

Elektromobilität in der Praxis

Endbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

| | | |
|-------------------------------|--|------------------|
| Projekttitel | DIDIS - Dirmhirngasse District Sharing - Liegenschaftsübergreifendes e-Carsharing | |
| Projektnummer | KR19EP0K15007 | |
| Programm | Elektromobilität in der Praxis Ausschreibung 2019 | |
| Beauftragter | Firma: UIV Urban Innovation Vienna GmbH Anschrift: Operngasse 17-21, 1040 Wien Projektleitung: Gerald Franz Telefonnummer: +43 64 8540525 e-Mail: franz@urbaninnovation.at | |
| Projektpartner | sharetoo by Porsche Bank, operated by Europcar / ARAC GmbH Gemeinnützige Bau- und Wohnungsgenossenschaft "Wien-Süd" Wien Energie GmbH e7 Energie Markt Analyse GmbH | |
| Projektstart und Dauer | Projektstart: 01.01.2020 | Dauer: 18 Monate |

Synopsis:

In der Dirmhirngasse im 23. Wiener Gemeindebezirk wurde für die BewohnerInnen zweier nebeneinander liegenden Wohnhausanlagen ein nachbarschaftliches e-Carsharing-Angebot errichtet. Das Konzept baut auf dem Vorprojekt „E-Mobilitätsszenario 2030“ auf, wo BewohnerInnen bereits E-Autos testen konnten und das Ladeverhalten im Bezug auf die Netzanschlussleistung gemonitored wurde.

Betreiberin des Sharing-Fahrzeugs VW e-Golf war *sharetoo*, ein Tochterunternehmen der Porsche Bank.

NutzerInnen des E-Autos konnten zudem weitere Fahrzeuge des Betreibers im Süden Wiens nutzen.

Im letzten Drittel der Betriebsphase wurde das Angebot auch für die erweiterte Nachbarschaft geöffnet.

Trotz der Erweiterung des Kreises potenzieller NutzerInnen, konnte das Angebot aus betriebswirtschaftlichen Gründen aufgrund der insgesamt geringen Auslastung nicht über das Projektende hinaus fortgeführt werden.

Im Rahmen des Projekts wurden sowohl die NutzerInnen als auch die Nicht-NutzerInnen unter anderem zum Angebot, den Gründen zur Nutzung bzw. Nicht-Nutzung oder zu ihrer „üblichen“ Verkehrsmittelwahl befragt.

Die Befragung der Gruppen ergab, dass sich das Mobilitätsverhalten dahingehend manifestiert hat, dass entweder das eigene Auto oder aber öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Mehr als drei Viertel der Befragten gaben an, mindestens ein eigenes Auto zu besitzen. Die sehr günstigen Tarife des Sharing-Fahrzeugs waren für die meisten nicht ausschlaggebend, Wege mit dem geteilten Auto zurückzulegen. Deutlich wurde, dass das Funktionieren eines Sharing-Angebots insbesondere in Bestandswohngebäuden intensive und individuell maßgeschneiderte Bewerbungsmaßnahmen erfordert.

1 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

1.1 Kurzfassung (max. 2 Seiten)

Im gegenständlichen Projekt wurde ein nachbarschaftsübergreifendes e-Carsharing-Angebot in einer bestehenden Wohnhausanlage umgesetzt.

Die wesentlichen Ziele des Projekts waren:

- Ein Liegenschaftsübergreifendes e-Carsharing im Wohnbau entwickeln, umsetzen und evaluieren.
- Die Integration in ein größeres (kommunal organisiertes) Verleihnetz von *sharetoo* im Süden Wiens durchführen.
- Neues Betriebsmodell für kommerziellen e-Carsharing Betreiber inkl. Bildung von Aktivgruppen entwickeln und somit auch Lösungswege für genossenschaftliche Bauträger hin zu einem e-Carsharing-Angebot aufzeigen.
- Betrieb in einer Wohnhausanlage aufsetzen, wo der Boden für E-Mobilität durch das Vorgängerprojekt „E-Mobilitätsszenario“ bereits im Vorfeld aufbereitet war.

Das Projekt wurde in der Dirmhirngasse im 23. Wiener Gemeindebezirk in einer Wohnhausanlage des gemeinnützigen Bauträgers *Wien Süd* verankert. In der bisher wenig ausgelasteten Tiefgarage, in der bereits im Vorjahr im Rahmen eines Vorgängerprojekts das Thema der Kapazitäten des E-Ladens und der entsprechenden Netzanschlussleistung beleuchtet wurde (Projekt „*E-Mobilitätsszenario 2030*“), wurde für ein knappes Jahr ein E-Auto zum Teilen angeboten, das auch von den BewohnerInnen der benachbarten Wohnhausanlage der *Sozialbau AG* genutzt werden konnte. Zum Start der Betriebsphase stand das Angebot somit den BewohnerInnen der mehr als 200 Wohnungen vor Ort zur Verfügung. Im letzten Drittel der Testphase wurde das Angebot für die erweiterte Nachbarschaft geöffnet, um die bis dahin geringen NutzerInnenzahlen zu steigern.

Folgende Projektpartner waren beteiligt: *UIV Urban Innovation Vienna* in der Rolle als Projektkoordinatorin und in der Aufbereitung und der Erstellung von Handlungsempfehlungen sowie der Verbreitung der Ergebnisse, *sharetoo* (ein Unternehmen der *Porsche Bank AG*) als Betreiber des Fahrzeugs (VW e-Golf), *Wien Energie* als Errichterin der E-Ladeinfrastruktur und das Ingenieurbüro *e7 energy innovation & engineering* (neuer Firmenname), betraut mit der umfassenden Befragung der NutzerInnen / BewohnerInnen.

Resultate und Schlussfolgerungen

Das Projekt wurde entsprechend dem eingereichten Antrag umgesetzt. Bedingt durch die COVID19-Pandemie wurde der Beginn der Betriebsphase des Sharing-Angebots nach hinten verschoben und das Projekt um 6 Monate verlängert. In Abstimmung mit den Bauträgern wurde die E-Ladeinfrastruktur von der *Wien Energie* in der Garage errichtet sowie ein GSM-Verstärker zur Sicherstellung des Handyempfangs in der Tiefgarage installiert. Der Bauträger *Wien Süd* hat einen Zugang zur Garage ermöglicht (eigener Schlüsselschalter). Der Betreiber *sharetoo* hat zeitgerecht das Fahrzeug (VW e-Golf) in der Garage zur Verfügung gestellt und die Buchungsplattform mit entsprechenden Tarifen angepasst sowie eine eigene Projektwebseite (Landing Page) erstellt. Dazu

wurden auch Informationen in Form eines Flyers zur Verfügung gestellt, um interessierten BewohnerInnen einen einfachen Zugang zur Registrierung zu ermöglichen. Im Vorfeld des Betriebs wurde vor Ort eine Infoveranstaltung organisiert. Im Februar 2021, nachdem das Angebot den BewohnerInnen der beiden Wohnhausanlagen bereits sechs Monate zur Verfügung stand, wurde eine Befragung der NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen durchgeführt. Nachdem trotz intensiver Bewerbung vor Ort (Flyer wurden in den Postkästen hinterlegt, Haus-Monitore in der Wohnhausanlage der *Sozialbau AG* bespielt) die Nutzung sehr verhalten blieb, einige man sich im Projektkonsortium darauf, das Projekt für die erweiterte Nachbarschaft, d.h. für alle Interessierten zu öffnen. Dazu wurde auch Öffentlichkeitsarbeit in eigenen Beiträgen der *Kronen Zeitung* und *Bezirkszeitung Liesing* gemacht, sowie an etwa 400 Haushalte Info-Flyer verteilt.

Mit Ende Mai wurde der Betrieb in Absprache mit dem Projektteam eingestellt und das Fahrzeug abgezogen. Projektende war Juni 2021. Aufgrund der schwachen Auslastungszahlen war ein Weiterbetrieb des Angebots über die Laufzeit hinaus aus Betreibersicht nicht darstellbar.

Zwar konnte das Angebot nicht in der Dirmhirngasse gehalten werden, es konnte jedoch an einem neuen Standort bei der Europcar-Filiale in der Brunner Straße 85, ca. zwei Kilometer vom vorherigen Standort entfernt, in das reguläre Netz von *sharetoo* eingegliedert werden.

Aus der begleitenden Befragung der NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen konnten wertvolle Informationen über die Motive der Nichtnutzung bzw. geringen Nutzung abgeleitet werden.

So konnte mithilfe der Antworten von 20 NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen des Angebots festgestellt werden, dass etwa drei Viertel der Befragten mindestens einen Pkw besitzen. Bei der Gruppe der NutzerInnen des Angebots wurde wiederum deutlich, dass durch die Nutzung des Sharing-Fahrzeugs vor allem Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr ersetzt wurden.

Das Angebot wurde von der Mehrheit der Befragten als preislich attraktiv bzw. günstig eingeschätzt, was der Auslastung dennoch nicht helfen konnte, die Schwelle von 30 Prozent Auslastung des Fahrzeugs zu erreichen, die aus Betreibersicht im Hinblick auf den Fortbestand des Angebots erforderlich gewesen wäre.

Ausblick und Zusammenfassung

Trotz Einstellen des Angebots lieferte das Projekt DIDIS wertvolle Erkenntnisse für die Etablierung von e-Carsharing in bestehenden Wohnhausanlagen. Neben technischen Hürden (z.B. ermöglichen des Garagenzutritts oder Sicherstellung der Internetverbindung in der Tiefgarage) sind es vor allem sozioökonomische Faktoren, die Hemmnisse in der Nutzung solcher Angebote darstellen und somit für den Erfolg verantwortlich sind. Der eigene Autobesitz beispielsweise macht die Nutzung eines Sharing-Fahrzeugs relativ uninteressant, auch wenn die Tarife günstig und auch der elektrische Antrieb „aus Neugier des Ausprobierens“ das Angebot für BewohnerInnen reizvoll scheinen lassen könnten.

Aber auch die soziale Zusammensetzung der BewohnerInnen (Skepsis gegenüber Neuem, Misstrauen beim Zutritt fremder Personen ins Haus) und entsprechende Verbreitung dieser Skepsis über soziale Medien, können den Erfolg eines solchen Projektes behindern, auch wenn dieses noch so gut aufgesetzt und organisiert wird.

Die lokale Ansprache und Erreichbarkeit vor Ort sind essentiell, was aber für Betreiber einen hohen Aufwand darstellt und wofür sich Hausverwaltungen in der Regel nicht zuständig fühlen. Nicht zuletzt benötigen betriebswirtschaftlich agierende Mobilitätsdienstleister einen sehr hohen Auslastungsgrad (die bereits genannten 30% Auslastung auf 24 h gerechnet) um das Fahrzeug dauerhaft betreiben zu können.

1.2 Projektinhalte und Resultate

1. Ausgangssituation / Motivation

In den sogenannten "Flächenbezirken" Wiens ist die PKW-Besitzrate signifikant höher als im Rest der Stadt. Das trifft besonders für den Bezirk Liesing zu, wo das Abstellen des eigenen Fahrzeugs im öffentlichen Raum einfach ist (gratis, da derzeit keine Parkraumbewirtschaftung sowie ausreichend Stellplätze vorhanden), aber auch der öffentliche Verkehr weniger gut ausgebaut ist. In diesem eher auf den privaten Autoverkehr ausgerichteten Umfeld, wurde ein liegenschaftsübergreifendes e-Carsharing in einer Wohnhausanlage getestet. Ein VW e-Golf, betrieben von *sharetoo* (einer Tochter der *Porsche Bank AG*), wurde in der Tiefgarage einer Wohnhausanlage des Bauträgers *Wien Süd*, in der Dirmhirngasse 88 stationiert. Interessierte BewohnerInnen des Hauses der *Wien Süd* und der benachbarten Wohnhausanlage der *Sozialbau AG* mussten sich registrieren und bekamen mittels Garagenschlüssel Zugang zur Tiefgarage, in der das Fahrzeug stand.

