

E-Carsharing in Herzogenburg

Mobilitätsstudie des Vereins MOVE

Endbericht



Im Auftrag der Niederösterreichischen Dorf- und Stadterneuerung

Herzogenburg, Mai 2019

wir sind



MOVE Mobilitätsverein Herzogenburg
ZVR: 871714723
Obfrau: Silvia Koppensteiner
Rathausplatz 14
3130 Herzogenburg
silvia.koppensteiner@move-herzogenburg.at

Autor:
Mag. Dr. Harald Krisa
Bahngasse 7/1
3130 Herzogenburg
harald.krisa@aon.at

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung und Methoden	1
2 Ergebnisse	3
2.1 Zahl, Zusammensetzung und Nutzungsverhalten der Mitglieder	3
2.2 Fahrtdatenauswertungen	6
2.3 Mitglieder ohne eigenes Auto	15
2.4 Umfrageauswertungen	24
2.5 Finanzierung des Projekts	35
2.6 Zusammenfassung: Fünf Jahre MOVE Herzogenburg in Zahlen und Fakten.....	36
3 Diskussion	37
4 Quellen	44

1 Einleitung und Methoden

Das Projekt E-Carsharing von MOVE Herzogenburg

Herzogenburg, eine Stadtgemeinde mit etwa 7.800 Einwohnern, liegt im Unteren Traisental im Bezirk St. Pölten. Anfang 2013 entstand hier die Idee, ein Carsharing-Projekt mit Elektromobilität ins Leben zu rufen. Es handelt sich um eine Privatinitiative einer kleinen Gruppe um Karl Nutz, die mit der Gründung des Vereins MOVE Herzogenburg im Mai 2013 gestartet wurde. Nach umfangreichen Vorarbeiten wurde im Oktober 2013 das erste Elektroauto, ein Renault Zoe, gekauft. Der Standplatz befindet sich auf dem Rathausplatz Herzogenburg direkt neben einer Ladestation. Getankt wird Strom aus der Photovoltaikanlage am Rathausdach oder Strom an jeder anderen Ladestation. Die Reservierung erfolgt über die Onlineplattform ibiola.com, die Abrechnung per Bankeinzug. Kooperationspartner des gemeinnützigen Vereins sind die Stadtgemeinde Herzogenburg, die den Standplatz und den Strom gratis zur Verfügung stellt, die Sparkasse Herzogenburg, in deren Räumlichkeiten sich ein Schlüsseltresor für das Auto befindet, der Verein fahrvergnügen.at und die Firma Spectra Today.

Seit Anfang 2015 stellt fahrvergnügen.at in Kooperation mit der Firma Spectra Today einen Citroen C-Zero als zweites E-Carsharing-Auto für Herzogenburg zur Verfügung. Außerdem wurde Anfang 2015 eine Sektion Traismauer des Vereins MOVE Herzogenburg gegründet, wobei auch hier fahrvergnügen.at/Spectra Today ein E-Auto, einen Renault Zoe, bereitstellt. Alle drei Autos können nun von allen Mitgliedern des Vereins verwendet werden, d.h. auch Herzogenburger Carsharing-NutzerInnen können das Auto in Traismauer buchen und umgekehrt Traismaurer die beiden Herzogenburger Fahrzeuge. Dank dieser Kooperation scheint das Carsharing-Angebot im Unteren Traisental dem momentanen Bedarf weitgehend gerecht zu werden.

Im Mai 2015 gewann MOVE Herzogenburg den Energy Globe Award in der Kategorie Luft.

Die Studie „E-Carsharing in Herzogenburg“

Die Studie „E-Carsharing in Herzogenburg“ hat dieses Projekt über einen Zeitraum von fünf Jahren (2013-2018) begleitet und das Mobilitätsverhalten der Vereinsmitglieder sowie weitere Aspekte untersucht. Außerdem wurden die Erfahrungen mit dem genossenschaftlichen Vermögenspool und die Verwendbarkeit dieses Finanzierungsmodells für vergleichbare Projekte erhoben.

Unter anderem soll diese Studie folgende Fragen beantworten:

- Führt das Angebot eines oder mehrerer gemeinschaftlich genutzten Elektroautos zur Reduktion des Autobestandes bzw. verhindert sie die Vergrößerung des Bestandes innerhalb der Nutzergemeinschaft?
- Wird das Elektroauto vorwiegend als Zweitauto genutzt oder ersetzt es zum Teil das einzige Auto?
- Wie viele Wege und wie viele Kilometer pro Wegstrecke legen die Mitglieder im Durchschnitt zurück? Sinken oder steigen durch das Carsharing-Angebot die Zahl der Wege und die Zahl der zurückgelegten Kilometer im Vergleich zu vorher?
- Welche Wege werden vorwiegend mit dem Elektroauto zurückgelegt?
- Wie entwickeln sich die Mitgliederzahlen, die Nachfrage nach dem Carsharing-Angebot und die Akzeptanz der Bevölkerung im Laufe der fünf Untersuchungsjahre?
- Was sind die Gründe der Mitglieder für die Nutzung dieses Angebots?
- Wie hoch ist die Zufriedenheit der Mitglieder mit dem Elektroauto und mit dem Carsharing-Projekt? Wo sind Verbesserungen wünschenswert und notwendig?
- Welche Erfahrungen werden mit dem Finanzierungsmodell „Genossenschaftlicher Vermögenspool“ gemacht? Spricht es als alternative Anlageform genügend Menschen an? Ist es aus wirtschaftlicher und sozialer Sicht für andere Projekte zu empfehlen?
- Führt das Carsharing-Angebot insgesamt zu einem bewussteren Umgang mit Mobilität?

Ziel der Studie war es, diese und andere Fragen zu beantworten, um die Daten als Grundlage für zukünftige Projekte verwenden zu können. Der vorliegende Endbericht enthält Auswertungen ab 2013 bis Ende 2018 und eine Gesamtevaluierung des Projekts.

Die Methoden dieser Studie sind Fragebogenerhebungen, laufende Datensammlungen (digitales Fahrtenbuch, zusätzliches Datenblatt in den Autos), Gespräche mit Mitgliedern über die Motive für die Carsharing-Nutzung sowie die Erfahrungen, Zufriedenheit und Verbesserungsmöglichkeiten.

Diese Studie beschränkt sich auf das Projekt in Herzogenburg, Ergebnisse aus Traismauer wurden nicht berücksichtigt.

2 Ergebnisse

2.1 Zahl, Zusammensetzung und Nutzungsverhalten der Mitglieder

Der Verein MOVE Herzogenburg (ohne Sektion Traismauer) bestand Ende 2018 aus **45 nutzungsberechtigten Mitgliedern**, die sich auf **19 Mitgliedschaften** aufteilen. Es gab acht Einzel-, neun Familien- und zwei „Firmenmitgliedschaften“ (Abb. 1). Die zwei „Firmenmitglieder“ sind die Gemeinde Herzogenburg (3 Nutzungsberechtigte) und die Sparkasse Herzogenburg (11 Nutzungsberechtigte). Bei den Familien sind jeweils 2-5 Personen nutzungsberechtigt. Die Zahl der Mitgliedschaften stieg von Herbst 2013 bis Sommer 2014 stark an und blieb seither auf etwa dem gleichen Niveau. Die Zahl der Nutzungsberechtigten liegt im Wesentlichen seit Sommer 2014 bei ca. 45-50 Personen, wobei nur geringe Schwankungen zu beobachten sind. Im Vergleich zu Ende 2016 nahmen sowohl die Zahl der nutzungsberechtigten Mitglieder (von 50 auf 45) als auch die Zahl der Mitgliedschaften (von 21 auf 19) leicht ab.

Neun Einzel- und sechs Familienmitglieder traten bisher aus dem Verein wieder aus. Als Gründe dafür wurden angegeben:

1. Angebot wurde nie oder kaum genutzt, nur Gründungsunterstützung (6x)
2. Entfernung zum Standort zu groß (4x)
3. Umzug (1x), nicht bezahlt (1x), wieder eigenes Auto gekauft (1x), verstorben (1x), Missverständnisse bzgl. Mitwirkung (1x)

Zahl der Mitgliedschaften (Ende 2018)

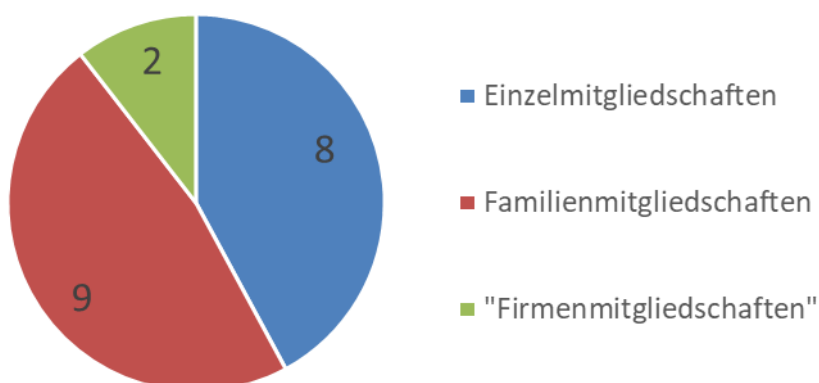


Abb. 1: Zahl der Mitgliedschaften beim Verein MOVE Herzogenburg (Stand Ende 2018). Die Mitglieder der Sektion Traismauer sind in diesen Zahlen nicht berücksichtigt.

Von den insgesamt 45 Nutzungsberechtigten haben 26 niemals oder nur einmal zu Testzwecken ein Fahrzeug gebucht. Sieben Mitglieder benutzen eines der Autos selten, vier etwas öfter (ca. 1-2x pro Monat). Acht Personen können als regelmäßige Nutzer (mehrmals pro Monat) bezeichnet werden (Abb. 2).

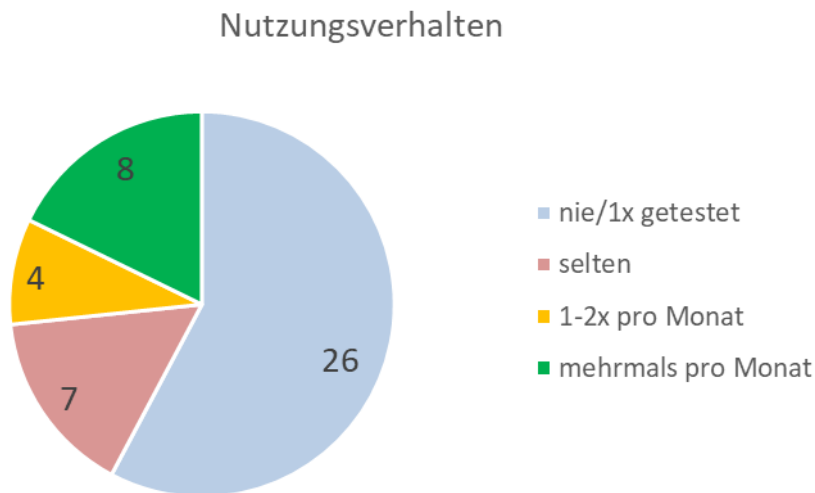


Abb. 2: Nutzungsverhalten der 45 Nutzungsberechtigten (Stand Ende 2018).

Unter den insgesamt 45 Nutzungsberechtigten befinden sich **31 Männer (69%)** und **14 Frauen (31%)**. Auch bei den nie, selten oder gelegentlich das Carsharing-Angebot nutzenden Personen liegen die Männer anteilmäßig voran. Die regelmäßigen FahrerInnen sind hingegen jeweils zur Hälfte Frauen und Männer (Abb. 3).

Das **Durchschnittsalter** aller Mitglieder (Nutzungsberechtigten) beträgt **49 Jahre**, jenes der Personen, die mehrmals pro Monat buchen, liegt im Schnitt bei 50 Jahren. Dabei fällt auf, dass das mittlere Alter der vielfahrenden Frauen (45) deutlich geringer ist als jenes der vielfahrenden Männer (54). Die Altersspanne bei den regelmäßigen NutzerInnen beträgt 25 bis 54 Jahre, bei den Männern hingegen von 46 bis 64 Jahre. Die Altersverteilung unter allen Mitgliedern ergibt ein Maximum in der Altersklasse 50-60 Jahre (12), gefolgt von den 60-70-Jährigen (11). In dieser Altersklasse befinden sich jedoch besonders viele Personen, die das Carsharing-Angebot noch nie oder nur zu Testzwecken genutzt haben und wohl Mitglied geworden sind, um das Projekt zu unterstützen. Unter den 40-50-Jährigen sind die aktivsten AutonutzerInnen zu finden (Abb. 4). Es fällt auf, dass die Altersklasse der 30-40-Jährigen bei den Mitgliedern insgesamt und besonders unter den regelmäßigen NutzerInnen deutlich unterrepräsentiert ist.

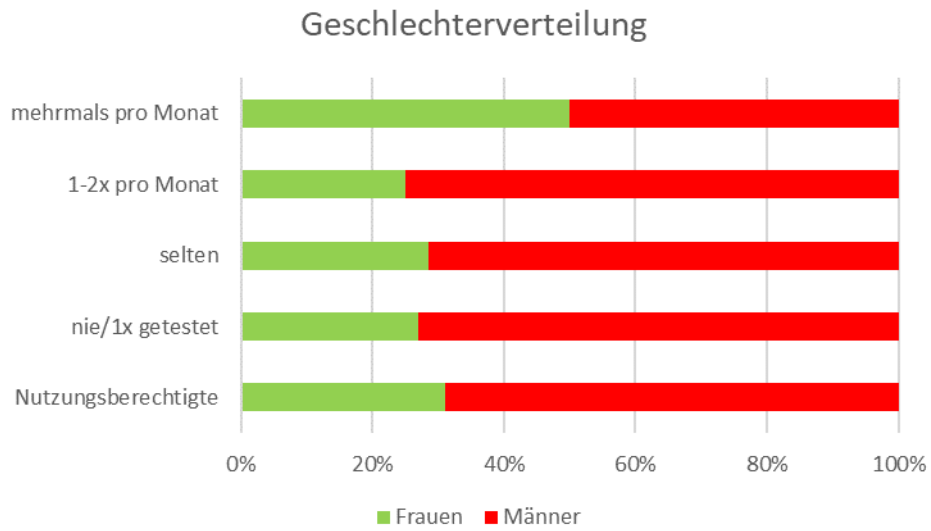


Abb. 3: Geschlechterverteilung unter den Vereinsmitgliedern je nach Nutzungsverhalten.

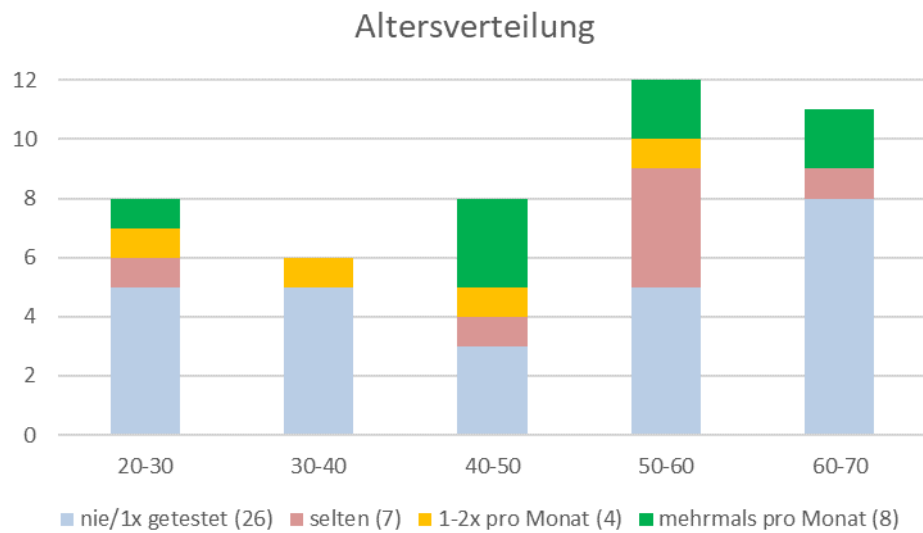


Abb. 4: Altersverteilung unter den Vereinsmitgliedern, nach Nutzungsverhalten gegliedert.

2.2 Fahrtdatenauswertungen

2.2.1 Zahl der Fahrten, gefahrene Kilometer, Nutzungsdauer

Die Fahrtdaten wurden per elektronischem Fahrtenbuch auf der Online-Plattform ibiola.com sowie mittels Datenblatt im Auto erhoben und entsprechend ausgewertet.

Insgesamt wurde der Renault Zoe von 17. Oktober 2013 bis 31. Dezember 2018 (1906 Tage) für 1987 Fahrten gebucht, das sind 1,04 Fahrten pro Kalendertag. Der Citroen C-Zero kam auf 1360 Fahrten vom 30. Jänner 2015 bis 31. Dezember 2018 (1432 Tage), das ergibt durchschnittlich 0,94 Fahrten pro Tag.

In Summe ergibt das für beide Fahrzeuge zusammen 3347 Fahrten an summierten 3338 Tagen. Das entspricht durchschnittlich genau einer (1,00) Buchung pro Auto und Tag.

Wie aus Abb. 5 hervorgeht, stieg die Zahl der Buchungen pro Monat von Sommer bis Ende 2014 von etwa 30 auf 40 deutlich an. Die daraus resultierende Bedarfsdeckung durch das zweite zur Verfügung gestellte Auto Anfang 2015 führte zu einem weiteren deutlichen Anstieg der monatlichen Buchungen auf über 60 bis April 2015. Dieser Wert wurde in den folgenden Jahren regelmäßig überschritten (Maximum im Juni 2017 mit 92 Buchungen), allerdings wurden gelegentlich auch weniger als 50 Fahrten durchgeführt. Auffällig ist das **saisonale Buchungsverhalten mit deutlichen Rückgängen im Winter**. Im Jahr 2018 waren bereits ab Oktober rückläufige Buchungszahlen zu bemerken. Auch im Ferienmonat Juli wurden deutlich weniger Fahrten durchgeführt, während der August (mit Ausnahme von 2017) diesbezüglich nicht abfiel. Die niedrigeren Buchungszahlen im Winter sind mit der geringeren Reichweite in der kalten Jahreszeit und mit dem verminderten Komfort (Dunkelheit in der Früh und schon am späteren Nachmittag, Kälte, Nässe, Schnee beim Hin- und Rückweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad, energiesparender Verzicht auf eine angenehme Innentemperatur, um die Reichweite zu erhöhen) zu erklären. Die saisonalen Buchungsschwankungen fallen beim Citroen C-Zero stärker aus als beim Renault Zoe. Dieses Fahrzeug wurde nicht nur im Winter seltener gefahren als der Renault Zoe (was durch die geringere Reichweite erklärbar ist), sondern zu den Spitzenzeiten im Juni weitaus häufiger gebucht (Citroen C-Zero: durchschnittlich 43,3 x pro Monat; Renault Zoe: 34,8 x pro Monat).

Über den gesamten Untersuchungszeitraum betrachtet wurde der Renault Zoe bei den Buchungen gegenüber dem Citroen C-Zero leicht bevorzugt (53,5% gegenüber 46,5% im Vergleichszeitraum Februar 2015 – Dezember 2018).

