



FSV-aktuell STRASSE Juli 2018

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Eine Änderung einer Geschäftsordnung wäre es nicht Wert, in einem Editorial erwähnt zu werden. Am 25. Juni erfolgte jedoch ein Beschluss des FSV-Vorstandes, dass die am FSV-Verkehrstag vorgestellten Grundsätze der Ethik nun in alle Arbeitsbereiche der FSV einfließen zu lassen, die damit gelebt werden sollen. Der Ausgangspunkt der Initiative der FSV war: Das Verhalten orientiert sich nicht nur an Rechtsnormen, sondern an grundsätzlichen Vorstellungen über das richtige oder falsche Handeln des Menschen. In einem kurz abgefassten Grundlagenpapier werden dabei die Ziele, die Werte und die daraus resultierenden Handlungsprinzipien erläutert. Die ethischen Grundlagen differenzieren in der Folge zwischen dem Innen- und Außenverhältnis der FSV bzw. deren mitwirkenden Fachleuten. Grundlage der Ziele ist dabei die Förderung der zweckmäßigen

Nutzung des technischen Fortschritts unter Berücksichtigung der drei Säulen der Nachhaltigkeit. Das Streben zur Zielerreichung wird durch folgende Werte geleitet: Freiheit – Gleichheit – Wertschätzung. Im Detail werden dann Handlungsprinzipien wie Transparenz, Unabhängigkeit, Integrität, Verantwortung, Innovation, Fachkunde und Kommunikation angesprochen.

Wie erwähnt, sind diese FSV-Grundsätze nun verbindlich in die GO eingeflossen. Sie werden ab sofort in jedem Arbeitsgruppenkomitee präsentiert und diskutiert werden, so dass binnen eines halben Jahres die gesamte Führungsriege der FSV (Gremienleiter, Ausschussleiter) persönlich mit dieser Grundhaltung konfrontiert wird und angehalten ist, diese im eigenen Ausschuss umzusetzen. Die Rückmeldungen werden gesammelt im Herbst wieder bearbeitet – so soll ein lebendes Papier entstehen, dass das ethische Handeln der FSV-Mitarbeitenden und FSV-Expertinnen und Experten leitet.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Weitaus größter Verursacher mit knapp 99 Prozent der CO₂-Emissionen ist der Straßenverkehr. Im Vergleich dazu sind die CO₂-Emissionen der restlichen Verkehrsträger Flug (national), Schiff, Eisenbahn mit etwas über ein Prozent gering.

Problematisch sind der hohe Energieeinsatz im Verkehr sowie die im Vergleich zu anderen Sektoren massive Abhängigkeit von fossiler Energie. Im Straßenverkehr waren 2015 knapp 91 % der Kraftstoffe fossilen Ursprungs. Neben den seit 1990 gestiegenen Fahrleistungen auf Österreichs Straßen ist für den deutlichen Anstieg der Treibhausgas-Emissionen seit 1990 auch der Kraftstoffexport in Fahrzeugtanks ins benachbarte Ausland verantwortlich (2015 knapp 25 %). Die wesentlichen

Gründe für diesen Effekt sind strukturelle Gegebenheiten (Österreich als Binnenland mit hohem Exportanteil in der Wirtschaft) sowie Unterschiede im Kraftstoffpreisniveau zwischen Österreich und seinen Nachbarländern. Die Bilanzierung der Treibhausgas-Emissionen erfolgt dabei (im Einklang mit den internationalen Berichtsvorgaben) über die verkauften Kraftstoffmengen im Inland.

In Summe haben auch die ökonomischen Rahmenbedingungen dazu geführt, dass die gesamten Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors in Österreich seit 1990 um mehr als 60 % gestiegen sind. Somit ist der Verkehr der Sektor, welcher der Erreichung der Klimazielsetzungen am deutlichsten entgegensteht.