Aufbauend auf dem Vorgängerprojekt „E-Mobilitätsszenario 2030“, im Rahmen dessen BewohnerInnen der Wohnhausanlage Dirmhirngasse 88 für einige Wochen mehrere E-Fahrzeuge kostenlos zur Verfügung standen und das Ladeverhalten der Fahrzeuge in der Garage untersucht wurde, wurde nun die Nutzung und Akzeptanz eines wohnungsnahen e-Carsharings getestet.

Die Motivation, die dem Projekt zugrunde lag, war das Thema ergänzender und geteilter Mobilitätsangebote auch in peripheren Stadtlagen zu lancieren, um den privaten Pkw-Besitz (insb. auch Zweitfahrzeuge zu reduzieren).

Motivierend und vielversprechend war, dass sich *sharetoo* mit e-Carsharing-Angeboten bereits in den benachbarten Gemeinden südlich von Wien erfolgreich etabliert hatte. Mit dem Netz im Hintergrund war anzunehmen, dass ein besonderer Anreiz zur Nutzung besteht, da es sich nicht um ein Angebot als Insellösung handelte.

2. Projektziele

Für das Projekt *DIDIS - Dirmhirngasse District Sharing - Liegenschaftsübergreifendes e-Carsharing* wurden mehrere Ziele definiert und verfolgt. Im Mittelpunkt stand übergeordnet das Ziel, städtisches Leben ohne privates Auto bzw. Zweitauto zu ermöglichen. Das mit anderen Personen geteilte, elektrisch betriebene Auto sollte einen Beitrag leisten, langfristig den Kfz-Verkehr zu reduzieren und somit zur Erreichung der Klimaziele der Stadt Wien (u.a.) beizutragen.

Der Fokus lag hier auf einer Projektumgebung eines Wiener Flächenbezirks - Wien Liesing - in dem die Pkw-Besitzquote eine im Vergleich zu anderen Bezirken hohe ist (Liesing: 494 Pkw je 1.000 BewohnerInnen, Wien gesamt: 374 Pkw je 1.000 BewohnerInnen; lt. Statistik Austria, zum Stichtag 31.12.2019) und angenommen werden kann, dass auch der Besitz von mehr als einem Auto je Haushalt üblich ist.

Im Rahmen des Projekts wurden folgende Ziele definiert und verfolgt:

- Städtisches Leben ohne privates Auto oder Zweitauto ermöglichen, um den einzelnen BewohnerInnen Kosten und Zeit zu ersparen, langfristig den Kfz-Verkehr zu reduzieren und zur Erreichung der Klimaziele der Stadt Wien beizutragen.
- Testen von e-Carsharing in einer großvolumigen Wohnhausanlage (gemeinnütziger Wohnbau) sowie der benachbarten Wohnhausanlage (geschlossenes, aber liegenschaftsübergreifendes e-Carsharing mit ca. 200 Wohneinheiten).

- Entwicklung hin zu einem Betreibermodell, dass nicht Community-based sondern privatwirtschaftlich organisiert ist und auch im gemeinnützigen Wohnbau funktionieren kann (siehe auch andere Dienstleistungen im Haus z.B. Strom oder Internet).
- Die Integration von Community-basierten Elementen - hier: die Formierung von Aktivgruppen für schnelle Hilfestellung vor Ort und daraus folgend die Reduktion von Kosten für Betreiber und NutzerInnen
- Community-Entwicklung (siehe Projekt Hauffgasse im 11. Bezirk): Mehrere Personen bilden eine Aktivgruppe.
 - Vorteile einer Aktivgruppe: Hohe Wertschätzung des e-Carsharing-Angebots! Idealerweise besteht die Aktivgruppe auch aus Personen die am Pilotprojekt „E-Mobilitätsszenario 2030“ bereits teilgenommen haben.
 - Aktivgruppe bekommt bessere Nutzungskonditionen (Tarif, ...)
- Prozessbegleitung um BewohnerInnen der eigenen Liegenschaft und der benachbarten Liegenschaft einzubeziehen.
- Energiemonitoring des Stromverbrauchs an der Ladestation in der Tiefgarage und extern.
- NutzerInnen-Befragungen: Zufriedenheit und Einholung von Informationen zu Verbesserung des Angebots.
- Sammlung von Erfahrungen zum Zusammenspiel beteiligter AkteurInnen: Bauträger (Objekteigentümer) – Carsharing-Betreiber – Fahrzeuganbieter. Ziel war die Definition eines möglichen Betriebsmodell für den (gemeinnützigen) Wohnbau.
- Nutzungsverhalten: „Nudging“ also das Anstoßen einer Nutzung, Rolle von Testimonials aus der Aktivgruppe – was können Vorbilder und „Heavy User“ zur Nutzung beitragen, Handling der Fahrzeuge, Preis- und Tarifgestaltung, Verfügbarkeit der Fahrzeuge, Fahrzeugauslastung, etc.
- Verbreitung und Weiterverwendung der Ergebnisse für mögliche Folgeprojekte im (gemeinnützigen) Wohnbau.
- Einbindung des e-Carsharings im Wohnbau in einen übergeordneten (inter-) kommunalen Verbund von e-Carsharing durch die Integration in Angebot von *sharetoo*.

3. Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Für die BewohnerInnen der Wohnhausanlagen Dirmhirngasse 88 (*Wien Süd*) mit 71 Wohneinheiten und der Wohnhausanlage Dirmhirngasse 82 (*Sozialbau AG*, Entfernung < 100 Meter) mit 142 Wohneinheiten, wurde in der Tiefgarage der Anlage der *Wien Süd* ein VW e-Golf zum Sharing angeboten.



Abb. 1: Wohnhausanlage Dirmhirngasse 82 (Quelle: e7)

Im Folgenden werden Tätigkeiten geschildert, die zur Vorbereitung der Nutzungsphase notwendig waren sowie Aktivitäten, die während der Nutzungsphase stattfanden, um den Betrieb zu gewährleisten als auch die Beschreibung der Durchführung der wissenschaftlichen Begleitmaßnahmen (Befragung der NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen).

Vom Konzept zur Nutzung

Das Projekt wurde Ende 2019 durch den Klima- und Energiefonds genehmigt. Alle vertraglichen Formalitäten wurden im Jänner 2020 abgeschlossen. Am 27. Jänner 2020 fand das konstituierende Treffen des Konsortiums statt, das von *UIV* am 14. Jänner 2020 inhaltlich vorbereitet wurde. Am Konsortialtreffen, das am 27. Jänner in den Räumlichkeiten der *UIV* stattfand, nahmen VertreterInnen aller Projektpartner teil. Als Partner am Projekt beteiligt waren:

- **sharetoo** für die Fahrzeugbereitstellung sowie als Betreiber von Fahrzeug und Buchungsplattform
- **Wien Energie GmbH** als Errichterin und Betreiberin der E-Ladeinfrastruktur
- **e7 energy innovation & engineering** für die Durchführung und Auswertung der Befragung von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen
- die gemeinnützigen Wohnbauträger **Wien Süd** und **Sozialbau AG**

Das erste Projekttreffen diente dazu - neben der Klärung formaler Fragen - die Tätigkeiten, die sich aus den einzelnen Arbeitspaketen ergaben, zu planen sowie Herausforderungen zu identifizieren. Offene Fragen zur Operationalisierung einzelner Arbeitspakete bzw. nächster Schritte wurden bei einem weiteren Projektteam-Meeting am 4. März 2020 lösungsorientiert geklärt und beinhalteten im Wesentlichen Fragen rund um die Ansprache, d.h. Erstinformation und Einbindung der BewohnerInnen, die Zugänglichkeit zur Garage, die Installation der E-Ladeinfrastruktur sowie die

Sicherstellung des GSM-Empfangs. Das zweite Projektmeeting fand in den Räumlichkeiten der e7 statt. Alle weiteren Termine mussten COVID19-bedingt online durchgeführt werden.

Der Betrieb des Fahrzeugs wurde letztlich später als geplant gestartet. COVID19-bedingt war der anfangs geplante Start der Betriebsphase mit Ostern 2020 (aufgrund des Lockdowns) nicht möglich. Der Betrieb wurde Ende Juli 2020 gestartet. Zur Vorbereitung des Starts fand am 29. Juni 2020 ein Online-Projektteammeeting statt. Am 22. Juli wurde vor Ort für interessierte BewohnerInnen eine Infoveranstaltung durchgeführt, an der acht BewohnerInnen teilnahmen. Im Anschluss an die Veranstaltung startete der Betrieb offiziell.

Nachdem der Betrieb drei Monate später als geplant startete, wurde auch um offizielle Verschiebung des Projektes um ein halbes Jahr beim Klima- und Energiefonds angesucht. Diesem Ansuchen wurde stattgegeben.

Errichtung und Betrieb der E-Ladeinfrastruktur

In der Tiefgarage der Wohnhausanlage der *Wien Süd*, in der das Sharing-Fahrzeug auf einem fix zugewiesenen Stellplatz den NutzerInnen zur Verfügung stehen sollte, wurde die für den Betrieb notwendige und noch nicht vorhandene E-Ladeinfrastruktur errichtet. Hier konnte auf die im Rahmen des Vorgängerprojekts „Elektromobilitätsszenario 2030“ (s.o.) angebrachte Verkabelung zurückgegriffen werden. Installiert wurde eine handelsübliche Wallbox der *Wien Energie* mit einem Ladepunkt.

Zugang

Um auch den NutzerInnen Zugang zu ermöglichen, die nicht durch etwa einen angemieteten Stellplatz bereits Zugang zur Tiefgarage hatten, wurde durch den Bauträger ein Schlüsselschalter bei der Garageneinfahrt angebracht. Nach der Registrierung erhielten die NutzerInnen jeweils einen eigenen Schlüssel zum Öffnen des Tores.

Fahrzeug, Tarif- und Buchungssystem

Das für das Projekt ausgewählte Leasingfahrzeug, ein VW e-Golf wurde rechtzeitig bestellt und geliefert und in Vorbereitung auf den Start der Betriebsphase mit den Logos des Betreibers versehen. Ausgestattet wurde das Auto ebenfalls mit weiterem Zubehör wie etwa einem Kindersitz. Im Anschluss wurde das Fahrzeug auf einem eigens reservierten Stellplatz in der Tiefgarage des Bauträgers *Wien Süd* verortet.

Um das Öffnen des Fahrzeugs sowohl per RFID-Chip als auch mithilfe der Smartphone-App zu ermöglichen aber auch um den Fernzugriff des Betreibers zu gewährleisten, wurde der VW e-Golf mit der passenden Sharing-Hardware ausgestattet (ein fest verbautes Telematiksystem, das den Zugriff per Mobilfunknetz auf das Schließsystem des Fahrzeugs sowie auch auf Daten wie etwa den Ladestand ermöglicht). Für KundInnen sichtbares und direkt nutzbares Element dieser eingebauten Hardware ist das RFID-Modul auf der Innenseite der Frontscheibe, das die Öffnung des Fahrzeugs durch Gegenhalten der *sharetoo*-NutzerInnen-Karte mit eingebauten Chip (bei bestehender Reservierung) ermöglichte.

Ein sogenanntes GSM-Modul, ein Gerät, das die kabellose Internet- und Handynutzung in der Tiefgarage ermöglicht, wurde angebracht und war die Voraussetzung für das Funktionieren des Systems (Öffnen und Schließen des Fahrzeugs durch KundInnen aber auch die Fernwartung des Fahrzeugs wäre nicht möglich gewesen).



Abb. 2: Sharing-Auto vor der Garageneinfahrt
(Fotoquellen: Ernst Georg Berger)



Abb. 3: App zum Bedienen des Fahrzeugs

Die Standortauswahlliste in der bereits existierenden **Buchungsplattform** (App und Homepage) des Betreibers wurde um den neuen Standort erweitert und eine **Projektwebsite** als Unterseite der sharetoo-Homepage (www.sharetoo.at/didis) eingerichtet. Trotz der (digitalen) Integration in das Netz von sharetoo konnten zunächst nur BewohnerInnen der beiden Wohnhausanlagen das Auto in der Dirmhirngasse reservieren und nutzen - andere sharetoo-KundInnen zum Beginn der Betriebsphase jedoch nicht (eigener Rechnungskreis). Von Anfang an hatten dafür jedoch die registrierten BewohnerInnen der beiden Häuser in der Dirmhirngasse die Möglichkeit das gesamte Fahrzeugangebot von sharetoo zu nutzen.

