



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„FReD – Prima fürs Klima!
Entwicklungsmöglichkeiten von regionalen E-Carsharing-
Initiativen anhand des Beispiels der Region Hermagor“

verfasst von / submitted by

Verena Preßlauer

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magistra der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 190 347 456

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium UniStG

UF Französisch UniStG

UF Geographie und Wirtschaftskunde UniStG

Betreut von / Supervisor:

Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Martin Heintel

Danksagung

Mithilfe dieser wenigen, aber aufrichtigen Zeilen, möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mich durch das Studium und auf dem Weg zu dieser Diplomarbeit begleitet haben.

Allen voran möchte ich mich bei meiner Familie und besonders bei meinen Eltern bedanken. Danke, Mama und Papa, dass ihr mir mein Studium ermöglicht und mir stets freie Wahl bei allen Entscheidungen gelassen habt. Ohne euch wäre das alles nicht möglich gewesen.

Besonders dankbar bin ich auch meinem Freund. Danke, Georg, dass du meine häufigen Zweifel immer wieder aus dem Weg zu räumen wusstest und immer an mich geglaubt hast. Danke auch dafür, dass du meine Launen während dieses Prozesses ertragen hast! Ich weiß, das war nicht immer einfach.

Die Studienzeit wäre ohne meine StudienkollegInnen nur halb so schön gewesen. Danke, Alena, Lilli, Linda und Sebastian für die gemeinsamen Jahre. Danke für das regelmäßige Frühstück oder Mittagessen, die vielen Kaffees und Kuchen, die absolvierten Lehrveranstaltungen und Prüfungen, die Spieleabende, das Korrekturlesen. Danke, dass ihr mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden seid und mir ab und zu auch den nötigen Motivationsschub verpasst habt.

Ein großes Dankeschön geht auch an euch, Anna-Lena und Dominik. Mit euch ist immer für Spaß und Abwechslung gesorgt und während dieses Schreibprozesses auch für die nötige Ablenkung zwischendurch. Ich hoffe, dass viele weitere gemeinsame Reisen folgen und wir auch in Zukunft so ein wunderbares Gespann abgeben.

Letztendlich wäre diese Diplomarbeit ohne die entsprechende Betreuung nicht möglich gewesen. Allen voran möchte ich mich hier bei Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Martin Heintel bedanken. Danke für die unkomplizierte Betreuung und dafür, dass Sie immer erreichbar waren, selbst auf Java. Großer Dank gilt an dieser Stelle auch Friedrich Veider, ohne den ich nie auf dieses Thema gekommen wäre, und Daniela Schelch, die mir von Hermagor aus mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind. Danke, dass ihr quasi rund um die Uhr verfügbar wart, mir bei jeglichen Problemen weiterzuhelfen wusstet und mich immer wieder motiviert habt.

Bedanken möchte ich mich auf diesem Wege auch noch bei allen ExpertInnen, NutzerInnen sowie UmfrageteilnehmerInnen für ihre Zeit und die Bereitschaft, mir bei dieser Arbeit behilflich zu sein.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, am 14.08.2019

Kurzfassung

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich im Kern mit FReD, einem E-Carsharing-Projekt der LEADER-Region Hermagor. Ziel ist es, einen genauen Einblick in das Projekt zu erhalten, um Entwicklungsmöglichkeiten des Projektes ermitteln zu können.

Der Theorieteil dieser Arbeit befasst sich zunächst mit dem Thema ländliche Räume und Mobilität. Es wird hinterfragt, was ländliche Räume ausmacht und warum es einer Regionalentwicklung bedarf. Es wird zudem erläutert, welche Rolle LEADER und andere Programme zur ländlichen Entwicklung spielen. Anschließend wird auf die Besonderheiten der Mobilität und vor allem einer nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum eingegangen. Schließlich wird das Konzept des Carsharings thematisiert sowie Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren für Carsharing im ländlichen Raum diskutiert. In diesem Zusammenhang wird außerdem auf die Bedeutung der Elektromobilität eingegangen.

Um einen Einblick in das Projekt zu erhalten, wurden zunächst Leitfadeninterviews mit Expertinnen und Experten rund um das Projekt geführt, um an grundlegende Informationen zu kommen. Des Weiteren wurden leitfadengestützte Interviews mit Nutzerinnen und Nutzern geführt, um unter anderem Motivationen für die Nutzung oder Verbesserungsvorschläge zu eruieren. Um herauszufinden, wer potenzielle Nutzerinnen und Nutzer von FReD sind, wurde außerdem eine Online-Befragung durchgeführt.

Am Ende dieser Untersuchungen kann gesagt werden, dass sowohl die ExpertInnen als auch die NutzerInnen mit der derzeitigen Situation durchaus zufrieden sind, Entwicklungspotenzial wird aber auf beiden Seiten gesehen. Darauf basierend konnten entsprechende Handlungsempfehlungen ausgearbeitet werden.

Abstract

This diploma thesis focuses on FReD, the e-car sharing program of the LEADER region Hermagor. The aim is to determine development potentialities by gaining insight into this program.

The first part of this thesis engages with rural spaces and mobility in general. A closer examination of the characterization of rural spaces and the necessity of regional development is followed by the explanation of rural development programs like LEADER. Afterwards, the distinctive features of mobility in rural spaces are discussed with the main focus on sustainable mobility. Subsequently, the concept of car sharing is introduced, including the requirements and key success factors for car sharing in rural spaces. In this context, the significance of electromobility is discussed.

In order to gain insight into the FReD project, guideline-based interviews with experts involved with this project were conducted. Furthermore, users were interviewed in order to determine their motivation to participate in this project as well as their suggestions for improvement. Additionally, an online survey was set up to identify potential users of FReD.

Based on this research, it appears that experts as well as users are satisfied with the current situation. However, both sides agree that there are still improvements that can be made. With this knowledge, recommendations for further actions were phrased.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	XIV
A Theoretischer Teil	1
1 Einleitung.....	1
1.1 Zentrale Fragestellungen	3
1.2 Methodik.....	4
1.3 Aufbau der Arbeit.....	5
2 Ländliche Räume und Mobilität	7
2.1 Definition der Begriffe „Region“ und „ländlicher Raum“	7
2.1.1 Regionalentwicklung	14
2.1.2 LEADER	16
2.1.3 Das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020	20
2.2 Mobilität im ländlichen Raum	22
2.2.1 Die Verkehrsproblematik im ländlichen Raum	23
2.2.2 Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum	27
2.2.3 Österreichischer Gesamtverkehrsplan und MoMaK 2035.....	29
3 Sharing Economy	32
3.1 Carsharing.....	33
3.1.1 Formen von Carsharing	35
3.1.2 Zielgruppe.....	36
3.1.3 Funktionsweise.....	37
3.1.4 Die Einordnung des Carsharings im Verkehrsspektrum.....	38
3.1.5 Carsharing in Österreich und Deutschland im Vergleich	39
3.2 Carsharing im ländlichen Raum.....	42
3.2.1 Auswirkungen von Carsharing.....	42
3.2.2 Voraussetzungen für Carsharing im ländlichen Raum	43
3.2.3 Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung eines Carsharing-Konzepts	45
3.3 Die Bedeutung der Elektromobilität	47
3.3.1 Elektromobilität in Österreich.....	49
3.3.2 Faktencheck Elektromobilität	54
3.3.3 Elektromobilität und E-Carsharing im ländlichen Raum	60

B Empirischer Teil	63
4 Methodik	63
4.1 Qualitative empirische Analyse	64
4.1.1 Leitfaden- und ExpertInneninterview	64
4.1.2 Vorbereitung, Durchführung und Herausforderungen bei den Interviews	65
4.1.3 Auswertung der Interviews	67
4.2 Quantitative empirische Analyse	68
4.2.1 Standardisierte Befragungen	68
4.2.2 Standardisierte schriftliche Online-Befragung von potenziellen NutzerInnen	69
4.2.3 Der Online-Fragebogen	71
4.2.4 Vorbereitung, Durchführung und Herausforderungen bei der Online-Befragung	72
5 Die LEADER-Region Hermagor	73
5.1 Charakterisierung der Region	74
5.1.1 Naturräumliche Gegebenheiten	74
5.1.2 Bevölkerungsstruktur	74
5.1.3 Wirtschaft	75
5.1.4 Soziales	77
5.1.5 Energie, Ressourcen und Verkehr	78
5.2 Lokale Aktionsgruppe Region Hermagor	80
5.2.1 Lokale Entwicklungsstrategie	82
5.3 Klima- und Energie-Modellregion Karnische Energie	87
6 FReD – das E-Carsharing-Projekt der Region Hermagor	89
6.1 FReD in der Umsetzungsphase	90
6.2 Die (derzeitigen) Betreiber des E-Carsharings	92
6.3 Flotte, Infrastruktur und Kosten	94
6.4 Marketing und Bewusstseinsoffensive	98
6.5 Die Fahrschule als wichtiger Kooperationspartner	99
6.6 Das touristische Konzept	100
6.7 FReD aus Sicht des LEADER-Managements und der KEM	101
6.8 FReD aus Sicht der NutzerInnen – Ergebnisse der Leitfadeninterviews	103
6.9 Wer sind die potenziellen NutzerInnen – Ergebnisse der Online-Befragung	109
6.10 Erfolgsfaktoren im Vergleich	114

7 Beantwortung der Forschungsfragen	117
8 Handlungsempfehlungen und Fazit	121
9 Zusammenfassung und Ausblick	126
10 Literaturverzeichnis.....	128
11 Abbildungsverzeichnis.....	137
12 Anhang	138
12.1 Interviewleitfäden ExpertInnen	138
12.1.1 Interviewleitfaden I	138
12.1.2 Interviewleitfaden II	139
12.1.3 Interviewleitfaden III	139
12.1.4 Interviewleitfaden IV	140
12.1.5 Interviewleitfaden V	140
12.1.6 Interviewleitfaden VI	141
12.1.7 Interviewleitfaden VII	141
12.2 Interviewleitfaden NutzerInnen	142
12.3 Zusammenfassungen der ExpertInneninterviews.....	142
12.4 Zusammenfassungen der NutzerInneninterviews	149
12.5 Fragebogen der Online-Umfrage	153

Abkürzungsverzeichnis

ADAC.....	Allgemeiner Deutscher Automobil Club
ALSOLE.....	Sozialverein Allen Solidarität und Lebensqualität
ATÖ.....	Autonative Österreich
B2B.....	Business-to-Business
B2C.....	Business-to-Customer
BCS.....	Bundesverband CarSharing
BMNT.....	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
BMVIT.....	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CLLD.....	Community-Led Local Development
ELER.....	Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ESI-Fonds.....	Europäische Struktur- und Investitionsfonds
EU.....	Europäische Union
Eurostat.....	Statistisches Amt der Europäischen Union
EW.....	Einwohner
GAP.....	Gemeinsame Agrarpolitik
GSR.....	Gemeinsamer Strategischer Rahmen
KEM.....	Klima- und Energie-Modellregion
LAG.....	Lokale Aktionsgruppe
LEADER.....	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
LES.....	Lokale Entwicklungsstrategie
MIV.....	Motorisierter Individualverkehr
NLW.....	Nassfeld - Lesachtal - Weissensee
NoVa.....	Normverbrauchsabgabe
NUTS.....	Nomenclature des unités territoriales statistiques
OECD.....	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ÖPNV.....	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK.....	Österreichische Raumordnungskonferenz
P2P.....	Peer-to-Peer
TWh.....	Terrawattstunde
VCÖ.....	Verkehrsclub Österreich

A Theoretischer Teil

1 Einleitung

Der fortschreitende Klimawandel, diskutierte Dieserverbote, die Einhaltung von Klimazielen. Dies sind nur einige der Themen, durch welche der Elektromobilität in den letzten Jahren eine immer größere mediale Aufmerksamkeit zuteilwurde. Jedoch wurden im Jahr 2018 weltweit nur 2,1 Millionen E-Autos verkauft (vgl. N.N. 2019). Im Vergleich zum gesamten Pkw-Verkauf ist dies wohl wenig bedeutend. Dennoch widmen sich immer mehr Autohersteller der Elektromobilität. Zurzeit bringt nach und nach so gut wie jeder Hersteller ein E-Modell auf den Markt. Nun handelt es sich bei der Elektromobilität aber längst nicht um eine neue Erfindung. Die Elektromobilität ist beinahe so alt wie die Batterie – erste Entwicklungen spielten sich bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ab (vgl. BUBERL 1990: 52ff.).

Zusätzlich gibt es einen zweiten, relativ neuen Trend, der immer mehr Beachtung findet, nämlich das Carsharing. Bei diesem Konzept aus der Sharing Economy geht es vor allem darum, ein Auto zu teilen anstatt zu besitzen. AutoTeilen, so hieß auch die erste Carsharing-Initiative in Österreich, die 1993 in Graz gegründet wurde (vgl. AMOR 1996: 32). Hier steckt zu einem Großteil ein Bewusstseinswandel bezüglich Eigentum dahinter, unter anderem aber auch die zunehmende Platznot in Großstädten. Betrachtet man die Fahrzeiten von Fahrzeugen, müsste man viel eher von „Stehzeugen“ sprechen, denn 95 % der Zeit ist ein Fahrzeug durchschnittlich irgendwo abgestellt. Das sind rund 23 Stunden am Tag (vgl. RANDELHOFF 2016). Warum Fahrzeuge also nicht teilen und so effizienter nutzen, wenn ein Verzicht schon nicht möglich ist?

Aus diesen beiden Trends haben sich zuletzt nun E-Carsharing-Konzepte entwickelt, um gleich mehrere Probleme gleichzeitig anzugehen. Viele solcher Konzepte wurden vor allem in Städten umgesetzt, es setzen jedoch auch immer mehr ländliche Gemeinden auf E-Carsharing im Zuge ihrer Mobilitätskonzepte. In vielen Städten haben sich E-Carsharing-Initiativen schon bewährt. Es stellt sich jedoch die Frage, ob solche Konzepte auch am Land wirklich umsetzbar sind und sich auch dort beweisen können. Dazu finden sich bereits Publikationen, welche der Frage nachgehen, ob die Zukunft des E-Carsharings am Land zu finden sein wird (vgl. MAGER 2014).

Zudem ist auch fraglich, ob Elektrofahrzeuge wirklich die Zukunft der Mobilität darstellen. Kritisiert wird in erster Linie, dass E-Autos in der Herstellung und Entsorgung überhaupt nicht umweltfreundlich sind und, sofern sie nicht mit Ökostrom geladen werden, auch während der

Benützung keine gute Ökobilanz aufweisen. Des Weiteren löst sich das Platzproblem in Städten auch nicht, sollten Autos mit Benzin- oder Dieselmotoren nur durch E-Autos ersetzt werden. In manchen Publikationen liest man außerdem, dass Elektrofahrzeuge für die breite Masse wahrscheinlich niemals leistbar sein werden, da sie in der Herstellung sehr teuer sind (vgl. KAMPKER et al. 2013: 15ff.; KARLE 2017: 35f., 165ff.). Andere Meinungen besagen, dass E-Autos ab 2021 massentauglich sein sollen (vgl. VASARI 2019). Im EcoTest des ADAC von 2018 schnitten Elektroautos zudem sehr gut ab und lagen an erster Stelle (vgl. ADAC 2019).

Ob zukunftsfähig oder nicht, in den Ausbau der Elektromobilität wird jedenfalls sehr viel investiert. Dies macht sich nicht nur durch diverse politische Pläne und Strategien bemerkbar, sondern auch direkt vor unserer Haustür am Ausbau der Ladeinfrastruktur. Zudem ist dies nicht nur in unserer Bundeshauptstadt sichtbar, sondern auch in ländlichen Regionen wie der Region Hermagor in Kärnten. In Hermagor, das zu den strukturschwachen Regionen Österreichs zählt, war Mobilität schon immer und wird auch immer ein großes Thema sein. Noch brisanter wurde die Lage, als 2016 die Zugverbindung zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen eingestellt wurde. Seitdem wird versucht, das Mobilitätsangebot in der Karnischen Region aufrechtzuerhalten und zu ergänzen. Die Region Hermagor ist seit 2014 auch Klima- und Energie-Modellregion (KEM) und hat sich in ihrer ersten Phase unter anderem intensiv mit dem Thema Elektromobilität beschäftigt. Im Sinne diverser Konzepte zur Entwicklung des ländlichen Raumes und zur Mobilität (LEADER, Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035, Österreichisches Programm für ländlichen Entwicklung 2014-2020, Österreichische Klima- und Energiestrategie 2030) entschied man sich, in Elektromobilität zu investieren. So konnte zwischen 2014 und 2016 ein Konzept für ein regionales E-Carsharing-Modell entwickelt werden. FReD – so heißt das E-Carsharing der Region – soll vor allem das Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzen sowie Zweit- und Drittautos der Einwohnerinnen und Einwohner ersetzen. Teil dieses Projektes ist nicht nur die Umsetzung des E-Carsharing-Konzeptes, sondern auch die Schaffung von Infrastruktur sowie eine breite Marketing- und Bewusstseinsoffensive bezüglich Elektromobilität im Allgemeinen. Ob ein solches Projekt in der Region funktionieren kann, wo doch so gut wie jeder auf ein Auto angewiesen ist? Diesen und weiteren Fragen zum Projekt der Karnischen Region wird in der vorliegenden Diplomarbeit, die in Zusammenarbeit mit der LEADER-Region Hermagor und der Klima- und Energie-Modellregion Karnische Energie entstanden ist, nachgegangen.

1.1 Zentrale Fragestellungen

Das vorrangige Ziel dieser Arbeit ist es, Handlungsempfehlungen zu formulieren. Um dies letztlich umsetzen zu können, bedarf es einem genauen Einblick in das Projekt und die Strukturen. Da die Informationsbeschaffung in diesem Fall nicht über eine klassische Literaturrecherche möglich ist, war es notwendig, dies über den Forschungsteil dieser Arbeit zu machen. Daher wurden folgende Forschungsfragen ausgearbeitet:

1. Wie ist das Projekt zustande gekommen?

- 1.1 Wer sind Initiatoren, Betreiber, Projektpartner?
- 1.2 Welche Probleme und Schwierigkeiten gehen mit dem Projekt einher?
- 1.3 Wie wird das Projekt in der Region angenommen?

Hier soll zunächst in Erfahrung gebracht werden, wer im Verlauf des Projektes wie beteiligt war. Von wem wurde das Projekt initiiert? Wie sieht die Organisationsstruktur des E-Carsharings aus? Mit welchen Partnern wird bereits zusammengearbeitet und in welcher Form? Spannend ist hier auch zu klären, mit welchen Problemen man sich in der Umsetzung eines solchen Projektes im ländlichen Raum konfrontiert sieht. Zusätzlich wird bei den Projektverantwortlichen nachgefragt, wie das Projekt derzeit angenommen wird und wie sie mit der aktuellen Situation zufrieden sind.

2. Wie sieht die infrastrukturelle Situation aus?

- 2.1 Inwiefern wurde/wird Infrastruktur neu geschaffen, um dieses Projekt umzusetzen?
- 2.2 Welches Buchungssystem wird verwendet und warum?
- 2.3 Woher kommt der Strom für die Elektroautos?

Da die Durchdringungsrate mit Ladestationen in ländlichen Regionen wie Hermagor noch nicht sehr hoch ist, spielt auch die Frage der Infrastruktur eine große Rolle bei der Umsetzung eines E-Carsharing-Projektes. Hinzu kommt auch die Notwendigkeit von Parkplätzen sowie ein geeignetes Buchungs- und Abrechnungssystem für den Betreiber. Wie und wo der Strom für die E-Autos produziert wird, ist letztlich die Gretchenfrage bei einem E-Carsharing-Projekt.

3. Wie wird das Projekt beworben?

- 3.1 Welche Marketingstrategie gibt es für die Bewerbung des Projekts?

Egal, um welches Projekt es sich handelt: Wie ein Projekt in einer Region angenommen wird,

hängt auch von der gewählten Marketingstrategie ab. Um FReD in Hermagor zu mehr Bekanntheit zu verhelfen, wurde ein LEADER-Projekt für Marketing und Bewusstseinsbildung auf die Beine gestellt. Zu klären gilt es hier, wie diese Strategie aussieht und wer dafür verantwortlich ist und diese umsetzt.

4. Welche Entwicklungsmöglichkeiten und Potenziale hat das Projekt?

4.1 Wer sind potenzielle Zielgruppen, Kooperationspartner ...?

4.2 Wer sind die potenziellen zukünftigen NutzerInnen von FReD?

4.3 Gibt es bereits Initiativen, Bestrebungen, das Modell auch nach Projektende aufrechtzuerhalten? Wenn ja, welche?

Um am Ende dieser Arbeit Handlungsempfehlungen formulieren zu können, ist die Frage der Entwicklungsmöglichkeiten und Potenziale des Projektes von zentraler Bedeutung. Nachdem geklärt wurde, wer die aktuellen Kooperationspartner, aber auch Kundinnen und Kunden sind, gilt es, herauszufinden, wer weitere potenzielle Partner und Nutzende sind. Von Interesse ist zudem, wie die Zukunft von FReD aussieht. Geförderte Projekte haben naturgemäß ein Ablaufdatum. Es stellt sich also die Frage, ob es Bestrebungen gibt, das Projekt fortzusetzen, und wenn ja, in welcher Form.

1.2 Methodik

Im Rahmen dieser Arbeit wurde auf unterschiedliche empirische Methoden zurückgegriffen. Für den theoretischen Teil, wie auch für die Beschreibung des Untersuchungsgebietes, wurde eine gründliche Literaturrecherche durchgeführt. Ziel dieser Methode war es, die Rahmenthemen ländliche Räume und Mobilität sowie Carsharing und die Bedeutung der Elektromobilität aufzubereiten. Auf diesen Erkenntnissen baut schließlich der empirische Teil der Arbeit auf.

Für diesen Teil wurden sowohl qualitative als auch quantitative empirische Methoden angewendet. Um den Großteil der Forschungsfragen beantworten zu können, war es notwendig, Interviews durchzuführen, um so an Informationen rund um das E-Carsharing-Projekt zu gelangen. Konkret wurden leitfadengestützte Interviews mit Expertinnen und Experten geführt, die in Abstimmung mit dem LEADER-Manager und der KEM-Managerin ausgewählt wurden. Des Weiteren wurden Leitfadeninterviews mit Nutzerinnen und Nutzern des E-Carsharings geführt, um zu erfahren, wie das Projekt ankommt, was schon relativ gut läuft und wo es aus Sicht der Nutzenden noch Verbesserungspotenzial gibt. Ebenfalls kam eine quantitative Methode zum Einsatz. Es wurde eine Online-Befragung bei potenziellen Nutzerinnen und Nutzern

durchgeführt, um unter anderem herauszufinden, wer diese sind und was ausschlaggebend für die Nutzung von FReD ist.

In Kapitel 4 werden die angewandten qualitativen und quantitativen Methoden näher erläutert. Eingegangen wird vor allem auf die Methoden an sich sowie die Vorbereitung, die Umsetzung und die Probleme bei der Durchführung.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich grob in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Im Theorieteil werden zunächst die der Arbeit zugrundeliegenden Themen behandelt. Das zweite Kapitel widmet sich den Themen ländliche Räume und Mobilität. Zu Beginn werden hier die Begriffe „ländlicher Raum“ und „Region“ definiert, bevor auf die Regionalentwicklung eingegangen wird. Besondere Berücksichtigung finden hier die LEADER-Methode sowie das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020. Anschließend wird auf Mobilität im ländlichen Raum eingegangen – zunächst auf die allgemeine Verkehrsproblematik und folglich auf nachhaltige Mobilität und wie diese im österreichischen Gesamtverkehrsplan sowie im Mobilitäts Masterplan Kärnten verankert ist.

Im Anschluss daran folgt das Kapitel „Sharing Economy“. Hier gilt die Aufmerksamkeit dem Carsharing, seinen Formen und Funktionsweisen. Zudem wird ein Vergleich zwischen Carsharing in Österreich und Deutschland angestellt. Ein weiteres Unterkapitel beschäftigt sich mit Carsharing im ländlichen Raum und widmet sich der Frage, welche Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren notwendig sind, damit ein Carsharing-Projekt in ländlichen Strukturen funktionieren kann. Anschließend wird der Bedeutung der Elektromobilität auf den Grund gegangen. Dazu wird der Stand der Elektromobilität in Österreich erläutert, sowie ein Faktencheck zu den häufigen Vorurteilen durchgeführt. Letztlich wird auf die Potenziale der Elektromobilität und des E-Carsharings im ländlichen Raum eingegangen.

Der empirische Teil dieser Diplomarbeit wird eingeleitet durch ein methodisches Kapitel, in welchem die angewandten qualitativen und quantitativen Methoden genauer erläutert werden. Dazu werden die Methoden zunächst aus einem theoretischen Blickwinkel näher erklärt. Anschließend wird auf die Vorbereitung und die Durchführung der Methoden sowie auf die aufgetretenen Probleme bei der Umsetzung eingegangen.

Das anschließende Kapitel 5 widmet sich dem Untersuchungsgebiet – der LEADER-Region Hermagor. Diese wird zu Beginn aus unterschiedlichen Blickwinkeln charakterisiert. Danach werden die Lokale Aktionsgruppe und die Lokale Entwicklungsstrategie sowie die Klima- und Energie-Modellregion Karnische Energie vorgestellt.

Schließlich folgt der Hauptteil dieser Arbeit, Kapitel 6, welches sich mit dem E-Carsharing-Projekt FReD beschäftigt. In diesem Abschnitt wird der Projektverlauf von Beginn bis zum derzeitigen Stand nachgezeichnet. Mithilfe der Ergebnisse der empirischen Untersuchungen wird FReD zudem aus unterschiedlichen Sichtweisen von Projektbeteiligten, NutzerInnen und auch potenziellen NutzerInnen präsentiert. So wird auch den Themenbereichen der Forschungsfragen nachgegangen. Den Abschluss dieses Kapitels bildet eine Gegenüberstellung der Erfolgsfaktoren aus der Literatur und jenen des E-Carsharing-Projektes FReD.

Letztlich werden die Forschungsfragen in einem separaten Kapitel noch einmal konkret beantwortet, ehe sich die Handlungsempfehlungen sowie eine abschließende Zusammenfassung mit Ausblick finden.

2 Ländliche Räume und Mobilität

In den folgenden Kapiteln geht es zunächst darum, zu definieren, was einen „ländlichen Raum“ beziehungsweise eine „Region“ überhaupt ausmacht und wie sich diese Begriffe definieren lassen. Anschließend wird auf das Thema Regionalentwicklung und hier insbesondere auf die LEADER-Methode und deren Umsetzung in Österreich eingegangen. In weiterer Folge werden die Begriffe „Verkehr“ und „Mobilität“ definiert und es folgt eine Darstellung der Mobilität sowie der Verkehrsproblematik im ländlichen Raum. Letztlich wird darauf eingegangen, was es mit nachhaltiger Mobilität auf sich hat und wie eine solche in Österreich und Kärnten erreicht werden soll.

2.1 Definition der Begriffe „Region“ und „ländlicher Raum“

Das Verständnis, wie sich eine Region oder ein ländlicher Raum abgrenzen lässt und wodurch sie sich auszeichnen, ist sehr unterschiedlich. Die Assoziationen sind vielschichtig. Ebenso vielfältig sind die Definitionsmöglichkeiten, die in der Literatur präsentiert werden.

Im Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung wird die Region in einem traditionellen raumwissenschaftlichen und daher geographischen Verständnis definiert: „Eine Region ist ein geographisch bestimmter Raum mittlerer Größenordnung, der als zusammengehörig angesehen wird“ (LANGE 1970²: 2705). Aus dieser Definition ergeben sich laut MOSE und BRODDA (2002) die drei Komponenten Raumbezug, Maßstabsebene und sachlicher Bezug. Die Region lediglich als Raum oder Teilraum darzustellen, ist nicht weitreichend genug. Es müssen hier weitere Raumkonzepte bedacht werden, welche beispielsweise auch den Kulturräum oder Wirtschaftsraum miteinbeziehen. Es sind die nicht-materiellen Merkmale, die Regionen ausmachen und trotzdem können sie erdräumlich lokalisiert werden. Charakteristisch für moderne Regionen ist gerade deren Diskontinuität, Heterogenität und die unscharfe Abgrenzung. Bezüglich des Maßstabsbezuges ist mit mittlerer Größenordnung die Ebene zwischen lokal/kommunal und staatlich/national gemeint. Die Region befindet sich demnach zwischen Staat und Gemeinde und damit in einem Spannungsverhältnis. Denn in Bezug auf den Maßstab sind Regionen grundsätzlich nicht begrenzt, daher ergeben sich häufig Überschneidungen mehrerer Regionskonstrukte. Was den sachlichen Bezug und den als zusammengehörig angesehenen Raum betrifft, stellt sich die Frage, wodurch ein Raum als zusammengehörig definiert wird und welche Interessen dahinterstecken. Durch diese Interessen – seien es politisch-administrative Regionen, Identitätsregionen oder andere – zeigt sich, dass Regionen zumeist

nicht auf geographischen Gegebenheiten beruhen, sondern durch politisches, ökonomisches, soziales oder kulturelles Handeln von Menschen konstruiert sind. (vgl. ebd.)

Konsultiert man das Lexikon der Geographie (2001a), so findet man für den Begriff „Region“ Folgendes: „[...] Bezeichnung für einen durch bestimmte Merkmale, funktionale Abhängigkeiten oder Wahrnehmung gekennzeichneten Teilraum mittlerer Dimension innerhalb eines Gesamttraums“ (ebd.). Umgangssprachlich ist mit Region ein vor allem bezüglich der Größe nicht näher definierter räumlicher Teil gemeint und wird herangezogen, um räumliche Phänomene – wirtschaftliche, soziale, kulturelle – zu bezeichnen. Wissenschaftlich betrachtet ist eine Region eine „[...] zielorientierte Raumabstraktion mittlerer Ebene [...]“, deren „[...] räumliche Dimension und Abgrenzung sich aus dem oder den definierten Ziel(en) ableitet“ (ebd.). Aufgrund dieser Ziele können unterschiedliche Regionskonzepte definiert werden: Strukturregionen, Funktionalregionen, Wahrnehmungs- oder Identitätsregionen, Planungsregionen und Verwaltungsregionen. Regionen, die im Rahmen von Raumordnungsprogrammen definiert werden, können ebenfalls hinzugezählt werden. (vgl. ebd.)

HEINTEL (2005) versteht Regionen im Sinne der sehr umfassenden Definition von Lernenden Regionen. Als Region wird hier „[...] eine räumliche Einheit verstanden [...], die in ihren Ausmaßen variabel ist. Sie kann sowohl städtische als auch ländliche Einheiten oder beide gemeinsam umfassen und – z.B. im europäischen Kontext gedacht – grenzüberschreitend sein. Neben der vorhandenen Infra- und Unternehmensstruktur, der Bildungslandschaft und den räumlichen Gegebenheiten sind die in der Region lebenden Menschen und ihre Kommunikationsstruktur wichtig, da erst alle Akteure, Subsysteme und Strukturen zusammen der Region ein Gesicht geben“ (ERBEN 2001: 30. – Zitiert nach: HEINTEL 2005: 18). Laut dieser Definition müssen Regionen keinesfalls administrativen Grenzen entsprechen und gleichen sich auch nicht. Somit sind sie auch keine wirklich fassbaren Konstrukte. Einen Einfluss auf die Entstehung einer Region haben sowohl vorhandene Akteursgruppen und Netzwerke als auch die vorhandene Infrastruktur. Zudem sind Aktivitäten in der Region wichtig, um sich als solche bemerkbar zu machen. (vgl. ebd.: 18ff.)

Kommt man schließlich zu den ländlichen Regionen beziehungsweise dem ländlichen Raum, gibt es auch hier unterschiedliche Möglichkeiten, diese zu definieren. Laut ÖROK (2002: 132f.) sind ländliche Regionen „[...] vielfältig strukturiert und längst nicht mehr mit dem landwirtschaftlich genutzten Raum gleichzusetzen. Ländliche Regionen im Umland der großen Städte

unterscheiden sich sehr deutlich von jenen in peripheren Lagen oder von ländlichen Regionen mit touristischer Nutzung. Verbindend sind jedoch die geringere Bevölkerungsdichte, spezifische sozioökonomische Strukturen und soziale Lebensweisen, die sich generell – und noch immer – von jenen der städtischen Regionen unterscheiden“. Demnach definiert sich „ländlich“ hier anhand der Kriterien Bevölkerungsdichte, sozioökonomische Strukturen und soziale Lebensweise.

Im Lexikon der Geographie (2001b) wird darauf hingewiesen, dass der ländliche Raum vor allem in der Raumordnung häufig durch eine Negativdefinition abgegrenzt wird: „Ländlicher Raum, komplexer Begriff, der stark dem Wandel unterliegt und kaum durch eine allgemeingültige Definition fassbar ist. In der Raumordnung wird der ländliche Raum meist als ‚Restgröße‘ angesehen, als Gebiet, das weder Verdichtungsraum noch Randzone eines Verdichtungsraumes ist und in diesem Sinne im Ggs. zum städtischen bzw. urbanen Raum steht“ (ebd.). Ländliche Räume erfüllen zudem mehrere Funktionen. Sie dienen als Produktionsstandorte, Wohnräume, Flächenreserven, Erholungsräume und ökologische Ausgleichsräume. Eine Abgrenzung vom urbanen Raum war früher durch Kriterien wie Agrarquote oder Bevölkerungsdichte leicht zu bewerkstelligen. Heute jedoch erweist sich dies als zunehmend schwieriger, vor allem aufgrund der sich verändernden Erwerbsstruktur und Mobilität. Der ländliche Raum hat sich seit der Industriellen Revolution stark verändert und so auch seine Funktionen. Unter dem Einfluss der Verdichtungsräume dient er heute auch der nicht-landwirtschaftlichen Bevölkerung und ist zum Migrationsraum der städtischen Bevölkerung geworden. Ländlicher Raum ist letztlich nicht gleich ländlicher Raum. Oft lassen sich große Unterschiede innerhalb dieses Raumtyps ausmachen. Vielen ist jedoch gemein, dass sie von hoher Arbeitslosigkeit, Abwanderung und dem Verfall der Infrastruktur betroffen sind. (vgl. ebd.)

Laut HENKEL (2004⁴: 32ff.) lassen sich grundsätzlich zwei Definitionsmöglichkeiten ländlicher Räume unterscheiden. Die Definition über das Innere und die individuellen Merkmale und die Definition über das Äußere und die Abgrenzung zu anderen Räumen. Um einen ländlichen Raum über das Innere zu definieren, werden landschaftliche, wirtschaftliche, demographische, soziologische, administrative und baulich-physiognomische Merkmale verwendet. HENKEL liefert eine positivere Definition: „Zusammengefaßt [sic!] ist der ländliche Raum damit ein naturnaher, von der Land- und Forstwirtschaft geprägter Siedlungs- und Landschaftsraum mit geringer Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sowie niedriger Wirtschaftskraft und Zentralität der Orte, aber höherer Dichte der zwischenmenschlichen Bindungen“ (ebd.: 33). Der

Autor unterstreicht jedoch auch, dass eine solch pauschale Definition die Realität nicht vollständig abbilden vermag. Zur äußeren Abgrenzung ländlicher Räume dienen grundsätzlich statistische Kriterien wie Gemeindegröße, Bevölkerungsdichte, Zentralität, industrielle Arbeitsplätze oder Strukturschwäche, die sich wiederum über weitere Kriterien wie Wanderungssaldo oder Sozialprodukt definiert. HENKEL weist auch darauf hin, dass die Differenzierung in ländlich und nicht-ländlich über statistische Verfahren willkürlich ist und durch die Grobmaschigkeit grundlegende regionale Unterschiede nivelliert oder gar ignoriert werden.

Der ländliche Raum erfüllt zudem fünf Funktionen. Zunächst weist der ländliche Raum eine Siedlungs- und Lebensraumfunktion auf. Die ländliche Bevölkerung wird mit Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitraum versorgt. Die zweite Funktion ist die Agrarproduktionsfunktion. Im Sinne dieser Funktion werden im ländlichen Raum land- und forstwirtschaftliche Produkte erzeugt sowie die ländliche Kulturlandschaft erhalten und gepflegt. Weiters wird eine ökologische Funktion erfüllt. Hier geht es darum, das ökologische Gleichgewicht und gesunde Umweltbedingungen zu erhalten und zu schaffen. Dies gelingt unter anderem durch eine umweltverträgliche Bewirtschaftung des Bodens oder durch die Ausweisung von unterschiedlichen Schutzgebieten. Außerdem hat der ländliche Raum eine Erholungsfunktion. Es werden Freizeit- und Erholungseinrichtungen bereitgestellt und die Erholungslandschaft wird gepflegt und gestaltet. Letztlich ist die Standortfunktion zu nennen, wodurch Standorte für unterschiedliche Nutzungen und Akteure zur Verfügung stehen. (vgl. HENKEL 2004⁴: 39)

Zusätzlich zu den Definitionen aus der Geographie sollen hier nun auch statistische Definitionen Platz finden. Zum einen die Stadt-Land-Typologie der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit der OECD, welche auch vom Statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat) verwendet wird, zum anderen die Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria.

Nach der Typologie der Europäischen Kommission und der OECD können drei Typen von Regionen abgegrenzt werden.

- Überwiegend ländliche/periphere Gebiete

Hier lebt mehr als die Hälfte der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden. Im Vergleich zu den jeweiligen nationalen Werten sind diese Gebiete durch eine geringe Bevölkerungsdichte, das niedrigste Einkommensniveau, den überdurchschnittlichen Anteil der älteren Bevölkerung, eine überdurchschnittliche Agrarquote und durch einen kleinen Dienstleistungssektor geprägt.

- Maßgeblich ländlich geprägte Gebiete/Übergangsbereiche

In diesen Gebieten leben 15 bis 50 % der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden. Wirtschaftlich und sozial entwickeln sich diese Gebiete sehr unterschiedlich. Wichtig für die wirtschaftliche Struktur sind vor allem der primäre und sekundäre Sektor.

- Überwiegend urbanisierte/wirtschaftlich integrierte Gebiete

Weniger als 15 % leben hier in ländlichen Gemeinden. In den meisten dieser Gebiete wächst die Bevölkerung und es gibt ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot im sekundären und tertiären Sektor. Zudem zeichnen sie sich verstärkt durch Umweltprobleme aus.

Die Einteilung der Regionen erfolgt zunächst über die Bevölkerungsdichte. Gemeinden gelten dann als ländlich, wenn die Bevölkerungsdichte unter 150 EW/km² liegt. Basierend auf dieser Einteilung erfolgt eine regionale Analyse. Für jede Region wird berechnet, wie groß der Anteil der Bevölkerung ist, der in als ländlich definierten Gemeinden lebt. Der berechnete Wert ist letztlich ausschlaggebend für die Typisierung der Regionen. (vgl. Bundesanstalt für Bergbauernfragen 1993: 2f.)

Den Raumbezug für diese Typologie stellt die NUTS-Systematik dar. NUTS steht für *Nomenclature des unités territoriales statistiques*, zu Deutsch „Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik“. Diese Systematik wurde von Eurostat erstellt, um einheitliche Gebietseinheiten für regionale Statistiken zu schaffen. Grundsätzlich basiert sie auf Verwaltungseinheiten, hauptsächlich auf politischen. Hier können in den Mitgliedsländern im Allgemeinen zwei regionale Hauptebenen unterschieden werden. In Österreich wären dies die Bundesländer und politischen Bezirke. Da es sich bei der NUTS-Systematik um eine dreistufige hierarchische Klassifizierung handelt, mussten die Mitgliedsländer eine zusätzliche Ebene definieren, um wirtschaftlich vergleichbare Ebenen zu haben. Verwaltungstechnisch existieren diese Ebenen quasi nicht. Das Gebiet eines jeden Landes wird durch diese Systematik in eine bestimmte Anzahl an Regionen der ersten Ebene (NUTS 1) unterteilt. Die NUTS 1-Ebene wird wiederum in Regionen der NUTS 2-Ebene weiter unterteilt und diese letztlich in NUTS 3-Regionen. Dabei sind die Ebenen über die Bevölkerungszahl definiert: NUTS 1 – drei bis sieben Millionen, NUTS 2 – 800.000 bis drei Millionen, NUTS 3 – 150.000 bis 800.000 Einwohner (vgl. Europäische Gemeinschaften 2003: 5ff.). In Österreich entspricht die Ebene NUTS 1 den zusammengefassten Bundesländern Ostösterreich (Burgenland, Niederösterreich, Wien), Südösterreich (Kärnten und Steiermark) und Westösterreich (Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg), die

Ebene NUTS 2 den Bundesländern und die Ebene NUTS 3 zusammengefassten politischen Bezirken, wie etwa Oberkärnten, wo auch das Untersuchungsgebiet, die LEADER-Region Hermagor liegt. Nur Wien stellt hier eine Ausnahme dar und bildet eine eigene NUTS 3-Einheit (vgl. Statistik Austria 2015: 510). Verwendet wird die NUTS-Klassifikation vor allem für die Sammlung, Entwicklung und Harmonisierung von statistischem Datenmaterial auf regionaler Ebene, für regionale sozioökonomische Analysen und für die Festlegung von regionalpolitischen Maßnahmen (vgl. Europäische Gemeinschaften 2003: 7). HEINTEL (2005: 21) merkt jedoch an: „Der Rückbezug auf eine rein statistische Gliederung des Territoriums auf Basis der NUTS-Klassifizierung [...] greift jedenfalls zu kurz, wenn es z.B. um Verflechtungszusammenhänge, wirtschaftliche und lebensweltliche Interessen und Interaktionen geht“.

Stadt-Land Typologie der Europäischen Kommission nach NUTS 3-Regionen

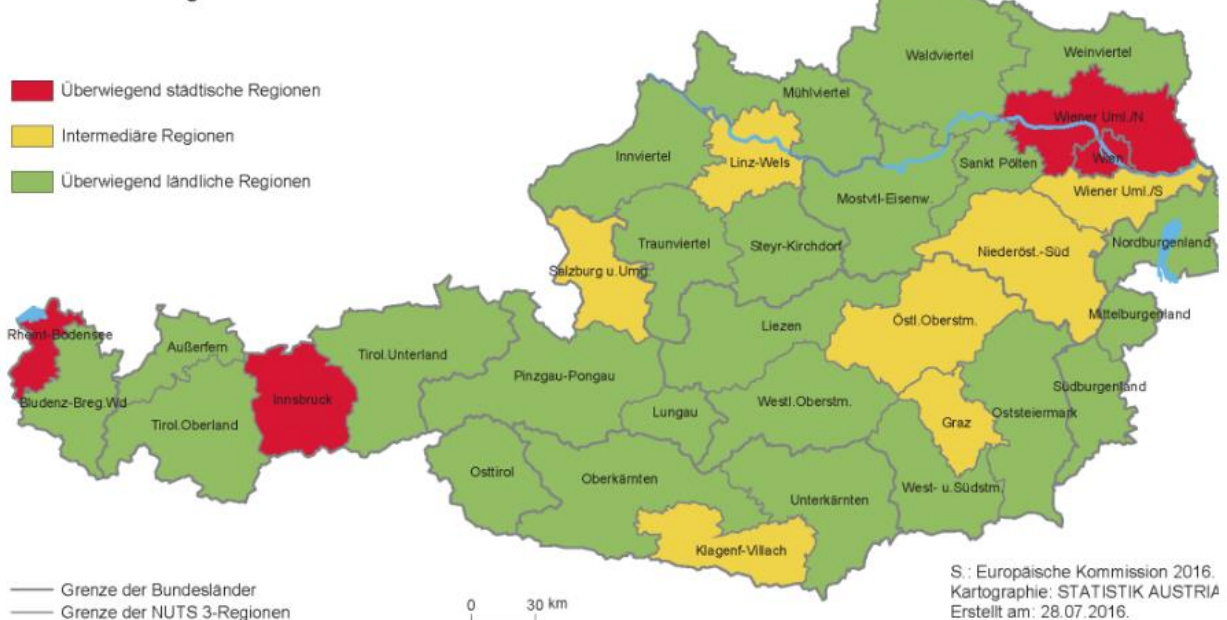


Abb. 1: NUTS 3-Regionen in Österreich nach der Stadt-Land-Typologie der Europäischen Kommission. (Quelle: Statistik Austria: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (20.03.2019)).

Im Gegensatz dazu, soll die Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria ermöglichen, neben der Stadtregionsgliederung, auch die Vielfaltigkeit des ländlichen Raumes abzubilden. Für diese Klassifizierung werden strukturelle und funktionale Merkmale herangezogen. Ziel ist auch hier eine Vereinheitlichung, um Analysen und Publikationen vergleichbar zu machen. Diese Typologie ist auf die in Österreich vorherrschenden Bedingungen zugeschnitten und soll das Stadt-Land-Kontinuum anhand unterschiedlicher Raumtypen darstellen. Nachdem zuerst dicht besiedelte Gebiete abgegrenzt werden, ergeben sich in einem weiteren Schritt anhand

der Infrastruktur, der Pendlerverflechtungen sowie der Erreichbarkeit von Zentren vier Hauptklassen: Urbane Zentren/Stadtregionen, Regionale Zentren, Ländlicher Raum im Umland von Zentren und Ländlicher Raum. Diese vier Hauptklassen werden wiederum durch das Kriterium „Erreichbarkeit von urbanen und regionalen Zentren mittels Motorisiertem Individualverkehr (MIV)“ in zentral, intermediär und peripher eingeteilt. Durch diese Unterteilung ergeben sich weitere elf Unterklassen. Für die Hauptklasse Ländlicher Raum resultieren daraus drei Unterklasse: Zentraler Ländlicher Raum, Intermediärer Ländlicher Raum und Peripherer Ländlicher Raum (vgl. Statistik Austria 2016: 2). Erfüllen Gemeinden die Kriterien für ein Regionales Zentrum nicht, wird das Kriterium „Pendler“ für den Ländlichen Raum angewendet. Dieses ist erfüllt, wenn mehr Erwerbspersonen in einen Kernraum auspendeln, als am Wohnort arbeiten. Zusätzlich muss der Anteil der auspendelnden Personen in den Kernraum mehr als 30 % an den Erwerbstätigen am Wohnort betragen. So ergibt sich die Kategorie Ländlicher Raum im Umland von Zentren, die sich durch eine starke funktionale Verflechtung mit einem Zentrum auszeichnet. Durch das Kriterium „Erreichbarkeit“ wird diese Kategorie weiter unterteilt in zentral, intermediär und peripher. Weisen Gemeinden jedoch eine schwache funktionale Verflechtung mit einem Zentrum auf, so handelt es sich um die vierte Hauptkategorie, den Ländlichen Raum. Eine Gemeinde im Ländlichen Raum gilt als zentral, wenn ein städtischer Kernraum für mehr als die Hälfte der Bevölkerung in weniger als 30 Minuten durch den MIV erreichbar ist. Ist ein städtischer Kernraum für den Großteil der Bevölkerung in mehr als 30 Minuten durch den MIV erreichbar und ein Regionales Zentrum in weniger als 20 Minuten, gilt die Gemeinde als Intermediärer Ländlicher Raum. Ist dies nicht der Fall, wird eine Gemeinde letztlich als Peripherer Ländlicher Raum eingestuft (vgl. ebd.: 11). Als ein weiteres Kriterium wird auch die Bedeutung des Tourismus miteinbezogen, wodurch sich weitere elf Klassen ergeben. Gemeinden werden als solche mit überdurchschnittlicher Bedeutung des Tourismus ausgewiesen, wenn die Anzahl der Nächtigungen und die Nächtigungen pro Kopf über dem österreichischen Durchschnitt liegen. Dieser Durchschnitt entspricht 600.000 Nächtigungen pro Kalenderjahr und 30 Nächtigungen pro Kopf. Liegen die Nächtigungen pro Kopf in einer Gemeinde bei 70 oder mehr, erfüllt sie dieses Zusatzkriterium ebenfalls (vgl. ebd.: 12).

In Abbildung 2 ist ersichtlich, dass Österreich über einen sehr großen Anteil an Ländlichem Raum gemäß dieser Typologie verfügt. Betrachtet man das schwarz markierte Untersuchungsgebiet dieser Arbeit, die LEADER-Region Hermagor, so entfallen sieben der neun Gemeinden in die Klasse Peripherer Ländlicher Raum. Zwei davon gelten als Zentraler Ländlicher Raum, da sie in der Nähe von Villach, einem Urbanen Mittelzentrum, liegen.

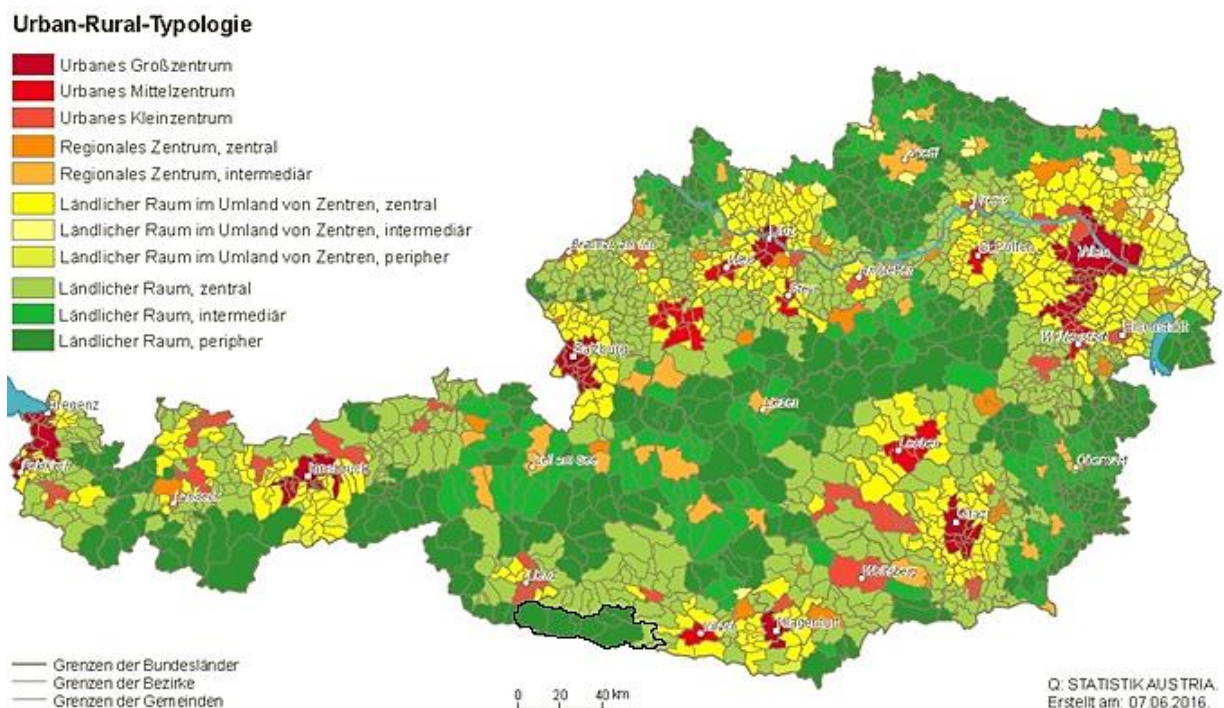


Abb. 2: Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria mit markiertem Untersuchungsgebiet. (Quelle: Statistik Austria: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (22.03.2019)).

2.1.1 Regionalentwicklung

Warum bedarf es überhaupt einer Regionalentwicklung? Regionen sind mit diversen Herausforderungen konfrontiert. Die OECD (2006: 27) nennt vor allem „Abwanderung und Alterung, ein niedrigeres Bildungsniveau der Bevölkerung, eine geringere durchschnittliche Arbeitsproduktivität und ein insgesamt niedrigeres öffentliches Dienstleistungsangebot“. Wie bereits in Kapitel 2.1 erwähnt, sind Regionen zudem durch unterschiedliche Akteure und deren Interessen konstruiert. Regionalentwicklung existiert daher aufgrund der Heterogenität der Regionen, deren Unterschiede, Verflechtungen und Interessen. Jedoch befindet sich die Regionalentwicklung so erst recht in einem Spannungsfeld von Politik, Verwaltung und regionalen Akteuren, was die Arbeit deutlich erschwert. Denn nicht immer verfolgen die verschiedenen Verwaltungsebenen dieselben Ziele. Nimmt man zum Beispiel die EU, setzt man hier vor allem

auf eine langfristige regionale Entwicklung mittels Strategien. Auf einer regionalen Ebene zählen hingegen die Handlungsorientierung und die sichtbaren Erfolge und das vor allem deshalb, weil dahinter eine Gemeindevertretung steht, die wiedergewählt werden will. Durch die unterschiedlichen Verwaltungsniveaus ergeben sich daher auch unterschiedliche Vorstellungen von Regionalentwicklung und unterschiedliche Prioritäten. Regionalentwicklung stellt somit eine Querschnittsmaterie dar, welche sich je nach Disziplin, Rahmen und Interesse verschiedenen präsentiert. Um den unterschiedlichen Ausprägungen der Regionalentwicklung gerecht zu werden, bedarf es auch einer Vielzahl an Maßnahmen und Instrumenten. Regionalentwicklung darf jedoch keinesfalls als bloße Wirtschaftsförderung und -entwicklung gesehen werden. „Regionalentwicklung ist Maßnahmen, Prozess und Strategie, starren regionalen Strukturen Handlungsalternativen zur Seite zu stellen, sowie den regionalen Standort regional und überregional zu positionieren“ (HEINTEL 2005: 25) und sie „[...] ist die Summe der Aktivitäten der einzelnen Akteursebenen [...]“ (ebd.). (vgl. ebd.: 23ff.)

Nach MOSE und BRODDA (2002) impliziert der Begriff „Regionalentwicklung“ zwei Dinge und lässt sich wie folgt zusammenfassen: „Einerseits die Dynamik von Entwicklungsprozessen spezifischer (in erster Linie ländlicher) Regionen, vorrangig verstanden als regionale wirtschaftliche Entwicklung dieser Räume, aber auch regionale Verkehrs-, Bevölkerungs- oder Umweltentwicklung. Andererseits politische Konzepte, mit denen auf die Probleme der Veränderungen ländlicher Räume (regionaler Strukturwandel) reagiert werden soll, insbesondere im Bereich der regionalen Wirtschaftspolitik bzw. Regionalpolitik“.

Genauso wie die Regionen, hat sich auch die Regionalentwicklung in den letzten Jahrzehnten gewandelt. Dieser Wandel betrifft vor allem ihre Institutionalisierung sowie ihre Umsetzung. Anfangs war Regionalentwicklung vor allem als punktuell sektorales Krisenmanagement in Form von Infrastrukturmaßnahmen oder Wachstumspolförderung gedacht. Nach dem Zweiten Weltkrieg bis ungefähr zur Mitte der 1960er Jahre widmete man sich hauptsächlich dem Wiederaufbau, wobei man sich verstärkt auf die Stadt- und Stadtumlandregionen konzentrierte. Daraufhin wurden bis zur Mitte der 1970er Jahre vorwiegend strukturschwache Regionen gefördert, jedoch war diese Förderung kaum regionsspezifisch. Mit Ende der 1970er Jahre gab es dann die ersten Ansätze einer regionalen eigenständigen, zum Teil ökologischen Regionalentwicklung. Diese Ansätze zielten häufig auf Autonomie und Abkopplung und bedienten sich Bottom-up-Ansätzen. In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre wurden diese Ansätze zu Konzepten der endogenen Erneuerung erweitert. Hier sollten die endogenen in der

Region vorhandenen Potenziale genutzt werden. Diese Konzepte dienten jedoch mehr als Ergänzung der traditionellen Regionalpolitik. Zu dieser Zeit wurden auch erstmals Regionalbetreuer eingesetzt. Bis in die 1990er Jahre standen Bottom-up- und Top-down-Ansätze für sich alleine. Anschließend kam es zu integrativen Ansätzen, welche Bottom-up- und Top-down-Ansätze miteinander kombinierten. Gegen Ende der 1990er Jahre etablierten sich erste Ansätze einer nachhaltigen Regionalentwicklung, unter die auch das Konzept der Lernenden Region fällt, sowie Ansätze zur integrierten ländlichen Entwicklung. Diese konzentrierten sich vor allem auf eine ganzheitliche Betrachtung der Regionalentwicklung. Von da an wurde auch vermehrt auf Kooperation sowie auf Lösungs-, Handlungs- und Projektorientierung gesetzt. Aus diesen Entwicklungen sind in den 2000er Jahren letztlich professionelle Entwicklungs- und Beratungsagenturen entstanden. Auf EU-Ebene ist die Regionalentwicklung heute über weite Teile standardisiert und verfügt über einheitliche Ziele. Die nationalen Programme und Strategien werden auf diese abgestimmt. (vgl. HEINTEL 2005: 33f., 45ff., 2017: 3f.; MOSE und BRODDA 2002)

2.1.2 LEADER

Da ländliche Regionen 90 % des gesamten Gebietes ausmachen und über die Hälfte der Bevölkerung in solchen Regionen wohnt, spielt ländliche Entwicklung in der EU eine große Rolle. Eine wichtige Maßnahme zur Förderung der ländlichen Entwicklung auf EU-Ebene ist LEADER. LEADER ist die Abkürzung für *Liaison entre actions de développement de l'économie rural*, was auf Deutsch „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“ bedeutet. LEADER steht für einen innovativen Ansatz im Rahmen der ländlichen Entwicklungspolitik der EU, die wiederum Teil der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) ist. Es handelt sich vor allem um „[...] eine Methode zur Mobilisierung und Umsetzung von ländlicher Entwicklung in lokalen ländlichen Gemeinschaften [...]“ (Europäische Kommission 2006: 5). Der Ansatz hat sich in vielen Gebieten bereits bewährt, wenn es darum geht, lokale Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen des ländlichen Raums zu finden. LEADER stellt dabei ein Instrument für die ländlichen Gemeinden dar, um die Zukunft aktiv zu gestalten und wettbewerbsfähig zu bleiben beziehungsweise zu werden. Dabei geht es auch darum, lokale Akteure in diese Entwicklung einzubinden (vgl. ebd.). Die Geschichte von LEADER begann im Jahr 1991, als der Ansatz eingeführt wurde. Das damalige Ziel bestand darin, das Entwicklungspotenzial des ländlichen Raums zu verbessern. Gelingen sollte dies durch die Einbindung lokaler Initiativen, den Erwerb von Wissen über lokale integrierte Entwicklung und den Wissenstransfer in andere

ländliche Regionen. Nach weniger erfolgreichen sektoralen Top-down-Ansätzen für die ländliche Entwicklung, die vor allem auf die Landwirtschaft abzielten, wurde die Notwendigkeit eines territorialen Bottom-up-Ansatzes deutlich, der auf lokale Akteure und Ressourcen setzt. Zunächst handelte es sich bei LEADER um eine Gemeinschaftsinitiative im Rahmen der EU-Strukturfonds. Seit 2007 zählt der Ansatz zum Mainstream der ländlichen Entwicklungspolitik. LEADER wurde in nationale und regionale Entwicklungsprogramme aufgenommen, welche von der EU gefördert werden. Finanziert wird LEADER durch Zahlungen aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Dabei handelt es sich um Pauschalen, die jedem Mitgliedsland im Rahmen dieses Fonds zustehen (vgl. ebd.: 6). Seit der Einführung im Jahr 1991, ist die Zahl der LEADER-Regionen stark gestiegen und so auch die Fördersumme. Für die LEADER-Periode 2014-2020 wurden in Österreich 77 Regionen anerkannt. Um als LEADER-Region anerkannt zu werden, muss ein Auswahlverfahren durchlaufen werden. Jede Region bewirbt sich mittels einer Lokalen Entwicklungsstrategie (LES), welche in Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung erarbeitet wird. In der LES finden sich die Arbeitsthemen der Region für die Förderperiode sowie die Art der geförderten Projekte und die Art und Weise der Projektförderung. Die Verantwortung für die Umsetzung der LES liegt dabei bei der jeweiligen Lokalen Aktionsgruppe (LAG). Die LAG setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern lokaler öffentlicher Einrichtungen wie Gemeinden, privaten Gruppen wie Vereinen oder Unternehmen sowie aus Privatpersonen. Behörden und einzelne Interessensvertretungen dürfen jedoch nicht mehr als 49 % der Stimmrechte haben. Ob ein Projekt gefördert wird oder nicht entscheidet das Projektauswahlgremium. Dieses weist dieselbe Zusammensetzung auf, jedoch muss mindestens ein Drittel der Stimmberechtigten weiblich sein. Die Umsetzung der LES wird zudem durch ein Management unterstützt. Möchte jemand ein Projekt umsetzen, stellt dieses Management die erste Kontaktmöglichkeit dar (vgl. Netzwerk Zukunftsraum Land 2019a). In der Periode 2014-2020 wird LEADER erstmals zusätzlich auf den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Europäischen Sozialfonds ausgeweitet. LEADER wird dabei um den Begriff *Community-Led Local Development* (CLLD) erweitert, die von der lokalen Bevölkerung betriebene lokale Entwicklung. Durch diesen Multifonds-Ansatz können Maßnahmen aus mehreren Fonds gleichzeitig gefördert werden. Dadurch erhofft man sich flächendeckende Lösungen der LAG sowie eine stärkere Verflechtung zwischen ländlichen, städtischen und fischwirtschaftlichen Gebieten (vgl. ENRD 2019).