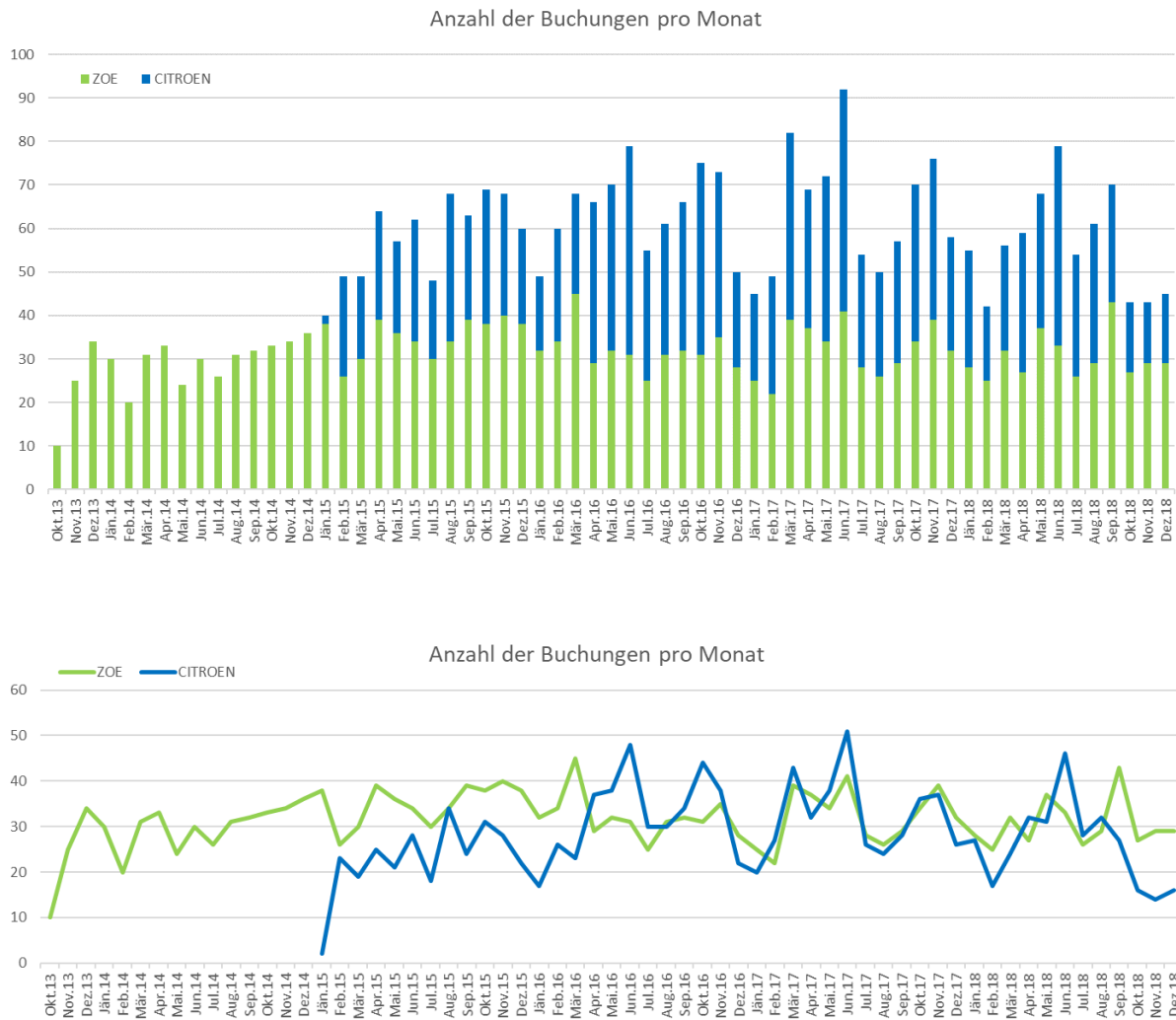


Abb. 5: Anzahl der Fahrten (Buchungen) pro Monat im Zeitraum Oktober 2013 bis Dezember 2018. Oben: Summierte Darstellung als Säulendiagramm. Unten: Getrennte Darstellung der beiden Fahrzeuge als Liniendiagramm.

Insgesamt wurden von 17. Oktober 2013 bis 31. Dezember 2018 mit beiden Autos 120170 km zurückgelegt (81738 km mit dem Renault Zoe, 38432 km mit dem Citroen C-Zero). Die gefahrenen Kilometer pro Monat unterliegen enormen Schwankungen (Abb. 6). Zu Beginn des Projekts (Herbst 2013) wurden pro Monat ca. 1000 Kilometer gefahren, bis Jahresende 2014 war ein Anstieg auf 1500-2000 km zu erkennen. Nach Bereitstellung des zweiten Autos Anfang 2015 gab es einen Sprung auf über 2800 km (März, April 2015), danach erfolgte eine Reduktion auf 1500-2000 km (November 2015 - Februar 2016). Im Frühjahr und Frühsommer der Jahre 2016, 2017 und 2018 sowie im Oktober der Jahre 2016 und 2017 waren erneut Maxima zu beobachten. Diese lagen jeweils über 2000 km pro Monat, wobei der absolute Höchstwert im Juni 2017 mit 3119 erreicht wurde. Analog zur Zahl der Buchungen belegen die Daten **auch hinsichtlich der zurückgelegten Kilometer eine stark saisonale Auslastungsverteilung mit Minima im Winter und Maxima im Juni**. Abb. 6 unten und Abb. 7 verdeutlichen diese Beobachtung und zeigen, dass in allen Monaten die Zahl der gefahrenen Kilometer mit dem Renault Zoe höher war als mit dem Citroen C-Zero. **Insgesamt wurden mit dem Renault Zoe**

im Monatsmittel 1301 km zurückgelegt, mit dem Citroen C-Zero 811 km (auf Basis der Jahre 2015-2018). Die höhere Reichweite des Renault Zoe spielt dabei wohl eine große Rolle.

Im Monatsmittel über die vergleichbaren Jahre 2015-2018 wurde im Juni mit durchschnittlich 2793 km am meisten gefahren, gefolgt von den Monaten April (2398 km), Oktober (2379 km), Mai (2338 km), August (2308 km) und März (2265 km). Die schwächsten Monate waren mit Abstand die Monate Jänner (1495 km) und Februar (1493 km), dann folgten Dezember (1742 km), Juli und November (jeweils 1999 km) sowie September (2129 km).

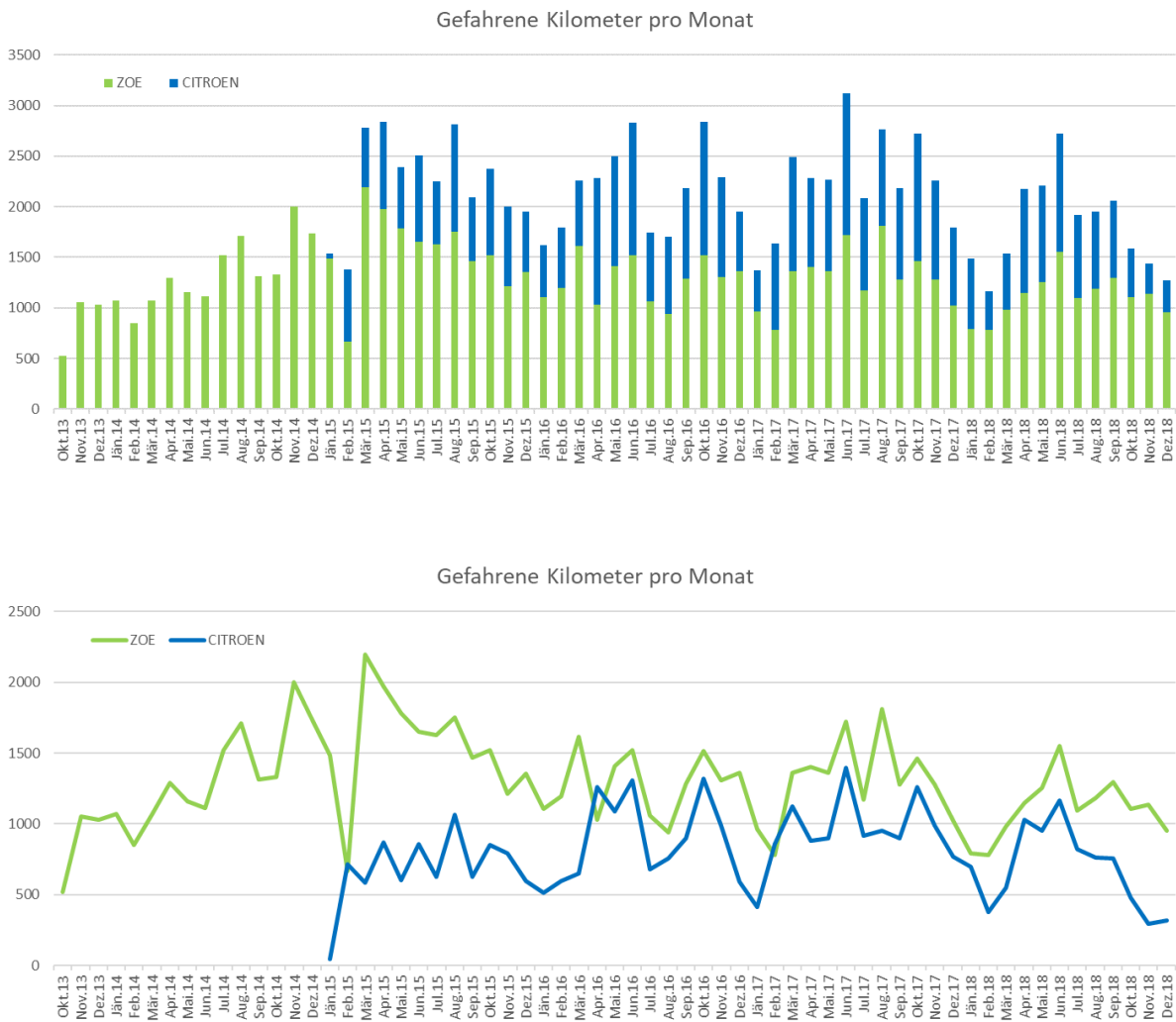


Abb. 6: Gefahrene km pro Monat im Zeitraum Oktober 2013 bis Dezember 2018. Oben: Summierte Darstellung als Säulendiagramm. Unten: Getrennte Darstellung der beiden Fahrzeuge als Liniendiagramm.

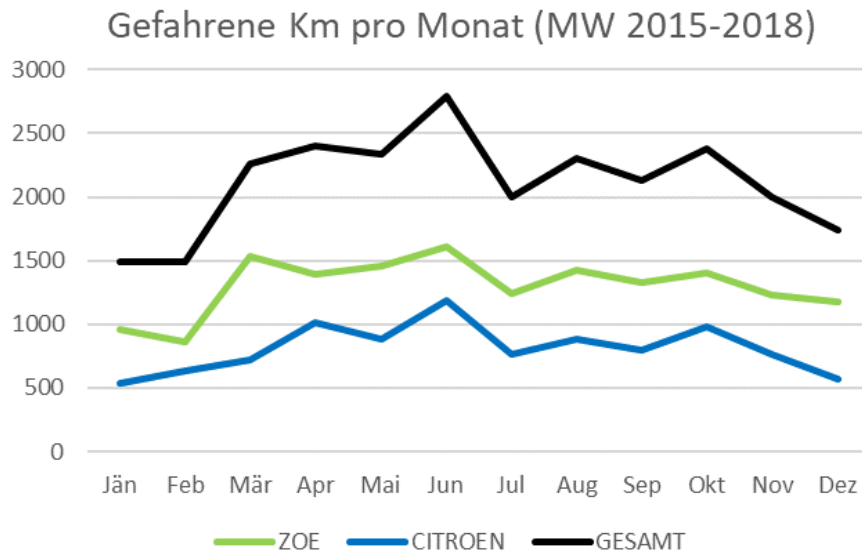


Abb. 7: Durchschnittlich gefahrene km pro Monat im Zeitraum Jänner 2015 bis Dezember 2018 (Monatsmittelwerte)

In Abbildung 8 ist die Zahl der zurückgelegten Kilometer pro Jahr dargestellt. Es zeigt sich, dass die Autos in den Jahren 2015-2017 mit jeweils ca. 26000-27000 km am stärksten genutzt wurden und 2018 ein Rückgang auf ca. 21500 km stattfand. Im ersten vollständigen Jahr 2014 wurden ca. 16000 km gefahren. Bezogen auf die beiden Fahrzeuge wurde mit dem Renault Zoe im Jahr 2015 am weitesten gefahren, während der Citroen C-Zero 2017 den Höchstwert erreichte. Der Rückgang 2018 ist auf ein verändertes Nutzungsverhalten einiger Mitglieder zurückzuführen (eigenes Auto angeschafft, Firmenwagennutzung).

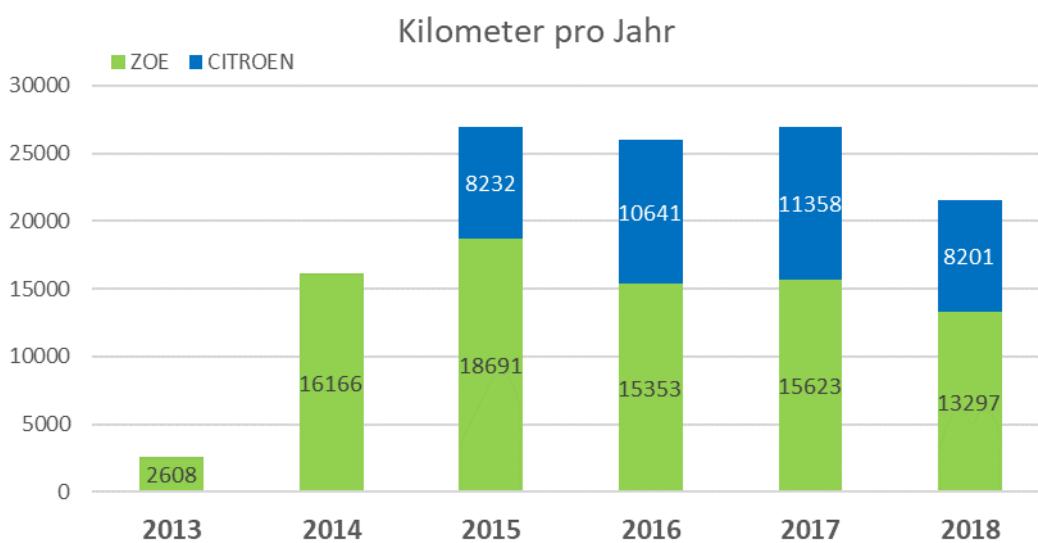


Abb. 8: Gefahrene Kilometer pro Jahr im Zeitraum Oktober 2013 bis Dezember 2018.

Die Abbildungen 9 und 10 zeigen die mittleren gefahrenen Kilometer pro Buchung an, wobei in Abb. 9 die monatlichen Mittelwerte und in Abb. 10 die Jahresmittelwerte dargestellt sind. Neben den monatlichen Schwankungen, die bei Renault Zoe besonders stark ausfallen, zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen den Fahrzeugen: **Der Renault Zoe wird eindeutig für längere Strecken verwendet (MW über alle Jahre: 41,1 km pro Buchung) als der Citroen C-Zero (MW: 28,3 km pro Buchung).** Diese Unterschiede zeigen sich in fast allen Monaten (Ausnahme Februar 2015) und in allen Vergleichsjahren. Bei beiden Autos zusammengerechnet ergibt sich eine **mittlere Fahrtstrecke von 35,9 km.** Die gefahrenen Kilometer pro Buchung nehmen dabei im Jahresmittel von 2014 (2015 bei Citroen) bis 2018 tendenziell ab (Renault Zoe: 44,9 – 44,3 – 39,9 – 40,5 – 36,4; Citroen C-Zero: 29,9 – 27,5 – 29,3 – 26,5).

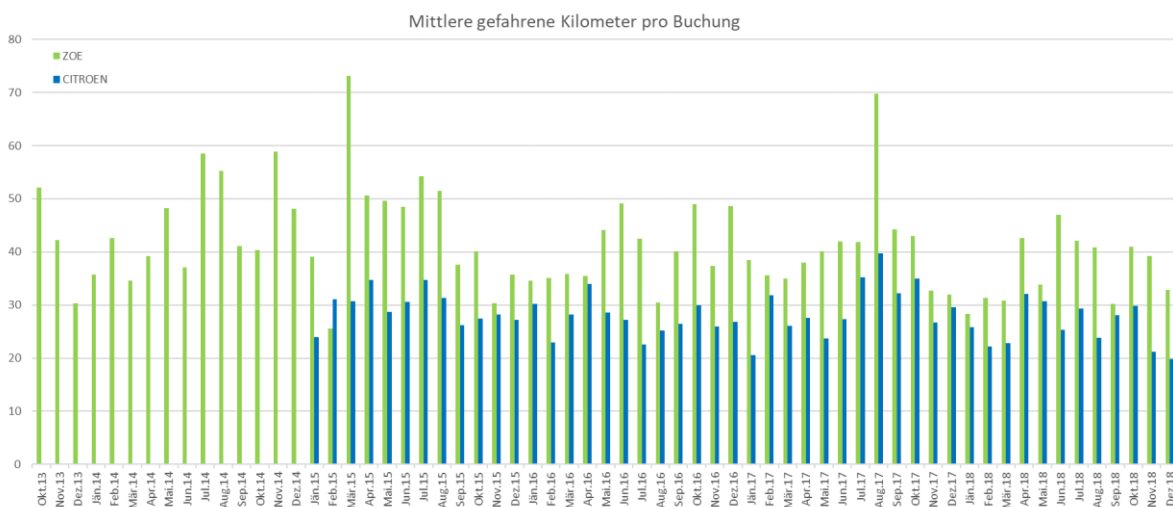


Abb. 9: Mittlere gefahrene Kilometer pro Fahrt (Buchung) in den einzelnen Monaten im Zeitraum Oktober 2013 bis Dezember 2018.

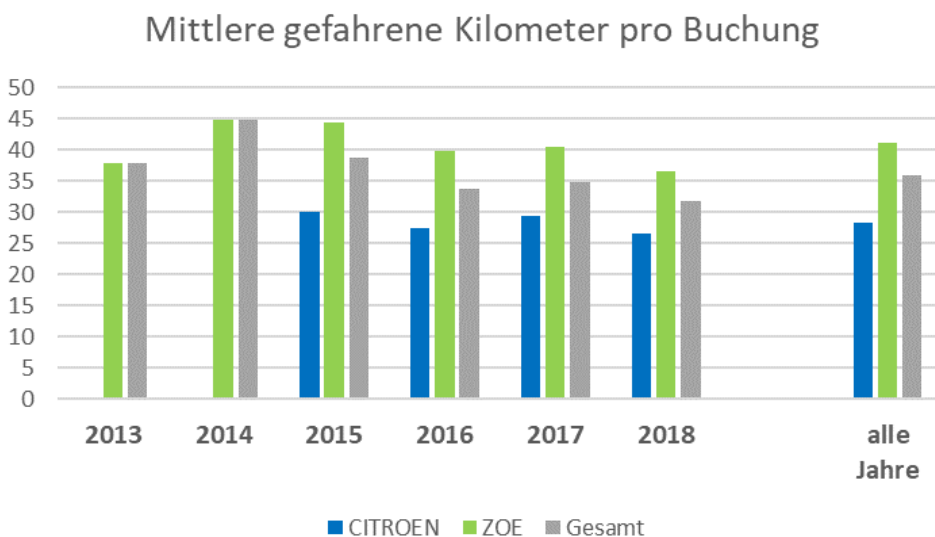


Abb. 10: Mittlere gefahrene Kilometer pro Fahrt (Buchung), Vergleich der Jahre 2013-2018 und Mittelwerte über alle Jahre.

Die mittlere Nutzungsdauer pro Buchung ist in Abbildung 11 dargestellt (Jahresmittelwerte). Insgesamt betrug die **mittlere Nutzungsdauer 6,0 Stunden**. Der Renault Zoe (6,3 Stunden) wird durchschnittlich für längere Zeit gebraucht als der Citroen C-Zero (5,7 Stunden). Im Jahresvergleich zeigen sich Unterschiede hinsichtlich der mittleren Nutzungsdauer der beiden Fahrzeuge. Während im Jahr 2015 der Citroen C-Zero durchschnittlich für mehr als 6,9 Stunden gebraucht wurde (Renault Zoe 5,0 Stunden), verringerte sich die Dauer 2016 auf 6,3 Stunden. Die Nutzungsdauer beim Renault Zoe steigerte sich 2016 hingegen auf 6,9 Stunden. In den Folgejahren stabilisierte sich die Nutzungsdauer des Renault Zoe bei 6,7-6,9 Stunden, während der Citroen C-Zero jedes Jahr deutlich kürzer gebucht wurde (2017: 5,3 Stunden, 2018: 4,4 Stunden).

