softwarelösungen für Autovermietungen hatte. Die Komponenten für das Carsharing konnten in den zwei Jahren Laufzeit so weit fortentwickelt werden, dass anfängliche Hürden und Probleme (vgl. Kap. 5) mit der Zeit überwiegend abgestellt werden konnten. Sämtliche technischen Aspekte waren nicht Gegenstand der LEADER-Förderung.

6. Für Interessenten, die an dem Projekt teilnehmen und ein Fahrzeug leihen wollten, gab es ein klar definiertes Verfahren zur Anmeldung. Über ein Internetportal konnten sich die potenziellen Nutzer mit ihren persönlichen Daten registrieren. Diese Daten wurden nach der Registrierung in einer Backendsoftware gespeichert und mussten durch die NutzerInnen einmalig verifiziert werden. Dazu mussten die NutzerInnen bei einem der Kooperationspartner eine Ausweis- und Führerscheinkontrolle durchführen lassen. Die Projektgruppe



Mögliche Interaktionen in der Smartphone-App

war zunächst skeptisch, ob diese Hürde nicht zu hoch gelegt war und viele Interessenten abschrecken würde. Doch die Anzahl der Verifizierungsstellen – genutzt werden konnten entweder die Stellen bei den Bürgerbüros der drei Kommunen, bei der Stadtwerke Ahaus GmbH, der Wirtschaftsförderung oder der Althoff Autovermietung – war offenbar ausreichend und wurde von den meisten Interessenten akzeptiert.

Nach der erfolgreichen Verifizierung wurden die NutzerInnen durch die Projektleitung freigeschaltet und konnten direkt mit der ersten Fahrt beginnen. Über die Smartphone-App konnten die FahrerInnen zur gewünschten Zeit die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge reservieren. Alle Reservierungen wurden im Backend disponiert. Zur Mietzeit übernahm die Smartphone-App die Kommunikation zwischen der in die Fahrzeuge eingebauten Telematikeinheit und den KundInnenen. Per App wurden die Mieten gestartet und beendet und die Türen geöffnet und geschlossen. Schlüssel wurden nicht benötigt.

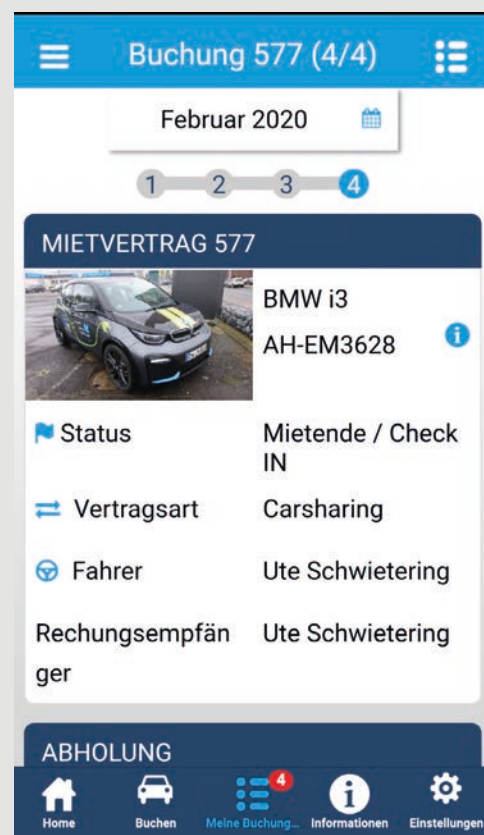
Durch spezielle Ladekabel, die mit einem elektronischen Chip versehen waren, konnten die Fahrzeuge an allen Ladesäulen der Stadtwerke Ahaus und zusätzlich an allen Ladesäulen, die von der Firma Innogy betrieben wurden, kostenlos Strom tanken. Somit war gewährleistet, dass auch weitere Strecken ohne zusätzliche Stromkosten erfolgen konnten.

Die zu Projektbeginn festgesetzten Miettarife wurden nach etwa der Hälfte der Projektlaufzeit überdacht. Im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und das Fortbestehen des Projekts nach der Förderlaufzeit sollte überprüft werden, ob sich eine Erhöhung der Preise signifikant auf die Anzahl der Mieten auswirken würden. Auch der Einsatz neuer und attraktiverer Fahrzeugtypen (BMW i3) machte eine Preisan-

passung notwendig. Damit einhergehend wurden auch unterschiedliche Preise für die verschiedenen Modelle definiert. Hiermit wurde auch eine bessere Auslastung von weniger attraktiven Standorten und Modellen erhofft. Folgende Tarife wurden dabei festgelegt:

Diese moderate Anpassung der Tarife wurde von den KundInnen ausnahmslos akzeptiert. Der Einsatz neuer Fahrzeugmodelle wurde zudem als sehr positiv bewertet.

7. Die Abrechnung erfolgte wie geplant über die Stadtwerke Ahaus GmbH. Über ein von den KundInnen erteiltes Sepa-Lastschriftmandat fand monatli-



Buchungsübersicht in der Smartphone-App

che die Abrechnung der jeweils im Vormonat stattgefundenen Mieten statt. Die Rechnungen wurden

	Smart EQ	VW eGolf, Nissan Leaf, Renault Zoe, BMW i3
Mietzeit bis zu 6 Stunden:	13,- €	18,-€
Mietzeit bis zu 12 Stunden:	22,- €	25,-€
Mietzeit bis zu 24 Stunden:	30,- €	32,-€
Miete im Nachttarif (22 bis 6 Uhr):	15,- €	15,-€

über die Backendsoftware für die KundInnen erstellt und per E-Mail an diese verschickt. Aus dieser Backendsoftware konnte zusätzlich eine Liste der einzuziehenden Beträge für die Stadtwerke Ahaus GmbH exportiert werden. Die Stadtwerke Ahaus GmbH übernahm das Einzugsverfahren der Beträge. Das Verfahren erwies sich in der Praxis allerdings als etwas träge. Nicht beglichene Rechnungen wurden dadurch meist erst im Folgemonat durch Rücklastschriften der Banken entdeckt. Bis dahin waren einige KundInnen bereits viele Kilometer gefahren, offensichtlich ohne für eine Kontodeckung sorgen zu wollen. Diese wenigen Kunden bereiteten viel manuellen Arbeitsaufwand für die Stadtwerke und die Projektleitung, da langwierige Verfahren über Inkassounternehmen die Folge waren.

Insgesamt ist das Abrechnungsverfahren innerhalb der Projektlaufzeit auch von Seiten der KundInnen als zu unflexibel beschrieben worden. Gerne wären zwischenzeitlich auch von der Projektgruppe andere Abrechnungsverfahren, z.B. per PayPal oder Kreditkarte, eingesetzt worden. Für eine komplette Verfahrensänderung war die Projektlaufzeit jedoch leider nicht ausreichend.

8. Die Projektpartner entschieden, zum Start des Projekts durch eine Auftaktveranstaltung, zu der die lokale Presse eingeladen war, in der Öffentlich-

keit zu werben. Zusätzlich wurde eine zunächst nicht ins Projekt eingeplante Internetseite unter der Domain www.ecar-ahl.de erstellt, die viele Fragen zum Start des Projekts und zur Teilnahme beantwortete sowie verschiedene Downloads für den Verleihvorgang bereitstellte. Weiterhin wurden Flyer mit Informationen zum Ablauf des Anmeldeprozesses, Preisen und Standorten der Mietstationen entworfen und gedruckt und u.a. auf Stadtfesten und anderen größeren Veranstaltungen verteilt, um das grundsätzliche Interesse der Bevölkerung zu wecken. Außerdem wurden im Laufe der weiteren Projektumsetzung immer wieder Pressemitteilungen veröffentlicht und die Fahrzeuge im Rahmen von regionalen (Groß-)Veranstaltungen an Infoständen präsentiert. Auch auf der LEADER-Vereinsseite unter www.leader-ahl.de und dem dazugehörigen Twitter-Account wurde die Werbetrommel kontinuierlich gerührt. Die ursprünglich angesetzten Projektkosten für den Bereich Publizität stellten sich aber schnell als zu hoch angesetzt heraus: Durch eine verlängerte Kick-Off-Phase, die von vielen nötigen Optimierungsbausteinen geprägt war, kam die geplante groß angelegte Werbeoffensive mit den Bausteinen Radiospots und Zeitungsanzeigen nicht zustande bzw. wurde als wenig zielführend erachtet und daher ersatzlos gestrichen. Auch auf die Produktion von Giveaways wurde im Projektverlauf verzichtet.

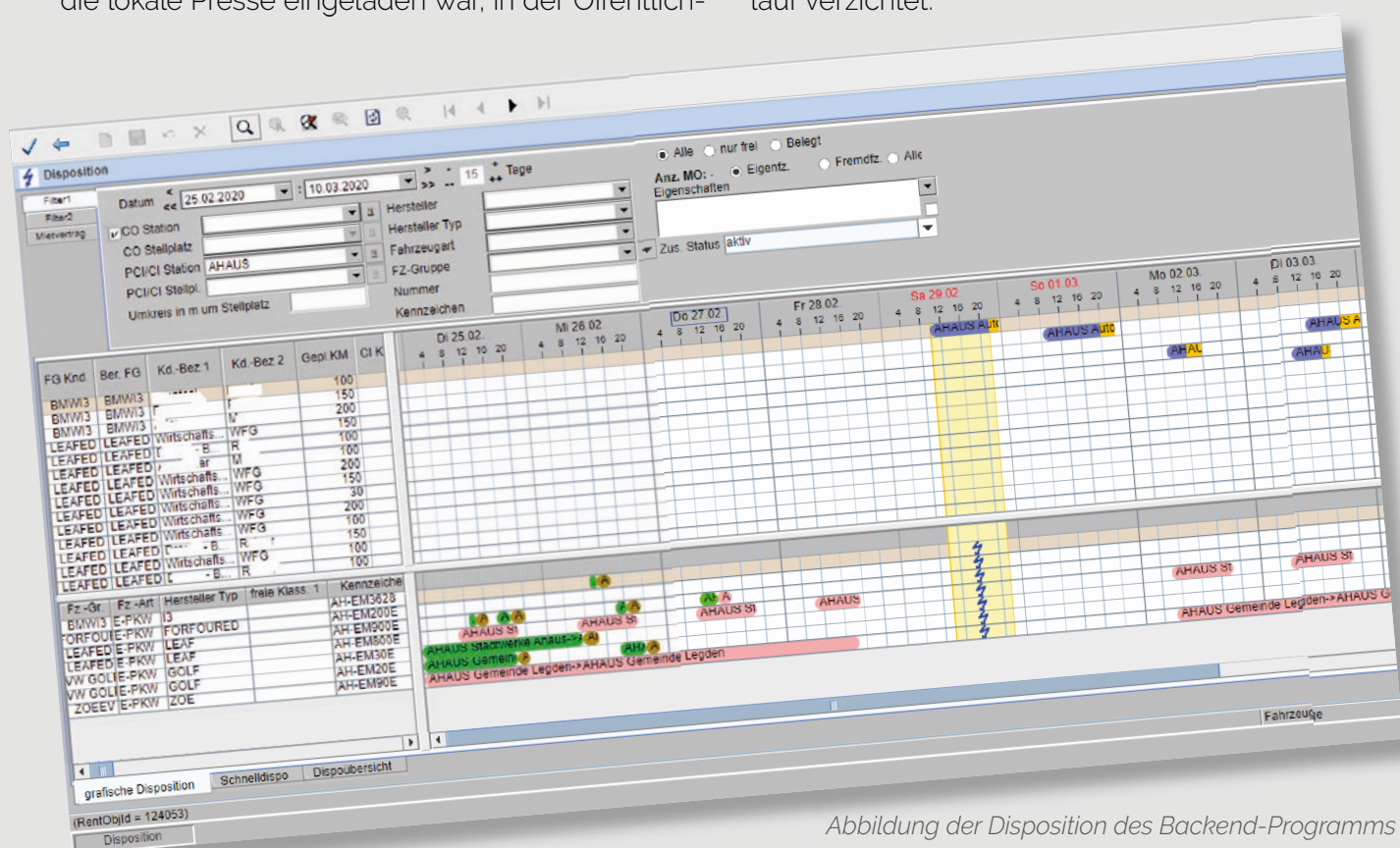


Abbildung der Disposition des Backend-Programms

5. Handlungsempfehlungen und Verstetigung

Nach zwei Jahren Projektlaufzeit haben die Projektpartner einige Erfahrungen gesammelt, die bei der Planung zukünftiger vergleichbarer Projekte auf jeden Fall berücksichtigt werden sollten. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgelistet.

➤ Planung ist alles! Das Aufgabenspektrum und die nötige Detailliertheit, um ein solch komplexes und von Beginn an öffentliches Projekt auf den Weg zu bringen, bedarf der gründlichen Vorüberlegung aller im Projekt erforderlichen Aspekte. Im vorliegenden Projektfall gab es gewisse Dinge, die im Projektteam zwar durchaus angedacht, aber nicht immer vollständig durchdacht wurden – auch weil nötige Zusatz-Expertise und Zeitkapazitäten vor der Antragstellung einfach nicht vorhanden waren.

Hierbei darf dringend empfohlen werden, die gedankliche Vorbereitungsphase zum einen zeitlich so großzügig zu gestalten, dass sämtliche Projektaspekte in Ruhe geplant werden können und zum anderen sofern möglich bereits in dieser Vorbereitungszeit externes Fachwissen einzubinden, wenn nötig auch entgeltlich.

➤ Vor allem sollte dabei darauf geachtet werden, sämtliche – häufig versteckten! – Projektkosten offenzulegen. Auch wenn im vorliegenden Projektfall die Fahrzeuge an sich nicht Fördergegenstand sein sollten, hätten andere Kosten, die mit der technischen Systematik des Projektes zusammenhängen, bei intensiverer Vorplanung in die Kostenkalkulation mit einbezogen werden können und wären möglicherweise auch förderfähig gewesen: Zum Beispiel Kosten für die Anschaffung und den Einbau der Telematikeinheiten, für Abrechnungssysteme, für Versicherungen etc.

Auch nicht vergessen werden dürfen nachgelagerte Kosten, die ggf. zum Projektende entstehen: Für die geleasteten Fahrzeuge wurden z.B. Folierungen zu Beginn eingeplant, nicht aber die kostenpflichtige Entfernung dieser Folien mit Projektlaufzeitende. In die Projektkostenplanung sollten daher auch unbedingt alle Kosten für den Rückbau in den Originalzustand, aber auch für kontinuierliche Wartung, TÜV und Reparaturen berücksichtigt werden.

➤ Ein hochwertiger Support, der jederzeit telefonisch zu erreichen ist, ist unabdingbar. Die Erreichbarkeit eines Notdienstes sollte bei einem seriösen Projekt 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche vorhanden sein. Es treten immer wieder technische Probleme auf, die der Kunde nicht alleine lösen kann, sei er noch so technikaffin. Und gerade Projektneuanfänger benötigen oft zusätzliche Unterstützung mit App und Fahrzeug bei den ersten Fahrten. Gerade zu Beginn des Projekts wurde die Projektleitung häufig mit technischen Problemen konfrontiert: Mieten konnten nicht gestartet, Türen nicht geöffnet werden, unterwegs sprang das Fahrzeug nicht mehr an etc. Zum Teil waren es Missverständnisse oder unzureichende Erfahrung auf allen Seiten, um die technischen Zusammenhänge zwischen Telematikeinheit, Internetverbindung, Smartphone-App und Fahrzeug vollends durchschauen zu können.

Der Supportdienstleister sollte sich daher sehr gut mit den Technikabläufen, der Software und den Standardproblemen (z.B. Wegfahrsperre, keine Bluetoothverbindung) auskennen. Im vorliegenden Projekt der LEADER-Region musste diese Rolle in weiten Teilen auch zunächst die Projektkoordinatorin übernehmen, was zu zahlreichen Überstunden und häufigem Einsatz jenseits von Kernarbeitszeiten (abends, am Wochenende) führte. Auch die eingebundene Autovermietung musste hier immer wieder aushelfen. Für künftige Projekte sollten hier klare Zuständigkeiten und damit verbundene, erwartbare Kosten definiert und eingeplant werden.

➤ Das Abrechnungsverfahren, im LEADER-Projekt ausschließlich über Sepa-Lastschriftverfahren möglich, sollte für vergleichbare Projekte von Beginn an flexibler gestaltet werden und optimalerweise in kürzeren Abständen erfolgen. Es wäre nach Feedback der KundInnen wünschenswert gewesen, aus mehreren etablierten Bezahlverfahren, wie PayPal oder Bezahlung per Kreditkarte, auswählen zu können. Dies würde auch weniger händische Arbeit für ins Projekt eingebundene Partner bedeuten. Die Abrechnungen sollten zudem in möglichst kurzen Abständen (z.B. alle 14 Tage) erfolgen, da dadurch „Zechprellern“ schneller entgegengewirkt werden kann: Im vorliegen-

den Projekt gab es mehrere NutzerInnen, die auf Rechnungen nicht reagiert haben und deren fällige Mietbeträge nie beglichen wurden. Alternativ könnten auch Vorkasse-Systeme geprüft werden und ggf. zum Einsatz kommen.

➤ Die für ein Projekt dieser Art favorisierte Software (App) sollte vorab auf Herz und Nieren getestet und verstanden worden sein. Die verwendete Kundensoftware der Firma Remoso wurde im E-Carsharing-Projekt oft als zu kompliziert und zeitweise unzuverlässig beschrieben. Viele der oben beschriebenen Schwierigkeiten gingen auf technische Mängel zurück, auch mehrere Troubleshooting-Treffen mit den Herstellern führten nicht immer umgehend zu Lösungen.

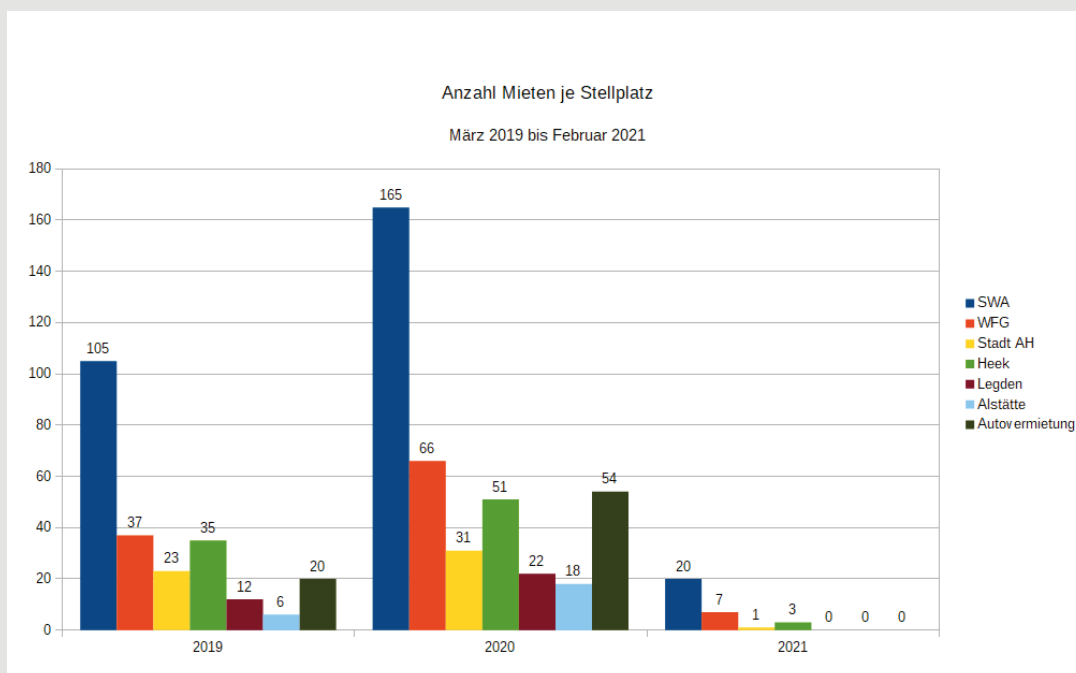
Es sollte daher vor öffentlichem Projektbeginn genügend Zeit zum Testen der Software eingeplant werden und entsprechende Testphasen mit den Anbietern sollten ohne finanzielle Verpflichtungen verabredet werden. Optimal wäre auch der Test von verschiedenen Softwareanbietern, um sich für die für das geplante Projekt am besten geeignete Software entscheiden zu können.