Das Ziel, die globale Erwärmung langfristig auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen und die Weltwirtschaft bis zum Ende dieses

FSV-Planerseminar

Die Mobilitätswende –

eine Bestandsaufnahme

Die Mobilitätswende aus der Umweltperspektive

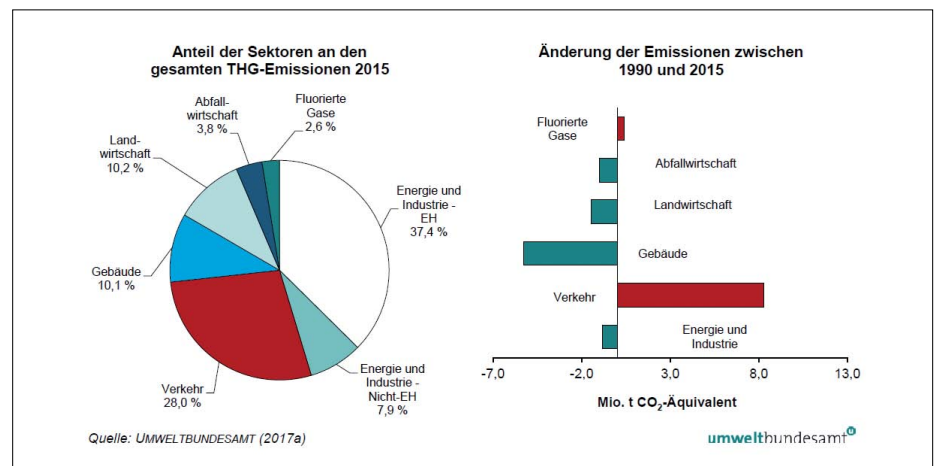
Entwicklungen und Trends

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen und spiegelt sich im Zusammenspiel zwischen Angebot und Nachfrage von Verkehr wider. Die Mobilität hat eine hohe soziale und wirtschaftliche Bedeutung, das Verkehrsgeschehen verursacht aber erhebliche Umweltauswirkungen.

Dazu gehören unter anderem Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie Flächenverbrauch, Zerschneidung und Segmentierung der Landschaft.

Das Ziel, die globale Erwärmung langfristig auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen

und die Weltwirtschaft bis zum Ende dieses Jahrhunderts weitgehend CO₂-neutral zu gestalten, stellt eine Herausforderung insbesondere für den Verkehrsbereich dar. Dieser trägt mit 35 Prozent wesentlich zum Energieverbrauch Österreichs bei. 87 Prozent des Energieverbrauchs im Verkehr entfallen dabei auf den Straßenverkehr, mit seit 1990 kontinuierlich steigenden Werten.



Jahrhunderts weitgehend CO₂-neutral zu gestalten, stellt somit auch insbesondere für den Verkehrsbereich eine Herausforderung dar. Dieser trägt mit 35 Prozent wesentlich zum Energieverbrauch Österreichs bei. 87 Prozent des Energieverbrauchs im Verkehr entfallen dabei auf den Straßenverkehr, mit seit 1990 kontinuierlich steigenden Werten. Weitaus größter Verursacher ist der Straßenverkehr. Im Vergleich dazu sind die CO₂-Emissionen der restlichen Verkehrsträger Flug (national), Schiff, Eisenbahn mit etwas über ein Prozent gering.

Zusätzlich stellt der Verkehr eine der zentralen Quellen weiterer negativer Umweltauswirkungen dar. Zu nennen sind hierbei speziell Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden, aber auch der Verkehrslärm. Darüber hinaus ist der Verkehr wesentlich für Flächenverbrauch und vor allem Zerschneidung und Segmentierung von Ökosystemen verantwortlich.

Um eine nachhaltige Entwicklung im Verkehr zu erreichen, sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Mobilitätswende – hin zu einem dekarbonisierten Verkehrssystem – ermöglichen. Dies wird entscheidende Änderungen in der Mobilität mit sich bringen. Ziel ist ein integriertes, emissions- und CO₂-armes Gesamtverkehrssystem, das sozial, effizient und sicher ist.