Eine durchschnittliche Buchungszeit von 6 Stunden für eine im Mittel zurückgelegte Strecke von knapp 36 km erscheint auf den ersten Blick sehr lang. Wenn man aber bedenkt, dass es sich um viele Freizeitfahrten (Ausflüge etc.) handelt, wie in Kap. 2.2.2. näher erläutert wird, und etliche „Ausreißer“ (sehr lange Buchungszeiten z.B. über Nacht) in die Mittelwertberechnung einfließen, relativiert sich dieser Eindruck ein wenig. Der Rückgang der mittleren Nutzungsdauer im Lauf der Jahre, vor allem beim Citroen C-Zero, ist aber als positiv im Sinne der Fahrzeugverfügbarkeit zu betrachten.

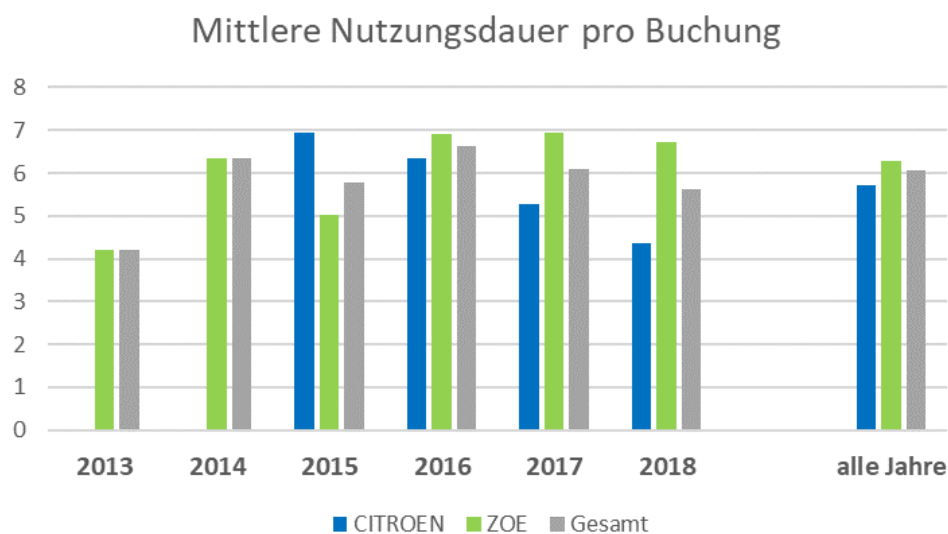


Abb. 11: Mittlere Nutzungsdauer pro Fahrt (Buchung). Vergleich der Jahre 2013-2018 und Mittelwerte über alle Jahre.

Die meisten Fahrten gingen über eine Distanz von 25-30 km (609x), gefolgt von Strecken von 20-25 km (582x). Wesentlich seltener wurden Distanzen von 30-35 km (310x) bzw. 0-5 km (292x) zurückgelegt. **Insgesamt betrafen mehr als die Hälfte aller Fahrten (59,1%) Wege unter 30 km, 81,8% aller Fahrtstrecken waren max. 50 km lang.** 50-100 km weite Distanzen wurden in 13,7% aller Fälle zurückgelegt, in nur 4,6% aller Buchungen betrug die gefahrene Strecke mehr als 100 km.

Anzahl der Buchungen pro Distanzklasse

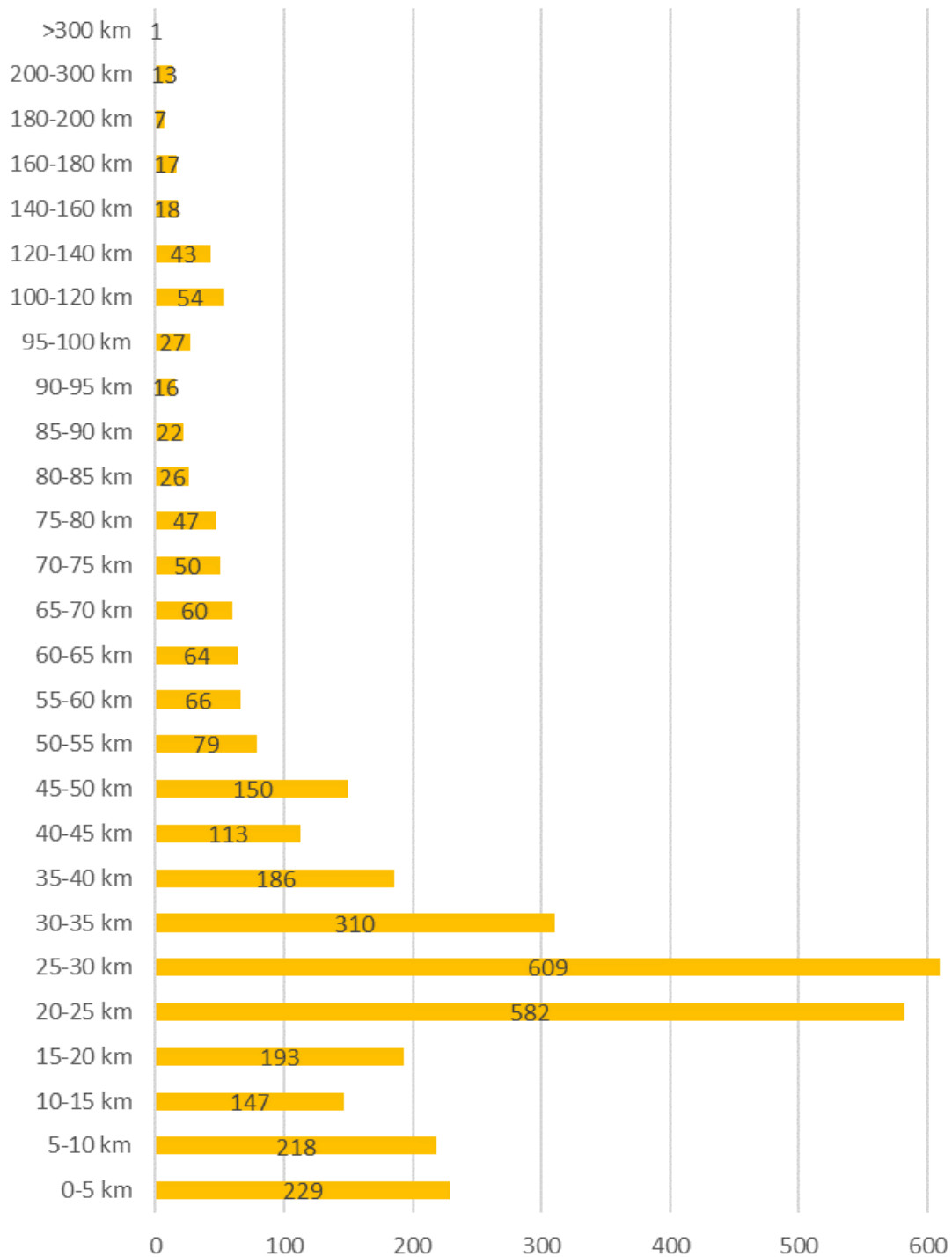


Abb. 12: Anzahl der Buchungen pro Distanzklasse. Daten aus den Jahren 2013-2018 für beide Fahrzeuge von MOVE Herzogenburg.

2.2.2 Zweck der Fahrt

Die Datenerhebung, die durch Ausfüllen des schriftlichen Fahrtenbuchs in den Autos durchgeführt wurde, ergab für den Zeitraum 2013-2018 folgende Ergebnisse: **3364x** wurde der Zweck der Fahrt eingetragen; das entspricht etwa der Zahl der Buchungen insgesamt (3347; siehe Kap. 2.2.1). Manchmal gab es Mehrfachnennungen, wenn die Fahrzeuge für mehrere Zwecke kombiniert eingesetzt wurden (z.B. Kinder führen und Einkauf). Demgegenüber wurden manchmal auch gar keine Angaben über den Nutzungszweck gemacht.

An erster Stelle stehen **Freizeit-Fahrten** (Ausflüge u.a.) mit insgesamt **43%**, wobei diese Kategorie bei beiden Fahrzeugen etwa gleiche Anteile erreichte (45% Zoe; 40% Citroen). Der Fahrtzweck „**Kinder führen**“ (in Betreuungseinrichtungen und Schulen, zu Kursen, Freunden oder Veranstaltungen) wurde in insgesamt **20%** aller Fälle angegeben. Dabei fällt auf, dass beim Renault Zoe das in nur 15%, beim Citroen C-Zero hingegen in 26% aller Fahrten angeführt wurde. „Sonstiges“ wurde in 17% der Fälle ankreuzt, wobei ein Schwerpunkt bei Arztbesuchen lag. Zoe und Citroen erreichten dabei etwa gleiche Anteile, was auch für die Einkaufsfahrten (11%) zutrifft. Die anderen Kategorien (Fahrt zur Arbeit, Fahrt für Verein, Dienstfahrt) waren mit jeweils 3-4% relativ selten vertreten.

Abb. 13 zeigt das Gesamtergebnis für beide Fahrzeuge, in Abb. 14 sind die getrennten Daten für jedes Fahrzeug einzeln dargestellt.

Gesamtergebnis 2013-2018 (Zoe + Citroen)

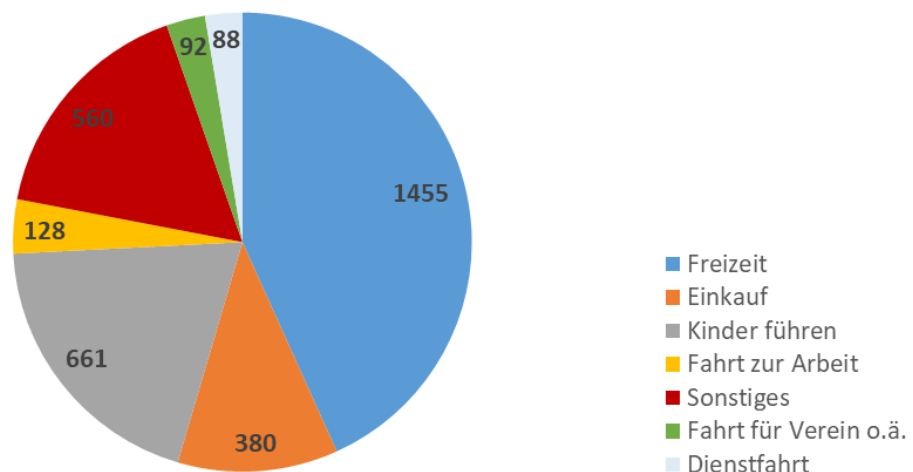
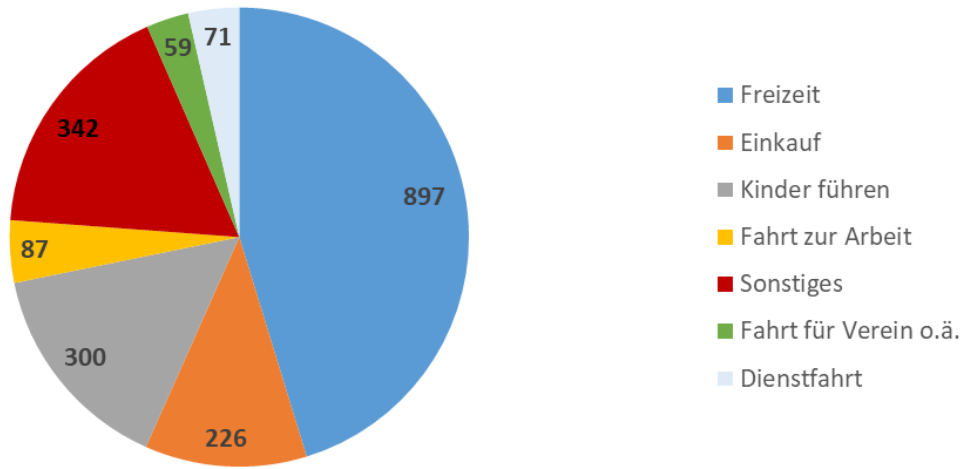


Abb. 13: Zweck der Fahrt laut den Angaben auf dem Datenblatt, das bei jeder Fahrt ausgefüllt wurde. Gesamtergebnis 2013-2018 für beide Carsharing-Autos (n=3364).

Renault Zoe 2013-2018



Citroen C-Zero 2015-2018

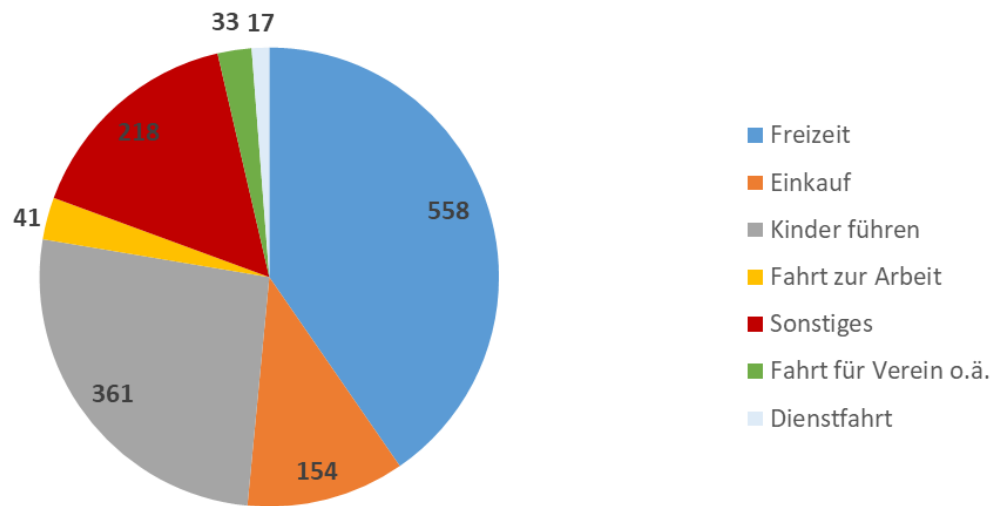


Abb. 14: Zweck der Fahrt laut den Angaben auf dem Datenblatt, das bei jeder Fahrt ausgefüllt wurde. Oben: Renault Zoe 2013-2018 (n=1982). Unten: Citroen C-Zero 2015-2018 (n=1382).

2.3 Mitglieder aus Haushalten ohne eigenes Auto

Das Potential von Carsharing-Projekten in Großstädten steht außer Frage und ist gut untersucht. Carsharing in der Region wird hingegen meistens damit in Zusammenhang gebracht, dass es dazu geeignet ist, Zweit- und Drittfahrzeuge in Haushalten zu ersetzen (z.B. VCÖ 2016).

Die Datenauswertung der vorliegenden Untersuchung zeigt, dass das Potenzial in der Kleinstadt Herzogenburg größer als erwartet ist. **79,5% der Kilometer mit dem Renault Zoe wurden von Mitgliedern aus Haushalten ohne eigenes Auto gefahren, beim Citroen C-Zero liegt der Anteil mit 80,6% sogar noch etwas höher.** Bezogen auf die Anzahl der Fahrten bzw. Buchungen wurden 74,2% (Renault Zoe) bzw. 78,8% (Citroen C-Zero) von Mitgliedern, die ohne eigenes Auto leben, durchgeführt (siehe Tab. 1, Tab. 2 und Abb. 15). Das große Potenzial des Carsharings in Herzogenburg (als Ergänzung zu den guten öffentlichen Verkehrsanbindungen) liegt demnach eindeutig darin, Erstautos in Haushalten zu ersetzen.

Die Zahl der MOVE-Mitglieder, die in Haushalten ohne eigenes Auto leben, beträgt derzeit nur vier (Stand Dezember 2018), das ist ein Rückgang um vier Personen seit Ende 2016. Eine Familie (mit zwei Carsharing-Nutzern) hat seit Sommer 2018 wieder ein eigenes Auto, zwei Personen sind verstorben. Zudem nutzt eine Person nun ein Firmenauto auch privat, so dass die Zahl der ohne Auto lebenden Mitglieder de facto auf drei zurückgegangen ist. Diese Veränderungen in der Zusammensetzung der regelmäßigen NutzerInnen erklärt die niedrigere Auslastung (weniger gefahrene Kilometer, geringere Zahl der Buchungen) im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren.

Zwei weitere Mitglieder ohne eigenes Auto, die aktiv am Carsharing teilgenommen haben, sind wegen zu großer Entfernung zum Auto-Standplatz bzw. Übersiedlung bereits 2014 und 2015 aus dem Verein wieder ausgetreten.

Tab. 1: Gefahrene Kilometer mit dem Renault Zoe (Oktober 2013-Dezember 2018) und dem Citroen C-Zero (Jänner 2015-Dezember 2018). Verglichen werden die Kilometer und Anteile der Mitglieder, die in Haushalten ohne eigenes Auto leben, und jene aus Haushalten mit einem oder mehreren Autos. Ergänzend sind die Vereinsfahrten angeführt.

gefahrene Kilometer ZOE			gefahrene Kilometer CITROEN		
Mitglieder ohne eigenes Auto	65018	79,5 %	Mitglieder ohne eigenes Auto	30960	80,6 %
Mitglieder mit eigenem Auto	14177	17,3 %	Mitglieder mit eigenem Auto	6344	16,5 %
Vereinsfahrten MOVE	2544	3,1 %	Vereinsfahrten MOVE	1128	2,9 %
GESAMT	81738	100,0 %	GESAMT	38432	100,0 %

Tab. 2: Anzahl der Fahrten mit dem Renault Zoe (Oktober 2013-Dezember 2018) und dem Citroen C-Zero (Jänner 2015-Dezember 2018). Verglichen werden die Fahrten/Buchungen und Anteile der Mitglieder, die in Haushalten ohne eigenes Auto leben, und jene aus Haushalten mit einem oder mehreren Autos. Ergänzend sind die Vereinsfahrten angeführt.