Auch wenn im E-Carsharing-Projekt der Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden die geschilderten Erfahrungen phasenweise zu angespannten Nerven führten, waren sie dennoch auch wertvolles Lehrgeld und ständige Motivation zur Optimierung der Systematik. Und diese wurde kontinuierlich vorangetrieben: Nach einer zum Teil holprigen Startphase konnten grundlegende Probleme technischer und struktureller Art behoben werden und der Zuspruch von allen Seiten wuchs rasch. Neue KundInnen konnten gewonnen und weitere Fahrzeuge und

Standorte in das Projekt aufgenommen werden – das Projekt wuchs stetig und wurde zunehmend erfolgreich. Zu diesem Zeitpunkt, also etwa in der Mitte der zweijährigen Projektlaufzeit, stand für alle Beteiligten außer Frage, dass die Projektidee in irgendeiner Form nach Ende der Förderphase weitergeführt wird – idealerweise kommerziell eigenständig.

Leider verpasste die Corona-Krise auch dem E-Carsharing-Projekt einen empfindlichen Dämpfer. Durch den ersten Shutdown im März 2020 sank die Anzahl der gebuchten Mieten deutlich. Zunächst konnten noch einige Fahrzeuge dauerhaft über ein paar Wochen vermietet werden, danach jedoch sanken die NutzerInnen-Zahlen spürbar. Alle geplanten Marketingaktionen (Stadtfeste, Märkte etc.) wurden abgesagt. Auch Unternehmen, mit denen bereits Kontakt aufgenommen wurde, um sie in das Projekt zu integrieren, zogen sich auf unbestimmte Zeit zurück.

Alle Fahrzeuge wurden mit verschiedenen Desinfektionsmitteln ausgestattet, so dass die wenigen Mieter zumindest sicher fahren konnten. Dennoch sank die Notwendigkeit, sich ein Auto für Dienst-,

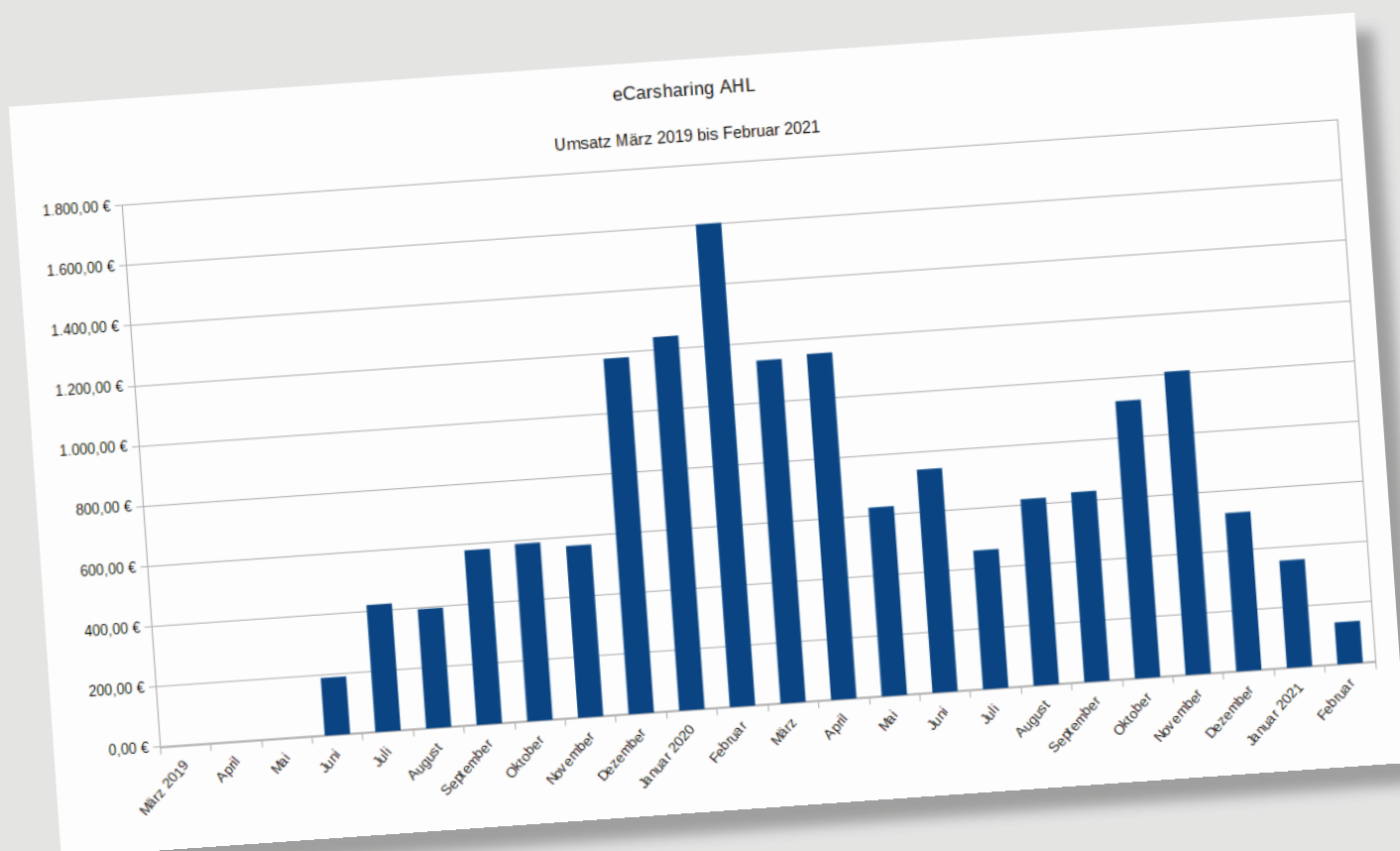


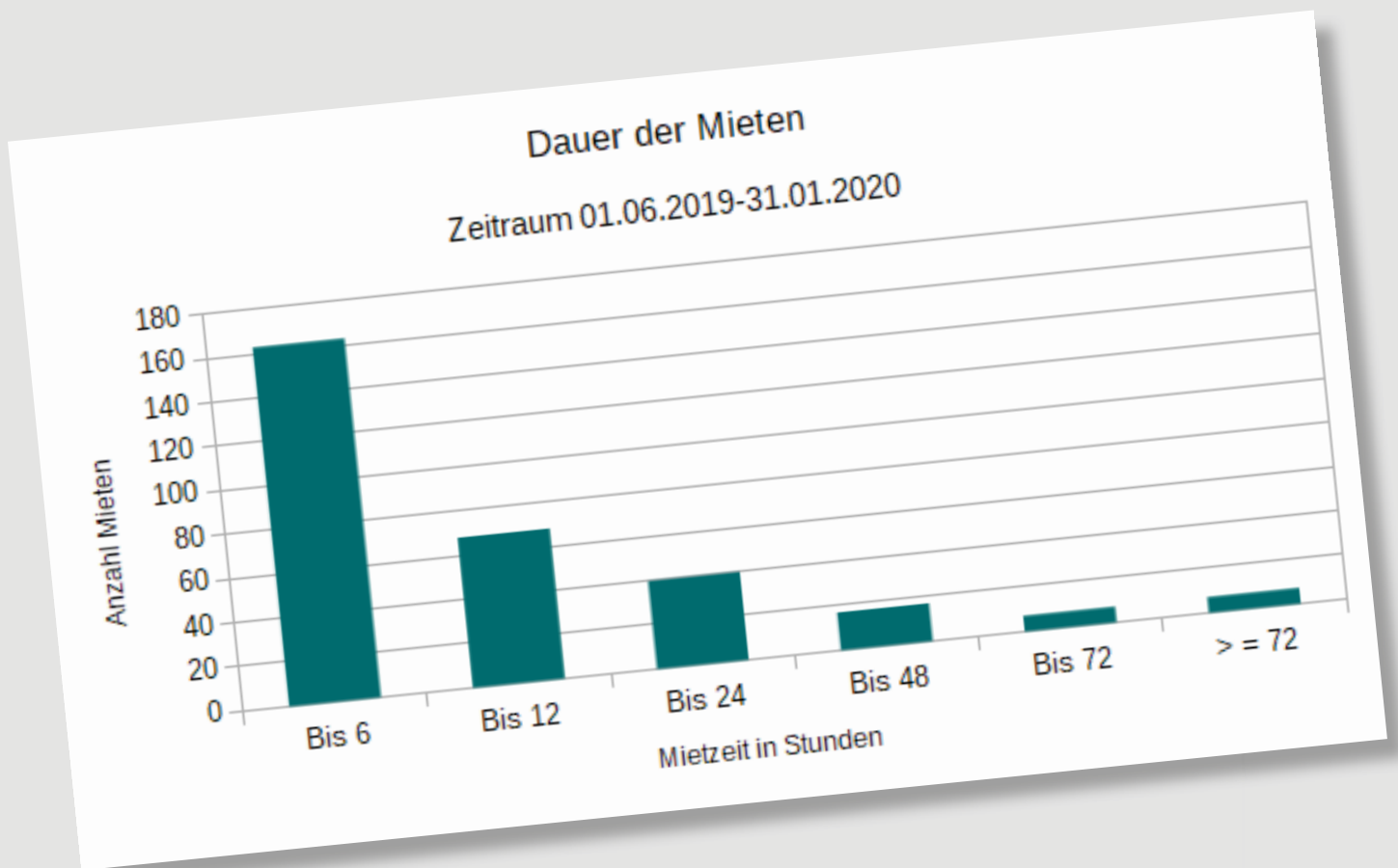
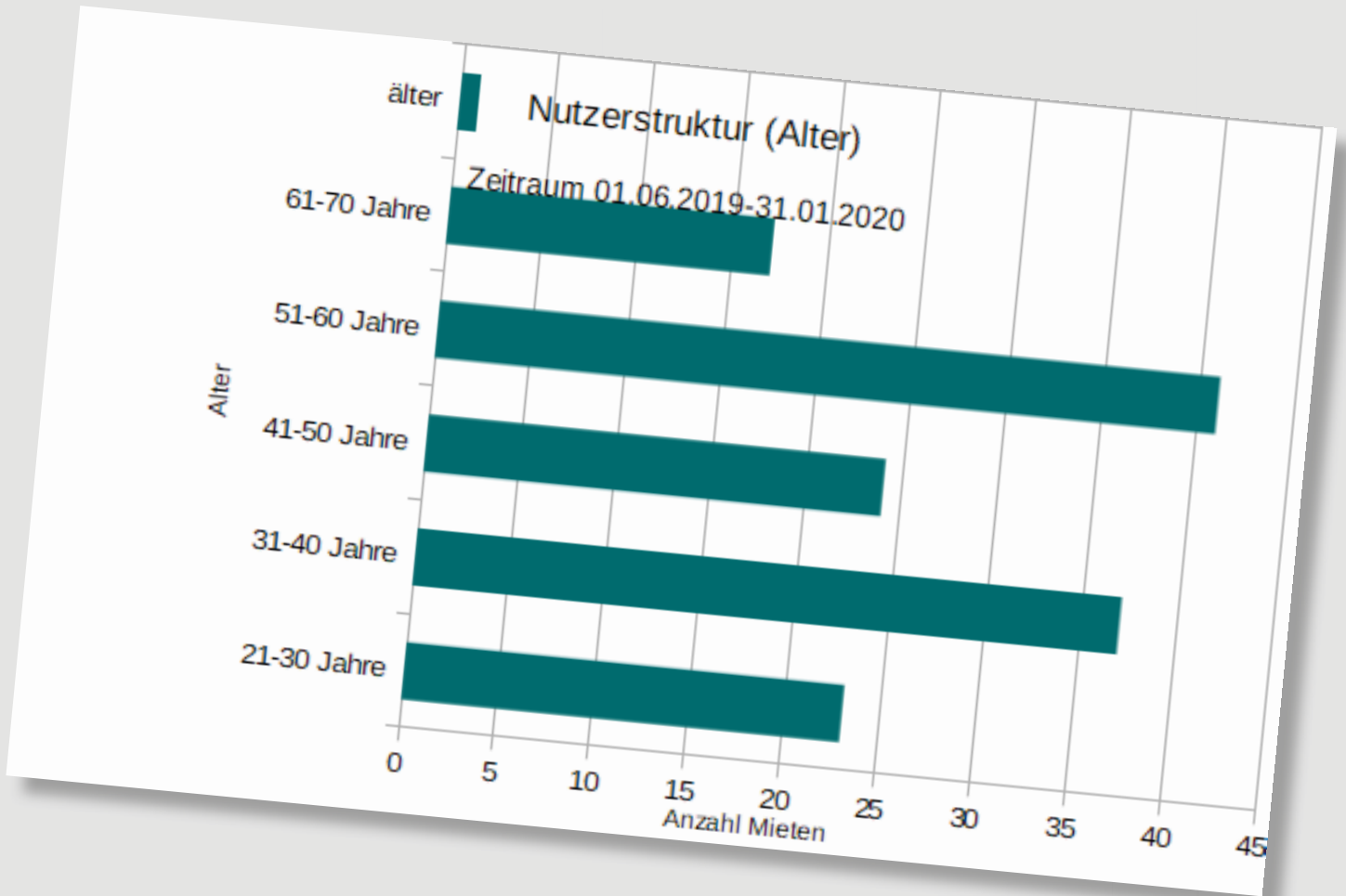
Besuchsfahrten oder auch für Freizeitaktivitäten zu mieten, im Sommer 2020 immer weiter. Zum Herbst stiegen die Mietzahlen wieder etwas an, aber der erneute Shutdown im November 2020 machte alle Hoffnungen auf eine Erholung zunichte.

Trotz dieser ernüchternden Schlussphase kamen die Projektpartner überein, dass das E-Carsharing im ländlichen Raum als Erfolgsprojekt gewertet werden kann und auch gute Aussichten bestehen, es nach Auslaufen der Förderung in wirtschaftlicher Form weiter zu betreiben. Einige Projektpartner zeigten zudem Interesse, sich ggf. auch weiterhin als Ankermieter mit einem Fahrzeug am Projekt zu beteiligen. Aufgrund dessen entschied sich die Althoff Autovermietung aus Ahaus, das E-Carsharing AHL ab März 2021 zu übernehmen und ein Angebot im westlichen Münsterland unter wirtschaftlich tragfähigen Voraussetzungen zu schaffen. Dafür wurde der Name AHLEX gewählt und ein neues Design entworfen. Diese Neuausrichtung war nicht mehr Gegenstand des Förderprojektes im LEADER-Kontext – sollte aber für die registrierten NutzerInnen zu möglichst wenigen Umstellungen führen. Der Übergang vom „E-Car-

sharing AHL“ zu AHLEX gestaltete sich daher möglichst geräuschlos und ohne Pause. Die aktuelle Software für die Kunden (App und Portal) und die Software für die Disposition und Administration konnten weiter genutzt werden. Alle bestehenden Kunden wurden über den Wechsel und die damit einhergehenden Änderungen informiert.

Zunächst werden bei AHLEX vier Standorte (Stadtwerke Ahaus, Wirtschaftsförderung Ahaus, Rathaus Ahaus und Althoff Autovermietung) mit jeweils einem Fahrzeug weiter betrieben. Je nach Entwicklung und Akzeptanz von AHLEX sollen weitere Standorte und Fahrzeuge hinzukommen. Viele der ehemaligen ProjektkundInnen nutzen das Angebot weiter und sind erfreut, dass das Angebot auch nach dem Auslaufen der Förderung noch besteht und zu moderaten Konditionen nutzbar ist.





6. Fazit

Die Gesamtbilanz des durchgeführten LEADER-Förderprojektes zum E-Carsharing in der Region Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden fällt positiv aus: Nach zwei Jahren Projektlaufzeit gab es rund 330 registrierte Nutzer, gut 230 Nutzer hatten sich davon an den entsprechenden Stellen zusätzlich verifiziert und etwa 150 Nutzer waren mit den Fahrzeugen unterwegs. Einige davon fuhren über die gesamte Projektlaufzeit häufig und regelmäßig.

Gerade die Standorte in Ahaus waren während der gesamten Projektlaufzeit immer relativ gut ausgelastet. In den verhältnismäßig schlechten Corona-Monaten waren die zentralen Ahauser Standorte immer noch am meisten frequentiert. Der Standort bei den Stadtwerken Ahaus hebt sich am meisten ab, dieser Standort erwies sich strategisch als besonders günstig. Die Lage nahe den Ortsteilen Wüllen und Wessum und vermutlich auch das Fahrzeugangebot (BMW i3) waren offenbar attraktiv. Die Standorte in Heek und Legden und auch

der Standort Alstätte (Außenbezirk Ahaus) wurden insgesamt weniger angefragt. Die Projektpartner führen dies auf das unterschiedliche Mobilitätsverhalten bei städtischer Bevölkerung im Vergleich zu der in klassisch ländlichen Bereichen zurück.

Es gab unterschiedliche Motivationen für die Bevölkerung, sich am E-Carsharing-Projekt zu beteiligen: Einige Interessenten nutzten unverbindlich die Möglichkeit, verschiedene Modelle von Elektro-Autos einfach einmal ausprobieren zu können. Die meisten standen vor der privaten Überlegung, sich für den Eigenbedarf selbst ein Elektroauto anzuschaffen. Andere nutzten die Fahrzeuge regelmäßig, da sie bereits auf ein eigenes Auto verzichteten bzw. es für sie wirtschaftlicher war, sich nur bei Bedarf ein Auto zu mieten oder zu teilen. Manche mieteten sich ein E-Auto und prüften die unterschiedlichen Modelle auf ihren „Spaßfaktor“ oder ob diese Antriebsalternative zu ihren Bedürfnissen passte.



Treffen mit dem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst im August 2019. v.l.: Friedhelm Kleweken - Bürgermeister Legden, Hendrik Wüst, Ute Schwietering - Projektkoordinatorin, Dr. Kai Zwicker - Landrat Kreis Borken

Unter'm Strich war das Angebot, das Thema Carsharing mit Elektroautos im ländlichen Raum zu testen, eine innovative Idee und eine tolle Chance für die Bürgerinnen und Bürger, sich mit diesen Themen vorsichtig und risikofrei auseinander zu setzen. Den Bedarf zum Austausch und für Diskussionen rund um diese Aspekte dokumentierten auch zahlreiche, teils engagiert geführte Diskussionen zwischen Projektverantwortlichen und der Öffentlichkeit im Rahmen von Infoveranstaltungen und Präsenzen z.B. im Rahmen größerer regionaler Veranstaltungen wie dem Düstermühlenmarkt in Legden oder dem Mantelssonntag in Ahaus. Hier kam es oft zu langen Gesprächen über das Für und Wider von Elektromobilität an sich und den Gedanken des Carsharings in Hinblick auf das Mobilitätsverhalten und -angebot im Untersuchungsraum. Mit der Projektidee wurde also ein Nerv getroffen, der ein für Viele wichtiges und aktuelles Thema aufgriff.

Dass die Projektidee auch über die Regionsgrenzen hinaus auf reges Interesse stieß, belegen verschiedene Publikationen, in denen das Projekt thematisiert wurde. So berichtete die Lokalzeit des WDR-Fernsehens für das Münsterland in einem ausführlichen Beitrag über das Projekt und auch in Broschüren auf Landes- und Bundesebene (u.a. Heft „LEADER und VITAL.NRW – zwei Erfolgsmodelle für den ländlichen Raum in Nordrhein-Westfalen, 2021) wurde das Vorhaben thematisiert. Das E-Carsharing AHL war zudem eines von nur drei Projekten aus Nordrhein-Westfalen, das im Bundeswettbewerb der Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS) „Gemeinsam stark sein“ 2020 zu den Finalisten gehörte und in einer dazugehörigen Broschüre bundesweit gefeatured



eCarsharing-AHL wird zu ahlex

wurde. Auch NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst informierte sich 2019 persönlich vor Ort über das Projekt.