Insbesondere Diesel- und Benzinverbrauch müssen daher im nächsten Jahrzehnt bis 2030 und darüber hinaus signifikant reduziert werden. Die entscheidende Herausforderung dabei ist die weitgehende Entkoppelung der prognostizierten gesteigerten Verkehrsleistungen vom fossilen Treibstoffverbrauch. Verkehrsprognosen sagen für Österreich sowohl im Personen- (25 Prozent) als auch im Güterverkehr (33 Prozent) ein steigendes Verkehrsaufkommen bis 2030 voraus. 73 Prozent der Personenverkehrsleistung werden derzeit mit dem Pkw erbracht, 24 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln und drei Prozent zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad.

Trotz der im EU-Vergleich höchsten pro-Kopf-Anzahl an Bahnkilometern und einem ebenfalls vergleichsweise hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr bleibt der Pkw das dominierende Verkehrsmittel im Personenverkehr außerhalb der Ballungsräume. Im Güterverkehr weist die Bahn in Österreich einen im europäischen Vergleich sehr hohen Anteil von 32 Prozent im Modal Split auf. Auch hier ist angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens und trotz eines Ziels von 40 Prozent im Modal Split 2030 mit einem weiteren Zuwachs auf der Straße zu rechnen. Demzufolge müssen trotz mehr Verkehrs die fast ausschließlich durch den Straßenverkehr verursachten Treibhausgas-Emissionen deutlich sinken.

In Übereinstimmung mit der Einigung der internationalen Staatengemeinschaft auf die weitgehende Dekarbonisierung der Weltwirtschaft und im Einklang mit bestehenden Klima- und

Energiezielen, müssen folgende Zielsetzungen für den Verkehrssektor erreicht werden:

- Im Jahr 2050 muss Österreich – unter der Prämisse, den Mobilitätsbedarf von Menschen und Gütern auch zukünftig in ausreichendem Ausmaß zu gewährleisten – einen weitgehend CO₂-neutralen Verkehrssektor erreichen, der sozial, effizient und sicher ist.
- Hierfür wird es erforderlich sein, „unnötige“ Verkehre zu vermeiden, Transportvorgänge soweit möglich auf den Umweltverbund zu verlagern sowie die effizientesten Technologien einzusetzen: Vermeiden – Verlagern – Verbessern.
- Hierfür bedarf es geeigneter infrastruktureller und ökonomischer Rahmenbedingungen. Infrastrukturplanung ist an Klimavorgaben zu orientieren, ökonomische Rahmenbedingungen müssen derart gestaltet sein, dass die Verwendung der effizientesten Verkehrsträger und Verkehrsmittel bevorzugt wird, ohne ein hohes Mobilitätsniveau zu verhindern.
- Um dieses Ziel zu erreichen, muss im Verkehrsbereich über alle Verkehrsträger hinweg eine Verlagerung auf CO₂-arme alternative Kraftstoffe und Strom aus erneuerbaren Energiequellen erfolgen. Das bedeutet für den Straßenverkehr mittel- bis langfristig den überwiegenden Umstieg auf Nullemissionsfahrzeuge sowie Niedrigst-Emissionsfahrzeuge auf Basis von erneuerbarer Energie.

*Dipl.-Ing. Günther Lichtblau
guenther.lichtblau@umweltbundesamt.at*

Ergebnisse der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeit von überregionalen und regionalen Zentren mittels ÖV und MIV ist ein wesentliches Maß für die Versorgungsqualität der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen, Bildungs- und Qualifizierungsangeboten und am regionalen Arbeitsmarkt sowie mit Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten. In diesem Sinne stellt die Erreichbarkeit eine wesentliche Kenngröße im Zusammenhang mit Planungsaufgaben der Gebietskörperschaften sowie auch für das Monitoring gesetzter Maßnahmen in der Raum- und Verkehrsplanung dar. Im Rahmen der ÖROK wurden bereits im Jahr 1989 erste Analysen zu Erreichbarkeitsverhältnissen in Österreich durchgeführt (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 75), welche in den Jahren 2000 auf Basis von Daten aus 1997/98 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 155) sowie 2007 auf Datenbasis von 2005 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 174) aktualisiert worden sind.