Anzahl der Fahrten ZOE			Anzahl der Fahrten CITROEN		
Mitglieder ohne eigenes Auto	1475	74,2 %	Mitglieder ohne eigenes Auto	1072	78,8 %
Mitglieder mit eigenem Auto	372	18,7 %	Mitglieder mit eigenem Auto	216	15,9 %
Vereinsfahrten MOVE	140	7,0 %	Vereinsfahrten MOVE	72	5,3 %
GESAMT	1987	100,0 %	GESAMT	1360	100,0 %

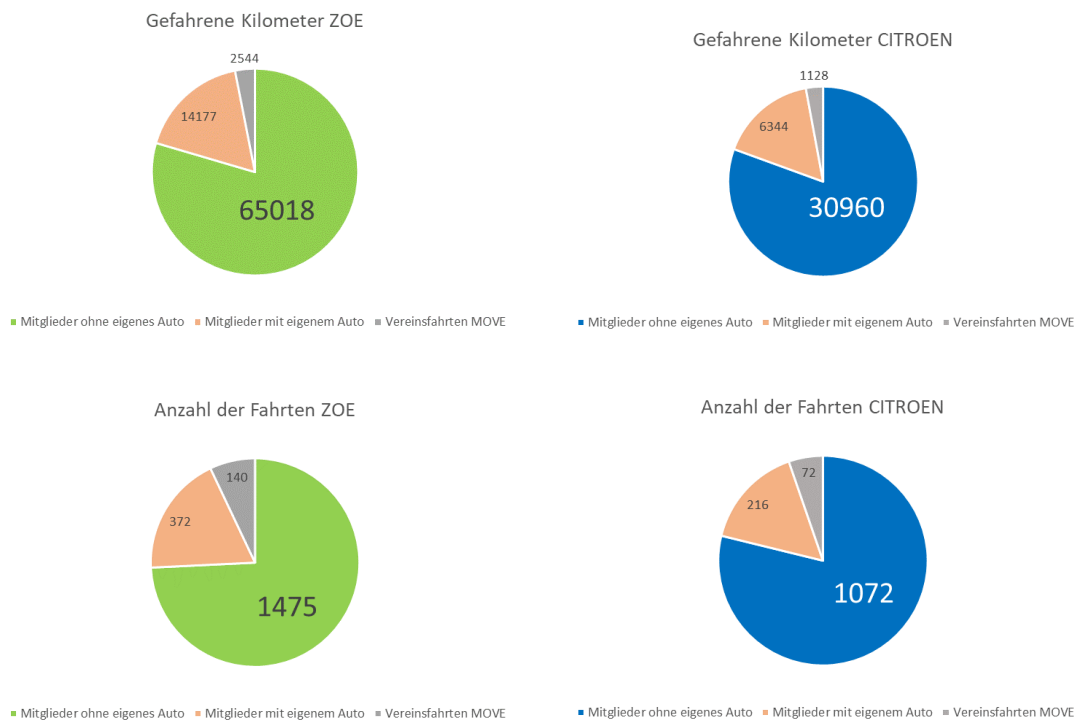


Abb. 15: Bedeutung der Mitglieder, die in Haushalten ohne eigenes Auto leben, für das E-Carsharing-Projekt MOVE Herzogenburg. Oben: Gefahrene Kilometer mit dem Renault Zoe (links) und dem Citroen C-Zero (rechts). Unten Anzahl der Fahrten bzw. Buchungen mit dem Renault Zoe (links) und dem Citroen C-Zero (rechts).

Aufgrund dieser Ergebnisse wurden Mitglieder ohne Auto eingeladen, an einem Gespräch über das Leben ohne eigenes Auto und ihre Erfahrungen mit dem E-Carsharing-Projekt mitzuwirken. Das Gespräch fand am 18.11.2016 statt und wird auf den folgenden Seiten etwas gekürzt wiedergegeben. Es gibt Auskunft über Motivationen, Lebenseinstellungen, persönliche Erfahrungen, Bewältigung der Alltagswege und Erledigungen, finanzielle Überlegungen und Erfahrungen sowie Zukunftsaussichten. Dieser Abschnitt war bereits Teil des zweiten Zwischenberichts (März 2017).

„Eine herrliche Entschleunigung des Lebens!“

Gespräch über das Leben ohne eigenes Auto und E-Carsharing (18.11.2016)



Foto: Brigitte Gaugg, Harald Krisa, Ronald Wytek, Andrea Nutz, Karl Nutz (v.l.n.r.)

Harald Krisa: Bei der Auswertung der MOVE Fahrtenbücher ist mir aufgefallen, dass ca. 70-80% der Fahrten in unserem Carsharing-Projekt und etwa 80-90% der gefahrenen Kilometer auf Mitglieder fallen, die in Haushalten ohne eigenes Auto leben. Das ist deshalb bemerkenswert, weil meistens davon ausgegangen wird, dass Carsharing in der Region - außerhalb der großen Städte – das Potenzial hat, Zweit- und Drittautos zu ersetzen. Dass es Familien gibt, die kein eigenes Auto haben, ist nach wie vor kaum vorstellbar. Könnt Ihr mir bitte sagen, seit wann Ihr ohne eigenes Auto lebt und wie es dazu gekommen ist?

Brigitte Gaugg: Unsere Familie besteht aus zwei Erwachsenen und zwei Kindern (12 und 15). Wir sind im August 2014 mit unserem eigenen Auto nach Graz gefahren, und da ist uns zum dritten Mal in eineinhalb Jahren der Starter kaputt gegangen – und das war uns dann zu viel! Wir haben das Auto sofort weiterverkauft und gleich danach wieder ein Auto gebraucht. Wir haben bei Karl Nutz angerufen, sofort eine Einschulung bekommen und sind seitdem Carsharing-Nutzer.

Ronald Wytek: Wir – zwei Erwachsene und ein Kind (4) – sind seit zweieinhalb Jahren in Herzogenburg. Im Sommer 2015 haben wir unser Auto verkauft, weil es schon recht verrostet war und die Kosten für das nächste Pickerl zu hoch gewesen wären. Wir haben schon gewusst, dass es hier Carsharing gibt und sind gleich eingestiegen. Wir nutzen das Angebot als Fahrgemeinschafts-Auto für den Waldkindergartenbesuch für unsere Tochter und sind im Schnitt zwei Tage – je zwei mal zwei Fahrten – und manchmal auch zusätzlich am Wochenende damit unterwegs.

Karl Nutz: Andrea und ich haben 2004 unser Auto aufgegeben, wir sind aber immer schon viel mit dem Zug gefahren und haben auch ein Carsharing-Angebot in St. Pölten genutzt. Der Auslöser für die Aufgabe des Autos war eine kaputte Windschutzscheibe. Da der Carsharing-Gedanke schon tief verankert war, haben wir unser Auto verkauft, und seither sind wir ohne eigenes Auto. Wir haben dann Carsharing in St. Pölten, Amstetten und Wien genutzt und seit der Vereinsgründung 2013 sind wir froh, dass es diese Möglichkeit auch in Herzogenburg gibt.

Harald Krisa: *Du warst daran ja nicht ganz unbeteiligt...*

Karl Nutz: Ja, und ich bedanke mich sehr für das Interesse, das auch immer größer wird. Die Mitglieder ohne eigenes Auto sind auf unser Angebot angewiesen und da zeigt sich auch der Vorteil unseres zweiten Carsharing-Autos. Die richtige Nutzung beginnt eigentlich erst, wenn man kein eigenes Auto hat. Das ist der Zeitpunkt, ab wann das Carsharing wirklich gelebt wird. Man wächst hinein, muss umdenken, zum Beispiel extra zum Standplatz gehen – ganz anders als bei einem eigenen Auto, das vor der Tür steht. Aber ich möchte das nicht mehr missen und diesen Weg weiter gehen.

Andrea Nutz: Ich möchte ergänzen, dass wir vier Erwachsene – neben Karl und mir noch Karls Mutter und eine Tante - und eine Tochter (15) in unserem Haus sind. Außerdem haben wir noch zwei größere Kinder (30 und 25) und als wir damals begonnen haben, waren drei Kinder im Haus. Es hat die Umstellung sehr gut geklappt, aber zu Beginn waren wir äußerst exotisch! Es hat sogar einen Film bei „Willkommen Österreich“ gegeben, wo gezeigt wurde, wie wir mit Fahrrad-Anhänger samt Kind unterwegs waren. Wir sind vor 13 Jahren voller Begeisterung eingestiegen, und seit dem Zeitpunkt hat sich bei den regionalen öffentlichen Verkehrsanbindungen alles verschlechtert. Aber wir haben uns nicht aufhalten lassen.

Harald Krisa: *Wie lebt es sich eigentlich so ohne eigenes Auto? Es erfordert ja ein Umdenken, eine andere Organisation, mehr Planung.*

Andrea Nutz: Es ist wie das Rauchen abgewöhnen! Auto fahren ist einfach eine Gewohnheit. In so kurzer Zeit – unsere Großeltern hatten ja noch gar kein eigenes Auto – haben wir uns so daran gewöhnt und so viel zerstört damit! Es ist erschreckend. Und dieses Abgewöhnen fällt uns irrsinnig schwer! Für uns war es eine ganz interessante Erfahrung, Es waren nicht nur schöne Erlebnisse, manchmal waren wir auch richtig angefahren, wenn einmal etwas nicht gegangen ist. Aber von der Grundeinstellung haben wir uns nicht abhalten lassen. Manchmal hat man uns auch den Vogel gezeigt!

Harald Krisa: *Was sind die Vorteile aus Eurer Sicht?*

Andrea Nutz: Eine herrliche Entschleunigung des Lebens! Man genießt wirklich die bewussten Fahrten - bei uns sind das hauptsächlich die Freizeitfahrten in Gegenden, wo keine öffentliche Anbindung besteht. Für Einkäufe brauchen wir kaum ein Auto, das erledigen wir großteils mit dem Radanhänger. Für größere Transporte leihen wir uns von einem Baumarkt einen Lieferwagen aus und in akuten Fällen nehmen wir ein Taxi. Man ist mit dem Fahrrad viel mehr im Freien, trifft mehr Leute, spürt noch das Wetter. Man lebt wieder viel intensiver!

Karl Nutz: Wenn man sich einmal daran gewöhnt hat, fehlt einem das Auto vor der Tür überhaupt nicht!

Harald Krisa: *Es fällt ja auch eine Last weg – man muss zum Beispiel nicht mehr an den Reifenwechsel oder an die regelmäßigen Überprüfungen denken.*

Brigitte Gaugg: Ich sehe das auch so! Wir haben ganz oft unser Auto beim Service gehabt, die vielen Reifenwechsel, Reifendruck kontrollieren und so weiter. Außerdem haben wir ganz viel Geld in Werkstätten gelassen. Bei mir ist es so, dass ich mein Einkaufsverhalten stark verändert habe. Ich fahre nicht so gerne mit dem Rad einkaufen, sondern erledige meinen Haupteinkauf einmal die Woche mit dem Carsharing-Auto. Das hat für mich auch etwas mit Entschleunigung zu tun. Ich habe jetzt meistens alles was ich brauche zu Hause und passe mein Kochverhalten daran an, was da ist. Früher bin ich geschwind ins Auto gesprungen und habe geschwind noch was eingekauft. Das fällt jetzt eher weg. Wir hatten in letzter Zeit eine Baustelle und haben dafür auch das Carsharing-Auto verwendet. Für Fahrten mit dem Anhänger, z.B. Schutt führen, mussten wir auf Haralds Auto ausweichen. Ein ganz herkömmliches Fahrzeug, aber es ist für mich auch im Sinne des Carsharing-Gedankens, das so zu nutzen.

Harald Krisa: *Genau. Es ist ein privates Carsharing-Modell im kleinen Kreis, das von ein paar Familien genutzt wird. Ronald, wie war für dich die Umstellung vom Autobesitzer zum Autonutzer?*

Ronald Wytek: Sehr angenehm. Es ist eine Entlastung bezüglich Service und Kosten. Ich hatte ja ein sehr altes und rostiges Auto und es gab immer wieder Dinge, die ich vor mir hergeschoben habe. Diese Roststellen immer wieder auszubessern hat mir keinen Spaß gemacht! Für mich war die Umstellung sehr angenehm. Aber wenn ich auch für meine Frau Silke reden darf: Für sie ist es nicht so einfach, für sie ist die Spontanität noch wichtiger.

Wenn sie damals mehr Geld gehabt hätte, hätte sie wahrscheinlich ein neues Auto gekauft. Uns beide stört ein wenig, dass wir mit den beiden Elektroautos zwei sehr ähnliche Autotypen zur Verfügung haben – eher klein und eher wenig Reichweite.

Harald Krisa: *Welche Wege legst du jetzt womit zurück?*

Ronald Wytek: Ich arbeite vorwiegend von zu Hause, daher muss ich nicht pendeln. Praktisch ist, dass der Standplatz des Carsharing-Autos sehr nahe bei uns ist, d.h. das Auto steht fast vor der Tür. Für mich und meine Tochter Loana ist es auch ein Spaßfaktor, mit dem Roller zum Standplatz und dann mit dem Elektroauto in den Kindergarten zu fahren. Zirka alle drei Wochen machen wir einen Ausflug nach St. Pölten oder Krems, Einkaufen geht meistens Silke mit dem Kinderwagen. Urlaub ist die letzten beiden Sommer das große heikle Thema gewesen. Im letzten Jahr sind wir mit Haralds Auto nach Istrien gefahren, heuer waren im privaten Umfeld aber alle Autos vergeben. Es ist dann aus anderen Gründen nichts aus dem Urlaub geworden, aber die Problematik bleibt, in Gegenden zu kommen, die keine guten öffentlichen Verbindungen haben. Außerdem ist uns das mit Kind zu anstrengend. Ich habe jetzt die private Carsharing-Plattform „Drivy“ entdeckt und das wäre das fehlende Puzzlestück für mich, neben MOVE, Fahrrad, Roller, öffentlichen Verkehrsmitteln und einer Möglichkeit, auf Urlaub in den Süden zu fahren.

Karl Nutz: Einkaufsfahrten bis St. Pölten erledigen wir zu 90% mit dem Rad und Anhänger, auch kleine Baumarkt-Besorgungen gehen mit dem Rad. Für alles darüber hinaus verwenden wir unsere MOVE-Flotte, zum Beispiel um unsere Tochter wohin zu bringen. Urlaubsfahrten machen wir mit dem Zug und dem Rad. Letztes Jahr ist meine Familie mit dem Zug zum Neusiedler See gefahren und ich bin mit dem Fahrrad hingekommen. Einmal sind wir mit dem Zug nach Salzburg gefahren und haben dort mit dem EMIL, dem Elektroauto zum Ausleihen, Tagesausflüge gemacht.

Andrea Nutz: Da hat es in den letzten Jahren Änderungen gegeben. Wie ich schon gesagt habe, haben sich die regionalen öffentlichen Anbindungen verschlechtert, aber die Carsharing-Netzwerke sind mehr geworden. Deshalb hat man jetzt wieder mehr Möglichkeiten. Generell spüren wir bei dem Thema eine deutliche Öffnung. Unsere Tochter ist vor einiger Zeit etwas frustriert heimgekommen, weil in der Schule gefragt wurde, wie viele Autos es in den Familien gibt und sie als einzige ohne eigenes Familienauto lebt. Aber neulich war das Thema Nachhaltigkeit und da konnte sie ganz viel schreiben, auch über Carsharing, und ist dann ganz toll gelobt worden. Sie war ganz stolz, auch auf ihren Papa, und hat gar nichts im Internet recherchieren müssen sondern alle Information aus unserer Familie und unserem Leben bezogen. Das hat mich sehr für sie gefreut! Da schließt sich irgendwie ein Kreis und das Thema findet auch breitere Aufmerksamkeit.

Harald Krisa: *Gitti, welche Wege legt Ihr womit zurück?*

Brigitte Gaugg: Mein Mann fährt hin und wieder mit dem Carsharing-Auto zu Baustellen, zur täglichen Arbeit fahren wir beide mit dem Fahrrad zum Bahnhof und dann weiter mit dem Zug nach Krems bzw. St. Pölten. Sehr unterstützend für das Carsharing sind die guten öffentlichen Anbindungen in Herzogenburg. Auch abends ist es jetzt von St. Pölten ein bisschen besser, aber nur am Donnerstag, Freitag und Samstag. Es könnte aber noch besser sein. Die Kinder legen ihre Wege ebenfalls so gut wie immer öffentlich zurück. Das Auto wird freizeitmäßig hauptsächlich für Abendveranstaltungen gebraucht. Bis jetzt gab es noch kaum Probleme wegen Überlastung der Carsharing-Autos, und wenn dann findet sich im privaten Umfeld eine Lösung. Einkäufe sind wie gesagt Wocheneinkäufe mit dem Carsharing-Auto. Urlaub ist kein Thema, weil wir eigentlich nie einen Urlaub machen. Unser Haupturlaub ist die Istrien-Woche der Lernwerkstatt Pottenbrunn und da fahren wir jetzt das zweite Jahr mit dem Gemeinschaftsbus mit. Nächstes Jahr wollen wir eine Woche früher mit dem Zug hinfahren, weil ich leidenschaftlich gern mit dem Zug fahre! Unsere Familie hat jetzt die Österreich-Card der ÖBB, das heißt wir sind heuer viel öffentlich unterwegs gewesen. Die Kinder sind auch schon allein mit dem Zug Richtung Innsbruck, Feldkirch, Graz oder Klagenfurt unterwegs.

Harald Krisa: *Das heißt, Ihr fahrt jetzt deutlich mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln als früher. Wie ist das bei Euch, Ronald?*

Ronald Wytek: Das ist bei uns schwer zu sagen, weil wir ja seit zweieinhalb Jahren hier in Herzogenburg mit einer sehr guten öffentlichen Anbindung sind und vorher waren wir in Zurndorf. Das kann man nicht so gut vergleichen. Aber wenn das Auto vor der Tür steht ist es leichter, da mal schnell einzusteigen. Wir haben aber sicher das

Zugfahren in letzter Zeit forciert und ich fahre sehr gerne mit dem Zug. Es ist sehr entspannend, und wenn ich Lust habe am Laptop zu arbeiten, kann ich das während der Fahrt machen. Ich treffe auch oft nette Menschen im Zug.

Karl Nutz: Wir fahren auch mehr mit Öffis als zu den Zeiten, als wir noch ein Auto gehabt haben, aber schon damals sind wir viel mit dem Zug gefahren. Auch früher war ich im Urlaub viel mit dem Zug in ganz Europa unterwegs.

Harald Krisa: *Zurück zum Carsharing. Wie schaut es bei kurzfristigen Fahrten aus? Wie oft kriegt man ein Auto bei MOVE, wenn man eine spontane Fahrt machen muss oder will? Welche anderen Alternativen gibt es für Euch in Fällen, wenn kein Carsharing-Auto mehr frei ist?*

Andrea Nutz: Wir haben das Zipcar in St. Pölten, wo Karl nach wie vor Mitglied ist. Letztes Jahr haben wir es einmal genutzt, weil bei uns kein Auto frei war. Als wir nur ein Auto bei MOVE hatten, ist es öfter eng geworden. Spontan das Kind abzuholen, war dann oft nicht möglich. Es ist dann eine Phase leichter Frustration gekommen. Mit dem zweiten Auto hat sich das dann entspannt. Bis auf einmal hat es keine Probleme gegeben, aber das war nichts Unverzichtbares. Einen Kinobesuch kann man auch an einem anderen Tag machen. Aber für dringende Fälle haben wir noch das Zipcar in Reserve.

Karl Nutz: Und einmal bin ich mit dem Rad nach Traismauer gefahren und habe das Traismaurer Fahrzeug genommen.

Harald Krisa: *Und private Autos von Bekannten oder Freunden braucht Ihr nicht?*

Karl Nutz: Nein, das ist nicht notwendig.

Ronald Wytek: Dass Leute in ihrem privaten Umfeld so wie wir mehrere Autos zur Verfügung haben, das ist eher unüblich, glaube ich. Als wir in Zurndorf unser Gemeinschaftsprojekt vorgestellt haben, hat ein Landwirt gesagt: „Was, Ihr wollt Carsharing machen? Nicht einmal meiner Schwiegermutter borge ich mein Auto!“ (*Allgemeines Lachen*) Es ist üblich, dass Leute ihr Auto gar nicht verleihen. Mit dem Netzwerk, das wir hier in Herzogenburg haben, ist das natürlich leichter.

Harald Krisa: *Ich glaube, dass im Umfeld des „Gartens der Generationen“ und der „Lernwerkstatt Pottenbrunn“ Leute dabei sind, für die das Auto gar nicht so einen hohen Stellenwert hat.*

Brigitte Gaugg: Da gebe ich Dir recht!

Andrea Nutz: Die Idee, kein eigenes Auto haben zu müssen, ist etwas, was wir gelernt haben. Der Stellenwert des Autos ist wirklich erschreckend. Und wenn jemand kein eigenes Auto hat, dann muss etwas nicht stimmen! Wir haben uns da aber nicht beirren lassen. Die Netteren haben uns dann in die Ökofreak-Ecke gestellt. Wir haben aber auch erlebt, dass sich Menschen in unserem Umfeld angegriffen fühlen. Viele haben auch gesagt: „Was tut ihr Euch damit eigentlich an?“

Karl Nutz: Wir weichen damit von der Norm ab und unterscheiden uns von den „normalen Menschen“.