Die Frage nach der Gestaltung des **Tarifmodells**, die vor dem Hintergrund, kurzfristig NutzerInnen gewinnen zu wollen und gleichzeitig zu testen, ob und wie ein betriebswirtschaftlich attraktives Modell für einen Betreiber entstehen kann, wurde innerhalb des Konsortiums ausführlich diskutiert. Geeinigt hatte man sich auf ein Tarifmodell, das den NutzerInnen zwei Pakete zur Auswahl bot:

Tarif 1 / DIDIS JOY: EUR 20,- Grundgebühr, EUR 2,- pro Stunde.

Tarif 2 / DIDIS FLEX: EUR 0,- Grundgebühr, EUR 4,- pro Stunde.

Bei beiden Paketen war eine unbegrenzte Kilometer-Nutzung inklusive. Da anzunehmen war, dass das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen bzw. deren Wahl der Verkehrsmittel sich bereits gefestigt hatte (d.h. insbesondere auch private Kfz angeschafft wurden), wurde ein Tarifmodell entwickelt, dass eine attraktive, da sehr günstige und flexible Stundenmiete ermöglicht sowie eine Variante für VielnutzerInnen, bei der sich bei Zahlung einer monatlichen Grundgebühr der Stundentarif von vier auf zwei Euro halbiert.

Das Fahrzeug wurde mit Ladekabeln ausgestattet, die sowohl für das Laden nach jeder Fahrt am fixen Standort in der Tiefgarage verwendet wurden aber auch das Laden andernorts während des Reservierungs- bzw. Fahrzeitraums ermöglichen. Mit der sich im Fahrzeug befindlichen Ladekarte des Betreibers konnte das Fahrzeug österreichweit und für die NutzerInnen kostenlos, an allen Ladestationen des BEÖ-Netzwerks (BEÖ = Bundesverband Elektromobilität Österreich) geladen werden (dazu zählen u.a. *EVN, Wien Energie, Salzburg AG, Energie Burgenland, Energie Graz* oder auch *SMATRICS*).

Bewerbungsmaßnahmen

Im gemeinsamen Interesse am Erfolg des Projekts wurde mit allen Projektbeteiligten daran gearbeitet, potenzielle NutzerInnen vom Sharing-Angebot zu überzeugen und Anreize zur Nutzung zu schaffen.

Als wesentlicher Anreiz vorgesehen war die kostenlose Registrierung für NeukundInnen sowie zwei Freistunden, um das Angebot zum Start ohne Kosten und ohne Eintrittsbarrieren ausprobieren zu können.

Im Rahmen einer **Informationsveranstaltung am 29. Juli 2020** mit der gleichzeitig die Betriebsphase gestartet wurde, wurden BewohnerInnen eingeladen, das Fahrzeug zu besichtigen und zu testen oder sich direkt vor Ort zu registrieren und Fragen zu stellen. Die Nutzung wurde von der Registrierung bis hin zur Bezahlung der Fahrten anschaulich erklärt. Diverse Fragen der rund zehn TeilnehmerInnen der Veranstaltung konnten durch die dort vertretenden Konsortialpartner *UIV*, *sharetoo* und *e7* beantwortet werden.

Ebenso wurde Informationsmaterial nicht nur an alle TeilnehmerInnen übergeben, sondern auch im Nachgang an alle Haushalte verteilt. Eine große Unterstützung bei der Verteilung des Informationsmaterials sowie der Ansprache der BewohnerInnen war der Hausbetreuer der Wohnhausanlage der *Sozialbau AG*.

Ebenfalls waren Informationen zu dem Angebot auf Infoscreens oder als Aushänge in den Stiegenhäusern zu finden als auch in einer Facebook-Gruppe der Bewohnerschaft beworben. In der Gruppe kam es zu einem Austausch mit der Bewohnerschaft, wo offene Fragen geklärt werden konnten.

Nutzungsphase – Registrierungen und Auslastung des Fahrzeugs

Die Nutzungsphase konnte mit 1. August 2020 offiziell beginnen. Bereits kurz nach der Platzierung des Fahrzeugs bzw. nach der Informationsveranstaltung am 29. Juli 2020 hatte das Angebot Interesse hervorgerufen, das sich in der Registrierung erster NutzerInnen widerspiegeln. Bis zum Jahresende kam es jedoch nur zur Registrierung von lediglich sieben BewohnerInnen und auch die Auslastung des Autos betrug nur maximal 6 % (auf den Monat umgelegt; Basis 24 Stunden), im Mittel zwischen August und Dezember jedoch unter 4 %.

| Monat | km/Monat | Auslastung bei 24h |
|---------|----------|--------------------|
| 08/2020 | 172 | 1 % |
| 09/2020 | 313 | 3 % |
| 10/2020 | 164 | 3 % |
| 11/2020 | 214 | 6 % |
| 12/2020 | 172 | 5 % |
| 01/2021 | 288 | 7 % |
| 02/2021 | 347 | 12 % |
| 03/2021 | 835 | 13 % |
| 04/2021 | 545 | 7 % |
| 05/2021 | 2.130 | 21 % |

Der Zielwert für ein erfolgreiches, gut angenommenes Carsharing-Angebot liegt im Bereich von **25-30 %**. Aus Sicht und Erfahrung des Betreibers ist es jedoch üblich, dass eine Anlaufphase von mindestens 6-8 Monaten benötigt wird, bis ein fester KundInnenstamm findet und eine gewisse Grundauslastung erreicht wird.

Da jedoch auch mehrere Monate nach Start der Betriebsphase sowie zahlreicher Bewerbungsmaßnahmen vor und während der ersten Monate der Betriebsphase (Flyer, Hauspost, Infoscreen, Kick-Off-Veranstaltung, Facebook-Gruppe, Newsletter) und des preislich attraktiven Tarifmodells die Zahl der Registrierungen und aktiven NutzerInnen gering war, wurde der Schritt, das Angebot für die erweiterte Nachbarschaft zu öffnen im Rahmen eines Konsortialtreffens diskutiert. Die Entscheidung, den Versuch zu unternehmen, das Angebot für weitere Personen zu öffnen, wurde einstimmig getroffen. Diskutiert wurde, welchen weiteren BewohnerInnen man das Angebot zur Verfügung stellen will und auch wie dies in einem nächsten Schritt beworben werden konnte.

Im Zuge der Planung einer Öffnung wurden mehrere Varianten diskutiert. Die schlussendlich umgesetzte Variante war, den Standort in der Dirmhirngasse in das reguläre Netz der sharetoo-Standorte aufzunehmen und somit jeder/m die Registrierung und Nutzung zu ermöglichen. Das für das Projekt entwickelte Tarifmodell blieb jedoch dasselbe und wurde nicht an das höher preisigere reguläre Tarifmodell von sharetoo angepasst.

Die Bewerbung der Öffnung erfolgte reichweitenstark mit Fokus auf potenzielle NutzerInnen im Bezirk Liesing in den Print- und Onlineausgaben der Bezirkszeitung sowie der Kronen Zeitung. Ebenfalls wurden Newsmeldungen erstellt, die etwa auf der [Homepage der UIV](#), der [Wien Holding](#) oder [LinkedIn](#) beworben wurden. Des Weiteren wurden ca. 400 Flyer (vgl. Abbildung 4) gedruckt und in der direkten Umgebung entweder persönlich oder per Postwurf verteilt.

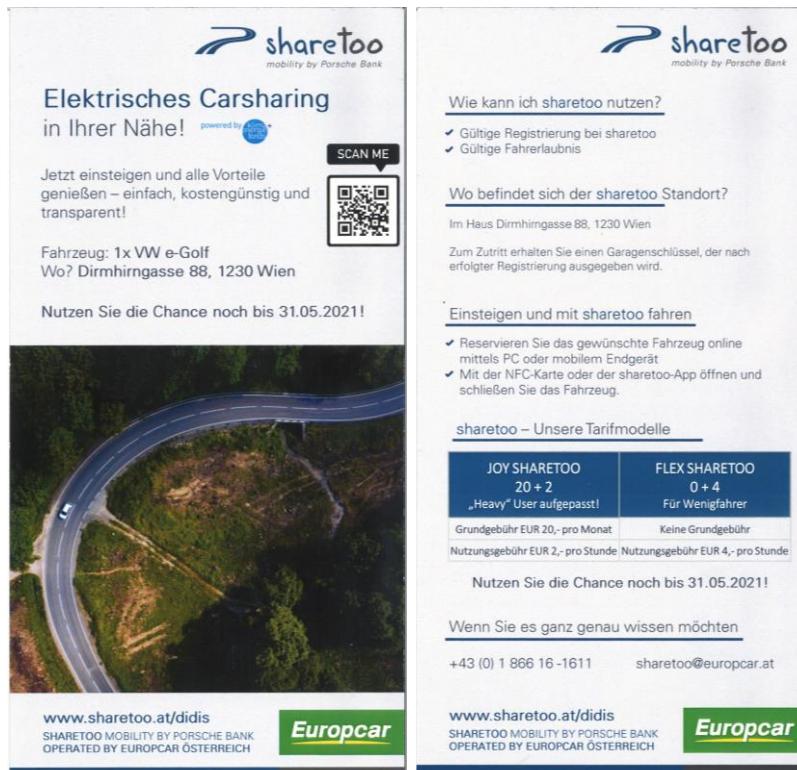


Abb. 4: Werbeflyer mit Informationen zu Registrierung und Nutzung

DIDIS – E-Carsharing für die Nachbarschaft



Wer ein Auto benötigt kann auf den vollelektrischen VW e-Golf zurückgreifen.

Seit August 2020 teilen sich Bewohner aus zwei Wohnhausanlagen in Liesing ein Elektroauto. Seit Februar dieses Jahres kann auch die erweiterte Nachbarschaft das Angebot nutzen.

Das Pilotprojekt DIDIS – Döhringergasse District Sharing soll Antworten liefern, wie und unter welchen Voraussetzungen nachbarschaftliches E-Carsharing ein Beitrag zum lokalen Mobilitätsangebot der Zukunft sein kann und in welcher Form dieses Modell auch in weitere Nachbarschaften übertragen werden kann. Das E-Carsharing

richt-Pilotprojekt DIDIS wird von den Klima- und Energiefonds finanziert und unter der Leitung von Urban Mobilität Management, einer Tochterfirma des Wiener Hofs, gemeinsam mit ihren Projektpartnern organisiert und begleitet. Denn: In großflächigen Bezirken mit geringer Bebauung ist es schwierig, wie etwa in Liesing, wo die Wege zur nächsten Bushaltestelle oder dem Supermarkt länger sind, wird die eigene Pkw als Alternative oder Ergänzung zu sonstigen Mobilitätsangeboten häufiger ins Auge gefaßt. Und das Angebot DIDIS soll eine Alternative zum eigenen Auto oder zum Zweitwagen für die Liesinger werden. Dazu steht den Bewohnern der

Wohnanlage der Wien Süd sofort ein Auto zur Verfügung. Das Shareauto, ein VW e-Golf sowie ein VW e-Golf zu zweit, die Buchungsalternativen werden vom Carsharing-Anbieter sharetoo zur Verfügung gestellt, der über mehrere Fahrzeuge im Wien Süd sowie darüber hinaus in ganz Österreich verfügt, die von den DIDIS-Nutzern in Anspruch genommen werden können. Das Ingenieurbüro für Energie- und Umwelttechnik eG energy innovation & innovation überwacht das Ausweisen der Fahr- und Ladekosten sowie die Erfragung der Nutzer. Wien Energie erichtet und betreibt die E-Ladeinfrastruktur in der Tiefgarage und erhebt die

Messdaten. Doch nicht nur die Bewohner der Anlage, sondern auch die erweiterte Nachbarschaft kann jetzt das Angebot nutzen. Dazu kann man sich ganz kostenlos und unkompliziert auf www.sharetoo.at/didis anmelden. ■



Seit verganginem Jahr gibt es für die Bewohner die Sharing-Möglichkeit, jetzt wird das Angebot erweitert.