Mit der Erreichbarkeitsanalyse 2018 wurde eine neue, aktuelle Studie zu den Erreichbarkeitsverhältnissen erstellt. Dabei konnte durch die heute wesentlich genaueren statistischen Daten und die technischen Möglichkeiten erneut

eine qualitative Verbesserung der Ergebnisse erreicht werden. Dazu wurden die Grundlagendaten von AustriaTech und ptv berechnet, die durch Verracon geprüft und interpretiert wurden.

Methodik

Als Basis wurden rund 570.000 dauerhaft bewohnte 100 x 100-Zellen des regionalstatistischen Rasters herangezogen. Als Ziele wurden die regionalen und überregionalen Zentren in Abstimmung mit der Plattform Raumordnung und Verkehr festgelegt. Dabei wurden auch Zentren außerhalb Österreichs berücksichtigt. Für die Analyse des Bildungsverkehrs wurden als Ziele alle Bildungseinrichtungen nach ISCED 2, 3, 5 und 6 berücksichtigt.

Das Routing zur Ermittlung der Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr erfolgt auf dem GIP-Netzgraph. Auf dem höherrangigen Netz (functional road class FRC 0 bis 4) wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Basis von FC-Daten für den Morgenverkehr an einem Werktag zwischen 7:00 und 9:00 Uhr verwendet. Die über das Routing ermittelte reine Fahrzeit des MIV wurde in jenen Zentren, die gemäß der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria in einer „hochverdichteten Kernzone“ liegen, noch mit einer Parkplatzzuchzeit von fünf Minuten beaufschlagt.

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Verkehrs wurde aus dem österreichischen Gesamtfahrplan aller ÖV-Angebote mit Stand Mai 2016 ermittelt, der von der VAO zur Verfügung gestellt wurde. Aus diesem Fahrplan wurde eine mittlere gewichtete Reisezeit zum nächstgelegenen Zentrum bzw. zur nächstgelegenen Schule für einen Schultag und einen schulfreien Werktag berechnet. Dabei setzt sich ein ÖV-Weg aus drei Teilwegen zusammen: dem Fußweg von der Rasterzelle zur nächstgelegenen Haltestelle, der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und dem Fußweg von der Zielhaltestelle zum eigentlichen Ziel.

Die so berechneten Erreichbarkeits-Rohdaten wurden eingehend analysiert und so eine Vielzahl von verkehrs- und raumplanerischen Ergebnissen abgeleitet, von denen hier ein kleiner Auszug vorgestellt wird.

Erreichbarkeiten im MIV

Der Erreichbarkeitsgrad der **überregionalen Zentren** liegt österreichweit bei ca. 85 %. Das bedeutet, dass dieser Anteil der Bevölkerung ein überregionales Zentrum innerhalb der vorgegebenen Zeitschranke von 50 Minuten erreichen kann. Ohne Wien, wo die Reisezeiten naturgemäß flächendeckend unter dieser Grenze liegen, liegt der Erreichbarkeitsgrad bei ca. 81 %. Bei den Flächenbundesländern schwankt der Erreichbarkeitsgrad zwischen über 99 % (Vorarlberg) und 67 % (Tirol). Auffällig ist auch die regional große Bedeutung der im Ausland

gelegenen überregionalen Zentren. So liegt für 57 % der BurgenländerInnen und 23 % der TirolerInnen das nächstgelegene überregionale Zentrum im Ausland. Bei Analyse der Bezirkswerte finden sich schlechte Erreichbarkeiten – wie zu erwarten – vorwiegend bei inneralpinen Bezirken wie etwa Lienz, Tamsweg und Murau. Außerhalb weisen neben Waidhofen an der Thaya im Waldviertel und Jennersdorf im Südburgenland nur wenige Bezirke vergleichbar niedrige Erreichbarkeitswerte auf.