Die LEADER-Methode baut auf den folgenden sieben Ansätzen auf, die keinesfalls für sich alleine stehen, sondern immer gemeinsam zum Einsatz kommen. Die Ansätze ergänzen sich und interagieren miteinander.

Der territoriale Ansatz: Territorial ist hier als lokal zu verstehen. Bei diesem Ansatz stellt das Zielgebiet „[...] ein kleines, homogenes, sozial in sich geschlossenes Gebiet dar, das häufig durch gemeinsame Traditionen, eine lokale Identität, ein Zugehörigkeitsgefühl oder gemeinsame Bedürfnisse und Erwartungen gekennzeichnet ist [...]“ (Europäische Kommission 2006: 8). Es handelt sich dabei um klar definierte Gebiete, für die die jeweilige Entwicklungsstrategie zugeschnitten wird. Durch diese Abstimmung auf die Bedürfnisse und den lokalen Wettbewerbsvorteil ist dieser Ansatz besser umzusetzen als andere. Stärken und Schwächen des Gebietes und die regionalen Besonderheiten sollen als Chance erkannt werden und als Grundlage für die Entwicklung dienen. Um als ländlich zu gelten, sollten die Gebiete zwischen 10.000 und 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner haben. (vgl. Europäische Kommission 2006: 8f.; SCHROEDTER 2009: 76f.; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

Der Bottom-up-Ansatz: LEADER zeichnet sich durch den Bottom-up-Ansatz aus. Das bedeutet, dass Entscheidungen, Strategien und Projekte nicht „von oben“ (Top-down) getroffen und entwickelt und letztlich der Region aufgezwungen werden. Es bedeutet, dass die lokalen Akteure in die Erarbeitung der lokalen Entwicklungsstrategie und in Projekte miteingebunden werden. Der Bottom-up-Ansatz soll jedoch nicht im Gegensatz zu Top-down-Ansätzen stehen, sondern mit solchen kombiniert werden. Als lokale Akteure gelten die Bevölkerung, wirtschaftliche und soziale Interessensgruppen sowie öffentliche und private Institutionen. Neben der Beteiligung unterschiedlicher Akteure bei der Entwicklung der Strategie gehört zum Bottom-up-Ansatz auch, dass die lokale Bevölkerung bei der Analyse von regionalen Stärken und Schwächen beteiligt wird und so ihr Bewusstsein geschärft wird. Im Rahmen dieses Ansatzes werden auch die Kriterien für die Projektauswahl bestimmt. Letztlich kann die LAG beziehungsweise das Projektauswahlgremium selbst entscheiden, welche Projekte der LES entsprechen und umgesetzt werden sollen. (vgl. Europäische Kommission 2006: 9; SCHROEDTER 2009: 77; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

Der partnerschaftliche Ansatz: Die LAG sind als öffentlich-private Partnerschaften zu verstehen, die eine LES erstellen und umsetzen sowie die Fördermittel verwalten und zuteilen. Un-

terschiedliche Faktoren tragen dazu bei, dass LAG zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen. Zum einen werden durch sie menschliche und finanzielle Ressourcen, sowohl öffentliche als auch private, zusammengebracht. Außerdem bringen sie lokale Akteure zusammen, schaffen so Synergien und erreichen die kritische Masse, welche notwendig ist, um die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu steigern. Des Weiteren verbessern sie den Dialog und die Kooperation zwischen ländlichen Akteuren, reduzieren Konflikte und unterstützen durch Beratung und Diskussionen. Aus diesen Faktoren haben sich letztlich verschiedene Arten von LAG ergeben, die sich in ihrem Niveau der Autonomie bezüglich Projektbewilligung und Finanzverwaltung unterscheiden. (vgl. Europäische Kommission 2006: 10ff.; SCHROEDTER 2009: 77; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

Der innovative Ansatz: LEADER kann einen großen Beitrag leisten, wenn es um neue, innovative Ansätze für die ländliche Entwicklung geht. Innovationen kommen vor allem dann zustande, wenn den LAG viel Entscheidungsfreiraum zuteilwird. Als Innovation im ländlichen Raum werden hier Transfer und Anpassung von bestehenden Innovationen gesehen, die Modernisierung traditioneller Know-how-Formen sowie die Entwicklung von neuen Lösungen für die Probleme des ländlichen Raums. Die LEADER-Methode mit ihren sieben Ansätzen kann beispielsweise auch als Innovation gesehen werden, wenn sie in einer Region neu etabliert wird. Letzten Endes geht es darum, das Risiko einzugehen und neue Ideen und Projekte in der LEADER-Region zu entwickeln und umzusetzen. (vgl. Europäische Kommission 2006: 12f.; SCHROEDTER 2009: 77; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

Der multisektorale Ansatz: Da in der LAG verschiedenste Akteure zusammenkommen, muss auch die LES multisektoral begründet sein. Projekte und Aktionen sollen sektorübergreifend geplant und realisiert werden und eine zusammenhängende Einheit darstellen. Durch diese multisektoralen Aktionen und Projekte können wiederum Innovationen und Lösungen entstehen. (vgl. Europäische Kommission 2006: 13; SCHROEDTER 2009: 77; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

Vernetzung: Hier geht es vor allem um den Erfahrungs- und Know-how-Austausch zwischen LEADER-Regionen, Behörden und Organisationen sowohl national als auch international auf EU-Ebene. Durch die Bildung von Netzwerken können Innovationen verbreitet und Erkenntnisse weitergegeben werden. Viel wichtiger ist aber, dass die Regionen so miteinander in Kontakt treten und eventuell Kooperationen entstehen. Gemeint sind sowohl institutionelle als

auch nationale, regionale und lokale Netzwerke. (vgl. Europäische Kommission 2006: 13f.; SCHROEDTER 2009: 77; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

Kooperation: Das letzte Merkmal stellt die Kooperation dar, welche über das Netzwerk hinausgeht. Es geht darum, Projekte gemeinsam mit anderen LEADER-Regionen, Mitgliedsstaaten oder sogar Drittländern zu konzipieren und umzusetzen. Kooperationen können dabei helfen, Probleme zu lösen oder die Wertschätzung lokaler Ressourcen zu verbessern. Zudem kann durch Kooperationen die kritische Masse erreicht werden, die für die Umsetzung eines Projektes eventuell notwendig ist. Solche Projekte können etwa die gemeinsame Vermarktung von Produkten oder gemeinsame Tourismusinitiativen von Regionen sein. Unterschieden werden kann zwischen interterritorialer und transnationaler Kooperation. Die interterritoriale Kooperation erfolgt zwischen zwei Regionen desselben Mitgliedsstaates, während die transnationale Kooperation zwischen Regionen aus mindestens zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten oder Drittländern stattfindet. (vgl. Europäische Kommission 2006: 14f.; SCHROEDTER 2009: 77; Netzwerk Zukunftsraum Land 2019b)

2.1.3 Das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020

Wie bereits erwähnt, ist die LEADER-Methode auch Teil von nationalen Entwicklungsprogrammen, so auch in Österreich. Konkret handelt es sich hier um „Das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020“ des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT). Den Rahmen für dieses Programm liefert die Gemeinsame Agrarpolitik der EU und hier vor allem die zweite Säule „Politik zur Entwicklung des ländlichen Raums“. Hinter der GAP steht letztlich der ELER, der Teil der fünf Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) ist. Diese sind in der Programmperiode 2014-2020 auf die Wachstumsstrategie „Europa 2020“ ausgerichtet. Um diese Strategie umzusetzen, wurde auf EU-Ebene ein Gemeinsamer Strategischer Rahmen (GSR) geschaffen. Das Bindeglied zwischen dem GSR und dem jeweiligen nationalen Entwicklungsprogramm bilden die Partnerschaftsvereinbarungen, die von jedem Mitgliedsstaat erstellt werden. In diesen Vereinbarungen – in Österreich die STRAT.AT 2020 – wird festgelegt, welchen Beitrag die einzelnen Staaten zur Umsetzung der europäischen Strategie leisten (vgl. BMNT 2018: 9f.). Für die Entwicklung des ländlichen Raums wurden von der EU sechs Prioritäten definiert, die sich gleichermaßen auch im nationalen Programm finden:

1. „Förderung von Wissenstransfer und Innovation in der Land- und Forstwirtschaft und den ländlichen Gebieten
2. Verbesserung der Lebensfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe und der Wettbewerbsfähigkeit aller Arten von Landwirtschaft in allen Regionen und Förderung innovativer landwirtschaftlicher Techniken und der nachhaltigen Waldbewirtschaftung
3. Förderung einer Organisation der Nahrungsmittelkette, einschließlich der Verarbeitung und Vermarktung von Agrarerzeugnissen, des Tierschutzes und des Risikomanagements in der Landwirtschaft
4. Wiederherstellung, Erhaltung und Verbesserung der mit der Land- und Forstwirtschaft verbundenen Ökosysteme
5. Förderung der Ressourceneffizienz und Unterstützung des Agrar-, Nahrungsmittel- und Forstsektors beim Übergang zu einer kohlenstoffarmen und klimaresistenten Wirtschaft
6. Förderung der sozialen Inklusion, der Armutsbekämpfung und der wirtschaftlichen Entwicklung in ländlichen Gebieten“ (ebd.: 8).

Um diesen Prioritäten gerecht zu werden, wurden im nationalen Entwicklungsprogramm 15 Förderschwerpunkte definiert (vgl. ebd.: 15):

- | | |
|---|---|
| – Lebensmittelqualitätsregelungen | – EIP AGRI- Europäische Innovationspartnerschaft „Landwirtschaftliche Produktivität und Nachhaltigkeit“ |
| – Diversifizierung | |
| – Naturschutz | |
| – LEADER | – Kooperation |
| – Investitionen in landwirtschaftliche Betriebe | – Bildung und Beratung |
| – Junglandwirtinnen und Junglandwirte | – Ländliche Wirtschaft |
| – Verarbeitung und Vermarktung | – Ausgleichszulage für benachteiligte Gebiete |
| – Basisdienstleistungen | – Forstwirtschaft |
| | – Agrarumweltprogramm ÖPUL |

Mit dem Förderschwerpunkt LEADER werden die LEADER-Regionen bei der Umsetzung ihrer Entwicklungsstrategie und bei gemeinde- und branchenübergreifenden Projekten unterstützt (vgl. ebd.: 54). Für die Förderperiode 2014-2020 stellen EU, Bund und Länder durch die Kofinanzierung insgesamt rund 7,7 Milliarden Euro für die ländliche Entwicklung zur Verfügung, wovon rund vier Milliarden Euro aus dem ELER stammen. Auf den Förderschwerpunkt LEADER entfallen dabei 247 Millionen Euro (vgl. ebd.: 12). Innerhalb dieses Schwerpunktes sind drei Ziele definiert. Mittels der LES soll der ländliche Raum als Lebensraum erhalten werden. Zudem sollen die Regionen durch öffentlich-private Partnerschaften gestärkt werden und letztlich sollen Wissensaustausch und Projekte auch über regionale und nationale Grenzen hinweg stattfinden. Gefördert wird zum einen die Erstellung der LES. Außerdem jegliche Projekte, welche der Umsetzung der LES dienen und inhaltlich einem der drei strategischen Aktionsfelder entsprechen. Diese sind die Steigerung der Wertschöpfung, die Festigung oder nachhaltige Weiterentwicklung der natürlichen Ressourcen und des kulturellen Erbes sowie die Stärkung der für das Gemeinwohl wichtigen Strukturen und Funktionen. Letztlich werden im Sinne der LEADER-Methode auch nationale und transnationale Kooperationen gefördert sowie die laufenden Kosten des LAG-Managements und der Öffentlichkeitsarbeit. Akteure, die gefördert werden können, sind natürliche und juristische Personen, eingetragene Personengesellschaften, Gemeinden und LAG (vgl. ebd.: 55).

2.2 Mobilität im ländlichen Raum

Zahlreiche Projekte, die durch das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020 und den LEADER-Schwerpunkt gefördert werden, widmen sich der Mobilität im ländlichen Raum, welche ein wichtiges Thema für die ländliche Entwicklung darstellt. Was die Mobilität im ländlichen Raum so speziell macht, wird im Folgenden erläutert.

Da die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ häufig synonym verwendet werden, bedarf es zunächst einer Definition. „Verkehr wird allgemein als realisierte Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten definiert. Sie umfasst die physische Bewegung [...] im einfachsten Fall zwischen zwei Standorten A und B“ (NUHN und HESSE 2006: 18). Die klassischen Verkehrswissenschaften meinen damit häufig die zusammengefassten Bewegungen von Personen, Gütern oder Nachrichten, die in einem räumlich und zeitlich definierten Abschnitt gemessen wurden. Anders verhält es sich mit der Mobilität. Diese bezieht sich auf Bewegungen von einzelnen Personen, etwa die Mobilität älterer Menschen (vgl. GATHER et al. 2008: 24).

„Mobilität wird im umfassenden Sinne als Beweglichkeit verstanden“, aber „[...] auch als die Möglichkeit bzw. die Bereitschaft zur Bewegung“ (NUHN und HESSE 2006: 19). Verkehr könnte man demnach auch als realisierte Mobilität sehen (vgl. CANZLER 2013³: 922). Mobilität lässt sich in geistige, soziale und physische Mobilität gliedern. Die geistige Mobilität beschreibt die Fähigkeit, alte Denkmuster abzulegen und sich neue anzueignen. Geistig mobil zu sein bedeutet, flexibel zu sein und Alternativen zu finden. Die soziale Mobilität meint Personenbewegungen innerhalb der Gesellschaft, die eine Veränderung der sozialen Position bedeuten. Soziale Mobilität kann dabei vertikal, also als Auf- oder Abstieg zwischen sozialen Schichten, erfolgen oder horizontal zwischen Positionen derselben sozialen Schicht. Die physische oder räumliche Mobilität stellt letztlich räumliche Ortsveränderungen dar. Dabei kann zusätzlich zwischen der kurzfristigen Alltags- und der langfristigen Wohnmobilität unterschieden werden. Die kurzfristige Alltagsmobilität kann auch als Verkehrsmobilität bezeichnet werden (vgl. GATHER et al. 2008: 24). Mobilität wird auch als ein Grundbedürfnis definiert. Dieses entsteht, weil aufgrund von räumlich getrennten Aktivitäten, räumliche Entfernungen überwunden werden müssen. In diesem Sinne ist Mobilität auch eine Notwendigkeit, vor allem im ländlichen Raum, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können (vgl. Bundesanstalt für Bergbauernfragen 2015: 83).

2.2.1 Die Verkehrsproblematik im ländlichen Raum

Die größten Auswirkungen gehen mit dem demographischen Wandel einher. Sinkende Bevölkerungszahlen, die älter werdende Bevölkerung und sinkende SchülerInnenzahlen wirken sich negativ auf die Nachfrage aus – vor allem im ländlichen Raum. Schülerinnen und Schüler sowie ältere Personen sind die wichtigsten Nachfragegruppen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV). Diese könnten beide wegbrechen, da auch nicht vorherzusehen ist, welches Nachfrageverhalten ältere Menschen in Zukunft aufweisen werden. Die älteren Personen der Zukunft sind nämlich kaum mit dem ÖV vertraut, da sie ihre Alltagsmobilität größtenteils mit dem Pkw abgewickelt haben werden und somit auch mehrheitlich über einen Pkw verfügen werden. Die Finanzierungs- und Angebotsprobleme des ÖV werden sich demnach im ländlichen Raum weiter verstärken. Die sinkenden Bevölkerungszahlen bewirken eine verringerte Nachfrage im ÖV, jedoch bedingen sie indirekt über veränderte Raumstrukturen noch weitere Dinge. Die Erreichbarkeit wird einerseits durch ausgedünnte Siedlungsstrukturen und den Rückgang von Angeboten und Arbeitsplätzen reduziert. Andererseits verschlechtert sie sich auch dadurch, dass durch eine geringere Nachfrage und geringere Budgets die Angebote des ÖV reduziert und

somit unattraktiv werden. Diese Tatsache führt letztlich auch zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel, vor allem auf den Pkw (vgl. GATHER et al. 2008: 43ff.). Die Probleme, die sich für Verkehr und Mobilität im ländlichen Raum durch soziodemographische Veränderungen und raumstrukturelle Gegebenheiten ergeben, sind also vielfältig. Sie reichen von einer sinkenden Nachfrage über eine schlechte Infrastruktur und schlechte Anbindung bis hin zu einem unzureichenden ÖPNV-Angebot. Hinzukommen der vorherrschende motorisierte Individualverkehr (MIV) und die hohe Nachfrage durch Schülerinnen und Schüler (vgl. NUHN und HESSE 2006: 219). Zwei Probleme, die sich auf eine sozial verträgliche Mobilität auswirken und eher seltener thematisiert werden, sollen hier besondere Berücksichtigung finden: Erreichbarkeit und Mobilitätsarmut.

Die Erreichbarkeit ist ein Problem, das die Überwindung von räumlichen Entfernungen, aber auch die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie die Daseinsvorsorge erschwert. „Erreichbarkeit wird allgemein als Zugang zu Ressourcen bzw. Gelegenheiten verstanden, der den Individuen in unterschiedlicher Form gegeben ist, bspw. entlang einer zentralörtlichen Hierarchie“ (NUHN und HESSE 2006: 19). Die Erreichbarkeit ergibt sich aus der Anzahl von Gelegenheiten, die innerhalb einer bestimmten Raum- und Zeiteinheit erreichbar sind. Bestimmt wird sie durch die räumliche Distanz zur Quelle, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und durch spezifische Raum- und Zeitwiderstände, wie etwa Staus (vgl. ebd.). Auswirkungen auf die Erreichbarkeit haben jedoch auch individuelle Charakteristika, wie etwa Einkommen, Gender, Gesundheit oder Ausbildung (vgl. GATHER et al. 2008: 80). Eine schlechte Erreichbarkeit kann zur Vergrößerung regionaler Disparitäten führen oder auch die räumlichen Entwicklungschancen verschlechtern. Für den MIV wurden für die Erreichbarkeit von regionalen Zentren an einem Werktag 30 Minuten definiert, um die Versorgungsqualität zu gewährleisten. In dieser Zeit können mehr als 97 % der Bevölkerung ein regionales Zentrum erreichen. Die schwer erreichbaren Regionen liegen dabei in peripheren und inneralpinen Lagen, wie zum Beispiel Oberkärnten. Was die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln betrifft, so muss die Bezirkshauptstadt in maximal 30 Minuten erreichbar sein. Dabei gibt es aber noch weitere Kriterien. Ein Kriterium stellt die Zugänglichkeit dar. Diese besagt, dass Haltestellen in maximal 1.500 Metern erreichbar sein müssen. Ein weiteres Kriterium ist die Erschließung beziehungsweise die vorhandenen und zumutbaren Verbindungen mit Zug und Bus. Letztlich muss es möglich sein, die Bezirkshauptstadt im Zeitintervall von vier Uhr bis elf Uhr morgens mit höchst-

tens drei Umstiegen zu erreichen. Die Werte für Zugänglichkeit und Erschließung fallen eigentlich positiv aus. 94 % haben eine zugängliche Haltestelle und 92 % derer auch eine zumutbare Verbindung. Dennoch ist es einem Drittel der Bevölkerung nicht möglich, die Bezirkshauptstadt in höchstens 30 Minuten zu erreichen. Zu diesen schlecht erreichbaren Bezirkshauptstädten zählt unter anderem auch Hermagor. Die schlechte Erreichbarkeit ist zum Teil auch durch die Auflassung von Zugverbindungen bedingt. Werden diese durch Buslinien ersetzt, führt dies im Normalfall zu einer Verlängerung der Reisezeit, wodurch sich die Erreichbarkeit verschlechtert. Eine disperse Siedlungsstruktur verschlechtert zudem die Zugänglichkeit von Haltestellen. Es gilt hier vor allem, die Erreichbarkeit von regionalen Zentren zu garantieren und zu verbessern. Dies gelingt durch die Schaffung von multifunktionalen, dichten Strukturen, die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV sowie ein gutes ÖV-Angebot in Kombination mit bedarfsorientierten, flexiblen Lösungen. (vgl. Bundesamt für Bergbauernfragen 2015: 34ff.; VCÖ 2016: 12ff.)

Da Mobilität und Erreichbarkeit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben garantieren, ist Mobilität auch eine soziale Frage und eine Frage der Lebensqualität. Die Möglichkeit zur Teilhabe und die Lebensqualität verschlechtern sich zunehmend, da immer mehr Gelegenheiten in den regionalen Zentren angesiedelt sind. Grund dafür ist aber nicht nur ein schlecht ausgebauter ÖV. Auch die Wahl des Wohnortes sowie die damit verbundene Abhängigkeit des Autos tragen dazu bei. Denn entscheidet man sich, peripher zu wohnen, ist dies auch eine Entscheidung gegen die öffentlichen Verkehrsmittel – wenn auch unbewusst. Die Teilhabe durch den ÖV in nachfrageschwachen Regionen zu sichern, ist häufig mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden und nicht immer sinnvoll. (vgl. HOLZ-RAU et al. 2010: 492f.)

Mobilität stellt aber nicht nur für die Öffentliche Hand einen finanziellen Aufwand dar, sondern häufig auch für Privatpersonen. Das Thema Mobilitätsarmut darf auch in Österreich nicht unterschätzt werden. „Mobilitätsarmut bedeutet die verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung individueller Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt, etwa was soziale Teilhabe oder Arbeitsmarktbeteiligung betrifft“ (VCÖ 2018b: 11). Mobilitätsarmut drückt sich dabei durch Nicht-Mobilität aus. Daher sind die Auswirkungen häufig nicht offensichtlich und auch schwer nachvollziehbar. Mobilitätsarmut kann sich beispielsweise durch eine Einschränkung bei der Wahl von Bildungseinrichtungen oder bei der Inanspruchnahme von gesundheitlichen Dienstleistungen ausdrücken. Die Gründe für Mobilitätsarmut sind unterschiedlich. Sie

können räumlicher, zeitlicher, finanzieller, persönlicher oder partizipativer Natur sein. So können nicht vorhandene Haltestellen oder unzureichende Fahrpläne eine Barriere darstellen. Ein weiterer Grund können zu hohe Kosten sein, wodurch Mobilität nicht leistbar ist. Nur weil sich jemand keinen Pkw leisten kann, heißt das noch nicht, dass die Preise für den ÖV erschwinglich sind. Letztlich können auch körperliche Einschränkungen oder die mangelnde Einbindung bestimmter Bevölkerungsgruppen und ihrer Bedürfnisse ausschlaggebend sein. Um neben einer umweltverträglichen auch eine sozialverträgliche Mobilität zu garantieren, ist es notwendig, für ein ausreichendes Angebot im ÖV sowie eine gute Infrastruktur für die aktive Mobilität (Radfahren und Gehen) zu sorgen, um so der Pkw-Abhängigkeit entgegenzuwirken. Um die Grundbedürfnisse an Mobilität auch bei finanziell schwächeren Haushalten ohne Pkw zu befriedigen, gilt es vor allem im ländlichen Raum für eine hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit im ÖV zu sorgen. Dies kann über Taktverdichtungen gelingen, aber auch durch bedarfsorientierte Systeme. (vgl. VCÖ 2018b: 11ff.)

Der VCÖ (2013: 10) gibt mehrere Handlungsempfehlungen, um die Mobilität und dadurch die ländlichen Räume an sich zu stärken:

- „Durch attraktive Mobilitäts- und Freizeitangebote die Region für junge Menschen attraktiv machen.
- Mobilität ohne Pkw für alte Menschen sichern – davon profitieren alle.
- Das Angebot für Radfahren und Gehen für die Alltagswege gezielt ausbauen.
- Die Finanzkraft der Gemeinden für nachhaltige Entwicklung der Mobilität der Region stärken.
- Die Kooperationen zwischen den Gemeinden anregen und verstärken.
- Rahmenbedingungen für Raumordnung und eine kompakte, mit Öffentlichem Verkehr erschlossenen Siedlungsentwicklung festlegen.
- Schaffung und Erhalt des Bahngüterverkehrs auf Regionalbahnen zur Sicherung lokaler Industriebetriebe“.

2.2.2 Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum

Erreichbarkeit und soziale Verträglichkeit haben auch eine Bedeutung für die nachhaltige Mobilität. Auch hier gilt es zunächst, Nachhaltigkeit zu definieren. Die wohl meist rezitierte Definition ist jene aus dem Brundtland-Bericht aus dem Jahr 1987: „Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die gewährleistet, dass künftige Generationen nicht schlechter gestellt sind, ihre Bedürfnisse zu befriedigen, als gegenwärtig lebende“ (HAUFF 1987: 46). Der Begriff „nachhaltige Entwicklung“ wurde dabei erstmals als globales Leitbild in einem politischen Dokument definiert. Zu unterscheiden gilt es dabei zwischen Nachhaltigkeit und nachhaltiger Entwicklung. Während Nachhaltigkeit einen statischen, beständigen Zustand meint, ist nachhaltige Entwicklung ein dynamischer Prozess. Mathematisch könnte man Nachhaltigkeit auch als Umwelt + Entwicklung ausdrücken (vgl. PUFÉ 2017³: 43). Bei der bislang größten Umwelt- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen 1992 in Rio wurde erstmals das Recht auf nachhaltige Entwicklung in der Deklaration verankert. „Als unerlässliche Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung werden u.a. die Bekämpfung der Armut, eine angemessene Bevölkerungspolitik, Verringerung und Abbau nicht nachhaltiger Konsum- und Produktionsweisen sowie die umfassende Einbeziehung der Bevölkerung in politische Entscheidungsprozesse genannt“ (ebd.: 49). Um all dies zu erreichen, bedarf es auch entsprechenden Maßnahmen. Diese sind in der Agenda 21, einem der unterzeichneten Abkommen der Rio-Konferenz, festgehalten. Laut Agenda 21 liegt es an den Regierungen der einzelnen Mitgliedsstaaten, die nachhaltige Entwicklung auf nationaler Ebene umzusetzen. Dazu sind unterschiedliche Akteure, Ebenen, Bereiche und vor allem die Öffentlichkeit miteinzubeziehen. Die Agenda ist in vier Themenbereiche unterteilt: Soziale und wirtschaftliche Dimension, Erhaltung und Bewirtschaftung der Ressourcen für die Entwicklung, Stärkung der Rolle wichtiger Gruppen und Möglichkeiten der Umsetzung (vgl. ebd.: 52f.). Im Jahr 2015 wurde dann die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung von allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedet. Diese Agenda enthält 17 Ziele, die sogenannten *Sustainable Development Goals*, welche für alle Staaten gelten. Diese Ziele sind auf die fünf Prinzipien *People, Planet, Prosperity, Peace* und *Partnership* aufgeteilt (vgl. ebd.: 55ff.).

Nachhaltigkeit wird heute zunehmend über die drei Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales definiert. Im Gegensatz zu nebeneinanderstehenden Säulen, drückt diese Dreidimensionalität aus, dass die drei Bereiche eng ineinander beziehungsweise miteinander verknüpft

sind. Außerdem wird so jedem Bereich die gleiche Bedeutung beigemessen sowie die Ganzheitlichkeit der Nachhaltigkeit unterstrichen. Durch die große Zustimmung kann die Dreidimensionalität der Nachhaltigkeit bereits als Leitbild angesehen werden (vgl. ebd.: 100). Wie sich Nachhaltigkeit im jeweiligen Bereich definiert, soll hier kurz erläutert werden.

Die ökologische Nachhaltigkeit sieht einen verantwortungsvollen Umgang sowohl mit regenerativen als auch nichtregenerativen Ressourcen

vor. Sie basiert auf Ober- beziehungsweise Belastbarkeitsgrenzen in Bezug auf die Natur. Das bedeutet, die Nutzung von regenerativen Ressourcen muss auf deren Nachwachsen, die Nutzung von nichtregenerativen Ressourcen auf die Entwicklung von Substituten und die Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen auf das Absorptionsvermögen natürlicher Systeme abgestimmt sein. Ökonomische Nachhaltigkeit drückt sich einerseits dadurch aus, dass die Entwicklung der Wirtschaft nicht zu ungleichen Verwirklichungschancen führt. Andererseits sollen zumindest die Grundbedürfnisse der Menschen wie Wohnen, Bildung oder Ernährung durch den erwirtschafteten Ertrag befriedigt werden. Zudem darf die Sicherstellung von Verwirklichungschancen nicht durch die Verschuldung zukünftiger Generationen finanziert werden. Die soziale Nachhaltigkeit beruht auf Verteilungsgerechtigkeit und Chancengleichheit, für die der Staat, aber auch die Gesellschaft zu sorgen haben. Jeder Mensch soll die gleichen Verwirklichungschancen haben, egal, ob in Bezug auf Sicherheit, Bildung oder Gesundheit. (vgl. SCHUSTER 2013: 14f.; NUHN und HESSE 2016: 321)

In Bezug auf eine nachhaltige Mobilität sind die drei Dimensionen wie folgt zu verstehen. Eine nachhaltige Mobilität muss sozial gerecht sein. Das bedeutet, dass alle Menschen, fernab jeglicher Differenzierung, die Möglichkeit haben müssen, am Verkehrssystem gleichberechtigt teilnehmen und alle Verkehrsmittel gleichermaßen nutzen zu können. Zusätzlich geht es auch um die Partizipation der Bevölkerung bei Entscheidungsprozessen, die den Verkehrsbereich betreffen. Im Sinne einer umweltverträglichen nachhaltigen Mobilität geht es darum, das enorme Verkehrswachstum einzudämmen. Um Umweltauswirkungen zu verringern und künf-

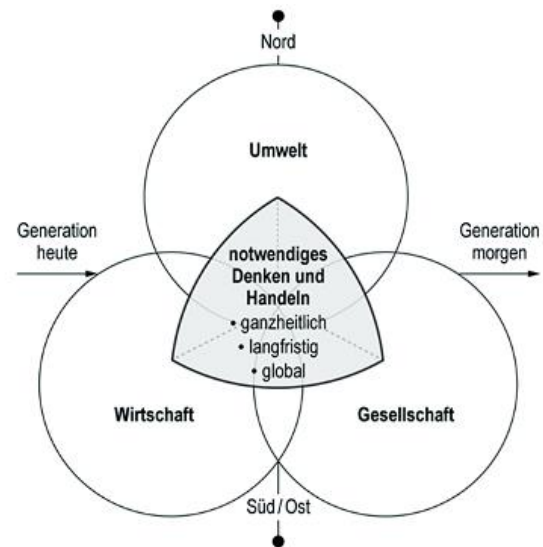


Abb. 3: Dreidimensionalität der Nachhaltigkeit. (Quelle: PUFÉ 2017³: 100).

tig zu vermeiden, ist es zudem notwendig, den Verkehr auf den Umweltverbund (ÖV und aktive Mobilität) zu verlagern. Kommt es zur ökonomischen Nachhaltigkeit, gilt es, sich mit der Effizienz und der Angemessenheit des Verkehrssystems zu befassen – auch im Sinne einer ökonomischen Integration und des freien Handels. Des Weiteren geht es auch um die Frage der Finanzierbarkeit sowie der Kostenwahrheit. In Zukunft bedarf es effizienten Lösungen, die dauerhaft finanzierbar sind und keine versteckten Kosten aufweisen. (vgl. GATHER et al. 2008: 273ff.)

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) sieht die Nachhaltigkeitsdimensionen in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität ähnlich und definiert nachhaltige Mobilitätsentwicklung als „[...] die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft mit möglichst geringer Beeinträchtigung der Umwelt und der Menschen sowie mit einer nachhaltigen Nutzung von Ressourcen“ (ÖROK 2011: 75). Um dies zu erreichen, muss der MIV auf den Umweltverbund verlagert werden. Zudem muss die Fahrleistung von Kfz reduziert werden und der restliche Kfz-Verkehr umweltverträglich und ressourcenschonend sein. Um dies wiederum zu erreichen, bedarf es jedoch auch der dafür notwendigen Siedlungsstrukturen, welche wieder zu einer Mischung der Funktionsbereiche Arbeit, Wohnen, Bildung und Freizeit führen. Will man den Umweltverbund attraktivieren, werden intermodale Schnittstellen wie Carsharing, Park & Ride oder Bike & Ride benötigt. Ziel muss es sein, energie- und klimasensible integrierte Verkehrs- und Mobilitätssysteme zu schaffen. (vgl. ebd.: 75f.)

Zusammenfassend bedarf es sozialer Gerechtigkeit, ökonomischer Effizienz und Umweltverträglichkeit, um eine nachhaltige Mobilität zu erreichen.

2.2.3 Österreichischer Gesamtverkehrsplan und MoMaK 2035

Die Herausforderung besteht letztlich darin, den Nachhaltigkeitsdimensionen und Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität gerecht zu werden und deren Ziele zu erreichen. Auf Bundesebene ist die nachhaltige Mobilität im Gesamtverkehrsplan verankert. Verfolgt wird mit diesem Plan, das Verkehrssystem sozialer, sicherer, umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten. Um dies zu erreichen, werden Maßnahmen in acht unterschiedlichen Dimensionen umgesetzt (vgl. BMVIT 2012: 4ff.). Zudem wurden zehn Leitlinien für die Verkehrspolitik formuliert, um Mobilität zu garantieren und gleichzeitig die negativen Auswirkungen zu reduzieren. Eine relevante Leitlinie ist jene für leistbare Mobilität. Als Schlüsselement für eine leistbare Mobilität wird der ÖV gesehen. Die österreichische Verkehrspolitik setzt dabei auf den

Ausbau des ÖV und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Zudem will man gewährleisten, dass der ÖV nicht teurer wird, zumindest nicht über die Maße der Inflation hinaus (vgl. ebd.: 12). Sozial nachhaltige Mobilität wird über Leistbarkeit, Erreichbarkeit, Qualität und Barrierefreiheit erreicht. Damit soll eine uneingeschränkte Mobilität – auch für einkommensschwache Haushalte – garantiert werden. Dafür sollen auch die Preise für den ÖV so gestaltet sein, dass die Grundmobilität der Bevölkerung sichergestellt ist. Um die Erreichbarkeit zu garantieren, muss die Raumplanung miteingebunden werden. Haltestellen sollen über kurze Wege erreichbar sein, damit die Verkehrsanbindung gesichert ist. Auch eine erhöhte Frequenz trägt zur Attraktivität des ÖV bei. Daher ist im Gesamtverkehrsplan die Entwicklung von Bedienstandards und -kriterien sowie eines Taktfahrplans vorgesehen. Auch bedarfsorientierte Lösungen für dünn besiedelte Gebiete sind angedacht, sowie ein Qualitätsmanagement, das Verkehrsdienstleister nach objektiven und subjektiven Kriterien evaluiert. Ein wichtiger Anspruch des Gesamtverkehrsplans ist es, die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen. Allen voran sollen Gender- und Altersgerechtigkeit sichergestellt sowie die Barrierefreiheit von Gebäuden als auch Fahrzeugen vorangetrieben werden (vgl. ebd.: 42f.). Ein relevantes Leitprinzip ist zudem jenes für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Um den Verkehr nachhaltig zu gestalten, müssen die Maßnahmen – entsprechend der Dreidimensionalität der Nachhaltigkeit – ökologisch, ökonomisch und sozial ausgewogen sein (vgl. ebd.: 12). Für eine nachhaltige ökologische Mobilität orientiert man sich an den Europa 2020 Klimaschutzzielen. Man will die Treibhausgasemissionen sowie die Luftschadstoffe reduzieren, indem Güter- und Personenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden. Zudem soll der Verkehrslärm verringert werden, indem für zukünftige Autobahnen und Schnellstraßen neue Dezibelrichtwerte gemäß der Weltgesundheitsorganisation festgelegt werden (vgl. ebd.: 45ff.). Im Sinne eines effizienten, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Verkehrssystems setzt der Gesamtverkehrsplan auch auf Elektromobilität (vgl. ebd.: 62). Letztlich sieht man Mobilität und Verkehr auch als wirtschaftlich bedeutenden Faktor. Zum einen, weil der Verkehrssektor einer der größten Arbeitgeber ist. Zum anderen, weil auch die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit von Personen- und Gütermobilität abhängt. Sachgüterproduktion, Handel und Tourismus sind nur einige der Sektoren, die auf ein effizientes Verkehrssystem angewiesen sind. Effizienzsteigerungen in den Bereichen Organisation, Technik und Finanzen sind hier notwendig. Effizient meint dabei einen geringen Ressourceneinsatz, aber auch optimierte Wege. Vom wirtschaftlichen Standpunkt gesehen, fallen auch hohe externe Kosten,

vor allem im Bereich Umwelt und Energie, an. Durch eine nachhaltige ökologische Mobilität könnten diese verringert werden (vgl. ebd.: 35f.).

Basierend auf dem Gesamtverkehrsplan sowie weiteren Strategien, Leitbildern und Konventionen hat das Land Kärnten seinen Mobilitäts Masterplan (MoMaK) erstellt. Mit diesem Masterplan will man zum einen den zukünftigen Generationen auf lange Sicht ein intaktes ökologisches, soziales und ökonomisches Gefüge garantieren und zum anderen, trotz sinkender Bevölkerungszahlen, kurz- und mittelfristige Maßnahmen umsetzen. Die Zukunft des Landes soll so nicht nur in Sachen Mobilität gesichert werden. Als Ziele sind die Erhöhung des Anteils des ÖV auf 20 %, des Fußgänger- und Radverkehrs auf 40 % sowie die Senkung des MIV von über 77 % auf 40 % definiert. Bis 2035 soll der Anteil des ÖV und der aktiven Mobilität verdoppelt werden. Zusätzlich will man die Erreichbarkeit des Bundeslandes verbessern und Umweltbelastungen reduzieren. Verkehr und Mobilität sind stark mit den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Klima, Energie, technische Entwicklung, Politik und Gesellschaft verknüpft. Daher gilt es diese auch zu beachten (vgl. Amt der Kärntner Landesregierung 2016: 10f.). Die Sicherstellung der Mobilität ist in Kärnten aufgrund einiger Faktoren deutlich erschwert. Zunächst sind durch die angespannte finanzielle Situation Einsparungen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich zu erwarten. Kärnten hat zudem mit einem Bevölkerungsrückgang zu kämpfen. In den letzten zehn Jahren war es das einzige Bundesland mit einer negativen Bevölkerungsentwicklung. Hinzu kommt die Abwanderung aus den peripheren Regionen in die Zentren und die älter werdende Bevölkerung, was sich auch negativ auf die Mobilitätsangebote auswirkt. Allein durch die rückläufige Zahl an Schülerinnen und Schülern und somit an Freifahrten entgeht dem Land jährlich eine halbe Million Euro. Grundsätzlich müssen effizientere Systeme geschaffen werden, zum Beispiel in Form von Mobilitätsknoten sowie bedarfsorientierten Zubringerverkehren. Gefragt ist zudem auch das Engagement der Bevölkerung, um die Mobilität vor allem in den Gemeinden etwa durch Nachbarschaftshilfe aufrechtzuerhalten (vgl. ebd.: 15).

Im Rahmen des Masterplans wurden sieben Leitprinzipien inklusive Zielen, Indikatoren und Maßnahmen formuliert. Das erste Leitprinzip ist die Umweltfreundlichkeit. Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes zu verdoppeln sowie Luftschadstoffe, Lärm und CO₂ zu reduzieren. Mit dem Prinzip der Vernetzung soll die Multimodalität durch vermehrte intermodale Wegketten gestärkt werden. Das Prinzip der Sicherheit zielt auf die Senkung der Unfälle mit Personenschaden sowie der Verunglückten ab. Das vierte Prinzip ist jenes der Ressourcenschonung und Effizienz. Hier geht es darum, erneuerbare Energien effizienter zu nutzen und den

Verkehr ressourcenschonend abzuwickeln. Dazu soll der Energieverbrauch im Personenverkehr um die Hälfte reduziert sowie der Güterverkehr auf der Schiene erhöht werden. Das fünfte Prinzip ist der Erreichbarkeit gewidmet. Die Grundversorgung im ÖV soll durch eine bessere Erreichbarkeit von Haltestellen sowie regionalen Zentren und Bezirkshauptstädten in angemessener räumlicher und zeitlicher Entfernung sichergestellt werden. Fairness und Gesundheit bilden das sechste Leitprinzip. Gesunde und leistbare Mobilität stehen hier im Vordergrund sowie eine gender-, behinderten- und alltagsgerechte Planung. Das siebte und letzte Prinzip ist die Kooperation. Zukünftig gilt es, dass Verkehrsprojekte gemeinsam von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft geplant und umgesetzt werden. (vgl. ebd.: 21ff.)

Im Maßnahmenkatalog wird auch auf Carsharing und Elektromobilität gesetzt. Grundsätzlich sollen E-Carsharing-Projekte wie jenes in Hermagor unterstützt und als Ergänzung zum ÖV eingeführt werden. Zudem soll die (Lade-)Infrastruktur für Elektromobilität und auch die private Anschaffung von E-Fahrzeugen gefördert werden. Des Weiteren werden die Fuhrparks des Landes Kärnten auf Elektromobilität umgestellt und der ÖV weiter elektrifiziert. (vgl. ebd.: 42)

Abschließend lässt sich hier feststellen, dass der Mobilitäts Masterplan Kärnten – zumindest in seiner Formulierung – einer nachhaltigen Mobilität gerecht wird.

Was es nun mit Carsharing auf sich hat und welche Bedeutung dabei der Elektromobilität zukommt, wird in den folgenden Kapiteln erläutert.

3 Sharing Economy

Der Begriff „Sharing Economy“ oder die „Ökonomie des Teilens“ meint den gemeinschaftlichen Konsum von Gütern und Dienstleistungen unterschiedlicher Art. Dabei ist diese Form der Nutzung keineswegs eine neue Erfindung, jedoch erfreut sie sich in den letzten Jahren zunehmenden Zuspruchs. Geteilt werden dabei unterschiedlichste Dinge, wobei die Bereitstellung von Wohnraum und die gemeinschaftliche Nutzung von Autos wahrscheinlich die bekanntesten sind. Möglich ist dies vor allem durch die Entwicklung des Internets, wodurch die Nutzung der Angebote für eine breite Masse möglich wurde, aber auch durch die Entwicklung von Mietkonzepten und Plattformen für die Vermittlung von Produkten. Hinter der Ökonomie des Teilens steht der Gedanke „Nutzen statt Besitzen“. Konsumentinnen und Konsumenten erwerben also kein Eigentum, sondern lediglich ein Nutzungsrecht auf Zeit, für das im Regelfall

ein gewisses Entgelt zu entrichten ist. Ziel ist es, die Nutzungsdauer von Produkten zu verlängern sowie eine intensivere Nutzung der Güter zu erreichen. Dadurch können prinzipiell positive ökologische Effekte erzielt werden. Dies ist vor allem bei Produkten der Fall, die grundsätzlich eine geringe Nutzungshäufigkeit und hohe Anschaffungskosten aufweisen. Ein Beispiel dafür sind Autos. Diese haben hohe Anschaffungs- und Erhaltungskosten und sind in der Regel schlecht ausgelastet (vgl. WITZKE 2016: 7f.; SCHUMICH 2016: 13). Im Durchschnitt ist ein Auto 95 % der Zeit abgestellt, was rund 23 Stunden am Tag entspricht (vgl. RANDELHOFF 2016). Wird ein Auto jedoch gemeinschaftlich genutzt, kann die Nutzung intensiviert werden und für die Nutzerinnen und Nutzer entfallen diverse Kosten. Bei dieser Form des Teilens spricht man vom Mobilitätskonzept des Carsharings. Dieses wird als Zukunftshoffnung für eine Mobilität gesehen, die sowohl klimaverträglich als auch sozial gerecht ist (vgl. VCÖ 2018a: 11).

In der Sharing Economy kommen nicht nur unterschiedliche Produkte zum Einsatz, sondern auch unterschiedliche Akteure. Demnach können drei Ausprägungen der Sharing Economy unterschieden werden: Business-to-Customer (B2C), Business-to-Business (B2B) und Peer-to-Peer (P2P). Bei allen drei Ausprägungen fungiert eine Plattform als Vermittler zwischen Anbietern und Nutzern. Bei der Business-to-Customer Variante stellt ein Unternehmen eine Dienstleistung bereit, beispielsweise Carsharing, die von einer Privatperson in Anspruch genommen wird. Handelt es sich um Business-to-Business, teilen sich zum Beispiel zwei Unternehmen ein gemeinsames Büro. Bei Peer-to-Peer hingegen werden Gegenstände zwischen Privatpersonen verliehen, vermietet, getauscht, verschenkt oder auch weiterverkauft. Auch diese Formen der Sharing Economy sind nicht wirklich neu. Neu ist aber die Technik im Hintergrund, die die Organisation über diverse Plattformen ermöglicht und enorm erleichtert. (vgl. SCHUMICH 2016: 20ff.)

3.1 Carsharing

Der deutsche Bundesverband CarSharing (BCS) definiert Carsharing als „[...] die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen“ (BCS 2007). Auch das Teilen von Kraftfahrzeugen ist nichts Neues. Die Meinungen, wo die ersten Formen des Carsharings zu beobachten waren, gehen auseinander. KELLER (2000: 13) setzt sie in den 1920er Jahren in Paris an, WITZKE (2016: 9) hingegen im Jahr 1948 in Zürich. Genau datiert ist jedenfalls der Beginn der gemeinschaftlichen Autonutzung in Deutschland. Im Jahr 1988 startet Markus Petersen in Berlin das erste Carsharing-Projekt namens stadt-Auto. Gegründet wurde das Projekt im Rahmen der

Dissertation, die Petersen damals an der Technischen Universität Berlin verfasste. Zwei Jahre später wurde mit der STATTAUTO GmbH die erste Carsharing-Organisation ins Leben gerufen. Im selben Jahr wurden noch zwei weitere Carsharing-Initiativen in Aachen und Bremen gestartet. Carsharing erfreute sich immer größerer Beliebtheit und durch die technischen Neuerungen wie beispielsweise den Bordcomputer wurde es auch immer einfacher, am Carsharing teilzunehmen. Heute zählt man in Deutschland 181 verschiedene Anbieter und rund 2,5 Millionen Nutzerinnen und Nutzer, denen Carsharing an rund 740 Orten zur Verfügung steht. (vgl. BCS o.J.b)

In Österreich beginnt die Geschichte des Autoteilens in den 1990er Jahren. Im Jänner 1992 fand in Graz die Tagung „AutoTeilen – Modelle intelligenter Autonutzung“ statt. Im Rahmen dieser Tagung wurde das Mobilitätskonzept des Carsharings durch Vertreter aus der Schweiz und Deutschland vorgestellt. Daraufhin wurden im selben Jahr die zwei Carsharing-Vereine Autoteilen Österreich (ATÖ) in Graz und AutoNative in Wien gegründet. Vor allem fehlendes Kapital und die nicht vorhandene politische Unterstützung erschwerten den Start der beiden Initiativen. Die AutoNative konnte im ersten Jahr 60 Mitglieder gewinnen und stellte ihnen vier Fahrzeuge an drei Standorten zur Verfügung. ATÖ beschränkte sich nicht nur auf seine Gründungsstadt, sondern war in ganz Österreich tätig, vor allem im Westen des Landes. Bald darauf fungierte ATÖ als Dachverein für lokale Vereine in Vorarlberg, Tirol und Salzburg. Schließlich wurde im Mai 1994 auch die AutoNative in den Dachverein eingegliedert. Ab diesem Zeitpunkt wurden die Mitglieder des gesamten Landes zentral in Graz verwaltet. Im Mai 1996 konnte der Verein 507 Mitglieder aufweisen, denen 39 Fahrzeuge an 33 Standorten zur Verfügung standen. 1997 wurde von der Denzel AG eine weitere Carsharing-Organisation, Easy-Drive, gegründet, welche 1998 den gesamten Kundenstock von ATÖ übernahm (vgl. AMOR 1996: 36ff.). Die Organisation von Denzel blieb bis 2011 der einzige Anbieter in Österreich. Anfang 2009 zählte man 11.000 Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer, sowie 169 Fahrzeuge in 20 Städten Österreichs. Das größte Angebot fand man naturgemäß in Wien vor (vgl. BCS 2010: 19). Der Anbieter wurde schließlich im August 2012 durch den internationalen Carsharing-Anbieter Zipcar übernommen. Zipcar zog sich jedoch 2017 aus Österreich zurück. Seither gibt es jedoch zahlreiche Anbieter in Österreich. Wie hinter Easy-Drive, stehen auch hinter den meisten anderen Carsharing-Anbietern große Unternehmen der Automobil- und Autovermietungsbranche, wie beispielsweise BMW und Sixt hinter DriveNow oder Daimler und Euro-

p-car hinter car2go (vgl. SCHUMICH 2016: 57). Mittlerweile sind diese beiden Autovermietungsunternehmen bei DriveNow und car2go ausgestiegen und die beiden Anbieter haben sich zum Carsharing-Unternehmen Share Now zusammengeschlossen. Share Now ist somit der weltweit größte Anbieter für Free-Floating-Carsharing. In 30 Städten können nun vier Millionen Kundinnen und Kunden 20.000 Fahrzeuge nutzen (vgl. car2go Deutschland 2019).

3.1.1 Formen von Carsharing

Carsharing ist jedoch nicht gleich Carsharing, denn auch beim Autoteilen gibt es unterschiedliche Varianten. Beim Angebot von Carsharing-Organisationen kann grundsätzlich zwischen stationsbasierten und stationsunabhängigen (auch Free-Floating genannt) Systemen unterschieden werden. Beim stationsbasierten Carsharing befinden sich die Autos immer an einem fixen Parkplatz. Das bedeutet, dass die Nutzerinnen und Nutzer das Fahrzeug dort abholen, aber nach der Benützung auch wieder an einen bestimmten Standort zurückbringen müssen. Ein Pkw kann bereits einige Wochen im Voraus reserviert werden, wodurch den Kundinnen und Kunden die verlässliche Verfügbarkeit garantiert werden kann. Die Kosten für die Benützung setzen sich hier aus der Dauer der Nutzung oder den gefahrenen Kilometern zusammen. Zusätzlich ist bei stationsbasierten Angeboten häufig eine monatliche oder jährliche Grundgebühr zu entrichten. Kundinnen und Kunden können zumeist auch aus unterschiedlichen Tarifen und Pauschalen wählen. Stationsbasierte Anbieter in Österreich wären zum Beispiel Stadt-auto und MO.Point in Wien, aber auch die meisten ländlichen Initiativen, wie FReD im Untersuchungsgebiet Hermagor. Bei der Variante des Free-Floatings hingegen sind die Autos standortunabhängig, es gibt hier keine fixe Carsharing-Station. Sie können von den Nutzerinnen und Nutzern nach Belieben an einem Ort abgestellt werden, der sich im Geschäftsgebiet befindet. Die nächste Person kann das Auto ganz einfach via Smartphone orten und auch buchen. Free-Floating-Systeme sind nur in großen Städten möglich, sie haben aber den Vorteil, dass auch Fahrten in nur eine Richtung möglich sind. Nachteilig ist, dass die Fahrzeuge hier nicht im Voraus reserviert werden können, daher kann auch die Verfügbarkeit eines Autos nicht garantiert werden. Free-Floating eignet sich somit besser für spontanere Fahrten. Anders als beim stationsbasierten Carsharing ist hier keine Grundgebühr zu verrichten, sondern lediglich eine einmalige Registrierungsgebühr. Abgerechnet wird ebenfalls nach der Nutzungsdauer, bei weiteren Strecken fällt oftmals eine zusätzliche Gebühr pro Kilometer an. Die bekanntesten Free-Floating-Anbieter sind car2go und DriveNow, nunmehr Share Now, welche international tätig sind. Eine weitere Form des Carsharings außerhalb von Carsharing-Organisationen ist das

Peer-to-Peer Carsharing. Hierbei handelt es sich um privates Autoteilen, was bedeutet, dass eine Privatperson ihr Auto mit anderen teilt. Dies kann einerseits professionell über Internetplattformen organisiert sein oder aber auch nur unter Nachbarn geschehen. Diese Variante ähnelt jedoch mehr einer Autovermietung, da jedes Mal ein neuer Mietvertrag abgeschlossen werden muss. Ein weiterer Nachteil ist auch die Verfügbarkeit, die nicht unmittelbar gegeben ist, denn selbst wenn ein Auto zur Verfügung steht, kann der Besitzer oder die Besitzerin die Nutzung des Fahrzeuges verweigern. Die Gebühr für die Benützung des Fahrzeuges wird hier vom Eigentümer beziehungsweise der Eigentümerin selbst festgelegt. In dieser Gebühr ist zu- meist eine fixe Kilometeranzahl inkludiert. Diese Variante des Carsharings ist noch nicht sehr weit verbreitet und auch noch wenig bekannt, jedoch gibt es Bestrebungen, diese Form weiterzuentwickeln. Anbieter in Österreich sind hier zum Beispiel carsharing24/7 oder Drivy. (vgl. BCS o.J.a; WITZKE 2016: 10f.)

3.1.2 Zielgruppe

Für wen ist Carsharing überhaupt geeignet? Der BCS definiert dafür drei Grundregeln:

- Carsharing rentiert sich für Personen, die keinen täglichen Bedarf an einem Auto haben.
- Im Vergleich zu einem Privatauto ist Carsharing sinnvoller, wenn man jährlich nicht mehr als 10.000 Kilometer zurücklegt. Dies entspricht rund 27 Kilometern pro Tag. Ist dies der Fall, steigt man mit Carsharing günstiger aus.
- Letztlich macht Carsharing Sinn, wenn man grundsätzlich dazu bereit ist, auch den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. (vgl. BCS o.J.c)

Innerhalb dieser Zielgruppe eignet sich Carsharing für manche Personen besser, für manche weniger gut. Gut geeignet ist Carsharing für Personen, die nur gelegentlich ein Auto benötigen oder bewusst öfter auf das Auto verzichten wollen. Außerdem eignet es sich auch für unterschiedliche Transportbedürfnisse, da je nach Anlass ein passendes Auto gewählt werden kann. Carsharing eignet sich aber nicht nur für Privatpersonen, sondern beispielsweise auch für Gemeinden. Diese können ihren Einwohnerinnen und Einwohnern durch Carsharing-Angebote eine Alternative zum Privatfahrzeug bieten. Des Weiteren können auch Unternehmen und Institutionen davon profitieren und so ihren Fuhrpark verbessern. Wenig sinnvoll ist Carsharing für Berufspendlerinnen und -pendler oder andere Personen, die tagtäglich auf ein Fahrzeug angewiesen sind. Auch ist es schwieriger, jene Personen von Carsharing zu überzeugen, für

welche ihr Auto ein Prestigeobjekt darstellt. Diese Personengruppe wird weder auf ihr eigenes Auto verzichten, noch wird sie es mit anderen Menschen teilen. (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 250)

Laut einer Studie aus dem Jahr 2010 ist der durchschnittliche Carsharing-Nutzer männlich und zwischen 26 und 49 Jahre alt. Zusätzlich weisen die meisten eine überdurchschnittliche formale Bildung auf. Sie besitzen weniger Privatautos und sind öfter Besitzer einer Zeitkarte des ÖV als der Durchschnitt der Bevölkerung. (vgl. BCS 2010: 2f.)