Als einzigartig darf auch die Verbindung des Carsharing-Projektes mit einem bereits in der Förderperiode 2007-2013 umgesetzten Projektes gewertet werden: Damals entstand aus einer geförderten Potenzialstudie zu Windpotenzialen in der Region die AHL Energiegenossenschaft. Die Elektro-Fahrzeuge, die im Carsharing-Projekt zum Einsatz kamen, speisten sich aus Strom, der im Kontext der regional erzeugten erneuerbaren Energien gewonnen werden konnte.

Es gab insgesamt, neben durchaus auch vereinzelt kritischen Stimmen, viel positives Feedback von KundInnen zu dem Angebot und für einige Bürgerinnen und Bürger war das Projekt eine Initialzündung, sich mit Themen wie Carsharing und Elektroautos zu beschäftigen. Die Zielsetzungen des Projekts wurden damit vollständig erreicht. Durch die Fortführung des Ansatzes über das neue Angebot AHLEX wurde zudem sichergestellt, dass die geförderte Idee längerfristig in der Region verankert ist.

7. Presseberichte

Von Ronny von Wangenheim

Ob in Asbeck so bald wieder so viele Elektroautos aufeinander treffen, darf bezweifelt werden. Der gesamte Fuhrpark des Leader-Projekts „Erneuerbare Elektro-Mobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden“ parkte am Mittwoch am Dorfmittorium. Und auch einige der Beteiligten waren mit ihren Elektroautos gekommen.

Zwei Nissan Leaf, zwei E-Golf und zwei E-Smart surrten leise über das Kopfsteinpflaster. Sie alle können demnächst von Autofahrern ausgeliehen werden – vor allem am Wochenende und in den Abendstunden. Am 1. Mai soll das Projekt nach langer Vorbereitungszeit starten. Legdens Bürgermeister Friedhelm Kleweken zeigte sich begeistert: „Dass wir als Kommunen den Mut zu so einem Pilotprojekt haben, das ist schon sensationell.“

„Es ist ein niederschwelliges Angebot“, sagt der Heeker Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff: „Wir schaffen die Möglichkeit, dass jeder mal ein Elektroauto ausprobieren kann.“ Damit sollen Hemmschwellen abgebaut werden. Wenn daraufhin jemand überlegt, statt des Zweit- oder Drittautos auf E-Carsharing zu setzen, ist ein Ziel erreicht. „Die meisten Fahrzeuge sind heute doch Standzeuge“, sagt der Ahauser Erste Beigeordnete Hans-Georg Althoff. So soll nicht nur E-Mobilität, sondern auch die Idee des Car-Sharings gefördert werden.

Unternehmen sind gefragt

Nicht nur die Bürger der Region sind im Blick. „Wir hoffen, dass auch Unternehmen das Angebot testen“, sagt Franz-Josef Weilinghoff. Im besten Falle könnten sie ebenfalls in Elektromobilität investieren und vielleicht sogar einen Teil der Firmenflotte ebenfalls über das Projekt zum Leihen anbieten.

Der Strom für die Fahrzeuge kommt aus erneuerbaren Energien. Damit wird eine Verbindung zur Energiege-



Am Leader-Projekt sind drei Kommunen, die Wirtschaftsförderung des Kreises, die Stadtwerke und die Autovermietung Althoff beteiligt. Ihre Vertreter trafen sich jetzt in Asbeck.

nossenschaft AHL geknüpft, die aus einem Leader-Projekts entstand.

Erst einmal sind es sechs E-Cars, die zu bestimmten Zeiten von jedem Autofahrer gemietet werden können. Bei drei der Autos sind die Stadt Ahaus und die Gemeinden Heek und Legden Ankermieter. Sie nutzen die E-Cars also zu ihren Dienstzeiten. Friedhelm Kleweken ist viel mit dem Smart unterwegs, sein Heeker Kollege Franz-Josef Weilinghoff war mit einem E-Golf zum Termin nach Asbeck gekommen.

Die Stadtwerke Ahaus, die Wirtschaftsförderung des Kreises Borken und die Autovermietung Althoff als weitere Partner nutzen die Fahrzeuge ebenfalls dienstlich. Zu allen anderen Zeiten kann je-

der zum Zuge kommen. Die drei Rathäuser und die drei Firmensitze sind die Standorte für die Fahrzeuge.

Mieten per App

Gemietet werden können die Fahrzeuge über eine App oder auf dem PC auf einer Buchungsplattform. Wie viel das Ganze kosten wird, steht noch nicht genau fest.

Hans-Georg Althoff erläutert: „Es wird Strompakete geben, also die Miete inklusive des Stromverbrauchs.“

Ute Schwietering (Foto), die am 1. März die Arbeit als Projektkoordinatorin aufgenommen hat, nennt für ein Sechs-Stun-

den-Paket eine Summe zwischen zehn und zwölf Euro.

Die Preise werden günstig sein. Geld verdienen will der Projektträger, die Lokale Aktionsgruppe (LAG) der Leader-Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ mit dem Projekt nicht. Es wird schließlich über zwei Jahre mit 50.000 Euro gefördert. Den Rest der Projektkosten von 76.800 Euro trägt die LAG. Sollte das Angebot angenommen werden, könnte es um weitere Standorte und Autos erweitert werden.

Elektro-Mobilität wird zunehmen. Da sind sich die Projektmacher sicher. Und so sprechen sie bereits von der Zukunft und von vielen E-Cars, die überall in den Wohngebieten stehen und von Nachbarn geteilt werden.



Erster Beigeordneter Hans-Georg Althoff, Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff und Bürgermeister Friedhelm Kleweken (v.l.) diskutieren über ihre Erfahrungen mit E-Autos. FOTO (2) VON WANGENHEIM

Projekt startet mit sechs E-Autos zum Ausleihen

Münsterland Zeitung,
04.04.2019

Sechs E-Autos zum Ausleihen

Ein Pilotprojekt, an dem sich unter anderem Ahaus, Heek und Legden beteiligen sowie die Wirtschaftsförderung für den Kreis Borken, soll mehr Menschen für E-Cars begeistern und zugleich die Mobilität auf dem Land fördern.

VON RONNY VON WANGENHEIM

LEGDEN Ob in Legdens Ortsteil Asbeck bald wieder so viele Elektroautos aufeinander treffen, darf getrost bezweifelt werden. Der gesamte Fuhrpark des Leader-Projekts „Erneuerbare Elektro-Mobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden“ parkt am Dormitorium. Und auch einige der Beteiligten waren mit ihren Elektroautos gekommen.

Zwei Nissan Leaf, zwei E-Golf und zwei E-Smart surren leise über das Kopfsteupflaster. Sie alle können demnächst von jedem Interessierten ausgeliehen werden – vor allem am Wochenende und in den Abendstunden. Am 1. Mai soll das Projekt nach langer Vorbereitungszeit starten. Legdens Bürgermeister Friedhelm Klewken zeigt sich begeistert: „Dass wir als Kommunen den Mut zu so einem Pilotprojekt haben, das ist schon sensationell.“

Hemmschwellen abbauen

„Es ist ein niederschwelliges Angebot“, ergänzt Heeks Bürgermeister Franz-Josef Wellinghoff. „Wir schaffen die Möglichkeit, dass jeder mal ein Elektroauto ausprobieren kann.“ Damit sollen Hemmschwellen abgebaut werden. Wenn daraufhin jemand überlegt, statt des Zweit- oder Drittautos auf E-Carsharing zu setzen, ist ein Ziel erreicht. „Die meisten Fahrzeuge sind heute doch Standzeuge“, sagt der



Auch Ute Schwietering setzt sich hinter das Steuer eines der sechs E-Fahrzeuge. Sie ist die Projektkoordinatorin des Leader-Projekts „Erneuerbare-Elektromobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden.“

Ahauser Erste Beigeordnete Hans-Georg Althoff. So soll nicht nur E-Mobilität, sondern auch der Gedanke des Car-Sharings gefördert werden.

Nicht nur die Bürger der Region sind im Blick. „Wir hoffen, dass auch Unternehmen das An-

gebot testen“, sagt Franz-Josef Wellinghoff. Im besten Falle könnten sie ebenfalls in Elektromobilität investieren und vielleicht sogar einen Teil der Firmenflotte ebenfalls über das Projekt der Öffentlichkeit zum Mieten anbieten.

Der Strom für die Fahrzeuge kommt aus erneuerbaren Energien. Damit wird eine Verbindung zur Energiegenossenschaft AHL geknüpft, deren Gründung das Ergebnis eines weiteren Leader-Projekts zur Förderung der Windkraft in der Region ist.

Erst einmal sind es sechs E-Cars, die zu bestimmten Zeiten von jedem Autofahrer gemietet werden können. Bei drei der Autos sind die Stadt Ahaus und die Gemeinden Heek und Legden Ankermieter. Sie nutzen die E-Cars also zu ihren Dienstzeiten. Friedhelm Klewken ist viel mit dem Smart unterwegs, sein Heeker Kollege Franz-Josef Wei-

linghoff ist mit einem E-Golf zum Termin nach Asbeck gekommen.

Die Stadtwerke Ahaus, die Wirtschaftsförderung für den Kreis Borken und die Autovermietung Althoff als weitere Partner nutzen die Fahrzeuge ebenfalls dienstlich. Zu allen anderen Zeiten kann jeder zum Zuge kommen. Die drei Rathäuser und die drei Firmenzweige sind die Standorte für die Fahrzeuge.

Autos per App mieten

Gemietet werden können die Fahrzeuge über eine App oder auf dem PC auf einer Buchungsplattform, nachdem man sich einmalig registriert und einmal mit Personalausweis und Führerschein vor Ort legitimiert hat. Einzelheiten dazu finden sich auf der Homepage der Leader-Region. Wie viel das Ganze kosten wird, steht noch nicht genau fest. Hans-Georg Althoff erläutert: „Es wird Strompakete geben, also die

Miete inklusive des Stromverbrauchs.“ Ute Schwietering, die am 1. März die Arbeit als Projektkoordinatorin aufgenommen hat, nennt für ein Sechs-Stunden-Paket eine Summe zwischen 10 und 12 Euro.

Die Preise werden günstig sein. Geld verlieren will der Projektträger, die Lokale Aktionsgruppe (LAG) der Leader-Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ mit dem Projekt nicht. Es wird schließlich über zwei Jahre mit 50.000 Euro gefördert. Den Rest der Projektkosten von 76.800 Euro trägt die LAG. Sollte das Angebot angenommen werden, könnte es um weitere Standorte und Autos erweitert werden.

Elektro-Mobilität wird zunehmen. Da sind sich die Projektmacher sicher. Und so sprechen sie bereits von der Zukunft und von vielen E-Cars, die überall in den Wohngebieten stehen und von Nachbarn geteilt werden.



Für die E-Auto-Fahrer des Leader-Projekts ist ein Halt an der alten Zapfsäule in Legden-Asbeck ein Muss.

Westfälische
Nachrichten,
17.06.2019

Carsharing-Projekt startet Das müssen künftige Nutzer jetzt wissen

Von Falko Bastos

AHAUS/HEEK/LEGDEN. Ab sofort startet das gemeinsame E-Auto-Projekt in Ahaus, Heek und Legden. Sechs E-Autos stehen zur Miete bereit, gebucht wird per App. Wir erklären, was die Nutzer zum Start wissen müssen.

Wie läuft die Registrierung? Wer eines der E-Autos mieten will, muss sich zunächst auf der Website e-carsharing.remoso.com registrieren. Nicht weniger als 24 verpflichtende Angaben von der Führerscheinklasse bis zur Ausweisnummer wollen die Anbieter wissen.

In einem zweiten Schritt muss sich der Fahrer noch persönlich mit Ausweis und Führerschein in einem der Bürgerämter oder bei einem der drei Kooperationspartner melden, um die persönlichen Daten zu verifizieren. Dann werden die Nutzer in der Datenbank freigeschaltet.

Und die Buchung? Die Buchung läuft dann über die App „ConCar“, die sowohl im AppStore (iOS) als auch im Google PlayStore (Android) kostenlos heruntergeladen werden kann. Ist man dort angemeldet, kann man ein freies Auto zum gewünschten Termin buchen.

Auch entriegelt wird das Auto per App. Nur in Heek und Legden funktionieren das noch nicht wie gewünscht, sagt Projekt-Koordinatorin Ute Schwietering. „Da gibt es noch ein Hardwareproblem, das wir hoffentlich innerhalb einer Woche gelöst haben.“

Was kostet die Miete? Die Preise sind nach Nutzungszeit gestaffelt. Sechs Stunden kosten 13 Euro, zwölf Stunden 22 Euro und die 24-stündige Tagesmiete 30 Euro. Dazu gibt es einen Nachtarif von 22 bis 6 Uhr für 15 Euro. Bei den Paketpreisen sind Strom und Versicherungen inklusive.

Wie wird bezahlt? Die Bezahlung läuft vorerst ausschließlich per Lastschrift. Entsprechend muss bei der Anmeldung auch ein Separatlastschriftformular unterschrieben werden. Langfristig sei aber auch eine Bezahlung über die App denkbar, verrät Ute Schwietering.

Wer darf fahren? Nutzen darf das Angebot jeder, der mindestens 21 Jahre alt ist und seit mindestens zwei Jahren einen Führerschein besitzt.

Wo werden die Autos abgeholt und abgegeben? Vier Autos stehen in Ahaus: Am Rathaus, bei den



Ab sofort startet das gemeinsame Carsharing-Projekt von Ahaus, Heek und Legden. Was Nutzer wissen müssen, verrät Ute Schwietering.

Stadtwerken, bei der Autovermietung Althoff und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Borken (Erhardstraße 11). Jeweils eines steht am Rathaus in Heek und am Bürgerservice Legden bereit. Genau dort müssen die Autos nach der Fahrt auch wieder abgegeben werden.

Zu welchen Zeiten kann das Angebot genutzt werden? In Heek und Legden können die Autos nur abends und am Wochenende gemietet werden. Denn während der Dienstzeiten nutzen alle drei Rathäuser ihr E-Auto als Dienstwagen. An den drei anderen Stationen (Autovermietung Althoff, Stadtwerke und WFG Kreis Borken, alle in Ahaus) ist das Angebot unbegrenzt verfügbar.

Welche Autos stehen bereit? Jeweils zwei Modelle „Nissan Leaf“ (Rathaus Ahaus, WFG Kreis Borken), „e-Golf“ (Rathaus Heek, Stadtwerke Ahaus) und „Smart EQ forfour“ (Rathaus Legden, Autovermietung Althoff). Eine Erweiterung des Fuhrparks ist geplant.

Wie ist die Reichweite? Die Reichweite der Autos reicht von rund 120 Kilometern (Smart) über 190 Kilometer (Golf) bis zu 250 Kilometern (Nissan). Dies sind aber nur Näherungswerte, die von vielen Faktoren abhängig sind. Wer lädt den Akku auf? Die Nutzer müssen den Wagen nach ihrer Fahrt an die Ladesäulen anschließen. Damit sie dies nicht vergessen, liegt eine Checkliste in den Autos aus. Und damit kein Mieter keinen Wagen mit

leerem Akku übernimmt, ist eine gewisse Zeit zur Aufladung zwischen den Vermietungen reserviert. Drei bis vier Stunden dauert eine vollständige Aufladung. Unterwegs können die Teilnehmer an allen Innogy-Ladesäulen kostenlos aufladen.

Was ist das Ziel des Projekts? „Generell ist es uns wichtig, der Öffentlichkeit das Thema Carsharing näherzubringen“, sagt Ute Schwietering. „Alle sollen die Möglichkeit bekommen, E-Autos kennenzulernen“, erklärt der Heeker Bürgermeister Franz-Josef Wellinghoff. Zu hohe Erwartungen will er aber nicht wecken. Denn der eigene Pkw sei im ländlichen Raum kaum verzichtbar. „Vielleicht kann künftig das eine oder andere Zweitauto ersetzt werden.“

8. Kundenstimmen und Erlebnisberichte

Die ersten Fahrten waren sehr aufregend, da wir bis dahin keine Erfahrungen mit elektrischer Mobilität hatten. Wie ist der Verbrauch vom Akku? Wie reagiert das Fahrzeug, wenn man die Heizung anschaltet? Was passiert, wenn man den Scheibenwischer benutzen muss?

Das Vertrauen in die Technik und das Mobilfunknetz wurde immer größer und viele Fahrten verliefen ohne Probleme. Über das Jahr gesehen haben wir gemerkt, dass E-Mobilität bei ca. 20 Grad Außentemperatur die meisten Kilometer schafft. Wir nutzen noch immer die E-Autos. Momentan vergleichen wir wieder die Kosten für Nutzung der Autos mit ahlex der Autovermietung Althoff und die Kosten, wenn wir uns ein eigenes Fahrzeug wieder anschaffen.

*Mit freundlichen Grüßen
Sandra Determann, 01.05.2021*

Dass es so ein Angebot überhaupt bei uns gibt, ist prima. Gerne mehr. Der Weg bis zum Fahrzeug ist, gerade beim schlechten Wetter sicherlich ein Thema. Wenn ich im Außenbereich wohne, ist der Weg zum Fahrzeug – ohne PKW – ein Thema. Mir hat das Fahrerlebnis dieser neuen Technik Spaß gemacht. Man ist auch mit „kleineren“ Fahrzeugen flott und agil unterwegs.

Rainer Droste, 08.04.2021

Hallo Frau Schwietering,
Ich bin Ihnen ja noch „ein paar Details“ schuldig. In ungeordneter Reihenfolge:

- Mir hätte geholfen, wenn ich gewusst hätte, dass der Menüpunkt TÜR ÖFFNEN irgendwann in der App erscheint, wenn das Bluetoothpairing erledigt ist. So hab ich gleich zu Beginn in der

App danach gesucht und konnte keinen Menüpunkt finden. Dann war ich erstmal rat- und hilflos. Ein Hinweis in einer Doku hätte geholfen.

- Ich hatte heftige Schwierigkeiten mit dem Ladekabel, das noch im Auto und in der Säule steckte. Es wollte sich partout nicht lösen. Erst mit Google konnte ich herausfinden, dass ich das Auto ein paar Mal auf- und zuschließen sollte, dann hatte es geklappt.

*Viele Grüße
Frank Beckert, 09.07.2019*



Sehr geehrte Damen und Herren,
am vergangenen Sonntag habe ich erstmalig ein e-Fahrzeug gemietet und rund 100 km gefahren. Meine Erfahrung war durchaus positiv. Als Zweitfahrzeug wäre das für mich die erste Wahl, wenn die Kosten nicht erheblich über den konventionellen Fahrzeugen liegen.

Verbesserungswürdig halte ich aber den Zugang (App) und Informationen, sowie den Umgang mit Problemen.

Mit freundlichen Grüßen
Bruno König, 06.08.2019



Kommentar

Ein guter Anfang

Sechs E-Cars können sich die Menschen künftig in Ahaus, Heek oder Legden ausleihen. Ganz klar: Das Leader-Projekt hat Schwachstellen. Vor allem die eingeschränkte Nutzungszeit, die sich auf den Abend und die Wochenenden beschränkt, wird auf Kritik stoßen. Genauso sind sechs Autos und sechs Standorte, die nicht alle zentral liegen, nicht ausreichend. Da muss man erst schon mal überle-



Ronny von Wangenheim

gen, wie man dorthin kommt. Doch es ist ein Anfang. Wer dem Klimawandel begegnen

will, muss auch über die eigene Mobilität nachdenken. Ob man einmal solch ein Auto testen will oder ob man aus Gründen des Klimaschutzes sogar auf ein Auto verzichten will – hier kann man Erfahrungen sammeln. Im besten Fall kann sich aus diesem Pilotprojekt ein dauerhaftes größeres Angebot entwickeln, das dann allerdings sicher kommerziell aufgebaut werden würde.

Münsterland Zeitung, 04.04.2019

Hallo,
leider wieder kein Erfolg. Buchung hat funktioniert, stehe am Auto, nun koppelt das Handy nicht mit dem Auto, bzw. irgendwas anderes klappt nicht, die Fehlermeldungen sind sehr kryptisch, man kann nur erahnen was damit gemeint ist. Schade...