Der Erreichbarkeitsgrad der **regionalen Zentren** im MIV, bestimmt durch eine Reisezeit von unter 30 Minuten, liegt für Gesamtösterreich über 97 %. Die Anzahl und räumliche Verteilung der regionalen Zentren kann somit die gegenüber den überregionalen Zentren auf 30 Minuten reduzierte Reisezeitschranke mehr als wettmachen. Einzig das Land Tirol hat mit 88 % einen Erreichbarkeitsgrad von unter 90 %. Die Tälerstruktur, mit zentralen Orten oftmals am Taleingang, aber Ortschaften über die gesamte Länge der Täler spiegelt sich auch in der mit 17 Minuten höchsten mittleren Fahrzeit wider. Von den 94 Bezirken (2016, ohne Wiener Bezirke) verfügen 32 über einen Erreichbarkeitsgrad von 100 %. Ungünstige Werte finden sich vor allem bei vergleichsweise großen, inneralpinen Bezirken mit dünn besiedelten, peripheren Bezirksteilen. Dies trifft auf Lienz, mit dem niedrigsten Erreichbarkeitsgrad von 66 %, aber ebenso auf Bezirke wie Spittal an der Drau, Schwaz oder Imst zu. In der Einwohnerzahl im Einzugsgebiet der regionalen Zentren spiegeln sich sowohl die Bevölkerungsdichte als auch die Nähe der nächstgelegenen Zentren wider und sie schwankt damit zwischen Graz mit fast 350.000 Personen und Mariazell mit etwa 6.000 Personen. Aber auch regionale Zentren im benachbarten Ausland haben ÖsterreicherInnen im Einzugsbereich. Die ausländischen Zentren mit den meisten Personen sind Bad Reichenhall, Bratislava und Lindau – alle mit Werten etwas über 10.000 Personen.

Erreichbarkeiten im ÖV

Bei der Erreichbarkeit der **überregionalen Zentren** im öffentlichen Verkehr zeigen sich im Bundesländervergleich deutliche Unterschiede. Während der Erreichbarkeitsgrad Wiens mit 100 % erwartungsgemäß hoch ist, liegt Vorarlberg mit über 93 % nicht weit hinter der Bundeshauptstadt. Die durch die Bevölkerungskonzentration im Rheintal und Walgau entstehenden Möglichkeiten für eine gute Versorgung im öffentlichen Verkehr werden genutzt. Am Ende der Skala finden sich mit 45 % die Steiermark und 43 % das Burgenland. Das burgenländische ÖV-System ist in vielen Bereichen aufgrund der PendlerInnen-Verflechtungen stark auf Wien und nicht auf das räumlich nächstgelegene (oftmals jenseits der Grenze gelegene) Zentrum ausgerichtet. Auf vielen Relationen kann dabei aber aufgrund der Distanz die Zeitschranke von 50 Minuten nicht er-

reicht werden. Neben den Distanzen tragen in der Steiermark eine ungünstige Topografie im Alpenbereich und die Streusiedlungsstrukturen der Südoststeiermark zum niedrigen Erreichbarkeitsgrad bei.

Auf Bezirksebene zeigt sich, dass aus 16 Bezirken gar kein überregionales Zentrum innerhalb der 50 Minuten-Schranke erreicht werden kann. Die niedrigsten Erreichbarkeitsgrade und die längsten mittleren Reisezeiten finden sich bei Bezirken in peripheren Gebieten, wie im Südburgenland, Osttirol oder im Waldviertel. Die höchsten Erreichbarkeitsgrade haben erwartungsgemäß jene Statutarstädte, die auch die Funktion eines überregionalen Zentrums haben; deren Wert ist oftmals 100 % bei gleichzeitig niedrigen mittleren Reisezeiten von unter 15 Minuten. Im Burgenland zeigt sich, dass im öffentlichen Verkehr die Einzugsbereiche der ausländischen Zentren im Vergleich zum MIV deutlich weniger Ausdehnung haben. Fehlende grenzüberschreitende Verkehrsangebote führen dazu, dass trotz deutlich größerer Distanzen Zentren wie Eisenstadt (aus weiten Teilen des Nord- und Mittelburgenlandes) oder Graz und Wiener Neustadt (aus dem Südburgenland) in kürzerer Zeit erreicht werden können.