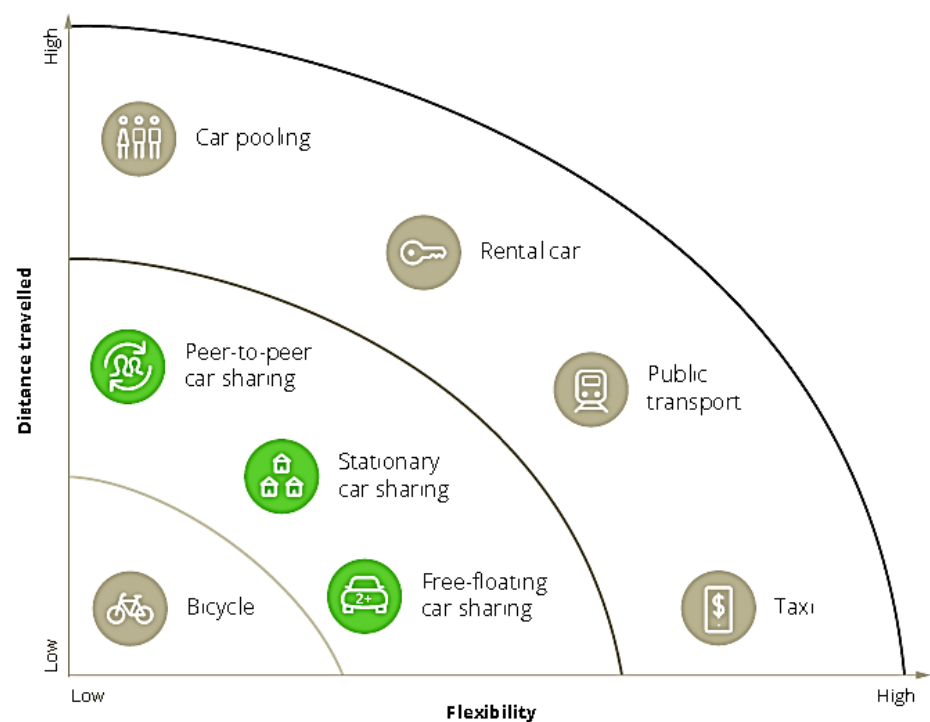
3.1.3 Funktionsweise

Wo man früher noch eine telefonische Reservierung über eine Buchungszentrale vornehmen musste (vgl. AMOR 1996: 30), funktioniert heute von der Registrierung über die Buchung bis hin zur Bezahlung alles ganz einfach über das Internet. Egal, ob man nun einen stationsbasierten oder stationsunabhängigen Carsharing-Anbieter nutzt, die Funktionsweise ist im Grunde genommen bei allen ähnlich. Bevor man die Fahrzeuge einer Carsharing-Organisation nutzen kann, muss man sich einmalig beim gewählten Anbieter registrieren. Grundsätzlich ist auch eine einmalige Registrierungsgebühr zu bezahlen. Nachdem man registriert ist, kann das gewünschte Auto beispielsweise über die App des Anbieters reserviert werden. Wieweit im Voraus man eine Reservierung tätigen kann, hängt dabei von der Variante und dem Anbieter des Carsharings ab. Bei stationsbasierten Systemen können Nutzerinnen und Nutzer bereits Wochen zuvor ein Fahrzeug reservieren. Bei Free-Floating-Systemen erfolgt die Reservierung relativ kurzfristig, bei car2go beispielsweise kann ein Wagen nur zwanzig Minuten im Voraus reserviert werden. Schließlich holt man das gebuchte Auto am jeweiligen Standort ab. Bei standortunabhängigen Anbietern können die Fahrzeuge per App lokalisiert werden. Die Übergabe des Schlüssels kann hierbei auf unterschiedliche Weise erfolgen. Entweder man bekommt ihn direkt vom Anbieter ausgehändigt oder er wird in einem Tresor am Carsharing-Standort hinterlegt, was bei standortbasierten Systemen häufig der Fall ist. Immer häufiger werden auch Zugangskarten, die die NutzerInnen bei der Registrierung bekommen. Bei Free-Floating-Systemen können Nutzerinnen und Nutzer die Fahrzeuge entweder mit einer Chipkarte oder über die Smartphone-App öffnen und finden den Schlüssel direkt im Auto vor. Nach der Fahrt bringt man das Auto wieder an den Standort zurück oder man parkt es auf einem Parkplatz innerhalb des Geschäftsgebietes – je nach Carsharing-Variante. Letztlich erfolgt noch die Bezahlung für die Benützung des Autos. Abgerechnet wird auf Basis der gefahrenen Minuten oder Kilometer. Dabei gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Heutzutage werden

die Daten zumeist direkt vom Bordcomputer des Wagens an den Anbieter übermittelt. Sie können aber auch durch ein analoges Fahrtenbuch ermittelt werden. In den meisten Fällen erfolgt die Abrechnung monatlich oder vierteljährlich. (vgl. PERSCHL 2014: 29f.)

3.1.4 Die Einordnung des Carsharings im Verkehrsspektrum

Carsharing wird grundsätzlich zur Form des Paratransits gezählt. Paratransit bedeutet so viel wie Nebenverkehr. Dabei handelt es sich um räumlich und zeitlich flexible, hybride Formen des Verkehrs, die zwischen privatem und öffentlichem Verkehr eingeordnet werden können. Verkehrsformen des Paratransits sind unter anderem Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis, Car-Pooling (Fahrgemeinschaften), aber eben auch Carsharing. Prinzipiell waren diese Formen für den ländlichen Raum konzipiert, um der schwachen Nachfrage nach öffentlichem Verkehr entgegenzukommen (vgl. KELLER 2000: 46; NUHN und HESSE 2006: 217ff.). Wie lässt sich Carsharing aber von anderen Formen des Paratransits abgrenzen? Generell können die unterschiedlichen Formen des Personenverkehrs nach räumlicher und zeitlicher Gebundenheit sowie nach dem Grad der Selbstbestimmung unterschieden werden. Carsharing weist dabei folgende Aspekte auf: Räumlich handelt es sich um einen Flächenbetrieb, zeitlich ist man teilgebunden bis ungebunden und beim Grad der Selbstbestimmung handelt es sich um eine mitbestimmte Nutzung unter Selbstfahrerinnen und -fahrern. Die zeitliche und räumliche Nutzung wird hier von den Nutzerinnen und Nutzern mitbestimmt. Neben dem Carsharing weist auch die Autovermietung dieselben Parameter auf. Jedoch können diese zwei Formen klar voneinander abgegrenzt werden. Carsharing kann „[...] als eine flexibilisierte Form der Autovermietung hinsichtlich der Nutzungszeiten, der Zugangsmöglichkeiten zu den Fahrzeugen, der Preisgestaltung und der Mietverhältnisse“



Source: Monitor Deloitte analysis and expert interviews

Abb. 4: Carsharing im Mobilitätsspektrum. (Quelle: Deloitte 2017: 2).

(KELLER 2000: 48) gesehen werden, vor allem, wenn es um Free-Floating-Modelle geht. Bei einer Mietwagenfirma bedarf es zwar keiner Mitgliedschaft, es muss aber bei jedem Mietvorgang ein neuer Vertrag abgeschlossen werden. Bei den meisten Firmen kann ein Auto für einen bestimmten Tagestarif gemietet werden. Bei kürzeren Strecken erweist sich Carsharing daher als günstiger, da nach gefahrenen Minuten oder Kilometern abgerechnet wird. Die Nutzungsdauer ist für Mietautos also klar festgelegt im Vergleich zur flexiblen Nutzung von Carsharing. Die Standorte von Mietwagenfirmen sind zentral angeordnet, weshalb es vergleichsweise auch weniger Standorte gibt. Zudem müssen Nutzerinnen und Nutzer das Fahrzeug aufgetankt wieder zurückgeben. (vgl. KELLER 2000: 46ff.; AMOR 1996: 65; BMVI 2016²: 14)

3.1.5 Carsharing in Österreich und Deutschland im Vergleich

Statistiken zur Nutzung von Carsharing in Gesamtösterreich sind nicht vorhanden. Es kann hier lediglich auf Berechnungen des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) zurückgegriffen werden, um die Nutzung abzuschätzen. Hier geht man von mehr als 100.000 Haushalten aus, die Carsharing-Angebote nutzen (VCÖ 2018c). Zahlenmaterial findet sich hauptsächlich für die Bundeshauptstadt Wien. Hier können Pressemitteilungen der einzelnen Anbieter sowie eine Evaluierung der Magistratsabteilung (MA) 18 der Stadt herangezogen werden, um an konkrete Zahlen zu gelangen. Im Jahr 2018 erreichte car2go die Marke von 150.000 Kundinnen und Kunden in Wien. Innerhalb eines Jahres verzeichnete das Unternehmen somit ein Plus von 17 %. Als Reaktion auf dieses Wachstum baute das Unternehmen seine Fahrzeugflotte weiter aus. Mittlerweile sind in Wien 800 Fahrzeuge für car2go im Einsatz (vgl. car2go 2018a). Für die weiteren Carsharing-Anbieter in Wien liegen keine aktuellen Zahlen vor. Eine Evaluierung des Carsharings in Wien beziffert die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von DriveNow im Frühjahr 2015 mit 33.000 (vgl. MA 18 2016: 6). Aber auch diese Zahl dürfte mittlerweile weiter gestiegen sein. Über die Gesamtanzahl der Nutzerinnen und Nutzer in Österreich lässt sich somit keine Aussage machen. Bedenkt man jedoch neben den großen Anbietern in Wien auch die beträchtliche Anzahl an Carsharings in den ländlicheren Gemeinden, dürfte die Zahl der Kundinnen und Kunden jene von car2go doch deutlich übersteigen.

car2go hat zudem das Nutzungsverhalten der Wienerinnen und Wiener untersucht. Diese Untersuchung hat gezeigt, dass vor allem die Flexibilität von Nutzerinnen und Nutzern geschätzt wird. Am häufigsten werden die Fahrzeuge in den inneren Bezirken der Stadt genutzt und hier vor allem in der Nähe der Sehenswürdigkeiten und der Einkaufsstraßen. In den Außenbezirken

wird vor allem im Bereich von Einkaufszentren und Entertainmentmöglichkeiten auf Carsharing zurückgegriffen. Besonders hoch ist die Nutzung des Angebotes rund um die UNO-City und um die Bahnhöfe am Stadtrand wie etwa Hütteldorf oder Floridsdorf. Dabei geht man davon aus, dass hier vor allem Pendlerinnen und Pendler die Fahrzeuge nutzen. Dass die car2go Fahrzeuge vor allem für den Arbeitsweg sehr gefragt sind, zeigt die hohe Auslastung von Montag bis Donnerstag zur morgendlichen und abendlichen Rush-Hour. Hier sind die Autos zwischen 7:00 und 9:00 Uhr beziehungsweise zwischen 16:00 und 19:00 Uhr besonders gut genutzt. Das Carsharing wird aber auch am Wochenende sehr gut angenommen. (vgl. car2go 2018b)

Laut jener Evaluierung der MA 18, Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung, nutzen in Wien vor allem Männer das Carsharing-Angebot. Stationsgebundenes Carsharing wird vor allem von den 36- bis 49-Jährigen in Anspruch genommen, bei Free-Floating-Systemen sind es überwiegend die 26- bis 35-Jährigen. Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer weisen zudem einen sehr hohen Bildungsgrad auf. Kundinnen und Kunden von stationsgebundenen Systemen verfügen deutlich seltener über ein privates Auto, nämlich nur 20 % im Vergleich zu 60 % unter den Free-Floating-Nutzenden. Vor allem Bewohnerinnen und Bewohner der inneren Bezirke Wiens nutzen das Carsharing-Angebot. Dies ist laut Evaluierung auf den Parkplatzmangel sowie den besseren ÖV zurückzuführen. Sie nutzen Carsharing vor allem dann, wenn die Verbindungen des ÖV zum Zielort ungenügend sind oder wenn Waren transportiert werden. Es erweist sich demnach als gute Ergänzung des ÖV. Aus der Untersuchung geht hervor, dass es vor allem noch Entwicklungspotenzial bei der Zielgruppe der Frauen gibt. Deutlich wird auch, dass Free-Floating eine breitere Bevölkerungsschicht anspricht und daher besser dazu beiträgt, Personen für Carsharing zu gewinnen als stationsgebundene Systeme. Der typische Carsharing-Nutzer in Wien ist folglich männlich, unter 49 Jahre alt, gut gebildet. (vgl. MA 18 2015: 25)

Im August 2018 berichtet der VCÖ, dass österreichweit mehr als 100.000 Haushalte Carsharing-Angebote nutzen. Das Potenzial liegt jedoch noch weit darüber. Aufgrund des derzeitigen Mobilitätsverhaltens und besonders der Autonutzung könnte es bereits über eine Million Carsharing-Kundinnen und -Kunden in Österreich geben. Für dieses Potenzial sieht der VCÖ einige günstige Faktoren. Die Zahl der Personen, die ihr Auto nur einige wenige Male im Jahr nutzen, beläuft sich auf 572.000. Jene der Personen, die nur ein paar Mal im Monat auf ein Auto zurückgreifen, beträgt ungefähr 690.000. Außerdem wird von 889.000 autofreien Haushalten

ausgegangen. Hinzukommen die über 1,3 Millionen Zweit- und Drittautos der österreichischen Bevölkerung (siehe Abbildung 5), mit denen im Durchschnitt lediglich 7.190 Kilometer pro Jahr zurückgelegt werden. Mit diesen Autos wird weniger als eine halbe Stunde am Tag gefahren. All diese Faktoren steigern das Potenzial für Carsharing enorm. (vgl. VCÖ 2018c)

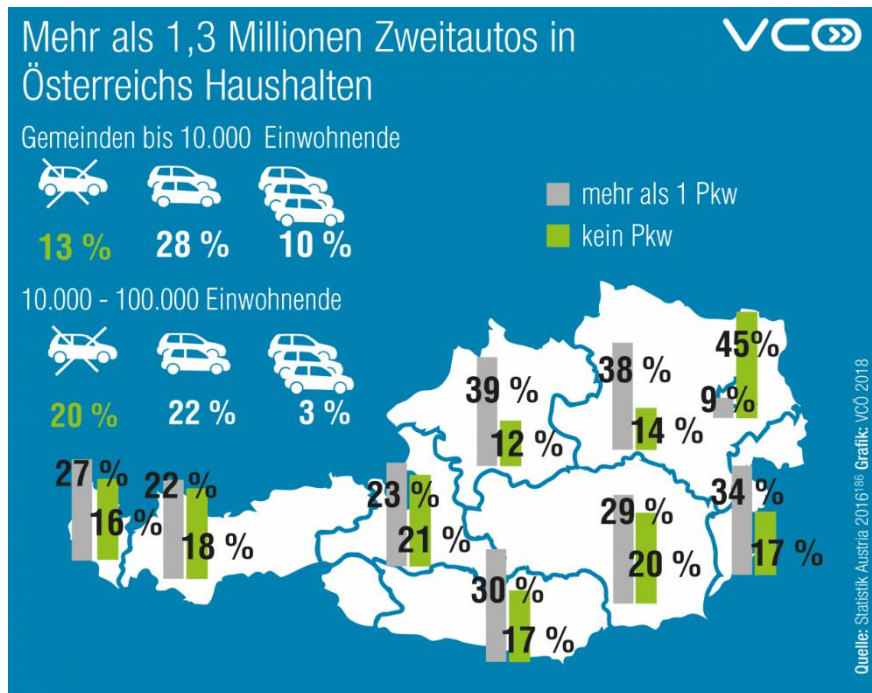


Abb. 5: Zweit- und Drittautos in Österreich. (Quelle: VCÖ 2018a: 15).

Für Deutschland liefert der Bundesverband CarSharing aktuelle und sehr detaillierte Zahlen zu Angebot und Nachfrage. Im Jänner 2019 gab es in Deutschland 2,46 Millionen Kundinnen und Kunden, ein Zuwachs von 16,6 % gegenüber dem Vorjahr. Überdurchschnittlich war die Entwicklung vor allem bei stationsbasierten Systemen, die um 21,5 % zulegen konnten. Diese Entwicklung sieht man beim BCS besonders positiv, da diese Variante des Carsharings den Verkehr besonders entlastet. Demnach verzichten in Deutschland bereits 70 bis 80 % der Nutzerinnen und Nutzer eines stationsbasierten Carsharings auf ein eigenes Auto. Auch gibt es Anfang 2019 deutlich mehr Fahrzeuge als im Jahr zuvor. Mittlerweile stehen den Deutschen 20.200 Fahrzeuge zur Verfügung. Mehr als die Hälfte dieser Fahrzeuge entfällt auf stationsgebundene Anbieter (vgl. BCS 2019). Deutschland ist im europäischen Vergleich der größte Carsharing-Markt. Hinter Deutschland folgen die skandinavischen Staaten, Großbritannien, Italien und Frankreich, wo die P2P-Variante am stärksten ausgeprägt ist. Im Jahr 2014 machte der europäische Carsharing-Markt rund 50 % des weltweiten Marktes aus. Bis 2020 soll die

Zahl der Nutzerinnen und Nutzer in Europa auf über 15 Millionen ansteigen (vgl. Deloitte 2017: 4f).

3.2 Carsharing im ländlichen Raum

Carsharing ist nicht nur in Städten umsetzbar. „[...] gerade für Regionen sind umfassende Sharing-Angebote sehr gut geeignet. Sie sind als klimaverträgliche und kostengünstige Alternative zum Privat-Pkw zu forcieren“ (VCÖ 2019: 1). Flexible, nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote, die an die lokalen Gegebenheiten angepasst sind, sind hier notwendig, um die zumeist recht schwachen Strukturen des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Immer wichtiger werden hier Bedarfsverkehre und Mikro-ÖV-Systeme. Carsharing dient dabei vor allem als Ergänzung. Die Etablierung von Buchungsplattformen und elektronischen Schließsystemen hat dazu beigetragen, dass in den letzten Jahren eine große Zahl an nicht-kommerziellen und kommunalen Carsharing-Angeboten entstanden ist. Davon zeugen auch die zahlreichen Angebote in Österreich. Derzeit gibt es 77 aktive Angebote in 232 österreichischen Gemeinden (vgl. mobyome KG o.J.). Viele dieser Initiativen sind der Beweis dafür, dass Carsharing auch im ländlichen Raum erfolgreich umsetzbar ist. Der Großteil davon wurde als Verein gegründet und viele bedienen sich komplett elektronischer Flotten. Häufig gibt es zudem eine regionale Vernetzung über die Gemeindegrenzen hinaus. (vgl. VCÖ 2018a: 28ff., 2019: 1ff.)

3.2.1 Auswirkungen von Carsharing

Carsharing hat vor allem verkehrstechnische, ökologische und individuelle Effekte. Zunächst wirkt es sich positiv auf den Modal Split aus. Modal Split meint den Anteil der jeweiligen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (vgl. NUHN und HESSE 2006: 18). Durch Carsharing sinkt der Anteil am motorisierten Individualverkehr, dafür steigen die Anteile des ÖV und der aktiven Mobilität (Fahrrad und Gehen). Dieser Effekt wird auch im ländlichen Raum erzielt, wenn auch in einem anderen Ausmaß als in der Stadt (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 251). Carsharing-Kundinnen und -Kunden nutzen im Durchschnitt 40 % seltener das Auto und 19 % öfter die öffentlichen Verkehrsmittel sowie 14 % öfter das Fahrrad. Zudem ist eine weitere Änderung im Mobilitätsverhalten zu verzeichnen. Carsharing wirkt sich auch positiv auf gefahrene Kilometer aus. Eine Studie geht von 300 bis 850 Kilometern aus, die jährlich und pro Haushalt allein in Wien eingespart werden (vgl. VCÖ 2018a: 19). Langzeit-Carsharing-Nutzende greifen zumeist nur noch auf das Auto zurück, wenn es keine passende Alternative gibt. Das eigene Mobilitätsverhalten wird durch Carsharing reflektiert und führt im besten Fall sogar zur Abschaffung

des eigenen Pkw (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 251). Dies führt auch schon zur nächsten positiven Auswirkung von Carsharing, nämlich der Verringerung des Pkw-Bestandes. Je nach Carsharing-Variante können unterschiedlich viele Privatautos ersetzt werden. Stationsbasierte Systeme weisen dabei eine höhere Ersatzquote auf als Free-Floating-Systeme. Laut einer europäischen Studie ersetzt jedes Carsharing-Auto – sowohl stationsbasiert als auch stationsunabhängig – rund fünf bis 15 Privatautos (vgl. VCÖ 2018a: 17). Als ein weiterer verkehrstechnischer Effekt kann auch die Effizienzsteigerung gesehen werden. Durch Carsharing erhöht sich zum einen der durchschnittliche Besetzungsgrad, zum anderen die tägliche Auslastungszeit des Autos. Zusätzlich begünstigt Carsharing alternative Antriebe. Durch die Verringerung des Pkw-Bestandes und der zurückgelegten Kilometer, den veränderten Modal Split, den Einsatz von emissionsärmeren Fahrzeugen oder komplett elektrischen Fahrzeugflotten, trägt Carsharing zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 252; WITZKE 2016: 11). Auch sinken durch Carsharing der allgemeine Flächenbedarf sowie der Bedarf an verfügbarem Parkraum. Letztlich kann auch eine gewisse Menge an Ressourcen eingespart werden, da durch Carsharing auch private Autos länger genutzt werden oder Haushalte komplett auf ein eigenes Fahrzeug verzichten möchten (vgl. WITZKE 2016: 12). Durch Carsharing ergeben sich jedoch auch individuelle Effekte für die Nutzerinnen und Nutzer. Zum einen wird Carsharing den unterschiedlichen individuellen Mobilitätsanforderungen gerecht. Egal, ob ein Kleinwagen für Kurzstrecken oder geräumige Fahrzeuge für Transportzwecke benötigt werden. Je nach Anlass stehen den Kundinnen und Kunden unterschiedliche Fahrzeuge zur Verfügung. Ein weiterer individueller Effekt ist natürlich der finanzielle. Vor allem für Personen, die weniger als 10.000-12.000 Kilometer pro Jahr zurücklegen, ist Carsharing deutlich günstiger als ein Privatauto. Darunter fallen häufig auch Zweit- und Drittautos, welche sehr gut durch Carsharing-Angebote ersetzt werden können. Die Fixkosten, die für einen eigenen Pkw anfallen und rund zwei Drittel der gesamten Kosten ausmachen, werden hier unter den Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzern aufgeteilt. Carsharing leistet des Weiteren einen großen Beitrag zur Verringerung der Mobilitätsarmut. Denn in ländlichen Regionen kann Carsharing beispielsweise die individuelle Mobilität für einkommensschwächere Haushalte, die sich kein eigenes Auto leisten können, verbessern (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 253f.).

3.2.2 Voraussetzungen für Carsharing im ländlichen Raum

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Bevölkerungsdichte scheint eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines Carsharing-Projektes zu sein. Fallen

diese Zahlen zu niedrig aus, stellen sie häufig ein Hemmnis dar. Aus einer niedrigen Bevölkerungsdichte resultiert ein geringes Nachfragepotenzial und somit eine geringe Auslastung. Die optimale Zahl an Einwohnerinnen und Einwohnern für ein erfolgreiches Carsharing in einer Gemeinde variiert in der Literatur sehr stark. Genannt werden 5.000-20.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Klar ist, je größer die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner desto größer ist auch die Zahl der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer. Daher lassen sich Carsharing-Initiativen in größeren Gemeinden einfacher umsetzen. Fakt ist aber auch, dass Carsharing sehr wohl auch in kleinen Gemeinden erfolgreich umgesetzt werden kann. Dies beweisen zahlreiche ländliche Initiativen. Geringere Bevölkerungszahlen können den Vorteil haben, dass unter den Einwohnerinnen und Einwohnern mehr Vertrauen herrscht, da man sich gegenseitig kennt. Dadurch kann die Motivation für Carsharing gesteigert werden. Es hängt letztlich auch von der Form des Carsharings ab, ob Bevölkerungszahl und Bevölkerungsdichte ausschlaggebend für den Erfolg sind. Kommerzielle, Free-Floating-Carsharing-Organisationen sind eher auf eine hohe Bevölkerungsdichte angewiesen, als beispielsweise Vereine, die ein stationsbasiertes Carsharing anbieten (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 254f.; Öko-Institut 2004: 13f.). Ein weiteres Hemmnis kann auch die Siedlungsstruktur darstellen. In sehr zersiedelten Gemeinden ist es schwieriger, ein Carsharing-Angebot aufzubauen, denn hier ergibt sich das Problem der ersten und letzten Meile. Wie kommen Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer zum jeweiligen Carsharing-Standort und wieder nach Hause? Dieses Problem kann durch kombinierte Mobilitätsangebote gelöst werden. Eine Möglichkeit wären beispielsweise Anrufsammeltaxis. Carsharing wird zudem dort erschwert, wo die Versorgungsdichte gering ist, was im ländlichen Raum häufig der Fall ist. Sofern die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad oder zu Fuß nicht gegeben ist, entsteht eine Autoabhängigkeit. Durch diese Abhängigkeit kommt auch das Carsharing für viele nicht mehr infrage, welches sich vor allem für gelegentliche Fahrten eignet (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 255f.). Was die Bedeutung des ÖV für ein erfolgreiches Carsharing betrifft, gehen die Meinungen auseinander. Die häufig schlechtere Qualität des ÖV in ländlichen Gebieten kann ein Hemmnis für Carsharing-Projekte darstellen. Im Bericht des Öko-Institutes (2004: 15) steht dazu: „[...] ÖPNV-Unternehmen und Verkehrsverbünde müssen Car-Sharing als komplementären Mobilitätspartner begreifen, der Neukunden und zusätzliche Einnahmen für sie generiert“. Andere Meinungen gehen davon aus, dass Carsharing umso wichtiger ist, desto schlechter das Angebot des ÖV, da Carsharing somit eine letzte Möglichkeit darstellt, mobil zu sein. Eine gute Qualität des ÖV kann demnach als förderlich gesehen werden, ist

jedoch nicht zwingend notwendig (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 256). Im ländlichen Raum wird Carsharing zusätzlich durch das Fehlen von äußeren Zwängen erschwert. In Städten sind Alternativen zum Privatauto aufgrund des Parkplatzmangels mittlerweile notwendig. Am Land ist dieser Zwang wenig bis gar nicht vorhanden, was sich negativ auf Carsharing auswirken kann (vgl. ebd.: 257).

Es gibt zwar einige Faktoren, welche eine hemmende Wirkung auf Carsharing-Angebote im ländlichen Raum haben können, dennoch wirken sich diese Hemmnisse nicht zwingend auf das Carsharing aus. Denn im Grunde ist die Bevölkerung im ländlichen Raum laut WAPPELHORST et al. (2014: 374) ebenso aufgeschlossen für Carsharing wie die städtische Bevölkerung. Wichtig ist vor allem, herauszufinden, welches Modell am besten für die jeweilige Gemeinde passt. Mit dem passenden Modell rücken auch die äußeren Rahmenbedingungen in den Hintergrund (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 257). Welche Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung eines Carsharing-Konzeptes notwendig sind, wird im Folgenden thematisiert.

3.2.3 Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung eines Carsharing-Konzeptes

Nach PERSCHL und POSCH (2016: 260ff.) sind vor allem die drei Faktoren Organisation, Finanzen und Technik ausschlaggebend für den Erfolg eines lokalen Carsharing-Modells. Zunächst sollten mögliche Kooperationspartner für das Projekt mobilisiert werden. Das können Gemeinden selbst, Verkehrsunternehmen, Tourismusverbände, Autohäuser oder sonstige Vereine und Unternehmen sein. Durch Kooperationen mit diversen Partnern ergeben sich für das Carsharing-Projekt mehrere Vorteile. Sie steigern die Attraktivität des Projekts, das Carsharing kann besser beworben werden, es ergibt sich eine gewisse Grundausslastung der Autos und es können zudem günstigere Tarife angeboten werden (vgl. ebd.; BCS 2018: 26). Die Unterstützung der Gemeinde ist dabei von besonderer Bedeutung. Zum einen können diese als Vorzeigemodelle dienen, indem sie das Carsharing für Dienstfahrten nutzen und so bewerben. Zum anderen ist die Gemeinde auch von Bedeutung, wenn es um die Infrastruktur im öffentlichen Raum geht, wie etwa um die Genehmigung von Carsharing-Parkplätzen (vgl. BCS 2018: 31ff.). Eine weitere organisatorische Frage ist jene, welche Rechtsform für das jeweilige Projekt passend ist. Die meisten lokalen Carsharing-Angebote sind als Vereine organisiert, wodurch Privatpersonen, die sich für das Projekt engagieren, nicht haftbar sind. Der Verein haftet mit seinem Vereinsvermögen (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 261). In Fall von Vereinen ist es wesentlich einfacher, die Bevölkerung von Carsharing zu überzeugen, da hier der Gemeinwohlgedanke im Vordergrund steht und nicht so sehr der Profitgedanke. Es ist leichter zu transportieren,

dass es um den Umweltschutz und die Verkehrswende geht. Sind Carsharing-Anbieter als GmbH oder UG organisiert, ist zumeist mehr Überzeugungsarbeit notwendig, um Interessenten glaubhaft zu machen, dass Gemeinwohl- und Umweltaspekt noch vor dem Unternehmensaspekt stehen (vgl. BCS 2018: 25f.).

Unter den Punkt der Organisation fällt auch das Marketing für das Carsharing-Projekt. Im ländlichen Raum erweist sich dieses als weitaus aufwändiger als in städtischen Regionen. Durch die niedrigere Zahl an Einwohnerinnen und Einwohnern beziehungsweise durch eine geringere Bevölkerungsdichte ist viel Überzeugungsarbeit nötig, um die zumeist skeptischen Personen für das Projekt zu gewinnen. Zu empfehlen sind hier vor allem der persönliche Kontakt mit der Bevölkerung, Informationsveranstaltungen, Mund-zu-Mund-Propaganda sowie eine zielgruppenspezifische Bewerbung. (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 261f.; BCS 2018: 26)

„Projekte benötigen eine seriöse und realistische Kostenplanung, die nicht nur die Anschaffung, sondern auch sämtliche Folgekosten berücksichtigt“ (Ökosoziales Forum o.J.: 18). Die Kosten für ein Carsharing-Projekt beziehen sich vor allem auf die Kosten für die Anschaffung von Fahrzeugen und die Errichtung von Ladeinfrastruktur. Es fallen aber auch laufende Kosten für die Fahrzeuge oder für Werbung an. Für regelmäßige Einnahmen sorgen hier vor allem die Mitgliedsbeiträge der Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer sowie die Gebühren, die für jede Fahrt zu bezahlen sind. Zusätzlich kann durch öffentliche Fördergelder (beispielsweise LEADER) und die finanzielle Unterstützung der Gemeinde und der Kooperationspartner Geld lukriert werden (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 262).

Die letzte Säule für den Aufbau eines lokalen Carsharing-Modells stellt die Technik dar. Darunter fallen vor allem die Fahrzeuge des Carsharings sowie das Zugangs-, Buchungs- und Abrechnungssystem. Wichtig ist es, ein passendes System für die Buchung, den Zugang zu den Autos und die Abrechnung zu haben. Je einfacher und unkomplizierter, desto besser. Grundsätzlich ist jedes Fahrzeug für Carsharing geeignet, auch alternative Antriebe. Vor allem im ländlichen Raum bietet sich beispielsweise ein E-Carsharing sehr gut an, da die zurückgelegten Strecken zumeist relativ kurz sind, wie Abbildung 6 verdeutlicht. In den peripheren Bezirken liegt die Weglänge von 18 % der täglichen Wege zwischen 2,5 und 5 Kilometern. Die Hälfte der täglichen Wege befindet sich im Bereich zwischen unter 0,5 bis 5 Kilometern. Zudem kann die Verwendung von Elektroautos die Attraktivität des Angebotes steigern und zu mehr Akzeptanz gegenüber Elektromobilität führen. (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 263)

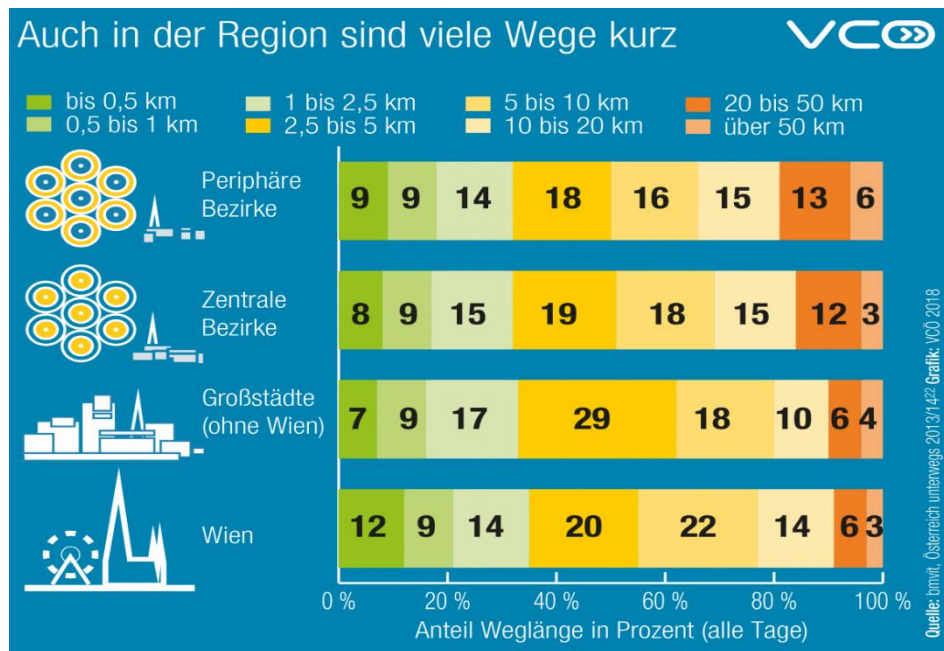


Abb. 6: Weglängen in unterschiedlichen Regionen. (Quelle: VCO 2018b: 17).

3.3 Die Bedeutung der Elektromobilität

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wird der Elektromobilität in den letzten Jahren eine immer größere Aufmerksamkeit zuteil. Jedoch handelt es sich dabei längst nicht um eine neue Erfindung. Die Elektromobilität ist beinahe so alt wie die Batterie – erste Entwicklungen spielten sich bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ab. In den 1830er Jahren gab es bereits erste Elektrofahrzeuge in Groningen, Mailand und Frankfurt am Main. Jedoch konnten damit keine Erfolge verzeichnet werden, da die Batterietechnologie noch viel zu wenig ausgereift war. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam es dann zu zwei bahnbrechenden Entwicklungen im Bereich der Elektrotechnik. Der französische Physiker Planté erfand 1859 den ersten Speicher elektrischer Energie, den Bleiplatten-Akkumulator. 1866 entdeckte Werner von Siemens das dynamo-elektrische Prinzip, welches zum Grundelement der elektrischen Kraftübertragung wurde und auch bei Elektromotoren zum Einsatz kam. Der Entwicklung von Elektrofahrzeugen wurde immer mehr Bedeutung geschenkt und trotz der relativ hohen Anschaffungskosten waren diese auch sehr beliebt, vor allem bei der wohlhabenden weiblichen Bevölkerung. Elektrofahrzeuge konnten durch ihre Sauberkeit, Geräuscharmheit und die sofortige Verfügbarkeit überzeugen. Zudem kamen sie ohne den Gestank der Benzinfahrzeuge aus. Im Jahr 1912 gab es über 100 Hersteller, die mehr als 100.000 Fahrzeuge produzierten. Noch im selben Jahr bahnte sich das vorübergehende Aus für das Elektroauto mit der Erfindung des elektrischen Starters an, welcher den Weg für Benzinfahrzeuge ebnete. Erst in den 1970er

Jahren, im Zuge der Ölkrise, den gestiegenen Erdölkosten und dem drohenden Rohstoffmangel, aber auch durch Umweltfragen, stieg das Interesse an der Elektromobilität wieder. Von da an widmeten sich viele Unternehmen wie General Motors oder Daimler vermehrt der Produktion von E-Autos. In vielen Ländern waren zu dieser Zeit Stadt-E-Autos unterwegs. So auch in Österreich. Hierzulande gab es damals zum Beispiel den Fiat Panda Elektro der Oberösterreichischen Kraftwerke AG. Das Hauptproblem der Elektrofahrzeuge war nach wie vor die Batterie und die Speicherung der Energie. Denn je weiter die Autos entwickelt wurden, desto mehr Energie wurde auch benötigt, etwa für Heizung oder Klimaanlage. „Das erste alltags-taugliche Elektroauto‘ wurde von General Motors 1990 vorgestellt und beeindruckte mit einer Reichweite von 190 km und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h“ (BUBERL 1990: 76). Die erste Serienproduktion von Elektroautos startete Tesla mit dem Tesla Roadster zwischen 2008 und 2012. Der Hersteller überzeugt heute noch, vor allem durch die hohe Reichweite, die sich jedoch auch im Preis bemerkbar macht. (vgl. ebd.: 52ff.; MÖSER 2002: 55ff., 283f.; KARLE 2017²: 20)

Nachdem der Elektroantrieb wieder ins Rampenlicht gerückt ist, stellt sich heute die Frage, ob Elektrofahrzeuge wirklich die Zukunft der Mobilität darstellen. Kritisiert wird in erster Linie, dass E-Autos in der Herstellung und Entsorgung überhaupt nicht umweltfreundlich sind und, sofern sie nicht mit Ökostrom geladen werden, auch während der Benützung keine gute Ökobilanz aufweisen. Des Weiteren löst sich das Platzproblem in Städten auch nicht, sollten Autos mit Verbrennungsmotoren nur durch E-Autos ersetzt werden. In manchen Publikationen liest man außerdem, dass Elektrofahrzeuge für die breite Masse wahrscheinlich niemals leistbar sein werden, da sie in der Herstellung sehr teuer sind (vgl. KAMPKER et al. 2013: 15ff.; KARLE 2017²: 35f., 165ff.). Andere Meinungen besagen, dass E-Autos ab 2021 massentauglich sein sollen (vgl. VASARI 2019). Im EcoTest des ADAC von 2018 schnitten Elektroautos zudem sehr gut ab und lagen an erster Stelle (vgl. ADAC 2019a). Ob zukunftsfähig oder nicht, in den Ausbau der Elektromobilität wird jedenfalls sehr viel investiert. Dies macht sich nicht nur durch diverse politische Pläne und Strategien bemerkbar, sondern auch direkt vor unserer Haustür am Ausbau der Ladeinfrastruktur. BUBERL (1990: 52) meinte zudem: „Bis zum heutigen Tag ist der Elektroantrieb für den Kraftwagen prädestiniert wie kein anderer“. Es sollte jedoch ergänzt werden: „Trotz seiner kulturellen Akzeptanz bleibt der Elektroantrieb ein permanenter Hoffnungsträger, der ohne politisch-ökonomischen Druck oder einen Bewusstseinswandel von Autonutzern kaum Chancen hat“ (MÖSER 2002: 284). Wie die Chancen heute stehen, welche Vor-

und Nachteile Elektroautos aufweisen, wie Elektromobilität in Österreich verankert ist und wie diese mit Carsharing vereinbar ist, wird in den folgenden Kapiteln dargestellt.

3.3.1 Elektromobilität in Österreich

Was Elektroautos betrifft, so gab es bis Ende Juni 2019 bereits 4.904 Neuzulassungen in Österreich. Dies entspricht einem Plus von 58,8 % im Vergleich zum selben Zeitraum im Jahr 2018. Der Bestand stieg mit Juni 2019 auf 24.616 E-Autos. Die Zahl an Neuzulassungen von E-Pkw entspricht 2,8 % der gesamten Neuzulassungen in Österreich. Zum Vergleich: Im gesamten vorigen Jahr gab es 6.757 Neuzulassungen von Elektroautos (vgl. BEÖ: 2019). Eingebettet ist die Elektromobilität in Österreich auf nationalem Niveau in die österreichische Klima- und Energiestrategie, auch bekannt als #mission2030. Diese Strategie schafft die Rahmenbedingungen für die zukünftige Klima-, Energie- und Mobilitätspolitik. Zudem dient sie der Erreichung der internationalen Klimaziele, zu welchen sich Österreich bekennt. Allen voran geht es um die Reduzierung der Treibhausgasemissionen, erneuerbare Energie und Energieeffizienz. Im Falle der Mobilität, sind diese Bereiche besonders wichtig. Neben dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, sind auch alternative Antriebe Thema der Strategie (vgl. BMNT und BMVIT 2018: 7f.). Um die Strategie erfolgreich umsetzen zu können und ein klimaverträgliches Wirtschaftssystem zu schaffen, wurden drei Ziele definiert. Das erste Ziel ist jenes der ökologischen Nachhaltigkeit. Darunter fallen zum einen die Treibhausgasziele. Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 um 36 % reduziert werden. Dazu setzt man in den Bereichen Unternehmen, Verkehr, Gebäudesanierung und -neubau, Energie und Industrie, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft an. Zum anderen geht es um erneuerbare Energien. Ziel ist es hier, den Anteil erneuerbarer Energie auf 45-50 % bis 2030 zu steigern. Derzeit liegt er bei 33,5 %. Zudem soll bis 2030 der gesamte Stromverbrauch im Land aus erneuerbaren Quellen stammen. Energieeffizienz spielt hier auch eine wesentliche Rolle. Diese soll vor allem durch Elektromobilität oder auch durch höhere Sanierungsraten gesteigert werden. Das zweite Ziel der Strategie ist die nachhaltige Versorgungssicherheit. Damit ist gemeint, dass eine ausreichende Menge an Energie zu jeder Zeit sowohl kurz- als auch langfristig verfügbar und für die Konsumentinnen und Konsumenten auch erschwinglich ist. Um dies sicherzustellen und auch die Abhängigkeit von ausländischen Energieimporten zu verringern, werden vor allem erneuerbare Energiequellen im Land weiter erschlossen und die Infrastruktur weiter ausgebaut. Außerdem ist es notwendig, Energieim-

porte bestmöglich zu diversifizieren, um nicht von einzelnen großen Lieferanten allzu abhängig zu sein. Im Sinne einer multilateralen Energiepolitik ist hier auch die Zusammenarbeit mit internationalen Energieorganisationen von Bedeutung. Das dritte und letzte Ziel der Klima- und Energiestrategie umfasst Wettbewerbsfähigkeit und Leistbarkeit. Mit Leistbarkeit ist zum einen die soziale Leistbarkeit gemeint. Energie- und Mobilitätsangebote sollen für die gesamte Bevölkerung leistbar sein. Energie- und Mobilitätsarmut soll damit entgegengewirkt werden. Weiters ist die wirtschaftliche Leistbarkeit gemeint, damit Energie auch für Unternehmen zu angemessenen Preisen zur Verfügung gestellt wird. Letztlich wird unter Leistbarkeit auch noch die budgetäre Leistbarkeit verstanden. Die öffentlichen Haushalte finanzieren zu einem wesentlichen Teil die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie. Die Ziele sind demnach auch in Hinblick auf das Budget festzulegen, da sich die Regierung auch zur dauerhaften Minimierung der Staatsschulden bekennt. In puncto Wettbewerbsfähigkeit wird vor allem weiter in Forschung, Entwicklung und Innovation investiert, um hier weiterhin eine Vorreiterrolle einzunehmen. Ebenfalls sollen wettbewerbsfähige Energiemärkte gestärkt werden. (vgl. ebd.: 20ff.)

Mit dem Ziel von hundertprozentig erneuerbarem Strom bis 2030 scheint der Weg vor allem für die Elektromobilität geebnet. Heute schon stammen mehr als 70 % des Stroms aus erneuerbaren Energiequellen. Die Chance, dass wirklich alle Elektroautos auch mit Ökostrom geladen werden könnten und somit eine positive Ökobilanz aufweisen würden, besteht. Wie ist Elektromobilität konkret in der Klima- und Energiestrategie verankert? In der Klima- und Energiestrategie sind mehrere Grundsätze verfasst, welche als Leitlinien für die Umsetzung dienen. Bedeutend für die Mobilität sind hier die Grundsätze „Energie als Gesamtsystem“ und „emissionsarme Mobilität“. Was die Energie betrifft, wird die Koppelung diverser Sektoren als essenziell für die Energiewende gesehen. So müssen beispielsweise Strom, Wärme, Mobilität und Industrie gekoppelt werden, um durch den Einsatz erneuerbarer Energien eine Dekarbonisierung in alle Wirtschaftssektoren zu erzielen. Durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen und anderen energieeffizienten Technologien kann zudem der Energieverbrauch reduziert werden. Für eine nachhaltige Mobilität setzt man auf das Prinzip „[...] Vermeiden – Verlagern – Verbessern:

- Vermeiden von nicht unbedingt erforderlichen Verkehren (etwa Leerfahrten, verkehrssparende Raumordnung oder Stärkung von Teleworking)

- Verlagern auf effiziente Verkehrsträger wie öffentlicher Verkehr, Fahrrad oder zu Fuß gehen
- Verbessern der eingesetzten Technologien mit dem Ziel einer Verlagerung auf alternative Kraftstoffe und Strom aus erneuerbaren Energiequellen“ (ebd.: 29).

Im Bereich Mobilität hält man einen weitgehenden Umstieg auf erneuerbare Energie und emissionsfreie Fahrzeuge bis 2050 für möglich. Fossile Energie kann hier zum Großteil ersetzt werden (vgl. ebd.: 28f.).

Neben den Grundsätzen der Strategie wurden auch acht Aufgaben formuliert, welche die wichtigsten Handlungsfelder definieren. Die erste Aufgabe stellt dabei der Ausbau jeglicher Infrastruktur dar, welche der Erreichung der Klima- und Energieziele dient. Darunter fällt auch jene Infrastruktur, welche für eine saubere Mobilität notwendig ist. Um Mobilität klimafreundlicher zu gestalten, muss unter anderem in den ÖV, Mobilitätsmanagement, aber auch in die Nutzung der Digitalisierung für neue Formen der Mobilität, wie zum Beispiel Carsharing, investiert werden. Der Ausbau der Infrastruktur ist außerdem auch für Elektromobilität und Alternativantriebe von Bedeutung. Vorrangig geht es hier um den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Kooperation mit der Privatwirtschaft (vgl. ebd.: 34ff.). Im Bereich ÖV werden Maßnahmen ergriffen, um diesen unter anderem durch Carsharing für Pendlerinnen und Pendler attraktiver zu gestalten. Zudem sollen im städtischen Bereich multimodale Mobilitätsknoten entstehen, welche unterschiedliche Angebote wie E-Carsharing, den ÖV oder Leihräder miteinander verknüpfen. Dadurch soll der ÖV besser mit dem Individualverkehr abgestimmt und mehr Personen dazu bewegt werden, auf den Umweltverbund umzusteigen. Auch im ländlichen Bereich wird verstärkt auf Multimodalität, Carsharing und Elektromobilität im Sinne der Bedarfsorientierung gesetzt (vgl. ebd.: 38f.). Eine weitere Aufgabe ist die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für E-Carsharing und Elektromobilität, beispielsweise was die Errichtung von Ladestationen betrifft. Es sollen aber auch verschiedene Maßnahmen evaluiert werden wie „[...] die Ausnahme von Fahrverboten für E-Fahrzeuge, [...] die Forcierung von nichtmone-
tären Anreizen für saubere Mobilität [...]“ (ebd.: 49) und andere. In einer weiteren Aufgabe ist auch die Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Mobilität vorgesehen. Alle wichtigen Akteure wie Gemeinden, Unternehmen oder Regionen sollen motiviert werden, sich emissionsfreie nachhaltige Mobilitätskonzepte zu überlegen und sollen bei der Umsetzung entsprechend unterstützt werden (vgl. ebd.: 53ff.). Die Zukunft der Energie basiert laut Klima- und Energiestrategie auf Strom, daher ist der Elektromobilität ein gewisser Raum zuzugestehen.

Demnach soll der elektrifizierte Verkehr – sowohl öffentlich als auch individuell – weiter ausgebaut werden. Bis 2030 erhofft man sich bei den Neuzulassungen eine Mehrheit an emissionsfreien Fahrzeugen (vgl. ebd.: 58). Letztlich geht es noch um die klimafreundliche Gestaltung des urbanen und ländlichen Raumes. Die Verkehrsvermeidung steht hier im Vordergrund. Bei allen mobilitätsrelevanten Planungen müssen stets die gegebenen Strukturen beachtet werden, um den Umweltverkehrsverbund zu begünstigen. Dazu ist es unter anderem auch notwendig, auf Infrastruktur für Elektromobilität sowie alternative Mobilitätsformen zu setzen (vgl. ebd.: 61).

Eines der Leuchtturmprojekte der Klima- und Energiestrategie ist die E-Mobilitätsoffensive. Die Elektromobilität bringt in Österreich ein großes Potenzial mit sich. So könnten bis zum Jahr 2030 in der Automobilbranche rund 34.000 Arbeitsplätze geschaffen und eine Wertschöpfung von 3,1 Milliarden Euro erzielt werden. Ein großer Teil des Potenzials ist noch ungenutzt, daher wurde der Schwerpunkt im Bereich emissionsfreie Mobilität auf Elektromobilität gesetzt, um diese weiter auszubauen. Dafür wurden Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele definiert. Bis 2050 soll der Verkehr weitgehend CO₂-neutral sein. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auf Null- beziehungsweise Niedrigstemissionsfahrzeuge umgestiegen werden. Dabei sollen schon bis 2030 die Neuzulassungen von emissionsfreien Fahrzeugen überwiegen. Auch im ÖV sind Veränderungen erforderlich, um dieses Ziel zu erreichen. Die Strecken der ÖBB sollen bis 2030 zu 85 % elektrifiziert sein und auch die Anzahl an E-Bussen und E-Nutzfahrzeugen soll bis dorthin deutlich erhöht werden. Außerdem werden auch bestehende Mobilitätskonzepte von Gemeinden, Städten, Regionen und Unternehmen angepasst. Um diese Ziele zu erreichen, wurden drei Maßnahmenbündel geschnürt. (vgl. ebd.: 67)

Maßnahmenbündel 1: E-Mobilität für Straßenfahrzeuge und Infrastruktur

Der Fokus liegt hier auf E-Nutzfahrzeugen, E-Bussen und deren Ladeinfrastruktur. Auch die Förderung für Elektrofahrzeuge soll in Kooperation mit der Wirtschaft ausgedehnt werden, jedoch sollen auch private Investitionen erhöht werden. Auch im Bereich der Forschung wird hier ein Schwerpunkt auf Zero-Emission-Forschung gesetzt. Zusätzlich soll die Alltagstauglichkeit erhöht und Barrieren abgebaut werden. Dies will man vor allem auch durch eine Änderung des Wohnrechts erzielen, welche die Errichtung von Ladestationen in Mehrparteienhäusern erleichtern soll. Letztlich sind auch Ausnahmen für Elektrofahrzeuge von Fahrverboten oder Beschränkungen des Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L) angedacht. (vgl. ebd.: 67f.)

Maßnahmenbündel 2: E-Mobilität auf der Schiene

Im Schienenverkehr soll ein höherer Elektrifizierungsgrad erreicht werden. Auch in diesem Maßnahmenbündel ist ein neuer Forschungsschwerpunkt vorgesehen, der sich der Dekarbonisierung der Eisenbahn widmet. (vgl. ebd.: 68)

Maßnahmenbündel 3: E-Mobilitätsmanagement, E-Flotten und E-Logistik

Neben den Fahrzeugen und der Infrastruktur spielt auch das Mobilitätsmanagement eine große Rolle, um Elektromobilität in bestehende Mobilitätskonzepte zu integrieren. Durch E-Mobilitätsmanagements können klimafreundliche Konzepte wie E-Carsharing, E-Bikeverleihsysteme oder E-Lieferservices umgesetzt werden. Vor allem sollen Akteure aus dem Verkehrsbereich dazu animiert werden, E-Mobilitätskonzepte umzusetzen. Dabei werden durch diverse Förderinstrumente Anreize geschaffen und die Akteure bei der Umsetzung unterstützt. Dadurch sollen sich positive Auswirkungen für das Verkehrs- und Mobilitätssystem, aber auch für Wirtschaft und Beschäftigung ergeben, und der Elektromobilität so zum Durchbruch verholfen werden. (vgl. ebd.)

Auch in den Bundesländern will man die Energiewende schaffen. Kärnten hat daher im Jahr 2014 unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger den Energiemasterplan fertiggestellt. Ziel dieses Masterplans ist die Energieunabhängigkeit sowie das Ende von fossiler und atomarer Energie in den Bereichen Wärme, Strom und Verkehr bis zum Jahr 2035. Die Grundlage für den Plan sowie die Ziele stellen die ökologischen und ökonomischen Grundsätze sowie die Verbesserung der Lebensqualität dar. Kärnten befindet sich bei der Erreichung dieser Ziele auf einem sehr guten Weg, denn als der Masterplan vorgestellt wurde, konnte das Bundesland, bezogen auf den Endenergieverbrauchsmix, einen Anteil an erneuerbaren Energiequellen von 51,2 % vorweisen. Im Vergleich dazu lag der EU-Durchschnitt im Jahr 2012 bei 14,1 % (vgl. Amt der Kärntner Landesregierung 2014: 9). Kärnten bekennt sich ganz klar zum Klimaschutz und zum EU Klima- und Energiepaket, das bis 2020 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 20 % im Vergleich zu 1990 vorsieht. Zusätzlich sollen erneuerbare Energiequellen 20 % des Bruttoendenergieverbrauchs ausmachen (vgl. ebd.: 12). Die Erreichung der Ziele des Energiemasterplans soll auf drei Hauptebenen vonstattengehen. Die erste Ebene befasst sich mit der Energieverschwendung. Diese soll durch eine bewusstere Nutzung beendet werden. Auf der zweiten Ebene soll die Energieeffizienz gesteigert und so der Energieverbrauch reduziert werden. Erreicht werden soll dies durch einen wirkungsorientierten Einsatz von Energieträ-

gern und energieumwandelnden Maschinen. Alle drei Ebenen werden dabei gleichzeitig bedient (vgl. ebd.: 15). Bei der Erreichung der Ziele spielt auch die Elektromobilität eine Rolle. Kärnten wäre höchstwahrscheinlich in der Lage, bei einem vollständigen Umstieg auf Elektroautos, den Energiebedarf mit Strom aus erneuerbaren Quellen abzudecken. Um den Umstieg auf alternative Antriebe zu ermöglichen, sind fünf Maßnahmen geplant.

- Öffentlicher Verkehr und Elektromobilität sollen gekoppelt werden. Pendlerinnen und Pendler sollen die Möglichkeit haben, ihr E-Auto auf einem Park & Ride-Parkplatz abzustellen und anschließend auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen. Dafür wird es eine Teststrecke geben.
- In Zukunft sollen bei allen neuen Gebäuden automatisch Ladestationen angebracht werden. Zudem soll die Nutzung von Ladestationen öffentlicher Einrichtungen möglich sein.
- Die Flotten von öffentlichen Einrichtungen sollen auf Elektroautos umgestellt werden.
- Auch die Logistik für Elektrofahrzeuge wird zum Thema. Pilotprojekte dazu sollen gefördert werden.
- Zusätzlich zu den Investitionen in die Infrastruktur und der Vorbildwirkung durch die Nutzung von E-Autos wird vom Land auch passendes Marketing für Elektromobilität betrieben.

Die Elektromobilität wird sich jedenfalls auf die Erreichung der Ziele auswirken. Sie wird eine entscheidende Rolle dabei spielen, ob das Ziel, im Verkehr bis 2035 CO₂-neutral zu sein, erreicht werden kann. Aufgrund der stetig sinkenden Kosten steht man dem aber positiv gegenüber. Dass eine Verkehrswende dafür notwendig ist, hat man in Kärnten jedoch begriffen, und daher 2015 den Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 (siehe Kapitel 2.2.3) erstellt (vgl. ebd.: 66).

3.3.2 Faktencheck Elektromobilität

Auch der Elektroantrieb ist nicht die Lösung aller Probleme und bringt sowohl Vor- als auch Nachteile mit sich. Diese sollen im Folgenden durch einen Faktencheck beleuchtet werden. Die Fakten in diesem Kapitel beziehen sich immer auf rein elektrisch betriebene Fahrzeuge.

Ein häufiges Argument, mit dem sich die Elektromobilität konfrontiert sieht, ist die **Ökobilanz**, welche nicht so „öko“ sei, wie sie angepriesen wird. Um dies zu beurteilen, muss die Ökobilanz

differenziert betrachtet werden. Betrachtet man die gesamten Treibhausgasemissionen in Österreich, so betrug der Anteil des Verkehrs im Jahr 2016 29 %. Dies entspricht einem Anstieg von 66 % seit dem Jahr 1990. Von diesen 29 % entfallen 99 % auf den Kfz-Verkehr, wobei der reine Pkw-Verkehr mehr als die Hälfte davon ausmacht. Zusätzlich benötigt der Verkehrssektor 80 % des Erdölverbrauchs in Österreich. Der Elektroantrieb kann hier sowohl einen Beitrag zum Klimaschutz als auch zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs leisten. Vor Ort, sprich im Fahrbetrieb, sind reine Elektroautos emissionsfrei. Hier wird auch von der Tank-to-Wheel-Beurteilung gesprochen, also vom Tank zum Rad. Es werden keine nennenswerten Abgase erzeugt. Auch die Richtlinien der Europäischen Union messen den E-Autos keinen Beitrag zur CO₂-Produktion bei. Daher können sie auch als Zero Emission Vehicles (emissionsfreie Fahrzeuge) bezeichnet werden. Da keine Schadstoffe ausgestoßen werden und Elektromotoren sehr leise arbeiten, tragen Elektroautos auch zur Reduzierung von Verkehrslärm und Feinstaub bei. Lokal gesehen ist die Ökobilanz folglich positiv. Betrachtet man den gesamten Zyklus eines elektrisch betriebenen Autos von der Produktion bis zur Entsorgung, kommen auch diese nicht vollständig ohne Emissionen aus. Bei der Produktion ist sogenannte graue Energie notwendig, beispielsweise für die Gewinnung von Rohstoffen oder die Metallerzeugung. Im Bereich der Elektromobilität fällt diese zum Teil höher aus, als bei der Produktion von herkömmlichen Fahrzeugen. Jedoch emittiert ein E-Auto rund 90 % weniger Treibhausgase als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Noch weniger Emissionen verzeichnet nur noch die Eisenbahn. Letztlich ist auch noch die Stromerzeugung miteinzubeziehen, welche sich ebenfalls auf die Schadstoffbelastung auswirkt. Hier handelt es sich um die Well-to-Wheel-Beurteilung, von der Quelle zum Rad. Im besten Fall werden E-Autos natürlich mit Strom aus erneuerbaren Energien gespeist und erzeugen damit auch in der Well-to-Wheel-Beurteilung keine bedeutsamen Emissionen. Aber selbst dann, wenn der Strom nicht aus regenerativen Quellen stammt, weist das Elektroauto in der gesamten Energiekette (Well-to-Wheel) eine bessere Schadstoffbilanz auf als konventionelle Fahrzeuge. (vgl. KARLE 2017²: 24f.; Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 6ff.; Umweltbundesamt 2018: 12)

Die Stromerzeugung führt zum nächsten Punkt – dem **Strombedarf**. Woher soll der Strom für die Elektromobilität kommen? Mehr Elektroautos bedeuten folglich auch einen höheren Strombedarf. Jedoch sind sie besonders energieeffizient. Elektromotoren wandeln elektrische Energie in mechanische Antriebsenergie um. Daher weisen sie Wirkungsgrade von über 90 % auf. Die Wirkungsgrade von Verbrennungsmotoren liegen lediglich bei 40 %. Zusätzlich kann

die Bremsenergie zum Aufladen der Akkus genutzt werden. Dieser Vorgang wird auch Rekuperation genannt. Zusammen mit den hohen Wirkungsgraden weisen Elektroautos daher einen geringeren Energieverbrauch auf als Benzin- oder Dieselfahrzeuge. Würde man komplett auf Elektrofahrzeuge umsteigen, könnte der gesamte Energieverbrauch gesenkt werden. Derzeit liegt der gesamte Strombedarf in Österreich bei 70 Terrawattstunden (TWh) jährlich. Würde man also komplett auf E-Autos umsteigen, würde der Bedarf um circa 18 % oder 13 TWh steigen. Dabei geht man von 5 Millionen E-Pkw und einer jährlichen Fahrleistung von 13.000 km aus. Ein Windrad kann dabei den Strombedarf von 2.700 Elektroautos decken. Zu bedenken sind jedoch auch Weiterentwicklungen und Optimierungen, welche den Bedarf noch weiter senken könnten. Eine Studie der TU Wien kommt zu dem Ergebnis, dass es möglich ist, bis zum Jahr 2030 den österreichischen Strombedarf zu 100 % mit Ökostrom abzudecken, ohne die Versorgungssicherheit zu gefährden. Errechnet wurde auch das zusätzliche jährliche Ökostrompotenzial bis 2030, welches bei 31 TWh liegt. Selbst wenn bis dahin mehrheitlich Elektroautos unterwegs sein sollten, würden diese nur einen relativ geringen Anteil dieses Potenzials benötigen. (vgl. Klima- und Energiefonds 2018²: 10f.)