Mit freundlichen Grüßen
Philipp Westermann, 04.09.2019

Hallo Frau Schwietering,
ich habe mir heute den Smart ForFour ausgeliehen, der in Alstätte steht. Ich habe bei der Buchung als gewünschte Reichweite 100 - 151 km eingegeben. Leider erreicht der Smart ForFour diese Reichweite bei weitem nicht.

Mit freundlichen Grüßen
Matthias Rudde, 28.11.2019

Hallo Frau Schwietering,

das Projekt hat uns als Familie auch dazu verleitet letzten Endes auf ein eAuto umzusteigen. Wir fahren seit ca. 2 Monaten ein Tesla Model 3. Tolles Projekt! Hoffe es lebt in der abgeänderten Form weiter!

Liebe Grüße
Pascal Kunze, 17.05.2021

Wir sind
regionAHL!


**KULTUR-
LANDSCHAFT**
Ahaus – Heek – Legden



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die
Entwicklung des ländlichen Raums: Hier
investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter
Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Gliederung

1. Das Förderprojekt	4
- Inhalte / Fragestellung / Zielsetzung	
- Förderrahmen LEADER (Programm)	
- Kosten und Finanzierung	
2. Beteiligte Partner	8
- Anforderungen an Projekt und Partner	
- Konkrete Partner im Projekt eCarsharing AHL	
3. Projektplanung	11
4. Projektumsetzung: Erfolge und Hemmnisse	13
5. Handlungsempfehlungen und Verstetigung	18
6. Fazit	22
7. Presseberichte	24
8. Kundenstimmen und Erlebnisberichte	26



Auftaktveranstaltung des E-Carsharing-Projekts am 03. April 2019 in Asbeck

1. Das Förderprojekt

Mobilität spielt gerade im ländlichen Raum eine immer wichtigere Rolle bei der Bewältigung von Aufgaben der Grundversorgung für die Menschen, die hier leben. Anders als in städtischen Räumen stehen ÖPNV-Angebote nur in gewissem Maße zur Verfügung, Mobilitäts-Alternativen sind oftmals in kommerzieller Anbieterschaft kaum wirtschaftlich attraktiv. Gleichzeitig ist die Notwendigkeit von ausreichenden Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum aufgrund von dezentraleren Strukturen, größeren Distanzen zu zentralen Einrichtungen und weniger Flexibilität der hier lebenden Menschen deutlich höher als in urbanen Gegenden.

Von diesen Rahmenbedingungen ausgehend begannen in der LEADER-Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ zum Ende des Jahres 2017 Überlegungen, wie man sich der Thematik nähern könnte und gleichzeitig ein Angebot schaffen könnte, das mit den grundlegenden Ansprüchen an ländliche Räume – z.B. auch in Hinblick auf ökologische und nachhaltige Umweltaspekte – vereinbar sein würde. Ergebnis dieser Überlegungen war es, den Bedarf, die Nachfrage und die Akzeptanz eines Fahrzeug-Sharings mit Elektroantrieb in einem Förderprojekt im Programm LEADER zu testen. Die nachfolgende Dokumentation gibt einen Überblick über dieses Förderprojekt.



Projektfahrzeuge in Legden

Inhalte / Fragestellung / Zielsetzung

Unter dem sperrigen Arbeitstitel „Erneuerbare Elektromobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden“ ging das Projekt, das unter dem Kürzel „E-Carsharing AHL“ (AHL steht als Abkürzung für die Region und setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der drei Kommunen in der Region zusammen) kommuniziert wurde, im Frühjahr 2019 an den Start.

Ziel des Projektes war es, das Thema Carsharing mit Elektroautos der Öffentlichkeit im ländlichen Raum bekannt zu machen, dafür zu werben, das Angebot mit verschiedenen Fahrzeugtypen zu testen, die Resonanz in der Bevölkerung zu überprüfen und ein Fazit über Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit zu entwickeln.

Mobilität stellt sich im ländlichen Raum anders dar als in Großstädten und Ballungsräumen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist zumeist nicht (mehr) ausreichend und dessen Defizite können auch durch andere Angebote (z.B. Bürgerbus, andere Mitnahmedienste) nur selten so kompensiert werden, dass sinnvolle Alternativen zum Individualverkehr für die Menschen entstehen. Die Wege zu Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten, Schulen, Arbeit, Sport- und Freizeitangeboten sind auf dem Land oft nicht ohne Auto machbar. Nicht ohne Grund verfügen Haushalte in ländlichen Regionen häufig über genauso viele private Pkws wie es Familienmitglieder gibt.

Das Projekt „E-Carsharing AHL“ versuchte daher, durch Carsharing das Angebot zu machen, ein Auto zur Verfügung zu haben, wenn man eines benötigt, ohne dass man ein eigenes Auto besitzen muss.

Dabei war die Zielsetzung durchaus realistisch abge-

setzt: Es sollte nicht der Komplettverzicht auf den klassischen Familienwagen angestrebt werden, sondern lediglich die Frage in der Öffentlichkeit platziert werden, ob Zweit-, Dritt- oder Viertwagen wirklich nötig und sinnvoll sind – und falls ja, ob ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb zu herkömmlichen „Verbrennern“ (in diesem Falle ein Elektroantrieb) nicht denkbar wäre. Es ging den Projektverantwortlichen also einerseits darum, das Thema Carsharing auch im ländlichen Raum publikum zu machen und andererseits darum, Interesse für Elektromobilität zu wecken, deren Akzeptanz in der Öffentlichkeit 2017/2018 noch deutlich geringer ausfiel, als dies heute der Fall ist. Die Bevölkerung sollte Anreize bekommen, z.B. auf das Zweitauto zu verzichten und sich bei Bedarf ein Auto dazu zu mieten. Auch sollte durch das Angebot verschiedener Fahrzeugtypen Interessierten die Möglichkeit gegeben werden, verschiedene Modelle zu testen und für sich und seine Belange ein passendes Fahrzeug zu finden. Dadurch sollte ein potenzieller Wechsel von einem Verbrenner zu einem Elektroauto erleichtert werden.

Erste Fahrt zur Bezirksregierung nach Münster



Förderrahmen LEADER (Programm)

Die initiale Idee für dieses Projekt entstand in den drei Gemeinden Ahaus, Heek und Legden. Hier wurde bereits einige Jahre zuvor ein gemeinsames LEADER-Projekt zur Potenzialanalyse von erneuerbaren Energien durch Windkraft erfolgreich durchgeführt. Im Anschluss daran entstand ein Bürgerwindpark, der von einer eigens gegründeten Energiegenossenschaft betrieben wird (<https://www.ahleg.de/>). Diese regional erzeugten erneuerbaren Energien sollten auch regional genutzt werden und u.a. Verwendung als Ladestrom für Elektroautos finden.

Nachdem verschiedene Vorgespräche und -überlegungen stattgefunden hatten und sich ein Konsortium interessierter Projektpartner (vgl. Kap. 2) gefunden hatte, wurde das Projekt von der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) der „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ e.V. als Förderprojekt im Programm LEADER auf den Weg gebracht. LEADER ist eine Fördermaß-

Wir sind
regionAHL!

nahme der Europäischen Union zur Entwicklung des ländlichen Raumes. Das Programm dient der Strukturförderung des ländlichen Raums und wird finanziert aus dem „Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums“ (ELER). Ziel der Förderung ist die Unterstützung einer eigenständigen und nachhaltigen Regionalentwicklung. In NRW wird das Programm zusätzlich auch aus Landesmitteln unterstützt. Die drei Kommunen Ahaus, Heek und Legden sind seit 2010 als LEADER-Region tätig. In der Förderperiode 2014-2020 standen der Region 2,3 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Für LEADER-Projekte



werden Förderanträge an die zuständige Bezirksregierung (hier: Bezirksregierung Münster, Dez. 33 am Standort Coesfeld) gerichtet. Der Förderantrag für das Projekt „E-Carsharing AHL“ wurde im Oktober 2018 eingereicht und im April 2019 bewilligt. Die Projektumsetzung lief bis Mai 2021.

Fördergegenstände waren zunächst eine anteilig halbe Personalstelle zur Projektkoordination für Management, Logistik, Abwicklung für die Dauer von zwei Jahren und diverse Kostenpositionen aus dem Bereich Publizität (Marketing, Druckerzeugnisse, Folierung von Fahrzeugen etc.). Die einzusetzenden E-Autos waren nicht Gegenstand der Förderung, sondern wurden extern zur Verfügung gestellt (vgl. Kap. 2).



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Kosten und Finanzierung

Insgesamt wurden bei Antragstellung für das Projekt rd. 76.800,00 € angesetzt, die in der Umsetzung jedoch nicht vollständig abgerufen wurden, vor allem wegen niedrigerer Kosten für das Marketing. Am Schluss entfielen etwa 43.650 € auf die Personalstelle, ergänzt um eine Gemeinkostenpauschale von etwa 6.550 €, 11.700 € auf Zusatzleistungen eines externen Dienstleisters und rd. 10.000 € auf verschiedene Marketingbausteine.

Über die LEADER-Förderung konnten 65 % dieser Kosten als Zuwendung eingeplant werden; die verbleibenden 35 % der Förderprojektkosten wurden von der LAG, also dem LEADER-Verein, aus eigenen Mitteln übernommen.

Die Projektgesamtkosten, das stand von Vornherein fest, fielen jedoch deutlich höher aus: Die im Projekt eingesetzten E-Fahrzeuge konnten über

LEADER nicht angeschafft werden. Diese mussten also extern zur Verfügung gestellt und finanziert werden. Hierfür fand sich mit einer Autovermietung aus der Region ein Partner, der hierzu ein spezielles Konstrukt der Ankermieter für die drei Kommunen aus der Region anbieten konnte (vgl. Kap. 2). Dadurch wurde es – mehr oder weniger – möglich, die Projektgesamtkosten zu finanzieren.

Für die Nutzer der Fahrzeuge wurde im Projektkontext zudem eine Entleihgebühr fällig. Diese lag jedoch preislich deutlich unter üblichen Marktpreisen und diente in erster Linie dazu, das System nicht in der Anfangsphase kostenfrei anzubieten – zu groß war die Sorge der Projektverantwortlichen, dass dadurch eine spätere Akzeptanz eines nach Ablauf der Förderung wirtschaftlich anzubietenden Systems geschmälert werden könnte. Denn wer möchte schon nach zwei Jahren ein ehemals kostenloses Angebot auf einmal bezahlen müssen?



2. Beteiligte Partner

Projektträger im Förderkontext war der LEADER-Verein. Dies hatte vor allem formale Gründe, da insgesamt eine größere Zahl Partner nötig war und der Verein in Form der Kommunen einen Großteil dieser Partner bereits bündelte. Auch den Anforderungen an die Förderrahmenbedingungen konnte so am besten genüge getragen werden und die damit verbundenen Aufwände konnten entsprechend auf das nötige Minimum reduziert werden. Außerdem bestand dadurch die Möglichkeit,

das Regionalmanagement als Projektkoordination im formalen Bereich einzusetzen.

Die grundsätzliche Idee wurde von Beginn an unter Einbeziehung aller relevanten Partner entwickelt und auf den Weg gebracht. Die Umsetzung des Projektes zeigte dann auf, dass ein Mindestpool an Beteiligten für einen erfolgreichen Abschluss auch dringend erforderlich ist.

Wochenpost, 10.04.2019

Leaderregion AHL führt ein E-Carsharing ein - Start Anfang Mai

Wer schon immer mal mit einem Elektroauto fahren wollte, aber noch keine Gelegenheit fand, für den gibt es ab Anfang Mai in der Leaderregion AHL (Ahaus-Heek-Legden) ein perfektes Angebot. E-Carsharing ist ein auf zunächst zwei Jahre angelegtes Pilotprojekt der Leaderregion.

LEGDEN Die Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff (Heek) und Friedhelm Kleweken (Legden) sowie Hans-Georg Althoff, Erster Beigeordneter der Stadt Ahaus, stellten die Pläne gemeinsam mit Kooperationspartnern und den Verantwortlichen der Leaderregion jetzt vor. Während in Großstädten und Ballungszentren „normale“ Carsharing-Projekte schon länger laufen und sich etabliert haben, ist diese Art der Auto-Vermietung im ländlichen Raum eher wenig verbreitet. Dass es in diesem Fall sogar um Elektromobilität geht, macht das Projekt noch interessanter. „Wir werden mit Sicherheit genau beobachtet“, vermutet Ute Schwietering, die das Projekt für die Leaderregion AHL verantwortet.

Sechs Fahrzeuge wurden, ohne die Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln, angeschafft, namentlich zwei Smart EQ forfour, zwei VW e-Golf und zwei Nissan Leaf. Mit den drei Gemeinde- bzw. Stadtverwaltungen, den Stadtwerken Ahaus, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Borken (WFG) und der Autovermietung Althoff gibt es sechs sogenannte Ankermieter, bei denen die Fahrzeuge abgestellt sind und die über die notwendige Ladeinfrastruktur verfügen. In den Verwaltungen werden sie tatsächlich auch als Dienstfahrzeuge genutzt und sind daher vorrangig am Wochenende zu mieten. An den anderen drei Standorten kann man die Fahrzeuge nach Verfügbarkeit mieten.

Verfügbarkeit ist ein gutes Stichwort: Der gesamte Mietprozess funktioniert, nachdem man sich einmal am PC registriert hat und einmal an einem der sechs Standorte mit Führerschein und Personalausweis vorstellig geworden ist, komplett über eine App. Die zeigt an, an welchem Standort ein Fahrzeug verfügbar ist und ab wann es für welchen Zeitraum verfügbar ist. Denn, und das ist einer der zentralen Unterschiede zum herkömmlichen Carsharing, Elektroautos müssen nach einer gewissen Fahrzeit/Strecke per Kabel geladen werden. Daher werden Zeitfenster in die Miet-App eingepflegt, in denen der Ladevorgang passieren kann.

Da man dafür aber eine Ladesäule benötigt, gibt es einen weiteren Unterschied zum normalen Carsharing, denn die Fahrzeuge müssen immer am Standort abgeholt werden, wo sie auch abgeholt wurden. Dazu gibt es aber auch schon zu diesem frühen Projektzeitpunkt Überlegungen, wie man das nach erfolgter Pilotphase optimieren kann.

Die Kosten, die auf die Mieter der Fahrzeuge zukommen, sind noch nicht abschließend geklärt, werden sich aber in einem moderaten Rahmen abspielen. Die Überlegungen gehen in die Richtung, eine Pauschale für den Ladestrom, der überwiegend aus regenerativen Energien gewonnen wird, zu erheben. Bis zum offiziellen Start des Projektes für die Öffentlichkeit wird es sowohl Links zu den Apps und zum Registrierungsportal sowie Transparenz bezüglich der Preise geben.

Die Spitzen der beteiligten Verwaltungen äußerten sich durchweg positiv und gespannt. „So ein Carsharing-Projekt ist im ländlichen Raum besonders interessant, wenn man es als Ergänzung zum ÖPNV sieht“, brachte es Heeks Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff auf den Punkt. Ingo Trawinski von der WFG stellte neben dem wirtschaftlichen Faktor auch noch einmal den Klimaschutz-Faktor heraus. „Etwa ein Drittel der CO₂-Belastung in der Luft entsteht durch Mobilität. Bei vielen Menschen hat in den letzten Jahren in dieser Hinsicht ein Umdenken eingesetzt. Vielfach sind Fahrzeuge mehr ‚Stehzeuge‘, und auch aus diesem Grund wird sich die Mobilität ändern, auch im ländlichen Raum. Carsharing-Angebote sind da ein probates Mittel.“

Das E-Carsharing der Leaderregion AHL ist ein niederschwelliges Angebot, das auch Hemmschwellen gegenüber der Elektromobilität abbauen soll. Mieten kann die Fahrzeuge jeder, der die Registrierung abgeschlossen hat. Ein Wohnsitz in einer der drei AHL-Kommunen ist nicht erforderlich. SAS

• www.leader-ahl.de



Projektkoordinatorin Ute Schwietering feilt noch an den letzten Schwierigkeiten mit dem Buchungssystem, ehe das E-Carsharing in Ahaus, Heek und Legden dann Anfang Mai startet.

Anforderungen an Projekt und Partner

Mit dem Projekt zum E-Carsharing betrat der LEADER-Verein Neuland: Auch wenn vereinzelt in den Kommunen bereits vorher Elektroautos zum Einsatz kamen und auch das Teilen von Dienstfahrzeugen dort im Prinzip bereits praktiziert wurde, war schnell klar, dass das angestrebte Vorhaben, Elektroautos zur frei koordinierbaren Entleiherung durch die Öffentlichkeit, fachlichen wie konzeptionellen Input von mehreren Seiten benötigt.

Dabei musste zunächst definiert werden, welche Bausteine das Vorhaben berührt und welche Instanzen für fachlichen und begleitenden Input hierbei nötig würden. Zuerst war klar: Ein Carsharing-Projekt benötigt vor allem Fahrzeuge – in ausreichender Stückzahl. Da die Anschaffung von gleich mehreren Elektroautos von vornherein als Fördergegenstand ausschied und auch nicht als ungeforderte Investition von den Kommunen in Frage kam, wurde schnell deutlich, dass hierfür ein externer Partner ins Boot geholt werden müsste. Hier wäre es ggf. denkbar gewesen, direkt mit Herstellern ins Gespräch zu kommen; in AHL entschied man sich hingegen, mit einem etablierten Autoverleiher zusammen zu arbeiten, der entweder über einen entsprechenden Fahrzeugpool verfügt, der ins Projekt eingebunden werden kann, oder der aber bereit wäre, entsprechende Fahrzeuge für diesen speziellen Zweck anzuschaffen, z.B. über ein Leasing für die Dauer der Projektlaufzeit.

E-Fahrzeuge zum Verleih können darüber hinaus nur dann einer interessierten Öffentlichkeit angeboten werden, wenn für diese gewährleistet ist, dass sie im Bedarfsfall voll geladen bereitstehen. Die Standorte der Fahrzeuge müssen also entweder entsprechend derart gewählt werden, dass eine vorhandene Ladeinfrastruktur vorhanden ist, oder es müssten im Projektkontext an als sinnvoll erachteten Standorten neue Ladesäulen installiert werden. Aufgrund der Rahmenbedingungen in AHL entschied sich der LEADER-Verein für die erste Lösung (gute Standorte mit Säulen vorhanden, Aufwand/Mehrkosten für neue Ladesäulen wurde vermieden). Da der Strom für die Elektroautos in der Region über die Stadtwerke aus Ahaus bereit-

gestellt wird, waren die Stadtwerke hier gesetzter Projektpartner.

Das Thema „Abrechnung“ sollte ebenfalls über einzubindende Partner geplant werden – der LEADER-Verein an sich, darin war man sich einig, würde dies nicht leisten können. Ideal wäre ein Partner, der über Strukturen und Erfahrungen in dieser Hinsicht verfügen würde. Hier bot sich nach einigen Gesprächen die, aus anderen Gründen ohnehin als Partner eingeplante, Stadtwerke Ahaus GmbH an. Für die Gesamtkoordination des Projektes wurde ein nicht unerheblicher Aufwand erwartet: Schließlich muss ein derartiges System, wie es das Projekt versuchen wollte in der Region zu installieren, nicht



Projektmarketing am Mantelssonntag in Ahaus 2019 in Kooperation mit der Stadtwerke Ahaus GmbH

nur gut vorbereitet, sondern dauerhaft begleitet werden. Zwar konnte das Regionalmanagement die formale Betreuung des Projekts gewährleisten, für alle anderen anfallenden Arbeiten, u.a. die Projektinitialisierung durch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, die Kundenbetreuung und das zu erwartende Troubleshooting, würde man ohne zusätzliche personelle Ressourcen nicht hinkommen. Daher war der Kern der Förderung, wie oben beschrieben, eine Personalstelle. Diese sollte nicht zu knapp kalkuliert werden, da besonders in der Anfangsphase des Projektes hier ein erheblicher Arbeitsaufwand nötig wurde, der v.a. an den technischen Unzulänglichkeiten lag und nicht selten Einsatz in Randzeiten und am Wochenende erforderte (vgl. Kap. 5).