Beim Erreichbarkeitsgrad der **regionalen Zentren** haben – mit Ausnahme von Wien – die Bundesländer Vorarlberg und Salzburg die höchsten Werte, die niedrigsten die Steiermark und Kärnten. Der Anteil der Personen, die das nächste regionale Zentrum in 30 Minuten erreichen können, schwankt zwischen 80 und 58 %. Bei Analyse des Erreichbarkeitsgrads finden sich die höchsten Werte naturgemäß in den Statutarstädten mit fast 100 %, die niedrigsten in peripher gelegenen Bezirken mit stark dispersen Raumstrukturen, wie Jennersdorf mit 11 %. Ohne Berücksichtigung von Wien können etwa 2/3 der Bevölkerung das nächste regionale Zentrum im ÖV erreichen ohne umzusteigen; der ÖV ist also stark auf die Zentren ausgerichtet.

ÖV im Vergleich zum MIV

Ein wesentliches Kriterium bei der Beurteilung der Qualität des öffentlichen Verkehrs ist stets der zeitliche Vergleich mit dem privaten Pkw. Der Vergleich der mittleren Reisezeiten im MIV und ÖV in das nächste regionale und überregionale Zentrum zeigt für alle Flächenbundesländer eine wesentlich kürzere Reisezeit mit dem Pkw, während in Wien der öffentliche Verkehr entsprechend der Berechnung schneller ist. Zwischen den Bundesländern zeigen sich deutliche Unterschiede. So muss man für die Fahrt ins nächstgelegene regionale Zentrum im Burgenland im ÖV an die 100 % mehr Zeit als im MIV aufwenden, während es in Vorarlberg 29 % mehr sind.

*Dipl.-Ing. Thomas Langthaler
t.langthaler@verracon.at*

E-CARSHARING TIROL

1 Ausgangssituation/Motivation

Mobilität ist ein zentrales Bedürfnis für den Menschen und gleichzeitig eine der größten ökologischen und sozialen Herausforderungen unserer Gesellschaft. Aufgrund der in Tirol vorzufindenden Rahmenbedingungen ist die Einführung eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems nicht finanzierbar. Der motorisierte Individualverkehr zeigt in den Regionen eine hohe Dominanz. Um eine ökologisch und sozial zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum sicherzustellen, kommt daher der geteilten E-Mobilität eine besondere Bedeutung zu. Nach wie vor bestehen Barrieren für die Verbreitung technologischer und kultureller Fortschritte der intermodalen Mobilität im ländlichen Raum. Das Projekt „E-Carsharing Tirol“ ist ein möglicher Lösungsansatz zur Überwindung von Markteinführungshürden von E-Carsharing-Systemen im ländlichen Raum.

Das E-Carsharing in ländlichen Regionen entwickelt sich derzeit zu einem Flickenteppich von Insellösungen, mit bereits aus den Ladenetzen bekannten Problemen hinsichtlich Tarifungleichheiten, unterschiedlicher Betreibermodelle und Softwaresysteme. Im schlimmsten Fall entwickeln sich regionale Initiativen zu einer mit dem klassischen öffentlichen Verkehr konkurrierenden Mobilitätslösung. Private Mobilitätsdienstleister betreiben „cherry-picking“ und stellen ihre Angebote nur dort zur Verfügung, wo ein gewinnbringendes Geschäftsmodell zu betreiben ist.