Harald Krisa: *Hast du das auch schon erlebt, dass Euer Lebensstil von anderen als persönlicher Angriff aufgefasst wird?*

Brigitte Gaugg: So generell kann ich das nicht sagen. Aber das Carsharing ist schon ein Thema. Ich glaube schon, dass wir ein wenig in die Öko-Ecke gestellt werden mit unserem Lebensstil und unseren Werten, aber das nehme ich eher als Kompliment! Mir ist hingegen schon oft passiert, dass mich wildfremde Leute auf das tolle Elektroauto ansprechen und alles darüber wissen wollen! Man hat dadurch viel schneller Kontakte zu Menschen, die dann auf einen zukommen. Das Interesse ist einfach sehr groß!

Karl Nutz: Es gibt übrigens wieder zwei neue Vereinsmitglieder ohne Auto.

Andrea Nutz: Und es kommt zum Ökofaktor jetzt auch vermehrt der finanzielle Faktor dazu, besonders bei den Jungen. Für Führerscheinneulinge wird das verstärkt von Interesse sein. Und die Fahrschulen bieten auch schon Elektroautos zum Autofahren lernen an.

Harald Krisa: *Wie macht ihr das bei weiten Fahrten? Und wie bei Transporten?*

Ronald Wytek: Weite Fahrten machen wir wenn möglich mit dem Zug. Wenn das Ziel öffentlich nicht gut erreichbar ist, dann müssen wir uns ein Auto ausborgen, entweder privat oder bei einem privaten Carsharing-Netzwerk. Transporte haben wir seit der Übersiedlung keine gehabt. Spontane Fahrten gehen zu 50% über das MOVE Carsharing – also wenn es richtig spontan ist, Vorabend-Buchungen zähle ich da aber gar nicht dazu.

Karl Nutz: Weite Fahrten machen wir meistens mit unserer Flotte, aber man muss etwas vorplanen, vor allem wo man aufladen kann. Die Westautobahn ist super ausgebaut mit Ladestationen, egal ob man nach Wien oder Linz fährt. Zum Beispiel kann man bei der Autobahnraststation Steinhäusl mit 22 kW sehr schnell aufladen. Man steckt an, macht eine kleine Pause, trinkt ein Mineral und danach ist das Auto fast aufgeladen. Oder nach Schwechat, aufladen, und wieder zurück. Und für ganz weite Strecken verwenden wir das Zipcar. Unsere zweite Alternative für Transporte ist ein Lieferwagen von einem Baumarkt.

Ronald Wytek: Bei einem Möbelhaus geht das auch, sogar ohne dort einzukaufen!

Brigitte Gaugg: Neulich hatte ich den Citroen für mehrere Fahrten gebucht und es war mir schon klar, dass ich dazwischen irgendwo aufladen muss. Ich bin dann zum Aufladen zum ÖAMTC gefahren und habe entsetzt festgestellt, dass die am Samstag geschlossen haben! Ich habe dann aber vor dem Eingang eine Ladesäule entdeckt und mich gewundert, weil die anders ausgesehen hat als ich es gewöhnt war. In meiner Verzweiflung habe ich Karl angerufen und erfahren, dass wir vom ÖAMTC keine Ladekarte haben. Ich hatte es sehr eilig, weil ich zwei Termine unter einen Hut bringen musste. Also was tun? Ich habe dann eine Bekannte angerufen, die mich gerettet hat. Ich war aber sehr blauäugig, weil es mit dem Aufladen von der Zeit her nie ausgereicht hätte – aber es war spannend! Wir müssen immer wieder mal auf ein herkömmliches Auto zurückgreifen. Ganz ohne geht es bei uns nicht, besonders bei Transporten mit dem Anhänger bei unserer Baustelle.

Harald Krisa: *Ich möchte jetzt zu den Kosten kommen. Was erspart ihr euch monatlich? Ich glaube, man kann allgemein sagen, dass die Mobilitätskosten ohne eigenes Auto geringer sind, oder?*

Ronald Wytek: Das kann ich nicht allgemein sagen. Wir sind extrem günstig gefahren mit unserem letzten Auto. Wir sind vier oder fünf Jahre damit gefahren und haben 700 Euro dafür bezahlt. Ich habe die Betriebskosten aber nicht durchkalkuliert. Silke meint, es ist mit dem Elektroauto teurer. Vor allem, wenn man so viel fährt wie wir in letzter Zeit. Insgesamt macht das bei uns ca. 150 Euro pro Monat aus.

Brigitte Gaugg: Wir haben es einmal durchgerechnet, als wir noch unser Auto hatten. Es waren insgesamt fast 500 Euro im Monat – ohne Anschaffungskosten gerechnet! Jetzt sparen wir uns sicher 200 Euro im Monat, locker, auf jeden Fall!

Karl Nutz: Damals, 2004, als wir vom eigenen Auto umgestiegen sind, habe ich es ausgerechnet. Es waren um die 40% Ersparnis mit Zipcar. Mit MOVE 2013 sind die Kosten noch weiter gesunken. Wie fahren zwar jetzt mit MOVE mehr als früher, aber die Einzelfahrten waren mit Zipcar wesentlich teurer. Gewerbliches Carsharing ist sehr teuer!

Harald Krisa: *Ich habe hier eine Grafik vom VCÖ mit dem Titel „Freiheit vom Auto spart Kosten“. Es sind hier die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben für eine Familie mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern dargestellt. Es zeigt sich, dass die monatlichen Kosten (Wohnen, Kfz, Öffentlicher Verkehr) eines Haushalts ohne Auto gegenüber einem Haushalt mit einem Auto um 680 Euro und gegenüber einem mit zwei Autos um 850 Euro niedriger liegen. Da sind alle Kfz-Kosten enthalten, von der Anschaffung über Reparaturen und Betrieb. Es zeigt uns, dass man hier enorme Kosten sparen kann. Im Einzelfall kann es natürlich auch anders sein.*

Ronald Wytek: Ja, wir sind noch nie so viel mit dem Auto gefahren wie jetzt, weil wir eben die häufigen Fahrten zum Kindergarten haben. Ich glaube, dass man mit einem gebrauchten Auto auch recht kostengünstig fahren kann.

Andrea Nutz: Wir brauchen ungefähr zweimal pro Woche ein Auto und das steht in keiner Relation zu den Kosten bei einem eigenen Auto.

Karl Nutz: Es ist eine Frage der Auslastung. Einen Autokauf sollte man sich gut überlegen.

Harald Krisa: Hier ist eine andere Grafik vom VCÖ. Das sind alle E-Carsharing-Angebote in Niederösterreich. Es war für mich eine Überraschung, dass es schon so viele Angebote gibt. Man bemerkt eine große Zunahme des E-Carsharing. Als wir 2013 angefangen haben, gab es das Projekt in Gaubitsch und vielleicht noch ein oder zwei andere. Jetzt gibt es einen ziemlichen Aufschwung.

Karl Nutz: Gaubitsch war der Anfang, dann kamen bald Waidhofen und wir. Der Verein fahrvergnügen.at hat hier viel bewirkt und in vielen Gemeinden das Carsharing ermöglicht.

Harald Krisa: Eine Frage an Brigitte und Ronald: Wie seid ihr mit MOVE zufrieden? Welche positiven, welche negativen Sachen gibt es zu sagen? Gibt es Verbesserungsvorschläge?

Ronald Wytek: Ich bin sehr zufrieden! Ich habe ja nur die Phase mit zwei Autos miterlebt und kann mir vorstellen, dass es mit nur einem Auto anders war. Mit der Verfügbarkeit bin ich sehr zufrieden. Wegen der Reichweite hat es schon zwei spannende Momente gegeben, einmal mit drei Kindern im Auto! Aber mit einer kurzen Zwischenladung ist alles gut ausgegangen. Die Kinder haben dabei ihren Spaß gehabt. Was gut und gleichzeitig schlecht ist, ist Karls großes Engagement. Man kann ihn jederzeit anrufen und er ist immer hilfsbereit. Ohne ihn wäre es aber sehr schwer! Unsere persönlichen Grenzen habe ich vorher schon angesprochen - der Urlaub in den Süden zum Beispiel. Schön wäre es für die Zukunft ein Auto für andere Einsatzgebiete im Pool zu haben.

Harald Krisa: Kannst du das noch etwas konkretisieren?

Ronald Wytek: Ich spiele mit dem Gedanken, einen kleinen Camper zu kaufen, den man auch als Siebensitzer oder für Transporte nutzen kann. Ich überlege mir, wie man so ein Auto im Sinne des Carsharings verwenden kann – privat, über Plattformen oder über den Verein.

Karl Nutz: Da müsste man im Verein erst den Bedarf dafür erheben und genau abwägen, was das für das ganze Projekt MOVE bedeutet. Es gibt im Verein übrigens die Überlegung, einen Fahrdienst ergänzend zum Carsharing einzuführen. Da gibt es gute Erfahrungen aus Eichgraben. Für unsere Katastralgemeinden wäre das eine gute Alternative und Ergänzung.

Harald Krisa: Gitti, wie bist du zufrieden mit MOVE? Hast du Verbesserungsvorschläge?

Brigitte Gaugg: Also mir fällt gar nichts ein, weil ich sehr zufrieden und dankbar bin! Karl ist ständig erreichbar, wenn man ihn braucht. Manchmal gibt es kritische Situationen, z.B. wenn alle Ladesäulen belegt sind und ich nicht weiterweiß, weil der Nächste ja wieder ein geladenes Auto vorfinden muss. Verbesserungsvorschläge habe ich keine, aber wenn ich krank bin und zum Arzt muss, und ich dann vorher noch das Auto holen muss, ist das schwierig. Der Fahrdienst wäre hier eine gute Lösung.

Andrea Nutz: Ja, seitdem es kein Taxi in Herzogenburg mehr gibt, ist es vor allem für ältere Leute schwierig geworden, zum Arzt oder zum Einkaufen zu kommen. Der Bedarf an so einem Fahrdienst wäre sicher gegeben.

Karl Nutz: Wir bräuchten hier die Unterstützung der Gemeinde, dass das in Herzogenburg auch möglich wird. Alexander Simader von der Klima- und Energie-Modellregion Unteres Traisental und Fladnitztal will diese Idee auf die gesamte KEM-Region ausdehnen. Gespräche dafür sind aber noch notwendig.

Harald Krisa: Noch kurz zur Elektromobilität. Es gibt ja zwei Hauptpunkte, die potentielle Nutzer derzeit noch abschrecken. Das eine ist die Reichweite, das andere der fehlende Ausbau der Lade-Infrastruktur. Wie wird das in Zukunft aussehen?

Karl Nutz: Ein Problem ist die Zahl der unterschiedlichen Anbieter mit einer Unzahl von verschiedenen Ladekarten. Das sollte nicht der Sinn der Sache sein, das ist eine Katastrophe! Das sollte unbedingt vereinheitlicht werden, zum Beispiel durch Bezahlung mit der Bankomatkarte. Außerdem sollte es eine einheitliche Bedienung geben. Die Reichweite wird in Zukunft immer größer werden und die Attraktivität wird dadurch zunehmen. Der neue Zoe hat schon eine Reichweite von 400 km. In Zukunft wird es viele selbstfahrende Autos geben, die ganze Technologie geht in diese Richtung.

Harald Krisa: Ist das erstrebenswert?

Karl Nutz: Es lässt sich nicht verhindern. In Zukunft wird es wohl so sein: Man sitzt zu Hause und tippt in sein Handy ein, dass man ein Auto braucht. Dieses fährt führerlos vor, man steigt ein und los geht's.

Ronald Wytek: Und vielleicht sitzt da schon ein nettes Carsharing-Vereinsmitglied drinnen, weil es den gleichen Weg hat.

Harald Krisa: *Danke Euch allen für das interessante Gespräch.*

2.4 Umfrageauswertungen

Im April 2019 wurde eine finale Umfrage unter den Mitgliedern von MOVE Herzogenburg mittels Online-Fragebogen unter www.umfrageonline.com durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Folgenden mit den Auswertungen der Fragebögen verglichen, die beim Vereinsbeitritt ausgefüllt wurden. Diese Fragebogenauswertung befindet sich bereits im ersten Zwischenbericht (März 2015), wobei die Daten für den aktuellen Endbericht ergänzt und aktualisiert wurden. Des Weiteren werden einige Umfrageergebnisse mit den Resultaten der Fahrtdatenauswertung verglichen.

Die Zusammensetzung der TeilnehmerInnen der Umfrage 2019 repräsentiert hinsichtlich der Art der Mitgliedschaft (Abb. 16, vgl. auch Abb. 1) und der Geschlechtsverteilung (69% Männer, 31% Frauen, vgl. Abb. 3) die reale Situation unter den Vereinsmitgliedern sehr gut. Bezüglich der Altersverteilung ist eine verstärkte Teilnahme der älteren Vereinsmitglieder festzustellen (Höchstwerte bei den Altersklassen 50-60 Jahre und 60-70 Jahre). Beim Fragebogen, der zu Vereinsbeitritt ausgefüllt wurde, ergab die Auswertung ein Maximum in der Altersklasse 40-50 Jahre.

Die Teilnehmerzahl von 13 ist für eine statistische Auswertung niedrig, sie entspricht aber immerhin fast einem Drittel der Vereinsmitglieder (28,9%). Der Fragebogen zum Vereinsbeitritt wurde von 14 Mitgliedern ausgefüllt.

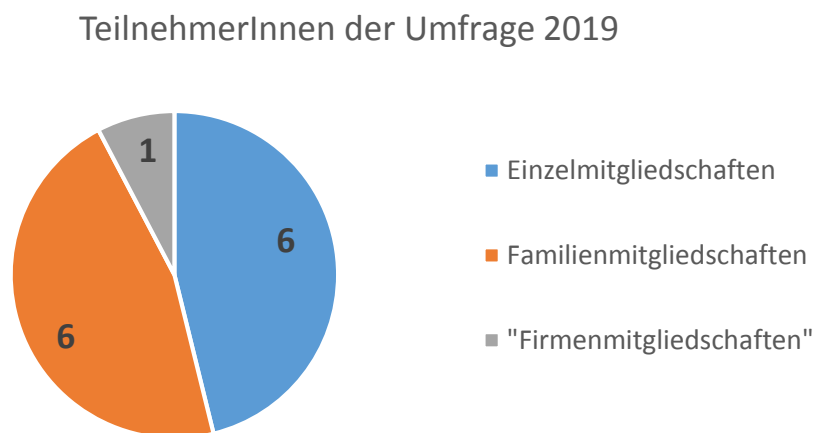


Abb. 16: TeilnehmerInnen der Online-Umfrage 2019, aufgeteilt nach der Art der Mitgliedschaft. Wie ein Vergleich mit Abb. 1 zeigt, entspricht diese Verteilung in etwa der realen Zusammensetzung der Mitgliedschaften zum Zeitpunkt Ende 2018.

Der erste Fragenkomplex betrifft die familiäre Situation der Mitglieder und ihr Zugang zu Mobilität innerhalb des eigenen Haushalts. Abb. 17 zeigt, dass Zwei- und Vierpersonenhaushalte bei der Umfrage 2019 überwiegen, im Vergleich zu mehrheitlich Vierpersonenhaushalten bei der Befragung beim Vereinsbeitritt. Es ist erkennbar, dass es gewisse Veränderungen gibt, allerdings lassen diese

Erkenntnisse keine Rückschlüsse über die Ursachen zu. Ähnlich verhält es sich mit den Antworten auf die Frage, wie viele Personen außer Haus berufstätig seien (Abb. 18). Hier ist eine deutliche Verschiebung von einer Person (8 Nennungen) zu 0 bzw. eine Person (je 4 Nennungen) zu beobachten. Die Gründe könnten zwischenzeitliche Pensionierungen, Arbeitslosigkeit, Selbständigkeit oder Heimarbeit sein. Es könnte sich aber auch um eine andere Personengruppe handeln, die den Fragebogen jeweils ausgefüllt hat (die Online-Umfrage 2019 war anonym). Weitgehende Übereinstimmung liefern beide Umfragen hingegen in der Zahl der FührerscheinbesitzerInnen pro Haushalt. Hier ist jeweils „Zwei“ die weitaus häufigste Antwort (7x bzw. 9x).

Sehr verändert zeigt sich die Situation der Zahl der Autos pro Haushalt. Während beim Vereinsbeitritt 10 der 14 Befragten angaben, dass ein PKW pro Haushalt vorhanden wäre, reduzierte sich diese Zahl bei der diesjährigen Umfrage auf 5 (bei 13 Antworten). Die Zahl der Haushalte ohne Auto verdoppelte sich hingegen von 2 auf 4! Außerdem erhöhte sich auch die Zahl der Zweitautos von 1 auf 3 (Abb. 20).

Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?

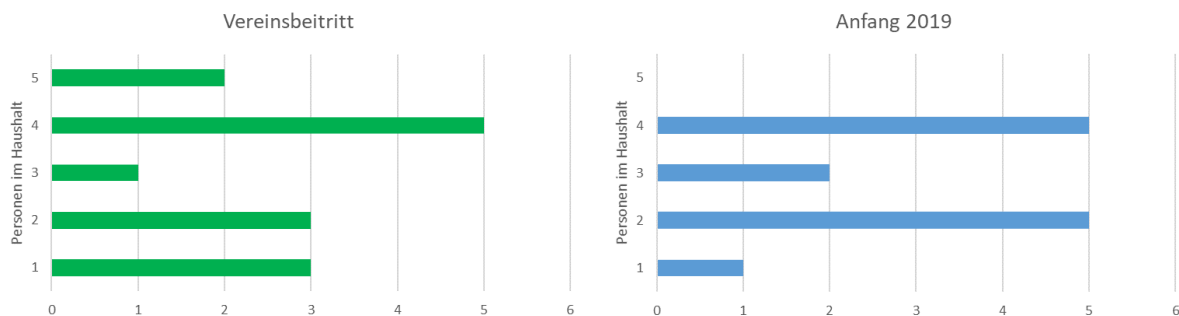


Abb. 17: Antworten auf die Frage „Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?“. Vergleich der Fragebogenauswertung beim Vereinsbeitritt mit jener der Online-Umfrage im April 2019.

Wie viele Personen im Haushalt sind außer Haus berufstätig?

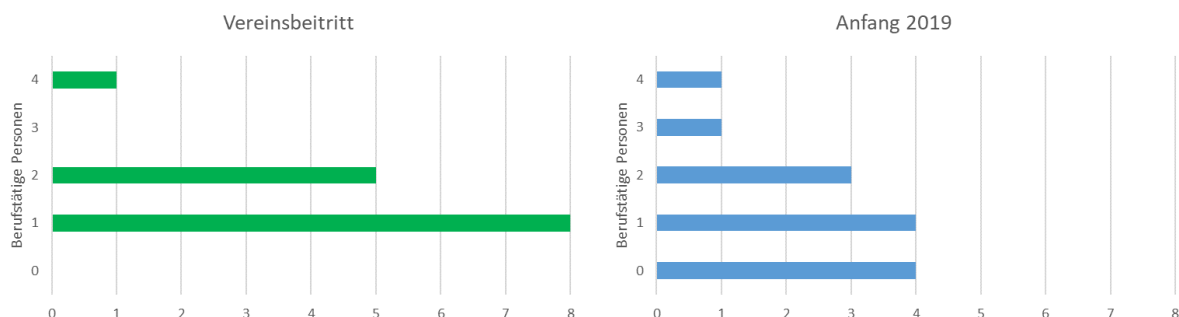


Abb. 18: Antworten auf die Frage „Wie viele Personen im Haushalt sind außer Haus berufstätig?“. Vergleich der Fragebogenauswertung beim Vereinsbeitritt mit jener der Online-Umfrage im April 2019.

Wie viele Personen in Ihrem Haushalt besitzen einen Führerschein?