WOHNEN IM EINKLANG MIT DER NATUR
Meischlgasse 15-17, Erlaer Straße 15
1230 Wien

- 31 frei finanzierte Mietwohnungen
- 2 bis 4 Zimmer mit 51 bis 116 m² Wohnfläche
- Dachgärten, Beleuchtung und begrünte Fassade
- ÜB-Station in nächster Nähe
- Gratis Öffnungsmappe pro Haushalt
- Bezugsfertig

Elisabeth Sobotka
+43 1 87 828 1224
elisabeth.sobotka@buwog.com

BUWOG ERntelAAK urban gardening

EUROPEAN PROPERTY AWARDS DEVELOPMENT
BEST IN EUROPE DEVELOPMENT AWARD
2020-2021

Provisionsfrei vom Bauteil

BUWOG

GUNSTIG // Die Alternative zum Badezimmer

Eine Tür für Ihre Wanne

Warum eigentlich mühsam über den Wannenrand klettern, wenn es eine eigene Tür bequem in Badewanne und Dusche schaffen kann? Die Magic Bath® Wannentür wird für Ihre bestehende Wanne maßgefertigt und in einem einzigen Tag eingebaut. Sie ist in vielen Farben erhältlich und mit einem Sicherheitsglas erhältlich. Durch die geringe Einsteighöhe kommt man komfortabel in die Wanne das Unfallsrisiko

Schneller Badumbau mit klarem Preisvorteil

Magic Bath

GUTSCHEIN
im Wert von € 100
für Ihre Badewannentür

Jetzt bestellen und 100 € sparen*
Nachträglicher Einbau
Fertig in 1 Tag
100 % dicht

Marvan
01 / 600 43 00
www.magicbad.at

Abb. 5: Kronen Zeitung – April 2021

GUNSTIG // Die Alternative zum Badezimmer

Eine Tür für Ihre Wanne

Warum eigentlich mühsam über den Wannenrand klettern, wenn es eine eigene Tür bequem in Badewanne und Dusche schaffen kann? Die Magic Bath® Wannentür wird für Ihre bestehende Wanne maßgefertigt und in einem einzigen Tag eingebaut. Sie ist in vielen Farben erhältlich und mit einem Sicherheitsglas erhältlich. Durch die geringe Einsteighöhe kommt man komfortabel in die Wanne das Unfallsrisiko

Schneller Badumbau mit klarem Preisvorteil

Magic Bath

GUTSCHEIN
im Wert von € 100
für Ihre Badewannentür

Jetzt bestellen und 100 € sparen*
Nachträglicher Einbau
Fertig in 1 Tag
100 % dicht

Marvan
01 / 600 43 00
www.magicbad.at

Eine Tür für Ihre Wanne

sinkt. Außerdem bietet die Magic Bath® Wannentür eine ideale Lösung und günstige Alternative für alle, die einsteigen wollen, um in eine Dusche, aber die Vorzüge einer Badewanne nicht missen möchten.

Vereinen Sie gleich einen Termin mit einem Berater unter 01-600 43 00 oder office@magicbad.at. Weitere Infos zur Wannentür: www.magicbad.com

Einkönnen bei:
Installateur Marvan
01 / 600 43 00
www.magicbad.at

Hotspot Liesing 21

bz
Wiener Bezirkszeitung

Ausgabe 09
03./04. März 2021

Alle Artikel und mehr finden Sie auf meinbezirk.at

Rätselseite für Kinder
Spielereich lesen mit der bz.


KOMM INS TEAM!
Bewerbungen unter: www.spar.at/karriere
SPAR

8 LIESING

E-Auto für alle Liesinger

Rund fünf Prozent aller im 2. Bezirk zugelassene Autos sind E-Autos. Eines davon steht allen zur Verfügung.

VON ERNST GEORG BERGER

Frisch gewaschen steht ein VW e-Golf in der Garage des Wohnhauses Döhringergasse 88 und der Betrieb ist wieder aufgenommen. Er steht nämlich zur Verfügung. Jetzt ist es möglich, dass der Betrieb wieder aufgenommen wird. „Wir haben beschlossen, unser sharetoo-Angebot allen Liesingerinnen und Liesingern offen zu halten“, sagt Projektleiter Dominik Grimm.

Ein begeistelter Unterstützer ist Christian Ettinger, der für die sharetoo-Plattform als Vorstand des Berlitz stzt. „Mit rund 900 Autos pro 1000 Einwohner ist Liesing Spitzenreiter beim umweltfreundlichen Carsharing angesprochen“, wird Ettinger zitiert. „Zu einem Projekt, das mit dem Nachbarwohnungsbau zusammenfindet, ist nachbarschaftliches Carsharing angesprochen.“ Ein begeistelter Unterstützer ist Gerald Franz von der P.MAX (Vorstand für Umweltinnovation). „Wir sind begeistert, dass wir mit dem Angebot, das vom Klimaschutz und dem Nachbarschaftsangebot profitieren“, wird Franz zitiert.

„sharetoo“-Projektleiter Dominik Grimm (l.) vor der Aufschrift mit Christian Ettinger im VW e-Golf, der sofort zur Verfügung steht.

Kooperation über die Grenze hinaus

Die ÖVP im 12. und 23. Bezirk fordert bezirksübergreifende Zusammenarbeit. Seite 4

Ein E-Auto für alle

Verkehr:
Stauegefahr aufgrund der Brückensanierung
Seit 1915 steht an Eisenbahnbrücke zwischen dem 23. und 22. Bezirk ein Brückenturm. Nun ist das Bauwerk sichtlich in die Jahre gekommen und muss saniert werden. Dafür müssen Fahrsperren gesperrt werden. Seite 6

Handwerk:
Mutter und Sohn sorgen für den idealen Rahmen
Handwerk hat im 23. Bezirk eine lange Tradition, so auch die Firma Kressel. Hier werden seit 55 Jahren Rahmen nach Maß gefertigt – und noch etliches mehr, das viel handwerkliches Geschick erfordert. Seite 9

MR Dr.med. Friedrich HITZSCH
Währlär für Allgemeinmedizin
1120 Wien, Ehrenfeldgasse 2 (UM Meidling)
LEBARTS PRIVATMEDICO FOR ALL

MEHR ZEIT FÜR SIE – HAUSBESUCH täglich möglich
SCHNELLER TERMIN bis 16.00 Uhr, vereinbaren: 0699 1121 87 87
PARKPLATZ: 10 Minuten zu Fuß von der Praxis entfernt
NUR EINZEL-TERMINE ALS ALLEINPATIENT II
NATURARTZT-HILFE: bei LEBER-PROBLEMMEN
Wir bieten: Pflanzenheilkunde für Personen mit Stress, bzw. Medikamenten – Nebenwirkungen
Mitglied der öster. Gesellschaft für Schilddrüsenheilkunde

Cäsa mia
SINCE 2008
Lieferservice
Tel. 01/923 46 38
Perfektastraße 18
• VINO • CUCINA • GELATO • www.casamia1230.at

PETER SACHE
„sharetoo“ – VW e-Golf
Standort: Döhringergasse 88
Infos: www.sharetoo.at/didis

Tipp! Der P.MAX®-Bewegungsprofil kommt zu Ihnen, erfasst alle Raumkennwerte und berät Sie vor Ort.

Virtual Reality in 360° Ansicht bei P.MAX®

Ihr zu Hause ist ein Ort, in dem nicht nur gewohnt wird, sondern an dem man trotzdem nicht mehr an sich sein kann. Individuelle Möbelplanung bedeutet, dass P.MAX® jede Einrichtung für Sie in 3D erstellt und den Millimeter genau und in 3D entwirkt. Die Virtual Reality 360°-Ansicht macht es möglich, dass Sie bereits im Schauraum mittels 3D-Brille durch Ihren neu eingerichteten Raum gehen können. Diese Innovation bietet die beste Entscheidungsgrundlage und Kaufsicherheit. P.MAX® ist eine handgefertigte Einrichtung. Terminwünsche gerne unter www.petermax.at WERBUNG

Abb. 6: Bezirkszeitung Liesing – März 2021

Der Entschluss zur Öffnung und die erfolgte mediale Bewerbung im März 2021 sorgte für vier Neuregistrierungen von NutzerInnen. Dadurch gab es im Mai eine bessere Nutzung des Angebotes, wie die Zahlen aus 05/2021 (siehe Tabelle oben) belegen. Genauer betrachtet wurde die hohe Auslastung und Kilometerleistung allerdings nur von einem externen User direkt beeinflusst. Dieser Nutzer legte sehr viele Kilometer zurück, da unbegrenzt Kilometer inkludiert waren und zusätzlich der Stundenpreis sehr gering war.

Aus Sicht des Carsharing-Betreibers sollte daher jedenfalls eine Kilometer-Beschränkung angedacht und für die gefahrenen Mehrkilometer ein Preis angesetzt werden.

Die Zahl der NutzerInnen lag bei Projektende bei zehn Personen, von denen sechs aus einer der beiden Wohnhausanlagen der *Wien Süd* bzw. *Sozialbau* stammten, der Rest aus der Nachbarschaft

Nutzungsphase – KundInnenmanagement und Kommunikation und Wartung

Während des Projekts zeichnete *sharetoo* sich für ein qualitatives KundInnenmanagement verantwortlich. Dies betraf alle Themen hinsichtlich Registrierung, Abläufen, Ausleihprozessen, Tarifen und Abrechnung. Dafür stellte *sharetoo* eine Support-Mailadresse sowie eine 24/7-Kundenhotline zur Verfügung. Um immer wieder auf weitere Fragen bezüglich des Sharing-Angebots einzugehen, wurde die Seite der Facebook-Gruppe der Wohnhausanlage der *Sozialbau AG* (seitens *Wien Süd* gab es keine) regelmäßig besucht, um auf Fragen und Anmerkungen von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen des Angebots reagieren zu können.

Der Betrieb wurde kontinuierlich und in hoher Qualität sichergestellt, beispielsweise erfolgte eine mindestens zweiwöchentliche Reinigung sowie Desinfektion des Fahrzeugs, um immer ein sauberes Auto zur Verfügung stellen zu können.

Nutzungsphase – Durchführung NutzerInnenbefragung

Um die Zufriedenheit der NutzerInnen und deren Motive zur Nutzung zu evaluieren, wurde eine Befragung als Online-Umfrage durchgeführt. Da sich insgesamt eine sehr geringe Nutzung des Sharing-Fahrzeugs abzeichnete, wurde der Kreis der Befragten bereits in der Konzeptionsphase auch auf Nicht-NutzerInnen erweitert, also jene BewohnerInnen der Wohnanlagen, die zwar auf das Angebot zugreifen konnten, sich jedoch nicht dafür registrierten.

Der Fragebogen bestand aus zwei Teilen, um die TeilnehmerInnen nach einer Einstiegsfrage in NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen einteilen zu können. Den NutzerInnen wurden 35 Fragen gestellt, der Fragenkatalog für die Nicht-NutzerInnen hatte einen Umfang von zehn Fragen. Der Großteil der Fragen wurde als Multiple-Choice, d.h. mit vorgefertigten Antwortmöglichkeiten gestellt. Um auch die erweiterte Zielgruppe der Nicht-NutzerInnen zu erreichen, wurde die Einladung zur Umfrage als Postwurfsendung (mit QR-Code zum Teilnahmelink) von den Hausverwaltungen *Wien Süd* und *Sozialbau* an alle BewohnerInnen der beiden Wohnhausanlagen zugestellt. Zusätzlich wurde die Umfrage in der Facebook-Gruppe der *Sozialbau*-Hausgemeinschaft beworben und auch auf der *sharetoo*-Homepage darauf verwiesen.

Als Anreiz, an der Umfrage teilzunehmen, hatten alle TeilnehmerInnen die Möglichkeit einen 5 €-Gutschein der Bäckerei *Szihm* zu erhalten, die zwei Filialen in der unmittelbaren Nähe der Dirmhirngasse betreibt (Bahnhof Liesing und Breitenfurter Straße 354). Die TeilnehmerInnen bekamen im Anschluss an die Umfrage einen entsprechenden Gutscheincode per E-Mail zugesandt. Der Fragebogen stand im Zeitraum **8. Februar bis 2. März 2021 zur Teilnahme** zur Verfügung. Insgesamt wurden 20 Fragebögen ausgefüllt, was angesichts der ca. 230 Wohneinheiten beider Anlagen einer Rücklaufquote von knapp 9 % entspricht. Dabei wurden 9 Fragebögen von registrierten NutzerInnen ausgefüllt und 11 von Personen, die sich nicht für das Sharing-Angebot registriert hatten. Die Ergebnisse der Umfrage werden im nachfolgenden Kapitel (4. – Beschreibung der Resultate und Meilensteine) beschrieben.