2 Ziele

Das Land Tirol hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 energieautonom zu sein, d. h., sich selbst mit heimischen, erneuerbaren Energieträgern zu versorgen. Künftige Generationen sollen in der Lage sein, ihren gesamten Energiebedarf aus landeseigenen Ressourcen zu decken, dadurch die Umwelt zu schützen, den erforderlichen, gesetzlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die regionale Wertschöpfung zu steigern. Im Mobilitätsbereich wird durch den konsequenten Einsatz von Elektroautos und die Erweiterung des Mobilitätsangebots durch Carsharing-Angebote ein großer Schritt in Richtung Energieautonomie ermöglicht.

Mit FLUGS gibt es seit 2015 Carsharing mit Elektroautos in Tirol. Die Flotte umfasst zurzeit zehn Fahrzeuge und wird weiter ausgebaut. Auch in weiteren Regionen Tirols wird gegenwärtig an E-Carsharing-Angeboten gearbeitet. Noch heuer werden weitere E-Carsharing-Systeme entstehen. Ziel ist es, hinzukommende Angebote auf das bestehende Angebot aufzubauen und die wachsende Flotte an Fahrzeugen für möglichst viele TirolerInnen nutzbar zu machen. So soll ein einheitliches und gemeinsam nutzbares Tiroler E-Carsharing-System entstehen, das bestmöglich auf den bestehenden öffentlichen Verkehr abgestimmt ist.

Regionalenergie Osttirol	Regionsmanagement Osttirol	Verkehrsverbund Tirol GesmbH	Energie Tirol
Betrieb und Ausbau der Standorte	Sensibilisierung weiterer Standort- und Systempartner	Sensibilisierung Bestandskunden	Koordination Projektpartner
Veranstaltungen und Testtage		Marketing Tirol	Kommunikation Tirol
Kommunikation mit Kunden	Koordination Marketing für E-Carsharing		Sensibilisierung weiterer Regionen/Gemeinden
Kundenservice	Kommunikation Entscheidungsträger		Koordination weiterer Tiroler E-CS Betreiber
Marketing	Aufbau Multiplikatoren		Projektabschluss
Techn. Koordination E-Mobilität			

E-Carsharing kann eine Erweiterung des öffentlichen Verkehrsangebotes sein und muss deshalb auch in das zukünftige, landesweite Vertriebssystem des öffentlichen Verkehrs integriert werden. Im Rahmen dieses vom Klima- und Energiefonds geförderten Projektes werden beide Angebote zusammengeführt, um daraus Erfahrungen für weitere Carsharing-Betreiber in Tirol zu gewinnen und diese im Sinne einer nachhaltigen Weiterentwicklung des ÖV in Tirol ebenfalls in das öffentliche Verkehrsangebot zu integrieren. Ziel ist es, die Mobilitätsangebote bis Ende 2018 zusammenzuführen. Im ersten Schritt werden JahreskartenbesitzerInnen des öffentlichen Verkehrs an das E-Carsharing-Angebot herangeführt, im zweiten Schritt wird das E-Carsharing über die Kanäle des ÖV beworben und im dritten Schritt in den Ticket-Shop eingegliedert. Das Gesamtprojekt hat zum Ziel, die Rahmenbedingungen für eine Anbindung von Sharing-Betreibern an die Vertriebsplattform des ÖV zu schaffen und damit ein durchgängiges Angebot einer Mobilitätskette zu ermöglichen.