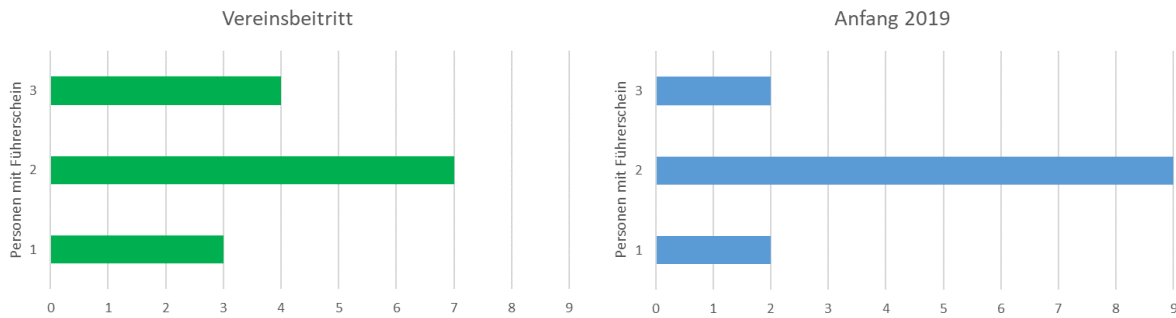


Abb. 19: Antworten auf die Frage „Wie viele Personen in Ihrem Haushalt besitzen einen Führerschein?“. Vergleich der Fragebogenauswertung beim Vereinsbeitritt mit jener der Online-Umfrage im April 2019.

Zahl der Autos pro Haushalt

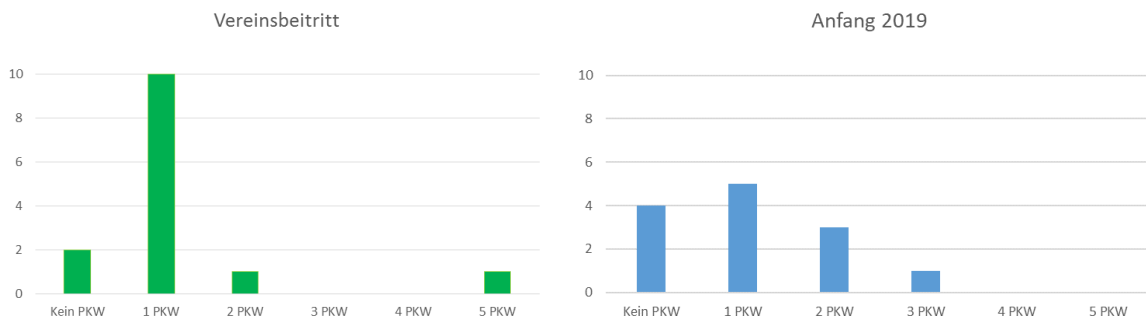


Abb. 20: Antworten auf die Frage „Wie viele Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?“. Vergleich der Fragebogenauswertung beim Vereinsbeitritt mit jener der Online-Umfrage im April 2019. Die Abbildung vergleicht nur die Zahl der PKW, andere Fahrzeuge (Moped/Motorrad, Fahrräder, Sonstiges) werden hier nicht dargestellt.

Im nächsten Fragenkomplex geht es um die Nutzung der eigenen Fahrzeuge. Erneut wird die Situation beim Vereinsbeitritt (oberer Tabellenbereich) mit jener zum derzeitigen Zeitpunkt 2019 (unterer Tabellenbereich) verglichen. Es muss betont werden, dass es sich in vielen Fällen um eine Selbsteinschätzung handelt, da nicht anzunehmen ist, dass alle UmfrageteilnehmerInnen darüber Aufzeichnungen führen. Auffällig ist jedoch, dass sich die Angaben der jährlich zurückgelegten Kilometer mit dem eigenen Auto (bzw. Haupt-PKW) von der Klasse 10.000-15.000 km (5 Nennungen) und 15.000-20.000 km (3 Nennungen) in der ersten Umfrage in der abschließenden zweiten Erhebung auf die Distanzklassen 10.000-15.000 km (3 Nennungen), 5.000-10.000 km (3 Nennungen) und 0-5.000 km (2 Nennungen) verschieben (Tab. 3). **Das ist ein Hinweis auf eine deutliche Reduktion der mit dem eigenen (Haupt-)PKW zurückgelegten jährlichen Wegstrecken!** Die Fahrten mit Zweitautos nehmen etwas zu, da sich deren Zahl erhöht hat. Das Maximum liegt hier bei 5.000-10.000 km.

Wie viele Kilometer legen Sie pro Jahr ungefähr mit welchem Fahrzeug zurück? (ohne Carsharing-Autos)

Tab. 3: Gefahrene Kilometer mit dem eigenen Auto (bzw. den eigenen Autos) pro Jahr. Vergleich der Fragebogenauswertung beim Vereinsbeitritt (oben) mit jener der Online-Umfrage im April 2019 (unten).

Vereinsbeitritt	10.000-15.000		15.000-20.000		20.000-30.000		>30.000	
	0-5.000	5.000-10.000	15.000	20.000	30.000	>30.000		
PKW 1	1x	1x	5x	3x	2x	0x		
PKW 2	1x	0x	0x	1x	0x	0x		
anderer PKW	2x	0x	0x	0x	0x	0x		

Anfang 2019	10.000-15.000		15.000-20.000		20.000-30.000		>30.000	
	0-5.000	5.000-10.000	15.000	20.000	30.000	>30.000		
PKW 1	2x	3x	3x	0x	1x	1x		
PKW 2	1x	2x	0x	1x	0x	0x		
anderer PKW	0x	0x	0x	0x	0x	0x		

Wie hoch ist der Treibstoffverbrauch Ihres Fahrzeugs/Ihrer Fahrzeuge pro 100 km?

Der durchschnittlich angegebene Treibstoffverbrauch für das eigene Auto beträgt 5,7 l pro 100 km.

Im Vergleich dazu wurden bei Vereinsbeitritt im Mittel 6,3 l pro 100 km angegeben.

Welche Wege legen Sie derzeit wie bzw. womit zurück? (Mehrfachnennungen möglich)

Tab. 4: Fahrzeugwahl für zurückgelegte Wege. Vergleich der Fragebogenauswertung beim Vereinsbeitritt (oben) mit jener der Online-Umfrage im April 2019 (unten).

Vereinsbeitritt	weitere							
	1. PKW	2. PKW	PKW	Motorrad	Fahrrad	Öffis	Zu Fuß	Sonstiges
Wege zur Arbeit	8					6		1
Dienstwege	4	1	1		1	2		
Einkaufswege	9	1		1	4		4	1
Freizeitwege	9		2	1	3	5	5	1
Kinder führen bzw. begleiten	4	1	1		1	1		
Urlaubswegen	4					1		
Wege für Vereine etc.	5		1		1	3	3	
Sonstige						1		

Anfang 2019	MOVE							anderes	
	1. PKW	2. PKW	Motorrad	Fahrrad	Öffis	Zu Fuß	Carsharing	Carsharing	Sonstiges
Wege zur Arbeit	5	1	0	3	3	2	1	0	0
Dienstwege	5	1	1	0	3	2	1	1	1
Einkaufswege	7	1	0	8	3	6	3	0	0
Freizeitwege	7	1	2	8	4	7	4	1	1
Kinder führen bzw. begleiten	2	3	0	0	1	0	2	1	0
Wege für Vereine etc.	3	1	0	2	4	2	3	1	1
Sonstige	2	2	1	0	1	0	0	0	0

Die Frage nach der Fahrzeugwahl der zurückgelegten Wege ergibt sehr interessante Einblicke (Tab. 4). Der Erst-PKW (bzw. das einzige Familienauto) wird 2019 nach wie vor hauptsächlich für Einkaufs- und Freizeitwege verwendet, allerdings in einem etwas geringeren Ausmaß (je 7 Nennungen gegenüber je 9 Nennungen bei Vereinsbeitritt). Für den Weg zur Arbeit nutzen nur mehr 6 statt vormals 8 Personen ein eigenes Auto (Erst- und Zweitautos zusammengerechnet). Interessanterweise ist auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit zurückgegangen (von 6 auf 3), was mit der Reduktion der Zahl der außer Haus Berufstätigen zusammenhängen dürfte. Auf eine veränderte berufliche Situation mancher Mitglieder deutet auch der Umstand, dass 2019 drei Personen mit dem Fahrrad und zwei zu Fuß zur Arbeit gelangen. Bei der ersten Umfrage waren es jeweils 0! **Insgesamt nahm die Fahrradnutzung deutlich zu:** Bei Vereinsbeitritt nutzten 4 bzw. 3 der Fragebogenbeantworter das Rad für Einkaufs- und Freizeitwege, bei der finalen Umfrage gaben jeweils 8 Personen an, dafür das Fahrrad zu verwenden. **Auch das Zu-Fuß-Gehen wurde insgesamt etwas häufiger genannt.**

Als häufigste Nutzung der MOVE-Carsharing-Fahrzeuge wurde in der Online-Umfrage Freizeitwege (4x), Einkaufswege (3x) und Wege für Vereine etc. (3x) angegeben. Diese Einschätzung widerspricht der tatsächlichen Nutzung der beiden Autos, die aus der Datenblatterhebung (schriftliches Fahrtenbuch) hervorgeht, in einigen Punkten. Die Auswertung der Datenblätter ergab folgende Reihenfolge (siehe Abb. 13 und Abb. 14):

1. Freizeit: 1455 Fahrten
2. Kinder führen bzw. begleiten: 661 Fahrten
3. Sonstiges: 560 Fahrten
4. Einkauf: 380 Fahrten
5. Fahrt zur Arbeit: 128 Fahrten
6. Fahrt für Verein o.ä.: 92 Fahrten
7. Dienstfahrt: 88 Fahrten

Die Frage nach der zeitlichen Nutzung des E-Carsharings zeigt, dass die Personengruppe, die die Online-Umfrage beantwortet hat, zu einem wesentlich höheren Anteil aus echten Fahrzeugnutzern besteht als es der Verteilung unter allen Mitgliedern entspricht (Abb. 21). 7 der 13 Antworten geben an, die Autos von MOVE selten zu verwenden, das sind 54% (gegenüber 16% der Vereinsmitglieder). Hingegen beteiligten sich die 58% Vereinsmitglieder, die die Fahrzeuge nie nutzen bzw. höchstens einmal getestet haben, nur zu 8% an der Umfrage (1 von 13). Die Personen, die die MOVE-Autos häufig verwenden, machten 31% der UmfrageteilnehmerInnen aus (4 von 13), obwohl sie nur einen Anteil von 18% der Vereinsmitglieder darstellen.

Wie oft nutzen Sie das E-Carsharing-Angebot von MOVE Herzogenburg?

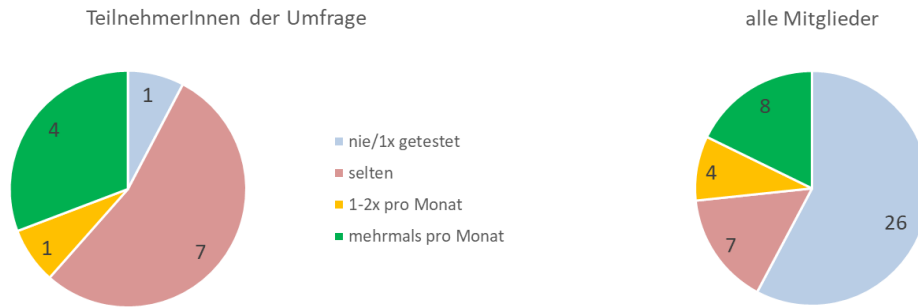


Abb. 21: Antworten auf die Frage „Wie oft nutzen Sie das E-Carsharing-Angebot von MOVE Herzogenburg?“. Vergleich der Online-Umfrage im April 2019 mit den Ergebnissen der Fahrdatenerhebung.

Wie lange sind die von Ihnen mit den MOVE-Carsharing-Autos zurückgelegten Wege durchschnittlich? (Angabe pro Buchung, d.h. Hin- und Rückfahrt zusammen)

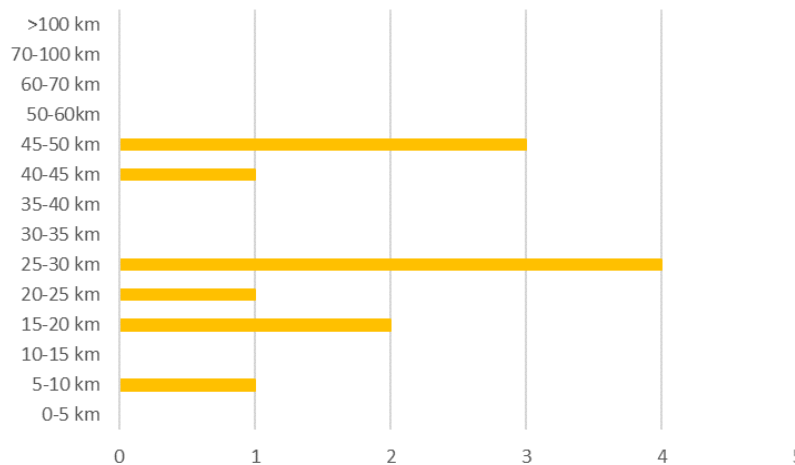


Abb. 22: Einschätzung der Länge der zurückgelegten Wege pro Buchung. Antworten aus der Online-Umfrage vom April 2019.

Wie lange ist Ihre durchschnittliche Buchungsdauer für ein MOVE-Carsharing-Auto (d.h. die Zeit zwischen Start der Fahrt und Zurückkommen zum Standplatz)?

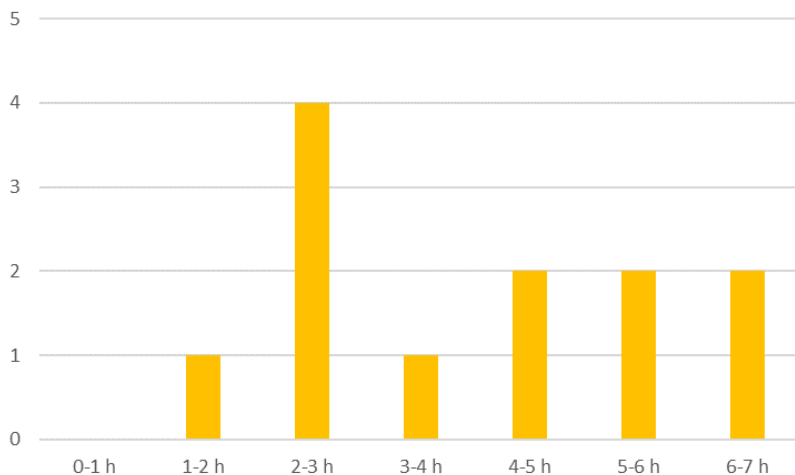


Abb. 23: Einschätzung der mittleren Nutzungsdauer. Antworten aus der Online-Umfrage vom April 2019.

Die Angaben über die durchschnittlichen Wegstrecken ergeben ein Maximum für die Kategorie 25-30 km (Abb. 22). Das stimmt mit den Erhebungen über die tatsächlichen Längen der Fahrten überein (vgl. Abb. 12). Bei den weiteren Angaben treten allerdings Widersprüche auf: Während die Distanzklasse 20-25 km in der Umfrage unterbewertet wird, tritt die Kategorie 45-50 km stark überrepräsentiert auf. Das über fünf Jahre statistisch ausgewertete Mittel von 35,9 km wird in der Umfrage überhaupt nicht als typische Fahrtstreckenlänge angegeben (keine Nennungen für die Distanzklassen 30-35 km und 35-40 km). Die Fahrtdatenauswertung ergibt hingegen, dass die Kategorie 30-35 km am dritthäufigsten und 35-40 km am siebthäufigsten auftreten.

Die Frage nach der mittleren Buchungsdauer zeigt noch deutlichere Abweichungen zu den Ergebnissen aus den Fahrtenbüchern (Abb. 23). Das Maximum fällt hier auf 2-3 Stunden (4 Nennungen), alle weiteren Kategorien erhalten nur 1-2 Nennungen. Tatsächlich beträgt die mittlere Buchungsdauer aller Jahre und beider Autos aber 6 Stunden (vgl. Abb. 11)! Das zeigt eine Diskrepanz zwischen der eigenen Einschätzung und der tatsächlichen Buchungsdauer. **Zusammenfassend kann man also feststellen, dass die subjektive Einschätzung tendenziell etwas längere durchschnittliche Fahrtstrecken und deutlich kürzere mittlere Buchungszeiten ergibt als die objektive Fahrtdatenauswertung.**

Hat sich seit der Mitgliedschaft bei MOVE Herzogenburg Ihr Mobilitätsverhalten verändert?

Die Frage nach dem eigenen Mobilitätsverhalten wurde im Online-Fragebogen nicht von allen TeilnehmerInnen beantwortet. Die gegebenen Antworten weisen aber darauf hin, dass es durchaus **individuelle Erkenntnisse und Verhaltensänderungen** gibt.

Einzelne Antworten:

„Sehr. Durch den Kontakt mit MOVE bin ich zu einem Elektroautofahrer geworden. Ich nutze Carsharing bewusster und könnte bei mehr Bewusstsein noch öfters darauf zurückgreifen. Allerdings ist das kurzfristige Buchen dann meistens mühsamer als ins nahegelegene eigene Auto zu steigen. Ich fahre mit den Carsharing-Autos der Reichweite angepasst. Das geringere Tempo stört mich nicht.“

„Man fährt bewusster, weil die verbrauchte Energie durch die Reichweite in den Vordergrund kommt.“

„Keine gravierenden Veränderungen, auf Grund der vorgegebenen Reichweite genauere Planung der Fahrten und weniger Umwege“

„Das Carsharing-Angebot hat mir die Reduzierung eines Fahrzeuges im Haushalt ermöglicht. Grundsätzlich mache ich mir seit Beginn der Mitgliedschaft mehr Gedanken über mein Mobilitätsverhalten und treffe die Entscheidungen, womit ich fahre, bewusster. Dadurch hat sich der Anteil an Wegen, die ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklege, ein wenig erhöht.“

„Wir haben ein E Auto gekauft.“

„Ich fahre mehr öffentlich.“

„Nein.“

„Bis jetzt habe ich Carsharing noch kaum genutzt.“

Was sind die Gründe für Ihre Mitgliedschaft bei MOVE Herzogenburg? (Mehrfachnennungen möglich)

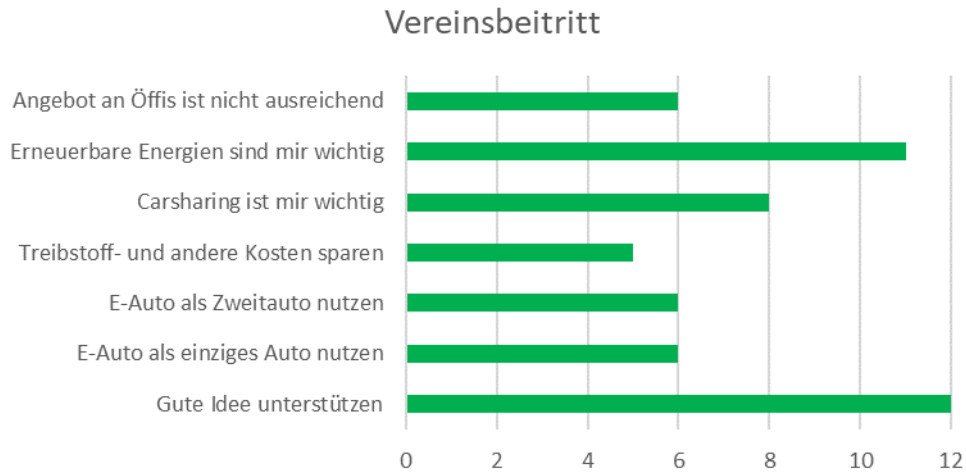


Abb. 24: Gründe, die von den neuen Mitgliedern bei Vereinsbeitritt bekanntgegeben wurden (Fragebogen-Umfrage, n=54).