Ein relativ wichtiges Kriterium und für viele eines der Hauptargumente gegen Elektroautos ist die **Reichweite**. Diese liegt aktuell noch deutlich hinter jener von konventionellen Autos. Dass die durchschnittliche Reichweite der im Jahr 2016 verkauften E-Autos bei 270 Kilometern lag, ist für manche wenig überzeugend. Was viele jedoch nicht bedenken, ist die Tatsache, dass mehr als 90 % der täglichen Wege kürzer als 50 Kilometer sind (siehe Abbildung 6). Eine durchschnittliche Autofahrt ist kürzer als fünf Kilometer, die durchschnittliche tägliche zurückgelegte Strecke beträgt 34 Kilometer. Diese 50 Kilometer können von Elektroautos – je nach Modell – zwei- bis fünfmal zurückgelegt werden und das ohne nachzuladen. Die Fahrzeuge können problemlos über Nacht aufgeladen werden. Sollten längere Strecken zu bewältigen sein, können die Akkus an Schnellladestationen bereits in rund 30 Minuten geladen werden, sofern die Batterie dies ermöglicht. Anfang 2018 gab es in Österreich über 4.000 Ladepunkte. Eine Ladestation verfügt dabei zumeist über mehrere unterschiedliche Ladepunkte, wodurch mehrere Autos gleichzeitig geladen werden können. Zu beachten ist ebenfalls, dass die Herstellerangaben zur Reichweite unter Laborbedingungen zustande kommen und in der Realität meist niedriger sind, denn die tatsächliche Reichweite ist von vielen Faktoren abhängig. So wirken sich beispielsweise Fahrweise, Geschwindigkeit, Temperatur oder auch Klimaanlage und Hei-

zung negativ auf die Reichweite aus, da sie den Stromverbrauch erhöhen. In Österreich beträgt die Reichweite des meistverkauften E-Autos, dem Renault Zoe, zwischen 170 und 280 Kilometer (vgl. KARLE 2017²: 26; Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 12f.). Die höchste Reichweite erzielt zurzeit Teslas Modell 3 mit mindestens 530 Kilometern laut Hersteller (vgl. Tesla 2019).

Für eine hohe Reichweite wird eine leistungsstarke Batterie benötigt, was sich naturgemäß in den **Kosten** des Fahrzeuges niederschlägt. Somit stellt sich die Frage, ob Elektroautos wirklich teurer sind als Benzin- oder Dieselfahrzeuge. Fakt ist, Elektroautos sind aufgrund der hohen Batteriekosten in der Anschaffung teurer als herkömmliche Fahrzeuge. Fakt ist aber auch, dass sich die Kosten für einen Lithium-Ionen-Akku seit 2011 mehr als gedrittelt haben. Im Jahr 2011 bezahlte man noch rund 750 Euro pro Kilowattstunde Batteriespeicher, 2017 waren es rund 215 Euro. Die Anschaffungskosten alleine sind jedoch nicht ausschlaggebend. „[...] relevant sind die Gesamtkosten eines Fahrzeuges (Total Cost of Ownership, TCO), die sich aus den Anschaffungskosten und den Betriebskosten über die gesamte Nutzungszeit zusammensetzen“ (Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 18). Durch mehrere Faktoren ergeben sich in der Gesamtbetrachtung der Kosten deutliche Vorteile für Elektroautos. Die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten amortisieren sich nach wenigen Jahren. Dafür sind mehrere Faktoren verantwortlich. Zunächst sind die Betriebskosten geringer. Des Weiteren wird die Anschaffung von Elektrofahrzeugen durch Privatpersonen von BMNT und BMVIT – zumindest derzeit noch – gefördert. Für den Kauf eines reinen Elektrofahrzeuges gibt es einen Zuschuss von 3.000 Euro sowie weitere 200 Euro für die Anschaffung einer Wallbox, einer Heimpladestation. Voraussetzung ist, dass ausschließlich Ökostrom verwendet wird (vgl. BMNT und BMVIT 2019: 2). Zusätzlich zur Förderung entfallen bei E-Autos auch die Kosten für die Normverbrauchsabgabe (NoVa) ebenso wie die motorbezogene Versicherungssteuer. Außerdem bieten viele Versicherungen Rabatte für E-Autos an. Auch die Service- und Wartungskosten sind niedriger, da Elektroautos beispielsweise keine Ölwechsel und keine Wartung von Schaltung und Auspuff benötigen und der Verschleiß grundsätzlich geringer ausfällt. Letztlich ergeben sich bei Elektroautos auch Einsparungen bei den „Treibstoff“-Kosten. Nimmt man an, dass mit dem Elektroauto 15.000 Kilometer im Jahr zurückgelegt werden, dass der Verbrauch bei 15-20 Kilowattstunden pro 100 Kilometern liegt und, dass eine Kilowattstunde rund 22 Cent kostet, ergeben sich Treibstoffkosten von 500-650 Euro pro Jahr. Geht man bei einem konventionellen Fahrzeug von einem Verbrauch von 7 Litern pro 100 Kilometern und einem Treibstoffpreis von 1,20

Euro pro Liter aus, ergeben sich hier Kosten von über 1.200 Euro. Die Treibstoffkosten für Elektroautos belaufen sich demnach auf rund die Hälfte. Vergleicht man nun die Gesamtkosten nach acht Jahren, ergibt sich ein Ersparnis für Elektroautos von rund 10.000 Euro bei den folgenden Annahmen: „Listenpreis konventionelles Kfz (135 kW) inkl. USt & NoVa: 32.000 €; Listenpreis eines vergleichbaren E-Autos (125 kW) inkl. USt: 38.000 €, zzgl. 2.000 € Wallbox, abzgl. 4.000 € Förderung; Jahresfahrleistung 15.000 km, Verbrauch auf 100 km: 7 Liter Benzin (1,20 €/l) bzw. 18 kWh (0,22 €/kWh); Amortisation nach ca. 2,5 Jahren; Kostenvorteil nach 8 Jahren ca. 10.000 €“ (Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 19). Letzten Endes ist davon auszugehen, dass die Batteriekosten weiter sinken werden, die Energiedichte der Akkus zudem weiter steigen wird. Es wird erwartet, dass die Anschaffungskosten vergleichbarer Autos ab 2025 gleich sein werden. (vgl. Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 18f.; KARLE 2017²: 174f.)

Gesamtkostenvergleich nach 8 Jahren*

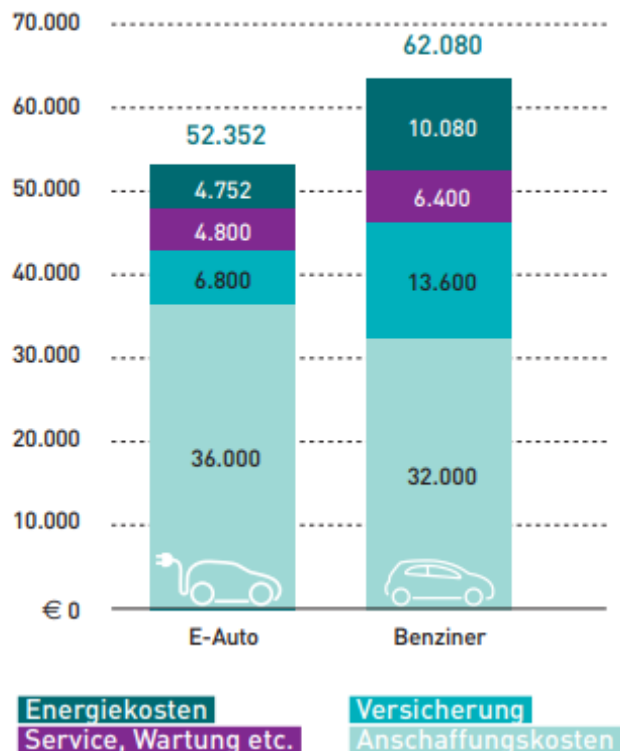


Abb. 7: Gesamtkostenvergleich nach 8 Jahren. (Quelle: Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 19).

Anmerkung zu der Annahme „4.000 € Förderung“: Die Förderung wurde ab 2019 auf 3.000 € gekürzt, zusätzlich gibt es 200 € für die Anschaffung einer Wallbox (vgl. BMNT und BMVIT 2019: 2).

Was die **Lebensdauer eines Lithium-Ionen-Akkus** betrifft, geht man derzeit von mindestens zehn Jahren beziehungsweise rund 4.000 Ladezyklen aus. Was aber passiert anschließend mit dem Akku? Denn laut Herstellern halten sich die Batterien mindestens 15 Jahre. Auch diese Frage trägt zur Ökobilanz von Elektrofahrzeugen bei. Nach dem sogenannten *First Life* des Akkus, welches nach gut zehn Jahren endet, kann dieser aufgrund der kaum sinkenden Kapazität noch lange als Speicher weiterverwendet werden. Dabei spricht man vom *Second Life* des Akkus. So kann der Akku beispielsweise als Zwischenspeicher für Strom aus erneuerbaren Energien in Gebäuden dienen. Durch diese weitere Nutzung des Akkus, können diese auch

umweltfreundlicher werden. Endet das zweite Leben der Batterie, kann diese schließlich recycelt werden. Viele der in der Batterie vorhandenen Rohstoffe lassen sich wiedergewinnen, daher sind hohe Recyclingraten grundsätzlich auch möglich. Jedoch gibt es derzeit erst relativ wenige Anlagen, da der Bedarf noch sehr gering ist. Die EU schreibt derzeit eine Rückgewinnungsquote von 50 % vor. Bei Lithium-Ionen-Akkus liegt diese derzeit bei fünf Prozent im Vergleich zu über 90 % bei Blei-Autobatterien. Zur Ökobilanz des Elektroautos tragen jedoch nicht nur die Wiederverwertung und das Recycling des Akkus bei, sondern auch dessen Herstellung. Die Gewinnung von Rohstoffen wie Lithium, Kobalt oder Graphit, die unter anderem in Chile, Bolivien, China oder dem Kongo abgebaut werden, hängt auch an Umwelt- und Menschenrechtsfragen. Hier gilt es, ökologisch, sozial und menschenrechtlich nachhaltige Kriterien festzulegen, um der Ausbeutung und Menschenrechtsverletzungen in jeglicher Form entgegenzuwirken. Es wird zudem bereits versucht, die Rohstoffe durch alternative Materialien zu ersetzen und so den Ressourcenverbrauch zu verringern (vgl. Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 16f.). Schließlich ist das Ausmaß der Treibhausgasemissionen bei der Herstellung von Akkus ungefähr gleich hoch wie bei der Fahrzeugherstellung selbst. Jedoch fallen später keine direkten Emissionen mehr an (vgl. Umweltbundesamt 2018: 8).

Ein letztes Thema, das hier behandelt werden soll, ist jenes der **Sicherheit** von Elektroautos. Für Unbehagen sorgt häufig die geringe Lautstärke, die von Elektroautos verursacht wird. Zum einen ist dies natürlich ein Vorteil, da es zur Lärmvermeidung beiträgt. Zum anderen kann dies aber auch gefährlich werden, wenn beispielsweise Fußgänger oder Radfahrer herannahende Fahrzeuge nicht bemerken. Die EU hat darauf reagiert und so müssen ab Juli 2019 alle neuen Elektrofahrzeuge über ein künstliches Geräusch verfügen, welches bis 20 km/h aktiv ist. Viele Hersteller haben dies bereits vor der Frist umgesetzt (vgl. Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018²: 22). Grundsätzlich birgt ein E-Auto jedoch kein höheres Sicherheitsrisiko als ein konventionelles Fahrzeug, denn auch elektrisch betriebene Fahrzeuge müssen gesetzliche Anforderungen erfüllen. Auch mit Elektroautos werden laufend Crashtests durchgeführt, bei denen noch kein Fahrzeug negativ beurteilt wurde. Ganz im Gegenteil. Elektroautos weisen teilweise sogar eine bessere Crashstruktur auf als konventionelle Pkw. Das Sicherheitsrisiko bezieht sich bei Elektroautos überwiegend auf die Batterie. Befürchtet werden vor allem Risiken bei einem Fahrzeugbrand. Diese kommen jedoch vergleichsweise seltener vor als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Zu einem Brand kann es kommen, wenn die Schutzmechanismen der Batterie durch einen Unfall beschädigt werden. Dies passiert nur im schlimmsten Fall und wird

auch *Thermal Runaway* genannt. Bei einem Elektroauto müssen aber alle elektrischen Komponenten eigensicher sein. Das bedeutet, im Falle eines Unfalls wird bei einem E-Auto automatisch das Hochvoltsystem sofort deaktiviert und so alles spannungsfrei. Daher hat auch niemand, der mit dem Fahrzeug in Berührung kommt, einen Stromschlag zu befürchten. Von den Hochvoltkomponenten und allen orangen Leitungen gilt es jedoch als Laie die Finger zu lassen. Für Werkstätten oder Pannendienste gibt es spezielle Schulungen für den Umgang mit Elektrofahrzeugen. Elektroautos sind demnach also mindestens genauso sicher, wenn nicht sogar sicherer als herkömmliche Autos (vgl. ADAC 2019b).

Letztlich muss festgehalten werden, dass das bloße Umsteigen von konventionellen Antrieben auf Elektroautos von Privatpersonen das Mobilitätsverhalten nicht verändern und auch die Probleme nicht lösen würde, mit denen sich das Verkehrssystem konfrontiert sieht. Der Flächenverbrauch, die Verkehrsbelastung oder die Mobilitätsarmut werden dadurch nicht gemindert. Im Gegenteil könnten sogar negative Effekte auftreten, beispielsweise ein Rückgang der Nutzung des ÖV. Daher gilt es kompakte Siedlungsstrukturen zu schaffen, die eine einfache Nutzung des ÖV ermöglichen. Elektromobilität muss dabei Teil eines effizienten Gesamtverkehrssystems sein, bei dem auch die Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigt werden. (vgl. AustriaTech 2013: 18)

3.3.3 Elektromobilität und E-Carsharing im ländlichen Raum

„E-Autos sind auch besonders gut für Sharing- und Mietmodelle geeignet und könnten zum Treiber des Nutzen-statt-Besitzen-Prinzips werden“ (Klima- und Energiefonds 2018²: 19). Diese Tatsache beschränkt sich keineswegs auf Städte. Auch in den ländlichen Regionen ist E-Carsharing mittlerweile weit verbreitet. Beispielsweise sind in Niederösterreich bereits mehr als 100 Elektroautos für Carsharing-Angebote im Einsatz. Ein besonders erfolgreiches Projekt stellt hier der MühlFerdL in Oberösterreich dar, dessen Flotte bereits 18 Elektroautos umfasst (vgl. TRAXLER 2018: 8). Die Potenziale, welche die Elektromobilität auch im ländlichen Raum aufweist, sind nicht zu unterschätzen. Elektroautos bringen am Land einen klaren ökonomischen Vorteil mit sich. Denn der derzeit noch höhere Anschaffungsaufwand kann durch die längeren Wegstrecken sowie die regelmäßige Nutzung der E-Fahrzeuge schneller amortisiert werden als in der Stadt, da im urbanen Raum die Wege zumeist deutlich kürzer und auch unregelmäßiger ausfallen. Die intensive regelmäßige Nutzung im ländlichen Raum wird aber auch zum ökologischen Vorteil. Um die emissionsintensive Herstellung durch die emissions-

freie Nutzung des Elektroautos auszugleichen, bedarf es zum einen mindestens 30.000 gefahrenen Kilometern und zum anderen Strom aus erneuerbaren Quellen. Die erforderliche Fahrleistung ist durch die häufige Nutzung am Land relativ einfach zu erreichen und zudem ist es auch leichter, eine verbrauchsnahe, zentrale Stromerzeugung mittels regenerativer Quellen umzusetzen als in Städten. Dabei fällt auch die Energieversorgung der E-Autos wesentlich einfacher aus. Die Mobilitätsbedürfnisse der ländlichen Bevölkerung können zudem ausreichend abgedeckt werden. Da in peripheren Regionen lediglich sechs Prozent der Wege länger als 50 Kilometer sind (siehe Abbildung 6), können die täglichen Fahrten problemlos ohne nachladen bewältigt werden und die Fahrzeuge anschließend zuhause wieder vollgeladen werden. In Städten hingegen sind Besitzer von Elektroautos häufiger auf öffentliche Ladestationen angewiesen, was sich ohne eigenen Stellplatz oft als schwierig erweist. Solange die Fahrzeuge überwiegend konduktiv mithilfe von Kabeln geladen werden, erweist sich die Versorgungssituation im ländlichen Raum als günstiger. Im Einsatz für Carsharing-Angebote können Elektroautos vor allem den ÖV ergänzen, indem das E-Carsharing als Zubringersystem etabliert wird (vgl. SCHILLING et al. 2014: 59f.). In der Funktion als Zubringer können die erste und letzte Meile überwunden werden und es können dort Lücken geschlossen werden, wo der ÖV nicht greift. Zusätzlich kann der Bedarf an notwendigen Zweit- und Drittautos durch E-Carsharing-Angebote verringert werden (vgl. VCÖ 2016: 23).

Auch im Tourismus kann E-Carsharing eine Rolle spielen. Durch einen naturnahen Tourismus kann das Bewusstsein für Nachhaltigkeit gestärkt, aber auch die Akzeptanz der Elektromobilität im Allgemeinen gesteigert werden, indem beispielsweise die Region mittels E-Carsharing erkundet wird (vgl. SCHILLING et al. 2014: 64f.). Vor allem Gäste, die mit der Bahn anreisen, sind auf ein gut ausgeprägtes Mobilitätsangebot angewiesen. Durch den Einsatz unterschiedlicher Fahrzeuge wie E-Autos, Pedelecs, E-Bikes oder Segways, deren Nutzung sich vor allem für Tagesausflüge oder spezielle Veranstaltungen eignet, kann die Attraktivität gesteigert und das Image sowohl der Region als auch der Elektromobilität weiter verbessert werden. Dies führt in Folge dazu, dass neue Zielgruppen angesprochen werden. Der Einsatz von Elektromobilität im Zuge von neuen Mobilitätskonzepten kann sich letztendlich auch als positiv für Carsharing und den ÖV erweisen und in weiterer Folge das Mobilitätsverhalten der ländlichen Bevölkerung nachhaltig beeinflussen (vgl. KIRCHESCH 2014: 26ff.; BCS 2012: 3f.).

Welchen Beitrag Elektromobilität im ländlichen Raum leisten kann, soll hier noch einmal nach WEBER (2016: 102ff.) zusammengefasst werden.

Elektromobilität kann ...

- zur regionalen Wertschöpfung beitragen, indem regenerativer Strom verbrauchsnahe erzeugt und verwendet wird.
- sich positiv auf die Beschäftigung auswirken, vor allem in den Bereichen Ladetechnik, Energiemanagement und Servicedienstleistungen.
- Synergieeffekte mit dem Tourismus schaffen, indem auf naturverträglichen Tourismus gesetzt und so auf die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen eingegangen wird.
- das Image von Wirtschaftsstandorten im ländlichen Raum verbessern und das Selbstbewusstsein der lokalen Akteure steigern.
- durch E-Carsharing den unzureichenden ÖV ergänzen, dadurch Mobilitätsbedürfnisse befriedigen und einen Beitrag zur Grundversorgung, vor allem der immobilen Bevölkerung, leisten.
- in der Funktion als Zubringer dazu beitragen, ein Mindestmaß an öffentlichen Verkehrsangeboten zu erhalten und den ÖV zu stabilisieren.
- vor allem dann zu CO₂-Einsparungen beitragen, wenn verbrauchsnahe erzeugter Ökostrom verwendet wird, die Produktion energie- und ressourceneffizient erfolgt und Fahrzeuge mittels Leichtbautechnologie hergestellt werden.
- zur Reduzierung der Schadstoff-, Feinstaub- und Lärmbelastung beitragen.

Der Autor weist jedoch auch darauf hin, dass der Flächenbedarf für die Produktion von Elektroautos durch die zunehmende Anzahl an Fahrzeugtypen und die zusätzlichen Fertigungskapazitäten weiter zunimmt. Außerdem könnte sich die Weiterentwicklung vor allem der Batterie und der damit verbundenen Reichweite negativ auf das Verkehrsaufkommen, Carsharing-Modelle und grundsätzlich auf nachhaltigere Mobilitätskonzepte auswirken. Zukünftig höhere Reichweiten und geringere Preise von Elektroautos könnten bewirken, dass Carsharing-Angebote wieder weniger genutzt werden und Privatpersonen wieder häufiger auf ein eigenes Auto setzen. Daher ist es auch unbedingt notwendig, das Nutzen-statt-Besitzen-Prinzip weiter voranzutreiben (vgl. ebd. 104).

Letzten Endes kann E-Carsharing als Teil der Multimodalität im ländlichen Raum dazu beitragen, ein nachhaltigeres und umweltbewussteres Mobilitätsverhalten zu fördern (vgl. Austria-Tech 2013: 14). Es ist jedoch wenig sinnvoll, E-Mobilität alleine zu fördern. Damit sich keine negativen Auswirkungen auf die aktive Mobilität (Fahrrad, Gehen) sowie auf den ÖV ergeben,

ist es notwendig, den Ausbau dieser mit weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen zu kombinieren (vgl. VCÖ 2013: 39).

B Empirischer Teil

Im Rahmen dieser Diplomarbeit wurde sowohl mit qualitativen als auch mit quantitativen Methoden gearbeitet. Im Bereich der qualitativen Methoden wurden zum einen leitfadengestützte Interviews mit Expertinnen und Experten geführt, um Sachinformationen zum E-Carsharing-Projekt zu erhalten. Zum anderen wurden Leitfadeninterviews mit Nutzerinnen und Nutzern des E-Carsharings geführt, um deren Meinung und Einstellung gegenüber dem E-Carsharing abzubilden. Des Weiteren wurde eine Online-Befragung durchgeführt, um herauszufinden, wer die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer des Angebotes sind. Im Folgenden werden die angewandten Methoden zunächst näher erläutert. Anschließend werden das Untersuchungsgebiet, die Lokale Aktionsgruppe sowie die Klima- und Energie-Modellregion vorgestellt. Kapitel 6, in welches die Forschungsergebnisse einfließen, widmet sich schließlich konkret dem E-Carsharing FReD.

4 Methodik

In der Humangeographie kann grundsätzlich zwischen qualitativen und quantitativen Methoden zur Erkenntnisgewinnung unterschieden werden. Qualitative Methoden folgen dem Konstruktivismus. Grundlage dieser Methoden ist das Bewusstsein, dass eine objektive Realität nicht untersucht werden kann und auch nicht untersucht werden sollte. Grund dafür ist die Tatsache, dass sich die räumliche und soziale Welt, welche das Handeln und die Struktur einer Gesellschaft bestimmt, aus sozialen Konstruktionen zusammensetzt. Mithilfe qualitativer Verfahren wird versucht, diese subjektiven und kollektiven Geographien sowie sprachliche Formen zu untersuchen. Eine Humangeographie, die qualitative Methoden anwendet, ist sich ihrer Stellung bewusst und definiert ihre Untersuchungsergebnisse daher auch als „[...] ,Konstruktionen über Konstruktionen““ (MATTISSEK et al. 2013²: 34). Qualitative Methoden eignen sich vor allem für eine differenzierte Untersuchung von Einzelfällen, aber auch, um Meinungen zu gewissen Themen zu erhalten. Die Individualisierung steht hier im Vordergrund. Quantitative Methoden hingegen folgen dem hypothetischen Realismus und versuchen, diese objektive Realität so genau und richtig wie möglich zu erkennen. Sie bedienen sich dazu harten Daten und werten diese mithilfe von mathematisch-statistischen Analyseinstrumenten aus.

Sie eignen sich folglich für die Erhebung von harten Daten und von Informationen, die kategorisierbar sind. Am Ende ist eine Schematisierung möglich. (vgl. ebd.: 34f.)

4.1 Qualitative empirische Analyse

„Die Befragung gilt als das Standardinstrument der empirischen Sozialforschung“ (MEIER KRUKER und RAUH 2005: 90). Die Formen der Befragung sind vielfältig, jedoch werden durch alle Varianten Fakten, Meinungen, Wissen, Einstellungen oder Bewertungen ermittelt (vgl. ebd.: 90). Unter den qualitativen Methoden wurde für diese Arbeit auf das Leitfadeninterview und in seiner Sonderform auch auf das ExpertInneninterview zurückgegriffen.

4.1.1 Leitfaden- und ExpertInneninterview

Geht es um Interviews, können laut FLICK (2011: 193ff.) grundsätzlich drei Gruppen unterschieden werden: Erzählungen, Leitfadeninterviews und Gruppenverfahren. Leitfadeninterviews stellen dabei eine stärker strukturierte Form dar, welche sich an den Interessen der Interviewerin oder des Interviewers orientiert. Zumeist werden Leitfadeninterviews mit Einzelpersonen geführt und folgen einem Frage-Antwort-Schema. Eine besondere Form des Leitfadeninterviews ist das ExpertInneninterview, welches sehr häufig zum Einsatz kommt (vgl. MATTISSEK et al. 2013²: 158f.). Dieses folgt grundsätzlich auch einem vorbereiteten Leitfaden, jedoch definiert es sich durch die speziell ausgewählten Interviewpartnerinnen und -partner und deren Status als „ExpertInnen“ sowie das Interesse an ExpertInnenwissen (vgl. HELFFERICH 2019²: 669ff.). Dienen die Interviews der Informationsbeschaffung – wie dies auch in dieser Arbeit der Fall ist – „[...] dann werden die Aussagen als faktische Befunde genommen“ (ebd.: 680). Als Expertin oder Experte kann eine Person definiert werden, die „[...] in irgendeiner Weise Verantwortung trägt für den Entwurf, die Implementierung oder die Kontrolle einer Problemlösung oder [...] über einen privilegierten Zugang zu Informationen über relevante Personengruppen, Soziallagen und Entscheidungsprozesse verfügt“ (MEUSER und NAGEL 2010³: 377).

Der Leitfaden wird im Vorhinein erstellt und dient dazu, den Interviewablauf zu strukturieren. Es wird hier also eine bewusste Entscheidung getroffen, die Offenheit des Interviews im Sinne des Forschungsinteresses einzuschränken. Dennoch soll das Interview möglichst offen gehalten werden und nur soweit strukturiert sein wie notwendig. Wie ein solcher Leitfaden auszusehen hat und wie lang er sein sollte, darüber gibt es unterschiedliche Ansichten. Eine Möglichkeit ist, die zu behandelnden Themengebiete in einer angemessenen Reihenfolge aufzuschreiben und mögliche Formulierungen für Fragen zu überlegen. Eine andere Möglichkeit ist,

den Leitfaden nur stichwortartig zu formulieren, ohne jegliche Reihenfolge oder mögliche Fragen. Diese sollen sich im Laufe des Gesprächs ergeben. „Ob man die Fragen formuliert oder die Themen nur stichpunktartig anführt, kann je nach dem spezifischen Verlauf eines Interviews, nach den kommunikativen Präferenzen des Interviewers und der Reaktion des Interviewten unterschiedlich sein. Für die ersten Interviews in einem Forschungsprojekt ist es zu meist hilfreich, die Fragen auszuformulieren, um eine spontane und ungewollt falsche (z. B. suggestive oder geschlossene) Frageformulierung zu vermeiden“ (MATTISSEK et al. 2013²: 168). Die Länge eines Leitfadens ist jedoch immer themen- und kontextbezogen. Selbst wenn die Fragen ausformuliert werden, muss ein Leitfaden jedenfalls als Hilfsmittel gesehen werden und nicht als fixes Schema, das auf jedes Interview angewendet werden kann. Zudem kann ein Leitfaden auch während eines Interviews verändert und angepasst werden, sollte sich herausstellen, dass wichtige Aspekte vergessen wurden oder nichtrelevante Fragen formuliert wurden. Dies ist durchaus auch erwünscht, da es die Prozesshaftigkeit der qualitativen Forschung unterstreicht. (vgl. ebd.)

Für die vorliegende Arbeit wurden acht unterschiedliche Leitfäden erstellt. Je ein Leitfaden pro ExpertIn und ein Leitfaden für die gesamten NutzerInnen. Alle Leitfäden finden sich im Anhang der Arbeit.

4.1.2 Vorbereitung, Durchführung und Herausforderungen bei den Interviews

Für die ExpertInneninterviews wurden mit Unterstützung des LEADER-Managements und der KEM folgende Expertinnen und Experten ausgewählt:

- Stéphanie Klaus, Verein energie:autark Kötschach-Mauthen, Betreiber des E-Carsharings
- Franz-Gerhard Patterer, Autohaus Patterer, Betreiber des E-Carsharings
- Daniela Schelch, Managerin der KEM Karnische Energie
- Friedrich Veider, LEADER-Management Hermagor
- Michael Brunner, Fahrschule Brunner, Kooperationspartner des E-Carsharings
- Victoria Jury, Autohaus Patterer, zuständig für die Kundenbetreuung und Buchungsplattform des E-Carsharings
- Christopher Puntigam, Tourismuschef und Mobilitätsmanager Region Weissensee

Mit den Expertinnen und Experten wurde zunächst per E-Mail Kontakt aufgenommen, da die E-Mail-Adressen sehr leicht über das Internet zu finden waren. Dies geschah Anfang April

2019. Bei dieser ersten Kontaktaufnahme wurde darauf geachtet, die wesentlichen Informationen mitzuteilen: Name und Institution, Thema und Zweck der Arbeit, Erwartungshaltung an die ExpertInnen, Kontaktmöglichkeiten (vgl. MATTISSEK et al. 2013²: 161). Nach der ersten Rückmeldung der betreffenden Personen wurden anschließend die Termine und Orte ebenfalls per E-Mail, teilweise auch telefonisch vereinbart. So konnten alle sieben ExpertInneninterviews im Zeitraum von 16. bis 25. April 2019 persönlich durchgeführt werden. Hauptsächlich wurden die Interviews am jeweiligen Arbeitsplatz der InterviewpartnerInnen geführt, zwei außerhalb des Arbeitsplatzes, da sie außerhalb der Arbeitszeiten der betreffenden ExpertInnen stattfanden. Zu Beginn der Interviews wurde von allen Personen das Einverständnis für die Aufnahme des Gespräches sowie für die namentliche Erwähnung in dieser Arbeit eingeholt. Somit konnten alle Interviews aufgezeichnet und anschließend transkribiert werden. Da in diesem Fall für jede Expertin und jeden Experten ein eigener Leitfaden erstellt wurde, variierte die Dauer der Interviews sehr stark zwischen ca. acht und ca. 40 Minuten.

Wie bereits erwähnt, wurden ebenfalls Leitfadeninterviews mit Nutzerinnen und Nutzern des E-Carsharings durchgeführt. Dies erwies sich jedoch als größere Herausforderung als anfänglich gedacht. Es ergaben sich Probleme, mit denen nicht gerechnet wurde, vor allem deshalb, weil die Organisation der ExpertInneninterviews so reibungslos geklappt hatte. Aufgrund der datenschutzrechtlichen Bestimmungen war es äußerst schwierig, an Kontaktdaten von Nutzerinnen und Nutzern zu gelangen, da es sich dabei um Kundinnen und Kunden der Betreiber handelt und mit deren Daten natürlich sorgfältig umgegangen werden muss. Daher wurde versucht, über die Expertinnen und Expertinnen Nutzerinnen und Nutzer vermittelt zu bekommen. Konkret wurden diese zumeist nach den Interviews gefragt, ob sie Nutzerinnen und Nutzer persönlich kennen. War dies der Fall, wurden sie gebeten, diese zu kontaktieren und um die Erlaubnis zur Weitergabe ihrer Kontaktdaten zu bitten. Auch dabei wurde darauf geachtet, dass die Nutzerinnen und Nutzer über die wesentlichen Dinge informiert werden. Dies erwies sich als sehr langwieriger Prozess, da häufig daran erinnert werden musste. Letztendlich dauerte es ungefähr einen Monat, um Kontaktdaten von fünf Personen zu erhalten und anschließend die Interviews zu führen. Aufgrund dieser Verzögerung und auch aufgrund der Tatsache, dass man nicht immer vor Ort war, wurden diese schließlich größtenteils telefonisch durchgeführt. Eines konnte durch Zufall persönlich in Wien geführt werden und eine Person bat darum, es schriftlich beantworten zu können. Die Interviews dauerten im Schnitt zehn Minuten. Die Befragung erfolgte zwischen Anfang Mai und Anfang Juni 2019. Auch hier wurde zu Beginn

der Gespräche die Erlaubnis zur Aufzeichnung eingeholt. Alle Personen wurden zudem darauf hingewiesen, dass diese Interviews anonymisiert verarbeitet werden und sie nicht namentlich erwähnt werden.

4.1.3 Auswertung der Interviews

In Hinblick auf die Auswertung der Gespräche, wurde jedes geführte Interview auch aufgenommen. Zum einen, um ein Transkript anfertigen zu können und so eine bessere Auswertung zu garantieren. Zum anderen, um sich während des Interviews auf die befragten Personen konzentrieren zu können und nicht für ein späteres Protokoll mitschreiben zu müssen. Ausgehend von diesen Aufnahmen wurde also von jeder Befragung ein Transkript angefertigt, „[...] eine wörtliche schriftliche Wiedergabe des aufgenommenen Gesprächs“ (MEIER KRUKER und RAUH 2005: 75). Wie ausführlich ein Transkript sein soll, hängt vom Forschungsinteresse ab. Geht es hauptsächlich um Fakten – wie in diesem Fall – sind häufige Wiederholungen oder zögerliche Antworten nicht von Bedeutung. Da alle Interviews im Dialekt geführt wurden, wurden die Transkripte in der Schriftsprache verfasst. (vgl. ebd.: 75f.)

Nachdem die Interviews transkribiert wurden, folgte die Auswertung. Ob man sich dabei für eine eher einfachere oder eher aufwändigere Variante entscheidet, hängt vom Anspruch ab, der an das Thema gestellt wird. Für diese Arbeit wurde auf ein einfaches Verfahren zurückgegriffen, bei dem es darum geht, die relevanten Sachinformationen aus den Interviews herauszufiltern (vgl. ebd.: 76). Bei den durchgeführten ExpertInneninterviews wurden so anhand der Transkripte die wesentlichen Informationen herausgelöst und zu jedem Interview eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Aussagen angefertigt. Die Informationen konnten so als Fakten in Kapitel 6 einfließen. Bei den ExpertInneninterviews macht dies deshalb Sinn, da die betreffenden Personen keine homogene Gruppe darstellen und für jede Expertin und jeden Experten ein eigener Leitfaden erstellt wurde, je nach Fachgebiet der Personen. Dadurch ergaben sich lediglich sehr geringe Schnittmengen zwischen gewissen Interviews. Es hätte daher wenig Sinn gemacht, eine komplette Inhaltsanalyse durchzuführen, da, insgesamt gesehen, in dieser Gruppe kaum Überschneidungen auftraten. Der Anspruch hinter diesen Interviews war es, an Informationen und Fakten aus erster Hand zum E-Carsharing-Projekt zu gelangen.

Anders als bei den ExpertInnen wurde für die Gruppe der NutzerInnen ein einheitlicher Leitfaden verwendet. Da jedoch fünf Interviews wenig bis gar nicht repräsentativ sind, wurde auch hier darauf verzichtet, eine vollständige Inhaltsanalyse zu machen. Stattdessen wurden die

Interviews ebenfalls anhand der wesentlichen Themenbereiche auf die wichtigsten Aussagen zusammengefasst, um so Aussagen über die Meinung und die Einstellung der NutzerInnen zum E-Carsharing treffen zu können. So kann die Perspektive der NutzerInnen präsentiert werden, quasi als Gegenpol zur Sicht der Projektbetreiber, -verantwortlichen und -partner. Da hier derselbe Leitfaden für alle Befragten verwendet wurde, sind die Interviews auch vergleichbar und konnten – wie in der Geographie durchaus häufig – nach Problembereichen ausgewertet werden. Fälle zu gruppieren ist durchaus sinnvoll, da so persönliche Faktoren wie Alter, Herkunft oder Familienstand ausgeblendet werden können. Versucht man herauszufinden, welche Strategien Personen entwickelt haben, um Probleme zu lösen, fließen diese Faktoren häufig in Erläuterungen mit ein. Durch die Auswertung nach Problembereichen kann diese Beeinflussung vermieden werden. (vgl. MEIER KRUKER und RAUH 2005: 77)

Die Ergebnisse der NutzerInneninterviews werden in Kapitel 6.8 präsentiert. Die Zusammenfassungen aller Interviews finden sich im Anhang.

4.2 Quantitative empirische Analyse

Quantitative Methoden werden eingesetzt, um soziale Phänomene, Ereignisse, Beziehungen und Prozesse zu erklären. Im Sinne der Geographie vor allem in einem räumlichen Kontext. Dazu haben sich speziell Methoden der Beobachtung und der Befragung etabliert. Beobachtung und Befragung sind keineswegs rein quantitative Methoden, doch sind sie in diesem Fall auf Quantifizierung ausgelegt. (vgl. MEIER KRUKER und RAUH 2005: 84)

4.2.1 Standardisierte Befragungen

Bei der Verwendung von standardisierten Befragungen geht es in erster Linie darum, für alle Befragten dieselbe Interviewsituation zu schaffen. So kann erreicht werden, dass durch die immer selbe Fragenformulierung keine unterschiedlichen Interpretationen möglich sind. Da es hierbei um Quantifizierung geht, müssen auch die Fragen darauf ausgerichtet sein. Je nachdem, was in Erfahrung gebracht werden möchte, eignen sich unterschiedliche Arten von Fragen: Faktfragen, Wissensfragen, Handlungs-/Verhaltensfragen, Einstellungs-/Meinungsfragen, Überzeugungsfragen oder planungsbezogenen Fragen (vgl. MEIER KRUKER und RAUH 2005: 90f.). Grundsätzlich kann zwischen offenen und geschlossenen Fragen unterschieden werden, je nachdem, ob Antworten vorgegeben werden oder nicht. Bei offenen Fragen geht es vor allem darum, spontane Antworten zu erhalten oder darum, dass sich die Befragten erinnern sollen. Bei geschlossenen Fragen hingegen sind Antworten vorgegeben. Dies dient vor allem

der Vergleichbarkeit von Antworten, spart aber auch Zeit und Kosten bei der Auswertung. Es sollte darauf geachtet werden, dass alle relevanten Antwortmöglichkeiten angegeben werden und dass es zwischen den einzelnen Kategorien keine Überschneidungen gibt (vgl. ebd.: 92f.). Bei geschlossenen Fragen kann zwischen drei Typen unterschieden werden: Fragen mit dichotomen Antwortmöglichkeiten, zum Beispiel Ja/Nein-Fragen, Fragen mit kategorialen Antwortmöglichkeiten mit Rangskala, wie Häufigkeitsfragen, und Fragen mit kategorialen Antwortmöglichkeiten ohne Rangskala (vgl. MATTISSEK et al. 2013²: 80). Häufig sind auch Restkategorien notwendig, sogenannte Hybridfragen. Es handelt sich dabei um eine Kombination aus geschlossener und offener Frage, zum Beispiel die Kategorie Sonstige oder Andere. Zudem gibt es auch Fragen, bei denen Mehrfachnennungen möglich sind, also mehrere Antworten ausgewählt werden können. Darauf muss bei der Fragestellung hingewiesen werden. Wichtig bei der Befragung ist auch die Formulierung der Fragen. So gilt es unter anderem darauf zu achten, Suggestivfragen zu vermeiden, dass die Fragen einfach formuliert sind und keine Fachausdrücke oder Fremdwörter enthalten, dass die Fragen kurz formuliert sind und die Befragten nicht überfordern. (vgl. MEIER KRUKER und RAUH 2005: 93f.)

Neben der Formulierung der Fragen ist auch die Konstruktion beziehungsweise der Aufbau des Fragebogens von Bedeutung. Man muss sich bewusst sein, dass sich Fragen gegenseitig, sowohl positiv als auch negativ, beeinflussen können. Daher ist die Reihenfolge der Fragen nicht zu unterschätzen. Zu Beginn des Fragebogens sollten sich zunächst eine Vorstellung und ein Einleitungstext finden, wo auch Nutzen und Zweck der Befragung geklärt werden. Darauf sollte eine leichte Einstiegsfrage folgen. Schwierige Fragen sollten eher in der Mitte des Fragebogens eingebaut werden und persönliche Fragen nach demographischen Merkmalen am Ende. Die Länge des Fragebogens ist abhängig von der Situation und vom Thema. Zu lange sollte die Befragung jedoch nicht dauern, da die Bereitschaft zur Beantwortung sowie die Sorgfalt der Beantwortung umso mehr abnimmt umso länger der Fragebogen ist. Design und Layout sollten zudem nicht unterschätzt werden, da sie auf Professionalität und Seriosität schließen lassen. Der Fragebogen sollte jedoch keinesfalls zu umfangreich aussehen, da dies Befragte abschrecken könnte. (vgl. ebd.: 95ff.)

4.2.2 Standardisierte schriftliche Online-Befragung von potenziellen NutzerInnen

Eine schriftliche Durchführung der Befragung bietet sowohl Vor- als auch Nachteile. Ein Vorteil ist beispielsweise die Vermeidung der Antwortverzerrung. Da bei schriftlichen Befragungen

normalerweise keine Interviewerin oder kein Interviewer anwesend ist, können unerwünschte Intervieweffekte vermieden werden, etwa suggestives Einwirken auf die Befragten. Außerdem werden Fragen meist ehrlicher beantwortet, wenn der Fragebogen alleine ausgefüllt wird. Dies ist vor allem bei Tabuthemen von Vorteil. Zudem haben die befragten Personen auch mehr Zeit zur Beantwortung. Letztlich ergeben sich auch ökonomische Vorteile für die Interviewerin oder den Interviewer, da Zeit und Kosten gespart werden können. Neben diesen Vorteilen ergeben sich jedoch auch Nachteile. Wird der Fragebogen nicht persönlich übermittelt, kann schwer gesteuert werden, wer an der Befragung teilnimmt. So werden bestimmte Bevölkerungsgruppen oftmals nicht erreicht. Es kann auch nicht kontrolliert werden, wer letztendlich den Fragebogen ausgefüllt hat beziehungsweise, ob die Beantwortung der Fragen wirklich unbeeinflusst passiert ist. Bei Verständnisproblemen steht auch niemand für Fragen zur Verfügung. Letzten Endes ist auch das Risiko sehr groß, dass gewisse Fragen nur teilweise oder überhaupt nicht beantwortet werden. Die standardisierte schriftliche Befragung sollte dann eingesetzt werden, wenn eine homogene Gruppe befragt werden soll, wenn es sich um ein Tabuthema handelt, wenn keine sprachlichen Probleme bestehen sollten und wenn persönliche Interviews aus Zeit- und Kostengründen nicht möglich sind. (vgl. ebd.: 100f.)

Sprachliche Probleme waren im Rahmen dieser Befragung nicht zu erwarten. Ausschlaggebend für die standardisierte schriftliche Befragung in dieser Arbeit waren letztlich auch Zeit- und Kostengründe, weshalb zusätzlich auf die Sonderform der standardisierten schriftlichen Befragung – die Online-Befragung – zurückgegriffen wurde.

Heutzutage wird der Großteil standardisierter schriftlicher Befragungen online durchgeführt und es gibt mittlerweile auch eine Vielzahl an Anbietern. Die Online-Befragung birgt grundsätzlich dieselben Vor- und Nachteile wie die standardisierte schriftliche Befragung. Jedoch sind im Vergleich weitere Vorteile zu nennen. Da die Online-Befragung über eine automatisierte Benutzerführung verfügt, können Fehler vermieden werden, beispielsweise indem die Befragten bei Filterfragen gleich richtig weitergeleitet werden. Zusätzlich kann die Eingabe von ungültigen Werten verhindert werden, indem zulässige Werte bei der Erstellung definiert werden. Werden Kontrollfragen verwendet, kann abweichendes Antwortverhalten aufgedeckt werden. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass die Antworten am Ende in digitalisierter Form vorliegen und nicht erst aufbereitet werden müssen (vgl. MATTISSEK et al. 2013²: 90f.). Bei vielen Anbietern kann man heutzutage die Befragten mehr oder weniger zu Antworten zwingen, denn oft kann eingestellt werden, dass gewisse Fragen jedenfalls beantwortet werden

müssen, um fortfahren zu können. Dies war mit ein Grund, warum die Wahl hier auf die Plattform [survio.com](https://www.surveymonkey.com) gefallen ist.

4.2.3 Der Online-Fragebogen

Mithilfe dieser Plattform wurde schließlich ein 20 Fragen umfassender Online-Fragebogen erstellt. Die Umfrage war vor allem auf TestfahrerInnen ausgelegt, die das E-Carsharing im Rahmen von Veranstaltungen kostenlos ausprobieren konnten. Teilnehmen konnten aber auch jene Personen, die lediglich über das Projekt informiert wurden und sich so ein Bild davon machen konnten.

Zu Beginn des Fragebogens wurden die TeilnehmerInnen über das Thema und den Rahmen der Diplomarbeit sowie den Zweck der Umfrage aufgeklärt. Außerdem wurde auch hier darauf hingewiesen, dass die erhobenen Daten ausschließlich anonym und im Sinne des Datenschutzes in die Arbeit einfließen. Letztlich wurde noch eine E-Mail-Adresse als Kontaktmöglichkeit für etwaige Rückfragen angegeben.

Als Fragenformate wurden Single Choice, Multiple Choice und auch offenen Fragen verwendet. Wenn nötig, wurde bei den Single und Multiple Choice Fragen darauf geachtet, dass eine Kategorie „Andere“ angeführt wird, um keine Möglichkeit von vornherein auszuschließen. Der erste Fragenblock bezieht sich auf die Zufriedenheit mit der Testfahrt und Erfahrungen mit Elektroautos. Anschließend ging es um FReD selbst. Haben Befragte schon einmal davon gehört, wie wurden sie darauf aufmerksam, und haben sie gewusst, dass es sich um Carsharing handelt. Darauf folgten Fragen zur persönlichen Meinung, ob man sich eine Nutzung vorstellen kann und welche Faktoren dafür ausschlaggebend sind, und für wen FReD geeignet ist. Offene Fragen wurden vor allem für Fragen des Typs „Falls ja/Falls nein, warum?“, für Verbesserungsvorschläge und sonstige Anmerkungen genutzt. Den letzten Block der Umfrage stellen Fragen zu demographischen Merkmalen dar. Die Beantwortung der Fragen dauerte rund fünf Minuten.

Nach Fertigstellung des Fragebogens wurde die Testversion mehreren Personen außerhalb der Zielgruppe geschickt, um einerseits sprachliche Fehler zu vermeiden und andererseits, um die Fragen auf ihre Verständlichkeit und logische Reihenfolge zu überprüfen. Auf Basis der Rückmeldungen wurden etwaige Fehler noch ausgebessert. Die Printversion der Online-Umfrage findet sich im Anhang der Arbeit.

4.2.4 Vorbereitung, Durchführung und Herausforderungen bei der Online-Befragung

Nachdem der Fragebogen getestet und überarbeitet wurde, musste überlegt werden, wie die Gruppe der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden könnte. Dies gelang letztendlich auf unterschiedliche Arten. Zum einen über die Marketingschiene von FReD, indem Veranstaltungen besucht wurden. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurde FReD präsentiert und Interessenten hatten teilweise auch die Möglichkeit, eine kostenlose Testfahrt mit FReD zu absolvieren. Infolgedessen wurden sie gebeten, an der Umfrage teilzunehmen. Konkret wurden hier drei Veranstaltungen – je eine im April, Mai und Juni – in der LEADER-Region besucht. Um Bekannte auf diese Veranstaltungen und die Möglichkeit einer Testfahrt aufmerksam zu machen, wurden zudem die persönlichen Social-Media-Kanäle genutzt. Zum anderen wurde versucht, potenzielle Nutzerinnen und Nutzer über die Fahrschule zu erreichen. Da Fahrschülerinnen und Fahrschüler die Möglichkeiten haben, im Rahmen ihrer Ausbildung eine Fahrstunde mit FReD zu absolvieren, wurden auch sie als Testfahrerinnen und Testfahrer und vor allem als potenzielle Nutzerinnen und Nutzer angesehen. Dafür wurde einerseits mittels Flyer auf die Umfrage aufmerksam gemacht, andererseits wurden die FahrschülerInnen im Theorieunterricht und auch nach Absolvierung ihrer Fahrstunde mit FReD darauf hingewiesen. Des Weiteren wurde über die FReD-Homepage (www.fred-fahren.at) und den Newsletter der KEM und LAG ebenfalls dazu aufgerufen, an der Umfrage teilzunehmen. Der Link zur Online-Umfrage wurde außerdem auch direkt an Bekannte gesendet, von denen bekannt war, dass sie bereits Testfahrten absolviert hatten.

Bei der Durchführung der Online-Befragung ergaben sich auch eher unerwartete Probleme. Bei den Veranstaltungen war es teilweise äußerst schwierig, Personen dazu zu bewegen, eine kostenlose Testfahrt zu absolvieren. Häufig wurde geäußert, dass man sich nicht dafür interessiere und, da man sowieso ein eigenes Auto besitze, auch keine Verwendung für FReD habe. Teilweise war auch eine gewisse Abwehrhaltung gegenüber der Elektromobilität zu spüren. Manche Personen schienen zu glauben, man wolle ihnen einreden, sich ein E-Auto anzuschaffen oder gar nur noch mit FReD zu fahren und das Privatauto zu verkaufen. Es war meistens sehr viel Überzeugungsarbeit notwendig, bis sich manche Personen auf eine Probefahrt einlassen wollten. KEM-Managerin Daniela Schelch hat darin glücklicherweise schon viel Erfahrung und konnte einige Personen von einer Testfahrt überzeugen. Ein weiteres Problem ergab sich auch bei der Verbreitung der Umfrage über die Fahrschule. Hier konnten die Fahr-

schülerinnen und Fahrschüler nicht persönlich erreicht werden, anders als bei den Veranstaltungen. Demnach konnte auch nicht garantiert werden, dass sie die Umfrage nach der Fahrstunde und der Information darüber auch wirklich ausfüllen. Letztlich kann hier nicht gesagt werden, wie viele der Umfrageteilnehmerinnen und -teilnehmer Fahrschülerinnen und Fahrschüler sind. Nach drei Monaten konnten schließlich 40 ausgefüllte Umfragen erzielt werden. Auch hier ist anzumerken, dass diese Anzahl keineswegs statistisch repräsentativ ist. Dennoch sollen die Ergebnisse im entsprechenden Kapitel 6.9 präsentiert und – soweit möglich – analysiert werden.

Im Anschluss an die Methodik folgen nun die Kapitel zu Untersuchungsgebiet und -gegenstand. Zunächst wird die LEADER-Region Hermagor näher vorgestellt. Es wird auf die Besonderheiten der Region eingegangen und vor allem auch auf die LAG sowie die KEM Karnische Energie. Anschließend folgt das Kapitel zum E-Carsharing-Projekt an sich, in welches auch die Ergebnisse der Interviews sowie der Online-Umfrage einfließen.

5 Die LEADER-Region Hermagor

Die LEADER-Region Hermagor besteht aus insgesamt neun Gemeinden. Die Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See, die Marktgemeinden Kirchbach im Gailtal und Kötschach-Mauthen und die Gemeinden Dellach im Gailtal, Gitschtal, Lesachtal und St. Stefan im Gailtal bilden den politischen Bezirk Hermagor. Hinzu kommen die beiden Gemeinden Weissensee aus dem Bezirk Spittal an der Drau sowie Feistritz an der Gail aus dem Bezirk Villach Land. (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 6)



Abb. 8: Lokale Aktionsgruppe Region Hermagor mit verorteten Projekten. (Quelle: LAG Region Hermagor 2018b: 5).

Die Region Hermagor zählt neben den Bezirken Spittal und Feldkirchen zur NUTS 3-Region Oberkärnten. Begrenzt wird sie im Norden vom Bezirk Spittal an der Drau, im Osten vom Bezirk Villach Land, im Süden von der italienischen Region Friaul-Julisch-Venetien sowie im Westen vom Bezirk Osttirol. (vgl. ebd)

5.1 Charakterisierung der Region

5.1.1 Naturräumliche Gegebenheiten

Das Untersuchungsgebiet teilt sich in das Lesach-, das Gail- sowie das Gitschtal, welche von West nach Ost verlaufen. Das Gailtal befindet sich zwischen den Gailtaler und den Karnischen Alpen und ist morphologisch durch den Flussverlauf der Gail geprägt. Das glazial überprägte Trogtal verläuft zudem auf der periadriatischen Naht, welche die Nord- von den Südalpen abgrenzt. Besiedelt ist das Gailtal überwiegend in den Talbereichen. Das Gitschtal befindet sich innerhalb der Gailtaler Alpen. Durch das 15 Kilometer lange Seitental des Gailtales verläuft die Gössering, welche letztlich in die Gail mündet. Das Lesachtal ist geprägt durch eine bis zu 200 Meter tiefe Schlucht, welche durch die Gail entstanden ist. Hier finden sich die Siedlungsgebiete vor allem an Terrassen und Schuttkegeln. Zu den natürlichen Grenzen der Region zählen die Lienzer Dolomiten und die Gailtaler Alpen im Norden und die Karnischen Alpen im Süden. Bei den Gailtaler Alpen handelt es sich um ein Überbleibsel der ostalpinen Kalkalpen. Neben den Gailtaler Alpen sind auch die Karnischen Alpen mit ihrer höchsten Erhebung, der Hohen Warte (2.780 m), ein markantes Symbol der Region. Das über 100 Kilometer lange Gebirge zählt zu den geologisch interessantesten Regionen weltweit. Im Zuge eines LEADER-Projektes wurde der Geopark Karnische Region errichtet, um die Besonderheiten der Gebirge der Öffentlichkeit näher zu bringen. Zudem zählt die Region drei Natura 2000 Gebiete, zwei Naturschutzgebiete und zwei Landschaftsschutzgebiete. (vgl. Gemeindeverband Karnische Region o.J.)

5.1.2 Bevölkerungsstruktur

Im Jahr 2018 lebten in der LEADER-Region Hermagor 19.560 Personen auf einer Gesamtfläche von 905,57 km². Zwischen 2013 und 2018 verzeichneten acht der neun Gemeinden einen Bevölkerungsrückgang. Nur St. Stefan im Gailtal konnte einen Bevölkerungszuwachs von 1,3 % verzeichnen (vgl. Amt der Kärntner Landesregierung 2018: 35). Bereits seit den 1970er Jahren weist der Arbeitsmarktbezirk Hermagor Bevölkerungsrückgänge auf, zumeist gegen die Trends in Gesamtkärnten und Österreich. Daher zählt Hermagor zu jenen Bezirken, die sich

österreichweit am negativsten entwickeln. Grund dafür ist die negative Wanderungsbilanz. Grundsätzlich kämpft die Region mit der Abwanderung der jungen Bevölkerungsgruppen. Diese zieht es vor allem in attraktivere Ausbildungs- und Arbeitsmarktzentren wie Graz oder Wien beziehungsweise Villach oder Klagenfurt. Im Jahr 2018 blieb auch der Anteil der Unter-15-Jährigen (12,6 %) unter dem Kärntner Durchschnitt (13,5 %). Die Region weist zudem einen im kärntenweiten Vergleich überdurchschnittlichen Zuwachs der älteren Bevölkerung auf. Dies ist vor allem durch die drei Alters- und Pflegeheime in den Gemeinden Hermagor, Kirchbach und St. Stefan zu erklären. (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 6f.; AMS 2018: 3ff.)