3 Umsetzungsschritte

Das Bewusstsein über viele Vorteile der E-Mobilität und Carsharing ist teilweise bereits vorhanden, allerdings ist es noch nicht ausreichend stark ausgeprägt, um das eigene Mobilitätsverhalten auch nachhaltig umzustellen. Abseits der klassischen Bewusstseinsbildung mittels Broschüren und Presseaussendungen wird im Rahmen des Projektes eine andere Form der Kommunikation gewählt. Monatliche Geschichten des Gelingens sollen die Personen des Wandels in den Vordergrund rücken. Die NachbarIn, die Bekannte oder die ArbeitskollegIn und ihre persönlichen Geschichten, ihre persönlichen Erfahrungen mit E-Mobilität und E-Carsharing rücken in das Zentrum. So können viele potenzielle NutzerInnen auf einer emotionalen Ebene erreicht werden. Im Rahmen von TIROL 2050 energieautonom wurde dieser Ansatz bereits einmal sehr erfolgreich umgesetzt (www.tirol2050.at/geschichten-des-gelingens/flugs). Ein regelmäßiges Erscheinen dieser Geschichten in den regionalen Me-

dien hat einen weit stärkeren Effekt. Diese Geschichten und die darin vorkommenden AkteurInnen dienen auch allen weiteren Tiroler Regionen als Vorlage.

Durch Evaluierung der bestehenden und raumplanerische Analysen der neu geplanten Standorte wird eine Grundlage für Standortentwicklung in der Region erarbeitet (wo in der Gemeinde ist der ideale Platz, um erfolgreich zu sein). Diese Infos sind auch für die weiteren Betreiber wesentlich und werden dementsprechend an alle weitergeleitet. Standortpartner übernehmen die Ausfallhaftung, was vor allem für den Start an den neuen Standorten eine wichtige Unterstützung darstellt. Die Standortpartner müssen zum Teil auch die Kundenakquise übernehmen. Die aktive Bewerbung durch Standortpartner reduziert deren Kosten.

FLUGS wurde von Beginn an als Marke konzipiert. Diese Marke wirkt. Wichtig ist es, den potenziellen KundInnen einen unkomplizierten ersten Kontakt zu ermöglichen. Testtage sind ein probates Mittel. Durch Energie Tirol werden die in der Region Osttirol gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse in die anderen Regionen und zu den anderen Betreibern gespielt. Der Austausch der betroffenen AkteurInnen auf Augenhöhe ist dabei wichtig und wird forciert. Ein wesentliches Projektziel ist, dass NutzerInnen aus einer Region erkennen, dass sie auch in anderen Regionen unkompliziert auf Elektroautos zugreifen können. Diese Vorteile entsprechend zu kommunizieren, übernehmen der ÖV und Energie Tirol im Rahmen von TIROL 2050 energieautonom gemeinsam.

Die Einigung sämtlicher Partner auf einen einheitlichen Tarif ist unbedingt notwendig. Ist diese Anfangshürde genommen, wird je nach Verlauf des Projektes eine laufende Evaluierung und Anpassung der Tarifmodelle notwendig sein. Das Projekt zeichnet sich durch ein breit aufgestelltes Projektteam mit unterschiedlichen Zugängen und Kompetenzen aus.

Rene Schader
rene.schader@energie-tirol.at

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagung

FSV-Preis 2018

22.11.2018
 Riverbox, 1020 Wien

FSV-Seminare

Straßenoberbau – Bemessung und Rechnerische Dimensionierung

23.10.2018
 Falkensteiner Hotel & Asia Spa Leoben
 8700 Leoben

FSV-Infonachmittage

Einsatzleiter und Lenker im Winterdienst – Wahl der optimalen Salzstreuung

10.09.2018
 Hotel IBIS LINZ, 4020 Linz

FSV-Schulungen

Betriebspersonal von Straßentunneln

17.09.2018 – 20.09.2018
 FSV, Wien

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmelde-möglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe ...

... erwarten Sie weitere Berichte zu Regelwerken und Veranstaltungen.

FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
 Tel.: +43 1 58 55 567
 Fax: +43 1 58 55 567-99
 E-Mail: office@fsv.at
<http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Andreas Regner
 (Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. erwünscht!)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at.

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Abonnementpreis

der Zeitschriften
 Straßenverkehrstechnik sowie
 Straße und Autobahn
für FSV-Mitglieder ermäßigt!