4. Beschreibung der Resultate und Meilensteine

Alle im Projektantrag vorgesehenen Meilensteine konnten bis auf die Bildung einer Aktivgruppe erreicht werden. Ein oder mehrere „Kümmerer“, die sowohl Aufgaben in der Pflege und Wartung des Auto hätten übernehmen als auch als MultiplikatorInnen neue NutzerInnen anwerben sollen, kam sowohl aufgrund der besonderen Situation durch die pandemische Lage, insbesondere des oftmals nicht möglichen direkten persönlichen Kontakts mit anderen nicht zustande, wurde jedoch auch wegen der nur geringen Zahl an aktiven NutzerInnen als wenig vielversprechend angesehen (siehe auch Punkt 7 unten *Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag*).

Ebenfalls durch die COVID19-Pandemie beeinflusst war der Zeitpunkt des Starts der Betriebsphase. Durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens (wie etwa Ausgangsbeschränkungen) im Frühjahr 2020, war ein Heranführen an das Angebot durch physisch stattfindende Informationsveranstaltungen und persönliche Gespräche mit InteressentInnen und NutzerInnen nicht möglich. Diese bilden jedoch die Basis für einen erfolgreichen Start der Nutzungsphase.

Angepasst an einen ca. drei Monate später stattfindenden Start der Nutzungsphase (anstatt Mitte April 2020, Ende Juli 2020) wurden alle Meilensteine fristgerecht erreicht.

Im Rahmen des Projektmanagements wurden regelmäßig sowie anlassbezogen Projekttreffen organisiert, die zunächst physisch und später online stattfanden und entsprechend protokolliert wurden.

Wesentliche Meilensteine, die für einen reibungslosen Start in die Nutzungsphase notwendig waren, wie etwa die Information der BewohnerInnen über das zukünftige Angebot sowie das Anbringen des Schlüsselschalters zum Öffnen der Garage durch den Bauträger *Wien Süd*, die Errichtung der E-Ladeinfrastruktur durch *Wien Energie* oder die Bereitstellung des Fahrzeugs und die Anpassung der Buchungsplattform durch *sharetoo* konnten problemlos erreicht werden.

Aufbauend auf dem vorhergehenden Kapitel, der Beschreibung der Tätigkeiten im Detail, sollen hier die **wesentlichen Resultate** beschrieben und erörtert werden. Dies betrifft insbesondere die Auswertung der Befragung der NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen.

Bewerben, Bewusstsein schaffen, Anreize setzen

Ein Kick-Off Event zum Betriebsstart wurde vor Ort durchgeführt. Potentielle NutzerInnen wurden dadurch auf das Angebot aufmerksam, bekamen alle Informationen aus erster Hand und konnten das Fahrzeug testen und die Abläufe von Registrierung, über Buchung des Fahrzeuges, Öffnen/Schließen per App und Rückstellung bis hin zur Abrechnung kennenlernen. Um möglichst viele Barrieren auf dem Weg zur Registrierung und Nutzung abzubauen, wurde ebenfalls die Möglichkeit geboten, die Registrierung vor Ort durchzuführen.

Operativer Betrieb

Der operative Betrieb, u.a. bestehend aus Registrierung der KundInnen, Überprüfung der Userdaten und Abrechnung sowie auch der direkte KundInnenkontakt, verlief reibungslos. Es gab wenig Rückfragen zur Nutzung und Handhabung des Fahrzeugs, was für die Einfachheit der Carsharing-Lösung spricht.

Ein Thema das gelöst werden musste, war es Hausfremden Zutritt zur Garage zu verschaffen. HausbewohnerInnen hatten zwar Zutritt, die BewohnerInnen der benachbarten Wohnhausanlage bzw. die BewohnerInnen aus der umliegenden Nachbarschaft nicht. Der Versand der Schlüssel per Post war operativ keine Hürde und funktionierte gut, verursachte jedoch zusätzlichen prozessualen Aufwand. Hier könnten für zukünftige, nachbarschaftsübergreifende Projekte digitale Zutrittslösungen angedacht werden, die direkt über die Carsharing-App angesteuert werden können. Für die Kürze des Projektes war dies allerdings wirtschaftlich nicht darstell- und umsetzbar.

Weiters ist der GSM/Handy-Empfang in der Garage ein entscheidender Faktor für das Funktionieren von Sharing-Angeboten, um Zutritt zum Fahrzeug zu bekommen (GSM-Verbindung mit der Fahrzeugbox notwendig). Dabei kam es anfangs teilweise zu Signalausfällen, was sich direkt auf die Benutzerfreundlichkeit ausgewirkt hat (bspw. war dadurch das Öffnen des Fahrzeugs temporär nicht möglich). Dieses Problem bestand zum Beginn der Nutzungsphase, konnte durch *Wien Energie* jedoch schnell behoben werden.

Öffnung des Angebots für weitere potenzielle NutzerInnen

Die digitale Basis des Sharing-Angebots - Registrieren, Fahrzeug buchen, Öffnen und Schließen des Fahrzeugs waren per App möglich, lediglich der Garagenschlüssel wurde per Post versendet - ermöglichte eine einfache Erweiterung der NutzerInnengruppe. Insbesondere die Freischaltung für alle NutzerInnen zur Buchung des Autos am Standort Dirmhirngasse konnte schnell und einfach in der App und in der Buchungsplattform auf der *sharetoo*-Homepage ermöglicht werden.

Mit der Öffnung des Angebots für die erweiterte Nachbarschaft bzw. alle InteressentInnen, kamen einige wenige Neuregistrierungen (vier NutzerInnen) hinzu. Basierend auf der Erfahrung des Betreibers ist davon auszugehen, dass es mehrere Monate gebraucht hätte, bis sich ein Sharing-Angebot etabliert und sich ein fester KundInnenstamm gebildet hätte.

Allgemein lässt sich hier festhalten, dass weitere Faktoren wie die Sichtbarkeit des Angebots, Lage des Standorts in der Stadt, die Errichtung des Angebots im Bestand oder im Neubau, Pkw-Besitzquote oder sozioökonomische Hintergründe der BewohnerInnengruppen (siehe auch Auswertung der NutzerInnenbefragung) Einfluss auf das Funktionieren des Angebots haben und nur schwer vorhersehbar sind. Interessant, wenngleich nicht für den Betreiber als wirtschaftlich darstellbar, wäre die Fortführung für einige weitere Monate gewesen, um in einer längeren Zeit ohne wesentliche Einschränkungen durch die Pandemie sowie einer großen Gruppe potenzieller NutzerInnen verfolgen zu können, ob (und wenn ja wann) der Punkt einer stabilen Auslastung des Fahrzeugs und eines stabilen KundInnenstamms hätte erreicht werden können.

Als nachteilig im Zusammenhang mit der Öffnung des Angebots für Externe aber auch allgemein wurde das Thema der Zutrittsregelung bewertet. Zusätzlich wurde die Vermischung von hausinternen Garagen-NutzerInnen und externen Personen als kritisch bewertet. Externe NutzerInnen wurden als Fremde betrachtet, die unbefugt Zutritt erhalten - obwohl sich diese korrekt mit ihren Userdaten registriert hatten und somit zum Zutritt berechtigt waren. Insbesondere zum Projektende hin regte sich vereinzelt Widerstand aus der Bewohnerschaft was den Zutritt hausfremder Personen zur Garage betraf.

Ein digitaler Zutrittsmechanismus hätte hier Abhilfe schaffen können, dass Vorbehalte gegen hausfremde Personen abgebaut werden, da jederzeit nachgeprüft werden kann, welche NutzerInnen zu welcher Zeit die Garage betreten hatten.

Befragung von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen

Die Ergebnisse der NutzerInnenbefragung gaben einen wertvollen Aufschluss über Feedback und Zufriedenheit der NutzerInnen aber auch über die Gründe, warum das Angebot nur zögerlich angenommen wurde. Im folgenden Abschnitt werden die Antworten auf einige ausgewählte Fragen (der insgesamt mehr als 40 Fragen) dargestellt und die Schlüsselaussagen diskutiert.

Von den 20 Umfrage-TeilnehmerInnen waren 11 Personen Nicht-NutzerInnen (d.h. nicht für das Carsharing-Angebot registriert) und 9 Personen NutzerInnen (registriert). Von den 9 registrierten NutzerInnen, gaben jedoch nur 5 Personen an, das Fahrzeug tatsächlich genutzt zu haben. Die Übrigen dürften sich zwar registriert, aber das Auto kein einziges Mal verwendet haben.

Alle TeilnehmerInnen wurden befragt, warum sie das e-Carsharing-Angebot nicht oder nicht oft genutzt haben (Abbildung 7), worauf die häufigste Nennung der Besitz eines eigenen Autos war, dass das Sharing-Auto überflüssig macht.

Drei Viertel der Befragten gaben an zumindest einen Pkw zu besitzen (Abbildung 8). Dieser große Anteil an Pkw-BesitzerInnen (angenommen dieser ist auch unter den BewohnerInnen, die nicht an der Befragung teilgenommen haben ähnlich hoch) kann als Hauptgrund für die geringe Nutzung des Sharing-Angebots gesehen werden. Der private Pkw ist für viele Personen bereits fester Bestandteil bei der Verkehrsmittelwahl zum Zurücklegen ausgewählter oder aller Wege. Durch das Gebundensein an das eigene Auto – der sogenannte Lock-in-Effekt – ist das Interesse an dem Sharing-Auto sehr gering. Jedoch auch die zeitliche Befristung Angebots kann dazu geführt haben, dass das Sharing-Auto nicht als verlässliche und vor allem längerfristige Alternative gesehen wurde (auch wenn kommuniziert wurde, dass das Auto bei guter Auslastung über das Projektende hinaus am Standort verbleiben könnte).

Die Befragung ergab auch, dass als weitere Gründe für die Nicht-Nutzung die Konkurrenz mit anderen Verkehrsmitteln, der persönliche Aufwand zur Planung der Fahrten und die Auseinandersetzung mit Sharing an sich, sowie fehlende Information und allgemeine Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität (auch durch die Antwort in der Kategorie „Sonstiges“ bekräftigt, welche die fragwürdige Ökobilanz von E-Fahrzeugen hervorhebt) zu sehen sind.

Die Konkurrenz wird besonders im Bezug zum guten ÖV-Angebot deutlich, da mit dem Sharing-Auto hauptsächlich Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln substituiert wurden (Abbildung 9).

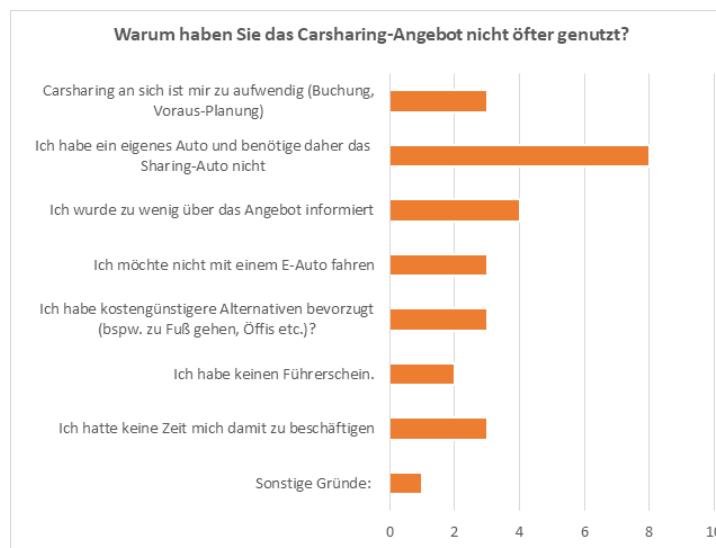


Abb. 7: Gründe für die Nichtnutzung des Sharing-Angebots



Abb. 8 (rechts oben): Privater Pkw-Besitz



Abb. 9 (rechts unten): Sharing-Fahrzeug als Alternative für...