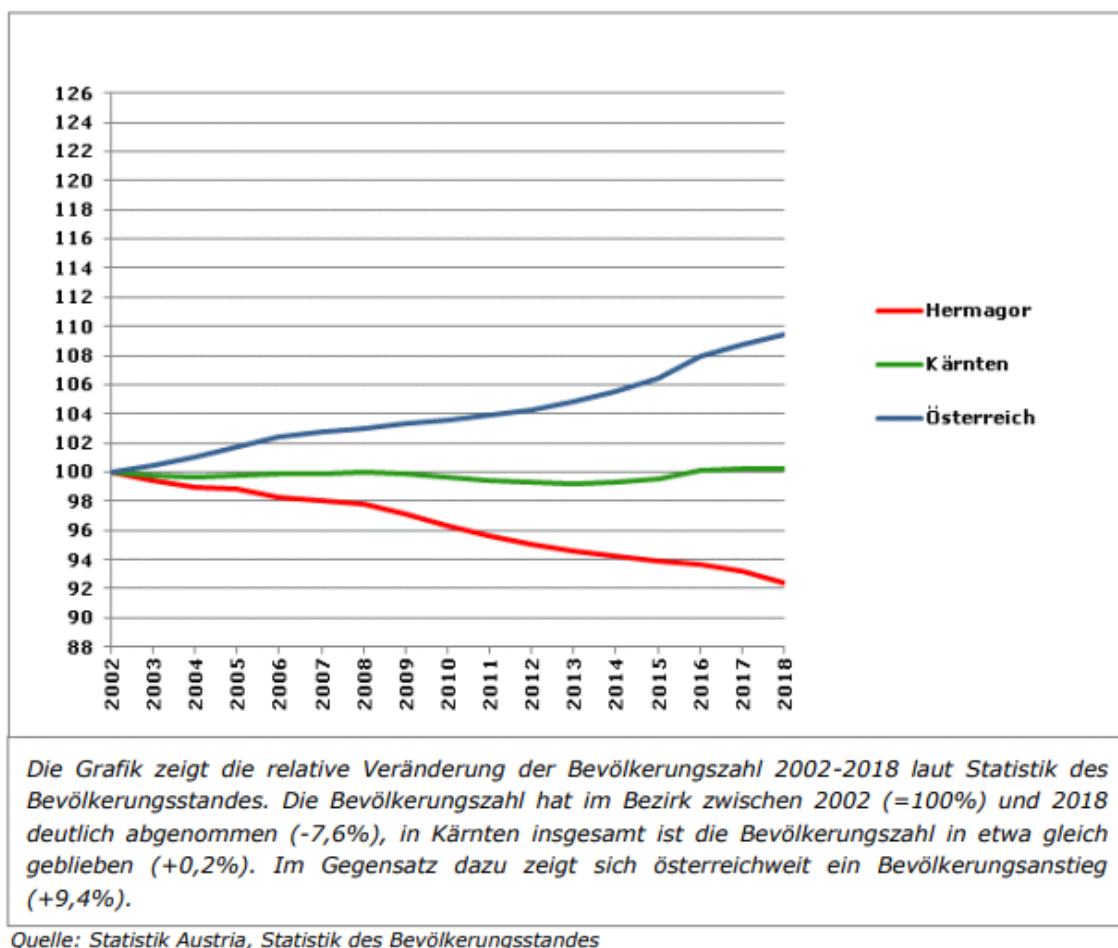


Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung 2002-2018 in Hermagor, Kärnten, Österreich. Index 2002 = 100. (Quelle: AMS 2018: 6).

5.1.3 Wirtschaft

Die Region Hermagor zeichnet sich durch einen guten Branchenmix im sekundären und tertiären Sektor aus. Die Bezirkshauptstadt Hermagor weist die meisten Betriebe auf. Im Dienstleistungssektor verfügt die Gemeinde Hermagor über mehr als 700 Arbeitsplätze, der Großteil davon findet sich im Gesundheitsbereich. Grundsätzlich sind der Gesundheitsbereich, der

Handel sowie das Beherbergungs- und Gaststättenwesen die beschäftigungsstärksten Bereiche in der Region. Die Mehrheit der Betriebe hat maximal 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es gibt jedoch auch einige wenige Betriebe mit über 100 Beschäftigten, wie zum Beispiel die Gailtalklinik, das Bezirkskrankenhaus Laas, das Falkensteiner Hotel & Spa Carinzia aber auch Produktionsbetriebe wie die Firma Zoppoth Haustechnik oder das Bauunternehmen Seiwald. Die Agrarquote der Region ist im landes- und bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche beträgt 28 % der Gesamtfläche der Region. Im Jahr 2010 gab es laut Agrarstrukturvollerhebung über 1600 Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe. Die meisten Betriebe weisen hier eine Größe von zwei bis unter zehn Hektar auf. Viele Betriebe haben sich mit „Urlaub am Bauernhof“, der Direktvermarktung ihrer Produkte oder mit Tätigkeiten für den Maschinenring ein zusätzliches Standbein aufgebaut. Von großer Bedeutung ist vor allem der Tourismus, sowohl Sommer- als auch Wintertourismus. Im Jahr 2013 wurden ein neuer Tourismusverband und die Marketinggesellschaft NLW GmbH (Nassfeld – Lesachtal – Weissensee) gegründet, in denen alle Gemeinden der Region vertreten sind (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 10f.; AMS 2017: 6ff.). In der Wintersaison 2017/2018 und der Sommersaison 2018 war wieder ein deutliches Plus bei der Anzahl der Übernachtungen zu verzeichnen. Im Winter konnten im gesamten NLW Gebiet 882.000 Nächtigungen zwischen November und April verzeichnet werden, was einem Plus von 12,5 % entspricht und somit auch über dem Ergebnis für Gesamtkärnten liegt (plus 8,7 %). Die Stadtgemeinde Hermagor konnte hier einen neuen Rekord aufstellen und mit rund 602.000 Übernachtungen zum ersten Mal die Marke von 600.000 Übernachtungen überschreiten. Im Sommer erzielte das Erlebnisgebiet Nassfeld-Pressegger See alleine 863.000 Übernachtungen, ein Plus von 2,8 %. Auch hier entfielen 600.000 Übernachtungen auf die Stadtgemeinde Hermagor (vgl. NLW Tourismus Marketing GmbH 2018a, 2018b).

Die bedeutende Rolle des Tourismus spiegelt sich auch in der Arbeitsmarktstatistik wider. Die Arbeitslosigkeit in der Region Hermagor weist durch die große Zahl an Tourismusbetrieben große saisonale Schwankungen auf. Im Jänner 2019 waren im Bezirk Hermagor insgesamt 501 Personen arbeitslos, was ein Minus von 7,7 % im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. In Kärnten hat die Arbeitslosigkeit im selben Monat vergleichsweise um 5,1 % abgenommen, in Österreich um 3 %. Dabei hat die Arbeitslosigkeit unter Männern abgenommen, unter Frauen ist sie jedoch gestiegen. In diesem Punkt unterscheidet sich der Bezirk vom Bundesland, denn kärntenweit ist auch die Frauenarbeitslosigkeit um 3,2 % zurückgegangen. Trotz des Anstiegs der

Frauenarbeitslosigkeit sind rund drei Viertel der Arbeitslosen im Bezirk männlich. (vgl. AMS 2019: 1ff.)

5.1.4 Soziales

Die Kinderbetreuung ist in der Region gut ausgebaut. Im Jahr 2018/19 gibt es allein im Bezirk Hermagor 21 institutionelle Kinderbetreuungseinrichtungen. Davon sind fünf Krippen, zehn Kindergärten und sechs altersgemischte Einrichtungen (vgl. AMS 2018). Ein flächendeckendes Grundschulangebot ist ebenfalls vorhanden. Obwohl bereits mehrere geschlossen wurden, verfügt immer noch jede Gemeinde über eine Volksschule. Insgesamt gibt es derer zwölf. In Kötschach-Mauthen und St. Lorenzen (Lesachtal) wurden die Volksschulen mit den Neuen Mittelschulen zu Schulzentren erweitert. In Hermagor wurde nach sinkenden SchülerInnenzahlen der Kindergarten in die Neue Mittelschule integriert. Im Bereich der weiterführenden Schulen gibt es in Hermagor ein weiteres Schulzentrum mit dem Bundesoberstufenrealgymnasium und der Höheren Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe. Im Schuljahr 2017/2018 besuchten rund 290 Schülerinnen und Schüler eine der beiden höheren Schulen, was einem Minus von 12,6 % gegenüber dem vorangegangenen Schuljahr entspricht (vgl. AMS 2018: 13). Der Polytechnische Lehrgang wurde im Jahr 2007 geschlossen. Um anderwärtige Schulen wie Handelsakademien, Höhere technische Lehranstalten, Landwirtschaftliche Schulen oder Berufsschulen zu besuchen, pendeln viele Schülerinnen und Schüler in die nächstgelegenen größeren Städte Lienz, Spittal, Villach oder auch Klagenfurt. Studentinnen und Studenten aus der Region zieht es vor allem nach Graz, Wien aber auch an die Fachhochschulen in Kärnten oder die Alpen-Adria Universität in Klagenfurt. Der nächstgelegene Fachhochschulstandort ist Villach mit einem Angebot von 20 Studiengängen (vgl. ebd.). Hermagor, Dellach und Kötschach-Mauthen verfügen zudem über Jugendzentren, zudem wird durch die vielen Vereine in der Region sehr viel Jugendarbeit geleistet. In der Gemeinde Dellach beispielsweise betreibt der Sozialverein ALSOLE (**A**llen **S**olidarität und **L**ebensqualität) einen Naturkindergarten, eine schulische Tagesbetreuung sowie einen Jugend- und Seniorentreff (vgl. Sozialverein ALSOLE o.J.). Im Bereich der Erwachsenenbildung gibt es die Möglichkeit, Kurse bei diversen Anbietern zu besuchen. Hier gibt es jedoch einige Herausforderungen, wie zum Beispiel die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die Erreichbarkeit, das Themenangebot oder die Nutzung von neuen Medien. Auch im Gesundheits- und Pflegebereich ist die Region gut aufgestellt. Die Gemeinden St. Stefan, Hermagor und Kirchbach verfügen je über ein Alten- beziehungsweise Pflegeheim, und auch die mobile Versorgung ist durch diverse Angebote, etwa

der Arbeitsvereinigung der Sozialhilfe Kärnten (AVS) gesichert. Außerdem gibt es in den Gemeinden Kötschach-Mauthen und Hermagor auch mehrere betreute Wohneinheiten. Eine weitere wichtige Funktion übernehmen die beiden Krankenhäuser in der Region. Die Gailtalklinik in Hermagor ist auf Neurologische Rehabilitation spezialisiert, das Krankenhaus Laas in der Gemeinde Kötschach-Mauthen auf Akutgeriatrie und Diabetes. Die Gailtalklinik verfügt außerdem über eine Notfallambulanz. Des Weiteren stehen der Bevölkerung 16 praktische Ärztinnen und Ärzte, mehrere Fachärztinnen und -ärzte, drei Apotheken und die Bezirksstelle des Roten Kreuzes zur Verfügung. Zusätzlich versorgt wird die Region durch das Bezirkskrankenhaus Lienz in Osttirol sowie das Landeskrankenhaus Villach. (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 8f.)

5.1.5 Energie, Ressourcen und Verkehr

Die Region Hermagor hat ein großes Potenzial für Erneuerbare Energie. Die Marktgemeinde Kötschach-Mauthen nimmt hier eine Vorreiterrolle ein. Das erste Windrad Kärntens wurde von der Alpen Adria Energie am Plöckenpass in der Marktgemeinde Kötschach-Mauthen errichtet. Im September 2017 konnte ein weiteres in Betrieb genommen werden. Zudem gibt es über 120 Kleinwasserkraftwerke im Bezirk. Von großer Wichtigkeit ist auch die Sonnenenergie, da die Region überdurchschnittlich gute Sonneneinstrahlungswerte aufweist, welche durch die Höhenlage und die Klima- und Witterungsbedingungen begünstigt werden. Die Sonnenenergie dient sowohl der Warmwasserbereitung und der Heizungsunterstützung als auch der Stromerzeugung und leistet somit einen wichtigen Beitrag für die Energieversorgung der Region. Seit 2011 arbeitet die gesamte Region auf die Selbstversorgung hin. Im Zuge dessen entschied man sich auch, Klima- und Energie-Modellregion zu werden (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 12). Die drei Gemeinden Hermagor-Pressegger See, Kötschach-Mauthen und Gitschtal sind außerdem zertifizierte e5-Gemeinden. Das e5-Programm unterstützt Gemeinden bei Klimaschutz und Energieeffizienz auf dem Weg zur Energieunabhängigkeit. Das e5-Energieleitbild der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See sieht hier unter anderem den Ausbau Erneuerbarer Energie vor sowie Maßnahmen im Bereich alternativer Mobilitätsformen und Elektromobilität (vgl. Stadtgemeinde Hermagor o.J.).

Im Verkehrsbereich ist die Region Hermagor durch ihre periphere Lage benachteiligt, vor allem was ihre Erreichbarkeit betrifft. Aus Unterkärnten ist die Region über die Autobahn und die Gailtalbundesstraße B111 erreichbar. Die am nächsten gelegene Autobahnauffahrt liegt bereits im Bezirk Villach Land. Von Norden, aus dem Drautal kommend, findet man über den

Gailberg, den Kreuzberg sowie die Windische Höhe nach Hermagor. Über den Plöcken- und den Nassfeldpass gelangt man zudem nach Italien. Diese sind im Winter jedoch häufig gesperrt. Der öffentliche Verkehr ist in der Region wenig attraktiv. Nachdem bereits der Verladebahnhof in Kötschach-Mauthen geschlossen worden war, wurde 2016 die Zugverbindung zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen auch für den Personenverkehr gekappt. In Hermagor ist für Zugreisende mittlerweile Endstation. Zudem ist die verbleibende Verbindung Richtung Villach aufgrund der langen Fahrzeit von einer Stunde wenig attraktiv (vgl. ebd.). Um das Wegfallen der Zugverbindung zu kompensieren, wurde das Busnetz ausgebaut. Zwischen Kötschach-Mauthen und Hermagor beispielsweise gibt es nun an Wochentagen eine stündliche Verbindung. Zwischen Dezember und März, parallel zur Skisaison, gibt es auch einen Nachtbus, welcher an Samstagen und zu Silvester zwischen Kötschach-Mauthen und St. Stefan im Gailtal verkehrt (vgl. Mobilbüro & Verkehrsmanagement GmbH 2018). Die Gemeinde St. Stefan im Gailtal hat zusätzlich auf das schwache Angebot reagiert und bietet gemeinsam mit vier weiteren Gemeinden das GO-Mobil an, einen bedarfsgesteuerten Shuttle-Service (vgl. GRUBER 2014: 26). In den Gemeinden Dellach und Kirchbach stellt der Verein ALSOLE das ALSOLE-Mobil zur Verfügung. Gestartet wurde dieses im Jahr 2012 als LEADER-Projekt und konnte auch nach Ende der Förderperiode fortgeführt werden. Von Montag bis Freitag zwischen 8:00 und 17:00 Uhr ist der Hol- und Bringdienst mit seinen freiwilligen Fahrerinnen und Fahrern für die Bevölkerung verfügbar. Eine Einzelfahrt kostet zwischen zwei und vier Euro, je nach Strecke. Genutzt wird dieses Angebot vor allem für Erledigungen des täglichen Lebens und Arztbesuche (vgl. Sozialverein ALSOLE o.J.). Um den autofreien Tourismus in der Region zu forcieren, wurden in den letzten Jahren auch in diesem Bereich neue Angebote geschaffen. So zählt etwa die Region Weissensee mittlerweile zu den Alpine Pearls. Diese Initiative garantiert autofreien Urlaubern volle Mobilität vor Ort. Ein weiteres wichtiges Angebot stellt hier auch das Bahnhofshuttle Kärnten dar, welches als Last-Mile-Service zwischen Bahnhof und Unterkunft dient. Im Sommer 2018 war es Urlaubern in der Region erstmals möglich, den ÖV mit ihrer Gästekarte kostenlos zu nutzen. In der Region Hermagor wurde zudem ein Radbus eingeführt. Mit diesen Bussen sind auch grenzüberschreitende Ausflüge nach Slowenien oder über den Alpe Adria Radweg nach Italien möglich, da der Transfer bis Thörl Maglern an die Grenze zu Italien erfolgt. Des Weiteren gibt es auch einen Rufbus, der vor allem als Almtaxi für Wanderer gedacht ist. Der Rufbus kann auch für Radfahrten nach Italien inklusive Radt-

ransport genutzt werden. Grundsätzlich müssen Fahrten mindestens zwei Stunden im Vorhinein angemeldet werden. Zudem ist ein Bus erst ab vier Personen buchbar. Der Rufbus ist von Ende Mai bis Anfang September nutzbar (vgl. NLW Tourismus Marketing GmbH 2019).

Anhand dieser differenzierten Betrachtung ist ersichtlich, dass die Region grundsätzlich mit einigen Herausforderungen konfrontiert ist. Nichtsdestotrotz ist auch ein großes Entwicklungspotenzial vorhanden. Wo dieses Potenzial gesehen wird, hat die Lokale Aktionsgruppe in der Lokalen Entwicklungsstrategie formuliert und sich damit als LEADER-Region beworben. Wie dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann und auch wird, wird in dieser Strategie aufgezeigt.

5.2 Lokale Aktionsgruppe Region Hermagor

Die LAG Region Hermagor wurde im Oktober 2014 als nicht-politischer, überparteilicher und nicht-profitorientierter Verein zur Umsetzung der LES gegründet. „Der Verein versteht sich als regionale Koordinations- und Kommunikationsplattform, als eine Schnittstelle zwischen den Mitgliedsgemeinden und dem Land Kärnten und stellt die Vernetzung von öffentlichem und privatem Sektor sicher“ (LAG Region Hermagor 2014: 1). Der Verein zählt 20 Mitglieder aus dem privaten als auch dem öffentlichen Bereich. Dabei konnten die für die Umsetzung der LES wichtigsten Organisationen und Einrichtungen gewonnen werden. Die Organe des Vereins sind die Generalversammlung, der Vorstand, der gleichermaßen das Projektauswahlgremium darstellt, die Rechnungsprüferinnen und -prüfer sowie das Schiedsgericht. Die Generalversammlung besteht dabei aus allen Vereinsmitgliedern. Wie vorgeschrieben, liegt der Stimmenanteil der Mitglieder des öffentlichen Bereichs nicht über, sondern genau bei 49 %. Die privaten Mitglieder kommen so auf eine Stimmenmehrheit. Zu den Aufgaben der Generalversammlung gehören unter anderem die Wahl des Vorstandes und die Beschlussfassung in diversen Fragen. Die aktuellen Vereinsmitglieder sind:

Mitglieder des öffentlichen Bereichs

- | | |
|--|---|
| – Gemeindeverband Karnische Region | – Gemeinde Weissensee |
| – Gemeinde Feistritz an der Gail | – Sozialhilfeverband Hermagor |
| – AMS Kärnten - Bezirksstelle Hermagor | – Karnische Infrastruktur- und Organisations GmbH |

Mitglieder des privaten Bereichs

- | | |
|--|---|
| – Kammer für Arbeiter und Angestellte Kärnten | – Waldwirtschaftsgemeinschaft Region Hermagor |
| – Kammer für Land- und Forstwirtschaft Kärnten | – Gemeinschaft der Gailtaler Almsennereien |
| – Wirtschaftskammer Kärnten | – Alpe Adria Energie |
| – NLW Tourismus Marketing GmbH | – Verein Zukunft Handwerk Industrie Gailtal |
| – Raiffeisenbank Hermagor | – Mindmove (lebenslanges Lernen) |
| – Raiffeisenbank Kötschach-Mauthen | – Verein zur Förderung der Jugendarbeit |
| – Kärntner Sparkasse AG, Filiale Hermagor | – Förderungsverein Gailtaler Heimatmuseum |

Der Vorstand beziehungsweise das Projektauswahlgremium besteht aus zehn Mitgliedern – je fünf aus dem öffentlichen und dem privaten Sektor – die auf zwei Jahre gewählt werden. Dabei ist auf einen Frauenanteil von 33 % zu achten. Aus dem öffentlichen Bereich kommen drei Mitglieder aus dem Gemeindeverband Karnische Region, ein Bürgermeister oder eine Bürgermeisterin aus der Gemeinde Weissensee oder Feistritz an der Gail und ein Mitglied aus dem Sozialhilfeverband Hermagor. Im privaten Bereich kommen je ein Mitglied aus der NLW Tourismus Marketing GmbH, einer regionalen Bank, der Firma Mindmove, dem Verein zur Förderung der Jugendarbeit sowie ein Mitglied aus der Landwirtschafts-, Wirtschafts- oder Arbeiterkammer. Innerhalb der Kammern sowie der Gemeinden Weissensee und Feistritz wandert das Stimmrecht im Zweijahresrhythmus. Innerhalb des Vorstandes sind Obmann oder Obfrau, KassierIn und SchriftführerIn mit ihren StellvertreterInnen zu wählen. Obmann des Vereins ist derzeit der Bürgermeister der Gemeinde Hermagor-Pressegger See. Die Hauptaufgabe des Vorstandes ist, den Verein zu leiten. Dabei verwaltet er zum Beispiel das Vereinsvermögen oder beruft die Generalversammlung ein. Auch hier legt der Stimmanteil bei 49 % der öffentlichen zu 51 % der privaten Mitglieder. Da der Vorstand gleichzeitig das Projektauswahlgremium darstellt, entscheidet er auch über die Förderwürdigkeit von Projekten und die Vergabe des Förderbudgets. Alle zwei Jahre werden zudem zwei RechnungsprüferInnen gewählt, die ansonsten nur Mitglieder der Generalversammlung sein dürfen. Sie haben die Aufgabe, die laufenden Geschäfte zu kontrollieren und die Finanzen zu prüfen. Eine wichtige Rolle kommt

auch dem LAG-Management zu, welches die koordinativen, steuernden Maßnahmen im Verein sowie die operative Umsetzung der LES innehat. (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 77ff.; LAG Region Hermagor 2014: 1ff.)

5.2.1 Lokale Entwicklungsstrategie

Die Lokale Entwicklungsstrategie umfasst die für die Region relevanten Themen, welche die Weiterentwicklung nötig sind. Die LES besteht aus den vier Aktionsfeldern Wertschöpfung, Natürliche Ressourcen und kulturelles Erbe, Gemeinwohl – Strukturen und Funktionen sowie Europäische Territoriale Zusammenarbeit. Dabei bilden die in Kapitel 2.1.2 präsentierten Ansätze der LEADER-Methode die Basis der Aktionsfelder. Zudem werden in den Aktionsfeldern die Schwerpunkte Daseinsvorsorge, Jugend, Diversität und Lebenslanges Lernen gesetzt, wie es vom Österreichischen Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020 vorgesehen ist. Die in den Aktionsfeldern enthaltenen Themen und Subthemen beeinflussen sich gegenseitig und finden sich häufig als Querschnittsthemen in allen Aktionsfeldern wieder (vgl. LAG Region Hermagor 2018: 18). Für alle Themen sind der integrierte sowie der multisektorale Ansatz von zentraler Bedeutung. Bei der Projektauswahl wird vor allem auf den sektorübergreifenden und kooperativen Ansatz, auf Innovation und Nachhaltigkeit Wert gelegt (vgl. ebd.: 67).

Welche Themen die jeweiligen Aktionsfelder umfassen und welche Strategien, Maßnahmen und Ziele jeweils definiert sind, wird im Folgenden erläutert.

Aktionsfeld 1: Wertschöpfung

Die zwei Themen, die dieses Aktionsfeld bestimmen, sind die Entwicklung und der Ausbau von regionalen Wertschöpfungsketten sowie die Weiterentwicklung der Standortregion Hermagor. Eine besondere Bedeutung kommt hier Kooperationen in den einzelnen Sektoren und daraus resultierenden Projekten zu, die ein wichtiger Bestandteil der regionalen Wertschöpfung sind. Ein wichtiges Ziel ist hier auch die Etablierung als Kulinarik- und slow-food-travel-Region. Das Potenzial, diese bestehenden Kooperationen auszubauen, ist sehr groß. Durch die Erweiterung mit neuen Produkten, Angeboten und auch mit neuen Kooperationspartnerinnen und -partnern, können auch die Zielgruppen erweitert werden. Neue Produkte und Angebote müssen vor allem in den Bereichen Tourismus und Landwirtschaft, Erneuerbare Energie sowie Handwerk und Gewerbe geschaffen werden. Dazu ist auch ein passendes Marketing notwendig, damit die Markterschließung gelingt. Unter anderem will man im Bereich Erneuerbare Energie zur Vorzeigeregion werden. Die Region Hermagor war auch beim Energiemasterplan

Kärnten aktiv beteiligt. Was die Weiterentwicklung des Standortes betrifft, arbeiten die Gemeinden sehr gut zusammen, jedoch befindet man sich hier noch in der Startphase. Des Weiteren wird eine regionale Standortdatenbank erstellt, welche Betriebsansiedlungen vor allem für junge Unternehmensgründerinnen und -gründer erleichtern soll. Die Umsetzung dieser Vorhaben gestaltet sich zumeist schwierig, da keine zentralen Plattformen vorhanden sind, über die man sich leichter vernetzen oder Entwicklungen planen könnte. Ziel ist es daher, die Vernetzung der Stakeholder zu garantieren. Entwickelte Angebote bedürfen außerdem einer entsprechenden Organisationsstruktur und Marketingstrategie, damit die jeweiligen Zielgruppen und Märkte erreicht werden können. Wichtig für die Region ist vor allem, dass nach mehreren Firmenschließungen wieder Arbeitsplätze geschaffen werden. Nachdem die Zugverbindung zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen eingestellt wurde, ist ein weiteres wichtiges Thema die Sicherstellung der Mobilität und die Erreichbarkeit. Um dies zu erreichen, sollen zielgruppenorientierte regionale und kleinregionale Mobilitätslösungen erarbeitet und umgesetzt werden. Letztlich soll der jungen Generation der Eintritt ins Erwerbsleben sowie potenziellen Unternehmensgründerinnen und -gründern der Weg in die Selbstständigkeit erleichtert werden. Für alle Bereiche von Bedeutung sind passende Mobilitätslösungen, der Beitrag zum Klimaschutz sowie die Anpassung an den Klimawandel und die Berücksichtigung von unterrepräsentierten Gruppen. Bei der Erreichung der Ziele setzt man auf inner- und überregionale Kooperationen mit anderen LEADER-Regionen sowie mit verschiedenen Abteilungen der Landesverwaltung. (vgl. ebd.: 19ff.)

Aktionsfeld 2: Natürliche Ressourcen und kulturelles Erbe

Die Themen dieses Aktionsfeldes sind der Erhalt und die Inwertsetzung des naturräumlichen Potenzials, Ressourcen der Erneuerbaren Energie und die regionale Selbstversorgung sowie der Erhalt und die Inwertsetzung des kulturellen Erbes. Das naturräumliche Potenzial der Region Hermagor ist enorm. Genutzt wird es vor allem über Tourismus- und Freizeitangebote. Im Winter sind vor allem der Skitourismus am Nassfeld und der Eislaughtourismus am Weissensee von großer Bedeutung. Am Nassfeld wird mittlerweile auch im Sommer ein enormes Angebot bereitgestellt. Wichtig sind aber auch der Pressegger See sowie der Naturpark Weissensee, diverse Wanderangebote wie der Karnische Höhenweg oder der Geopark Karnische Alpen. Für die Entwicklung, Umsetzung und optimale Bewerbung der Angebote wurde die NLW Tourismus Marketing GmbH gegründet. Zudem wurden zahlreiche Projekte bezüglich der di-

versen Schutzgebiete umgesetzt und auch bewusstseinsbildende Maßnahmen gesetzt. In diesem Themenfeld bedarf es vor allem einer Qualitätssteigerung der Angebote sowie neuer Produkte, um auch neue Zielgruppen zu erreichen. Bezüglich der Ressourcen der Erneuerbaren Energie wird in diesem Aktionsfeld vor allem auf Bewusstseinsbildung, Schulung und die Umsetzung von Pilotprojekten gesetzt. Zur Bewusstseinsbildung haben speziell auch das LEADER-Projekt „energie:autark Kötschach-Mauthen“ sowie das Interreg-Projekt „Selbstversorgung mit Erneuerbarer Energie/AlterVis“ beigetragen. Für die Neue Mittelschule wurde zudem das Energiebüchlein erstellt, welches als Lehrbuch im Regelunterricht zum Einsatz kommt. Wichtig ist hier vor allem auch die Klima- und Energie-Modellregion Karnische Energie, welche 2014 gegründet wurde. Durch die KEM wird ein wichtiger Beitrag zur Vernetzung und zur Umsetzung von Pilotprojekten geleistet. Hier wird es notwendig sein, die Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und im Bildungsbereich auf alle Zielgruppen auszuweiten. Unter anderem will man erreichen, dass sich internetbasierte Fahrgemeinschaften bilden und dass sich ein regionales Carsharing-Modell durchsetzt. Neben dem naturräumlichen Angebot ist auch das kulturelle sehr vielfältig. Jedoch gibt es auch hier keine zentrale Anlaufstelle und auch keine themenübergreifenden Kooperationen. Das bestehende Potenzial soll hier ausgeschöpft werden. Zudem fehlen kulturelle Angebote für Jugendliche und junge Erwachsene. Durch neue Produkte und Angebote im Kulturbereich sollen die Vor- und Nachsaison des Tourismus attraktiver und neue Zielgruppen angesprochen werden. Dazu ist auch die bessere Vernetzung der Akteurinnen und Akteure notwendig. Eine Rolle spielt hier auch die Erreichbarkeit, die durch neue Mobilitätsangebote garantiert werden soll. Auch in diesem Aktionsfeld spielen der Beitrag zum Klimaschutz sowie die Anpassung an den Klimawandel und die Berücksichtigung von unterrepräsentierten Gruppen eine große Rolle. Inner- und überregionale Kooperationen sollen zwischen Akteurinnen und Akteuren aus den Bereichen Natur, Kultur und Energie stattfinden. Man setzt zudem auf die Zusammenarbeit mit anderen LEADER-Regionen sowie mit diversen Abteilungen der Landesregierung. (vgl. ebd.: 29ff.)

Aktionsfeld 3: Gemeinwohl – Strukturen und Funktionen

Das dritte Aktionsfeld umfasst die Bereiche Generationen, Migration, Integration, Diversität, Gender sowie Stärkung des endogenen Potenzials/Lebenslanges Lernen. Im Themenfeld Generationen sieht sich die Region mit den Problemen der Abwanderung, der sinkenden Fertilitätsrate, des sinkenden Anteils der Erwerbspersonen und der Zunahme der älteren Bevölkerung konfrontiert. Zudem erschweren auch die geringeren Finanzmittel die Aufrechterhaltung

der Infrastruktur sowie die Befriedigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Es bedarf vor allem einer Erweiterung des Angebots, einer flexiblen Zeitgestaltung und zielgruppenorientierten Modellen. Gefragt sind auch altersgerechte Angebote für Jugendliche und die Sicherstellung der Erreichbarkeit. Hier stellt die steigende Mobilitätsnotwendigkeit eine weitere Herausforderung dar, welcher unter anderem mit dem Projekt „Nachbarschaftshilfe“, in dessen Rahmen ehrenamtliche Mitfahrgelegenheiten angeboten werden, entgegen gewirkt wird. Die ehrenamtliche Arbeit spielt eine große Rolle für den Erhalt vieler sozialer Dienstleistungen. Vieles wäre ohne Freiwilligenarbeit nicht möglich, daher gilt es, diese zu fördern und zu erhalten. Außerdem müssen bestehende Einrichtungen und Projekte erhalten werden, aber auch neue Formen, etwa generationenübergreifende Projekte, entwickelt und umgesetzt werden. In Bezug auf die Migration ist die Region Hermagor vor allem durch Abwanderung aufgrund des Arbeitsplatzmangels betroffen. Die Zuwanderung in die Region erfolgt hauptsächlich aufgrund des Tourismus durch saisonale Arbeitskräfte, aber auch durch Pensionistinnen und Pensionisten aus den EU-Ländern. Die Willkommenskultur sowie das interkulturelle Miteinander sollen hier deutlich verbessert werden. Für Menschen mit Behinderung sind teilweise gute Strukturen und Serviceleistungen bezüglich Mobilität, Integration und Betreuung vorhanden. Es gibt jedoch noch Ausbaubedarf, vor allem bei der Barrierefreiheit und Weiterbildungsmöglichkeiten. Was die Möglichkeiten von Frauen betrifft, konzentrieren sich diese überwiegend auf den Sozial- und Bildungsbereich. Die Besetzung von Führungspositionen mit Frauen, aber auch deren Vertretung in der Gemeindepolitik sind noch voranzutreiben. Vor allem müssen der Wiedereinstieg in den Beruf und die Beteiligung an Gemeindeprozessen über geänderte Rahmenbedingungen, beispielsweise über regional angepasste Teilzeitmodelle, stärker ermöglicht werden. Im Themenbereich Stärkung des endogenen Potenzials und Lebenslanges Lernen erweist sich die Weiterbildung in der Region als schwierig. Obwohl ein entsprechendes Angebot vorhanden ist, führen ungenügende TeilnehmerInnenzahlen auf Seiten der Anbieter zu Problemen. Zudem stellen die Erreichbarkeit, die zeitliche Flexibilität sowie die Kosten für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Herausforderungen dar. Auch der Einsatz von neuen Medien ist durch den teils schlechten Internetausbau erschwert. Über das LEADER-Management wird versucht, das Potenzial von Studentinnen und Studenten aus der Region zu nutzen. Daher wurde die Diplomarbörse eingerichtet, die einerseits wissenschaftliche Arbeiten mit regionalem Bezug sammelt und andererseits für die Region

relevante Themen an Studierende vergibt. Es sollen hier weitere innovative Modelle entwickelt werden, um das Potenzial von abgewanderten hochqualifizierten jungen Menschen zu nutzen. Letztlich wird auch versucht, die Möglichkeiten zur Partizipation über einen regionalen BürgerInnen-Rat zu steigern. Im Sinne der innerregionalen Kooperation setzt man hier vor allem auf die betroffenen Zielgruppen und Menschen, die sonst kaum zu Wort kommen. Überregional muss eine breite Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Landes, Bildungseinrichtungen, Nachbarregionen, anderen LEADER-Regionen sowie mit Organisationen wie etwa dem AMS oder der Arbeiterkammer stattfinden. (vgl. ebd.: 37ff.)

Aktionsfeld 4: Europäische Territoriale Zusammenarbeit

Die LAG Region Hermagor hat sich für die aktuelle Periode als einzige LAG in Kärnten auch als CLLD-Region beworben. Zusammen mit der Euroleader- und der Open-Leader-Region in Friaul-Julisch-Venetien/Italien bildet man die Region „HEurOpen“, welche insgesamt 52 Gemeinden umfasst. In thematischen Arbeitsgruppen wird hier zu den Themen intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum grenzüberschreitend gearbeitet, um so einen Beitrag zur Strategie Europa 2020 zu leisten. (vgl. LAG Region Hermagor 2018a: 46)

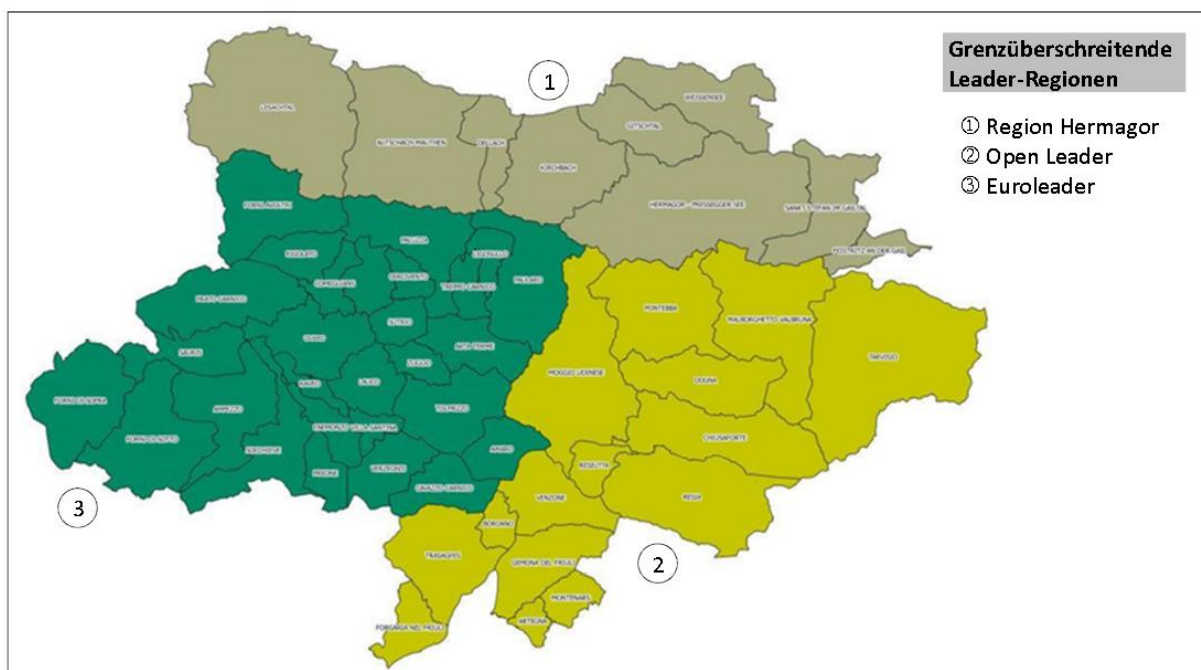


Abb. 10: CLLD-Region „HEurOpen“. (Quelle: LAG Region Hermagor 2018a: 47).

Das Aktionsfeld umfasst die drei Themen intelligentes Wachstum bezüglich Bildung und Innovation, nachhaltiges Wachstum in Bezug auf den Natur- und Kulturräum sowie die Erreichbarkeit, und integratives Wachstum was Generationen, Integration und die Eingliederung in den

Arbeitsmarkt anbelangt. Als Querschnittsthema für diese drei Bereiche ist ein grenzüberschreitender Netzwerkaufbau und Know-How-Transfer formuliert. Ein grenzüberschreitender Masterplan soll die LES der Region Hermagor ergänzen. Dafür wurden vier Hauptziele definiert, nach denen die Maßnahmen der Strategie festgelegt sind:

- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Kompetenzentwicklung für wirtschaftliche Innovation
- Erhalt und Inwertsetzung des naturräumlichen und kulturellen Potenzials
- Stärkung im Bereich neuer sozialer Bedürfnisse
- Institutionelle Kooperation und integrierte Strategien

Auch die Themen Erneuerbare Energie und Nachhaltige Mobilität spielen hier eine Rolle, denn in diesem Aktionsfeld stehen die Themen ebenfalls im Zeichen des Klimaschutzes. So soll durch Pilotprojekte auch eine effizientere Ressourcennutzung sowie eine CO₂-Reduktion erzielt werden, beispielsweise durch Projekte zu den Themen Energiesparen oder Nachhaltige Mobilität. Bemühungen für eine grenzüberschreitende Produktion und Nutzung Erneuerbarer Energie sowie für einen grenzüberschreitenden ÖPNV, um die Erreichbarkeit zu verbessern, werden unternommen. (vgl. ebd.: 46ff.)

5.3 Klima- und Energie-Modellregion Karnische Energie

Die zentrale Rolle, wenn es um Erneuerbare Energie und in weiterer Folge um das E-Carsharing der Region Hermagor geht, nimmt die Klima- und Energie-Modellregion Karnische Energie ein. Die KEM sind eine Bottom-Up-Initiative des Klima- und Energiefonds, der 2007 in Hinblick auf den Klimaschutz und eine nachhaltige Energiewende gegründet wurde. Seither wurden zahlreiche Klima- und Energieprojekte mit über einer Milliarde Euro gefördert. Im Vordergrund stehen dabei immer Nachhaltigkeit und Effizienz. Über die KEM sollen Regionen auf ihrem Weg aus der Abhängigkeit von fossilen Energien unterstützt werden. Dabei geht es vor allem darum, die vor Ort vorhandenen Ressourcen zu nutzen und den Energiebedarf einerseits durch die Produktion von erneuerbarer Energie und andererseits durch die Steigerung der Energieeffizienz zu decken (vgl. Klima- und Energiefonds 2018: 1). Hat sich eine Region erfolgreich als KEM beworben, durchläuft sie drei Phasen des Förderprogramms. In der ersten Phase wird mit den Stakeholdern ein Umsetzungskonzept entwickelt, welches gewisse Mindestvoraussetzungen erfüllen muss. In der zweiten Phase wird eine KEM-Managerin oder ein KEM-Manager zwei Jahre lang finanziell unterstützt und ist für die Projektumsetzung sowie für die

Bewusstseinsbildung in der Region verantwortlich. Wird die KEM positiv evaluiert, kann die Modellregion verlängert werden. Die ersten beiden Phasen werden vom Klima- und Energiefonds mit bis zu 145.000 Euro für drei Jahre gefördert. Die KEM sind dabei auch auf die Kofinanzierung der Gemeinden angewiesen, welche zum einen eine Voraussetzung, zum anderen einen Erfolgsfaktor darstellt. In der dritten Phase erhalten die KEM Investitionsförderungen für Projekte in gewissen Bereichen, etwa Photovoltaik oder auch den Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur. Nach der zweijährigen Umsetzungsphase kann die KEM für eine dreijährige Weiterführungsphase verlängert werden. In dieser Phase beträgt die Fördersumme 200.000 Euro seitens des Klima- und Energiefonds und es ist ebenfalls eine Kofinanzierung erforderlich (vgl. ebd.: 3).

Für eine erfolgreiche KEM sind drei Faktoren definiert, die auf den drei Phasen des Programms beruhen. Zunächst bedarf es eines Umsetzungskonzepts. In diesem Konzept wird die Ist-Situation dargestellt sowie Ziele, Potenziale und Maßnahmen formuliert. Des Weiteren ist eine treibende Kraft vor Ort notwendig, die Projekte vorantreibt, aber auch als fixe Ansprechperson fungiert. Dies sind die KEM-Managerinnen und -Manager, deren Kernaufgabe in der Vernetzung besteht, welche auch über Projekte hinaus stattfinden kann. Letztlich ist die Einbindung der Region in den Entwicklungsprozess wichtig. Indem Stakeholder, die regionale Wirtschaft, die Politik und vor allem die Bevölkerung eingebunden werden, kann ein Bewusstsein geschaffen und die Entwicklung regional verankert werden. Wichtig ist dabei wiederum die Kofinanzierung durch die Gemeinden. (vgl. ebd.: 2)

Seit 2014 ist zudem ein Qualitätsmanagementsystem vorgeschrieben, wodurch die Managerinnen und Manager bei der Planung und der Umsetzung der Weiterführungsphase bestmöglich unterstützt werden sollen. Das Qualitätsmanagement erfolgt über eine kontinuierliche Unterstützung vor Ort und Feedback in Form eines Audits. Vorgesehen sind zudem auch drei Vernetzungs- und Schulungstreffen pro Jahr für die KEM-Managerinnen und -Manager, um den Know-How-Transfer zwischen den Regionen zu garantieren. Wichtig ist hier aber auch die Weiterbildung in den Bereichen Klima und Energie sowie der neuesten Förderlandschaft des Bundes. Mittlerweile gibt es in Österreich 95 KEM mit 819 involvierten Gemeinden. Mit den Projekten können so bereits über zwei Millionen Menschen erreicht werden. In Kärnten bestehen derzeit 15 KEM, welche 89 Gemeinden umfassen. (vgl. ebd.: 3f.)

Die KEM Karnische Energie besteht – anders als die LEADER-Region – nur aus den sieben Gemeinden des Bezirks Hermagor, also aus dem Gemeindeverband Karnische Region, der zugleich auch Träger der KEM ist. Die Umsetzungsphase der Modellregion startete im Jahr 2014. Das Umsetzungskonzept beruht auf einer Regionsanalyse, die im Rahmen des Interreg-Projektes „AlterVis – Selbstversorgung mit Erneuerbarer Energie“ durchgeführt wurde. Seit November 2016 befindet man sich in der Weiterführungsphase I, welche im Oktober 2019 endet. Im Oktober wird dann auch die Weiterführungsphase II mit neuen Maßnahmen eingereicht. Über Investitionen in Erneuerbare Energie und eine zukunftsfähige Mobilität will die KEM die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern schaffen. Ziel ist vor allem, die Wertschöpfung in der Region zu sichern und auch den zukünftigen Generationen die derzeitige hohe Lebensqualität garantieren zu können. Gelingen soll dies durch Energieeffizienzmaßnahmen, den Ausbau Erneuerbarer Energie, aber auch durch Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung. (vgl. KEM Karnische Energie 2017)

6 FReD – das E-Carsharing-Projekt der Region Hermagor

Für das Projekt FReD können im Grunde drei voneinander unabhängige Initiatoren gesehen werden. FReD war eigentlich ein Mobilitätsprojekt des Verein energie:autark Kötschach-Mauthen und grundsätzlich auch nur für diese Gemeinde gedacht. Ein Auto war bereits geplant, der Name entwickelt und auch ein Teil des Designs stand schon fest. Im Grunde stand das Projekt in den Startlöchern und das E-Carsharing hätte bald in Betrieb genommen werden können, wurde dann aber im Sinne einer regionalen Lösung zurückgehalten. (vgl. KLAUS 2019)

Als ein weiterer Initiator kam schließlich die KEM hinzu. Da eine geplante Maßnahme der KEM nicht umsetzbar war, wurde kurzerhand ein Ersatz gesucht (vgl. KEM Karnische Energie o.J.a: 9). Da zu dieser Zeit das Thema Mobilität in der Region sehr populär war – die Gailtalbahn wurde zwischen Hermagor und Kötschach geschlossen –, wurde vom Gemeindeverband der Wunsch geäußert, etwas zu diesem Thema zu machen. Die damalige KEM-Managerin Stéphanie Klaus kam letztlich auf das Thema Carsharing und setzte sich auch mit dem Verein energie:autark in Verbindung. So entschloss man sich, gemeinsame Sache zu machen (vgl. KLAUS 2019). Der Gemeindeverband konnte für das Projekt gewonnen werden und schließlich wurde über die KEM die Ersatzmaßnahme „Erarbeitung eines Konzeptes für ein regionales E-Carsharing-Projekt“ eingereicht und 2016 auch genehmigt. Damit war der Grundstein für FReD als

regionales E-Carsharing-Projekt gelegt. Bei diesem Konzept war wichtig, dass es „[...] ein konkretes, in der Region abgestimmtes und von den EntscheidungsträgerInnen befürwortetes Projekt [...]“ ist. „Darin sollen auch die zentralen Fragen für die Umsetzung eines E-Carsharing-Projektes beantwortet sein (Fahrzeugmodell, ‚Verwaltungsstruktur‘, Finanzierung, potentieller Nutzer/innen-Kreis etc.)“ (KEM Karnische Energie o.J.a: 13). Es folgte die Einbindung von regionalen Entscheidungsträgern sowie relevanten Stakeholdern und Institutionen und eine Arbeitsgruppe wurde gegründet. Zudem fanden auch Erhebungen zur bestehenden Infrastruktur und zu geplanten Maßnahmen in den Gemeinden statt. Des Weiteren wurden potenzielle Kooperationspartner befragt, um die Kooperations- und Beteiligungsbereitschaft sowie verfügbare Ressourcen einschätzen zu können. Es fanden auch Abstimmungstreffen mit regionalen Vereinen als auch mit Vereinen aus den Nachbarregionen Osttirol und Oberes Drautal statt. Aus diesen Treffen ging hervor, dass eine Bereitschaft zur regionsübergreifenden Zusammenarbeit besteht. Letztlich wurde das Projekt auch in die LES der Region Hermagor aufgenommen und für die Weiterführungsphase der KEM als eigenes Modul ausgewiesen. (vgl. KEM Karnische Energie o.J.a: 9ff.)

Ebenfalls ein Konzept für ein E-Carsharing hatte Franz-Gerhard Patterer ausgearbeitet. Als Besitzer des Autohaus Patterer etablierte er zunächst ein klassisches Mietwagengewerbe. In weiterer Folge, um das neue Produkt Elektroauto auch an die KundInnen zu bringen, ist der Gedanke für ein E-Carsharing entstanden. Franz-Gerhard Patterer sicherte sich die Unterstützung des Landes Kärnten und trat an den Gemeindeverband heran. Aus dieser Initiative ist später das LEADER-Projekt Marketing und Bewusstseinsoffensive entstanden. (vgl. PATTERER 2019)

6.1 FReD in der Umsetzungsphase

Im Laufe der Umsetzungsphase der KEM (2014-2016) haben sich schließlich regionale Akteure – das Autohaus Patterer und der Verein energie:autark – entschlossen, ein Pilotprojekt mit einem E-Auto in der Gemeinde Kötschach-Mauthen zu starten. Im Maßnahmenkatalog für die Weiterführungsphase wurde die Maßnahme „Umsetzung eines regionalen E-Carsharing-Systems“ formuliert. Als Ziel ist die Schaffung eines neuen, bedarfsorientierten Angebots definiert, welches als Ergänzung des ÖV dient. Dazu wird die Elektromobilität ausgebaut und ein Carsharing-System etabliert. Zweit- und Drittautos sollen dadurch überflüssig werden (vgl. KEM Karnische Energie o.J.b: 3). Dass dies durch Carsharing möglich ist, wurde in Kapitel 3.2.1 bereits erläutert.

Durch die Einführung eines E-Carsharing-Systems will man Bewusstsein für Elektromobilität sowohl bei der lokalen Bevölkerung als auch bei Touristinnen und Touristen schaffen. Außerdem sollte die Wertschöpfung in der Region durch die Einbindung regionaler Unternehmen erhöht werden und ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches zur CO₂-Reduktion beiträgt, geschaffen werden. Die Zielgruppen sind demnach die einheimische Bevölkerung, Touristinnen und Touristen und auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gemeinden und anderer öffentlicher Institutionen. In der Projektbeschreibung wurden zudem fünf klare Projektmodule formuliert: Gründung einer eigenen Betreiberstruktur für die Entwicklung und Umsetzung, Buchungsplattform für E-Carsharing, regionale Ladeinfrastruktur, Bewusstseinsbildung und Marketing, E-Mobilität und Tourismus. (vgl. LAG Region Hermagor 2016: 2ff.)

In der Weiterführungsphase der KEM wurde die Flotte zunächst um zwei weitere Fahrzeuge erweitert, welche in Hermagor und Kötschach-Mauthen in Betrieb waren und es wurde versucht, das Projekt schrittweise auf die gesamte Region auszuweiten. Dazu wurden weitere Kooperationsvereinbarungen mit den Gemeinden getroffen. Letztlich fehlte es an einer einheitlichen Marketingstrategie sowie an Maßnahmen für die einzelnen Zielgruppen. Im Jahr 2017 wurde daher das zweijährige LEADER-Projekt „Marketing und Bewusstseinsoffensive E-Carsharing Region Hermagor“ eingereicht und genehmigt. Ziel dieses Projektes ist es, der Bevölkerung das E-Carsharing näherzubringen, indem Vorteile erläutert und Vorurteile abgebaut werden. FReD soll zur Marke werden. Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit über Medien und den Auftritt bei regionalen Veranstaltungen sind hier vor allem die Netzwerke Schulen, Fahrschule, Tourismus und Wirtschaft von Bedeutung. In diesen fünf Bereichen wurden und werden nach wie vor Maßnahmen gesetzt. Das Projekt wurde zudem bis Oktober 2019 verlängert. (vgl. LAG Region Hermagor 2017: 2ff.)

Schließlich gelang es, das System auf alle Gemeinden der Modellregion sowie auf die LEADER-Gemeinden Weissensee und Feistritz an der Gail auszuweiten. Damit umfasste das Projekt letztlich die gesamte LEADER-Region. Die Flotte wurde außerdem auf fünf E-Autos an verschiedenen Standorten aufgestockt und an den Gemeinde-Standorten werden laufen neue Parkplätze ausgewiesen beziehungsweise Ladesäulen errichtet. Mittlerweile nutzen sechs Gemeinden jeweils an einem fixen Tag in der Woche FReD und auch der Gemeindeverband, das LAG- und KEM-Management nutzen die Flotte für ihre Dienstfahrten. Zudem wurden auch einheitliche Verträge ausgearbeitet und eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden und des Tourismus gegründet. Des Weiteren wurden die

Homepage und die Online-Buchungsplattform umgesetzt. Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen finden laufend statt, etwa bei regionalen Veranstaltungen, wo Interessenten die Möglichkeit haben, eine kostenlose Testfahrt mit FReD zu absolvieren. Es wurde auch eine Broschüre für Nutzerinnen und Nutzer erstellt, welche als Anleitung für den Umgang mit FReD dient. Außerdem wurden weitere Kooperationen eingegangen. Die Fahrschule Brunner konnte als Kooperationspartner gewonnen werden. Fahrschülerinnen und -schüler haben die Möglichkeit, eine Fahrstunde mit FReD zu absolvieren. Zudem finden sich Carsharing und Elektromobilität im Lehrplan. Die Fahrschule wurde dafür auch als klima aktiv mobil Fahrschule ausgezeichnet. Eine weitere Kooperation findet mit der Region Naturpark Weissensee statt, in der ein Pilotprojekt zur touristischen Nutzung des Carsharings läuft. (vgl. KEM Karnische Energie o.J.c: 8f.)

FReD wird in vielerlei Hinsicht als etwas Besonderes bezeichnet und hat nicht umsonst beim Kärntner Regionalitätspreis den dritten Platz in der Kategorie Energie, Umwelt und Mobilität erreicht. Zunächst zeichnet er sich dadurch aus, dass die E-Autos nicht von den Gemeinden angekauft werden, sondern vom jeweiligen Betreiber. Die Gemeinden haben auch jederzeit die Möglichkeit, ein Fahrzeug anzuschaffen und so zum Betreiber zu werden. Weiters wird FReD mit regionalem Ökostrom geladen. Somit wird die regionale Wertschöpfung und auch Arbeitsplätze auf mehrere Arten sichergestellt. Diese und andere Fähigkeiten werden der Elektromobilität auch in der Literatur zugeschrieben (siehe Kap. 3.3.3). Mit FReD ist man somit sauber, leise, nachhaltig, günstig und mit regionaler Wertschöpfung unterwegs. Durch die Kooperation mit der Fahrschule wird das E-Carsharing direkt bei den Führerscheinneulungen bekannt gemacht. Mithilfe des E-Carsharings wird letztlich nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet, sondern auch zu einer leistbaren Mobilität. Somit hat sowohl die Umwelt als auch die Bevölkerung einen Nutzen. FReD hat das Potenzial, das Problem der letzten Meile in der Region für die Bevölkerung und auch für die Touristinnen und Touristen zu lösen. (vgl. LAG Region Hermagor 2018c: 2ff.; Klima- und Energiefonds 2019)

6.2 Die (derzeitigen) Betreiber des E-Carsharings

FReD-Betreiber kann grundsätzlich jeder werden, egal ob Verein, Unternehmen oder Gemeinde. Die derzeitigen Betreiber sind der Verein energie:autark, das Autohaus Patterer sowie das Autohaus Roth. Die aktuelle Betreiberstruktur ist damit insofern interessant, als dass das E-Carsharing sowohl von einem Verein als auch von Unternehmen betrieben wird.

Die Bedingungen, um ein E-Carsharing betreiben zu können, sind dabei unterschiedlich und hängen von der Absicht des Betreibers ab. Ist der Betreiber gewinnorientiert und will das E-Carsharing in gewerblicher Absicht führen, muss dementsprechend auch das passende Gewerbe laut Gewerbeordnung dafür angemeldet werden. In diesem Fall Vermietung von Fahrzeugen ohne Bereitstellung von Fahrern. Zudem müssen die Fahrzeuge mit dem entsprechenden Verwendungszweck im Sinne der Straßenverkehrsordnung zugelassen werden. Handelt es sich beim Betreiber um einen gemeinnützigen Verein ohne gewerbliche Tätigkeit, kann auch eine Gewinnabsicht ausgeschlossen werden. Daher ist auch keine Gewerbeanmeldung notwendig. Die Fahrzeuge müssen jedoch ebenfalls entsprechend zugelassen werden, wobei bei der Versicherung darauf zu achten ist, dass keine Ausschlussgründe vorliegen, beispielsweise was das Mindestalter oder eine Vereinsmitgliedschaft betrifft. Letztlich gibt es noch die Möglichkeit, das E-Carsharing im sogenannten Nebenrecht zu betreiben. Dies ist möglich, wenn bereits ein artverwandtes Gewerbe, etwa eine Autowerkstatt, ausgeübt wird und das E-Carsharing nur im kleinen Rahmen betrieben wird. Hier ist es nicht notwendig, ein gesondertes Gewerbe anzumelden, eine entsprechende Zulassung ist jedoch auch hier erforderlich. Die Bedingungen sind letztlich von Betreiber zu Betreiber und je nach Absicht und Größenordnung des Carsharings unterschiedlich. (vgl. GASCHNIG 2019)

Was das Autohaus Patterer betrifft, so wird das E-Carsharing in gewerblicher Absicht betrieben. Da zusätzlich zu FReD auch eine klassische Autovermietung angeboten wird, hat das Unternehmen sowohl das entsprechende Gewerbe angemeldet als auch die passende Zulassung für die Fahrzeuge (vgl. ebd.). Das Autohaus betreibt derzeit vier der sechs FReDs an den Standorten Hermagor, Kötschach und Weissensee.

Der Verein energie:autark Kötschach-Mauthen hat ebenfalls das Gewerbe für die Vermietung von Fahrzeugen angemeldet. Man agiert mit FReD also gewinnorientiert (vgl. Verein energie:autark 2019). Dies ist auch problemlos möglich, solange die Gewinne nicht an die Vereinsmitglieder ausgeschüttet werden, sondern lediglich für die Zwecke des Vereins selbst verwendet werden (vgl. WKO 2019). Vom Verein wird aktuell ein FReD betrieben, der beim Rathaus in Kötschach stationiert ist.

Seit Ende Juni 2019 findet sich mit dem Autohaus Roth ein weiteres Unternehmen unter den FReD-Betreibern. Vom Autohaus Roth wird ein Renault Zoe mit einer Reichweite von 300 Kilometern bereitgestellt. Die Homepage inklusive Ladesäule für diesen FReD findet sich direkt

beim Unternehmen in Obervellach bei Hermagor.

6.3 Flotte, Infrastruktur und Kosten

Die FReD-Flotte umfasst derzeit sechs Fahrzeuge. Dabei handelt es sich um einen Renault Zoe und fünf VW E-Golf, der in älteren und neueren Versionen, demnach mit unterschiedlicher Reichweite, vorhanden ist. Dass die Wahl am Anfang auf VW gefallen ist, ist dem Umstand geschuldet, dass das Autohaus Patterer, als einer der beiden ersten Betreiber, unter der Marke VW tätig ist. In den nächsten Monaten soll die Flotte um zwei weitere E-Autos anderer Hersteller erweitert werden. Der Markenmix ist durchaus gewünscht und wird auch gefordert, denn „[...] es wäre blauäugig zu glauben, dass man eben die Vernetzung in die Tiefe alleine zustande bringt. Da brauche ich jeden, der mitmachen möchte. Autohäuser eignen sich da ganz besonders dafür“, sagt Franz-Gerhard PATTERER (2019).