Konkrete Partner im Projekt eCarsharing AHL

In der Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden waren folgende Partner in die Projektumsetzung eingebunden:

- die drei Kommunen Ahaus, Heek und Legden
- die Stadtwerke Ahaus GmbH
- die Wirtschaftsförderung des Kreis Borken mit Standort in Ahaus
- die Autovermietung Althoff aus Ahaus

Bei allen Partnern wurden Standorte für die Elektro-Fahrzeuge eingerichtet: bei den Kommunen zunächst an den Rathäusern, bei den Stadtwerken und der Wirtschaftsförderung jeweils auf den Parkplatzflächen der Betriebe und bei der Autovermietung auf deren Hof.

Eine finanzielle Beteiligung der Kommunen, der Stadtwerke und der Wirtschaftsförderung erfolgte über einen Ankermietervertrag mit der Autovermietung, die so in der Lage war, die benötigten



Drei der Fahrzeugtypen des Projekts

Elektrofahrzeuge zu leasen und für die Dauer von zwei Jahren die dafür entstehenden Kosten aufzubringen. Hintergrund dieser Ankermieterverträge war der nicht absehbare Erfolg des Projektes: Sollten sich nur wenige Nutzer für das E-Carsharing interessieren, wären die Einnahmen durch Leihgebühren bei weitem nicht ausreichend, um die Kosten für das Fahrzeugleasing zu kompensieren – ein unternehmerisches Risiko also, das für die Autovermietung nicht tragbar gewesen wäre. Durch die Ankermieter-Regelung wurden der Autovermietung hingegen klar kalkulierbare Einkünfte generiert, die zur zumindest teilweisen Kostendeckung der angeschafften Elektroautos eingesetzt werden konnten.

Wochenpost, 10.04.2019



Inmitten der westmünsterländischen Parklandschaft vor dem Asbecker Torhaus stellten die Verantwortlichen das E-Carsharing-Projekt der Leaderregion AHL vor (v.l.): Franz-Josef Weilinghoff (Bürgermeister Heek), Dominik Olbrich (Regionalmanagement), Ingo Trawinski (WFG), Linda Münstermann, Karl-Heinz Siekhaus (beide Stadtwerke), Friedhelm Kleweken (Bürgermeister Legden), Hans-Georg Althoff (Erster Beigeordneter Stadt Ahaus), Gerhard Althoff (Autovermietung Althoff) und Ute Schwietering (Projektkoordinatorin).
Fotos: Asmuß

3. Projektplanung

Die Projektpartner bereiteten in zahlreichen Vorbereitungstreffen die Antragstellung für das LEADER-Projekt vor. Dabei standen weniger formale Fragen der Förderung im Vordergrund, sondern v.a. inhaltliche Aspekte: Wie kann ein erfolgreiches Modell zum E-Carsharing in der Region aussehen? Welche Dinge gilt es zu berücksichtigen bezüglich des Entleihvorganges? Welche technischen Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden?

Für das Projekt wurden dabei folgende Grundparameter für das Projekt definiert:

1. Die erforderlichen Fahrzeuge werden von der in Ahaus ansässigen Autovermietung für die Dauer der Projektlaufzeit im Leasing angeschafft und dem Projekt zur Verfügung gestellt. Sie gehören also dem Autovermieter. Die Fahrzeuge sollen in einheitlichem Look gestaltet werden durch eine entsprechende Foliierung, die von der LAG organisiert und bei einer örtlichen Agentur beauftragt wird.

2. Die fünf Kooperationspartner – also die drei Kommunen, die Stadtwerke und die Wirtschaftsförderung – stellen jeweils mindestens ein Elektroauto als Ankermieter an Ihrem Standort der Öffentlichkeit zur Verfügung. Als Ankermieter können sie individuelle Zeiten definieren, zu denen sie die Fahrzeuge selbst benötigen. Zu diesen sog. Blockzeiten kann die Öffentlichkeit die Fahrzeuge nicht

nutzen. In allen anderen Zeiträumen kann jede interessierte Person die im Projekt eingebundenen Fahrzeuge mieten.

3. Die Fahrzeugausleihe findet stationsbasiert statt. Dies bedeutet für die NutzerInnen, dass die Fahrzeuge nach der Ausleihe wieder an den Standort zurückgebracht werden müssen,

wo sie auch ausgeliehen wurden. Eine andere Lösung erscheint aufgrund des koordinativen Mehraufwandes für eine sog. free-floating-Ausleihe nicht möglich.

4. Für den Zeitraum des Förderprojekts wird der Strom aus erneuerbaren Energien der Region von der Stadtwerke Ahaus GmbH kostenlos zur Verfügung gestellt.

5. Die Miete der Fahrzeuge für Interessierte erfolgt online, basierend auf einer entsprechenden App, die v.a. über Smartphones zu nutzen ist.

6. Die Steuerung der Mieten durch die NutzerInnen erfolgt durch die Interaktion zwischen Fahrzeug und dem Smartphone der NutzerInnen. Ein Schlüssel wird im Idealfall nicht benötigt. Über eine spezielle App kann ein Fahrzeug zu einem bestimmten Termin reserviert werden. Zum Zeitpunkt der Reservierung werden über diese App die Miete gestartet und die Türen geöffnet. Danach ist



das Ladekabel entriegelt und kann von Fahrzeug und Ladesäule abgezogen werden. Am Ende der Fahrt soll das Ladekabel unbedingt wieder angesteckt werden, damit nachfolgende NutzerInnen wieder einen vollen Akku haben. Die anfallenden Mietkosten sollen in bestimmten Abständen vom Konto der KundInnen eingezogen werden, hierfür müssen entsprechende Berechtigungen generiert werden (Sepa-Lastschriftmandat o.ä.).

Folgende einfach gehaltenen Staffellungen für die Entleihpreise sollen angeboten werden:

- **Mietzeit bis zu 6 Stunden: 13,- €**
- **Mietzeit bis zu 12 Stunden: 22,- €**
- **Mietzeit bis zu 24 Stunden: 30,- €**
- **Miete im Nachttarif (22 bis 6 Uhr): 15,- €**

Hierbei soll zwischen den Fahrzeugtypen preislich kein Unterschied gemacht werden. Der Preis

soll alle Kosten enthalten, inkl. Strom und Versicherungen.

7. Eine automatisierte Abrechnung erscheint im Projekt nach ersten Überlegungen technisch nicht realisierbar zu sein. Die Abrechnung erfolgt daher über die Stadtwerke Ahaus. Dort bestehen personelle Kapazitäten, um die erfassten Fahrten in anfallende Rechnungsbeträge zu konvertieren, die nötigen Rechnungen händisch zu erstellen und an die entsprechenden NutzerInnen weiterzuleiten. Die Abrechnungen erfolgen monatlich über ein Sepa-Lastschriftmandat.

8. Das Projekt soll möglichst öffentlich beworben werden. Dazu sollen umfangreiche Marketing- und Publicitätsmaßnahmen erfolgen, u.a. die Folierung der Fahrzeuge im einheitlichen Design, die Erstellung verschiedener Projektinformationsflyer zur Verteilung im öffentlichen Raum, durch Anzeigen in der regionalen Printpresse, durch eigens produzierte Radiospots für das Lokalradio sowie durch verschiedene werbewirksame Giveaways.



Drei Modelle des Projektportfolios vor dem Rathaus in Legden

4. Projektumsetzung: Erfolge und Hemmnisse

Der Förderantrag für das Projekt „E-Carsharing AHL“ wurde im Oktober 2018 bei der Bezirksregierung Münster eingereicht und im April 2019 von dort bewilligt. Durch die Bewilligung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns konnte das Projekt aber bereits früher starten: Mit Vorarbeiten wurde im März 2019 begonnen. Der Startschuss in der Öffentlichkeit erfolgte Anfang Juni 2019. Die Projektumsetzung lief bis Mai 2021. Dabei wurden im Projektverlauf mehrere Änderungen im Finanz- und Sachplan erforderlich, die den Erfahrungen während der Umsetzung geschuldet waren. Denn wie einem derart experimentellen Projekt durchaus üblich, konnten nicht sämtliche Eventualitäten zum Zeitpunkt der Antragstellung vollständig vorausgesehen werden. Nachfolgend werden daher ursprüngliche Projektplanung und tatsächliche Umsetzung in der Projektrealität gegenübergestellt.

Die in der Projektplanung bestimmten Parameter (vgl. Kap. 3) wurden wie folgt umgesetzt:

1. Die Autovermietung Althoff stellte zum Projektstart zunächst sechs Fahrzeuge zur Verfügung: Zwei Nissan Leaf, zwei eGolf von VW und zwei Smart forFour. Im Laufe der Projektumsetzung wurde ein Smart aus dem System genommen: Dieser Fahrzeugtyp stellte sich im Laufe des Projekts als nicht optimal heraus, da die Reichweite, mit 120 km bei optimalen Bedingungen angegeben, in der Realität deutlich geringer ausfiel und deshalb in den Wintermonaten nur für innerstädtischen Erledigungen nutzbar war. Als Ersatz entschieden sich die Projektpartner für einen Renault Zoe. Anfang 2020 wurde das System um ein siebtes Fahrzeug ergänzt, einen BMW i3. Mit Ausnahme des Smart wurden alle Fahrzeugtypen gut von den Kunden angenommen, wenn auch bei allen Reichweitenangaben der Hersteller deutliche Abstriche gemacht werden mussten. Hier sehen die Projektpartner noch deutliches Verbesserungspotenzial sowohl in der absoluten Reichweitenberechnung, als auch in den dynamischen Berechnungen während der Fahrten.

Unterschätzt wurde auch, dass es während der Mieten gelegentlich zu Schäden an den Fahrzeugen kam, die meist nicht rückverfolgt werden

konnten und dann zu finanziellen Lasten der Projektpartner gingen. Dies ist ein in vielen Erfahrungsberichten erwähntes Problem des Carsharings. Im Gegensatz zu einer Autovermietung, die alle Fahrzeuge bei der Rückgabe auf Schäden überprüfen kann, muss sich beim Carsharing auf die Kontrolle und Mitteilung des nächsten Kunden verlassen werden. Wichtig wäre es daher gewesen, bereits bei der Projektplanung Gelder zur Begleichung dieser Schäden einzuplanen.

Weitere Kosten, die bei der Planung der E-Carsharing-Projekts nicht vorhergesehen werden konnten, waren gefahrene Überkilometer bei einigen besonders häufig genutzten Fahrzeugen. Hierbei brachte auch ein Standortwechsel der Fahrzeuge nicht die nötige Reduktion der im Leasingvertrag festgelegten Kilometer. Auch dies wirkte sich schlussendlich zu Lasten der Projektpartner aus.

Die Fahrzeuge – bis auf eine Ausnahme allesamt weiß – erhielten eine Folierung im Projektdesign inklusive Förderhinweis. Somit waren sie im Straßenbild ein echter „Hingucker“ und fielen, auch wegen der Farbgebung, sofort ins Auge. Immer wieder konnten genutzte Fahrzeuge im alltäglichen Straßenverkehr entdeckt werden. Zum Projektende wurde die Folierung an den geleasten Fahrzeugen wieder entfernt.

2. Die Ankermietten wurden wie folgt umgesetzt: Die fünf Partner verpflichteten sich für die Projektlaufzeit zur Nutzung der Fahrzeuge für einen speziellen Wochenstundensatz und zahlten dafür eine Nutzungspauschale an die Autovermietung. Innerhalb dieser Wochenstunden hatten die Ankermieter vorrangigen Zugriff auf die Fahrzeuge, sie konnten in den vereinbarten Zeiten nicht von Dritten angemietet werden. Vor allem für die Kommunen konnten somit „Dienstfahrzeuge“ während der Kernzeiten der behördlichen Arbeitsabläufe vorgehalten werden. Die Ausnutzung dieser Vereinbarungen wurde von den Partnern allerdings unterschiedlich ausgenutzt: Während in einer Kommune der dortige Wagen tatsächlich nur nach 17 Uhr und am Wochenende offen im System entleihbar war und ansonsten kommunal genutzt wurde, verzichteten andere Partner auf die vereinbarte Vorrang-

Nutzung ihrer Anker-Fahrzeuge zugunsten deutlich großzügigerer Zeitfenster für den öffentlichen Verleih. Diese Entscheidung wurde aber bewusst den Partnern völlig freigestellt. Befürchtungen, dass die Ausleihe nur außerhalb dieser Blockzeiten wenig attraktiv für interessierte NutzerInnen sein könnte, bewahrheiteten sich nur in geringem Maße. Hierbei ist vor allem der Standort Legden zu nennen, wo die Nutzungszahlen insgesamt recht gering ausfielen, was sicherlich auch den reduzierten Zeiten der Verfügbarkeit des dortigen Fahrzeugs geschuldet war. Ansonsten verzeichnete das Projekt gute Zugriffszahlen an den Standorten, an denen die Blockzeiten der Ankermieter deutlich reduziert ausfielen bzw. in manchen Fällen von diesen Blockzeiten keinerlei Gebrauch gemacht wurde.

3. Tatsächlich wurde die stationsbasierte Lösung wie geplant angewendet und scheint rückblickend auch für die NutzerInnen keine bemerkenswerte Hürde dargestellt zu haben. Gespräche mit Experten im Bereich Carsharing haben zudem ergeben, dass die logistischen Herausforderungen für eine frei wählbare free-floating-Ausleihe der Fahrzeuge enorm sind und in der Regel kontinuierlichen Personalbedarf für Fahrzeugverteilung und -rückführung bedeuten, die zudem auch immer händisch im Verleihsystem angepasst werden muss (Eingabe der aktuellen Standortdaten der jeweiligen Fahrzeuge etc.). Die im Projekt zunächst geplanten sechs Standorte wurden im Laufe der Umsetzung auf sieben erweitert, die den Standorten zugeordneten Fahrzeugtypen wurden außerdem gelegentlich gewechselt, um verschiedene Typen verschiedenen NutzerInnen zur Verfügung stellen zu können. Folgende Standorte wurden im Projekt angeboten:

> **Rathaus Ahaus,**
Am Schlossgraben 2, 48683 Ahaus

> **Stadtwerke Ahaus GmbH,**
Hoher Weg 2, 48683 Ahaus

> **Wirtschaftsförderungsgesellschaft**
Kreis Borken,
Erhardstraße 11, 48683 Ahaus

> **Althoff Autovermietung,**
Ridderstraße 15, 48683 Ahaus

4. Die Stadtwerke als Partner konnten die Erfüllung des Parameters Strom gewährleisten und somit einen Beitrag nicht nur zur Wertschöpfung, sondern auch zur ökologischen und klimatischen Bilanz innerhalb der Region beitragen. Die kostenlose Bereitstellung des Stroms war aufgrund der im Projekt erwarteten und auch tatsächlich angefallenen absehbaren Fahrleistungen durch die NutzerInnen wirtschaftlich möglich. Für einen kommerziellen Betrieb hingegen würden hier natürlich reale Mehrkosten für die NutzerInnen entstehen.

5. Für die technische Umsetzung des Projektes wurde einerseits die technische Aufrüstung der ins System zu bringenden Fahrzeuge durch den Einbau von sog. Telematik-Boxen und RFID-Kartenlesern erforderlich, andererseits das eigent-



Infolyer

Auto testen!

Elektromobilität für die
Region Ahaus – Heek – Legden



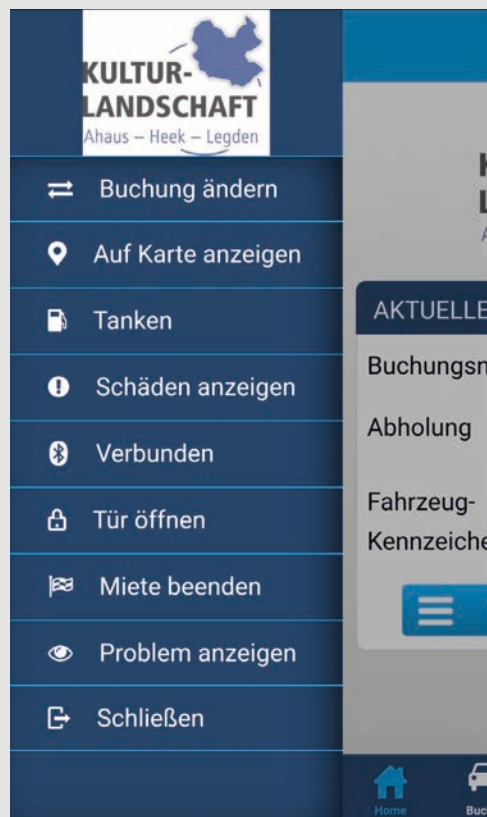
liche digitale Verleihsystem. Die Telematik-Boxen dienten der Kommunikation zwischen einer eigens entwickelten Smartphone-App der KundInnen (vgl. Kap. 5) und dem Mietfahrzeug. Mietstart und -ende wurden so per App geregelt.

Dafür war eine stabile Internetverbindung notwendig, da hierbei u.a. die Koordinaten der Standorte geprüft werden mussten. Die weiteren Interaktionen zwischen Kunden-App und Telematik, z.B. Türen öffnen und schließen, fanden über Bluetooth statt. Die Fahrzeuge verfügten überwiegend über einen Start-/Stopknopf (keyless go), über den das Fahrzeug gestartet wurde. Ein Schlüssel war nicht notwendig. Sobald die Türen geöffnet waren, konnte das Ladekabel an Fahrzeug und Ladesäulen abgezogen werden. Dieses sollte immer im Kofferraum verstaut werden, damit das Fahrzeug bei längeren Strecken ggf. geladen werden konnte. In der App gab es zusätzlich die Möglichkeit, Schäden (eigene oder entdeckte) zu erfassen.

Die Projektpartner wünschten sich für die Dienstfahrten ihrer Mitarbeiter, dass nicht jeder einzelne Mitarbeiter sein privates Smartphone für die Ausleihe nutzen musste. Dies wurde durch den Einbau der RFID-Kartenleser gelöst. Über diese Hardware an der Frontscheibe wurden per Chipkarte im EC-Kartenformat allein durch das Vorhalten an den RFID-Kartenlesern die Miete gestartet und beendet sowie die Türen geöffnet und geschlossen. Auch hier war kein Autoschlüssel nötig.

Für die Entleiher durch die NutzerInnen wurden verschiedene Bausteine nötig: Im Hintergrund eine Software für das Backend, für Registrierung und Login ein entsprechendes Kundenportal im Internet und für den eigentlichen Verleih eine Smartphone-App. Hierfür wurde, jenseits der Projektförderung, eine Softwarelösung eines Unternehmens genutzt, das bereits viel Erfahrung in der Entwicklung von Softwarelösungen für Autovermietungen hatte. Die Komponenten für das Carsharing konnten in den zwei Jahren Laufzeit so weit fortentwickelt werden, dass anfängliche Hürden und Probleme (vgl. Kap. 5) mit der Zeit überwiegend abgestellt werden konnten. Sämtliche technischen Aspekte waren nicht Gegenstand der LEADER-Förderung.

6. Für Interessenten, die an dem Projekt teilnehmen und ein Fahrzeug leihen wollten, gab es ein klar definiertes Verfahren zur Anmeldung. Über ein Internetportal konnten sich die potenziellen Nutzer mit ihren persönlichen Daten registrieren. Diese Daten wurden nach der Registrierung in einer Backendsoftware gespeichert und mussten durch die NutzerInnen einmalig verifiziert werden. Dazu mussten die NutzerInnen bei einem der Kooperationspartner eine Ausweis- und Führerscheinkontrolle durchführen lassen. Die Projektgruppe



Mögliche Interaktionen in der Smartphone-App

war zunächst skeptisch, ob diese Hürde nicht zu hoch gelegt war und viele Interessenten abschrecken würde. Doch die Anzahl der Verifizierungsstellen – genutzt werden konnten entweder die Stellen bei den Bürgerbüros der drei Kommunen, bei der Stadtwerke Ahaus GmbH, der Wirtschaftsförderung oder der Althoff Autovermietung – war offenbar ausreichend und wurde von den meisten Interessenten akzeptiert.