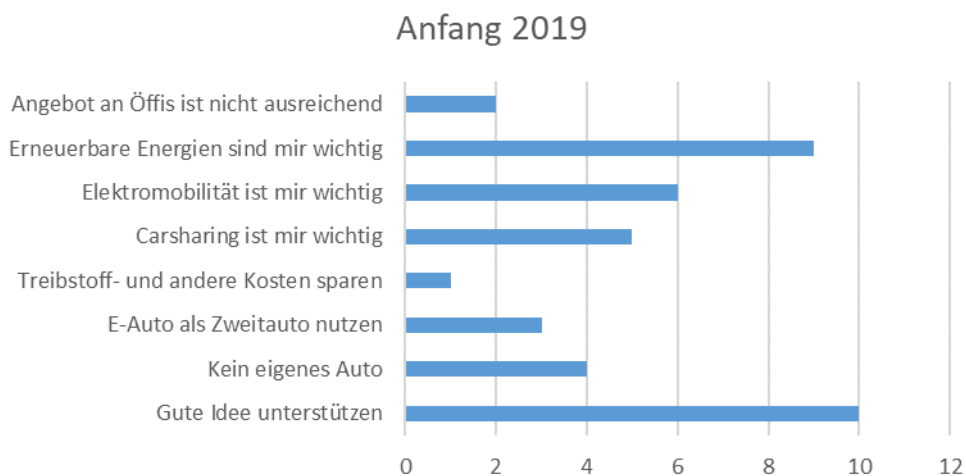


Abb. 25: Gründe, die von den Mitgliedern im April 2019 bekanntgegeben wurden (Online-Umfrage, n=40).

Die Frage nach den Ursachen für eine MOVE-Mitgliedschaft (Abb. 24, Abb. 25) zeigt deutliche Parallelen in beiden Umfragen und macht klar, **dass idealistische Motive die praktischen Überlegungen übertreffen**. Die beiden häufigsten Gründe sind „Ich will eine gute Idee unterstützen“ und „Erneuerbare Energien sind mir wichtig“. Dies belegt, dass viele Vereinsmitglieder vorwiegend aus Unterstützungsgründen Mitglied geworden sind. Interessant ist der Rückgang der Antwort „Das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht ausreichend“ von 6 auf 2 Nennungen. Es kann spekuliert werden, ob dies mit den regionalen Verbesserungen der Bahnverbindungen zwischen St.

Pöltlen und Herzogenburg (besonders in den Abend- und Nachtstunden) in Verbindung steht. Besonders eindrucksvoll ist der Rückgang der Antwort „Ich will Treibstoff- und andere Kosten sparen“ von 5 Nennungen bei Vereinsbeitritt auf nur eine Nennung bei der Umfrage 2019. Möglicherweise ist auch dieses Ergebnis als Indiz zu werten, dass persönliche Vorteile nicht im Mittelpunkt der meisten Mitglieder und Carsharing-NutzerInnen stehen. Eine andere Interpretation wäre die Erkenntnis, dass die Kostenreduktion beim Carsharing doch nicht so hoch eingeschätzt wird wie anfangs angenommen. Ob diese Vermutung der Realität entspricht, kann mit Hilfe dieser Untersuchung nicht geklärt werden.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Carsharing-Angebot bei MOVE Herzogenburg?

Im letzten Abschnitt der Online-Umfrage wurde zunächst nach der Zufriedenheit der Mitglieder bezüglich unterschiedlicher Bereiche (Finanzielles, Technisches, Organisatorisches) gefragt. Die Einzel-Ergebnisse sind in Tab. 5 aufgelistet, die grafische Darstellung der Mittelwerte ist in Abb. 26 ersichtlich.

Tab. 5: Zufriedenheit der Mitglieder mit dem Angebot von MOVE Herzogenburg. Ergebnisse der Online-Umfrage im April 2019.

	sehr		es geht so	weniger		nicht	Mittelwert
	zufrieden	zufrieden		zufrieden	unzufrieden	beurteilbar	
	1	2	3	4	5	0	Ø
Höhe des Mitgliedsbeitrags	7	5	0	0	0	0	1,42
Preis der Autonutzung	6	2	4	0	0	0	1,83
Reichweite des Renault Zoe	1	6	4	1	0	0	2,42
Reichweite des Citroen C-Zero	0	1	6	2	1	1	3,30
Handhabung des Ladevorgangs	4	5	1	1	0	0	1,91
Fahrkomfort Renault Zoe	6	5	1	0	0	0	1,58
Fahrkomfort Citroen C-Zero	4	3	2	1	0	1	2,00
Buchung der Fahrzeuge	7	3	2	0	0	0	1,58
Eintragung in das digitale Fahrtenbuch	5	4	0	0	0	3	1,44
Ausfüllen des Datenblatts im Auto	3	7	1	0	1	0	2,08
Verfügbarkeit der Autos	3	6	1	0	0	2	1,80
Informationsfluss im Verein	3	8	1	0	0	0	1,83
Erreichbarkeit der Vereinsverantwortlichen	6	3	0	0	0	3	1,33
Einbindung der Mitglieder ins Vereinsleben	2	4	4	0	0	1	2,20

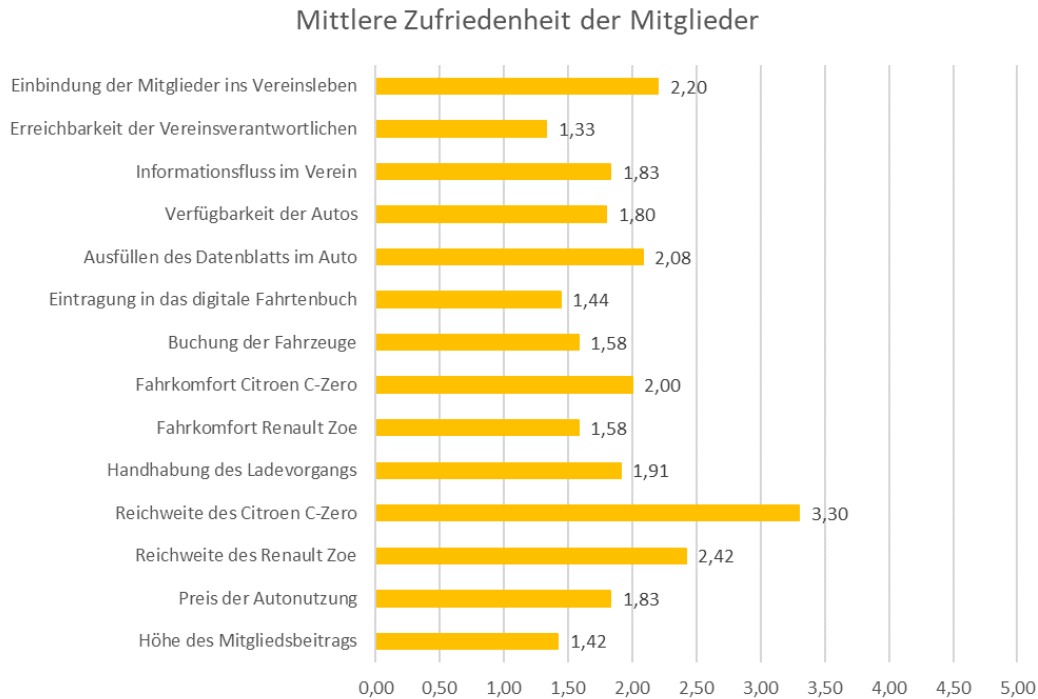


Abb. 26: Durchschnittliche Zufriedenheit der Mitglieder mit dem Angebot von MOVE Herzogenburg. Ergebnisse der Online-Umfrage im April 2019 (1 = sehr zufrieden, 2 = zufrieden, 3 = es geht so, 4 = weniger zufrieden, 5 = unzufrieden).

Es zeigt sich eine sehr große Zufriedenheit mit der Höhe des Mitgliedsbeitrags (MW=1,42) und eine relativ große mit der Höhe der fahrtbezogenen Kosten (MW=1,83). Die Reichweite des Renault Zoe sehen die meisten Mitglieder noch moderat positiv (MW=2,42), während erwartungsgemäß die relativ geringe Reichweite des Citroen C-Zero bei einigen Mitgliedern Unzufriedenheit auslöst (MW=3,30). Die Handhabung des Ladevorgangs sowie der Fahrkomfort beider Fahrzeuge wird hingegen als zufriedenstellend angesehen (MW zwischen 1,58 und 2,00). Online-Buchung und Eintragung ins digitale Fahrtenbuch werden mit hoher Zufriedenheit bewertet (MW 1,44 und 1,58), während die Eintragung in das schriftliche Fahrtenbuch (= Datenblatt für diese Studie) vor allem bei einem Nutzer Unzufriedenheit auslöste (MW=2,08). Insgesamt wird die Verfügbarkeit der Autos (MW=1,80) und der Informationsfluss im Verein (MW=1,83) recht positiv bewertet. Besonders hohe Zufriedenheit ergab die Frage nach der Erreichbarkeit der Vereinsverantwortlichen (MW=1,33), was auf den sehr hohen persönlichen Einsatz des ehemaligen Obmanns Karl Nutz und die derzeitige Obfrau Silvia Koppensteiner zurückzuführen ist. Etwas geringer, aber dennoch recht hoch, ist die Zufriedenheit mit der Einbindung der Mitglieder ins Vereinsleben (MW=2,20).

Hier können Sie uns Ihre Meinung sagen! Was könnte man bei MOVE verbessern? Welche Wünsche haben Sie? Was stört Sie? Was gefällt Ihnen? Wollen Sie sich in Zukunft vermehrt in den Verein einbringen und/oder aktiv im Vorstand mitarbeiten? (In diesem Fall wenden Sie sich bitte persönlich an uns!)

Dieser Themenkomplex wurde im Online-Fragebogen nicht von allen TeilnehmerInnen beantwortet.

Am häufigsten (4x) wurde der Wunsch nach einem neuen Auto mit hoher Reichweite formuliert.

Hier die einzelnen Antworten:

„Passt alles. Danke!“

„Umstieg auf einen neuen Zoe mit hoher Reichweite.“

„Die Buchungsmethodik ist überaltert. Mein Wunsch wäre eine Attraktivierung des Angebots mit eventuell einem zusätzlichen Standort im verdichteten Wohnbau. Ich bin von dem freundschaftlichen Umgang und der Art der Vereinsmitglieder begeistert. Das ist eine wahre Inspiration! Ich würde gerne mehr Zeit mit MOVE verbringen. Dies fehlt mir allerdings.“

„Vielen Dank für die super Organisation! Eine noch klarere Markierung der beiden Plätze am Rathausplatz wäre hilfreich (Bodenmarkierung und/oder 2 Schilder mit "Reserviert für Move"). Ein Auto mit mehr Reichweite wäre schön :-)"

„Ich bin max. 1x in der Woche in Traismauer und habe das Leihauto wenig gebraucht. Ab Sommer 2019 möchte ich es wieder öfter buchen. Kontaktaufnahmen zu Vereinsmitgliedern sind bis jetzt sehr angenehm verlaufen.“

„Zur Verfügung stellen eines neuen Renault Zoe mit größerer Reichweite.“

„1. Zoe austauschen nach nunmehr 7 Jahren und 80.000 km; 2. Zoe mit 300 km Reichweite kaufen; 3. Werbung beim Zoe Ladeplatz ist nicht gut gelungen (...zu klein...Move? welcher Neuling kennt das?... Car Sharing? Kennt das auch jeder? Info Tafel anbringen, deutsche Wörter verwenden, wenig Wörter, Buchstaben mindestens 10 cm, direkte Aufforderung Mitglied zu werden und Prospekt zu entnehmen)"

„Erreichbarkeit des Standortes ist vielleicht ein Hindernis, dass Carsharing nicht mehr genutzt wird.“

2.5 Finanzierung des Projektes

Hinsichtlich Finanzierung des Renault Zoe hat sich der Vereinsvorstand entschlossen, neue Wege zu gehen. Es wurde das Modell „Genossenschaftlicher Vermögenspool“ von Dr. Markus Distelberger (Distelberger 2013, www.vermoegenspool.at) gewählt, weil es Interessenten eine Möglichkeit der aktiven Beteiligung gibt und für den Verein eine gute Gelegenheit darstellt, das Projekt unabhängig von Banken durchzuführen. Der Vermögenspool basiert auf dem Prinzip des regelmäßigen Zu- und Abflusses: Geld kann eingelegt und wieder herausgenommen werden. Es werden keine Zinsen bezahlt, stattdessen gibt es eine Wertsicherung nach dem VPI. Dieses Modell hat sich schon mehrfach bewährt – vor allem für den Ankauf von Grundstücken für gemeinschaftliche Wohnprojekte. Das Besondere dieser Art von Bürgerbeteiligung für den Ankauf eines oder mehrerer Autos ist, dass ein Auto im Gegensatz zu einem Grundstück beständig an Wert verliert. Dieser Wertverlust wird durch eine Miete, die der Verein jährlich in den Vermögenspool einzahlt, ausgeglichen. Das Auto ist im Treuhandbesitz eines eingetragenen Treuhänders, der ein Konto führt, auf dem sich immer eine Liquiditätsreserve von mindestens 10% des Gesamtvolumens des Vermögenspools befinden muss. Für AnlegerInnen stellt diese Form der Finanzierung eine Möglichkeit dar, ein sinnvolles Projekt zu unterstützen und zu wissen, was mit ihrem Geld geschieht.

Der **Umfang des Vermögenspools** beträgt mit 31.12.2018 genau **€ 24.411,87**. Die Anteile liegen zwischen ca. € 400,- und € 16.000,- und verteilen sich auf acht TeilhaberInnen (Personen und Organisationen). Zur Werterhaltung zahlt der Verein MOVE eine **monatliche „Miete“ von ca. € 250,-**, die aus den Einnahmen durch Mitgliedsbeiträge und Benützungsgebühren finanziert wird.

Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt € 100,- für Einzel- und € 150,- für Familienmitgliedschaften. Die Benützungsggebühr beläuft sich auf € 0,22 pro km + € 1,- pro Stunde. Durch eine Tarifierpassung im Jahr 2016 können die Ausgaben des Vereins (Werterhaltung/Miete, Versicherung, Akku-Miete, diverse andere Ausgaben) durch die Einnahmen nun gedeckt werden.

Zusätzlich wurde der Projektstart vom Klima- und Energiefond im Rahmen des klima:aktiv Förderprogramms (€ 4.487,-) und durch Spenden der Gemeinde Herzogenburg (€ 1.000,-), der Sparkasse Herzogenburg (€ 500,-) sowie des Autohauses Kaiser (€ 500,-) gefördert.

Für den Citroen C-Zero, der vom Verein fahrvergnügen.at in Kooperation mit der Fa. Spectra Today GmbH finanziert und zur Verfügung gestellt wurde, zahlt MOVE eine monatliche Miete. Alle laufenden Kosten werden vom Verein MOVE getragen (betrifft Versicherung, Reparaturen, Gebühren für Reservierungsplattform, ...). Die Anschaffungskosten finanziert Spectra Today GmbH durch Werbeeinnahmen.

Der Renault Zoe in Traismauer wurde ebenfalls von fahrvergnügen.at / Spectra Today GmbH finanziert und zur Verfügung gestellt. Sämtliche Kosten trägt Spectra Today GmbH, MOVE macht die Abrechnung und Mitgliederbetreuung. 90% der Einnahmen für Traismauer gehen an Spectra, 10% der Einnahmen verbleiben MOVE für den Verwaltungsaufwand.

2.6 Zusammenfassung: Fünf Jahre MOVE Herzogenburg in Zahlen und Fakten

Im Folgenden ein kurzer Überblick über die wichtigsten in dieser Studie erhobenen Zahlen und Fakten:

- **45 Mitglieder / 19 Mitgliedschaften**
- **3347 Fahrten mit zwei Elektroautos (Stand Ende 2018)**
- **120.170 km (Renault Zoe: 81.738 km, Citroen C-Zero: 38.432 km)**
- **Mittlere Fahrtstrecke 35,9 km (Renault Zoe: 41,1 km, Citroen C-Zero: 28,3 km)**
- **59% aller Wege < 30 km; 82% aller Wege < 50 km**
- **Nutzungs-Maximum im Juni, Minimum im Winter**
- **Mittlere Nutzungsdauer 6 h (Renault Zoe: 6,3 h, Citroen C-Zero: 5,7 h)**
- **Zweck der Fahrten: Freizeit 43%, Kinder führen 20%, Einkäufe 11%**
- **80% der Kilometer von Mitgliedern ohne eigenes Auto gefahren**
- **Reduktion der mit dem eigenen Auto zurückgelegten Wegstrecken**
- **Mehr Fahrrad fahren, mehr zu Fuß gehen**
- **Bewussteres Mobilitätsverhalten**
- **Hohe Zufriedenheit unter den Mitgliedern**
- **Wunsch nach einem Fahrzeug mit höherer Reichweite**

3 Diskussion

Carsharing, also die gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos zum Zweck der Reduktion der Kosten, des Autobestands und der negativen Umweltauswirkungen, wird in Österreich seit einigen Jahrzehnten vor allem in größeren Städten gut von der Bevölkerung angenommen. Untersuchungen belegen, dass Carsharing klimaverträgliche Mobilität fördert und die Zahl der Privat-PKW reduziert. Carsharing führt demnach zu einer höheren Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern, häufigerem zu Fuß Gehen und verminderter Nutzung von Privat-PKW und Taxis. Der Anteil der Carsharing-Nutzenden in Deutschland, die den eigenen PKW weggaben, beträgt 62% (VCÖ 2018, siehe Abb. 27).

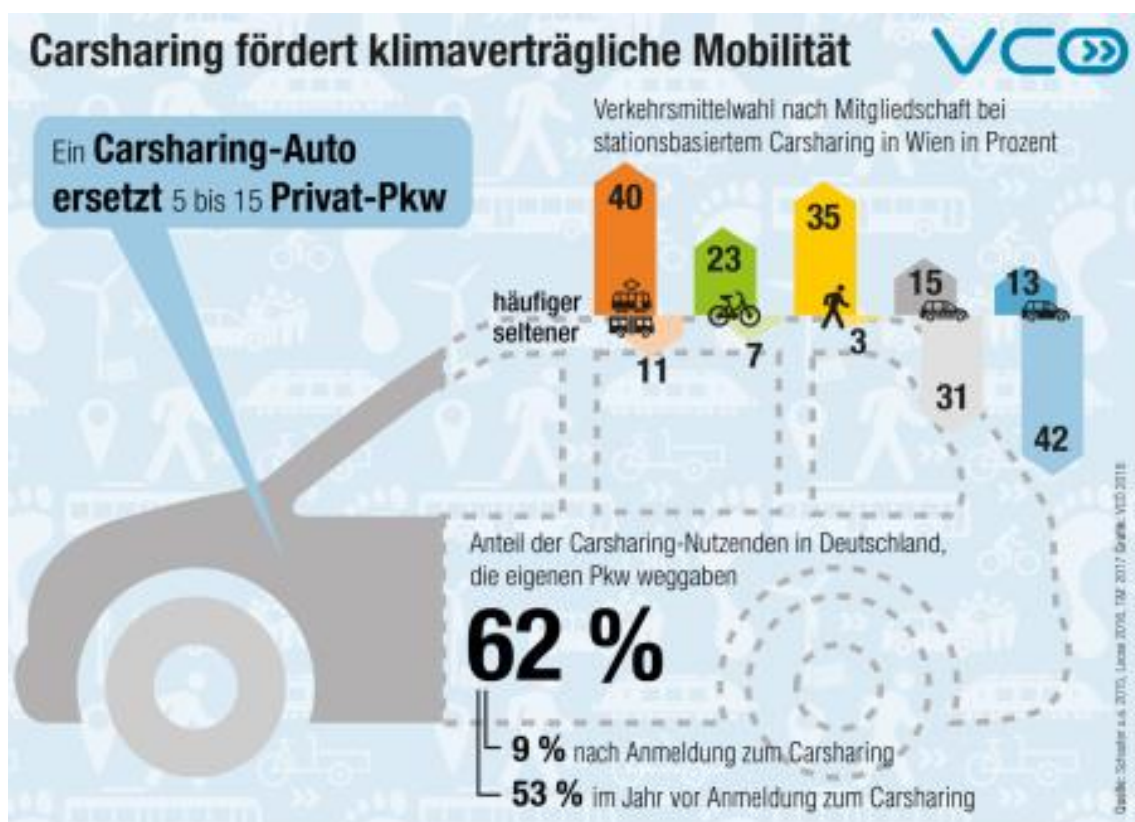


Abb. 27: Positive Effekte durch Carsharing. Grafik: VCÖ (www.vcoe.at).