Die aktuellen Standorte sind großteils sehr zentral im jeweiligen Ort gewählt. In Hermagor und Kötschach findet sich je ein Standort beim Rathaus sowie beim Autohaus Patterer. Am Weissensee hat FReD seine Homepage bei der Tourismusinformation und der Renault Zoe steht beim dazugehörigen Betreiber, dem Autohaus Roth in Obervellach bei Hermagor. „Die Standortwahl ist das Schwierigste, also die Standortentwicklung beim E-Carsharing“, erklärt KEM-Managerin Daniela SCHELCH (2019). Es bedarf einer gewissen Vorerkundung. Der Weg zum Standort darf für die Nutzerinnen und Nutzer nicht zu weit sein, es sollten größere Einzugsgebiete sein und auch so gut es geht an den ÖV angebunden. An einem Standort sollten mindestens zehn bis 15 Personen erreicht werden, die das Angebot dann auch tatsächlich nutzen werden. Vor allem, wenn neue Betreiber einsteigen, gilt es abzuklären, wo es relativ leicht möglich ist und wo auch alle ihre Vorteile haben. Dies ist Aufgabe der KEM. Daher hat man sich zunächst auf die Ortskerne, sprich die Gemeindeämter konzentriert (vgl. ebd.). LEADER-Manager Friedrich VEIDER (2019) zur Standortwahl: „Das war eigentlich ganz klar, dass man gesagt hat, wenn die Gemeinden Projektpartner sind, dann soll das auch sichtbar bei den Gemeinden, beim jeweiligen Gemeindeamt sein und nicht irgendwo versteckt [...]. Dass es dann natürlich zusätzliche Standorte gibt, das ist ja legitim“.

Bezüglich der Infrastruktur musste vor allem in die Ladeinfrastruktur investiert werden, da vor dem Projekt kaum Ladestationen in der Region vorhanden waren. Betreiber und Gemeinden sorgten daher für den Bau einer Ladesäule am jeweiligen Standort (vgl. PATTERER 2019). Nicht

neu geschaffen, jedoch ausgewiesen werden mussten die FReD-Parkplätze bei den Gemeinden, bei denen sich dann auch die Ladesäule befindet. Die Ausstattung der Standorte ist unterschiedlich. Die derzeitigen Standorte, an denen fix ein Fahrzeug stationiert ist, verfügen alle über einen ausgewiesenen Parkplatz, sowie über eine Ladestation, an der FReD-Kundinnen und -Kunden kostenlos laden können. Hinzu kommen weitere Standorte in den Gemeinden, die zum jetzigen Zeitpunkt noch über kein E-Auto verfügen, jedoch über einen Parkplatz und eine Ladestation oder lediglich einen Parkplatz. Letzteres ist beispielsweise in der Gemeinde Kirchbach der Fall, denn einmal pro Woche wird ein Fahrzeug dorthin überstellt, um von den Bediensteten der Gemeinde und der Bevölkerung genutzt werden zu können. Über einen Parkplatz inklusive Ladestation verfügen die Gemeinden Dellach, St. Stefan und Feistritz. Geplant ist auch, die Infrastruktur für das Radfahren zu verbessern. Dazu arbeitet die KEM gemeinsam mit dem Verein energie:autark unter anderem an der Schaffung von Radabstellplätzen an den FReD-Standorten.

Der Ladevorgang funktioniert grundsätzlich wie bei jedem anderen Elektroauto. Um den Kundinnen und Kunden den Vorgang zu erleichtern, wurde vom Verein energie:autark ein Handbuch für FReD erstellt, in dem auch der Ladevorgang erläutert ist. Der Stecker ist zunächst an der Ladestation anzubringen und anschließend am Fahrzeug selbst. Schließlich versperrt man FReD noch mit der Zugangskarte, so kann das Ladekabel auch nicht mehr abgesteckt werden. Man sollte immer überprüfen, ob der Ladevorgang auch wirklich gestartet wurde. Dies ist zum einen direkt am Stecker am Auto ersichtlich, aber auch am Display im Auto. Die Ladestationen verfügen über eine Ladeleistung von 22 kW Wechselstrom, Schnellladestationen mit Gleichstrom sind im FReD-System noch nicht vorhanden. Das E-Auto kann aber auch einfach zu Hause an der Haushaltssteckdose aufgeladen werden, sollte man FReD etwa über das Wochenende gebucht haben. Hier ist aus persönlicher Erfahrung zu sagen, dass man den Ladevorgang ein wenig überwachen sollte, da kleine Stromschwankungen schon dazu führen können, dass der Vorgang unterbrochen wird und ein erneutes Anstecken notwendig ist. Sonst steht man am nächsten Tag eventuell vor einem nicht aufgeladenen E-Auto. Alles in allem ist der Ladevorgang sehr einfach zu bewerkstelligen.

Bei der Buchungsplattform hat man sich für Ibiola entschieden. Warum, das erläutert Franz-Gerhard PATTERER (2019) so: „Ibiola ist deshalb bei uns ins Rennen gekommen, weil es – aus unserer Sicht – der Marktleader in Österreich ist. Wir haben sehr viele Gespräche mit Herrn Mag. Reithofer, das ist der Chef, geführt, weil man da natürlich auch geschaut hat, wie machen

es die anderen und man hat versucht, gerade in der Startphase, so viel Input wie möglich herbeizuziehen“. Für eine Mitgliedschaft ist der Führerschein vorzulegen, damit man im System angelegt werden kann. Anschließend bekommt man eine Zugangskarte. Ab diesem Zeitpunkt ist eine Buchung über die Online-Plattform möglich und das Mitglied hat Zugang zu allen FReDs. Eine Mitgliedschaft ist aber nicht zwingend nötig, man kann FReD auch als Gast einmalig nutzen. Hier muss ebenfalls der Führerschein vorgelegt werden und man erhält eine Gast-Zugangskarte. Eine Buchung ist dann aber nur direkt über den Betreiber möglich.

	START	PLUS	SPEZIAL ¹
Grundgebühr/Jahr	0,- €	120,- €	0,- €
Stundentarif	6,- €	3,90 €	3,90 €
KM-Preis	Inklusive	Inklusive	Inklusive
Tagespauschale	55,- €	39,- €	39,- €
Wochenendpauschale ²	77,- €	59,- €	59,- €
Partnerkarten ³	Nicht erhältlich	Bis zu 3 Karten	Nicht erhältlich
Einmalige Registrierung	19,90 €	19,90 €	19,90 €

¹ SPEZIAL: exklusiv für Studenten und Senioren

² Wochenendpauschale: Freitag 19 Uhr bis Sonntag 24 Uhr

³ Partnerkarten: Im Privat Plus Tarif können Sie bis zu 3 weitere Personen als Tarifpartner anmelden. Diese bekommen eine eigene Kundenkarte und können damit wie jeder andere Kunde Fahrzeuge buchen und nutzen. Die Abrechnung der Fahrten erfolgt über eine gemeinsame Rechnung. Der Tarifpartner zahlt die einmaligen Registrierungskosten von € 19,90 und eine reduzierte Grundgebühr.

	PLUS Partner 1	PLUS Partner 2	PLUS Partner 3
Grundgebühr/Jahr	60,- €	30,- €	0,- €

Abb. 11: Tarife FReD. Stand 2018. (Quelle: www.fred-fahren.at/preise/ (25.06.2019)).

Die Kosten für die Nutzung sind unterschiedlich, je nachdem, ob man Mitglied ist oder nicht. Wie aus Abbildung 11 ersichtlich, ist grundsätzlich immer eine einmalige Registrierungsgebühr zu entrichten. Der Starttarif ist für Personen ohne Mitgliedschaft, die Jahresgebühr entfällt hier. Möchte man eine Mitgliedschaft abschließen, so ist eine jährliche Grundgebühr zu bezahlen, jedoch verringern sich die weiteren Kosten. In diesem Tarif sind auch sogenannte Partnerkarten zu erwerben. So kann beispielsweise eine ganze Familie mit Zugangskarten ausgestattet werden. Dabei verringert sich die jährliche Grundgebühr mit jeder weiteren Karte. Die dritte Karte ist letztlich kostenlos. Die einmalige Registrierungsgebühr ist jedoch von jeder Kartenbesitzerin und jedem Kartenbesitzer zu entrichten. Einen Vorteil haben Studierende sowie Seniorinnen und Senioren. Diese können FReD zu denselben Konditionen nutzen wie andere Nutzende, jedoch entfällt für sie die Grundgebühr. Bei FReD handelt es sich grundsätzlich um ein zeitbezogenes Tarifsysteem, es wird hier auf die Minute genau abgerechnet. Für gefahrene Kilometer fallen somit keine Kosten an. Wie bereits erwähnt, ist das Aufladen an den FReD-Standorten immer kostenlos möglich.

Bei Victoria JURY (2019), der Kundenbetreuerin des Autohaus Patterer nach den typischen FReD-Kundinnen und -Kunden gefragt, charakterisiert sie diese wie folgt: „Ja, sie sind [...] flexibel [...]. Sie müssen schon auch die Fahrten planen. Wie weit wollen sie fahren, wie lange dauert das Ganze, weil es muss ja wirklich immer passen, dass zwischen Nächstbuchendem und dem, der das Auto gerade zurückgebracht hat, alles Hand in Hand geht. Dass man sich aufeinander verlassen kann. Und flexibel müssen sie halt sein, wenn sie sagen, sie wollen jetzt ganz kurzfristig wohin fahren und es ist kein Auto frei, dann geht es halt leider nicht“. Zudem sind es „[...] doch hauptsächlich jüngere Leute, die das wirklich nutzen wollen“. Grundsätzlich kann den Nutzenden also eine gewisse Flexibilität, aber auch die Fähigkeit zu Planung und Organisation sowie ein eher niedrigeres Alter zugeschrieben werden. Damit auch wirklich alles Hand in Hand geht und weil zwischen den Buchungen auch Ladezeiten eingerechnet werden müssen, ist von den Betreibern ein gewisses Monitoring notwendig. Die Administratorinnen und Administratoren können einsehen, wo sich das jeweilige Auto befindet, ob es parkt oder unterwegs ist und wie der Ladestand ist. Ist ein FReD abgestellt, aber nicht angesteckt oder lädt aus irgendeinem Grund nicht, ist aber anschließend gebucht und hat nur mehr einen geringen Ladestand, so kann eingegriffen werden. Steht ein Fahrzeug beispielsweise vor der Gemeinde Hermagor und lädt nicht, können die betreffenden Personen dort anrufen und darum bitten, FReD anzustecken beziehungsweise erneut anzustecken.

6.4 Marketing und Bewusstseinsoffensive

Zuständig für das LEADER-Projekt Marketing und Bewusstseinsoffensive ist die KEM, beziehungsweise der Gemeindeverband als Träger der Modellregion. Entstanden ist dieses Projekt, aus einem ausgearbeiteten Konzept für FReD, das in dieser Weise aber nicht mehr umsetzbar war. KEM-Managerin Daniela Schelch hat daraus einige Grundlagen übernommen und darauf aufbauend die Marketing und Bewusstseinsoffensive für das neue FReD-Konzept entwickelt. Dafür wurde zuvor von der LAG, den Unternehmen und den Gemeinden entschieden, dass sie ein solches Projekt als Unterstützung der Gemeinden für die Unternehmen starten wollen. Man einigte sich darauf, dass der Gemeindeverband die Bewusstseinsbildung, die Bewerbung und auch die Verbindung zwischen den einzelnen Gemeinden übernimmt und die Unternehmen als Betreiber auftreten.

Wie sieht die Marketing und Bewusstseinsoffensive konkret aus? Für Daniela SCHELCH (2019) sind es vier große Säulen, die das Konzept ausmachen: „Das Design von FReD, die Presseinschaltungen und die Veranstaltungen und der FReD selber, der für sich Werbung macht, indem er durch das Tal fährt“. Bei den größeren Veranstaltungen in der Region wird FReD präsentiert und Interessenten haben die Möglichkeit, eine kostenlose Probefahrt zu machen. Im Rahmen einiger dieser Veranstaltungen konnte auch ein Teil der Feldforschung durchgeführt werden. „Der Schritt, dass man die Bürger ins Auto bringt, ist beim Elektroautofahren eigentlich die Hürde. Da geht es gar nicht um das Carsharing, sondern einmal darum, die neue Technik zu vermitteln“ (ebd.). Dies gelingt bei den vielen Veranstaltungen relativ gut, da man viele Personen erreichen kann, es ist aber viel Überzeugungsarbeit notwendig. Im Rahmen der Veranstaltungen gibt es auch eine Gutscheinkaktion. An interessierte Personen werden Gutscheine für Tagesfahrten oder Wochenenden verteilt. Die Vorlaufzeit ist hier besonders lange. Die meisten Gutscheine werden erst nach ungefähr einem Jahr eingelöst. Ausschlaggebend ist auch das Ablaufdatum. Viele Gutscheine laufen im Sommer 2019 ab, da das Projekt eigentlich ausgelaufen wäre, daher merkt man derzeit eine gewisse Einlösphase. Bei den Presseinschaltungen wird natürlich vor allem auf die Regionalmedien sowie Werbebildschirme gesetzt. Dabei geht es vor allem darum, dass FReD für ein breites Publikum sichtbar wird. Ein wesentlicher, aber nicht allzu einfacher Teil des Konzeptes ist auch das Outfit von FReD. Die Herausforderung bestand hier vor allem darin, sich mit sieben Gemeinden und den Betreibern auf ein Logo und ein Design zu einigen. Letztlich ist auch dieser Schritt gelungen und das Design kommt auch sehr gut an. Bei der Bewerbung im Allgemeinen und auch bei der Bewerbung

durch die Nutzung von FReD spielen zudem die Projektpartner, wie Gemeinden und Fahrschule, eine große Rolle. (vgl. ebd.)

6.5 Die Fahrschule als wichtiger Kooperationspartner

Die Fahrschule Brunner ist vor allem deshalb ein wichtiger Kooperationspartner des E-Carsharings, weil sie auch zu einer gewissen Auslastung des Angebotes beiträgt. Zudem passt FReD sehr gut zur Fahrschule, die seit 2017 auch klima aktiv mobil Fahrschule ist. Eine solche Fahrschule zeichnet sich unter anderem durch den Einsatz von alternativ betriebenen Fahrzeugen aus. Durch die Kooperation musste kein eigenes E-Auto angeschafft werden, Elektromobilität kann dennoch angeboten werden. Ein Vorteil für die Fahrschule. Laut Inhaber Michael BRUNNER (2019) ergeben sich auch Vorteile für die Fahrschülerinnen und -schüler. Erstens, „[...] dass er auch einmal innovative Fortbewegungsmittel kennenlernt. Zweitens auch, dass er das Carsharing-Modell einmal hautnah erleben kann. Damit er weiß, aha, das ist ein Sharing-Auto“. Die Kooperation sieht vor, dass Fahrschülerinnen und -schüler freiwillig eine Fahrstunde mit FReD absolvieren können. Die Fahrlehrer können die Fahrzeuge ebenfalls über die Ibiola-Plattform buchen. Entscheidet sich jemand zu einer Fahrstunde mit FReD, wird gemeinsam mit dem Verbrennungsauto dorthin gefahren und FReD in Betrieb genommen. Der Fahrlehrer erklärt das Abstecken, die Inbetriebnahme, die Fahrweise und anschließend wird eine Fahrstunde in verschiedenen Verkehrsbereichen absolviert. Die Jugendlichen durchlaufen so den gesamten Prozess im E-Carsharing-System. (vgl. ebd.)

Elektromobilität und Carsharing finden sich heutzutage auch im bundesweiten Lehrplan der Fahrschulen. Somit werden diese Themen, und in der Fahrschule Brunner auch das Thema „FReD“, als eigener Theorieblock unterrichtet. Bei den Fahrschülerinnen und Fahrschülern kommen diese Themen gut an. Umso besser, dass sie auch die Möglichkeit haben, es auszuprobieren. Angenommen wird das Angebot sehr gerne und die Rückmeldungen sind auch ausschließlich sehr positiv. Bis auf zwei Schüler haben das Angebot bisher alle angenommen. Für Michael BRUNNER (ebd.) ist es „[...] eine klasse Ergänzung zum theoretischen Unterricht [...] es ist nicht nur eine Theorie, die der Schüler lernt, sondern man kann es in der Praxis dann auch erlernen, wie fährt ein Elektroauto, wie geht die Rekuperation, wie geht das grundsätzlich mit der quasi Automatik [...] Also das passt sehr gut. Es ist learning by doing“. (vgl. ebd.)

Das Autohaus Patterer musste die Fahrzeuge für den Fahrschulbetrieb adaptieren und eine steckbare Pedalerie einbauen. Der Betreiber ist über die Kooperation sehr erfreut, da es für

Neukundinnen und -kunden eigentlich keine Einschulung gibt. „Wenn man eine ganz professionelle Einschulung macht und einen vorbereitet, mit einem Elektrofahrzeug zu fahren, dann braucht das relativ viel Zeit. Wir haben daher eine Kooperation mit der Fahrschule Brunner gemacht. [...] Damit haben wir schon einmal ausgebildete Leute draußen“ (PATTERER 2019).

Die Kooperation mit der Fahrschule wird des Weiteren auch für FReD-Workshops und die Einschulung von GemeindemitarbeiterInnen genutzt, die als FReD-BetreuerInnen vor Ort fungieren. Hier ist es von Vorteil, dass das notwendige Grundwissen von ExpertInnen vermittelt wird. Außerdem wurde das Angebot „try out E-Mobilität – E-Stunde für Routiniers“ geschaffen. Im Rahmen einer E-Fahrstunde wird man dabei unter anderem in den Bereichen E-Carsharing, Ibiola, Inbetriebnahme, Rekuperation, Ladevorgang und stromsparende und energieeffiziente Fahrweise eingeschult. Damit will man vor allem erreichen, die Hemmschwellen bei der Bedienung eines Elektroautos zu senken. (vgl. SCHELCH 2019)

6.6 Das touristische Konzept

Touristisch genutzt wird FReD derzeit vor allem am Standort Weissensee. Als das Autohaus Patterer an die Gemeinde herangetreten ist, sagte man sogleich zu, denn FReD passt hervorragend zur Region Weissensee, die für sanfte Mobilität und Elektromobilität steht und diese auch seit langem umsetzt. Derzeit ist ein Fahrzeug beim Weissensee-Haus, der Tourismusinformation, stationiert, inklusive Ladestation. Man setzt dabei auf Bedarfsorientierung. Wird ein weiterer FReD benötigt, beispielsweise im Winter, wenn viele Gäste aus den Niederlanden zum Eislaufen an den Weissensee kommen, wird ein zweites Fahrzeug dorthin überstellt. Bei der Bevölkerung vor Ort soll grundsätzlich Bewusstsein geschaffen werden und FReD soll als ein zusätzliches Angebot wahrgenommen werden. Denn die Einheimischen zu überzeugen, wo sie doch über mehrere Autos in der Familie verfügen, ist auch hier kein einfaches Unterfangen. So wird er von einigen zwar in der Zwischensaison genutzt, jedoch nicht sehr häufig. Gesetzt wird hier aber hauptsächlich auf Touristinnen und Touristen. „[...] wir sind vor allem für den Tourist ausgelegt und nicht für den Einheimischen. Weissensee hat 750 Einwohner. Ja, also da ist der Bedarf für das E-Auto natürlich nicht so groß, als für die ganzen Gäste, die wir dann in der Hauptsaison haben und deswegen sind wir eigentlich rein auf die Gäste ausgelegt [...]“, erläutert Christopher PUNTIGAM (2019), Tourismuschef und Mobilitätsmanager am Weissensee. Mittlerweile kommen viele niederländische Gäste per Direktflug von Rotterdam nach Klagenfurt, fahren mit einem Shuttle-Bus in die Region. Vor Ort waren sie bis vor kurzem nicht

mobil, nun haben sie die Möglichkeit, FReD zu nutzen. Auch von den zahlreichen Campinggästen wird FReD sehr gerne genutzt, da sie ihren Camper nun nicht mehr für jeden Ausflug zusammenpacken müssen. Und die Rückmeldungen sind durchwegs positiv, nicht nur jene der Gäste, sondern auch jene der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Tourismusbüro. „Alle, die fahren, sagen: Super, Wahnsinnsauto. Es ist echt lustig, mit dem FReD zu fahren. Also wir haben jetzt den mit 125 PS, da geht schon etwas weiter über den Berg. Da kommst du mit einem Schalter nicht so nach“ (ebd.). Grundsätzlich ist man mit der Nutzung, vor allem in der Hauptsaison, zufrieden, es gibt aber noch viel Potenzial. Auf jeden Fall möchte man aber bedarfsorientiert weiterarbeiten, denn der organisatorische Aufwand für die Tourismusinformation sei nicht zu unterschätzen und mit einem hohen zeitlichen Aufwand verbunden. Die Tarife für die Nutzung sind dieselben, wie an allen anderen Standorten auch. Beworben wird das E-Carsharing am Weissensee unter anderem im Weissensee-Journal, im Veranstaltungskalender, in diversen Aussendungen und Flyern für Hotels und andere Betriebe. (vgl. ebd.)

In Zukunft will man das touristische Konzept – auch grenzüberschreitend – weiter forcieren. Dazu sind Kooperationen mit Tourismus- und Gastronomiebetrieben angedacht. Diese Entwicklung befindet sich bereits in der Startphase. (vgl. SCHELCH 2019; PATTERER 2019; VEIDER 2019)

6.7 FReD aus Sicht des LEADER-Managements und der KEM

Ein solches Projekt mit so vielen Beteiligten umzusetzen, ist natürlich mit Höhen und Tiefen verbunden. Aus Sicht der KEM war es relativ leicht und unkompliziert, die Unterstützung der Gemeinden für Veranstaltungen und Probefahrten zu bekommen. Auch die Kooperation mit der Fahrschule wurde sehr schnell umgesetzt, sowohl von der Fahrschule als auch vom Autohaus Patterer, welches die Fahrzeuge adaptierte. Schwieriger als gedacht war es, Unternehmen für das Projekt zu gewinnen. Einige hatten zu Beginn Bereitschaft gezeigt, sich zu beteiligen, jedoch dauerte es knappe drei Jahre, bis nun schließlich weitere Unternehmen einsteigen. Auch die Errichtung der Infrastruktur von den Gemeinden dauerte länger als anfangs zugesagt (vgl. SCHELCH 2019). LEADER-Manager Friedrich VEIDER (2019) sieht ein Problem darin, dass die Erwartungshaltungen auf unternehmerischer Seite und auf Seite der Gemeinden anfangs sehr unterschiedlich waren. Wobei es durchaus verständlich war, dass die Unternehmerseite gewisse Vorstellungen hat und auch ein gewisses Risiko eingeht. Die Betreiber wollen in einer gewissen Zeit auch etwas umgesetzt haben. Die Gemeinden hingegen wurden fast

ein wenig überrumpelt. Das Schwierigste war, „die Wogen zu glätten“ und die Erwartungshaltungen anzupassen. Letztlich konnte man sich – auch mithilfe der Koordinierung durch das LEADER-Management – auf einen Kompromiss einigen, sodass die Unternehmen nun Betreiber sind und die Gemeinden für Marketing und Bewusstseinsoffensive zuständig. Die Einigung auf diese Aufgabenteilung war wiederum relativ einfach. Darauf hatte man sich schnell festgelegt. Was wohl auch an der zusätzlichen Förderung seitens des Landes liegt. Für Friedrich VEIDER (ebd.) ist es jedoch „[...] ein laufender Prozess, immer wieder den Gemeinden und Projektpartnern klarzumachen, wie wichtig das ist, das auch jeden Tag zu machen. Also jetzt nicht nur irgendwann einmal eine Informationsveranstaltung und dann Hände zurück und ausruhen und dann ist es das, sondern es ist eine Daueraufgabe. Das heißt dann zum Beispiel auch, [...] mit Beispiel vorangehen. Also wenn ich einmal zu einer Sitzung fahre, dann fahre ich mit dem E-Auto [...]“. Für Daniela SCHELCH (2019), die sehr viel mit den einzelnen Partnern zu kommunizieren hat, funktioniert die Zusammenarbeit einmal besser, einmal schlechter. Häufig hängt das von den jeweiligen Themen ab, die zu besprechen sind.

Kommt es zur Frage nach den Erfolgsfaktoren und Alleinstellungsmerkmalen, sind sich KEM und LEADER-Management einig. Allen voran steht die Regionalität des E-Carsharings. Die Betreiber sind regionale Unternehmer, wodurch die Wertschöpfung in der Region bleibt. Sie bringen eine komplett andere Motivation mit, als es Gemeinden vielleicht tun würden, und haben bereits einen gewissen Kundenkreis. FReD ist also unternehmerisch gedacht. Ein Betreiber muss demnach ein Gewerbe anmelden. Auch das zählt zu den Alleinstellungsmerkmalen. Einen Erfolgsfaktor kommentiert Friedrich VEIDER (2019) so: „Der Anfang ist die Hälfte von allem“. Ist von Beginn des Projektes an für alle klar, wo die Rechte, Verpflichtungen und Zuständigkeiten liegen, hat man schon einiges erreicht und kann unlösbare Probleme in weiterer Folge vermeiden. Hinzu kommt, dass die LEADER-Region mit ihren neun Gemeinden relativ überschaubar ist und die Zusammenarbeit so auch um einiges leichter fällt. Genannt wurde auch die Wichtigkeit der Projektpartner, allen voran jene, die als Zugpferde fungieren. (vgl. SCHELCH 2019; VEIDER 2019)

Als zukunftsfähiges Projekt wird FReD auf jeden Fall gesehen. Vor allem deshalb, weil die Bewusstseinsbildung eine große Rolle spielt. Bezüglich der Technik ist sich Friedrich VEIDER (ebd.) aber nicht sicher, da man nicht in der Hand habe, wie sich diese entwickle. Daniela SCHELCH (2019) sieht die Zukunftsfähigkeit von FReD in der Möglichkeit zur Vervielfältigung. FReD ist

ein System, in das jeder miteinsteigen kann. „Wir könnten den FReD vervielfältigen, also praktisch das FReD-Paket als Marketing und als digitalisiertes Package weitergeben und das ist eigentlich auch das Ziel, dass wir das schaffen. Vielleicht auch über unsere Region hinaus“ (ebd.).

Aus Sicht des LEADER-Managements würde man sich in Zukunft wünschen, dass das E-Carsharing zu mehr Bewusstsein führt – weg vom Besitzen, hin zum Teilen. Außerdem wäre es wünschenswert, dass FReD auch Auslöser für weitere innovative, grenzüberschreitende Projekte wird, welche weiterhin regionale Wertschöpfung bringen (vgl. VEIDER 2019). In der KEM wünscht man sich viele weitere FReDs und Standorte, und dass gemeinsam an Lösungen gearbeitet wird. Auch an individuellen Lösungen, wie jede und jeder Einzelne FReD nutzen kann, soll gearbeitet werden. Vor allem aber wünscht man sich, dass das Teilen von Autos populärer wird. Ob es sich dabei um FReD handelt oder um andere Autos, wäre nicht ausschlaggebend (vgl. SCHELCH 2019).

6.8 FReD aus Sicht der NutzerInnen – Ergebnisse der Leitfadeninterviews

Wie bereits erwähnt, ist durchaus klar, dass fünf Interviews das Kriterium der Repräsentativität nicht erfüllen. Zur Repräsentativität soll an dieser Stelle noch Folgendes gesagt sein: Qualitativer Sozialforschung wird häufig nachgesagt, es fehle ihr an Repräsentativität und somit an Aussagekraft. Jedoch gibt es weder in der qualitativen noch in der quantitativen Sozialforschung eine allgemeine Repräsentativität, da eine statistische Repräsentativität immer nur bis zu einem gewissen Grad gegeben sein kann. Im Sinne einer qualitativen Sozialforschung ist zudem nicht die statistische, sondern vielmehr eine inhaltliche Repräsentativität von Bedeutung, um an möglichst viele Informationen zu gelangen (vgl. MISCH 2005: 188). Die hier präsentierten Ergebnisse stellen demnach keinen Anspruch an eine statistische Repräsentativität, sind aber im Sinne einer inhaltlichen Repräsentativität sehr wohl von Interesse. Auch wenn nur die Ansicht von einigen wenigen dargestellt wird, ist die Sicht der Nutzerinnen und Nutzer für das Projekt relevant. Die Ergebnisse der Interviews sind nach Problembereichen zusammengefasst, welche sich an den Fragen des Leitfadens orientieren.

Wie sind Sie auf FReD aufmerksam geworden?

Die befragten Nutzerinnen und Nutzer sind auf sehr unterschiedliche Weise auf FReD aufmerksam geworden. Für zwei der Befragten war die bloße Präsenz des Fahrzeuges ausschlaggebend für eine weitere Recherche. Sie haben FReD in Kötschach beziehungsweise Hermagor

gesehen und sich daraufhin im Internet, bei der Gemeinde sowie bei einem der Betreiber näher erkundigt und in weiterer Folge auch als Mitglieder registrieren lassen. Für zwei weitere Nutzende war im Grunde ihr Job ausschlaggebend. Eine Nutzerin arbeitet bei einem regionalen Medium und wurde so quasi durch die darin geschaltete Werbung auf das E-Carsharing aufmerksam. Ein Nutzer hingegen arbeitet direkt bei einer Gemeinde. Dadurch, dass diese Gemeinde FReD einmal pro Woche nutzen kann, wurde jener Nutzer direkt damit konfrontiert. Letztlich wurde ein Nutzer auch durch die Bewerbung des E-Carsharings bei einer regionalen Veranstaltung auf FReD aufmerksam. Er nutzte damals auch die Gelegenheit einer Testfahrt.

Unter den befragten Nutzerinnen und Nutzern sind somit alle vier Säulen der Marketingstrategie – Präsenz, Design, Presseinschaltungen und regionale Veranstaltungen – vertreten.

Dauer der Nutzung und Nutzung im Bekanntenkreis

Vier der befragten Personen gaben an, FReD seit dem Jahr 2018 zu nutzen – zwei seit dem Frühjahr 2018, zwei seit Mai 2018. Zu dieser Zeit, genau gesagt Mitte April, wurde FReD auch erstmals der Öffentlichkeit im Rahmen einer Veranstaltung präsentiert. Eine Person nutzt FReD seit dem Frühjahr 2019.

Auf die Frage, ob FReD auch im Bekanntenkreis der Befragten genutzt wird, wurde von allen mit nein geantwortet. Eine Nutzerin wusste von einer Bekannten, die sich zwar registrieren lies, dass sie FReD jedoch auch nutzt, wird bezweifelt. Nach den Gründen für die Nicht-Nutzung gefragt, wurden unterschiedliche Motive genannt. Bei vielen sei die Bequemlichkeit ausschlaggebend, dass jeder Meter mit dem eigenen Auto zurückgelegt wird. Des Weiteren hätten viele auch Angst vor der Technik und vor Neuem, was bei einigen der befragten NutzerInnen auch auf Unverständnis stößt, da FReD laut ihnen total simpel zu handhaben sei. Den nicht Nutzenden wird außerdem fehlendes Umweltbewusstsein und fehlende Flexibilität zugeschrieben. Für viele sei auch die Reichweite ausschlaggebend, die zu gering sei. Ein Nutzer wollte dieses Argument auch nicht gelten lassen und sagte, dass die Reichweite für 99 % der Fahrten sicherlich ausreichend sei. Ein Problem sehen die Befragten auch darin, dass FReD in manchen Gemeinden nur einmal pro Woche stationiert ist. Sie hätten von Personen bereits gehört, dass sie FReD nutzen würden, gäbe es einen dauerhaften Standort in der jeweiligen Gemeinde.

Gründe für die Nutzung und Art der Nutzung

Die Nutzungsgründe sind bei den Befragten recht unterschiedlich, können im Wesentlichen aber auf vier Punkte zusammengefasst werden: Umweltaspekt, autofrei leben, Faszination, Kosten. Überwiegend genannt wurde der Umweltaspekt. Für eine Nutzerin steht hier eine nachhaltige Lebensweise im Vordergrund, zu der FReD sehr gut passt. Zudem wird FReD als eine saubere und umweltfreundliche Alternative gesehen. Im Sinne des Umweltaspekts, aber auch aus anderen Gründen, verzichten zwei der befragten Nutzenden seit ihrer Mitgliedschaft komplett auf ein Privatauto und haben dieses verkauft. Eine Person hat bereits länger überlegt, diesen Schritt zu wagen und hat durch FReD die Bestätigung erhalten. Damit bestätigt sich auch hier, dass NutzerInnen von stationsbasierten Carsharing-Angeboten immer häufiger auf einen Privat-Pkw verzichten (siehe Kap. 3.1.5). Zudem wird die Meinung vertreten, dass es notwendig ist, weniger Autos effizienter zu nutzen. Für die zweite Person ist es zudem ein Teil des persönlichen Umweltbeitrages, autofrei zu leben. Diese zwei Befragten gaben als Nutzungsgrund auch die Kosten an, die man sich durch die Nutzung von FReD erspart. Egal, ob Spritkosten oder sonstige Kosten für Service, Reifen, Reparaturen oder gar ein neues Auto. Eine Person hat sich die Kosten für ein Jahr durchgerechnet und sagte, dass man mit FReD um die Hälfte billiger unterwegs ist, auch wenn man die Kosten für zusätzliche ÖV-Fahrten einrechnet. Drei der Interviewten gaben als einen Grund auch die Faszination an der E-Mobilität, der Technik, der Rekuperation an. Mit FReD zu fahren, mache einfach Spaß. Dass die Faszination an der Elektromobilität zur Attraktivität des Carsharings beitragen kann, wurde bereits in Kapitel 3.2.3 thematisiert. Letztlich bedeutet die Nutzung von FReD für eine Nutzerin auch ein Riesenstück Freiheit. Sie erklärte dies damit, dass sie nun autofrei leben kann, befreit von diversen Kosten ist, die bei einem Privatauto anfallen und einfach immer dann ein Auto zur Verfügung hat, wenn sie eines benötigt. So muss sie sich kein Auto anschaffen, welches 365 Tage herumsteht.

Wofür FReD genutzt wird, ist ziemlich verschieden. FReD wird sowohl für Einkaufsfahrten oder Arzttermine in der Region als auch für Ausflüge am Wochenende genutzt. Eine Nutzerin, die ab Herbst in Klagenfurt ein Studium beginnt, kann sich auch vorstellen, mit FReD zu Prüfungen nach Klagenfurt zu fahren. Ein Nutzer absolviert mit FReD hauptsächlich Fahrten zwischen Hermagor und Villach. Ein weiterer Nutzer gab an, FReD vor allem am Wochenende und im Sommer für Ausflüge zu nutzen. Auch kommt FReD zum Einsatz, wenn die ÖV-Verbindungen unzureichend sind, beispielsweise am Wochenende, wenn der Zug nur im Zwei-Stunden-Takt

fährt oder auch wochentags, wenn der Bus in besagten Wohnort nur viermal pro Tag verkehrt. Jener Nutzer, der bei einer Gemeinde angestellt ist, nutzt FReD für Dienstfahrten sowie Fahrten zu Seminaren und Schulungen.

Vorteile durch die Nutzung

Die Vorteile, die sich für die jeweiligen Befragten ergeben – oder auch nicht – sind ebenfalls sehr verschieden. Hier werden Spontanität, Freiheit, keine Sorgen bezüglich Privatauto und auch die angenehme Handhabung von der Buchung bis zur Fahrt an sich genannt. Was Vorteile bezüglich der Kostenersparnisse betrifft, gibt es unterschiedliche Meinungen. Für jene zwei Personen, die nun ohne Privat-Pkw leben, ergebe sich sehr wohl ein Kostenvorteil durch die Nutzung von FReD. Ein Nutzer sehe hier keine Ersparnisse, solange man auch einen Privat-Pkw besitzt, da sich die gesparten Kosten durch die Grundgebühr und die Tarife wieder egalisieren. Laut interviewtem Gemeindemitarbeiter kann FReD für die Gemeinde aber sehr wohl einen Kostenvorteil bedeuten. Da besagte Gemeinde nämlich über kein Dienstauto verfügt, mussten vor der Nutzung von FReD Dienstfahrten mit dem Privatauto absolviert werden. Da für diese aber nun FReD genutzt wird, fallen für die Gemeinde geringere Kosten an, als wenn den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das übliche Kilometergeld bezahlt werden müsste. Zudem fallen für die Gemeindebediensteten auch keine zusätzlichen Kosten für ihr Privatauto an und es kommt zu keiner zusätzlichen Abnutzung des eigenen Pkw.

Erfahrungen mit FReD

Die Erfahrungen mit FReD wurden durchwegs als sehr positiv beschrieben. Die Mehrheit der Befragten hatte bisher kaum Probleme – sowohl bei der Buchung als auch bei der Nutzung an sich – und zeigt sich sehr zufrieden. Gelobt wurde auch das Autohaus Patterer. Zum einen, da es bei etwaigen Problemen immer eine Ansprechperson gibt, die um die Lösung bemüht ist. Zum anderen, weil die Übergabe an die Gemeinde stets reibungslos funktioniert und auch außerplanmäßige Buchungen meist umgesetzt werden.

Eine Nutzerin berichtete von negativen Erfahrungen unter Anführungszeichen. Sie nimmt diese nicht als Probleme im eigentlichen Sinn wahr, sondern als Erfahrungen, die dazugehören und die einen Lerneffekt haben. Vor allem seit der Einführung der neuen Modelle des VW E-Golf, gibt es keine Probleme mehr. Mit dem älteren Modell und der geringeren Reichweite waren längere Fahrten im Winter teilweise problematisch gewesen.

Standortwahl, Verfügbarkeit und Erweiterung der Flotte

Die interviewten Personen finden die Standorte – aus persönlicher Sicht – alle sehr gut gewählt. Sie sind leicht erreichbar, weil sie unter anderem an den Informationspunkten wie Gemeinde oder Tourismusbüro angesiedelt sind, und daher auch zentral liegen. Für die befragten NutzerInnen stellen die erste und letzte Meile somit keine Hürde dar.

Probleme mit der Verfügbarkeit sind schon des Öfteren aufgetreten, vor allem dann, wenn zu kurzfristig oder spontan gebucht werden wollte. Häufiger ausgebucht sind die FReDs unter der Woche. Am Wochenende hingegen gibt es kaum Probleme, einen FReD zu buchen. Die NutzerInnen sind sich hier jedoch auch einig, dass man damit rechnen muss und dies auch in Kauf nimmt. So flexibel müsse man eben sein, vor allem wenn man kein privates Auto mehr besitzt. Ein Nutzer ergänzte, dass er das E-Auto auch ohne Probleme eine Woche im Voraus online reservieren hätte können. So wäre auch die Verfügbarkeit garantiert gewesen. Da er aber relativ spontan buchen wollte, war es auch kein Problem, dass er einen halben Tag auf FReD warten musste.

Drei von fünf der befragten Personen sehen einen Bedarf, die Flotte zu erweitern. Ein Grund dafür ist der vorhin erwähnte Fakt, dass Personen bereit wären, FReD zu nutzen, wäre er fix und nicht nur einmal pro Woche in der betreffenden Gemeinde stationiert. Weiters ist FReD wochentags, vor allem in Hermagor und Kötschach, sehr häufig ausgebucht. Eine Nutzerin ist der Meinung, dass durch mehr FReDs und die dadurch höhere Präsenz auch mehr Menschen auf das E-Carsharing aufmerksam würden und sich so automatisch eine höhere Nutzung ergebe. Für einen anderen Nutzer ist dies hingegen kein Grund, die Flotte aufzustocken. Durch die derzeitig sehr geringe Nutzung sieht er keinen Bedarf, mehr Fahrzeuge bereitzustellen. Ein Nutzer ist der Ansicht, dass die Flotte beziehungsweise die Fahrzeuge zumindest immer auf den aktuellsten Stand gebracht werden sollten, da sich hier durch die neuen Modelle laufend Vorteile bezüglich der Reichweite und des Komforts ergeben würden.

Buchungsverfahren

Die Buchung über Ibiola wurde als sehr praktisch, übersichtlich und einfach bezeichnet. Die Buchung funktioniere sowohl online als auch persönlich beim Betreiber einwandfrei. Die Buchung mittels Gutschein wurde von einer Nutzerin als etwas kompliziert bezeichnet, da man zunächst telefonisch einen freien Termin finden und anschließend persönlich zum Betreiber gehen müsse, um den Führerschein vorzuweisen und die Zugangskarte zu erhalten.

Reichweite

Die Reichweite wird ausschließlich bei den älteren VW-Modellen kritisiert, da damit vor allem im Winter längere Fahrten kaum möglich sind. Mittlerweile wurden aber einige dieser Modelle durch neuere ersetzt und somit gibt es kaum mehr Probleme mit der Reichweite. Zudem sei mithilfe der Rekuperation auch vieles sehr gut zu bewältigen. Man lerne außerdem mit der Zeit, welche Strecken mit FReD möglich sind. Die beiden befragten Personen, die autofrei leben, absolvieren längere Fahrten mit dem Zug oder leihen sich ein konventionelles Fahrzeug. Für die Region sei die Reichweite jedenfalls ausreichend. Letztlich ist eine sparsame Fahrweise auch im Sinne der FReD-FahrerInnen.

Preisgestaltung

Die FReD-Tarife werden von allen als angemessen empfunden. Ein Nutzer hat die E-Carsharings österreichweit verglichen und ist zu dem Schluss gekommen, dass FReD das günstigste Modell ist. Er sagt aber auch, dass man nicht nur den Stundentarif sehen darf, sondern die Kosten auf ein Monat oder ein Jahr aufrechnen muss. Er hat dies gemacht und fährt laut dieser Rechnung um die Hälfte günstiger als mit dem Privat-Pkw, auch wenn er die Kosten für zusätzliche Fahrten mit dem ÖV einrechnet. Zudem ist der Stundentarif, verglichen mit den Preisen für den ÖV, trotzdem günstiger. Eine Nutzerin würde sich wünschen, dass der vergünstigte Tarif auch für sozial schwächere Personen, wie etwa Alleinerziehende, gelten würde. Für einen Nutzer wäre zudem eine Wochenpauschale interessant. Falls er FReD einmal länger nutzen möchte, müsste er so nicht für jeden Tag die Tagespauschale entrichten und auch die Standzeit würde damit nicht so teuer kommen. Des Weiteren würde ein Nutzer eine kilometerbasierte Abrechnung der zeitbasierten Abrechnung vorziehen, ebenfalls aus dem Grund, dass man beim zeitbasierten System immer auch die Standzeit des Fahrzeuges mitzahlen muss.

Verbesserungsvorschläge

Zwei der fünf Personen sind mit dem Angebot, so wie es ist, vollkommen zufrieden. Wie bereits zuvor erwähnt, wünschen sich drei Befragte Änderungen beziehungsweise Erweiterungen in der Preisgestaltung – Ermäßigung für sozial schwächere Personen, Wochenpauschale, kilometerbasierte Abrechnung. Eine Nutzerin würde sich noch mehr Marketing wünschen, um mehr Personen auf FReD aufmerksam zu machen und so zur Nutzung zu bewegen. Gewünscht wird zudem eine breitere Unterstützung vor allem für NeukundInnen, was das Laden der Fahrzeuge beziehungsweise die unterschiedlichen Ladekabel und Lademöglichkeiten betrifft. Selbst als etwas utopisch eingestuft, jedoch trotzdem ein Wunsch für die Zukunft, wäre eine

einheitliche Zugangskarte für alle Carsharings, am besten in ganz Europa. Denn zurzeit muss man sich für jedes Carsharing – auch in den umliegenden Regionen – separat registrieren, bekommt eine separate Zugangskarte und somit muss man auch für jedes System die Grundgebühr entrichten. Für einen Nutzer könnte die Rechnung transparenter gestaltet werden, denn derzeit findet sich darauf nur der monatliche Endbetrag. Wünschenswert wäre, dass hier ebenfalls – so wie auch im Ibiola-Konto der NutzerInnen online einzusehen – alle Fahrten aufgelistet werden. Schließlich fände es ein Nutzer gut, wenn noch mehr Bewusstseinsbildung betrieben werden würde, um mehr Personen von FReD zu überzeugen und ihnen klarzumachen, dass sie durch die Nutzung einen positiven Umweltbeitrag leisten können.

6.9 Wer sind die potenziellen NutzerInnen – Ergebnisse der Online-Befragung

In diesem Kapitel werden nun die Ergebnisse der Online-Umfrage, an welcher 40 Personen zwischen Anfang April und Anfang Juli teilgenommen haben, präsentiert.

Die erste Frage richtete sich an jene Personen, die im Rahmen von diversen Veranstaltungen oder auch privat bereits eine Testfahrt mit FReD absolviert haben. Konkret gefragt wurde nach der Zufriedenheit mit der Testfahrt. Zwischen sehr zufrieden und überhaupt nicht zufrieden wird FReD durchschnittlich mit 1,6 bewertet.



Abb. 12: Zufriedenheit mit der Testfahrt. (Quelle: survio.com).

62,5 % der TestfahrerInnen waren sehr zufrieden, 20 % zufrieden und 12,5 % gaben an teilweise zufrieden zu sein. Nur zwei Befragte waren nicht zufrieden und bewerteten ihre Fahrt quasi mit einem Genügend. Überhaupt nicht zufrieden zu sein, gab niemand an. Hier sei auch angemerkt, dass circa die Hälfte der Befragten (52,6 %) angab, schon einmal mit einem Elektroauto gefahren zu sein und für sie damit Elektromobilität im Allgemeinen nichts Neues darstellt.

Im Anschluss daran lag das Augenmerk auf dem Marketing von FReD. Auf die Frage, ob sie schon einmal von FReD gehört hätten, antworteten 87,5 % der UmfrageteilnehmerInnen mit ja. Interessant erscheint hier, dass die Mehrheit, nämlich 43,6 %, durch die Gemeinden über das E-Carsharing informiert wurden, gefolgt von Informationen durch Bekannte und Freunde mit 28,2 %. Damit scheint auch die wichtige Rolle der Mundpropaganda im ländlichen Raum bestätigt, die Franz-Gerhard PATTERER (2019) im Interview angesprochen hat. Die Medien Zeitung, Internet und Social Media schneiden mit 15,4 % beziehungsweise 17,9 % relativ gleich ab. Bei der Antwortmöglichkeit „Andere“ wurden noch das Käsefest in Kötschach, also eine Veranstaltung, sowie die Politik genannt. Im Nachhinein war es etwas ärgerlich, dass hier keine Kategorie „Fahrschule“ vorgegeben wurde, denn so wäre auch deutlich geworden, wie viele FahrschülerInnen an der Umfrage teilgenommen haben.

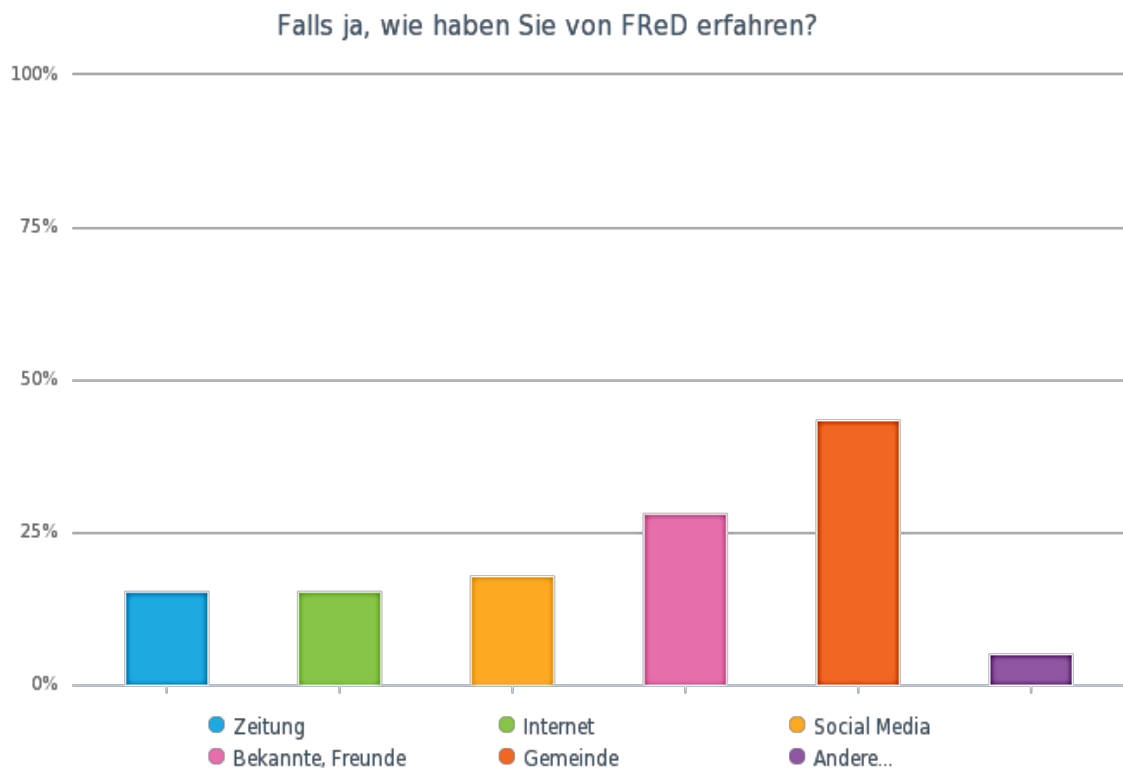


Abb. 13: Wenn Sie FReD kennen, wie haben sie von ihm erfahren? (Quelle: survio.com).

Etwas verwunderlich ist, dass 30 % der Befragten nicht wissen, dass es sich bei FReD um ein Carsharing handelt. Eventuell ist dies aber dem Umstand geschuldet, dass einer der ersten Betreiber das Autohaus Patterer ist. Der Bevölkerung ist wahrscheinlich eher die Mietwagen-schiene „Let’s go“ bekannt. Es könnte daher sein, dass auch FReD als ein klassisches Mietauto wahrgenommen wird und sich der Sharing-Gedanke hier noch nicht bei allen verbreitet hat.

Letzterer Verdacht erhärtet sich auch bei den Antworten einer weiteren Frage, nämlich, ob man bereit wäre, auch sein Privatauto mit anderen Personen zu teilen. Lediglich 27,5 % der Befragten würden ihr Auto uneingeschränkt mit anderen teilen, 40 % nur mit Bekannten, Freunden oder auch ArbeitskollegInnen. Mehr als die Hälfte davon, würden ihren Pkw jedoch nur fallweise verleihen. Ihr Auto regelmäßig mit anderen zu teilen, dazu sind nur gut 16 % bereit, was fünf Personen entspricht. Über 30 % der TeilnehmerInnen sind jedenfalls nicht gewillt, ihr Privatauto zu teilen. Warum? Hier kommt der fehlende Sharing-Gedanke zum Tragen. Begründet wird die negative Antwort mit Aussagen wie: „Weil es meines ist.“ Oder: „Mein Auto ist meine Perle, damit fahre nur ich.“ Der Besitzen-Gedanke ist bei diesen Personen noch relativ stark vertreten. Weitere Gründe waren auch ein neues Auto, und dass das eigene Auto zu hochwertig sei, um es mit anderen zu teilen.

Ob sich die Befragten vorstellen können, in Zukunft öfter mit FReD zu fahren, beantworteten 82,5 % mit ja. Als Gründe dafür, dass man FReD nicht nutzen werde, wurden die zu geringe Reichweite, die nicht flächendeckenden Tankstellen und auch technische Probleme genannt. Als ein Problem wurde auch die letzte Meile genannt, welches noch nicht gelöst sei. Wiederum interessant ist hier, dass ausnahmslos alle UmfrageteilnehmerInnen FReD weiterempfehlen würden, anscheinend auch, wenn sie ihn selbst nicht nutzen werden. Weiterempfehlen würde man FReD vor allem an Freunde und Bekannte, grundsätzlich auch an Familien und TouristInnen.

Anschließend wurde nach den ausschlaggebenden Faktoren für eine Nutzung von FReD gefragt. Die meisten Nennungen und den relativ höchsten Anteil gab es hier für den Faktor Umweltaspekt, gefolgt von der Verfügbarkeit der E-Autos, den Kosten, den Standorten und der unkomplizierten Buchung. Die Anzahl der Nennungen ist relativ ausgeglichen. Auffallend ist jedoch, dass der Faktor Reichweite der E-Autos die wenigsten Nennungen unter den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten erhielt, obwohl diese in vorangegangenen Fragen am häufigsten kritisiert wurde. In der Kategorie „Andere“ wurde noch der Spaß am Fahren als ausschlaggebender Grund genannt.

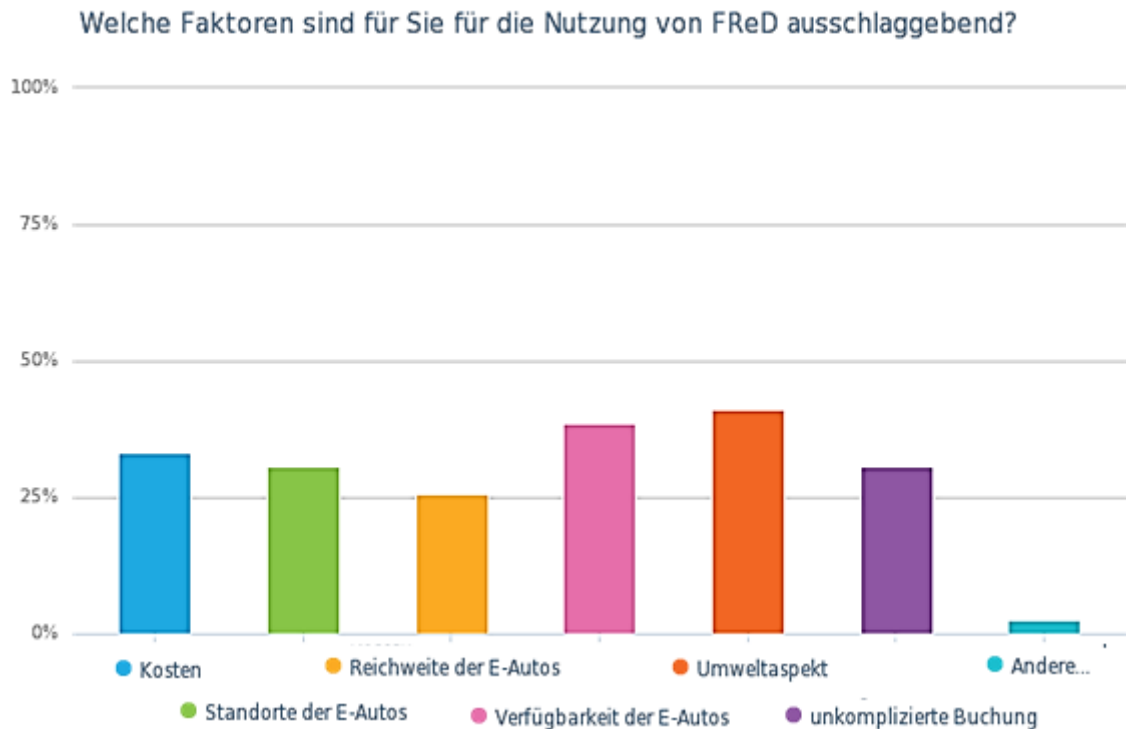


Abb. 14: Ausschlaggebende Faktoren für die Nutzung von FReD. (Quelle: survio.com).

Nach Verbesserungsvorschlägen gefragt, antworteten zwei Befragte, dass alles passt. Andere TeilnehmerInnen wünschen sich jedoch einen größeren Fuhrpark sowie weitere Standorte. Auch die Reichweite sollte noch verbessert werden. Wie bereits in einem NutzerInneninterview erwähnt wurde, liegt dies jedoch bei den Herstellern und nicht unmittelbar bei den E-Carsharing-Betreibern. Bei den sonstigen Anmerkungen teilte eine Person mit, dass die Ladestationen einfacher zu handhaben sein müssen und es eine App geben sollte. Leider wurde nicht näher konkretisiert, ob es eine App für die Ladestationen oder FReD allgemein geben sollte. Für Ladestationen gäbe es grundsätzlich schon eine, in der alle Ladestationen vermerkt sind.

Letztlich wurden noch Fragen zu den demographischen Merkmalen der UmfrageteilnehmerInnen gestellt. Diese ergaben, dass 60 % der Befragten männlich und 40 % weiblich waren. Die meisten Personen, die an der Umfrage teilnahmen, nämlich 37,5 %, waren zwischen 26 und 35 Jahren alt, gefolgt von den 36 bis 45jährigen mit 22,5 %. Es war doch etwas verwunderlich, dass die Altersgruppe der 17-25jährigen nicht besser repräsentiert ist. Daraus lässt sich auch schließen, dass die Bewerbung der Umfrage in der Fahrschule nicht besonders erfolgreich war.

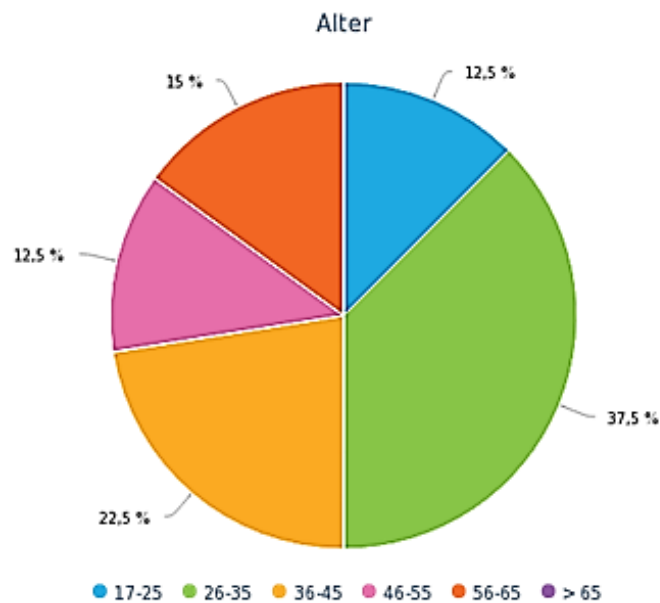


Abb. 15: Alter der UmfrageteilnehmerInnen. (Quelle: survio.com).

Bezüglich der höchsten abgeschlossenen Ausbildung gaben 45 % an, Matura zu haben, 30 % haben eine abgeschlossene Lehre, 20 % einen Abschluss einer Universität oder Fachhochschule und 5 % einen Pflichtschulabschluss. Weiters war der Großteil der Befragten (57,5 %) Angestellte, 12,5 % SchülerInnen, StudentInnen, Lehrlinge oder PräsenzdienerrInnen, 10 % gaben an, selbstständig zu sein und 7,5 % sind als ArbeiterInnen tätig.