Nach der erfolgreichen Verifizierung wurden die NutzerInnen durch die Projektleitung freigeschaltet und konnten direkt mit der ersten Fahrt beginnen. Über die Smartphone-App konnten die FahrerInnen zur gewünschten Zeit die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge reservieren. Alle Reservierungen wurden im Backend disponiert. Zur Mietzeit übernahm die Smartphone-App die Kommunikation zwischen der in die Fahrzeuge eingebauten Telematikeinheit und den KundInnenen. Per App wurden die Mieten gestartet und beendet und die Türen geöffnet und geschlossen. Schlüssel wurden nicht benötigt.

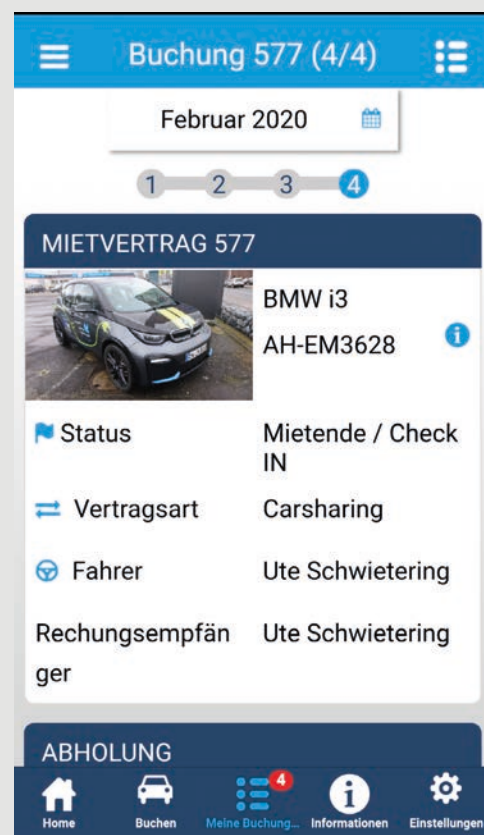
Durch spezielle Ladekabel, die mit einem elektronischen Chip versehen waren, konnten die Fahrzeuge an allen Ladesäulen der Stadtwerke Ahaus und zusätzlich an allen Ladesäulen, die von der Firma Innogy betrieben wurden, kostenlos Strom tanken. Somit war gewährleistet, dass auch weitere Strecken ohne zusätzliche Stromkosten erfolgen konnten.

Die zu Projektbeginn festgesetzten Miettarife wurden nach etwa der Hälfte der Projektlaufzeit überdacht. Im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und das Fortbestehen des Projekts nach der Förderlaufzeit sollte überprüft werden, ob sich eine Erhöhung der Preise signifikant auf die Anzahl der Mieten auswirken würden. Auch der Einsatz neuer und attraktiverer Fahrzeugtypen (BMW i3) machte eine Preisan-

passung notwendig. Damit einhergehend wurden auch unterschiedliche Preise für die verschiedenen Modelle definiert. Hiermit wurde auch eine bessere Auslastung von weniger attraktiven Standorten und Modellen erhofft. Folgende Tarife wurden dabei festgelegt:

Diese moderate Anpassung der Tarife wurde von den KundInnen ausnahmslos akzeptiert. Der Einsatz neuer Fahrzeugmodelle wurde zudem als sehr positiv bewertet.

7. Die Abrechnung erfolgte wie geplant über die Stadtwerke Ahaus GmbH. Über ein von den KundInnen erteiltes Sepa-Lastschriftmandat fand monatli-



Buchungsübersicht in der Smartphone-App

che die Abrechnung der jeweils im Vormonat stattgefundenen Mieten statt. Die Rechnungen wurden

	Smart EQ	VW eGolf, Nissan Leaf, Renault Zoe, BMW i3
Mietzeit bis zu 6 Stunden:	13,- €	18,-€
Mietzeit bis zu 12 Stunden:	22,- €	25,-€
Mietzeit bis zu 24 Stunden:	30,- €	32,-€
Miete im Nachttarif (22 bis 6 Uhr):	15,- €	15,-€

über die Backendsoftware für die KundInnen erstellt und per E-Mail an diese verschickt. Aus dieser Backendsoftware konnte zusätzlich eine Liste der einzuziehenden Beträge für die Stadtwerke Ahaus GmbH exportiert werden. Die Stadtwerke Ahaus GmbH übernahm das Einzugsverfahren der Beträge. Das Verfahren erwies sich in der Praxis allerdings als etwas träge. Nicht beglichene Rechnungen wurden dadurch meist erst im Folgemonat durch Rücklastschriften der Banken entdeckt. Bis dahin waren einige KundInnen bereits viele Kilometer gefahren, offensichtlich ohne für eine Kontodeckung sorgen zu wollen. Diese wenigen Kunden bereiteten viel manuellen Arbeitsaufwand für die Stadtwerke und die Projektleitung, da langwierige Verfahren über Inkassounternehmen die Folge waren.

Insgesamt ist das Abrechnungsverfahren innerhalb der Projektlaufzeit auch von Seiten der KundInnen als zu unflexibel beschrieben worden. Gerne wären zwischenzeitlich auch von der Projektgruppe andere Abrechnungsverfahren, z.B. per PayPal oder Kreditkarte, eingesetzt worden. Für eine komplette Verfahrensänderung war die Projektlaufzeit jedoch leider nicht ausreichend.

8. Die Projektpartner entschieden, zum Start des Projekts durch eine Auftaktveranstaltung, zu der die lokale Presse eingeladen war, in der Öffentlich-

keit zu werben. Zusätzlich wurde eine zunächst nicht ins Projekt eingeplante Internetseite unter der Domain www.ecar-ahl.de erstellt, die viele Fragen zum Start des Projekts und zur Teilnahme beantwortete sowie verschiedene Downloads für den Verleihvorgang bereitstellte. Weiterhin wurden Flyer mit Informationen zum Ablauf des Anmeldeprozesses, Preisen und Standorten der Mietstationen entworfen und gedruckt und u.a. auf Stadtfesten und anderen größeren Veranstaltungen verteilt, um das grundsätzliche Interesse der Bevölkerung zu wecken. Außerdem wurden im Laufe der weiteren Projektumsetzung immer wieder Pressemitteilungen veröffentlicht und die Fahrzeuge im Rahmen von regionalen (Groß-)Veranstaltungen an Infoständen präsentiert. Auch auf der LEADER-Vereinsseite unter www.leader-ahl.de und dem dazugehörigen Twitter-Account wurde die Werbetrommel kontinuierlich gerührt. Die ursprünglich angesetztten Projektkosten für den Bereich Publizität stellten sich aber schnell als zu hoch angesetzt heraus: Durch eine verlängerte Kick-Off-Phase, die von vielen nötigen Optimierungsbausteinen geprägt war, kam die geplante groß angelegte Werbeoffensive mit den Bausteinen Radiospots und Zeitungsanzeigen nicht zustande bzw. wurde als wenig zielführend erachtet und daher ersatzlos gestrichen. Auch auf die Produktion von Giveaways wurde im Projektverlauf verzichtet.

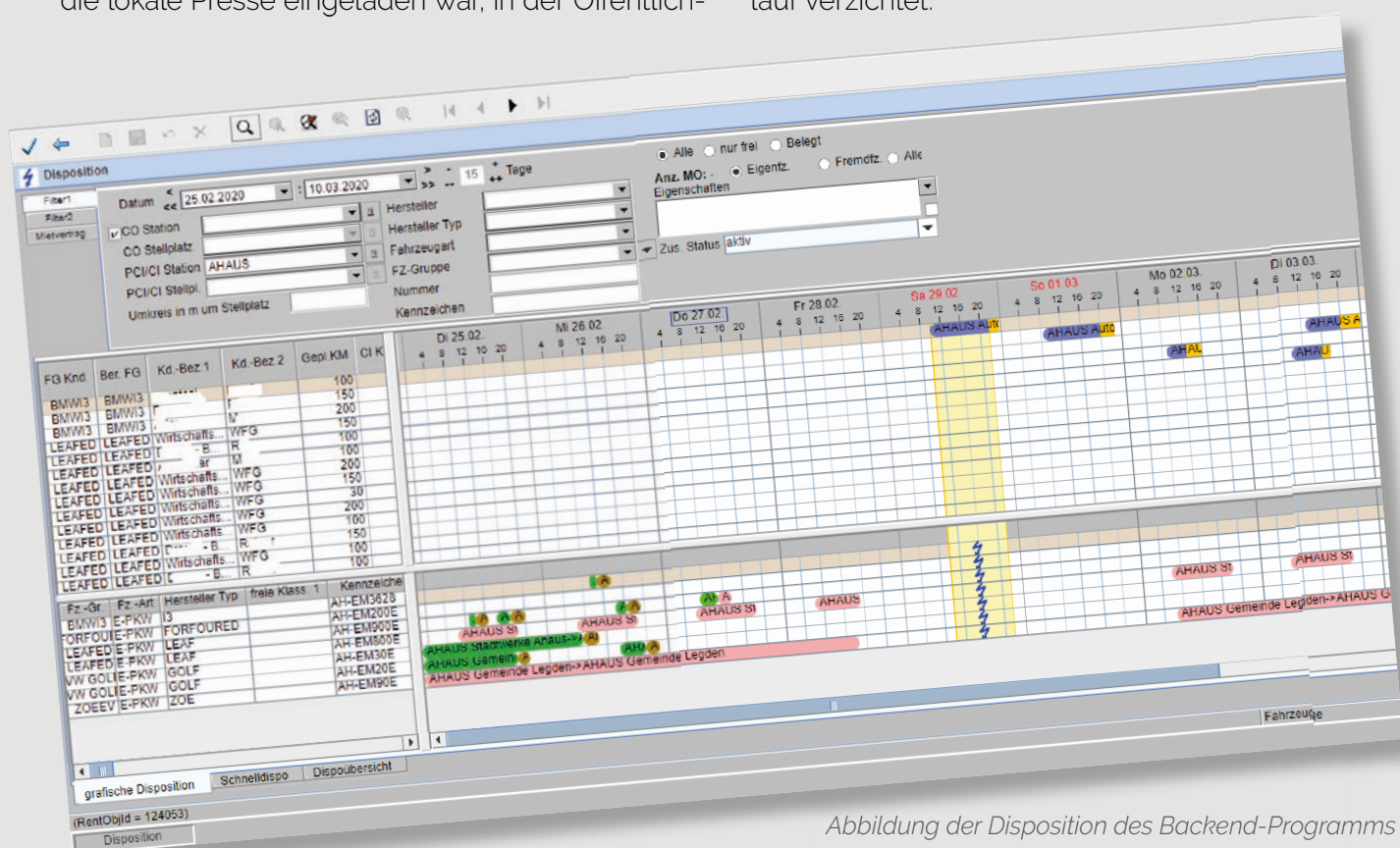


Abbildung der Disposition des Backend-Programms

5. Handlungsempfehlungen und Verstetigung

Nach zwei Jahren Projektlaufzeit haben die Projektpartner einige Erfahrungen gesammelt, die bei der Planung zukünftiger vergleichbarer Projekte auf jeden Fall berücksichtigt werden sollten. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgelistet.

➤ Planung ist alles! Das Aufgabenspektrum und die nötige Detailliertheit, um ein solch komplexes und von Beginn an öffentliches Projekt auf den Weg zu bringen, bedarf der gründlichen Vorüberlegung aller im Projekt erforderlichen Aspekte. Im vorliegenden Projektfall gab es gewisse Dinge, die im Projektteam zwar durchaus angedacht, aber nicht immer vollständig durchdacht wurden – auch weil nötige Zusatz-Expertise und Zeitkapazitäten vor der Antragstellung einfach nicht vorhanden waren.

Hierbei darf dringend empfohlen werden, die gedankliche Vorbereitungsphase zum einen zeitlich so großzügig zu gestalten, dass sämtliche Projektaspekte in Ruhe geplant werden können und zum anderen sofern möglich bereits in dieser Vorbereitungszeit externes Fachwissen einzubinden, wenn nötig auch entgeltlich.

➤ Vor allem sollte dabei darauf geachtet werden, sämtliche – häufig versteckten! – Projektkosten offenzulegen. Auch wenn im vorliegenden Projektfall die Fahrzeuge an sich nicht Fördergegenstand sein sollten, hätten andere Kosten, die mit der technischen Systematik des Projektes zusammenhängen, bei intensiverer Vorplanung in die Kostenkalkulation mit einbezogen werden können und wären möglicherweise auch förderfähig gewesen: Zum Beispiel Kosten für die Anschaffung und den Einbau der Telematikeinheiten, für Abrechnungssysteme, für Versicherungen etc.

Auch nicht vergessen werden dürfen nachgelagerte Kosten, die ggf. zum Projektende entstehen: Für die geleasteten Fahrzeuge wurden z.B. Folierungen zu Beginn eingeplant, nicht aber die kostenpflichtige Entfernung dieser Folien mit Projektlaufzeitende. In die Projektkostenplanung sollten daher auch unbedingt alle Kosten für den Rückbau in den Originalzustand, aber auch für kontinuierliche Wartung, TÜV und Reparaturen berücksichtigt werden.

➤ Ein hochwertiger Support, der jederzeit telefonisch zu erreichen ist, ist unabdingbar. Die Erreichbarkeit eines Notdienstes sollte bei einem seriösen Projekt 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche vorhanden sein. Es treten immer wieder technische Probleme auf, die der Kunde nicht alleine lösen kann, sei er noch so technikaffin. Und gerade Projektneuanfänger benötigen oft zusätzliche Unterstützung mit App und Fahrzeug bei den ersten Fahrten. Gerade zu Beginn des Projekts wurde die Projektleitung häufig mit technischen Problemen konfrontiert: Mieten konnten nicht gestartet, Türen nicht geöffnet werden, unterwegs sprang das Fahrzeug nicht mehr an etc. Zum Teil waren es Missverständnisse oder unzureichende Erfahrung auf allen Seiten, um die technischen Zusammenhänge zwischen Telematikeinheit, Internetverbindung, Smartphone-App und Fahrzeug vollends durchschauen zu können.

Der Supportdienstleister sollte sich daher sehr gut mit den Technikabläufen, der Software und den Standardproblemen (z.B. Wegfahrsperre, keine Bluetoothverbindung) auskennen. Im vorliegenden Projekt der LEADER-Region musste diese Rolle in weiten Teilen auch zunächst die Projektkoordinatorin übernehmen, was zu zahlreichen Überstunden und häufigem Einsatz jenseits von Kernarbeitszeiten (abends, am Wochenende) führte. Auch die eingebundene Autovermietung musste hier immer wieder aushelfen. Für künftige Projekte sollten hier klare Zuständigkeiten und damit verbundene, erwartbare Kosten definiert und eingeplant werden.

➤ Das Abrechnungsverfahren, im LEADER-Projekt ausschließlich über Sepa-Lastschriftverfahren möglich, sollte für vergleichbare Projekte von Beginn an flexibler gestaltet werden und optimalerweise in kürzeren Abständen erfolgen. Es wäre nach Feedback der KundInnen wünschenswert gewesen, aus mehreren etablierten Bezahlverfahren, wie PayPal oder Bezahlung per Kreditkarte, auswählen zu können. Dies würde auch weniger händische Arbeit für ins Projekt eingebundene Partner bedeuten. Die Abrechnungen sollten zudem in möglichst kurzen Abständen (z.B. alle 14 Tage) erfolgen, da dadurch „Zechprellern“ schneller entgegengewirkt werden kann: Im vorliegen-

den Projekt gab es mehrere NutzerInnen, die auf Rechnungen nicht reagiert haben und deren fällige Mietbeträge nie beglichen wurden. Alternativ könnten auch Vorkasse-Systeme geprüft werden und ggf. zum Einsatz kommen.

➤ Die für ein Projekt dieser Art favorisierte Software (App) sollte vorab auf Herz und Nieren getestet und verstanden worden sein. Die verwendete Kundensoftware der Firma Remoso wurde im E-Carsharing-Projekt oft als zu kompliziert und zeitweise unzuverlässig beschrieben. Viele der oben beschriebenen Schwierigkeiten gingen auf technische Mängel zurück, auch mehrere Troubleshooting-Treffen mit den Herstellern führten nicht immer umgehend zu Lösungen.

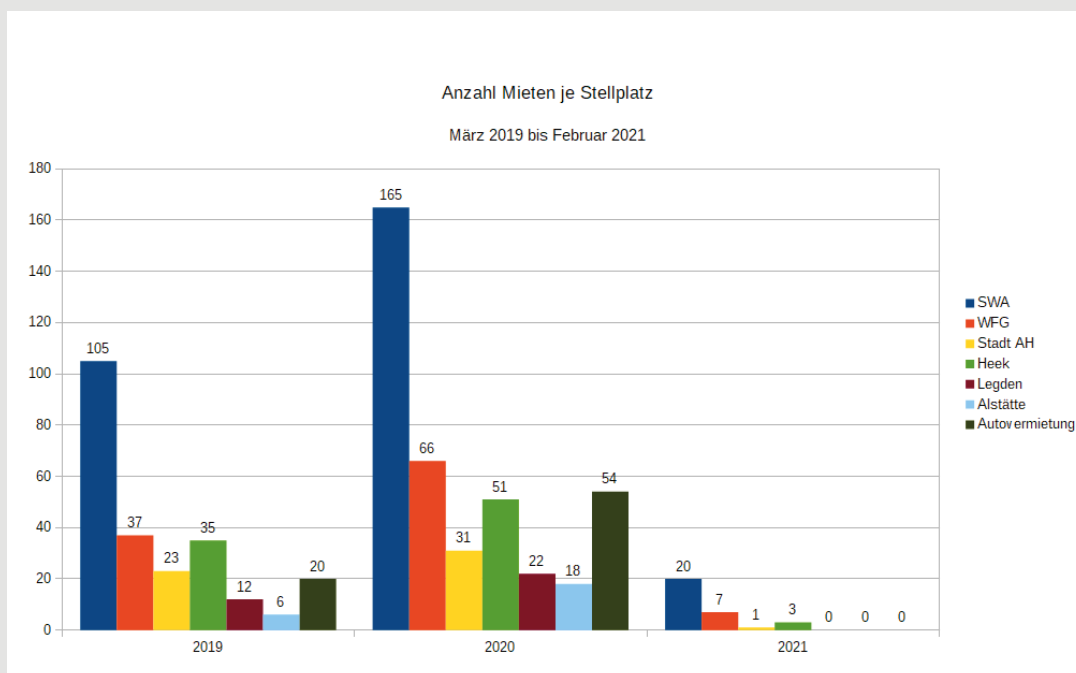
Es sollte daher vor öffentlichem Projektbeginn genügend Zeit zum Testen der Software eingeplant werden und entsprechende Testphasen mit den Anbietern sollten ohne finanzielle Verpflichtungen verabredet werden. Optimal wäre auch der Test von verschiedenen Softwareanbietern, um sich für die für das geplante Projekt am besten geeignete Software entscheiden zu können.

Auch wenn im E-Carsharing-Projekt der Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden die geschilderten Erfahrungen phasenweise zu angespannten Nerven führten, waren sie dennoch auch wertvolles Lehrgeld und ständige Motivation zur Optimierung der Systematik. Und diese wurde kontinuierlich vorangetrieben: Nach einer zum Teil holprigen Startphase konnten grundlegende Probleme technischer und struktureller Art behoben werden und der Zuspruch von allen Seiten wuchs rasch. Neue KundInnen konnten gewonnen und weitere Fahrzeuge und

Standorte in das Projekt aufgenommen werden – das Projekt wuchs stetig und wurde zunehmend erfolgreich. Zu diesem Zeitpunkt, also etwa in der Mitte der zweijährigen Projektlaufzeit, stand für alle Beteiligten außer Frage, dass die Projektidee in irgendeiner Form nach Ende der Förderphase weitergeführt wird – idealerweise kommerziell eigenständig.