In kleineren Gemeinden und in ländlichen Regionen gab es hingegen bis vor kurzem nur wenige Beispiele erfolgreicher Carsharing-Projekte. In den letzten Jahren war – mitausgelöst durch die positiven Erfahrungen von MOVE Herzogenburg und die Tätigkeit des Vereins fahrvergnügen.at – ein regelrechter Boom von E-Carsharing-Projekten in Niederösterreich festzustellen.



Abb. 28: E-Carsharing-Projekte in Niederösterreich (Stand 2016). Grafik: VCÖ (www.vcoe.at).

Umweltpolitisch sinnvoll ist eine Förderung von Elektromobilität nur dann, wenn die Entwicklung nicht zu Lasten der bewegungsaktiven Mobilität (Radfahren und zu Fuß gehen) und des Öffentlichen Verkehrs geht. Förderungen von E-Fahrzeugen müssen also mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen kombiniert werden (VCÖ 2013). Carsharing mit Elektroautos scheint ergänzend zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs besonders gut geeignet zu sein, auch abseits großer Städte verkehrs- und klimapolitische Ziele zu unterstützen. Zahlreiche Projekte in Niederösterreich zeigen mittlerweile, dass Carsharing mit Elektroautos in der Region gut funktioniert (VCÖ 2016, siehe Abb. 28).

Meist wird davon ausgegangen, dass Carsharing in der Region dazu geeignet ist, den Anteil der Zweit- und Dritt-PKW etwas zu verringern bzw. dem anhaltenden Trend zu mehreren Autos pro Haushalt entgegenzuwirken. Der Anteil der Zweit- und Dritt-PKW hat sich in Niederösterreich von 2000 bis 2016

verdoppelt (www.vcoe.at, siehe Abb. 29). Die Chancen auf eine Reduktion des Bestands an Erstautos werden in ländlichen Regionen hingegen eher als gering eingeschätzt (z.B. VCÖ 2016).

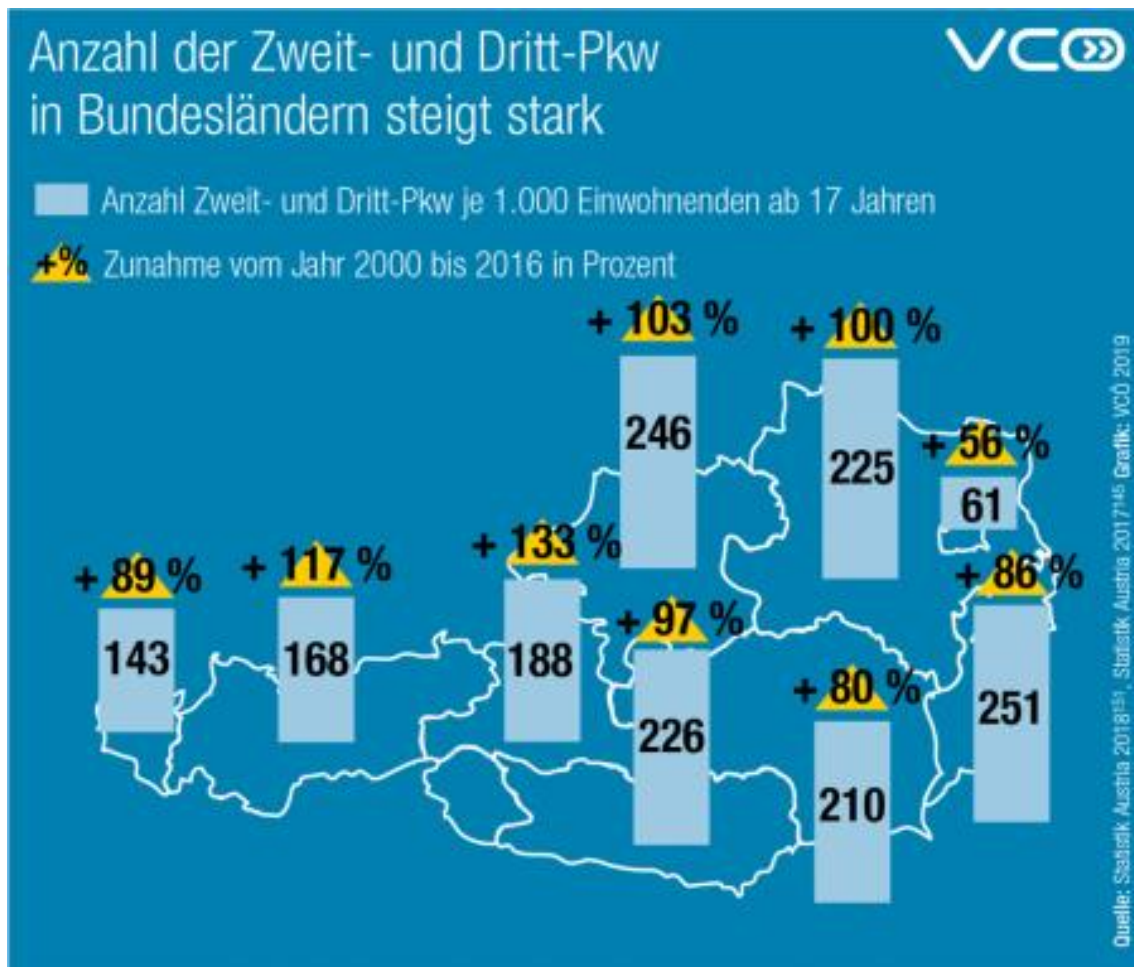


Abb. 29: Anstieg der Zahl der Zweit- und Dritt-PKW in Österreich. Grafik: VCÖ (www.vcoe.at).

Die Lage Herzogenburgs (Bahnanschluss, zentrale Lage zwischen St. Pölten und Krems, relativ flaches Gebiet) erfüllt die Voraussetzungen für ein nachhaltiges, langfristig wirksames Carsharing-Angebot sehr gut. Carsharing kann hier optimal mit Öffentlichem Verkehr und Fahrradfahren kombiniert werden.

Die Datenauswertung im Rahmen dieser Studie bestätigt, dass das Potenzial für ein langfristig erfolgreiches E-Carsharing vorhanden ist. Es zeigt sich sogar, dass es in Herzogenburg Menschen gibt, die bereit sind, ohne eigenes Auto zu leben. Diese sind mittlerweile für einen überwiegenden Anteil der Fahrten und der gefahrenen Kilometer verantwortlich. Die Ergebnisse belegen, dass das wahre Potenzial von Carsharing-Projekten in der Region nicht nur in der Vermeidung und Reduzierung des Bestandes an Zweit- und Drittautos liegt, sondern dass ein wesentlicher Beitrag im Verzicht von Erstfahrzeugen von Familien oder einzeln lebenden Menschen besteht. Grundbedingung dafür ist neben dem Öffentlichen Verkehr ein gutes Carsharing-Angebot und/oder eine gute Vernetzung mit

Menschen, die bereit sind, ihr eigenes Auto zu verleihen (was ebenfalls Carsharing im Kleinen bedeutet). Was in Großstädten wie Wien zur Selbstverständlichkeit geworden ist, wird dadurch auch in ländlichen Regionen mit funktionierendem Öffentlichem Verkehr möglich.

Diese Studie liefert außerdem Hinweise auf eine Reduktion der mit dem eigenen PKW gefahrenen Strecken sowie eine Zunahme der Radnutzung und des zu Fuß Gehens in Folge des Carsharings. Die Ergebnisse legen nahe, dass sich das Mobilitätsverhalten bei einigen Mitgliedern verändert hat. Carsharing bedeutet bewusste Autonutzung. Es benötigt dazu etwas Planung, Absprache, Flexibilität und Kreativität.

Carsharing in kleinerem Rahmen fördert außerdem die Kommunikation unter den Mitgliedern und verbessert so die nachbarschaftliche und regionale Vernetzung auch in anderen Bereichen. In einer Masterarbeit mit dem Titel „Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen“ wurde neben anderen Carsharing-Projekten auch MOVE Herzogenburg analysiert (Grüllenberger 2017). Darin wird das Projekt MOVE als positives Beispiel hervorgehoben:

„Mindestens so wichtig erscheint jedoch, dass das Projekt vor allem ideell vom Vereinsvorstand und seinen Mitgliedern getragen wird und eine starke Identifikation mit den Zielen des Vereins entwickelt und geschaffen wird. Diese, am Sharing-Gedanken und an einer lebendigen Gemeinschaft orientierte Haltung, wie sie bspw. vom Verein MOVE Herzogenburg gelebt wird, ist ein starkes Kommunikationsinstrument, das auf seine Umgebung anziehend und gewinnend ausstrahlen kann.“

„An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Einstellung des Vereinsvorstandes von MOVE zu den Kernthemen Mitgliederanzahl und Auslastung der Fahrzeuge eine völlig konträre ist zu den anderen befragten bzw. untersuchten Carsharing-Organisationen. MOVE ist als einziger analysierter Betreiber mit der Mitgliederanzahl und mit der Auslastung zufrieden und entspricht mit dieser Haltung der in der Literatur empfohlenen Zielsetzung für Carsharing in ländlichen Regionen. Dabei sollte der Fokus weniger auf Profitorientierung, sondern mehr auf Vertrauensbildung und Verantwortungsgefühl der Mitwirkenden sowie auf Kostendeckung gerichtet werden.“

Hinsichtlich Elektromobilität wird der Bedarf an einer guten Lade-Infrastruktur sehr deutlich. Es sollte ein Anliegen der öffentlichen Verwaltung (Bund, Länder, Gemeinden) sein, hier eine einheitliche, für alle Menschen zugängliche Lösung zu finden, bevor es immer mehr von Konzernen und anderen privaten Anbietern zur Verfügung gestellte Systeme gibt, die miteinander nicht kompatibel sind. In Herzogenburg ist dank der Kooperation mit der Gemeinde eine gute Lösung gefunden worden, da der Standplatz am Rathausplatz über eine Ladestation verfügt und der Strom von der Gemeinde gratis zur Verfügung gestellt wird. Eine weitere Ladestelle wurde am Rathausplatz von der Firma A1 errichtet, um den steigenden Bedarf zu decken. Weitere Stromtankstellen sollten folgen, da es absehbar ist, dass die Elektromobilität weiter zunehmen wird. In diesem Zusammenhang sei eindringlich darauf

hingewiesen, dass der Ausbau der Elektromobilität ohne zunehmenden Austausch von fossilen durch erneuerbare Energien weder umwelt- noch klimapolitischen Zielen gerecht wird. Strategien dazu sind sowohl auf internationaler, nationaler wie auch auf regionaler Ebene notwendig. Bei der Diskussion um die Zukunft der Energieversorgung darf nicht auf die großen Einsparungspotenziale und auf Effizienzsteigerungen vergessen werden. Prognosen über den zukünftigen Bedarf an Energie dürfen nicht einfach als gegeben akzeptiert werden, sondern sollten zum Anlass genommen werden, Alternativen dazu zu entwickeln und aktiv voranzutreiben.

Über die Ökobilanz von E-Fahrzeugen gibt es unterschiedliche Angaben. Tatsache ist, dass eine komplett emissionsfreie und ressourcenschonende Mobilität auch Elektroautos nicht leisten können. Unter Berücksichtigung des gesamten Fahrzeuglebenszyklus (inkl. Produktion) sowie der heimischen Stromerzeugung verursachen Elektrofahrzeuge jedoch um 70-90% weniger Treibhausgasemissionen als fossil betriebene KFZ. So emittieren durchschnittliche Benziner und Diesel rund 170 g CO₂-Äquivalent pro Personenkilometer, während der reine Elektroantrieb knapp 40 g, und mit 100% Ökostrom unter 20 g / Pkm verantwortet (Klima- und Energiefonds & VCÖ 2017). Unter der Annahme einer größtenteils erneuerbaren Energieverwendung ergibt sich für die beiden MOVE-Fahrzeuge (bei ca. 120.000 km) eine CO₂-Ersparnis von rund 18 Tonnen. Diese vorsichtige Hochrechnung berücksichtigt jedoch nicht die Einsparungseffekte durch die gemeinschaftliche Nutzung (geringerer Produktionsanteil, da ein Carsharing-PKW mehrere andere ersetzt) und das bewusstere Mobilitätsverhalten der Mitglieder (weniger mit dem Auto gefahrene Kilometer, mehr Öffentlicher Verkehr, Radfahren und zu Fuß Gehen). Die wahre CO₂-Einsparung dürfte demnach deutlich höher liegen.

Das Finanzierungsmodell „Vermögenspool“ ist ein Angebot an Menschen, die das Projekt unterstützen und/oder eine sinnvolle, alternative und sichere Geldanlageform suchen. Das erste Fahrzeug wurde mit Hilfe dieses Modells gekauft, wobei der Wertverlust des Autos durch eine regelmäßige Miete ausgeglichen wird. Der rasche Bedarf an einem weiteren Auto machte es notwendig, eine zusätzliche Finanzierungsform zu suchen. Es ergab sich eine Kooperation mit dem Verein fahrvergnügen.at und der Fa. Spectra Today, die seit Jänner 2015 einen Citroen C-Zero als zweites E-Carsharing-Auto für Herzogenburg zur Verfügung stellt. Außerdem entstand ebenfalls im Jänner 2015 eine Sektion Traismauer des Vereins MOVE Herzogenburg, wobei auch hier fahrvergnügen.at / Spectra Today ein E-Auto, einen Renault Zoe, bereitstellen. Alle drei Autos können nun von allen Mitgliedern des Vereins verwendet werden, d.h. auch Herzogenburger Carsharing-NutzerInnen können das Auto in Traismauer buchen und umgekehrt Traismaurer die beiden Herzogenburger Fahrzeuge. Dank dieser Kooperation scheint das Carsharing-Angebot im Unteren Traisental dem momentanen Bedarf weitgehend gerecht zu werden.

Vom Potenzial her wäre ein weiterer Ausbau denkbar, auch um es Menschen in den Herzogenburger Katastralgemeinden zu ermöglichen, unabhängiger von einem eigenen PKW zu werden. Hier sind Kreativität und Eigeninitiative ebenso gefragt wie die Unterstützung durch Gemeinde, Land und Bund. Die Möglichkeiten des Genossenschaftlichen Vermögenspools sind bei Weitem nicht ausgeschöpft, die Aktivitäten zur Vergrößerung des Pools könnten noch intensiviert werden. Beispiele aus anderen Projekten (vor allem aus gemeinschaftlichen Wohnprojekten) können als Hinweise auf ein weit höheres Potenzial dieses Finanzierungsmodells gesehen werden.

MOVE-Obfrau Silvia Koppensteiner zu den Erfahrungen mit dem Vermögenspool-Modell: *„Meine Meinung zum Vermögenspool ist durchaus eine gesplante. Ich finde einerseits, dass es sich um ein geniales Konzept handelt. Ich bin auch der Meinung, dass man es durchaus als Spar- oder Anlageform betrachten kann. Denn durch die Indexsicherung erhalte ich, speziell bei kleineren Beträgen, als Einleger zur Zeit weit mehr für mein Geld als bei jeder Bank und habe noch den Vorteil, dass ich ganz genau weiß, wofür dieses Geld verwendet wird. Wenn ich mein Geld auch noch auf mehrere Vermögenspools aufteile, ist auch das Risiko eines größeren Verlustes kaum noch gegeben, da es ja auch immer einen realen Gegenwert gibt. Eine Herausforderung für die Projekte, die sich über einen Vermögenspool finanzieren wollen, liegt also darin genügend Menschen von ihrem Projekt zu überzeugen – genauso wie bei einer Crowdfunding-Kampagne. Dies ist uns bei MOVE nicht gut gelungen und wenn wir nicht einen großen Förderer gehabt hätten, wäre der Vermögenspool in unserem Fall wahrscheinlich gescheitert. Dies liegt aber meines Erachtens weniger am Konzept Vermögenspool oder an unserem Projekt, sondern einfach an einer fehlenden Marketing-Strategie. Die zweite Herausforderung und auch den großen Unterschied zu anderen Crowdfunding-Modellen sehe ich darin, dass man gewissermaßen nie ganz aufhören darf, nach neuen Förderern zu suchen. Denn da keine Rückzahlung/Tilgung erfolgt und es eben immer wieder vorkommt, dass Förderer auch ihr Geld wieder herausnehmen möchten, muss der Pool immer wieder von neuen Förderern aufgefüllt werden. Dies verlangt ein entsprechendes Engagement von den Projektleiter*innen. Ob sich dieses Konzept in Zukunft durchsetzen wird, wage ich nicht zu beurteilen. Es wäre auf jeden Fall wünschenswert, weil es ein Ausdruck dafür wäre, dass die Gesellschaft sich endlich verändert und Geld wieder zum Mittel wird.“*

Um die Katastralgemeinden besser anzubinden und ein weiteres nachhaltiges Mobilitätsangebot in Herzogenburg zu etablieren, ist ein Fahrdienst nach dem Modell des „ElektroMobil Eichgraben“ in Planung und Ausarbeitung. Dabei können Mitglieder auch von St. Andrä, Ossarn, Einöd oder anderen Orten abgeholt und zum Einkaufen, Arzt, Bahnhof oder E-Carsharing-Stützpunkt gebracht werden. Kooperationen mit dem Carsharing-Angebot von MOVE Herzogenburg wären sinnvoll, Synergien könnten im Sinn einer win-win-Situation genutzt werden.

Die vorliegende Mobilitätsstudie liefert Grundlagen und Daten, um die Erfahrungen des Carsharing-Projekts von MOVE Herzogenburg auch in anderen Gemeinden umzusetzen. Die Vorteile für die Allgemeinheit sind eine nachhaltigere, bewusstere Mobilität, geringere Emissionen, weniger Autos, eine bessere Vernetzung und Kommunikation in der Region. Voraussetzung sind Menschen mit Eigeninitiative, kooperativen Fähigkeiten und Verantwortung sowie die Unterstützung der Gemeinde oder anderer Einrichtungen.



4 Quellen

Distelberger Markus, 2013: „Solidarische Ökonomie: Der genossenschaftliche Vermögenspool“. ksoe Nachrichten 2/2013.

Grüllenberger Wolfgang, 2017: „Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen. Gewinnung potenzieller Nutzer für das E-Carsharing-Projekt U.WE Mobil“, Masterarbeit FH Oberösterreich, Mauthausen.

Klima- und Energiefonds & VCÖ (Hrsg.), 2017: Broschüre „Faktencheck E-Mobilität“, Wien.

VCÖ (Hrsg.), 2013: „Zukunft der Mobilität in der Region“. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2013.

VCÖ (Hrsg.), 2016: „Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren“. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2016.

VCÖ (Hrsg.), 2018: „Sharing und neue Mobilitätsangebote“. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2018.

www.vcoe.at

www.vermoegenspool.at