Abschließend wurde noch gefragt, in welcher Gemeinde die jeweiligen Personen wohnhaft sind (Abbildung 16). Ungefähr zwei Drittel der UmfrageteilnehmerInnen wurden in Hermagor und Kirchbach erreicht, was sicherlich dem Umstand geschuldet ist, dass in diesen Orten auch Veranstaltungen besucht wurden, um die Umfrage zu verbreiten. Keine Personen konnten in den Randgemeinden Lesachtal, St. Stefan im Gailtal sowie Feistritz an der Gail erreicht werden.

Nach abschließender Betrachtung der demographischen Merkmale besagen die Umfrageergebnisse, dass der Prototyp des potenziellen Nutzenden männlich, zwischen 26 und 35 Jahre alt ist und aus der Gemeinde Hermagor kommt. Als höchste abgeschlossene Bildung hat er Matura vorzuweisen und er arbeitet als Angestellter. Weiters sind ihm bei FReD der Umweltaspekt sowie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge am wichtigsten. Sofern er schon einmal von FReD gehört hat, passierte dies höchstwahrscheinlich durch die Gemeinde. Was Alter, Geschlecht und Bildung betrifft, würde dieser Prototyp auch jenem aus der Studie des BCS entsprechen (siehe Kap. 3.1.2).

Obwohl das größte Potenzial für zukünftige FReD-NutzerInnen in der Altersgruppe der 26-35jährigen zu finden zu sein scheint, darf natürlich die Gruppe der 17-25jährigen nicht außer Acht gelassen werden sowie das Potenzial der Fahrschule, hier enorm zur Bewusstseinsbildung dieser Altersklasse beizutragen.

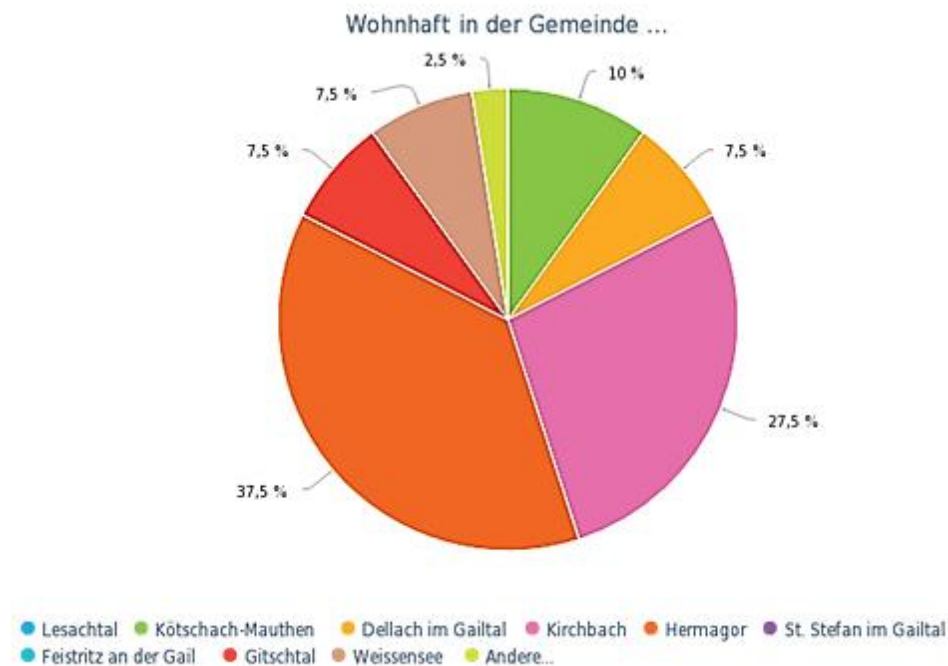


Abb. 16: Wohnsitz der Befragten nach Gemeinde. (Quelle: survio.com).

6.10 Erfolgsfaktoren im Vergleich

Im Folgenden sollen die Erfolgsfaktoren aus Kapitel 3.2.3 noch einmal rekapituliert und mit dem E-Carsharing der Region Hermagor verglichen werden. Laut PERSCHL und POSCH (2016: 260ff.) gibt es drei ausschlaggebende Erfolgsfaktoren für den lokalen Carsharing-Bereich: Organisation, Finanzen, Technik. Wie dies bei FReD gehandhabt wird, wurde in den vorangegangenen Kapiteln bereits mehr oder weniger dargestellt. Hier soll dies noch einmal zusammengefasst erläutert werden.

In der Organisation geht es vor allem um Marketing, Kooperationspartner und die passende Rechtsform. Organisatorisch kann FReD eigentlich als ein Zwei-Säulen-Modell gesehen werden. Die erste Säule stellen die Betreiber dar. Dies können Unternehmer sein, aber auch Vereine oder die Gemeinden selbst. Sie sind für die Bereitstellung, Kundenabwicklung und Wartung der Fahrzeuge zuständig. Die zweite Säule stellen die LEADER-Gemeinden beziehungs-

weise die KEM dar, welche über das LEADER-Projekt für das Marketing und die Bewusstseinsbildung zuständig sind. Wichtig in diesem Bereich ist vor allem das Marketing, welches am besten über Veranstaltungen, Mund-zu-Mund-Propaganda, persönlichen Kontakt zur Bevölkerung sowie zielgruppenspezifische Bewerbung erfolgt. All diese Möglichkeiten werden bei FReD eingesetzt. Seien es die regionalen Veranstaltungen mit der Präsentation des Projektes, wo auch der direkte Kontakt sichergestellt ist, oder zielgruppenspezifische Bewerbung über die Fahrschule beispielsweise. Franz-Gerhard PATTERER (2019) konstatiert zudem: „[...] es wird sehr viel über die Schiene Mundpropaganda weitertransportiert und da merkt man schon, dass das eine oder andere Erlebnis seine Kreise zieht“. Dies sieht er als einen Vorteil von dünn besiedelten Gebieten. Dass in diesem Bereich sehr viel Überzeugungsarbeit, sowohl in den eigenen Reihen als auch bei der Bevölkerung, notwendig ist, das wissen sowohl PATTERER (vgl. ebd.) als auch Daniela SCHELCH (2019). Die Wichtigkeit von Kooperationspartnern hat man in Hermagor von Anfang an erkannt. Die derzeitigen Betreiber sind das Autohaus Patterer, der Verein energie:autark und das Autohaus Roth. Kooperationspartner sind alle LEADER-Gemeinden, im Bereich Tourismus die NLW Tourismus Marketing GmbH, die Alpen Adria Energie sowie die Kelag im Bereich Ökostrominfrastruktur, zudem die Fahrschule Brunner und natürlich auch die KEM sowie die LAG. Durch all diese Partner ist eine gewisse Grundauslastung und Bewerbung von Anfang an gegeben. Die Gemeinden können so etwa auch ihrer Vorbildwirkung nachkommen. Zudem sind sie wichtige Partner, „[...] weil du ja die Standortentwicklung mit den Gemeinden machen musst“ (SCHELCH 2019). Letztlich ist noch die passende Rechtsform des Carsharings zu wählen. In der Region Hermagor wird das E-Carsharing unternehmerisch gedacht. Der BCS (2018: 25f.) schrieb dazu, dass es als Unternehmen wesentlich schwieriger ist, den Gemeinwohl- und Umweltaspekt in den Vordergrund zu stellen und die Bevölkerung vom Projekt zu überzeugen, da über allem der Unternehmensaspekt steht. Im Interview mit Franz-Gerhard PATTERER (2019) wurde durchaus deutlich, dass man ein Dienstleistungsunternehmen in einem dünn besiedelten Gebiet betreibt und das Akquirieren von KundInnen eine Notwendigkeit ist. Gleichzeitig will man aber auch gewisse Strukturen für die Bevölkerung aufrechterhalten, was im ländlichen Raum nicht einfach ist. Zusätzlich kann man mit diesem Projekt aber auch etwas ökologisch Wertvolles leisten, indem man auf E-Autos und den regional produzierten Ökostrom setzt. Hier stehen also sowohl unternehmerische als auch Umwelt- und Gemeinwohlaspekte im Raum, vielleicht nicht zuletzt deshalb, weil Herr Patterer neben dem Autohaus auch Gesellschafter der REG Bioenergie GmbH ist.

Was die Finanzen anbelangt, so haben die Betreiber laufend Einnahmen aus der Grundgebühr der E-Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer. Diese belaufen sich auf 120 €/Jahr. Hinzukommen die Einnahmen durch die Tarife und Pauschalen. Zusätzlich wird das Projekt von Land, Bund und EU gefördert. Auf manche dieser Programme wurden im Theorieteil dieser Arbeit bereits eingegangen. Es handelt sich unter anderem um das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 14-20 (siehe Kap. 2.1.3), den Mobilitäts Masterplan Kärnten (siehe Kap. 2.2.3), den Klimafonds und als LEADER-Projekt wird FReD natürlich auch durch LEADER-Mittel gefördert (siehe Kap. 2.1.2 und Kap. 2.1.3).

Der Erfolgsfaktor Technik bezieht sich zum einen auf das Fahrzeug selbst, welches auch attraktiv sein soll. Zum anderen aber auch auf das Buchungs- und Abrechnungsverfahren, welche einfach und unkompliziert zu handhaben sein müssen. Warum ist FReD ein E-Auto? Für den Betreiber Franz-Gerhard PATERER (2019) wegen einer ökologisch positiven Einstellung, der Förderlandschaft und dem Fakt, dass man sich mit den Aktionsradien hier im Nahbereich bewegt. KEM-Managerin Daniela SCHELCH (2019) sieht einen Vorteil des Elektro-FReD im großen Umwelteffekt. Außerdem passt das E-Auto sehr gut in das regionale Energiekonzept und macht auch deshalb Sinn, da in der Region ein Ökostrom-Überschuss produziert wird. Für Friedrich VEIDER (2019) ist klar, dass wenn man die Ressourcen und das Know-How – hier vor allem über den Ökostromproduzenten Alpen Adria Energie in Kötschach – in der Region hat, soll es auch regional genutzt werden und so die Wertschöpfung in der Region bleiben. Bei der Buchungsplattform hat man sich für den Marktführer Ibiola entschieden. Alle interviewten NutzerInnen schreiben der Plattform zu, dass sie sehr einfach zu bedienen ist und super funktioniert. Beim Abrechnungssystem hingegen gäbe es noch Verbesserungsbedarf. So teilte ein Nutzer mit, dass man die Rechnung noch transparenter gestalten könne, indem alle Fahrten auch auf der Rechnung aufgelistet werden und nicht nur online einsehbar sind. Ihn störe es nicht allzu sehr, dass nur ein Endbetrag angeführt ist, er könne sich aber vorstellen, dass es für andere NutzerInnen durchaus ein Problem ist. Auch Victoria JURY (2019) sagte, dass es derzeit noch sehr zeitaufwendig ist, da die Rechnung derzeit erst an den Betreiber zugestellt wird und vom Betreiber erst an die KundInnen. In Zukunft wäre es von Vorteil, wenn die Rechnung gleich direkt an die KundInnen übermittelt werden würde.

7 Beantwortung der Forschungsfragen

Die Beantwortung der Forschungsfragen hat zwar im Laufe der vorangegangenen Kapitel bereits stattgefunden, sie sollen hier jedoch noch einmal übersichtlich und kompakt beantwortet werden.

1. Wie ist das Projekt zustande gekommen?

1.1 Wer sind Initiatoren, Betreiber, Projektpartner?

Als Initiatoren von FReD können der Verein energie:autark Kötschach-Mauthen, die KEM Karnische Energie sowie das Autohaus Patterer gesehen werden. Die derzeitigen Betreiber des E-Carsharings sind der Verein energie:autark, das Autohaus Patterer und das Autohaus Roth. Als Projektpartner sind zu nennen die neun Gemeinden der LEADER-Region Hermagor, die LAG, die KEM, die Ökostromlieferanten Alpen Adria Energie und Kelag, im Bereich Tourismus die NLW Tourismus Marketing GmbH und zu guter Letzt die Fahrschule Brunner. (vgl. SCHELCH 2019; VEIDER 2019)

1.2 Welche Probleme und Schwierigkeiten gehen mit dem Projekt einher?

Aus Sicht des LEADER-Managements war es zu Beginn des Projektes schwierig, die unterschiedlichen Erwartungshaltungen auf Unternehmer- und Gemeinde-seite anzupassen und diesbezüglich einen Kompromiss zu finden. Zudem war es nicht einfach, den Gemeinden klarzumachen, dass es sich bei dem Projekt um eine Daueraufgabe handelt und man mit gutem Beispiel vorangehen muss (vgl. VEIDER 2019). Für KEM-Managerin Daniela Schelch war es schwierig, weitere Unternehmen ins Boot zu holen. Obwohl von vielen Bereitschaft kundgetan wurde, dauerte es doch fast drei Jahre bis zur aktiven Beteiligung weiterer Unternehmen. Auch die Errichtung der notwendigen Infrastruktur dauerte länger als von den dafür zuständigen Gemeinden zugesagt. Zusätzlich ist die Zusammenarbeit mit den Gemeinden verbesserungswürdig, da sie oft themenbezogen ist. Zudem ist das Bewusstsein für Carsharing und dessen Nutzungsmöglichkeiten noch zu wenig ausgeprägt und muss weiter geschärft werden (vgl. SCHELCH 2019). Auf Unternehmenseite lagen die Schwierigkeiten vor allem darin, die Überzeugungsarbeit in den eigenen Reihen zu schaffen und zunächst einmal hier die Bewusstseinsbildung voranzutreiben. Des Weiteren mussten KundInnen für ein neues Produkt, in welches einiges an Geld investiert wurde, gewonnen werden. Dazu war auch die Vernetzung in Richtung Gemeinden notwendig, wo auch wieder klargemacht werden musste, dass sie eine Vorbildwirkung ausüben (vgl. PATERER 2019).

1.3 Wie wird das Projekt in der Region angenommen?

Die Projektverantwortlichen sind mit der derzeitigen Situation zufrieden. Es wird zwar noch kein großes Geschäft damit gemacht, jedoch werden auch keine Verluste geschrieben. Vor allem in Hermagor und Kötschach, wo je zwei FReDs stationiert sind, wird das E-Carsharing schon sehr gut angenommen. Hier sind die Fahrzeuge, vor allem kurzfristig, kaum mehr buchbar. FReD wird jedenfalls als zukunftsfähiges Projekt gesehen (vgl. SCHELCH 2019). Aus Sicht des Autohaus Patterer ist man mit der Nutzung grundsätzlich zufrieden, man steuert die Nutzung aber auch ein Stück weit aus dem Betrieb heraus, etwa über die Mietwagenschiene Let's Go oder durch das Bereitstellen von Ersatzmobilität bei Reparaturen (vgl. PATTERER 2019).

2. Wie sieht die infrastrukturelle Situation aus?

2.1 Inwiefern wurde/wird Infrastruktur neu geschaffen, um dieses Projekt umzusetzen?

Vor allem die Ladeinfrastruktur musste für FReD neu geschaffen werden, da es in der Region kein flächendeckendes Ladesäulennetz gab. Die Gemeinden als Projektpartner stellen eine Ladesäule inklusive Strom sowie einen extra für das E-Carsharing ausgewiesenen Parkplatz zur Verfügung. In manchen Gemeinden ist dies bereits zur Gänze umgesetzt, manche verfügen derzeit erst über einen Parkplatz. In Kötschach wird man etwa vermehrt mit der AAE kooperieren, die bereits einen ganzen Parkplatz mit Ladestationen errichtet hat. In Hermagor werden zudem gerade öffentliche Ladestationen am Bahnhof errichtet, der sich direkt gegenüber des Autohaus Patterer befindet. Auch in Tarvis/Italien wurde von der REG Bioenergie eine öffentliche Ladestation für E-Autos und E-Bikes errichtet. Man versucht hier für den Bedarf von morgen vorzusorgen (vgl. PATTERER 2019). Im FReD-System gibt es derzeit neun Standorte mit Ladesäule, drei davon jedoch ohne dauerhaft stationierten FReD. Eine weitere Gemeinde, Kirchbach, verfügt noch über einen ausgewiesenen Parkplatz. In den Gemeinden Gitschtal und Lesachtal wird an der Umsetzung gearbeitet. Radabstellplätze an den Standorten sind geplant.

2.2 Welches Buchungssystem wird verwendet und warum?

Als Buchungssystem hat man sich für Ibiola entschieden, weil es derzeit der Marktführer in Österreich ist. Man hat hier auch Gespräche mit dem Chef von Ibiola geführt, um zu schauen, wie es andere E-Carsharing-Betreiber machen. Man wollte so viel Input wie möglich einholen. (vgl. PATTERER 2019)

2.3 Woher kommt der Strom für die Elektroautos?

Die FReD-Flotte fährt ausschließlich mit Ökostrom. Dies muss an den Ladesäulen auch nachgewiesen werden. Anbieter sind die Alpen Adria Energie sowie die Kelag. Für welchen Anbieter sich die Betreiber beziehungsweise die Gemeinden entscheiden, steht ihnen frei. Jedenfalls handelt es sich um regional produzierten Ökostrom, der auch regional konsumiert wird (vgl. SCHELCH 2019). In Kötschach fährt FReD beispielsweise mit Strom von der AAE, welche rund 50 gWh pro Jahr und damit einen klaren Überschuss produziert (vgl. KLAUS 2019). Ganz klar ist aber auch, dass nicht für das Laden mit Ökostrom garantiert werden kann, wenn NutzerInnen FReD bei sich zu Hause aufladen.

3. Wie wird das Projekt beworben?

3.1 Welche Marketingstrategie gibt es für die Bewerbung des Projekts?

Das Marketing für FReD stützt sich auf vier Säulen. Das Design, Presseinschaltungen, die Bewerbung bei regionalen Veranstaltungen sowie FReD selbst, indem er durch das Tal fährt. Presseinschaltungen werden hauptsächlich in regionalen Medien und auf Werbebildschirmen getätigt. Bei regionalen Veranstaltungen wird FReD mittels kostenloser Testfahrten beworben. Im Falle der „Selbstbewerbung“ durch FReD sind auch Projektpartner wie die Fahrschule und die Gemeinden sehr wichtig, die für eine gewisse Auslastung sorgen. (vgl. SCHELCH 2019)

4. Welche Entwicklungsmöglichkeiten und Potenziale hat das Projekt?

4.1 Wer sind potenzielle Zielgruppen, Kooperationspartner ...?

Die Zielgruppe mit dem größten Potenzial ist sicherlich die Gruppe der FahrschülerInnen. Diese haben im Rahmen ihrer Führerscheinausbildung die Möglichkeit, eine Fahrstunde mit FReD zu absolvieren und werden auch im Theorieunterricht auf das E-Carsharing aufmerksam gemacht (vgl. BRUNNER 2019). Des Weiteren liegt großes Potenzial auch bei Haushalten mit Zweit- und Drittautos, so wie es auch dem Anspruch von FReD, diese zu reduzieren, entspricht. Hier gilt es sicherlich, das Bewusstsein noch zu schärfen und der Bequemlichkeit – wie eine befragte Nutzerin die Nicht-Nutzung von FReD begründet – entgegenzuwirken (vgl. Schelch 2019). Als weitere potenzielle Zielgruppe können auch kleinere Siedlungen gesehen werden, die ebenfalls über mehrere Zweit- und Drittwagen verfügen. Laut Franz-Gerhard PATTERER (2019) könnten diese in solchen Siedlungen ersetzt werden, indem man dort einen FReD stationiert. Auch TouristInnen stellen eine Zielgruppe mit großem Potenzial dar. Wie man am

Beispiel Weissensee sieht, kommen immer mehr TouristInnen mit Flugzeug oder Zug und anschließendem Bahnhofshuttle in die Region. Hier eignet sich FReD besonders, um die Mobilität vor Ort zu garantieren (vgl. PUNTIGAM 2019). Potenzielle zukünftige Kooperationspartner sind daher sicherlich im Tourismussektor zu suchen und zu finden, vor allem Gastronomie- und Hotelbetriebe. Als Kooperationspartner eignen sich aber auch alle Firmen in der Region, die durchaus zum FReD-Betreiber werden können. So können sie FReD einerseits für Dienstfahrten nutzen und andererseits das Fahrzeug außerhalb der Betriebszeiten anderen FReD-NutzerInnen zur Verfügung stellen. Für die Zukunft und den Wunsch, FReD kärntenweit zu etablieren, gilt es auch, an die betreffenden LEADER-Regionen als Kooperationspartner zu denken und dies voranzutreiben (vgl. PATTERER 2019). Im Sinne einer grenzüberschreitenden touristischen Nutzung von FReD, die durchaus gewünscht wird, wird es auch notwendig sein, die Nachbarregionen in Italien als Partner in Betracht zu ziehen (vgl. VEIDER 2019). Regions- und länderübergreifende Kooperationen sind hier auch im Sinne des LEADER-Ansatzes.

4.2 Wer sind die potenziellen zukünftigen NutzerInnen von FReD?

Laut der durchgeführten Umfrage, die jedoch keinen Anspruch an eine allgemeine Repräsentativität stellt, ist der Prototyp des FReD-Nutzenden männlich und zwischen 26 und 35 Jahren alt. Er hat eine höherbildende Schule mit Matura abgeschlossen und arbeitet als Angestellter. Wichtig beim E-Carsharing sind ihm vor allem der Umweltaspekt und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Wie bereits zuvor geschildert, liegt das größte Potenzial sicherlich bei FahrschülerInnen, TouristInnen und Haushalten mit Zweit- und Drittautos.

4.3 Gibt es bereits Initiativen, Bestrebungen, das Modell auch nach Projektende aufrechtzuerhalten? Wenn ja, welche?

Diese Bestrebungen gibt es und es muss sie im Grunde auch geben. Denn ein LEADER-finanziertes Projekt muss die Nachhaltigkeit über das Projektende hinaus auch nachweisen. Es können zwar gewisse Rechte an Personen übertragen werden, die das Projekt weiterführen, was in Hermagor auch passiert, jedoch kann das E-Carsharing mit Auslaufen des Projektes Ende Oktober nicht einfach eingestellt werden (vgl. VEIDER 2019). Diese Bestrebungen gibt es nicht zuletzt auch deshalb, weil FReD als ein zukunftsfähiges Projekt angesehen wird. Erst Ende Juni ist ein neuer Betreiber hinzugekommen und weitere sind schon im Gespräch. Auch wird die Infrastruktur bei den Gemeinden weiter ausgebaut (vgl. PATTERER 2019; SCHELCH 2019; VEIDER 2019). Zudem wird das Projekt Marketing und Bewusstseinsoffensive in die Antragstellung für die nächste KEM miteinfließen (vgl. VEIDER 2019).

8 Handlungsempfehlungen und Fazit

Nachdem die Forschungsfragen beantwortet sind, wird nun dem vorrangigen Ziel dieser Arbeit, Handlungsempfehlungen zu formulieren, nachgekommen. Die Handlungsempfehlungen sind dabei nach Themenbereichen zusammengefasst und ergeben sich aus den geführten Interviews, den Ergebnissen der Online-Befragung sowie diversen gesammelten Eindrücken.

Marketing

Die Bewerbung des E-Carsharings bei regionalen Veranstaltungen soll unbedingt weiter beibehalten werden, da hier der persönliche Kontakt zur Bevölkerung und potenziellen NeukundInnen möglich ist. Der persönliche Kontakt wie auch die Mund-zu-Mundpropaganda sind unter anderem wesentliche Faktoren für die erfolgreiche Bewerbung (vgl. PERSCHL und POSCH 2016: 261f.). Wie die Online-Befragung gezeigt hat, sind nicht sehr viele TeilnehmerInnen durch Presseinschaltungen in Zeitungen oder im Internet auf FReD aufmerksam geworden. Die Präsenz in diesen Medien kann daher noch erhöht werden. Anzudenken ist auch, Social-Media-Kanäle der Regionalmedien und Gemeinden zu bedienen oder überhaupt einen eigenen Kanal für FReD einzurichten, um vor allem die jüngeren Zielgruppen zu erreichen.

Zielgruppenorientierung ist hier ein weiteres wichtiges Stichwort. Die Zielgruppe der Fahrschülerinnen und Fahrschüler wird durch die mögliche Fahrstunde mit FReD und auch die Thematisierung im Theorieunterricht zwar schon angesprochen, denkbar ist aber, einen Flyer mit den wichtigsten Informationen zu gestalten, den man nach der Fahrstunde mit FReD austeilen kann. Dies ist von der Fahrschule auch gewünscht, denn so kann der Effekt „aus den Augen, aus dem Sinn“ vermieden werden. Weiteres zielgruppenorientiertes Marketing muss man sich für die Gruppe der Touristinnen und Touristen überlegen. Dafür kann der Standort Weissensee als Beispiel genommen werden, wo FReD unter anderem mittels Flugblättern beworben wird, die in den Hotel- und Gastronomiebetrieben aufliegen (vgl. PUNTIGAM 2019). Dies kann auch in der restlichen Region, zumindest rund um die derzeitigen Standorte, umgesetzt werden. Vor allem für den neuen Standort beim Autohaus Roth ist dies von Vorteil, da er sich in unmittelbarer Nähe zu einem Campingplatz befindet. So kann gerade jetzt in den Sommermonaten schon für eine gewisse Auslastung garantiert werden.

Grundsätzlich soll die Bevölkerung über die möglichen Einsatzmöglichkeiten aufgeklärt werden, da viele anscheinend noch nicht dazu in der Lage sind, diese für sich selbst herauszufin-

den und quasi Lösungen für eine mögliche Nutzung zu finden. Gelingen kann dies durch Storytelling und Erfahrungsberichte von NutzerInnen und Nutzern, die erzählen, wie und wofür sie FReD nutzen. So können andere zur Nutzung von FReD angeregt werden, indem sie sich Lösungen anschauen können, etwa wie eine Familie FReD als Zweitauto im Alltag nutzt. Dass FReD das Privatauto ersetzen kann, zeigen zwei der NutzerInneninterviews. Hier gilt es aber auch, die richtige Plattform für die Veröffentlichung dieser Berichte zu finden, um eine möglichst große Reichweite zu garantieren.

Grundsätzlich gilt es, im Bereich Marketing noch viel deutlicher zu transportieren, dass es sich bei FReD um ein Carsharing handelt. Gerade bei den Autohäusern, die als Betreiber auftreten, muss klar sein, dass es eben kein klassisches Mietauto, sondern ein „geteiltes Auto“ ist. Als Beispiel ist hier zu nennen, dass FReD am Weissensee als „Elektro-Mietauto für jede Gelegenheit“ beworben wird. Hier muss der Fokus im Sinne der Bewusstseinsbildung viel klarer auf das Nutzen-statt-Besitzen-Prinzip gelegt werden, um dieses zu forcieren und auch in der Region weiter voranzutreiben.

Bewusstseinsbildung

Die Bewusstseinsbildung muss demnach in Bezug auf das Teilen unbedingt aufrechterhalten beziehungsweise verstärkt betrieben werden. Neben der Fahrschule kann auch auf eine Kooperation mit den höherbildenden Schulen in Hermagor gesetzt werden. So, wie die KEM bereits zum Thema regionale Lebensmittel und Lebensmittelverschwendung mit der HLW Hermagor zusammengearbeitet hat, ist auch ein Projekt rund um FReD denkbar. Dabei kann es sowohl um unterschiedliche Aspekte des Teilens gehen, als auch um nachhaltige, klimaverträgliche Mobilität in der Region oder Erneuerbare Energien.

Durch die Bewusstseinsbildung soll vor allem auch aufgezeigt werden, welche Vorteile sich für die NutzerInnen wie auch die Umwelt durch die Nutzung von FReD ergeben. So kann etwa eine Gegenüberstellung der jährlichen Kosten für ein Privatauto und für die Nutzung von FReD gemacht werden. Denn häufig ist man sich der Kosten für ein Auto gar nicht bewusst. Dazu wäre es auch möglich, die im Rahmen der NutzerInneninterviews befragte Person zu kontaktieren, die diese Kostenaufstellung für ein Jahr gemacht hat.

Die durch Gemeindebedienstete sowie durch die KEM und LAG ausgeübte Vorbildfunktion soll zukünftig unbedingt weiter ausgeübt werden und auch vermehrt gefordert werden, damit FReD weiterhin in der gesamten Region gut sichtbar und präsent ist.

Im Bereich Marketing und Bewusstseinsbildung darf letztlich aber nicht vergessen werden, dass dies hauptsächlich von der KEM-Managerin alleine gestemmt wird. Die formulierten Handlungsempfehlungen umzusetzen, würde die Kapazitäten sehr wahrscheinlich sprengen. Nach Möglichkeit sollte in Betracht gezogen werden, sich hier Unterstützung zu holen und eine weitere Person einzustellen.

Kooperationen

Neben der bestehenden Kooperation mit der Fahrschule sowie einer möglichen Kooperation mit den höherbildenden Schulen, sollen vor allem Kooperationen mit Hotel- und Gastronomiebetrieben, im Sinne der Bewerbung von FReD unter Touristinnen und Touristen, gesucht werden. Zunächst kann man sich hier auch eine bedarfsorientierte Nutzung überlegen und in der Hauptsaison einen FReD an einem Tag pro Woche beispielsweise bei einem Hotel stationieren.

Wie es Franz-Gerhard PATTERER (2019) im Interview angesprochen hat, kommen auch regionale Betriebe in Frage, wo FReD für eine gemischte Nutzung von Privatpersonen, Betrieben oder Unternehmen zur Verfügung gestellt werden können. Betriebe und Unternehmen nutzen FReD dabei für ihre Dienstfahrten und außerhalb der Betriebszeiten steht das Fahrzeug der öffentlichen Nutzung zur Verfügung.

Wie bereits bei der Beantwortung der Forschungsfragen dargestellt, ist ebenfalls zu empfehlen, das Gespräch mit weiteren Gemeinden aus anderen LEADER-Regionen zu suchen und die Bereitschaft zu einer möglichen Kooperation auszuloten. Will man in Zukunft erreichen, dass FReD kärntenweit unterwegs ist, ist dieser Schritt unumgänglich.

Was das Problem der ersten und letzten Meile betrifft, ist auch eine Zusammenarbeit mit den Unternehmen des ÖV sowie lokalen Taxiunternehmen von Vorteil, sofern diese realisierbar ist. Auf jeden Fall wäre dies im Sinne einer kombinierten Mobilität. Eventuell könnte es Vergünstigungen geben, wenn jemand mit dem Bus oder dem Taxi zum nächsten FReD-Standort fährt, um anschließend mit dem Carsharing-Auto weiterzufahren. Jedenfalls kann so ein zusätzlicher Anreiz für die Nutzung von FReD geschaffen werden. Ein weiterer Ansatzpunkt im Bereich erste und letzte Meile sind auch die von PATTERER (2019) vorgeschlagenen Insellösungen, vor allem für etwas abgelegene Siedlungen. Die Überwindung der ersten und letzten Meile würde so keine Hürde mehr für die Nutzung von FReD darstellen und durch das Bereitstellen durch einen Betreiber wäre auch eine gewisse Organisation des Carsharings garantiert.

Infrastruktur

In puncto Ladeinfrastruktur, soll das Netz weiter ausgebaut werden, was auch passiert. Vorrangig müssen die derzeitigen Standorte auch alle mit einer Ladesäule ausgestattet werden. In weiterer Folge wäre es auch vorteilhaft, Schnellladestationen zu installieren, um auch hier auf dem neuesten Stand zu sein und auch den neueren Fahrzeugmodellen gerecht zu werden. Um auf die Äußerungen aus den NutzerInneninterviews einzugehen, kann dem Wunsch nach mehr Unterstützung – vor allem für neue Kundinnen und Kunden – nachgekommen werden.

Dies wünscht man sich vor allem in Bezug auf den Ladevorgang. Eventuell kann man den NeukundInnen direkt am Fahrzeug zeigen, wie das An- und Abstecken funktioniert beziehungsweise auf das Handbuch des Vereins energie:autark hinweisen. Zudem war es auch ein Anliegen, dass man eventuell eine Übersichtskarte der Region mit den Ladestationen erstellt, da der Umgang mit bestehenden Apps nicht immer einfach ist. In diesem Punkt kann auch auf die bestehende Kooperation mit der AAE und der Kelag gesetzt werden. Sollten die Ressourcen zur Verfügung stehen, wäre auch eine eigene FReD-App denkbar. Dort könnten viele Informationen kompakt und übersichtlich dargestellt werden, etwa eine interaktive Karte der Ladeinfrastruktur, die Standorte, Ausflugstipps und auch die Buchungsplattform könnten integriert werden.

In Bezug auf die FReD-Flotte ist es jedenfalls dienlich, die Flotte aufzustocken, da laut der Online-Befragung die Verfügbarkeit der Fahrzeuge der zweitwichtigste Faktor für die Nutzung von FReD ist. Weitere Betreiber sind bereits im Gespräch. Das Potenzial der derzeitigen Standorte, die noch über kein Fahrzeug verfügen, soll ebenfalls Beachtung finden, da laut Ansicht der befragten NutzerInnen, viele FReD nutzen würden, wäre er fix in der betreffenden Gemeinde stationiert.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die FReD-Homepage. Diese stellt eine wichtige Informationsquelle für Interessenten und Nutzende dar und soll so gut wie möglich auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Derzeit fehlen etwa Informationen zum neuen Betreiber und Standort Autohaus Roth oder auch zum kürzlich aufgerüsteten Standort Feistritz an der Gail. Es sollten dazu nicht nur News-Beiträge verfasst werden, sondern auch die entsprechenden Seiten aktualisiert werden.

Kundenbindung

In Zukunft wird sich nicht nur die Frage stellen, wie neue Kundinnen und Kunden angesprochen werden können, sondern auch, wie aktuelle Nutzerinnen und Nutzer gehalten werden können. Es ist empfehlenswert, ein Bonussystem einzuführen. Wie dieses System aussieht, dafür gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Etwa könnte im Stundentarif jede x-te Stunde kostenlos sein. Sprich, hat eine Person FReD zum Beispiel zehn Stunden genutzt, bekommt sie die elfte Stunde gratis. Auch ein Anwerbesystem ist denkbar. Werben derzeitige Nutzende neue KundInnen an, könnte auch diesen Personen ein Bonus, eventuell auch in Form einer gratis Stunde oder eines Rabattes, eingeräumt werden.

FReD für NeukundInnen

Um dem Wunsch nach mehr Unterstützung für NeukundInnen nachzukommen, ist eine Möglichkeit, eine kleine Willkommensmappe zusammenzustellen. Sofern die Option, eine App zu entwickeln, nicht besteht, wäre dies ein Weg, um die wichtigsten Informationen an die NeukundInnen zu bringen. Eventuell können sich die NutzerInnen so bereits vor der ersten Nutzung mit wesentlichen Fragen auseinandersetzen und gleichzeitig kann so später auftretenden Problemen und Fragen vorgebeugt werden.

Kommunikation

Während der ExpertInneninterviews entstand teilweise der Eindruck, dass kaum Kommunikation zwischen den Betreibern stattfindet. Im Sinne der Weiterentwicklung soll auch hier, und vielleicht nicht nur mit der KEM, ein gewisser Austausch und Kommunikation stattfinden, um auftretende Probleme oder Entwicklungsmöglichkeiten zu diskutieren. Schließlich soll FReD als ein großes Projekt wahrgenommen werden und nicht als die einzelnen FReDs der jeweiligen Betreiber. Zudem muss auch die Kommunikationsbereitschaft seitens der Gemeinden verbessert werden und nicht vom jeweiligen Thema abhängen, so wie dies Daniela SCHELCH (2019) berichtete. Das E-Carsharing ist eine Daueraufgabe (vgl. VEIDER 2019), die nur von allen gemeinsam gemeistert werden kann.

Mobilitätsknoten

Im Sinne einer kombinierten Mobilität, ist es auch denkbar, Mobilitätsknoten zu etablieren. Eignen würde sich beispielsweise der Bahnhof Hermagor. Zug und Bus sind dort vorhanden, der FReD-Standort beim Autohaus Patterer quasi direkt gegenüber. Da hier auch eine Ladestation errichtet wird, eignet sich der Bahnhof auch als Standort für einen weiteren FReD. Indem

man beispielsweise auch E-Bikes zur Verfügung stellt, kann außerdem die aktive Mobilität mitbezogen werden. Die Schaffung von Radabstellplätzen ist hier ein erster wichtiger Schritt. Denkt man hier etwa an die Nutzung von FReD durch Touristinnen und Touristen, die mit dem Zug anreisen, aber auch an FReD in seiner möglichen Funktion als Zubringer zum ÖV, muss es jedenfalls möglich sein, dass FReD auch an anderen Standorten abgegeben werden kann. Vielleicht wird es zukünftig auch möglich sein, die FReD-Fahrzeuge zwischen den Standorten rotieren zu lassen, um so FReD zu ermöglichen, zum Werkzeug zur Überwindung der ersten und letzten Meile zu werden. Das Potenzial dazu ist sehr wohl gegeben (siehe Kap. 3.3.3).

9 Zusammenfassung und Ausblick

Dass das Thema Elektromobilität aktuell sehr populär ist, zeigt sich sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum. Dies spiegelt sich einerseits im steigenden Anteil der neuzugelassenen Elektroautos an den gesamten Neuzulassungen, andererseits in den vorgestellten Programmen der unterschiedlichen politisch-administrativen Ebenen wider. Den Weg hin zur Dekarbonisierung zu schaffen, dabei soll die Elektromobilität behilflich sein. Da aber der bloße Umstieg von konventionellen Fahrzeugen auf Elektroautos allein nicht ausreicht, muss auch das Nutzen-statt-Besitzen-Prinzip forciert werden. Im Bereich Verkehr und Mobilität findet dieses Prinzip vor allem durch das Carsharing Beachtung. In den vergangenen Jahren sind zahlreiche regionale E-Carsharing-Initiativen entstanden und viele davon haben bewiesen, dass Carsharing auch im ländlichen Raum und trotz der besonderen Verkehrssituation funktionieren kann.

Auch die LEADER-Region Hermagor hat erkannt, dass ein E-Carsharing zum einen zur Sicherstellung der lokalen Mobilität beitragen kann. Zum anderen hat es das Potenzial Zweit- und Drittautos in der Region zu reduzieren. Dies wird auch als vorrangiges Ziel gesehen. Außerdem passt FReD auch in das Energiekonzept der Region, das unter anderem vorsieht, vermehrt auf Erneuerbare Energien zu setzen.

Durch die ExpertInneninterviews konnte ein genauer Blick auf das Projekt geworfen werden, von der Idee bis zum jetzigen Stand. Die Betreiber sowie das LEADER-Management und die KEM zeigen sich mit der derzeitigen Situation durchaus zufrieden. Sie sehen aber sehr wohl noch Entwicklungspotenzial sowohl bei der Bereitstellung weiterer FReDs und der Ladeinfrastruktur als auch bei der Kommunikation zwischen den Projektpartnern.

Die Befragung der NutzerInnen hat gezeigt, dass man mit dem Angebot größtenteils sehr zufrieden ist und es gerne nutzt. Die gesamte Handhabung, von der Buchung bis zur Bedienung des Fahrzeuges an sich, ist sehr einfach und unkompliziert. Verbesserungspotenzial sehen die derzeitigen NutzerInnen vor allem beim Tarifsystem sowie im Bereich Marketing und Bewusstseinsbildung.

Die Online-Befragung von potenziellen NutzerInnen hat zudem ergeben, dass großes Potenzial in der Altersgruppe der 26-35jährigen vorhanden ist. Innerhalb dieser Gruppe wären vor allem Männer mit Maturaabschluss, die als Angestellte arbeiten, bereit, FReD zu nutzen. Der ausschlaggebende Faktor für die Nutzung ist der Umweltaspekt, gefolgt von der Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Wünschen würden sich die potenziellen KundInnen vor allem mehr Fahrzeuge und eine bessere Ladeinfrastruktur.

Mithilfe der Ergebnisse konnten letztendlich die Forschungsfragen beantwortet werden. Außerdem konnten auf Basis der Ergebnisse der empirischen Untersuchungen und der gewonnenen Eindrücke während der Interviews am Ende dieser Arbeit mögliche Handlungsempfehlungen formuliert werden.

FReD wird von den Betreibern, dem LEADER-Management und der KEM als ein zukunftsfähiges Projekt gesehen. Wenn alle Beteiligten mit dieser positiven Einstellung weiterhin gemeinsam an diesem Projekt arbeiten und diese Daueraufgabe ernstnehmen, kann es gelingen, FReD zum Mainstream zu entwickeln und als Teil der Alltagsmobilität zu etablieren. Dass FReD Privatautos ersetzen kann, haben zwei NutzerInnen im Rahmen der Interviews bewiesen. Gelingt es, das Bewusstsein in diese Richtung weiter zu schärfen, kann das Ziel, Zweit- und Drittautos in der Region zu reduzieren, erreicht werden.

10 Literaturverzeichnis

- ADAC (2019b): Wie sicher sind Elektroautos bei Brand, Unfall oder Panne?; online 10.01.2019, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/e-mobilitaet/info/sicherheit-elektroauto/> (15.03.2019).
- ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) (2019a): ADAC Ecotest 2018: So sauber sind unsere Autos; online 22.01.2019, <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/ecotest-ranking-sauberste-autos/> (29.01.2019).
- AMOR (Austrian Mobility Research) (1996): Carsharing im Rahmen finanzieller, verkehrspolitischer und umweltpolitischer Entscheidungsgrundlagen im Verkehr. Studie im Auftrag des Umweltministeriums, des Wissenschaftsministeriums, des Verkehrsministeriums und des Landes Steiermark. – Graz.
- AMS (Arbeitsmarktservice) (Hrsg.) (2019): Monatsbericht 2019. Jänner; https://www.ams.at/content/dam/download/arbeitsmarktdaten/kärnten/200_mb_2019_01.pdf (11.03.2019).
- AMS (Hrsg.) (2018): Bezirksprofile 2018. Arbeitsmarktprofil 202 Hermagor; http://www.arbeitsmarktprofile.at/PDF/Hermagor_2018.pdf (25.07.2019).
- Amt der Kärntner Landesregierung (Hrsg.) (2014): Energiemasterplan Kärnten 2025. – Klagenfurt.
- Amt der Kärntner Landesregierung (Hrsg.) (2016): Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035. – Klagenfurt.
- Amt der Kärntner Landesregierung (Hrsg.) (2018): Statistisches Handbuch des Landes Kärnten. Daten 2017. – Klagenfurt.
- ATTESLANDER P. (2010¹³): Methoden der empirischen Sozialforschung. (= ESV basics).
- AustriaTech (Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH) (Hrsg.) (2013): Elektromobilität als Chance für die kommunale Entwicklung. – Wien.
- BAUR N. und BLASIUS J. (Hrsg.) (2014): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. – Wiesbaden.
- BCS (Bundesverband CarSharing e. V.) (Hrsg.) (o.J.a): Was ist CarSharing?; <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/ist-carsharing> (01.03.2019).
- BCS (Hrsg.) (2007): Definition CarSharing; https://carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/carsharing-definition_2007-03-28.pdf (01.03.2019).
- BCS (Hrsg.) (2010): Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa. Endbericht D 2.4 Arbeitspaket 2; https://carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/wp2_endbericht_deutsch_final_4.pdf (06.03.2019).

- BCS (Hrsg.) (2018): Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote. – Berlin; auch online unter: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitsschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versandversion.pdf (15.03.2019).
- BCS (Hrsg.) (2019): Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland; <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland-1> (11.03.2019).
- BCS (Hrsg.) (o.J.b): Geschichte; <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/geschichte> (01.03.2019).
- BCS (Hrsg.) (o.J.c): Ist CarSharing das Richtige für mich?; <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/ist-carsharing-richtige-fuer-mich> (01.03.2019).
- BEÖ (Bundesverband Elektromobilität Österreich) (Hrsg.) (2019): E-Autos: Neuzulassungen steigen, online 11. März 2019; <http://www.beoe.at/statistik/> (12.03.2019).
- BMNT (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) (Hrsg.) (2018): Das österreichische Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020. – Wien.
- BMNT und BMVIT (Hrsg.) (2018): #mission2030. Die österreichische Klima- und Energiestrategie. – Wien.
- BMNT und BMVIT (Hrsg.) (2019): #mission2030 „E-Mobilitäts-offensive“. Gesamtumfang rund 93 Millionen Euro für 2 Jahre 2019+2020; <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/emoboffensive.pdf> (15.03.2019).
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2016²): Elektromobilität im Carsharing. Status Quo, Potenziale und Erfolgsfaktoren. Begleitforschung zu den Modellregionen Elektromobilität des BMVI – Ergebnisse des Themenfeldes Flottenmanagement. – Berlin.
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (Hrsg.) (2012): Gesamtverkehrsplan für Österreich. – Wien.
- BORCHARDT M. (2012): Mobilität vs. Nachhaltigkeit: Car-Sharing als Lösung? – Hamburg.
- BUBERL A. (1990): Auto mobile. Die bewegte Geschichte des Straßenfahrzeuges. – Wien.
- Bundesanstalt für Bergbauernfragen (1993): Der ländliche Raum – seine Bedeutung im internationalen Vergleich. – Wien. (= Facts & Features 5).
- Bundesanstalt für Bergbauernfragen (2015): Ländliche Mobilität in Österreich. Eine Bestandsaufnahme. – Wien. (= Facts & Features 53).
- CANZLER W. (2013³): Verkehr und Mobilität. – In: MAU S. und SCHÖNEK N.M. (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. – Wiesbaden, 922-935.
- car2go (2018a): Pressemitteilung. car2go knackt die Marke von 150.000 Kunden in Wien, online 12. September 2018; <https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite->

- press/files/20180912_presseinformation_car2go-knackt-die-marke-von-150.000-kunden-in-wien.pdf (11.03.2019).
- car2go (2018b): Pressemitteilung. So nutzen die Wienerinnen und Wiener car2go am liebsten, online 22. November 2018; https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/20181122_presseinformation_so-nutzen-die-wiener-car2go-am-liebsten.pdf (11.03.2019).
- car2go (2019): Pressemitteilung. car2go und DriveNow bündeln Kräfte: SHARE NOW wird größter Anbieter für free-floating Carsharing; https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/20190228_share-now_car2go-und-drivenow-buendeln-kraefte.pdf (11.03.2019).
- CHILLA T., KÜHNE O. und NEUFELD M. (2016): Regionalentwicklung. – Stuttgart. (= UTB 4566).
- DAX T., FAVRY E., FIDLSCHUSTER L., OEDL-WIESER T. und PFEFFERKORN W. (2008): Periphere ländliche Räume. Thesenpapier im Auftrag der ÖROK. – Wien.
- Deloitte (Hrsg.) (2017): Car Sharing in Europe. Business Models, National Variations and Upcoming Disruptions. – o.O. (= Monitor Deloitte 6).
- ENRD (European Network for Rural Development) (2019): LEADER/CLLD; https://enrd.ec.europa.eu/leader-clld_de (25.03.2019).
- ERBEN F. (2001): Die Lernende Region. Info Box: Nachhaltige Region, Basistexte, 30-43. – Zitiert nach: HEINTEL M. (2005): Regionalmanagement in Österreich. Professionalisierung und Lernorientierung. – Wien. (= Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung 8).
- Europäische Gemeinschaften (Hrsg.) (2003): Regionen. Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik. NUTS – 2003. Teil 1. – Luxemburg.
- Europäische Kommission (Hrsg.) (2006): Der Leader-Ansatz: ein grundlegender Leitfaden. – Luxemburg.
- FLICK U. (2016⁷): Qualitative Sozialforschung: eine Einführung. – Reinbeck bei Hamburg.
- GASCHNIG M. (2019): persönliche Kommunikation vom 03.07.2019.
- GATHER M., KAGERMEIER A. und LANZENDORF M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. – Berlin.
- Gemeindeverband Karnische Region (Hrsg.) (o.J.): Naturerlebnis in der Region Hermagor; http://www.region-hermagor.at/175682_DE (26.03.2019).
- GOSSEN M. (2013): Potenziale für eine nachhaltige Mobilität: Privates Car-Sharing: Die Deutschen teilen ihr liebstes Kind. – In: Ökologisches Wirtschaften 1, 12.
- GROß M. (2008): Klassen, Schichten, Mobilität. Eine Einführung. – Wiesbaden.

- GRUBER M. (2014): Migration als Chance für den ländlichen Raum. Pilotstudie für den Bezirk Hermagor. Begleitforschung zu gleichnamigen Projekt. – Villach.
- GÜNTNER S. (2009): Auch in Zukunft mobil auf dem Lande? – In: Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (Hrsg.): LandInForm. Magazin für Ländliche Räume 3, 12-14.
- HAUFF V. (Hrsg.) (1987): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht. – Greven.
- HEINEBERG H. (2007³): Einführung in die Anthropogeographie/Humangeographie. – Paderborn. (= UTB 2445).
- HEINTEL M. (2005): Regionalmanagement in Österreich. Professionalisierung und Lernorientierung. – Wien. (= Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung 8).
- HEINTEL M. (2017): Regionalentwicklung. Vorabveröffentlichung. – In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. – Hannover; https://humangeo.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/p_humangeographie/Heintel/ARL_Handwoerterbuch_Regionalentwicklung_Heintel_Vorabveroeff_2017.pdf (26.03.2019).
- HELFFERICH C. (2019²): Leitfaden- und Experteninterviews. – In: BAUR N. und BLASIUS J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der Empirischen Sozialforschung. – Wiesbaden, 669-686.
- HENKEL G. (2004⁴): Der Ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland. – Berlin und Stuttgart. (= Studienbücher der Geographie).
- HERGET M. (2016): Mobilität von Familien im ländlichen Raum: Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien. – Wiesbaden. (= Studie zur Mobilitäts- und Verkehrsfor-schung).
- HERRMANN H. (Hrsg.) (2013): Region als System – Theorien und Ansätze für die Regionalentwicklung. – Stuttgart.
- JURY V. (2019): mündliches Interview vom 18.04.2019 in Hermagor.
- KAMPKER A., VALLÉE D. und SCHNETTLER A. (Hrsg.) (2013): Elektromobilität. Grundlagen einer Zukunftstechnologie. – Berlin und Heidelberg.
- KARLE A. (2017²): Elektromobilität. Grundlagen und Praxis. – München.
- KELLER T. (2000): Entwicklung und Potential von organisiertem Car-Sharing in Deutschland, Österreich und der Schweiz. – Wien.
- KEM (Klima- und Energie-Modellregion) Karnische Energie (Hrsg.) (2017): Klima- und Energie-Modellregion (KEM); <https://www.karnische-energie.at/klima-und-energie-modellregion/> (11.04.2019).
- KEM Karnische Energie (Hrsg.) (o.J.a): Bericht der Umsetzungsphase. Endbericht. – Hermagor.

- KEM Karnische Energie (Hrsg.) (o.J.b): Weiterführung der Klima- und Energie-Modellregion „Karnische Energie“ nach Auslauf der zweijährigen Umsetzung. – Hermagor.
- KEM Karnische Energie (Hrsg.) (o.J.c): Bericht der Weiterführungsphase I. Zwischenbericht. – Hermagor.
- KIERMASCH C. (2015): Carsharing mit Elektroautos: Welches Mobilitätskonzept eignet sich für Großstädte? – Hamburg.
- KILPATRICK A. (2005): Sanfte Mobilität in der Gemeinde: Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik in kleinen und mittleren Kommunen. – Attnang-Puchheim.
- KIRCHESCH M. (2014): Welche Zukunft hat die Elektromobilität im ländlichen Raum vor dem Hintergrund der Daseinsvorsorge? – In: MAGER T. (Hrsg.) (2014): Liegt die Zukunft der Elektromobilität im ländlichen Raum?! – Köln, 19-30.
- Klima- und Energiefonds (Hrsg.) (2018): KEM Factsheet. – Wien; <https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/assets/Uploads/Publikationen/2018-Fact-Sheet-Klima-und-Energie-Modellregionen-DE-final.pdf> (11.04.2019).
- Klima- und Energiefonds (Hrsg.) (2019): I love FReD. (= Newsletter 02); <https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/service/newsletter/newsletter-022019/i-love-fred/> (12.04.2019).
- Klima- und Energiefonds und VCÖ (Hrsg.) (2018²): Faktencheck E-Mobilität. Was das Elektroauto tatsächlich bringt. – Wien; auch online unter: https://faktencheck-energie-wende.at/wp-content/uploads/sites/4/FC_Mob18_gross_Web.pdf (14.03.2019).
- Koss R. (2002): Car-Sharing als Beitrag zur Lösung der verkehrs- und umweltpolitischen Krise? – Berlin. (= Akademische Abhandlungen zu den Wirtschaftswissenschaften).
- KÜPPER P. (2011): Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen. – In: HEGE H.-P., KNAPSTEIN Y., MENG R., RUPPENTHAL K., SCHMITZ-VELTIN A. und ZAKRZEWSKI P. (Hrsg.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. – Hannover, 152-168.
- LAG (Lokale Aktionsgruppe) Region Hermagor (Hrsg.) (2014): Vereinsstatuten. LEADER-Aktionsgruppe (LAG) Region Hermagor. – Hermagor.
- LAG Region Hermagor (Hrsg.) (2016): Projekt – Datenblatt. E-Car-Sharing Region Hermagor. – Hermagor.
- LAG Region Hermagor (Hrsg.) (2017): 19.2.1 Umsetzung der lokalen Entwicklungsstrategie. Formblatt zur Projektbeschreibung. E-Car-Sharing-Region Hermagor. – Hermagor.
- LAG Region Hermagor (Hrsg.) (2018a): Region Hermagor. Lokale Entwicklungsstrategie 2014-2020. – Hermagor.

- LAG Region Hermagor (Hrsg.) (2018b): Region im Fokus. Jahresbericht LAG Region Hermagor 2017. – Hermagor.
- LAG Region Hermagor (Hrsg.) (2018c): Österreichisches Programm für ländliche Entwicklung 2014-2020. LEADER. Marketing und Bewusstseinsoffensive E-Carsharing Region Hermagor. Projektzwischenbericht. – Hermagor.
- LANGE K. (1970²): Regionen. – In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Band 3. Re-Z. – Hannover, 2705-2719.
- Lexikon der Geographie (2001a): Region; <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/region/6519> (20.03.2019).
- Lexikon der Geographie (2001b): Ländlicher Raum; <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/laendlicher-raum/4553> (20.03.2019).
- MA 18 (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung) (Hrsg.) (2015): Carsharing Wien – Evaluierung; <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008470.pdf> (11.03.2019).
- MAGER T. (Hrsg.) (2014): Liegt die Zukunft der Elektromobilität im ländlichen Raum?! – Köln.
- MATTISSEK A., PFAFFENBACH C. und REUBER P. (2013²): Methoden der empirischen Humangeographie. – Braunschweig. (= Das geographische Seminar).
- MEIER KRUKER V. und RAUH J. (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. – Darmstadt. (= Geowissen kompakt).
- MEUSER M. und NAGEL U. (2010³): ExpertInneninterview. – In: BECKER R. und KORTENDIEK B. (Hrsg.): Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie. – Wiesbaden, 376-379.
- MISOCH S. (2015) : Qualitative Interviews. – Berlin u.a.
- Mobilbüro & Verkehrsmanagement GmbH (2018): Aktuell gültige Fahrpläne; <https://www.mobilbuero.com/de/fahrplaene/> (11.03.2019).
- mobyome KG (o.J.): CarSharing. CarSharing-Vereine und -Gruppen; <https://www.mobil-am-land.at/content/CarSharing> (04.03.2019).
- MOSE I. und BRODDA Y. (2002): Regionalentwicklung, Regionalisierung, regionale Identität – Perspektiven für die Region Südharz. – Vortrag gehalten im Rahmen des 5. Südharz-Symposiums von 11. Bis 12. Oktober 2002 in Bad Sachsa; https://www.karstwanderweg.de/sympo/5/mose_brodda/index.htm (20.03.2019).
- MÖSER K. (2002): Geschichte des Autos. – Frankfurt/Main.

N.N. (2019): 2018 weltweit 2,1 Millionen E-Autos verkauft; online 17.01.2019, <https://www.sn.at/wirtschaft/welt/2018-weltweit-2-1-millionen-e-autos-verkauft-64229863> (29.01.2019).

Netzwerk Zukunftsraum Land (2019a): LEADER in Österreich. Daten und Fakten zu LEADER in Österreich 2014-2020; <https://www.zukunftsraumland.at/seiten/138> (25.03.2019).

Netzwerk Zukunftsraum Land (2019b): Was ist LEADER?; <https://www.zukunftsraumland.at/seiten/139> (25.03.2019).

NLW Tourismus Marketing GmbH (2018a): Bestes Winterergebnis der Geschichte in der Urlaubsdestination Nassfeld-Pressegger See/ Lesachtal/ Weissensee; online 30.05.2019, https://www.nassfeld.at/de/service/aktuell/presse/presse-aussendungen/bestes-winterergebnis-der-geschichte-in-der-urlaubsdestination-nassfeld-pressegger-see-lesachtal-weissensee_pr-texte_116437 (07.03.2019).

NLW Tourismus Marketing GmbH (2018b): Freude über überdurchschnittliches Sommerergebnis; online 03.12.2018, https://www.nassfeld.at/de/service/aktuell/presse/presse-aussendungen/Ueberdurchschnittliches-sommerergebnis_pr-texte_115714 (07.03.2019).

NLW Tourismus Marketing GmbH (2019): Mobilität in der Region. Mach Urlaub vom Auto... und sei trotzdem mobil!; <https://www.nassfeld.at/de/service/anreise/mobilitaet-in-der-region> (06.07.2019).

NUHN H. und HESSE M. (2006): Verkehrsgeographie. – Paderborn. (= UTB 2687).

ÖAR (Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Eigenständige Regionalentwicklung) (Hrsg.) (1988): Peripherie im Aufbruch: eigenständige Regionalentwicklung in Europa. – Wien.

OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) (Hrsg.) (2006): Das neue Paradigma für den ländlichen Raum. Politik und Governance. – Paris. (= OECD-Berichte über die Politik für den ländlichen Raum).

Öko-Institut (Institut für angewandte Ökologie e.V.) (Hrsg.) (2004): Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing (FE 77.461/2001). Schlussbericht. – Freiburg.

ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2002): Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001. – Wien. (= ÖROK-Schriftenreihe 163); https://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/1.OEREK/OEREK_2001/OEREK_Langfassung_163.pdf (22.03.2019).

PATTERER F.-G. (2019): mündliches Interview vom 18.04.2019 in Hermagor.