Leider verpasste die Corona-Krise auch dem E-Carsharing-Projekt einen empfindlichen Dämpfer. Durch den ersten Shutdown im März 2020 sank die Anzahl der gebuchten Mieten deutlich. Zunächst konnten noch einige Fahrzeuge dauerhaft über ein paar Wochen vermietet werden, danach jedoch sanken die NutzerInnen-Zahlen spürbar. Alle geplanten Marketingaktionen (Stadtfeste, Märkte etc.) wurden abgesagt. Auch Unternehmen, mit denen bereits Kontakt aufgenommen wurde, um sie in das Projekt zu integrieren, zogen sich auf unbestimmte Zeit zurück.

Alle Fahrzeuge wurden mit verschiedenen Desinfektionsmitteln ausgestattet, so dass die wenigen Mieter zumindest sicher fahren konnten. Dennoch sank die Notwendigkeit, sich ein Auto für Dienst-,

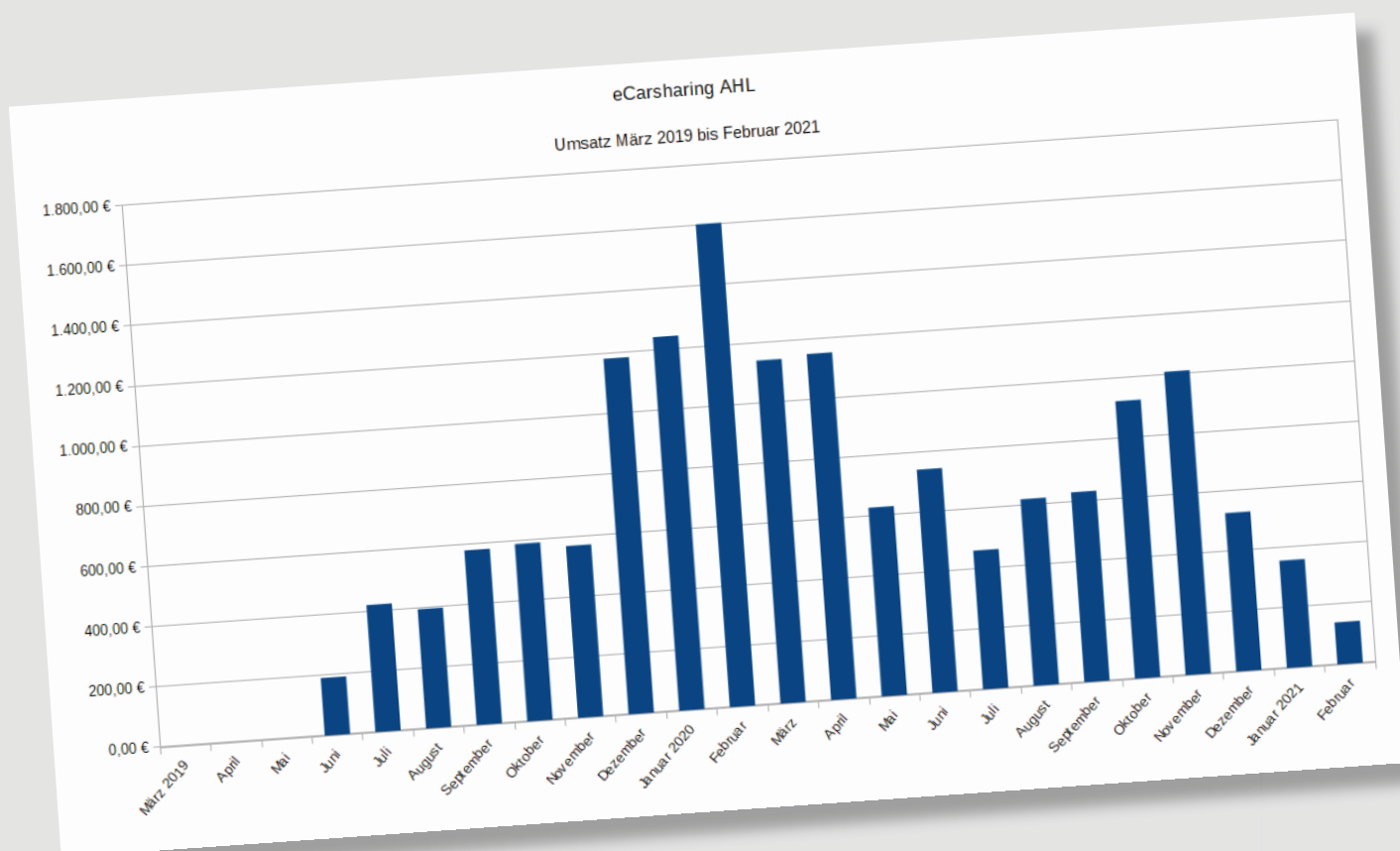


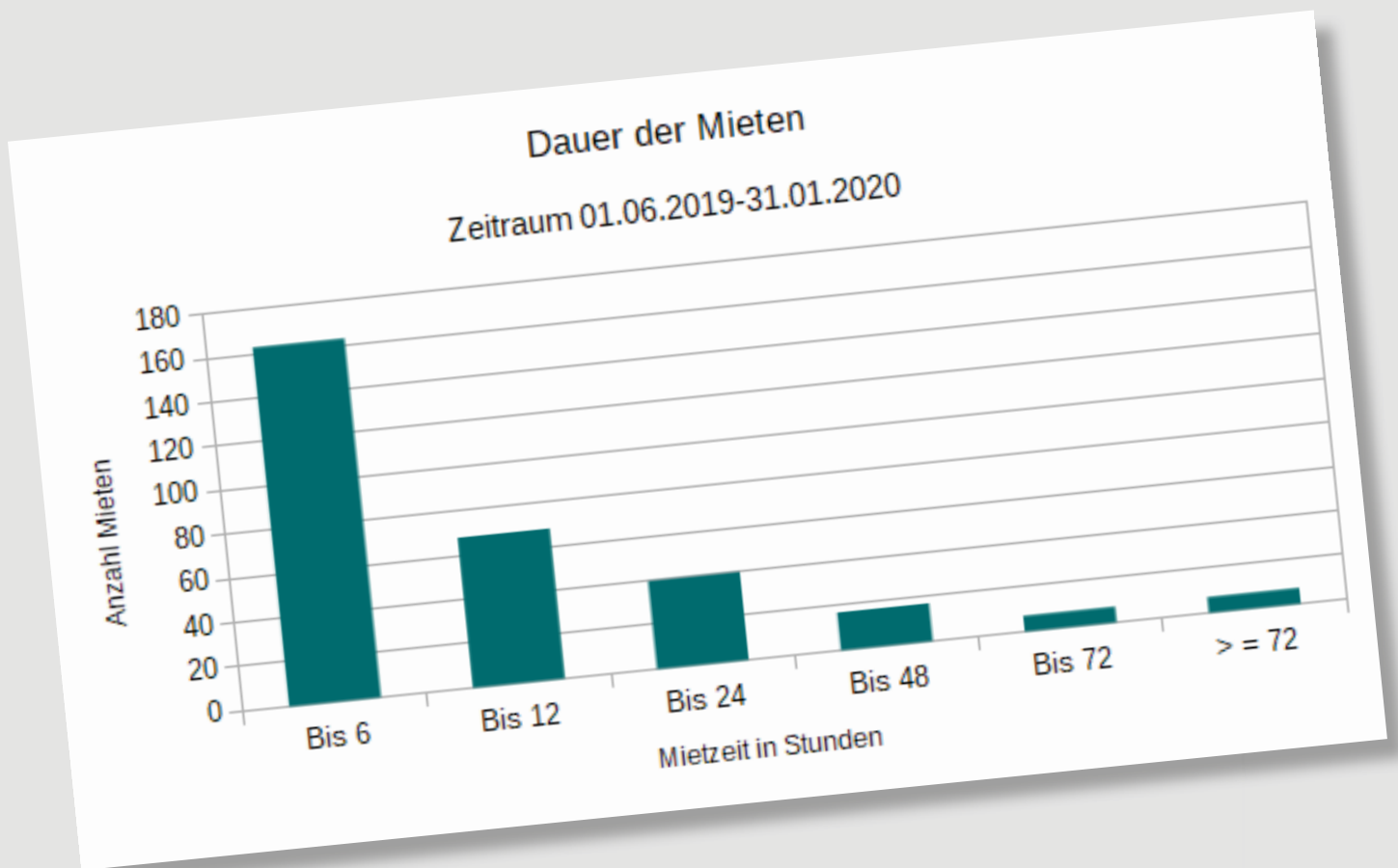
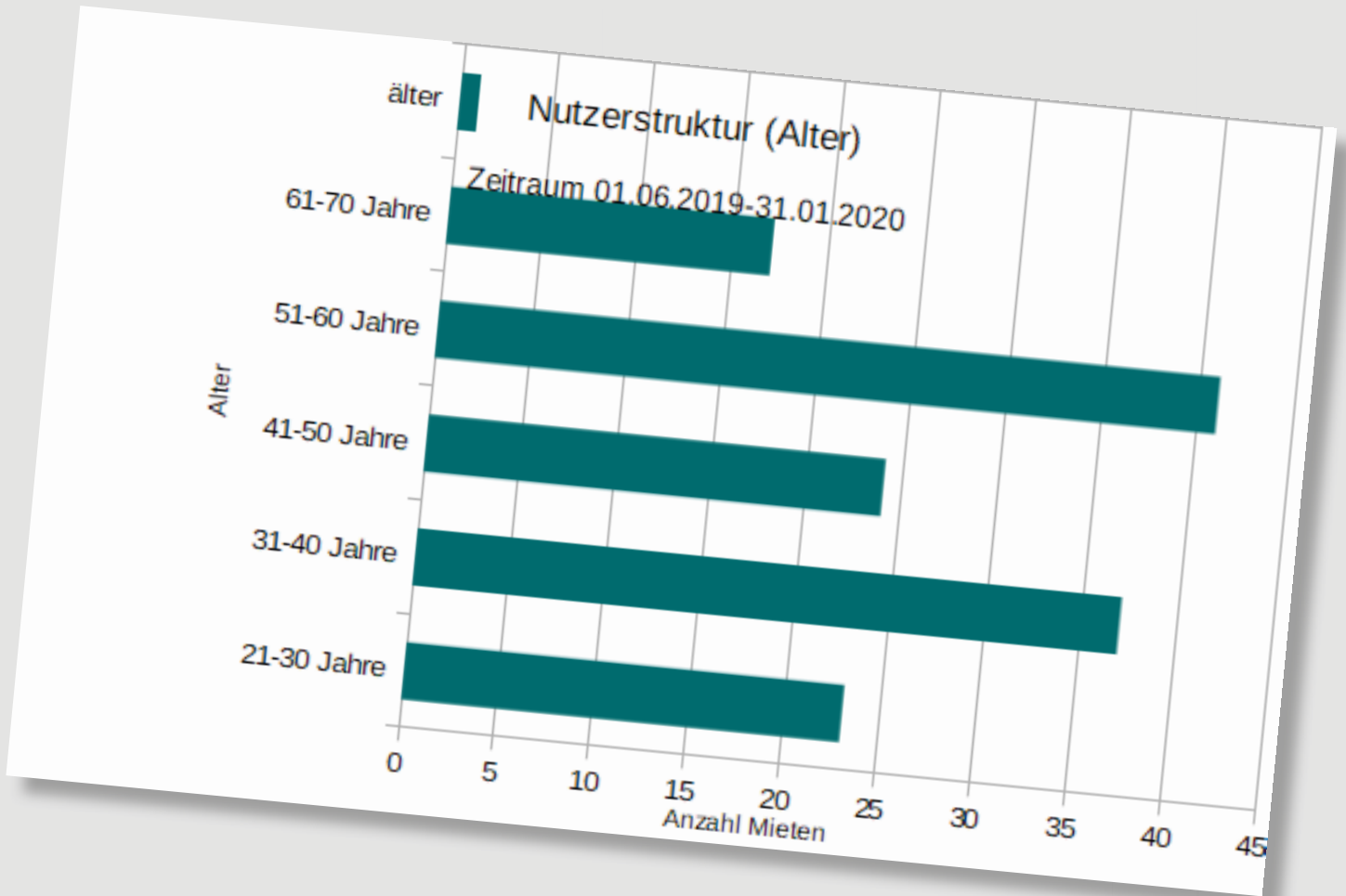
Besuchsfahrten oder auch für Freizeitaktivitäten zu mieten, im Sommer 2020 immer weiter. Zum Herbst stiegen die Mietzahlen wieder etwas an, aber der erneute Shutdown im November 2020 machte alle Hoffnungen auf eine Erholung zunichte.

Trotz dieser ernüchternden Schlussphase kamen die Projektpartner überein, dass das E-Carsharing im ländlichen Raum als Erfolgsprojekt gewertet werden kann und auch gute Aussichten bestehen, es nach Auslaufen der Förderung in wirtschaftlicher Form weiter zu betreiben. Einige Projektpartner zeigten zudem Interesse, sich ggf. auch weiterhin als Ankermieter mit einem Fahrzeug am Projekt zu beteiligen. Aufgrund dessen entschied sich die Althoff Autovermietung aus Ahaus, das E-Carsharing AHL ab März 2021 zu übernehmen und ein Angebot im westlichen Münsterland unter wirtschaftlich tragfähigen Voraussetzungen zu schaffen. Dafür wurde der Name AHLEX gewählt und ein neues Design entworfen. Diese Neuausrichtung war nicht mehr Gegenstand des Förderprojektes im LEADER-Kontext – sollte aber für die registrierten NutzerInnen zu möglichst wenigen Umstellungen führen. Der Übergang vom „E-Car-

sharing AHL“ zu AHLEX gestaltete sich daher möglichst geräuschlos und ohne Pause. Die aktuelle Software für die Kunden (App und Portal) und die Software für die Disposition und Administration konnten weiter genutzt werden. Alle bestehenden Kunden wurden über den Wechsel und die damit einhergehenden Änderungen informiert.

Zunächst werden bei AHLEX vier Standorte (Stadtwerke Ahaus, Wirtschaftsförderung Ahaus, Rathaus Ahaus und Althoff Autovermietung) mit jeweils einem Fahrzeug weiter betrieben. Je nach Entwicklung und Akzeptanz von AHLEX sollen weitere Standorte und Fahrzeuge hinzukommen. Viele der ehemaligen ProjektkundInnen nutzen das Angebot weiter und sind erfreut, dass das Angebot auch nach dem Auslaufen der Förderung noch besteht und zu moderaten Konditionen nutzbar ist.





6. Fazit

Die Gesamtbilanz des durchgeführten LEADER-Förderprojektes zum E-Carsharing in der Region Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden fällt positiv aus: Nach zwei Jahren Projektlaufzeit gab es rund 330 registrierte Nutzer, gut 230 Nutzer hatten sich davon an den entsprechenden Stellen zusätzlich verifiziert und etwa 150 Nutzer waren mit den Fahrzeugen unterwegs. Einige davon fuhren über die gesamte Projektlaufzeit häufig und regelmäßig.

Gerade die Standorte in Ahaus waren während der gesamten Projektlaufzeit immer relativ gut ausgelastet. In den verhältnismäßig schlechten Corona-Monaten waren die zentralen Ahauser Standorte immer noch am meisten frequentiert. Der Standort bei den Stadtwerken Ahaus hebt sich am meisten ab, dieser Standort erwies sich strategisch als besonders günstig. Die Lage nahe den Ortsteilen Wüllen und Wessum und vermutlich auch das Fahrzeugangebot (BMW i3) waren offenbar attraktiv. Die Standorte in Heek und Legden und auch

der Standort Alstätte (Außenbezirk Ahaus) wurden insgesamt weniger angefragt. Die Projektpartner führen dies auf das unterschiedliche Mobilitätsverhalten bei städtischer Bevölkerung im Vergleich zu der in klassisch ländlichen Bereichen zurück.

Es gab unterschiedliche Motivationen für die Bevölkerung, sich am E-Carsharing-Projekt zu beteiligen: Einige Interessenten nutzten unverbindlich die Möglichkeit, verschiedene Modelle von Elektro-Autos einfach einmal ausprobieren zu können. Die meisten standen vor der privaten Überlegung, sich für den Eigenbedarf selbst ein Elektroauto anzuschaffen. Andere nutzten die Fahrzeuge regelmäßig, da sie bereits auf ein eigenes Auto verzichteten bzw. es für sie wirtschaftlicher war, sich nur bei Bedarf ein Auto zu mieten oder zu teilen. Manche mieteten sich ein E-Auto und prüften die unterschiedlichen Modelle auf ihren „Spaßfaktor“ oder ob diese Antriebsalternative zu ihren Bedürfnissen passte.



Treffen mit dem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst im August 2019. v.l.: Friedhelm Kleweken - Bürgermeister Legden, Hendrik Wüst, Ute Schwietering - Projektkoordinatorin, Dr. Kai Zwicker - Landrat Kreis Borken

Unter'm Strich war das Angebot, das Thema Carsharing mit Elektroautos im ländlichen Raum zu testen, eine innovative Idee und eine tolle Chance für die Bürgerinnen und Bürger, sich mit diesen Themen vorsichtig und risikofrei auseinander zu setzen. Den Bedarf zum Austausch und für Diskussionen rund um diese Aspekte dokumentierten auch zahlreiche, teils engagiert geführte Diskussionen zwischen Projektverantwortlichen und der Öffentlichkeit im Rahmen von Infoveranstaltungen und Präsenzen z.B. im Rahmen größerer regionaler Veranstaltungen wie dem Düstermühlenmarkt in Legden oder dem Mantelssonntag in Ahaus. Hier kam es oft zu langen Gesprächen über das Für und Wider von Elektromobilität an sich und den Gedanken des Carsharings in Hinblick auf das Mobilitätsverhalten und -angebot im Untersuchungsraum. Mit der Projektidee wurde also ein Nerv getroffen, der ein für Viele wichtiges und aktuelles Thema aufgriff.

Dass die Projektidee auch über die Regionsgrenzen hinaus auf reges Interesse stieß, belegen verschiedene Publikationen, in denen das Projekt thematisiert wurde. So berichtete die Lokalzeit des WDR-Fernsehens für das Münsterland in einem ausführlichen Beitrag über das Projekt und auch in Broschüren auf Landes- und Bundesebene (u.a. Heft „LEADER und VITAL.NRW – zwei Erfolgsmodelle für den ländlichen Raum in Nordrhein-Westfalen, 2021) wurde das Vorhaben thematisiert. Das E-Carsharing AHL war zudem eines von nur drei Projekten aus Nordrhein-Westfalen, das im Bundeswettbewerb der Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS) „Gemeinsam stark sein“ 2020 zu den Finalisten gehörte und in einer dazugehörigen Broschüre bundesweit gefeatured



eCarsharing-AHL wird zu ahlex

wurde. Auch NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst informierte sich 2019 persönlich vor Ort über das Projekt.

Als einzigartig darf auch die Verbindung des Carsharing-Projektes mit einem bereits in der Förderperiode 2007-2013 umgesetzten Projektes gewertet werden: Damals entstand aus einer geförderten Potenzialstudie zu Windpotenzialen in der Region die AHL Energiegenossenschaft. Die Elektro-Fahrzeuge, die im Carsharing-Projekt zum Einsatz kamen, speisten sich aus Strom, der im Kontext der regional erzeugten erneuerbaren Energien gewonnen werden konnte.

Es gab insgesamt, neben durchaus auch vereinzelt kritischen Stimmen, viel positives Feedback von KundInnen zu dem Angebot und für einige Bürgerinnen und Bürger war das Projekt eine Initialzündung, sich mit Themen wie Carsharing und Elektroautos zu beschäftigen. Die Zielsetzungen des Projekts wurden damit vollständig erreicht. Durch die Fortführung des Ansatzes über das neue Angebot AHLEX wurde zudem sichergestellt, dass die geförderte Idee längerfristig in der Region verankert ist.