Dennoch zeigt Abbildung 9 auch, dass für einige aktive NutzerInnen der VW e-Golf tatsächlich eine gute Ergänzung für ihre Mobilitätsbedürfnisse darstellte, da sie einige ihrer Wege ohne Sharing-Auto nicht hätten zurücklegen können. Insgesamt waren es wenige „Heavy User“, die das Angebot sehr intensiv genutzt und davon profitiert haben (Abbildung 10). Aus dieser Gruppe kamen auch durchwegs sehr positive Rückmeldungen, wie an folgenden Beispielen ersichtlich wird:

- „idealer Ersatz für ein Zweitauto“
- „alles super, ich würde mein Auto verkaufen, wenn das Carsharing funktioniert“

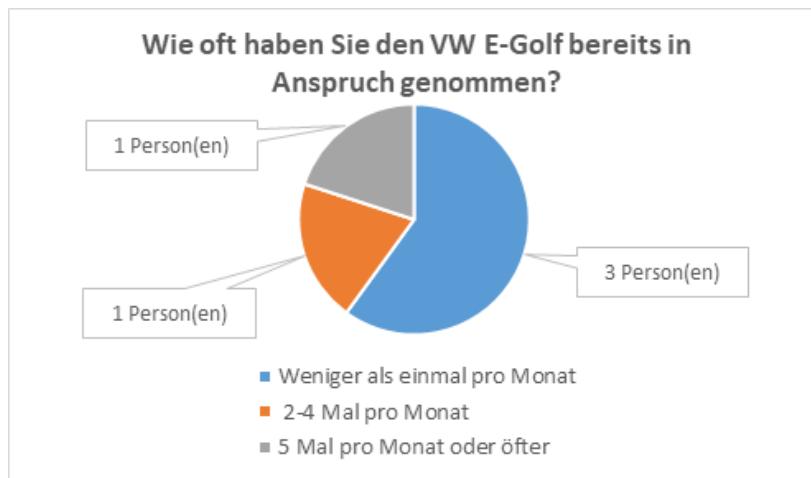


Abb. 10: Nutzungshäufigkeiten des Angebots

Generell sah auch der Großteil der aktiven NutzerInnen Carsharing nicht als langfristig praktikable Lösung für ihre Mobilitätsbedürfnisse an (Abbildung 11), da einerseits die Verfügbarkeit als zu unsicher wahrgenommen wurde und andererseits viele ihr Auto nicht teilen möchten (Abbildung 12).

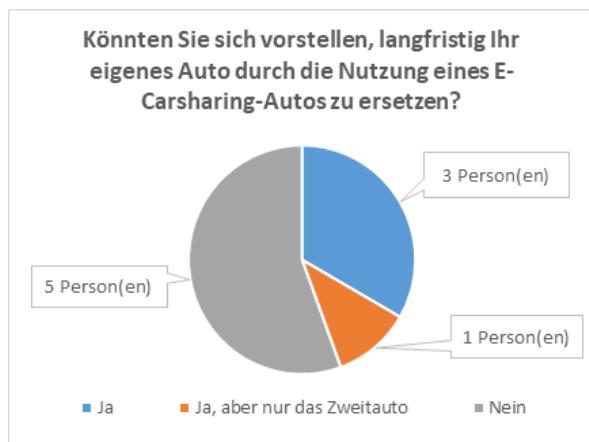


Abb. 11: Carsharing als langfristige Alternative

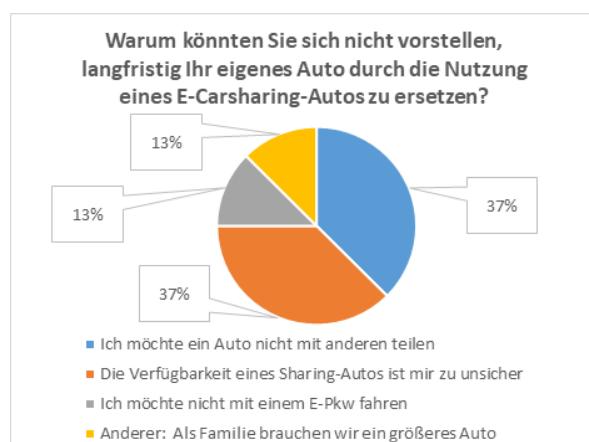


Abb. 12: Gründe für Bevorzugung des eigenen Pkw

Für eine langfristige Nutzung des Angebots schienen die Kosten ein wesentlicher Aspekt zu sein (Abbildung 13), obwohl der derzeitige Tarif durch das Projekt unterstützt und auch von den meisten Befragten als günstig empfunden wurde (Abbildung 14). Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass die Alternative zum Carsharing der günstigere öffentliche Verkehr darstellt, welcher in der Bewohnerchaft der beiden Wohnanlagen offenbar sehr gut angenommen wird (Abbildung 15).

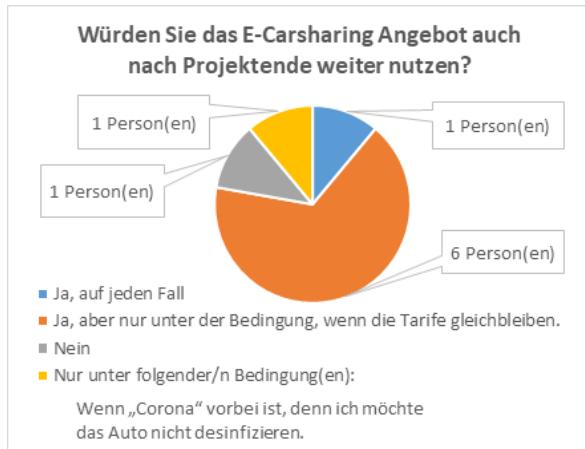


Abb. 13: Nutzung des Angebots nach Projektende

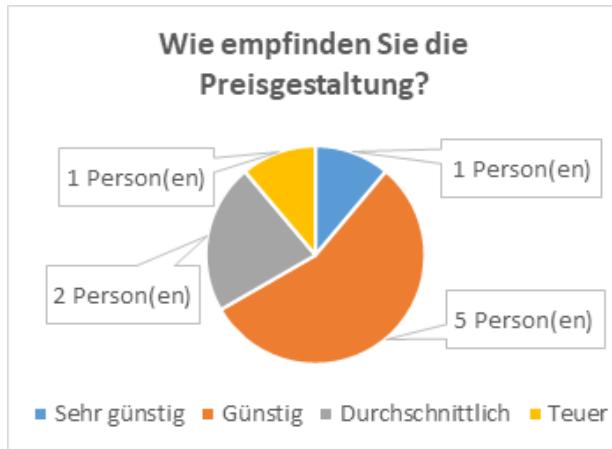


Abb. 14: Bewertung des Tarifmodells

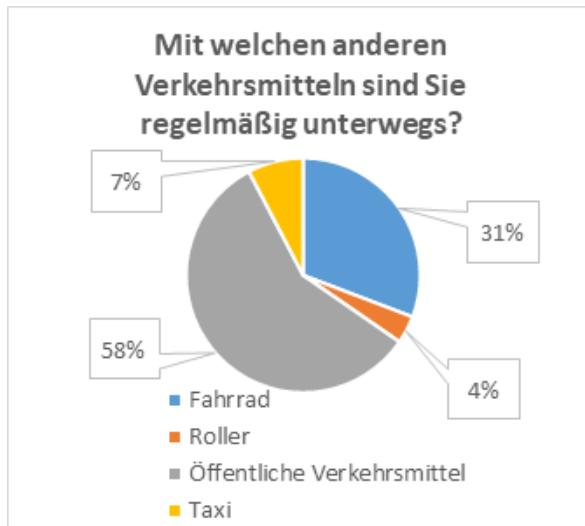


Abb. 15: Verkehrsmittelwahl der BewohnerInnen

Die COVID19-Pandemie war kaum Grund für die geringe Nutzung. Die Befragung zeigt, dass sich keine/r der Nicht-NutzerInnen für das Angebot registriert hätte, wenn die Pandemie ausgeblieben wäre. Nur einige der registrierten NutzerInnen gaben an, dass sie den VW e-Golf öfter genutzt hätten (Abbildung 16), aber aufgrund ausgefallener Termine und der Vorbehalte wegen einer möglichen Ansteckung in einem Sharing-Auto weniger häufig gefahren sind.

War die COVID-19-Pandemie für Sie ausschlaggebend, dass Sie das E-Auto selten genutzt haben?

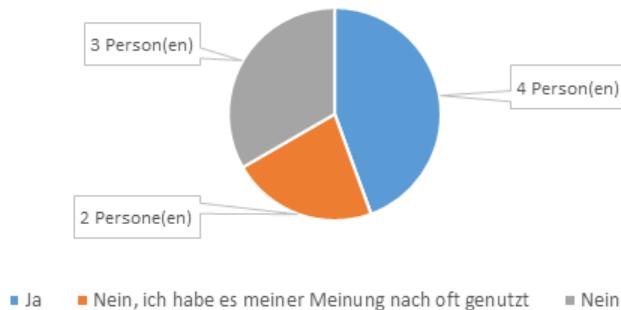


Abb. 16: Einfluss der COVID19-Pandemie auf die Nutzung des Angebots

Die zurückgelegten Strecken waren immer kürzer als 50 km (Abbildung 17), für längere Fahrten dürfte eine gewisse „Reichweitenangst“ bestanden haben.

Hauptsächlich wurden mit dem VW e-Golf Einkäufe und Besorgungen erledigt, jedoch keine Wege zum Arbeitsplatz (Abbildung 18).

Wie lange waren die Strecken, die Sie mit dem E-Auto zurückgelegt haben?

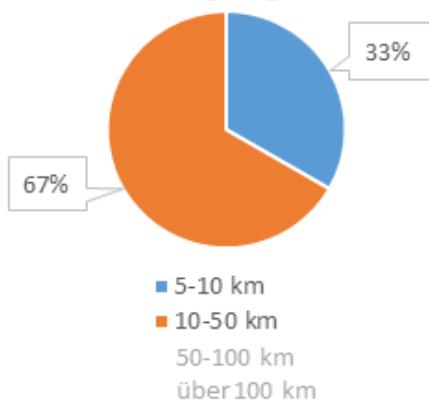


Abb. 17: Länge zurückgelegter Strecken

Für welche Zwecke haben Sie das E-Auto am häufigsten genutzt?

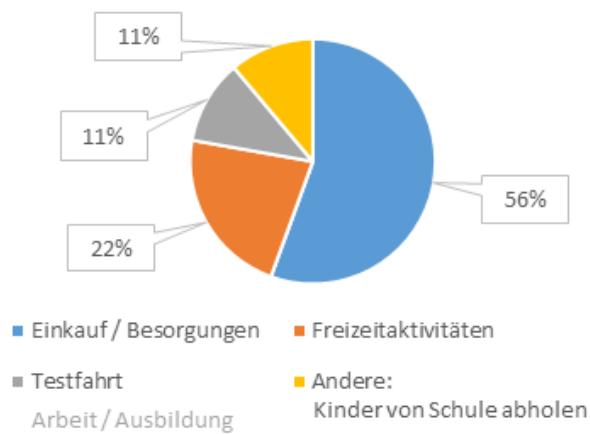


Abb. 18: Nutzungszwecke

Auch aus den gewünschten Angebotspaketen lässt sich schließen, dass die NutzerInnen das Sharing-Auto für unregelmäßige Fahrten verwenden wollten (sowohl spontan als auch geplant), jedoch nicht für regelmäßige Wege (Abbildung 19).