PERSCHL M. und POSCH A. (2016): Carsharing – ein Mobilitätsansatz auch für den ländlichen Raum? – In: EGGER R. und POSCH A. (Hrsg.): Lebensentwürfe im ländlichen Raum: Ein prekärer Zusammenhang? – Wiesbaden. (= Lernweltforschung 18), 243-268.

PUFÉ I. (2017³): Nachhaltigkeit. – Konstanz und München. (= UTB 3667).

- PUNTIGAM C. (2019): mündliches Interview vom 17.04.2019 in Hermagor.
- RAMMLER S. (2016²): Nachhaltige Mobilität: Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder. – In: SCHWEDES O., CANZLER W. und KNIE A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. – Wiesbaden, 899-917.
- RANDELHOFF M. (2013): Die größte Ineffizienz des privaten PKW-Besitzes: Das Parken; online 25.03.2016, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/> (29.01.2019).
- SCHELCH D. (2019): mündliches Interview vom 23.04.2019 in Mauthen.
- SCHILLING S., PETERS J. und VARELMANN D. (2014): Elektromobilität im ländlichen Raum. Potenziale, Bedingungen und Ansatzpunkte für attraktive Mobilitätslösungen. – In: MAGER T. (Hrsg.): Liegt die Zukunft der Elektromobilität im ländlichen Raum?! – Köln, 57-68.
- SCHROEDTER E. (2009): Mit der LEADER-Methode zur nachhaltigen Regionalentwicklung. – In: FRIEDEL R. und SPINDLER E.A. (Hrsg.): Nachhaltige Entwicklung ländlicher Räume. – Wiesbaden, 75-92.
- SCHUMICH S. (2016): Sharing Economy: die Ökonomie des Teilens aus Sicht der ArbeitnehmerInnen. – Wien.
- SCHUSTER W. (2013): Nachhaltige Städte – Lebensräume der Zukunft. Kompendium für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Stuttgart. – München.
- Sozialverein ALSOLE (o.J.): <http://alsole.dellach.at/ALSOLE.1041.0.html> (14.03.2019).
- Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See (Hrsg.) (o.J.) e5-Energieleitbild der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See; https://www.hermagor.at/fileadmin/Redakteure/Umweltservice/Energieleitbild_Hermagor_fertig_20120425.pdf (11.04.2019).
- Statistik Austria (Hrsg.) (2015): Statistisches Jahrbuch. – Wien.
- STÜCKLER U. (1964): Das Gailtal – länderkundlich. – Diplomarbeit, Universität Wien, Wien.
- Tesla (2019): Tesla Modell 3. Reichweite; https://www.tesla.com/de_AT/model3 (15.03.2019).
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018): Update: Ökobilanz Alternativer Antriebe. – Wien; auch online unter: <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/DP152.pdf> (15.03.2019).
- VASARI B. (2019): „Ab 2021 sind E-Autos massentauglich“; online 11.01.2019, https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/1011899_Ab-2021-sind-E-Autos-massentauglich.html (29.01.2019).
- VCÖ (Hrsg.) (2013): Zukunft der Mobilität in der Region. – Wien. (= Mobilität mit Zukunft 3/2013).

- VCÖ (Hrsg.) (2016): Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren. (= Mobilität mit Zukunft 3/2016).
- VCÖ (Hrsg.) (2017): Personenmobilität auf Klimakurs bringen. – Wien. (= Mobilität mit Zukunft 2/2017).
- VCÖ (Hrsg.) (2018a): Sharing und neue Mobilitätskonzepte. – Wien. (= Mobilität mit Zukunft 3/2018).
- VCÖ (Hrsg.) (2018b): Mobilität als soziale Frage. – Wien. (= Mobilität mit Zukunft 1/2018).
- VCÖ (Hrsg.) (2018c): Mehr als 100.000 Carsharing-Haushalte in Österreich – Potenzial um ein Vielfaches höher, online 23.08.2018; <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/carsharing-haushalte-potential-2018> (12.03.2019).
- VCÖ (Hrsg.) (2019): Mobility as a Service und Sharing für die Regionen. – Wien. (= VCÖ-Factsheet 1); https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2019/2019-01-Mobility%20as%20a%20Service%20und%20Sharing%20fuer%20die%20Regionen/FS%20Sharing%20und%20Mobility%20as%20a%20Service_web.pdf (19.03.2019).
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.) (2012): Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität. – Wien. (= Mobilität mit Zukunft 1/2012).
- Verein energie:autark (2019): persönliche Kommunikation vom 15.07.2019.
- WAPPELHORST S., SAUER M., HINKELDEIN D., BOCHERDING A. und GLAB T. (2014): Potential of Electric Carsharing in Urban and Rural Areas. – In: Transportation Research Procedia 4, 374-386.
- WEBER J. (2016): Elektromobilität als Impulsgeber für ländliche Räume: Erste Erfahrungen aus dem südbayerischen Automobilcluster und dem Modellprojekt Elektromobilität im Bayerischen Wald (E-Wald). – In: JACOBY C. und WAPPELHORST S. (Hrsg.): Potenziale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung. – Hannover. (= Arbeitsberichte der ARL 18), 87-106.
- WILDE M. (2014): Mobilität und Alltag: Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. – Wiesbaden. (= Fortgeführte Reihe 25).
- WITZKE S. (2016): Carsharing und die Gesellschaft von Morgen: Ein umweltbewusster Umgang mit Automobilität? – Wiesbaden.
- WKO (Wirtschaftskammer Österreich) (2019): Der Verein als Unternehmer, online 09.07.2019; https://www.wko.at/service/wirtschaftsrecht-gewerberecht/Der_Verein_als_Unternehmer.html (15.07.2019).

11 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: NUTS 3-Regionen in Österreich nach der Stadt-Land-Typologie der Europäischen Kommission. (Quelle: Statistik Austria: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (20.03.2019)).....	12
Abb. 2: Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria mit markiertem Untersuchungsgebiet. (Quelle: Statistik Austria: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (22.03.2019)).....	14
Abb. 3: Dreidimensionalität der Nachhaltigkeit. (Quelle: PUFÉ 2017 ³ : 100).	28
Abb. 4: Carsharing im Mobilitätsspektrum. (Quelle: Deloitte 2017: 2).	38
Abb. 5: Zweit- und Drittautos in Österreich. (Quelle: VCÖ 2018a: 15).	41
Abb. 6: Weglängen in unterschiedlichen Regionen. (Quelle: VCÖ 2018b: 17).	47
Abb. 7: Gesamtkostenvergleich nach 8 Jahren. (Quelle: Klima- und Energiefonds und VCÖ 2018 ² : 19).	58
Abb. 8: Lokale Aktionsgruppe Region Hermagor mit verorteten Projekten. (Quelle: LAG Region Hermagor 2018b: 5).	73
Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung 2002-2018 in Hermagor, Kärnten, Österreich. Index 2002 = 100. (Quelle: AMS 2018: 6).	75
Abb. 10: CLLD-Region „HEurOpen“. (Quelle: LAG Region Hermagor 2018a: 47).	86
Abb. 11: Tarife FReD. Stand 2018. (Quelle: www.fred-fahren.at/preise/ (25.06.2019)).	96
Abb. 12: Zufriedenheit mit der Testfahrt. (Quelle: survio.com).	109
Abb. 13: Wenn Sie FReD kennen, wie haben sie von ihm erfahren? (Quelle: survio.com)...	110
Abb. 14: Ausschlaggebende Faktoren für die Nutzung von FReD. (Quelle: survio.com).....	112
Abb. 15: Alter der UmfrageteilnehmerInnen. (Quelle: survio.com).	113
Abb. 16: Wohnsitz der Befragten nach Gemeinde. (Quelle: survio.com).....	114

12 Anhang

12.1 Interviewleitfäden ExpertInnen

12.1.1 Interviewleitfaden I

Daniela Schelch, KEM Managerin Karnische Energie

- 1.) Sie haben die KEM von Stéphanie Klaus übernommen. Was waren dabei die Herausforderungen in Bezug auf FReD?
- 2.) Wie ist es zum LEADER-Projekt Marketing und Bewusstseinsoffensive gekommen?
- 3.) Was war Ihrer Meinung nach am leichtesten bzw. am schwierigsten umzusetzen? Vielleicht auch entgegen den Erwartungen.
- 4.) Wie sieht die Marketing- und Bewusstseinsstrategie aus? Wie werden die Bewohnerinnen und Bewohner auf das Projekt aufmerksam gemacht? Bzw. wie wird versucht, Bewusstsein zu schaffen?

Allgemein zu FReD:

- 5.) Wer sind die Betreiber von FReD, also direkte Projektbeteiligte?
- 6.) Welche Projektkooperationen bestehen derzeit? Sind weitere angedacht?
- 7.) Wie läuft Ihrer Meinung nach die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gemeinden, Unternehmen, dem LEADER-Management und der Klima- und Energie-Modellregion?
- 8.) Was sind Ihrer Meinung nach die Erfolgsfaktoren des Projekts?
- 9.) Was unterscheidet FReD von anderen E-Carsharing-Initiativen, was sind die Alleinstellungsmerkmale?
- 10.) Welche Rechtsform wurde für FReD gewählt und warum?
- 11.) Warum wurden E-Autos gewählt?
 - a. Wird die Flotte weiter ausgebaut?
- 12.) Inwiefern musste Infrastruktur neu geschaffen werden?
 - a. Wird diese weiter ausgebaut?
 - b. Ad Ökostrom: FReD fährt komplett mit Ökostrom. Von welchem Anbieter?
- 13.) Was waren die Kriterien für die Standortwahl?
 - a. Sind weitere Standorte angedacht, evt. auch abseits der Gemeindeämter?
- 14.) Wie wird das Projekt in der Region angenommen?
- 15.) Für wen eignet sich das E-Carsharing in der Region besonders?
- 16.) Was läuft Ihrer Meinung nach schon einwandfrei und wo gibt es noch Verbesserungspotenzial?
- 17.) Denken Sie, dass FReD ein zukunftsfähiges Projekt ist? Warum? Warum nicht?
- 18.) Was würden Sie sich für das Projekt in Zukunft wünschen?
- 19.) Nutzen Sie selbst FReD? Warum? Warum nicht?

12.1.2 Interviewleitfaden II

Friedrich Veider, LEADER-Management

- 1.) Wie ist die Idee für das E-Carsharing-Projekt entstanden?
- 2.) War es schwierig, Partner für das Projekt zu gewinnen? Wo lagen die Probleme? Wer sind Partner des Projekts?
- 3.) Was war Ihrer Meinung nach zu Beginn des Projekts am leichtesten bzw. am schwierigsten umzusetzen?
- 4.) Wie läuft die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gemeinden, Unternehmen, dem LEADER-Management und der Klima- und Energie-Modellregion?
- 5.) Was sind Ihrer Meinung nach die Erfolgsfaktoren des Projekts?
- 6.) Was unterscheidet FReD von anderen E-Carsharing-Initiativen, was sind die Alleinstellungsmerkmale?
- 7.) Welche Rechtsform wurde für FReD gewählt und warum?
- 8.) Welche Kooperationen bestehen derzeit? Sind weitere angedacht?
- 9.) Warum wurden E-Autos gewählt?
- 10.) Was waren die Kriterien für die Standortwahl?
- 11.) Für wen eignet sich das E-Carsharing in der Region besonders?
- 12.) Was läuft Ihrer Meinung nach schon einwandfrei und wo gibt es noch Verbesserungspotenzial?
- 13.) Denken Sie, dass FReD ein zukunftsfähiges Projekt ist? Warum? Warum nicht?
- 14.) Was würden Sie sich für das Projekt in Zukunft wünschen?
- 15.) Nutzen Sie selbst FReD? Warum? Warum nicht?

12.1.3 Interviewleitfaden III

Franz-Gerhard Patterer, Autohaus Patterer und Betreiber von FReD

- 1.) Was war ihre Motivation, ein E-Carsharing-System in der Region aufzubauen?
- 2.) Wie schwierig war es aus Ihrer Sicht, ein solches Projekt hier umzusetzen? Was waren Problemfaktoren?
- 3.) Was sind Ihrer Meinung nach die Erfolgsfaktoren des Projekts?
- 4.) Wo sehen Sie noch Verbesserungspotenzial?
- 5.) Warum eignen sich Ihrer Meinung nach E-Autos für das Carsharing?
- 6.) Über welche Modelle verfügt die FReD-Flotte?
- 7.) Welche Reichweite weisen die E-Autos auf?
 - a. Gab es schon Probleme mit der Reichweite?
- 8.) Wie funktioniert das Laden der E-Autos?
 - a. Wer ist dafür zuständig?
- 9.) Inwiefern musste Infrastruktur neu geschaffen werden?
 - a. Wird diese weiter ausgebaut?
- 10.) Wie sind Sie mit der derzeitigen Nutzung des Angebots zufrieden?
- 11.) Gibt es für Neukundinnen und -kunden eine Einschulung? Falls ja, ...
 - a. Wie sieht diese aus?
 - b. Von wem wird sie durchgeführt?

- 12.) Ist es angedacht, die Flotte zu erweitern?
- 13.) Ist es denkbar und wünschenswert, dass sich in Zukunft auch anderer Autohäuser in der Region beteiligen?
- 14.) Nutzen Sie selbst FReD? Warum? Warum nicht?

12.1.4 Interviewleitfaden IV

Victoria Jury, KundInnenbetreuung und Buchungsplattform Autohaus Patterer

- 1.) Welches Buchungssystem wird verwendet und warum?
 - a. Welche Vor- oder Nachteile weist dieses System auf?
 - b. Wie funktioniert die Registrierung?
 - c. Wie funktioniert der Buchungsprozess?
- 2.) Wie viele registrierte Nutzerinnen und Nutzer gibt es?
- 3.) Wer sind die Personen, die FReD hauptsächlich nutzen?
- 4.) Was sind Ihrer Meinung nach die Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer?
- 5.) Was kostet die Nutzung von FReD?
 - a. Gibt es unterschiedliche Tarife?
 - b. Wie setzen sich die Kosten zusammen?
- 6.) Gab es schon Probleme mit der Verfügbarkeit?
- 7.) Sind die Kundinnen und Kunden mit dem Angebot zufrieden?
 - a. Falls ja, worüber gab es positive Rückmeldungen?
 - b. Falls nein, was wurde bereits kritisiert?
- 8.) Wo sehen Sie Verbesserungsbedarf?
- 9.) Nutzen Sie selbst FReD? Warum? Warum nicht?

12.1.5 Interviewleitfaden V

Michael Brunner, Inhaber Fahrschule Brunner

- 1.) Sie sind eine klimaaktiv mobil Fahrschule. Was bedeutet das?
- 2.) Die Fahrschule hat eine direkte Kooperation mit FReD. Wie sieht diese aus?
 - a. Welche Vorteile ergeben sich für die Fahrschule?
 - b. Welche Vorteile ergeben sich für die FahrschülerInnen?
- 3.) Wie wird das Angebot, eine Fahrstunde mit FReD zu absolvieren, angenommen?
- 4.) Wie fallen die Rückmeldungen der FahrschülerInnen aus?
 - a. Was wird als positiv/ negativ empfunden?
- 5.) Wie ist E-Mobilität im Lehrplan der Fahrschule verankert?
- 6.) Wird auch Carsharing thematisiert? Falls ja, wie?
- 7.) Wie kommt das Thema E-Mobilität bei den Jugendlichen an?
- 8.) Glauben Sie, dass E-Mobilität die Zukunft der Mobilität ist?
- 9.) Welche Vor- und Nachteile sehen Sie in der E-Mobilität?
- 10.) Nutzen Sie selbst auch FReD? Warum? Warum nicht?

12.1.6 Interviewleitfaden VI

Stéphanie Klaus, Verein energie:autark, Betreiber von FReD

- 1.) Sie waren die erste Managerin der KEM Karnische Energie. Wie ist das FReD-Projekt entstanden?
- 2.) Warum hat sich der Verein energie:autark dazu entschlossen, Projektpartner zu werden?
- 3.) Die FReD-Flotte fährt komplett mit heimischem Ökostrom. Wie und wo wird dieser erzeugt?
- 4.) Ein häufiges Gegenargument zur Elektromobilität ist der Strombedarf. Wieviel Strom wird in unserer Region erzeugt?
- 5.) Wie groß ist der Strombedarf, der durch das E-Carsharing-Projekt entsteht?
- 6.) Welcher Bedarf könnte – in Bezug auf Elektroautos – in unserer Region durch heimischen Ökostrom abgedeckt werden?
- 7.) Wie sieht die derzeitige Ladeinfrastruktur aus?
 - a. Wie viele E-Tankstellen gibt es?
 - b. Wo befinden sich diese?
 - c. Sind diese allen Personen zugänglich?
 - d. Gibt es auch Schnellladestationen?
 - e. Wird die Infrastruktur weiter ausgebaut?
 - f. Wie funktioniert der Ladevorgang?
 - g. Wie lange dauert ein vollständiger Ladevorgang?
 - h. Können alle Elektroauto-Modelle an diesen Tankstellen geladen werden?
- 8.) Sind Sie selbst FReD-Nutzerin? Warum? Warum nicht?

12.1.7 Interviewleitfaden VII

Christopher Puntigam, Leiter Weissensee Tourismus und Mobilitätsmanager

- 1.) Sie sind Mobilitätsmanager. Was bedeutet das? Auch in Hinblick auf FReD?
- 2.) Was war ausschlaggebend für einen FReD Standort am Weißensee?
- 3.) Wo befindet sich der FReD Standort?
 - a. Wie viele Fahrzeuge sind dort stationiert?
 - b. Ist an diesem Standort auch eine Ladestation vorhanden?
- 4.) Wird FReD gut angenommen?
- 5.) Wie sind die Rückmeldungen der Nutzerinnen und Nutzer?
 - a. Was wird als positiv/negativ empfunden?
- 6.) Wie wird FReD am Weissensee beworben?
- 7.) Wird/Wurde FReD auch schon von Touristinnen und Touristen genutzt?
 - a. Falls ja, möchte man dies weiter forcieren und wie?
- 8.) Können Sie sich vorstellen, die Flotte hier am Standort aufzustocken oder weitere Standorte in der näheren Umgebung hinzuzufügen?
- 9.) Nutzen Sie selbst und die MitarbeiterInnen vom Tourismusbüro FReD? Warum? Warum nicht?

12.2 Interviewleitfaden NutzerInnen

- 1.) Wie sind Sie auf FReD aufmerksam geworden?
- 2.) Wie lange nutzen Sie das E-Carsharing-Angebot schon?
- 3.) Aus welchen Gründen nutzen Sie FReD?
- 4.) Wofür nutzen Sie FReD hauptsächlich?
- 5.) Ergeben sich für Sie persönlich Vorteile durch die Nutzung von FReD? Inwiefern?
- 6.) Was sind Ihre Erfahrungen mit FReD? Gab es auch schon negative?
- 7.) Wird FReD auch in Ihrem Bekanntenkreis genutzt? Warum? Warum nicht?
- 8.) Sollte Ihrer Meinung nach die Fahrzeugflotte erweitert werden?
- 9.) Wie finden Sie das Buchungsverfahren?
- 10.) Hatten Sie schon einmal Probleme mit der Verfügbarkeit?
- 11.) Hatten Sie schon einmal Probleme mit der Reichweite?
- 12.) Wie finden Sie die Standortwahl der Fahrzeuge?
- 13.) Wie finden Sie die Preisgestaltung?
- 14.) Wo sehen Sie noch Verbesserungspotenzial

12.3 Zusammenfassungen der ExpertInneninterviews

Interview I: Stéphanie Klaus, Verein energie:autark, 16.04.2019, Kötschach-Mauthen

Idee für Carsharing-Projekt FReD kam von Verein energie:autark und war nur für Gemeinde Kötschach-Mauthen gedacht. Nach Schließung der Gailtalbahn wollte Gemeindeverband Projekt zu Mobilität und so hat man sich zusammengetan. Verein hat dann Projekt zurückgehalten bis KEM-Paket E-Carsharing fertiggestellt war. Teile des Konzeptes wie Name, Tarifmodelle wurden übernommen. Danach kam Zusammenarbeit mit Betreiber und sonstigen Partnern. Verein energie:autark fungiert seither als Betreiber. FReD hat mehrere Bausteine: Fahrzeug, Buchungssystem, Bewerbung. In Kötschach-Mauthen fährt FReD mit AAE Ökostrom. Im Jahr 2008 Energiekonzept – Erzeugung von 49,3 gWh pro Jahr. Seitdem ist eine Windturbine hinzugekommen – man liegt jetzt ca. bei 50 gWh. Klarer Überschuss. Im FReD-System nur Typ 2 Stationen mit 22 kW, keine Schnellladestationen, aber in Kötschach gibt es eine öffentliche von der AAE. Ladevorgang: Fahrzeug ständig angeschlossen, Auto aufsperrern, am Auto abstecken, dann an der Ladestation, Ladekabel immer im Kofferraum mitführen für Aufladen unterwegs, beim Zurückkommen wieder zuerst an Ladestation anschließen, dann an Auto, Auto versperren. Verein hat auch Infoblatt zum Ladevorgang und Handbuch für FReD erstellt. Ladedauer bei 2,3 kW 17 Stunden, 22 kW 5 Stunden 20, Schnellladestation 45 Minuten – immer für 80 %. Schnellladestation bringt auch nichts, wenn Akku Leistung nicht aufnehmen kann.

Interview II: Christopher Puntigam, Tourismuschef und Mobilitätsmanager am Weissensee, 17.04.2019, Hermagor

Touristisches Konzept vor allem für Gäste, aber auch für Einheimische. Bei Einheimischen wird versucht Bewusstsein für Thema Mobilität zu bilden, was schwierig ist, weil Leute am Land verwöhnt sind und auch, weil kleine Gemeinde. Sie sollen es einfach als Zusatzangebot sehen. Region steht für sanfte Mobilität und auf Anfrage von Herrn Patterer gleich zugesagt, FReD umzusetzen. Ein FReD inkl. Ladestation ist beim Weissensee-Haus, direkt bei der Tourismusinformati on stationiert. Die Region arbeitet mit FReD bedarfsorientiert – wenn notwendig, wird ein zweiter FReD zum Weissensee überstellt. Dies ist vor allem im Winter notwendig, wenn die vielen Holländer an den Weissensee kommen, denn sie kommen durch den Direktflug Rotterdam-Klagenfurt mittlerweile vermehrt mit dem Flieger und in Folge mit dem Shuttle in die Region und sind nicht mobil. Auch die Campinggäste nutzen FReD sehr gerne, da sie so nicht jedes Mal ihren Campingwagen abbauen müssen, wenn sie einen Ausflug machen möchten. In der Hochsaison wird FReD demnach schon sehr gut genutzt. Man ist relativ zufrieden, es ist aber noch Potenzial nach oben. Es darf auch nicht vergessen werden, dass die Weissensee-Information keine Autovermietung ist, sondern hauptsächlich für den Gast da ist. Der organisatorische Aufwand bei FReD (Laden, Vermietung, Verträge, Schäden) darf nicht unterschätzt werden und bedeutet einiges an Zusatzarbeit. Einheimische nutzen eher in Zwischensaison, aber auch da nicht sehr viel. Die Rückmeldungen der NutzerInnen sind jedoch ohne Ausnahme positiv. Beworben wird FReD am Weissensee im Weissensee-Journal, im Veranstaltungskalender, in diversen Aussendungen, Flyern für Hotels etc. Am Weissensee soll FReD jedenfalls weiter forciert werden, jedoch möchte man bedarfsorientiert weitermachen.

Interview III: Friedrich Veider, LEADER-Manager Region Hermagor, 17.04.2019, Hermagor

Initiative Franz-Gerhard Patterer und auch Gemeindeverband durch Antragstellung KEM. Sharing schon länger Thema durch ALSOLE-Mobil in Dellach und Kirchbach. Zu Beginn Schwierigkeiten durch unterschiedliche Erwartungshaltungen seitens Unternehmer und Gemeindeverband. Man wollte gleich Einverständniserklärung der Gemeinden, ohne dass Rechte, Pflichten, finanzieller Aufwand klar waren. Man einigte sich auf Kompromiss – auch mithilfe des RM – dass Aufgaben aufgeteilt werden. Unternehmer stellt Autos bereit, Gemeindeverband Marketing und Bewusstseinsbildung. Es hat auch Anfragen von E-Carsharing-Anbietern von außerhalb gegeben, wollte man aber nicht, da Wertschöpfung nicht in Region gelegen wäre. Aktu-

elle Partner sind Verein energie:autark, Autohaus Patterer, KEM, Gemeinden, NLW, Fahrschule Brunner, AAE. Manche machen mehr, manche weniger, je nachdem wie Bezug ist. Ist aber legitim und in Regionalentwicklung immer so. Mehrwert haben aber alle – Fahrschule kann E-Mobilität anbieten, Autohaus bekommt Kunden etc. Am schwierigsten war Erwartungshaltungen anzupassen und klarzumachen, dass es ein laufender Prozess, eine Daueraufgabe ist, auch für Gemeinden. Man muss mit Beispiel vorgehen. Relativ leicht war die Eini-gung auf die Aufgabenteilung, vor allem nachdem zusätzliche Landesförderung genehmigt wurde. Zusammenarbeit läuft recht gut, ständiger Austausch findet statt. Wichtig ist, dass man vom Gleichen redet, dass auch Autohaus weiß, was LEADER kann und was nicht, welche Rechte und Pflichten etc. Erfolgsfaktoren: Der Anfang ist die Hälfte von allem. Was am Anfang für alle klar ist, kann sich nicht zu unlösbaren Aufgaben entwickeln. Ansprechpersonen, die Projekt vorantreiben. Sichtbarkeit des Projektes durch Autos, Parkplätze, Tafeln. Partner, die vielleicht ein bisschen mehr machen. Überschaubare Region ist leichter zu koordinieren. Al-leinstellungsmerkmal: regionale Lösung, Zuständigkeiten ganz klar geregelt. Ist natürlich auch schwieriger, als es fremd zu organisieren, aber regionale Wertschöpfung wichtig. Wichtig ist auch: Alle Produkte, Dienstleistungen, die in LEADER-Projekten gefördert werden, müssen 5 Jahre nach Projektende noch weiter bestehen, gewisse Rechte können abgegeben werden. FReD ist als zwei Säulen zu sehen: Betreiber und Gemeinden. Kooperationen mit anderen Re-gionen, auch grenzüberschreitend, Tourismusbetrieben in Planung. Warum E-Autos? Interreg-Projekt AlterVis hat gezeigt, man produziert in Region extrem viel aus erneuerbaren Energie-quellen, man verbraucht aber auch sehr viel gerade im Bereich Autos/Lkw, wo Wertschöpfung außerhalb liegt. Natürlich kann Carsharing auch mit anderen Autos funktionieren, aber man wollte Potenzial und Know-How (AAE) nutzen und so regionale Wertschöpfung steigern. E-Carsharing mit Intention, Zweit- und Drittautos zu reduzieren. Standortwahl: Da Gemeinden Partner sind, war klar, dass Projekt auch dort sichtbar sein soll. Zudem gibt es bei jeder Ge-meinde einen Kümmerer, teilweise auch das Tourismusbüro. Zwei Fliegen mit einer Klappe. Zusätzliche Standorte abseits der Gemeinden natürlich legitim. Jugendliche und Touristen gute Zielgruppe. FReD ist zukunftsfähig, weil dadurch grundsätzliche Bewusstseinsbildung bzgl. weg vom Besitzen, hin zum Teilen. Ob es bei E-Mobilität bleibt, haben wir nicht in der Hand, man weiß ja nicht, wo sich Technik hin entwickelt. Für Zukunft wünschenswert: Mehr Bewusstseinsbildung und Kooperation, auch durch Sharing; neue Ideen, die Wertschöpfung

steigern, auch durch das Carsharing-Projekt; dass Projekt nicht an Regionsgrenzen endet, sondern auch Anbindung in anderen Regionen, auch Italien, gegeben ist.

Interview IV: Franz-Gerhard Patterer, Autohaus Patterer, 18.04.2019, Hermagor

Motivation hinter E-Carsharing: Man will in dünn besiedeltem Gebiet Dienstleistungen anbieten und attraktive Strukturen aufrechterhalten und dafür braucht es Kunden. Dies gelingt u.a. durch Dienstleistungsangebote wie FReD. Frage war auch, wie bringt man E-Mobilität an Kunden. Konzept von F.-G. Patterer entwickelt, Ressourcen aus Betrieb eingesetzt, Unterstützung von Land Kärnten eingeholt und letztlich ist mit Gemeindeverband LEADER-Projekt entstanden. Schwierig am Anfang – man hat Produkt und Geld investiert und braucht Kunden; Überzeugungsarbeit in den eigenen Reihen, um Vorbildwirkung zu erzielen und Projekt an Bevölkerung bringen. Projekt kann nur funktionieren, wenn Gemeinde selbst davon überzeugt ist. Erfolgsfaktor ist Multiplikator, Schnellballeffekt. Also den Gedanken, ein E-Auto gemeinsam zu nutzen, multiplizieren. Und mit Ökostrom kann auch ökologisch etwas Wertvolles geleistet werden. Verbesserungspotenzial wird darin gesehen, viele FReDs in die Fläche zu bringen und separates Projekt zu finden, das Ziel hat, FReD als Werkzeug, Routing-Instrument, vor allem im Tourismus/Gastronomie zu nutzen. FReD als Reiseführer. Man bemüht sich gerade um grenzüberschreitendes Interreg-Projekt. E-Carsharing eignet sich am Land, weil man Zweit- und Drittautos nicht im Luxusbereich sehen darf – wie in der Stadt – sondern um Sicherheitsbedürfnisse zu bedienen wie Arzt, Pflege, Einkaufen. Hier eignet sich Carsharing für Insellösungen – man zieht mehrere Zweit-/Drittautos zusammen und stellt dort ein Carsharing-Auto hin, damit gewisse Organisation auch gewährleistet ist. Überzeugt davon, dass Carsharing am Land mehr Chancen hat, da in der Stadt durch den guten ÖV die Bedürfnisse schon erfüllt werden. E-Autos im Carsharing haben mit ökologisch positiven Einstellung zu tun, man denke an Klimaziele. Förderlandschaft ist auch darauf ausgelegt und da Carsharing-Projekt sowieso schwer umzusetzen ist, muss man diese Möglichkeiten auch sehen. Zudem ökologisch sinnvoll – schaut man sich Aktionsradien an, eignet sich E-Mobilität hervorragend, um Basisbedürfnisse sicherzustellen. Autohaus ist unter VW tätig, daher logischerweise zunächst FReD unter dieser Marke. Reichweite wird immer Thema sein. In Zukunft gestaffelte Reichweiten, Kunde entscheidet, welche Reichweite er benötigt. So wird er dazu angeregt, schon im Vorhinein über seinen Aktionsradius nachzudenken und dann auch damit auskommt. Die älteren FReDs sind E-Golf mit 150 km, ist nicht sehr viel, aber man wollte regionales Konzept und da kommt dies zugute, weil man ja grundsätzlich Basisbedürfnisse bedienen will. FReD ist nicht für weite

Ausflüge gedacht. Infrastruktur: Gemeindeamt mit Parkplatz mit Ladestation und Manpower, verstärkt mit Autohäusern der Region. Erste Ladestation vor fünf Jahren mit Kelag. Am Bahnhof gegenüber sind weitere geplant. Frage bei Technik ist auch, wie schnell bekomme ich Strom in Batterie und woher kommt dieser. Ladestation anzubieten, wird in Zukunft Akt der Höflichkeit sein. Vernetzung mit Gemeinden, Autohäusern, Gastronomiebetrieben. Ibiola, weil Marktführer, jedoch hat man sich andere Anbieter auch angeschaut. Mit derzeitiger Nutzung grundsätzlich zufrieden, wird aber auch aus Betrieb heraus etwas gesteuert – bei Autovermietung kann auch E-Auto gemietet werden und zusätzlich muss Autohaus bei Reparaturen etc. Ersatzmobilität bieten, in beiden Fällen wird dann auf FReD zugegriffen. FReD muss dann quasi genutzt werden. Autohaus hat Geschichte quasi umgedreht und gesagt, man braucht die Autos sowieso und stellt ein paar dann im Rahmen von FReD auch der Öffentlichkeit zur Verfügung. Einschulung gibt es in dem Sinn nicht, nur Mentoren bei Gemeinden, beziehungsweise werden durch Kooperation mit Fahrschule Fahrschüler „eingeschult“. Im Autohaus selbst gibt es natürlich auch dafür vorgesehene Leute, die Auto erklären. Vernetzung Richtung Drau- und Mölltal beginnt gerade. In weiterer Folge möchte man sich auch im Osten Kärntens ausbreiten. Vernetzung in der Region läuft ebenfalls, mit anderen Autohäusern, drei weitere Autos in Planung. Beteiligung anderer Autohäuser absolut wünschenswert, denn Vernetzung in die Tiefe gelingt alleine nicht. Autohäuser eignen sich besonders. Potenzial auch bei Tourismusbetrieben wie etwas Hotels am Nassfeld oder Firmen für Dienstfahrten und außerhalb der Geschäftszeiten für Öffentlichkeit. In erster Linie will man Vernetzung zu Gemeinden und LEADER-Regionen, dann zu Autohäusern und Betrieben. Wünsche für die Zukunft: Dass FReD zum Marketingauftritt Kärntens gehört, wie das Kärnten-Mankerl zum Kärnten-Logo. FReD als Werkzeug in die Fläche bringen, unique-selling-position erreichen.

Interview V: Victoria Jury, Autohaus Patterer Kundenbetreuung, 18.04.2019, Hermagor

Für FReD wird Ibiola verwendet. Nutzer legt Führerschein vor, wird im System angelegt und bekommt eine Zugangskarte. Ab dann ist eine Buchung über die Online-Plattform möglich und durch die Karte der Zugang zu den Fahrzeugen garantiert. Den klassischen FReD-Nutzer könnte man beschreiben als flexibel, der aber auch planen muss, es braucht Eigenverantwortung und eher jünger. Vorteile für Nutzer: kein eigenes Auto, elektrisch, Kosten fallen weg, minutengenaue Abrechnung. Kosten: einmalige Registrierung 19,90€, ohne Mitgliedschaft 6€/h, mit Mitgliedschaft 120€ jährlich und 3,90€/h. Zudem Tagestarif 55€ ohne, 39€ mit Mitgliedschaft, und Wochenendtarif 77€ ohne, 59€ mit. Es findet gewisses Monitoring statt. Die

Administratoren sehen, wo FReD ist, wieviel Ladestand er hat und ob er geladen wird. So kann man eingreifen, falls FReD nicht geladen wird oder nicht rechtzeitig zurückgebracht wird. Das ist wichtig für nachfolgende Buchungen. Rückmeldungen hauptsächlich positiv, bis auf Einzelfälle, wo die Reichweite bis zum Schluss ausgereizt wurde und das dann auf eine nicht vollständig aufgeladene Batterie zurückgeführt wurde. System an sich aber nicht kritisiert. Wenn Nutzer Informationen beachten, haut alles hin. Verbesserungen in der Verrechnung erwünscht, dass Rechnung direkt an Kunden geht und nicht erst an den Betreiber, der noch einmal kontrollieren muss. Hoher Zeitaufwand.

Interview VI: Daniela Schelch, KEM-Managerin, 23.04.2019, Mauthen

FReD war fertiges Konzept, das so nicht mehr umsetzbar war. Gemeinden hätten als Betreiber Autos anschaffen sollen. Grundlagen übernommen und daraus LEADER-Projekt Marketing und Bewusstseinsoffensive gemacht. LAG, Gemeinden und Unternehmer haben sich für Teilung entschieden – Unternehmen als Betreiber, Gemeinden machen Marketing und Bewusstseinsbildung über die KEM. Schwierig war, Unternehmen ins Boot zu holen, obwohl Bereitschaft zugesagt wurde, und Marketingkonzept mit Gemeinden und Betreibern zu finden. Auch Gemeinden setzten Vorhaben langsamer um als zugesagt. Leicht war, Unterstützung von Gemeinden für Veranstaltungen zu bekommen. Marketing und Bewusstseinsoffensive bestehen aus Veranstaltungen inkl. gratis Probefahrten, diversen Presseinschaltungen, dem Design von FReD und aus FReD selbst, indem er sichtbar ist. Betreiber: Autohaus Patterer, Verein energie:autark. Kooperationspartner: LEADER-Gemeinden, NLW, AAE, Kelag, Fahrschule Brunner, LAG, KEM. Fahrschule wichtig: Einschulung Gemeinde, try out E-Mobilität. Weitere Kooperationen im Tourismusbereich geplant. Zusammenarbeit zwischen Beteiligten läuft mal besser mal schlechter, je nach Thema. Erfolgsfaktoren: Regionalität, Kundenkreis der Unternehmen, Zusammenarbeit mit Gemeinden. Alleinstellungsmerkmale: regionale Wertschöpfung durch regionale Betreiber. Rechtsform: FReD ist unternehmerisch gedacht, Betreiber muss Gewerbe anmelden, ist zukunftsfähiger, Gewinn für Nutzer und Betreiber. Warum E-Autos: Ökostrom-Überschuss, passt zum Energiekonzept, Chance, vom Öl wegzukommen. Flotte wird erweitert, gerade in Kötschach und Hermagor teilweise schon überbucht. Man wünscht sich auch neue Betreiber, mindestens ein bis zwei. Gespräche laufen schon und sind schon weit fortgeschritten, zwei weitere Autos kommen im nächsten halben Jahr, ein drittes in Planung. FReD fährt mit regionalem Ökostrom von AAE und Kelag, muss auch nachgewiesen

werden. Strom wird dort konsumiert, wo er produziert wird. Standortwahl: Ortskerne, Gemeindeämter, größere Einzugsbereiche Kötschach und Hermagor, wichtig: kurze Wege für Nutzer und mind. 10-15 Personen gleich am Anfang erreichen – Vorerkundung notwendig. Möglich sind auch kleine Ballungspunkte wie Siedlungen, Wohnblöcke. Wichtig: wo haben alle ihren Vorteil, wo geht es am leichtesten. FReD noch kein großes Geschäft, aber Betreiber zufrieden. Wird immer besser angenommen, auch über Gutscheinkampagne. Verbesserungspotenzial: Reichweite, Ladeinfrastruktur, Bewusstsein weiter schärfen, Umdenken beim Einzelnen: wo kann ich FReD einbauen. Gut läuft Kooperation mit Gemeinden, haben auch Bewusstsein, dass mehr Mobilität geschaffen werden muss. FReD ist zukunftsfähig, weil vielfältig, Paket kann weitergegeben werden, jeder kann einsteigen. Ziel ist, FReD über Grenzen der Region hinaus zu etablieren. In Zukunft sollen viele FReDs herumfahren, weitere Standorte entwickelt werden und Lösungen gemeinsam aber auch individuell entwickelt werden, wie, wo und wann man FReD nutzen kann. Auto teilen wird zum Muss werden, egal ob FReD oder ein anderes Auto.

Interview VII: Michael Brunner, Fahrschule Brunner, 25.04.2019, Hermagor

Kooperationspartner von FReD. Klima aktiv mobil Fahrschule. Fahrschüler haben Möglichkeit, eine Fahrstunde mit FReD zu absolvieren und so das System, aber auch den Umgang mit E-Autos an sich kennen zu lernen. Vorteil für Fahrschule: sie können E-Mobilität anbieten. Angebot wird sehr gut angenommen, Rückmeldungen durchgehend sehr positiv. Schüler können Theorie auch in Praxis umsetzen, Klasse Ergänzung zum Theorieunterricht, learning by doing. Im Lehrplan Elektromobilität als eigener Theorieblock im Lehrplan, auf den sich dann auch Prüfungsfragen beziehen. Vor allem geht es um die Verwendung der Motoren – wie kann ich treibstoff- bzw. stromsparend fahren. Auch Carsharing und FReD werden im Unterricht thematisiert. Nutzen statt Besitzen und auch Notwendigkeit in Bezug auf Klimawandel werden offen angesprochen. Vorteil des Carsharing wird dennoch in der Stadt gesehen, da man am Land auf Auto angewiesen ist. E-Mobilität sei guter Ansatz, aber auch zu hinterfragen: CO₂-Produktion in Herstellung – Zero-Emission vor Ort, welcher Strom wird verwendet. Reichweite ist noch Thema, evt. mit Brennstoffzelle machbar. Aber E-Motor wird immer Zukunft haben aufgrund seines hohen Wirkungsgrades, Energieeffizienz. Verbrennungsmotor kann da nicht mithalten. Dennoch Potenzial für Verbrennungsmotor, kann gesünder werden, nur nicht so effizient und die hohen Reichweiten werden wir immer brauchen, schaffen sie mit der Lithium-Ionen-Batterie noch nicht. Nachteile E-Mobilität: Reichweite. Vorteile: Zero-Emission,

Energieeffizienz, also weniger Energieverbrauch.

12.4 Zusammenfassungen der NutzerInneninterviews

NutzerIn I, 09.05.2019, telefonisch

Die befragte Person hat durch ihre Arbeit bei einer regionalen Zeitung, also quasi durch Werbung, von FReD erfahren und hat das E-Carsharing im Frühjahr 2019 erstmals genutzt. Als Gründe für die Nutzung nennt sie eine nachhaltige Lebensweise, sieht FReD aber auch als ein cooles und praktisches Alternativangebot. Genutzt wird FReD zukünftig für Fahrten nach Klagenufer, um dort Prüfungen zu absolvieren, derzeit aber hauptsächlich für Ausflüge und weil das Fahren Spaß macht. Als Vorteil wird gesehen, dass keine Spritkosten anfallen und dass man die Möglichkeit hat, mit einem coolen Auto zu fahren. Die gemachten Erfahrungen sind sehr gut. FReD macht Spaß und ist faszinierend, vor allem die Rekuperation. Bekannte nutzen FReD nicht. Eine Aufstockung der Flotte wird befürwortet, da mehr Präsenz auch mehr Aufmerksamkeit bringen würde und so die Nutzung gesteigert werden könnte. Das Buchungsverfahren wird online als OK bewertet, die Buchung mittels Gutschein als etwas kompliziert. Verfügbarkeits- und Reichweitenprobleme gab es bisher nicht. Die Standortwahl wird persönlich als cool empfunden, da ein FReD direkt auf der anderen Straßenseite stationiert ist. Gut wäre es jedoch, wenn es in jeder größeren Ortschaft einen fixen Standort gäbe. Die Preisgestaltung wird als OK und angemessen empfunden, da man für diese Tarife sehr viel fahren kann. Verbesserungspotenzial wird beim ermäßigten Tarif gesehen, der auch für sozial schwächere Personen, etwa Alleinerziehende, gelten sollte. Zudem bräuchte es noch mehr Marketing.

NutzerIn II, 10.05.2019, persönlich

Für NutzerIn II war die bloße Präsenz von FReD in Hermagor ausschlaggebend, sich in weiterer Folge im Internet, bei der Gemeinde und beim Autohaus Patterer zu informieren. Genutzt wird FReD seit Mai 2018. Als Grund für die Nutzung wird genannt, dass es ein Schwachsinn ist, dass jeder ein Privatauto hat, das 90 % der Zeit nur steht. Es sollten weniger Autos effizienter genutzt werden. Zudem ist das E-Carsharing um die Hälfte günstiger als ein Privatauto. Die befragte Person hat sich das durchgerechnet. FReD war zudem ausschlaggebend, das Privatauto zu verkaufen. Genutzt wird FReD für Fahrten zwischen Hermagor und Villach, vor allem am Wochenende und dann, wenn kein Zug oder Bus fährt. Der Zug fährt teilweise nur alle zwei Stunden und der Bus zum Wohnort nur viermal am Tag und ist zudem teurer. Genutzt wird

das E-Carsharing auch für Einkaufsfahrten. Als Vorteile werden genannt mehr Spontanität, keine Sorgen beim Privatauto bezüglich Service/Werkstatt, man spart sich das Tanken und es ist angenehm – man bucht online, geht hin, steigt ein und fährt. Außerdem müssen Einkäufe nicht nachhause geschleppt werden. Die bisherigen Erfahrungen sind sehr gut, es gab bis jetzt keine Probleme und man ist sehr zufrieden. Von Bekannten wird FReD nicht genutzt, man sieht aber immer wieder Leute damit fahren. Die Flotte sollte auf jeden Fall aufgestockt werden, da FReD unter der Woche schon sehr gut gebucht ist. Zudem weiß die befragte Person von Leuten, dass diese FReD nutzen würden, wenn die betreffende Gemeinde auch einen fixen Standort hätte. Das Buchungsverfahren wird als sehr gut und sehr praktisch beschrieben. Verfügbarkeitsprobleme gab es schon des Öfteren, aber damit müsste man rechnen, wenn man kein Privatauto mehr hat. Vor allem, wenn man kurzfristig buchen möchte, ist dies oft nicht möglich. Am Wochenende hingegen gibt es kaum Probleme mit der Verfügbarkeit. Auch mit der Reichweite gibt es insofern keine Probleme, als dass man mit der Zeit weiß, welche Wege möglich sind. Weitere Strecken fährt man dann mit dem Zug. Auch mithilfe der Reku-peration kann einiges bewältigt werden. Die Standortwahl ist recht gut, da zentral. Bezüglich der Preisgestaltung: NutzerIn hat die Preise für E-Carsharings österreichweit verglichen und ist zu dem Schluss gekommen, dass FReD das günstigste Modell ist. Man sollte zudem die Preise auf ein Monat oder Jahr hochrechnen – was gemacht wurde – und darf nicht nur den Stundentarif sehen. Der Stundenpreis ist trotzdem genial und immer noch günstiger als der ÖV. Verbesserungswürdig ist die Reichweite. Hier ist jedoch bewusst, dass dies beim Hersteller liegt. Man wünscht sich zudem mehr Unterstützung für die NutzerInnen, vor allem am Anfang und was das Laden, die unterschiedlichen Stecker oder existierende Apps betrifft. Genial wäre zudem, wenn alle Carsharings österreichweit und noch besser europaweit mit einer Mitglieds-karte zugänglich wären. Derzeit muss man sich – auch in der näheren Umgebung – für jedes Modell extra anmelden und auch überall die Grundgebühr zahlen. Dieser Wunsch wird von der Person selbst als utopisch eingestuft. Außerdem könnte die Rechnung transparenter gestaltet werden. Derzeit findet sich darauf nur ein Endbetrag. Von Vorteil wäre, wenn auch hier alle Fahrten aufgelistet werden würden, so wie online auf der Buchungsplattform. Die befragte Person selbst stört dies nicht allzu sehr, sie kann sich jedoch vorstellen, dass andere damit ein Problem haben.

NutzerIn III, 13.05.2019, telefonisch

NutzerIn III ist ebenfalls durch die Präsenz auf FReD aufmerksam geworden und sich gleich

registrieren lassen, da sie sowieso ohne Auto leben wollte und FReD als eine Möglichkeit gesehen hat, lokal mobil zu bleiben. Für weitere Fahrten wird ein konventionelles Auto ausgeliehen. Genutzt wird FReD seit dem Frühjahr 2018. Als Gründe für die Nutzung wurden genannt, autofrei leben zu wollen, die Hauptmotivation ist jedoch Freiheit. Durch FReD ist man befreit von Service, Winterreifen und diversen Kosten im Allgemeinen. Zudem fasziniert die E-Mobilität mit der einfachen Handhabung und FReD selbst mit der einfachen Buchung. Weitere Gründe sind auch die relativ gute Verfügbarkeit und die Möglichkeit, die neueste Technik zu nutzen. Genutzt wird FReD für Einkaufsfahrten und Arzttermine, einfach für alles, was in der Gegend machbar ist und mit dem Fahrrad nicht möglich, etwa Transporte oder bei schlechtem Wetter. In Zukunft soll auch die Tochter in Graz besucht werden, dazu will man sich mit den Schnellladestationen auf der Route beschäftigen. Vorteilhaft an FReD ist, dass man keine Sorgen mit dem Privatauto hat (Service etc.), es fallen Kosten weg, man braucht kein Auto mehr, was ein Riesenstück Freiheit bedeutet und sich auch in der Brieftasche niederschlägt. Erfahrungen sind eigentlich ausschließlich positiv, die Person ist ein großer FReD-Fan. Es gab auch negative Erfahrungen – nicht verfügbar, nicht vollgeladen, keine Ladestation gefunden. Jedoch sind dies Erfahrungen, die unumgänglich sind und man lernt dabei auch was. Bekannte nutzen FReD nicht, obwohl man selbst viel Werbung macht. Als Gründe dafür werden Bequemlichkeit, fehlendes Umweltbewusstsein und die Angst vor neuer Technik genannt. Der Bedarf, die Flotte zu erweitern wäre da, da FReD schon einige Male nicht verfügbar war. Verfügbarkeitsprobleme unter Anführungszeichen gab es demnach schon, werden aber nicht als Problem wahrgenommen. Man muss dann eben so flexibel sein und sich anders organisieren oder Vorhaben verschieben. Das Buchungsverfahren ist super, weil total simpel. Reichweitenprobleme gab es bisher nicht, denn man fährt, was erreichbar ist. Die Standortwahl wird persönlich als gut empfunden, weil FReD nur einen Kilometer entfernt ist und man super mit Rad hinfahren kann. Die Preisgestaltung ist super. Verbesserungspotenzial sieht die befragte Person keines, sie müsste etwas an den Haaren herbeiziehen.

NutzerIn IV, 18.05.2019, telefonisch

Nutzerin IV hat durch KEM-Managerin Daniela Schelch von FReD erfahren, konkret durch die Bewerbung bei einer Veranstaltung, wo auch eine Testfahrt absolviert wurde. Genutzt wird FReD seit ca. einem Jahr, also ungefähr seit Mai 2018, jedoch eher im Sommer. Die Nutzung wird vor allem durch die Faszination begründet, die so groß ist, dass man FReD trotz eigenem

Auto nutzen will. Genutzt wird das E-Carsharing vor allem für Wochenendausflüge im Sommer. Vorteile werden keine gesehen, solange man ein eigenes Auto hat, denn die gesparten Spritkosten würden sich mit der Grundgebühr und den Tarifen wieder ausgleichen. Bisher wurden nur gute Erfahrungen gemacht, es gab keine Probleme und es funktioniert super. Direkte Bekannte nutzen FReD nicht, vermutlich, weil jeder ein eigenes Auto hat und FReD daher nicht gebraucht wird. Man kennt aber Personen, die ihn nutzen. Die Flotte sollte aktuell sicher nicht aufgestockt werden, da FReD relativ wenig genutzt wird. Auch das Argument, dass mehr FReDs eine vermehrte Nutzung bedingen, ist für die befragte Person kein Grund. Das Buchungsverfahren funktioniert wirklich gut, auch am Smartphone. Es ist übersichtlich, einfach und gut gelungen. Verfügbarkeitsprobleme gab es einmal, als man einen spontanen Wochenendausflug machen wollte. Es war aber auch kein Problem, einen halben Tag auf FReD zu warten. Zudem hätte man FReD ja auch eine Woche im Vorhinein reservieren und die Verfügbarkeit so garantieren können. Reichweitenprobleme gab es bisher nicht, für die Region sei diese ausreichend. Außerdem ist eine sparsame Fahrweise auch im Interesse der FReD-Fahrer. Die Standorte bei den Informationspunkten sind gut gewählt. Gegen die Preisgestaltung ist nichts einzuwenden. Interessant wäre eventuelle eine Wochenpauschale, falls man FReD einmal länger nutzen möchte. Derzeit müsste man jeden Tag voll bezahlen, man fährt aber nicht 24/7. Verbesserungspotenzial wird ansonsten nicht gesehen, denn es funktioniert eigentlich alles relativ gut.

NutzerIn V, 12.06.2019, schriftlich

NutzerIn V hat über die Gemeinde von FReD erfahren, da sie dort arbeitet. Genutzt wird FReD seit Anfang 2018. Als Grund für die Nutzung wird genannt, dass sich FReD gut für Dienstfahrten anbietet und auch eine saubere und umweltfreundliche Alternative zum Privatauto ist. Genutzt wird FReD wie erwähnt für Dienstfahrten, Fahrten zu Schulungen, Seminaren und im Gemeindegebiet. Vorteile ergeben sich sowohl für die Gemeinde als auch persönlich. Die Gemeinde hat geringere Kosten im Vergleich zum Kilometergeld. Da die Gemeinde kein Dienstauto hat, mussten die Mitarbeiter stets mit dem Privatauto fahren. Man spart sich persönlich also die Kosten und die Abnutzung des eigenen Pkw. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv, vor allem auch in Bezug auf die gute Zusammenarbeit mit dem Autohaus Patterer. Die Übergabe klappt immer reibungslos und auch außerplanmäßige Buchungen werden zumeist umgesetzt. Seit dem neuen Fahrzeugmodell des VW E-Golf gibt es auch im Winter keine Probleme mehr. Bekannte nutzen FReD nicht, da er nur einmal die Woche vor Ort ist und viele nicht so

flexibel sind. Zudem wird die Reichweite als zu gering bezeichnet. Die befragte Person sagt aber, dass diese aus persönlicher Erfahrung in 99 % der Fälle völlig ausreichend ist. Die Flotte sollte zumindest aktuell gehalten werden, da sich durch die neuen Modell ständig neue Vorteile bezüglich Reichweite und Komfort ergeben. Das Buchungsverfahren ist sowohl online als auch persönlich einfach und läuft einwandfrei. Verfügbarkeitsprobleme gibt es bei kurzfristigen, außerplanmäßigen Anfragen. Reichweitenprobleme gab es mit dem alten Modell im Winter, mit dem neuen Modell jedoch nicht mehr. Die Standorte sind gut gewählt und auch leicht erreichbar. Bei der Preisgestaltung würde man sich eine Umstellung auf eine kilometerbasierte Abrechnung wünschen. Dies wäre für Einkaufsfahrten oder Arztbesuche von Vorteil, da man bei der zeitbasierten Abrechnung auch für die Standzeit zahlen muss. Verbesserungspotenzial wird in der Bewusstseinsbildung gesehen. Es sollte noch mehr Aufklärungsarbeit geben, um mehr Personen von der Nutzung zu überzeugen und ihnen klarzumachen, dass sie so einen positiven Umweltbeitrag leisten können.

12.5 Fragebogen der Online-Umfrage

FReD - das E-Carsharing der Region Hermagor

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, um an meiner Umfrage zum Thema FReD - das E-Carsharing der Region Hermagor teilzunehmen!

Mein Name ist Verena Preßlauer und ich studiere Lehramt (Französisch und Geographie und Wirtschaftskunde) an der Universität Wien. In Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement Hermagor sowie der Klima- und Energiemodellregion Karnische Energie verfasste ich derzeit meine Diplomarbeit zum Thema Entwicklungsmöglichkeiten von regionalen E-Carsharing-Initiativen anhand des Beispiels der Region Hermagor. Dafür benötige ich Ihre Hilfe. Da Sie eine Testfahrt mit FReD absolviert haben, würde ich Sie bitten, den nachfolgenden Fragebogen zu beantworten.

Die Daten werden ausschließlich für wissenschaftliche Forschungszwecke im Rahmen meiner Diplomarbeit verwendet. Die Auswertung erfolgt anonym und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften des Datenschutzes.

Sollten Sie weitere Fragen haben, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung: verena.presslauer@gmail.com

Danke für Ihre Teilnahme!

Wie zufrieden waren Sie mit der Testfahrt?

	1	2	3	4	5
Sehr zufrieden	☐	☐	☐	☐	☐ Überhaupt nicht zufrieden

2. Sind Sie zum ersten Mal mit einem Elektroauto gefahren?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ Ja
☐ Nein

3. Haben Sie zuvor schon einmal von FReD gehört?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ Ja
☐ Nein

4. Wenn ja, wie haben Sie von FReD erfahren?

Fragesupport: Wählen Sie eine oder mehr Antworten

☐ Zeitung

☐ Internet

☐ Social Media

☐ Bekannte, Freunde

☐ Gemeinde

☐ Andere...

5. Haben Sie gewusst, dass es sich bei FReD um ein Carsharing-System handelt?

Fragesupport: Carsharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Wählen Sie eine Antwort

☐ Ja

☐ Nein

6. Können Sie sich vorstellen, in Zukunft öfter mit FReD zu fahren?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

☐ Ja

☐ Nein

7. Falls nein, warum nicht?

8. Würden Sie FReD weiterempfehlen?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

☐ Ja

☐ Nein

9. Falls ja, an wen? Falls nein, warum nicht?

10. Welche Faktoren sind für Sie für die Nutzung von FReD ausschlaggebend?

Fragesupport: Wählen Sie eine oder mehr Antworten

- ☐ Kosten
- ☐ Standorte der E-Autos
- ☐ Reichweite der E-Autos
- ☐ Verfügbarkeit der E-Autos
- ☐ Umweltaspekt
- ☐ unkomplizierte Buchung
- ☐ Andere...

11. Was könnte man Ihrer Meinung nach noch verbessern?

12. Wären Sie prinzipiell bereit, Ihr Privatauto mit anderen Personen zu teilen?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ Ja
- ☐ Nur mit Bekannten, Freunden, ArbeitskollegInnen
- ☐ Nein

13. Falls ja, in welchem Ausmaß?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ regelmäßig
- ☐ fallweise (z.B. für Einkäufe, Arztbesuche etc.)
- ☐ nur im Notfall

14. Falls nein, warum nicht?

15. Möchten Sie uns sonst noch etwas mitteilen?

Abschließend noch ein paar Fragen zu Ihrer Person.

16. Geschlecht

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ männlich
- ☐ weiblich
- ☐ anderes

17. Alter

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ 17-25
- ☐ 26-35
- ☐ 36-45
- ☐ 46-55
- ☐ 56-65
- ☐ > 65

18. Höchste abgeschlossene Schulbildung?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ Pflichtschule
- ☐ Lehre
- ☐ Matura
- ☐ Universität/Fachhochschule
- ☐ Andere...

19. Beruf

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ SchülerIn/StudentIn/Lehrling/PräsenzdienlerIn
- ☐ Angestellte/r
- ☐ ArbeiterIn
- ☐ Selbstständig
- ☐ Hausfrau/Hausmann
- ☐ PensionistIn
- ☐ Andere...

20. Wohnhaft in der Gemeinde ...

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- ☐ Lesachtal
- ☐ Kötschach-Mauthen
- ☐ Dellach im Gailtal
- ☐ Kirchbach
- ☐ Hermagor
- ☐ St. Stefan im Gailtal
- ☐ Feistritz an der Gail
- ☐ Gitschtal
- ☐ Weissensee
- ☐ Andere...

Sie sind nun am Ende der Umfrage angelangt. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben und mich so bei meiner Diplomarbeit unterstützen!