7. Presseberichte

Von Ronny von Wangenheim

O b in Asbeck so bald wieder so viele Elektroautos aufeinander treffen, darf bezweifelt werden. Der gesamte Fuhrpark des Leader-Projekts „Erneuerbare Elektro-Mobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden“ parkte am Mittwoch am Dorfmittorium. Und auch einige der Beteiligten waren mit ihren Elektroautos gekommen.

Zwei Nissan Leaf, zwei E-Golf und zwei E-Smart surrten leise über das Kopfsteinpflaster. Sie alle können demnächst von Autofahrern ausgeliehen werden – vor allem am Wochenende und in den Abendstunden. Am 1. Mai soll das Projekt nach langer Vorbereitungszeit starten. Legdens Bürgermeister Friedhelm Kleweken zeigte sich begeistert: „Dass wir als Kommunen den Mut zu so einem Pilotprojekt haben, das ist schon sensationell.“

„Es ist ein niederschwelliges Angebot“, sagt der Heeker Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff: „Wir schaffen die Möglichkeit, dass jeder mal ein Elektroauto ausprobieren kann.“ Damit sollen Hemmschwellen abgebaut werden. Wenn daraufhin jemand überlegt, statt des Zweit- oder Drittautos auf E-Carsharing zu setzen, ist ein Ziel erreicht. „Die meisten Fahrzeuge sind heute doch Standzeuge“, sagt der Ahauser Erste Beigeordnete Hans-Georg Althoff. So soll nicht nur E-Mobilität, sondern auch die Idee des Car-Sharings gefördert werden.

Unternehmen sind gefragt

Nicht nur die Bürger der Region sind im Blick. „Wir hoffen, dass auch Unternehmen das Angebot testen“, sagt Franz-Josef Weilinghoff. Im besten Falle könnten sie ebenfalls in Elektromobilität investieren und vielleicht sogar einen Teil der Firmenflotte ebenfalls über das Projekt zum Leihen anbieten.

Der Strom für die Fahrzeuge kommt aus erneuerbaren Energien. Damit wird eine Verbindung zur Energiege-



Am Leader-Projekt sind drei Kommunen, die Wirtschaftsförderung des Kreises, die Stadtwerke und die Autovermietung Althoff beteiligt. Ihre Vertreter trafen sich jetzt in Asbeck.

nossenschaft AHL geknüpft, die aus einem Leader-Projekts entstand.

Erst einmal sind es sechs E-Cars, die zu bestimmten Zeiten von jedem Autofahrer gemietet werden können. Bei drei der Autos sind die Stadt Ahaus und die Gemeinden Heek und Legden Ankermieter. Sie nutzen die E-Cars also zu ihren Dienstzeiten. Friedhelm Kleweken ist viel mit dem Smart unterwegs, sein Heeker Kollege Franz-Josef Weilinghoff war mit einem E-Golf zum Termin nach Asbeck gekommen.

Die Stadtwerke Ahaus, die Wirtschaftsförderung des Kreises Borken und die Autovermietung Althoff als weitere Partner nutzen die Fahrzeuge ebenfalls dienstlich. Zu allen anderen Zeiten kann je-

der zum Zuge kommen. Die drei Rathäuser und die drei Firmensitze sind die Standorte für die Fahrzeuge.

Mieten per App

Gemietet werden können die Fahrzeuge über eine App oder auf dem PC auf einer Buchungsplattform. Wie viel das Ganze kosten wird, steht noch nicht genau fest.

Hans-Georg Althoff erläutert: „Es wird Strompakete geben, also die Miete inklusive des Stromverbrauchs.“



Ute Schwietering (Foto), die am 1. März die Arbeit als Projektkoordinatorin aufgenommen hat, nennt für ein Sechs-Stun-

den-Paket eine Summe zwischen zehn und zwölf Euro.

Die Preise werden günstig sein. Geld verdienen will der Projektträger, die Lokale Aktionsgruppe (LAG) der Leader-Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ mit dem Projekt nicht. Es wird schließlich über zwei Jahre mit 50.000 Euro gefördert. Den Rest der Projektkosten von 76.800 Euro trägt die LAG. Sollte das Angebot angenommen werden, könnte es um weitere Standorte und Autos erweitert werden.

Elektro-Mobilität wird zunehmen. Da sind sich die Projektmacher sicher. Und so sprechen sie bereits von der Zukunft und von vielen E-Cars, die überall in den Wohngebieten stehen und von Nachbarn geteilt werden.



Erster Beigeordneter Hans-Georg Althoff, Bürgermeister Franz-Josef Weilinghoff und Bürgermeister Friedhelm Kleweken (v.l.) diskutieren über ihre Erfahrungen mit E-Autos. FOTO (2) VON WANGENHEIM

Projekt startet mit sechs E-Autos zum Ausleihen

Sechs E-Autos zum Ausleihen

Ein Pilotprojekt, an dem sich unter anderem Ahaus, Heek und Legden beteiligen sowie die Wirtschaftsförderung für den Kreis Borken, soll mehr Menschen für E-Cars begeistern und zugleich die Mobilität auf dem Land fördern.

VON RONNY VON WÄNGENHEIM

LEGDEN Ob in Legdens Ortsteil Asbeck bald wieder so viele Elektroautos aufeinander treffen, darf getrost bezweifelt werden. Der gesamte Fuhrpark des Leader-Projekts „Erneuerbare Elektro-Mobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden“ parkt am Dormitorium. Und auch einige der Beteiligten waren mit ihren Elektroautos gekommen. Zwei Nissan Leaf, zwei E-Golf und zwei E-Smart surren leise über das Kopfsteupflaster. Sie alle können demnächst von jedem Interessierten ausgeliehen werden – vor allem am Wochenende und in den Abendstunden. Am 1. Mai soll das Projekt nach langer Vorbereitungszeit starten. Legdens Bürgermeister Friedhelm Klewken zeigt sich begeistert: „Dass wir als Kommunen den Mut zu so einem Pilotprojekt haben, das ist schon sensationell.“

Hemmschwellen abbauen

„Es ist ein niederschwelliges Angebot“, ergänzt Heeks Bürgermeister Franz-Josef Wellinghoff. „Wir schaffen die Möglichkeit, dass jeder mal ein Elektroauto ausprobieren kann.“ Damit sollen Hemmschwellen abgebaut werden. Wenn daraufhin jemand überlegt, statt des Zweit- oder Drittautos auf E-Carsharing zu setzen, ist ein Ziel erreicht. „Die meisten Fahrzeuge sind heute doch Standzeuge“, sagt der



Auch Ute Schwietering setzt sich hinter das Steuer eines der sechs E-Fahrzeuge. Sie ist die Projektkoordinatorin des Leader-Projekts „Erneuerbare-Elektromobilität für die ländliche Region Ahaus-Heek-Legden.“

Ahauser Erste Beigeordnete Hans-Georg Althoff. So soll nicht nur E-Mobilität, sondern auch der Gedanke des Car-Sharings gefördert werden. Nicht nur die Bürger der Region sind im Blick. „Wir hoffen, dass auch Unternehmen das An-

gebot testen“, sagt Franz-Josef Wellinghoff. Im besten Falle könnten sie ebenfalls in Elektromobilität investieren und vielleicht sogar einen Teil der Firmenflotte ebenfalls über das Projekt der Öffentlichkeit zum Mieten anbieten.

Der Strom für die Fahrzeuge kommt aus erneuerbaren Energien. Damit wird eine Verbindung zur Energiegenossenschaft AHL geknüpft, deren Gründung das Ergebnis eines weiteren Leader-Projekts zur Förderung der Windkraft in der Region ist.

Erst einmal sind es sechs E-Cars, die zu bestimmten Zeiten von jedem Autofahrer gemietet werden können. Bei drei der Autos sind die Stadt Ahaus und die Gemeinden Heek und Legden Ankermieter. Sie nutzen die E-Cars also zu ihren Dienstzeiten. Friedhelm Klewken ist viel mit dem Smart unterwegs, sein Heeker Kollege Franz-Josef Wei-

linghoff ist mit einem E-Golf zum Termin nach Asbeck gekommen. Die Stadtwerke Ahaus, die Wirtschaftsförderung für den Kreis Borken und die Autovermietung Althoff als weitere Partner nutzen die Fahrzeuge ebenfalls dienstlich. Zu allen anderen Zeiten kann jeder zum Zuge kommen. Die drei Rathäuser und die drei Firmenzentren sind die Standorte für die Fahrzeuge.

Autos per App mieten

Gemietet werden können die Fahrzeuge über eine App oder auf dem PC auf einer Buchungsplattform, nachdem man sich einmalig registriert und einmal mit Personalausweis und Führerschein vor Ort legitimiert hat. Einzelheiten dazu finden sich auf der Homepage der Leader-Region. Wie viel das Ganze kosten wird, steht noch nicht genau fest. Hans-Georg Althoff erläutert: „Es wird Strompakete geben, also die

Miete inklusive des Stromverbrauchs.“ Ute Schwietering, die am 1. März die Arbeit als Projektkoordinatorin aufgenommen hat, nennt für ein Sechs-Stunden-Paket eine Summe zwischen 10 und 12 Euro.

Die Preise werden günstig sein. Geld verlieren will der Projektträger, die Lokale Aktionsgruppe (LAG) der Leader-Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ mit dem Projekt nicht. Es wird schließlich über zwei Jahre mit 50.000 Euro gefördert. Den Rest der Projektkosten von 76.800 Euro trägt die LAG. Sollte das Angebot angenommen werden, könnte es um weitere Standorte und Autos erweitert werden.

Elektro-Mobilität wird zunehmen. Da sind sich die Projektmacher sicher. Und so sprechen sie bereits von der Zukunft und von vielen E-Cars, die überall in den Wohngebieten stehen und von Nachbarn geteilt werden.



Für die E-Auto-Fahrer des Leader-Projekts ist ein Halt an der alten Zapfsäule in Legden-Asbeck ein Muss.

Westfälische
Nachrichten,
17.06.2019

Carsharing-Projekt startet Das müssen künftige Nutzer jetzt wissen

Von Falko Bastos

AHAUS/HEEK/LEGDEN. Ab sofort startet das gemeinsame E-Auto-Projekt in Ahaus, Heek und Legden. Sechs E-Autos stehen zur Miete bereit, gebucht wird per App. Wir erklären, was die Nutzer zum Start wissen müssen.

Wie läuft die Registrierung? Wer eines der E-Autos mieten will, muss sich zunächst auf der Website e-carsharing.remoso.com registrieren. Nicht weniger als 24 verpflichtende Angaben von der Führerscheinklasse bis zur Ausweisnummer wollen die Anbieter wissen.

In einem zweiten Schritt muss sich der Fahrer noch persönlich mit Ausweis und Führerschein in einem der Bürgerämter oder bei einem der drei Kooperationspartner melden, um die persönlichen Daten zu verifizieren. Dann werden die Nutzer in der Datenbank freigeschaltet.

Und die Buchung? Die Buchung läuft dann über die App „ConCar“, die sowohl im AppStore (iOS) als auch im Google PlayStore (Android) kostenlos heruntergeladen werden kann. Ist man dort angemeldet, kann man ein freies Auto zum gewünschten Termin buchen.

Auch entriegelt wird das Auto per App. Nur in Heek und Legden funktionieren das noch nicht wie gewünscht, sagt Projekt-Koordinatorin Ute Schwietering. „Da gibt es noch ein Hardwareproblem, das wir hoffentlich innerhalb einer Woche gelöst haben.“

Was kostet die Miete? Die Preise sind nach Nutzungszeit gestaffelt. Sechs Stunden kosten 13 Euro, zwölf Stunden 22 Euro und die 24-stündige Tagesmiete 30 Euro. Dazu gibt es einen Nachtarif von 22 bis 6 Uhr für 15 Euro. Bei den Paketpreisen sind Strom und Versicherungen inklusive.

Wie wird bezahlt? Die Bezahlung läuft vorerst ausschließlich per Lastschrift. Entsprechend muss bei der Anmeldung auch ein Sepa-Lastschriftformular unterschrieben werden. Langfristig sei aber auch eine Bezahlung über die App denkbar, verrät Ute Schwietering.

Wer darf fahren? Nutzen darf das Angebot jeder, der mindestens 21 Jahre alt ist und seit mindestens zwei Jahren einen Führerschein besitzt.

Wo werden die Autos abgeholt und abgegeben? Vier Autos stehen in Ahaus: Am Rathaus, bei den



Ab sofort startet das gemeinsame Carsharing-Projekt von Ahaus, Heek und Legden. Was Nutzer wissen müssen, verrät Ute Schwietering. Foto: Ronny von Wängenheim

Stadtwerken, bei der Autovermietung Althoff und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Borken (Erhardstraße 11). Jeweils eines steht am Rathaus in Heek und am Bürgerservice Legden bereit. Genau dort müssen die Autos nach der Fahrt auch wieder abgegeben werden.

Zu welchen Zeiten kann das Angebot genutzt werden? In Heek und Legden können die Autos nur abends und am Wochenende gemietet werden. Denn während der Dienstzeiten nutzen alle drei Rathäuser ihr E-Auto als Dienstwagen. An den drei anderen Stationen (Autovermietung Althoff, Stadtwerke und WFG Kreis Borken, alle in Ahaus) ist das Angebot unbegrenzt verfügbar.

Welche Autos stehen bereit? Jeweils zwei Modelle „Nissan Leaf“ (Rathaus Ahaus, WFG Kreis Borken), „e-Golf“ (Rathaus Heek, Stadtwerke Ahaus) und „Smart EQ forfour“ (Rathaus Legden, Autovermietung Althoff). Eine Erweiterung des Fuhrparks ist geplant.

Wie ist die Reichweite? Die Reichweite der Autos reicht von rund 120 Kilometern (Smart) über 190 Kilometer (Golf) bis zu 250 Kilometern (Nissan). Dies sind aber nur Näherungswerte, die von vielen Faktoren abhängig sind. Wer lädt den Akku auf? Die Nutzer müssen den Wagen nach ihrer Fahrt an die Ladesäulen anschließen. Damit sie dies nicht vergessen, liegt eine Checkliste in den Autos aus. Und damit kein Mieter keinen Wagen mit

leerem Akku übernimmt, ist eine gewisse Zeit zur Aufladung zwischen den Vermietungen reserviert. Drei bis vier Stunden dauert eine vollständige Aufladung. Unterwegs können die Teilnehmer an allen Innogy-Ladesäulen kostenlos aufladen.

Was ist das Ziel des Projekts? „Generell ist es uns wichtig, der Öffentlichkeit das Thema Carsharing näherzubringen“, sagt Ute Schwietering. „Alle sollen die Möglichkeit bekommen, E-Autos kennenzulernen“, erklärt der Heeker Bürgermeister Franz-Josef Wellinghoff. Zu hohe Erwartungen will er aber nicht wecken. Denn der eigene Pkw sei im ländlichen Raum kaum verzichtbar. „Vielleicht kann künftig das eine oder andere Zweitauto ersetzt werden.“

8. Kundenstimmen und Erlebnisberichte

Die ersten Fahrten waren sehr aufregend, da wir bis dahin keine Erfahrungen mit elektrischer Mobilität hatten. Wie ist der Verbrauch vom Akku? Wie reagiert das Fahrzeug, wenn man die Heizung anschaltet? Was passiert, wenn man den Scheibenwischer benutzen muss?

Das Vertrauen in die Technik und das Mobilfunknetz wurde immer größer und viele Fahrten verliefen ohne Probleme. Über das Jahr gesehen haben wir gemerkt, dass E-Mobilität bei ca. 20 Grad Außentemperatur die meisten Kilometer schafft. Wir nutzen noch immer die E-Autos. Momentan vergleichen wir wieder die Kosten für Nutzung der Autos mit ahlex der Autovermietung Althoff und die Kosten, wenn wir uns ein eigenes Fahrzeug wieder anschaffen.

*Mit freundlichen Grüßen
Sandra Determann, 01.05.2021*

Dass es so ein Angebot überhaupt bei uns gibt, ist prima. Gerne mehr. Der Weg bis zum Fahrzeug ist, gerade beim schlechten Wetter sicherlich ein Thema. Wenn ich im Außenbereich wohne, ist der Weg zum Fahrzeug – ohne PKW – ein Thema. Mir hat das Fahrerlebnis dieser neuen Technik Spaß gemacht. Man ist auch mit „kleineren“ Fahrzeugen flott und agil unterwegs.

Rainer Droste, 08.04.2021

Hallo Frau Schwietering,
Ich bin Ihnen ja noch „ein paar Details“ schuldig. In ungeordneter Reihenfolge:

- Mir hätte geholfen, wenn ich gewusst hätte, dass der Menüpunkt TÜR ÖFFNEN irgendwann in der App erscheint, wenn das Bluetoothpairing erledigt ist. So hab ich gleich zu Beginn in der

App danach gesucht und konnte keinen Menüpunkt finden. Dann war ich erstmal rat- und hilflos. Ein Hinweis in einer Doku hätte geholfen.

- Ich hatte heftige Schwierigkeiten mit dem Ladekabel, das noch im Auto und in der Säule steckte. Es wollte sich partout nicht lösen. Erst mit Google konnte ich herausfinden, dass ich das Auto ein paar Mal auf- und zuschließen sollte, dann hatte es geklappt.

*Viele Grüße
Frank Beckert, 09.07.2019*



Sehr geehrte Damen und Herren,
am vergangenen Sonntag habe ich erstmalig ein e-Fahrzeug gemietet und rund 100 km gefahren. Meine Erfahrung war durchaus positiv. Als Zweitfahrzeug wäre das für mich die erste Wahl, wenn die Kosten nicht erheblich über den konventionellen Fahrzeugen liegen.

Verbesserungswürdig halte ich aber den Zugang (App) und Informationen, sowie den Umgang mit Problemen.

Mit freundlichen Grüßen
Bruno König, 06.08.2019



Kommentar

Ein guter Anfang

Sechs E-Cars können sich die Menschen künftig in Ahaus, Heek oder Legden ausleihen. Ganz klar: Das Leader-Projekt hat Schwachstellen. Vor allem die eingeschränkte Nutzungszeit, die sich auf den Abend und die Wochenenden beschränkt, wird auf Kritik stoßen. Genauso sind sechs Autos und sechs Standorte, die nicht alle zentral liegen, nicht ausreichend. Da muss man erst schon mal überle-



Ronny von Wangenheim

gen, wie man dorthin kommt. Doch es ist ein Anfang. Wer dem Klimawandel begegnen

will, muss auch über die eigene Mobilität nachdenken. Ob man einmal solch ein Auto testen will oder ob man aus Gründen des Klimaschutzes sogar auf ein Auto verzichten will – hier kann man Erfahrungen sammeln. Im besten Fall kann sich aus diesem Pilotprojekt ein dauerhaftes größeres Angebot entwickeln, das dann allerdings sicher kommerziell aufgebaut werden würde.

Münsterland Zeitung, 04.04.2019

Hallo,
leider wieder kein Erfolg. Buchung hat funktioniert, stehe am Auto, nun koppelt das Handy nicht mit dem Auto, bzw. irgendwas anderes klappt nicht, die Fehlermeldungen sind sehr kryptisch, man kann nur erahnen was damit gemeint ist. Schade...

Mit freundlichen Grüßen
Philipp Westermann, 04.09.2019

Hallo Frau Schwietering,
ich habe mir heute den Smart ForFour ausgeliehen, der in Alstätte steht. Ich habe bei der Buchung als gewünschte Reichweite 100 - 151 km eingegeben. Leider erreicht der Smart ForFour diese Reichweite bei weitem nicht.

Mit freundlichen Grüßen
Matthias Rudde, 28.11.2019

Hallo Frau Schwietering,

das Projekt hat uns als Familie auch dazu verleitet letzten Endes auf ein eAuto umzusteigen. Wir fahren seit ca. 2 Monaten ein Tesla Model 3. Tolles Projekt! Hoffe es lebt in der abgeänderten Form weiter!

Liebe Grüße
Pascal Kunze, 17.05.2021

Wir sind
regionAHL!


**KULTUR-
LANDSCHAFT**
Ahaus – Heek – Legden



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die
Entwicklung des ländlichen Raums: Hier
investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter
Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.