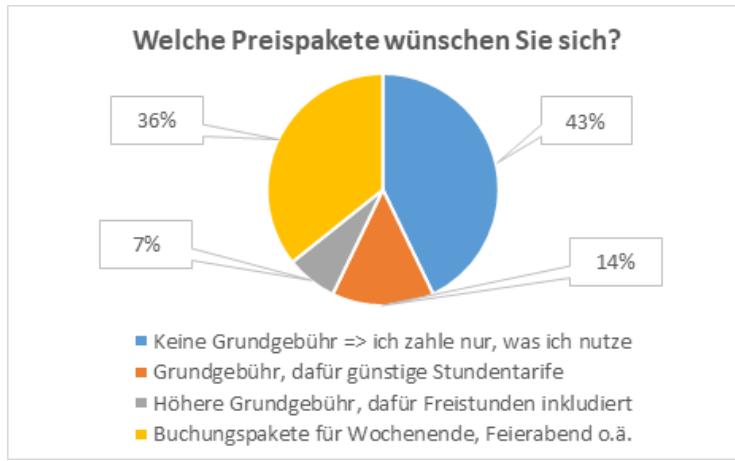


Abb. 19: Gewünschte Tarifmodelle

Abschließend ist anzumerken, dass das Handling des VW e-Golf, der Ladestation, der Buchungs-App und auch der Garagenzutritt als durchwegs zufriedenstellend wahrgenommen wurde.

5. Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

Die Schwierigkeit bestand darin eine ausreichende Auslastung für das e-Carsharing zu erreichen, um einen Fortbestand des Projekts über die Projektlaufzeit hinaus zu sichern. Trotz eines sehr attraktiven Preismodells und intensiver Bewerbungsmaßnahmen, konnte eine entsprechende Nutzungsintensität nicht hergestellt werden. Nachdem es nur wenige registrierte FahrerInnen gab, konnte auch keine Aktivgruppe gebildet werden bzw. hätte dies wenig Sinn gemacht.

Erst zum Ende der Projektlaufzeit und mit Öffnung des Angebots für Hausfremde stellte sich ein gewisser Nutzungserfolg (siehe Auslastungszahlen in der Tabelle oben) ein, insbesondere im letzten Betriebsmonat Mai 2021. Allerdings regte sich in der Bewohnerschaft der Anlage der *Wien Süd* vereinzelt Widerstand gegen den Zutritt hausfremder Personen in die eigene Garage. Ein Umstand der von der Hausverwaltung der *Wien Süd* sehr ernst genommen wurde und letztlich auch zur Nicht-Fortführung des Angebots beigetragen hat.

Alleine mit der Bewohnerschaft der Wohnhäuser der *Wien Süd* und der *Sozialbau AG* hätte man die angestrebten Nutzungszahlen (wahrscheinlich) nicht erreichen können, da bedingt durch den hohen Pkw-Besitz vor Ort das Interesse am e-Carsharing überschaubar blieb.

Zwar konnte das Angebot nicht über das Projektende hinaus am Standort in der Dirmhirngasse gehalten werden, es konnte jedoch mit einem eigens geschaffenen und öffentlich zugänglichen Standort bei der Europcar-Filiale in der Brunner Straße 85, ca. zwei Kilometer vom vorherigen Standort entfernt, in das reguläre Netz von *sharetoo* eingegliedert werden.

Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag siehe unten.

6. Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Hervorzuheben ist das große Interesse des gesamten Konsortiums am Erfolg des Projekts bzw. an der Annäherung an die Antwort auf die Frage, ob und wie e-Carsharing auch liegenschaftsübergreifend in Bestandswohngebäuden in einem Flächenbezirk mit überdurchschnittlich hohen Pkw-Besitzraten funktionieren kann.

Zwar konnte sich der Erfolg des Projekts nicht in übermäßig hohen NutzerInnenzahlen ausdrücken – dennoch hat das hohe Maß an Professionalität der involvierten AkteurInnen und das „hinter dem Vorhaben stehen“ über die gesamte Projektdauer hinweg, einen reibungslosen Ablauf des Projekts ermöglicht.

Das besondere Engagement ließ sich immer wieder insbesondere in der Bewerbung, der intensiven Kommunikation mit den BewohnerInnen (bspw. über eine BewohnerInnen-Facebook-Gruppe) oder der immer wieder stattfindenden kreativen Suchprozesse nach Wegen zur Steigerung des Erfolgs eines Sharing-Angebots, beobachten.

Bemerkenswert war zudem das große Interesse an der Entwicklung und den Ergebnissen des Projekts aus verschiedenen Richtungen wie bspw. Bauträgern, Mobilitätsdienstleistern oder städtischen AkteurInnen. Der Wunsch, Erfolgskriterien für das Gelingen von Sharing-Angeboten auch in Flächenbezirken und abseits von Insellösungen zu finden, ist nach wie vor groß.

Durch einen engagierten Hausbetreuer vor Ort, der sich, ohne in das Projekt direkt involviert gewesen zu sein u.a. bereit erklärte BewohnerInnen bezüglich des Angebots anzusprechen sowie Flyer zu verteilen, wurde deutlich, dass diese Art einer intermediären Schlüsselperson bzw. eines Multiplikators vor Ort ausschlaggebend für den Erfolg eines Sharing-Angebots sein kann. Die aktive und frühzeitige Einbindung dieser Personen (die sich u.U. auch direkt in der Bewohnerschaft finden lassen) sollte bei ähnlichen oder zukünftigen Projekten und Angeboten Beachtung finden.

7. Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Die Betriebsphase konnte nicht wie geplant bereits im April 2020 beginnen, sondern musste aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens drei Monate nach hinten, auf Ende Juli 2020 verschoben werden. Der Beginn der Nutzungsphase während des Lockdowns im Frühjahr hätte nur unter widrigen Umständen und nicht im Sinne der Projektziele stattfinden können, da vor allem die direkte Kommunikation – das Informieren der BewohnerInnen und das Testen lassen des Fahrzeugs vor Ort – nicht möglich gewesen wäre.

Anders als im Antrag vorgesehen, kam es nicht zu der Bildung einer Aktivgruppe. Hier lassen sich die Gründe nur teilweise in den besonderen und nicht vorhersehbaren Bedingungen der Einschränkungen durch die Pandemie sehen. Nimmt man an, dass die Anzahl der NutzerInnen auch ohne Einschränkungen durch die Pandemie nicht viel größer gewesen wäre, ist ebenfalls anzunehmen, dass die Wahrscheinlichkeit mehrere Personen zu finden, die regelmäßig und zuverlässig Aufgaben rund um die Pflege und Wartung des Fahrzeugs übernehmen (zumindest in diesen Wohnhausanlagen) gering gewesen wäre. Konnten die bereits sehr günstigen Tarife sowie die unbegrenzt inkludierten Kilometer nur wenige BewohnerInnen von der Nutzung überzeugen, hätten mögliche weitere Ermäßigungen oder auch Freifahrten vom Engagement in einer Aktivgruppe wohl auch nicht überzeugen können.

Anders als im Antrag geplant wurde keine Auswertung der Ladedaten vorgenommen, da die Ergebnisse einer solchen Auswertung bei einer so geringen Anzahl an NutzerInnen wenige oder keine relevanten Auswertungsergebnisse geliefert hätten. Bei höheren Nutzungszahlen und bspw. auch schnell aufeinanderfolgenden Buchungen sowie einer Erweiterung des Angebots auf zwei Autos bzw. dem Betrieb mehrerer (auch privat genutzter) Ladepunkte in der Garage, wäre eine solche Auswertung sinnvoll gewesen. Anstatt dessen wurden die dafür einplanten Ressourcen für die Erweiterung der Befragung eingesetzt. Es wurden nicht nur NutzerInnen des Angebots befragt, sondern auch weitere BewohnerInnen in den beiden Wohnhausanlagen.

1.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

- Welche Schlussfolgerungen kann das Projektteam ziehen?

Die Umsetzung des Projekts erfolgte reibungslos. Die Projektziele konnten bis auf eine zeitliche Verzögerung, bedingt durch die Pandemie umgesetzt werden. Eine Aktivgruppe wurde aufgrund der niedrigen NutzerInnenanzahl nicht gebildet. Das Projektteam arbeitete insgesamt sehr gut zusammen - von der Information der BewohnerInnen bis hin zur Vorbereitung der Zutrittsmöglichkeit in die Garage, der Ladeinfrastruktur sowie des E-Fahrzeugs samt Einrichtung der Buchungsplattform, wurden alle Aspekte die zum Angebot und Betrieb führten, auf den Weg gebracht. Trotz intensiver Bewerbung und Einbindung der Bewohnerschaft, blieb die Nutzung des Angebots selbst weit hinter den Erwartungen des Betreibers zurück. Die BewohnerInnen vor Ort wurden per Brief, Infofolder und persönlich im Rahmen einer Infoveranstaltung über das Angebot informiert. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde das Angebot für die breite Bevölkerung geöffnet und entsprechend medial begleitet.

Generell lässt sich festhalten, dass eine höhere NutzerInnenanzahl erwartet wurde. Das Angebot, ein E-Fahrzeug so kostengünstig und mit unlimitierten Kilometern zu leihen, ist am Markt nicht vorzufinden und war einzigartig.

Ein Grund für die geringe Auslastung könnte sein, dass dieses Projekt in einer bestehenden Wohnhausanlage umgesetzt wurde, in der die BewohnerInnen bereits ihre Mobilität geplant und organisiert haben und ihre gewohnten Wege entweder mit eigenem Auto, zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Es ist davon auszugehen, dass BewohnerInnen bereits vor Einzug ihre persönliche Mobilität geplant haben (auch wenn im Vorfeld einige Haushalte Interesse am Sharing bekundet haben). Deshalb lohnt es sich, in Wohnhausanlagen sehr früh ein Mobilitätskonzept zu entwickeln und BewohnerInnen rechtzeitig über Alternativen zu informieren. Andernfalls sind sehr viele Maßnahmen (Kommunikation, Werbung, Preisvergleiche, ...) notwendig, um auf Neues aufmerksam zu machen und Gewohnheiten zu ändern.

Somit ist e-Carsharing – trotz sehr günstiger Tarife, Bewerbung, etc. – gerade in Bestandswohngebäuden umsetzbar.

Es konnten diverse Schlussfolgerungen gezogen werden, die sich hauptsächlich auf die von e7 durchgeföhrten Befragungen von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen stützen.

Trotz eines sehr günstigen Tarifsystems und reibungslosen Funktionierens des Angebots, wurden nur wenige NutzerInnen gewonnen, die auch tatsächlich das Angebot nutzten. Von diesen Personen haben wiederum nur einige wenige BewohnerInnen das Angebot tatsächlich intensiv genutzt. Dem Anspruch, eine "Kümmerer"-Gruppe zu finden, in der es Schlüsselpersonen gibt, die das Angebot sehr häufig nutzen und auch anderen Personen das Carsharing erklären und einfache Wartungs-Aufgaben wahrnehmen, konnte man mit dem Projekt nicht gerecht werden. Es gab einige wenige "Heavy User" (VielnutzerInnen) – jedoch auch erst gegen Projektende.

- Welche weiteren Schritte werden durch das Projektteam anhand der Resultate gesetzt?

Im Fall dieses Projekts konnte der Betrieb nicht über das Projektende hinaus aufrechterhalten werden, da es zum einen aufgrund der zwar stetig gestiegenen jedoch immer noch zu geringen Auslastungszahlen für den Betreiber nicht als betriebswirtschaftlich sinnvoll darstellbar war.

Zum anderen auch weil einzelne Beschwerden der BewohnerInnen des Hauses, in dessen Tiefgarage sich das Fahrzeug befand, über externe NutzerInnen aufkamen. In einem weiteren/nächsten Projekt könnte zumindest das letztgenannte Problem dadurch gelöst werden, dass der Zugang zum Abstellplatz des Fahrzeugs digital ermöglicht wird und somit – für den Beschwerdefall – minutengenau nachverfolgt werden könnte, welche/r NutzerIn zu einem Zeitpunkt das Haus betreten hat. Ein Standort auf öffentlich zugänglichen Flächen (wenngleich auch im privaten Besitz bzw. auf Allgemeinflächen an der Oberfläche), kann dieses Problem (fast) gänzlich lösen und sorgt gleichzeitig für eine sehr viel bessere Sichtbarkeit des Angebots und somit Werbung für das Angebot ohne aktives Zutun involvierter AkteurInnen. Allerdings müssten dann entsprechende Servitute eingeräumt werden.

Um das schwer zugängliche Themenfeld der NutzerInnenbedürfnisse in Bezug auf Mobilitätsangebote im Wohnbau näher zu beleuchten und auch aufgrund erster Ergebnisse aus der Befragung von BewohnerInnen im Rahmen dieses Projekts, wurde im Mai 2021 mit der Bearbeitung des Projekts *MMWplus – Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau plus* begonnen.

Im Konsortium vertreten sind *Rosinak & Partner*, die Verhaltensbiologin Elisabeth Oberzaucher sowie die *U/IV*. Im Rahmen dieses, ebenfalls durch den Klima- und Energiefonds geförderten Projekts sollen Hemmnisse und Hürden bei der Nutzung von Mobilitätsangeboten im Wohnbau identifiziert werden. Neben einer breit angelegten Reihe an ExpertInneninterviews sowie der detaillierten Analyse mehrerer Fallbeispiele (Wohnprojekte mit Mobilitätsangeboten bzw. auch Quartiere mit Mobilitätsstationen etc.) soll eine Vielzahl an BewohnerInnen zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihren Mobilitätsbedürfnissen sowie etwaigen Hemmnissen bestimmte Angebote zu nutzen, befragt werden.

- Welche anderen Zielgruppen können relevante und interessante Schlussfolgerungen aus den Projektresultaten ziehen und wer kann auf die Projektresultate aufbauend weiterarbeiten?

Die Resultate dieses Projekts sind für eine Vielzahl weiterer AkteurInnen relevant und interessant, insbesondere derer, die ähnliche Vorhaben planen, durchführen oder begleiten. Es ist stark anzunehmen, dass das Funktionieren (gleichbleibende Grundauslastung von >= 25-30 %; stabile Zahl an NutzerInnen / StammkundInnen) eines Sharing-Angebots im Bestandswohnbau im Gegensatz zu Angeboten in Neubauprojekten oder -quartieren ein höheres Maß an Bewerbung des Angebots voraussetzt. Generell müssen bspw. Bauträger als Träger oder Initiatoren solcher Angebote, dafür Sorge tragen, dass das Angebot möglichst allen potenziellen NutzerInnen bekannt ist und gleichzeitig ein überzeugendes – im Sinne von einfach handzuhabendes, preislich attraktives – Angebot bewerben. Das persönliche Engagement (im Sinne von direkter persönlicher Ansprache von BewohnerInnen oder dem individuellen Beantworten von Fragen) in der Umsetzung durch involvierte AkteurInnen scheint wichtig. Bestenfalls werden MultiplikatorInnen aus der Bewohnerschaft gefunden, die das Projekt niederschwellig und persönlich in der Nachbarschaft bewerben (und ggf. auch Vorteile bei der eigenen Nutzung des Angebots erfahren können, wie etwa Gutschriften/ Freistunden). Auch HausbetreuerInnen können wichtige Schlüsselpersonen sein, die nah an den potenziellen NutzerInnen sind und die oft in einem Vertrauensverhältnis zu den BewohnerInnen stehen und direkt zu dem Angebot informieren können.

Wie sehr die Anbindung des Angebots an ein größeres Netz an Sharing-Angeboten in der Nähe Einfluss auf die Registrierung und Nutzung hatte, konnte in diesem Projekt nicht eruiert werden. Fraglos ist, dass ein Angebot attraktiver wird, wenn mit der Registrierung gleich mehrere weitere Sharing-Fahrzeuge im Verleihnetz genutzt werden können.

Lohnenswert scheint jedenfalls, die Ansätze dieses Projekts weiterzuverfolgen. In diesem Fall konnte der Betrieb des Fahrzeugs nicht über das Projektende hinaus fortgeführt werden. Betrachtet man die tendenziell leicht gestiegenen NutzerInnen- und Auslastungszahlen ist jedoch gut vorstellbar, dass das Angebot auch aus Betreibersicht betriebswirtschaftlich realisierbar geworden wäre.

Nachträgliche Erhöhungen der Tarife bergen die Gefahr, dass die oftmals preissensiblen NutzerInnen das Angebot dann nicht mehr nutzen. Das Angebot mit eher marktüblichen Preisen zu beginnen sowie gleichzeitig Vorteilspakete anzubieten (geringere Mieten bei Buchung eines Tages/ Wochenendes oder am Abend) und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt die Zeittarife nach unten anzupassen, ist hier der zu empfehlende Weg.

1.4 Ausblick

- Mittelfristiger Ausblick über positive Effekte für die Elektromobilität in Österreich

Das Schaffen von E-Fahrzeug-Sharing-Angeboten im Wohnbau – sowohl im Neubau als auch im Bestand – befindet sich, trotz einer Vielzahl bereits ins Leben gerufener Projekte und Angebote, noch immer in einer Phase des Austestens. Deutlich geworden ist in den vergangenen Jahren bereits, dass etwaige Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität bzw. der Nutzung von Elektroautos durch die allgemeine Marktdurchdringung und die Vielfalt der AnbieterInnen in diesem Segment sowie der Sichtbarkeit von E-Mobilität auf alltäglichen Wegen stark zurückgegangen sind. Die Befragung der NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen im Rahmen dieses Projekts hat ebenfalls keine wesentlichen Vorbehalte gegenüber dieser Antriebsart hervorgebracht. Unabhängig von der Antriebsart des Sharing-Fahrzeugs wird das Etablieren des Konzepts in Gegenden, in denen das private Auto eine dominante Rolle spielt (und Rahmenbedingungen wie etwa das kostenlose Abstellen des eigenen

Pkws den Besitz vereinfachen) schwierig bleiben. Zur Sorge einiger potenzieller NutzerInnen solcher Angebote, dass das Fahrzeug nicht immer wenn Bedarf besteht, zur Verfügung steht, kommt das Thema, dass bei E-Fahrzeugen die Reichweite als sehr begrenzt wahrgenommen wird und das Wiederaufladen auf länger gefahrenen Strecken noch mit Unsicherheiten verbunden ist (Ist ein Ladepunkt verfügbar? Wie lange dauert der Ladevorgang? Funktioniert meine Ladekarte an Ort X? etc.).

- Potentielle langfristige Effekte für die Elektromobilität in Österreich

Mit dem dann emissionsfreien Fahren kann zwar direkt auf die Klimaziele reagiert werden, ein reiner Antriebswechsel und die gleichbleibende oder gar steigende Anzahl an Fahrzeugen im Privateigentum löst jedoch nur einen Teil der Probleme. Nicht gelöst wird damit, dass sofern auch zukünftig eine große Zahl an Autos (durchschnittlich mehr als 23 Stunden am Tag) im öffentlichen Raum steht, die für den Erhalt der Lebensqualität in Städten notwendige Entsiegelung, Begrünung sowie die gerechte Verteilung von Flächen im öffentlichen Raum einer Stadt nach Nutzungs- und Fortbewegungsart nicht möglich sein wird. Das Sharing von E-Fahrzeugen als ergänzendes System zusätzlich zu einem (in Wien) gut ausgebauten öffentlichen Verkehr oder der aktiven Mobilität als Art der Fortbewegung könnte hier eine wichtige Rolle spielen.

2 Auswertung

- **Publikationen:** Bitte beschreiben Sie alle Publications- und Disseminationsaktivitäten, die während des Projektes durchgeführt wurden (Projekt Workshops, Publikationen und Präsentationen bei externen Veranstaltungen, Presseberichte, Veröffentlichungen).
 - Kurzvorstellung des Projekts im Rahmen der Ringvorlesung “Aktive Mobilität” durch UIV am 12. Mai 2021 an der TU Wien. Titel der Vorlesung: „Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau“
 - das Projekt DIDIS wurde als Praxisbeispiel für e-Carsharing im Wiener Wohnbau präsentiert
 - Artikel in der *Bezirkszeitung Liesing* (Print und Online) am 1. März 2021
 - Artikel in der *Kronen Zeitung*, Beilage Hotspot – Das Stadtjournal für Liesing (Seiten 20-21) am 17. April 2021
 - Newsmeldungen auf der UIV-Homepage:
 - Newsmeldung Februar 2020
 - Newsmeldung April 2021
 - Newsmeldung auf der Homepage der Wien Holding im März 2021
 - Vorstellung und Diskussion der (Zwischen-)Ergebnisse in Konsortien weiterer, parallel laufender Forschungsprojekte
 - Vorstellung des Projekts am 26. April 2021 im Rahmen eines Konsortialtreffens für das Projekt Mo.Hub -Kooperative Mobilitätsstationen im Grätzl. Im Projekt *Mo.Hub* sollen an drei Standorten in Wien Stellplätze in Straßenräumen (temporär) umgenutzt werden und dort gemeinsam mit BewohnerInnen Mobilitätsangebote und Aufenthaltsmöglichkeiten entwickelt und umgesetzt werden. Die Entwicklung und Umsetzung wird wissenschaftlich begleitet. Das Projekt *DIDIS* diente als Beispiel für bereits umgesetzte Beispiele, bei denen u.a. die Mitwirkung der BewohnerInnen und die Methoden der Bewerbung im Fokus standen.
 - am 16. Juni 2021 Vorstellung von DIDIS im Rahmen eines Treffens des Konsortiums des Projekts MMWplus – Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau plus (vgl. Kapitel 2.3)
 - Bezugnahme auf Ergebnisse des Projekts im Rahmen des Mobilitätsmanagement in Stadtentwicklungsgebieten im Auftrag der MA 21 A B sowie Vorstellung des Projekts auf Leitungs- und SachbearbeiterInnenebene (am 20. und am 26. Mai 2021)
 - Austausch über Ergebnisse des Projekts mit AkteurInnen, die in den Betrieb ähnlicher Angebote involviert sind, insbesondere durch den *Ökostromfonds Wien* geförderte Projekte

- Treffen und Austausch mit den Betreibern des Sharing-Angebots in der Wohnhausanlage ERntelAA der BUWOG im 23. Bezirk am 18. Mai 2021. Das Angebot für die BewohnerInnen der Anlage beinhaltet einen e-Pkw sowie acht e-Bikes.
 - Treffen und Austausch mit dem Team des Projekts „Home 21“ (mit Vertretern von *sharetoo, Wien Energie* sowie Uwe Warm als Mobilitätsberater) am 21. Mai 2021. Hier stehen BewohnerInnen einer Wohnhausanlage im 21. Bezirk sowie den BewohnerInnen umliegender Anlagen ein e-Pkw sowie ein e-Lastenrad zur Verfügung.
 - Treffen und Austausch mit VertreterInnen der Sozialbau AG am 10. Juni 2021 während der Besichtigung des Projekts „*gemeinsam mobil - Das Grätzl-E-Carsharing-Angebot des SOZIALBAU-Verbundes*“. Die Sozialbau AG errichtet in zehn ihrer Wohnhausanlagen in ganz Wien Sharing-Angebote für 45.000 BewohnerInnen ihrer Wohnhausanlagen. An jedem Standort werden sowohl ein e-Pkw als auch zwei e-Mopeds zur Verfügung stehen.
- **Weitere Dokumente:** *bitte listen Sie alle Dokumente, die bei der weiteren Nutzung von Ergebnissen aus dem Projekt hilfreich sind (Testergebnisse, Richtlinien, Übungsmaterial, Gebrauchsanweisungen etc.)*
- 44-seitiger Bericht mit Ergebnissen der Befragung von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen
 - Werbeflyer für das Sharing-Angebot in der Dirmhirngasse, der von *sharetoo* für das Projekt entworfen wurde

3 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Wien, 4.8.2021

Ort, Datum

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

Achtung: das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden!

Der Auftragnehmer und alle Partner stimmen ausdrücklich zu, dass sämtliche Inhalte uneingeschränkt durch den Auftraggeber veröffentlicht werden können.

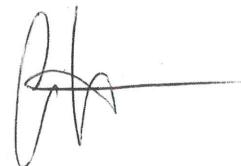
3 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Wien, 4.8.2021

Ort, Datum

Unterschrift und Stempel des Beauftragten



Achtung: das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden!

Der Auftragnehmer und alle Partner stimmen ausdrücklich zu, dass sämtliche Inhalte uneingeschränkt durch den Auftraggeber veröffentlicht werden können.