

Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

# Zusammenfassung

## VCÖ-Stakeholder Café: Sharing in der Stadt

25. November 2019, Urania Wien

Wien, November 2019

# VCÖ-Stakeholder Café „Sharing in der Stadt“

**Termin:** 25. November 2019, 9.00 bis 12.00 Uhr mit kleinem Buffet

**Ort:** Urania Wien, Uraniastraße 1, 1020 Wien

## Keynote 1: Doris Wiederwald (Austria Tech): Zukunftsperspektive Sharing in der Stadt

Eine ITF Studie zeigte anhand von Modellierungen in verschiedenen Städten das Potenzial, wenn alle privaten Autofahrten in einer Stadt mittels (Ride-)Sharing Fahrzeugen ersetzt werden. Die zu **erwartenden Wirkungen** sind:

- Reduzierung der Fahrzeuge bei 100% Sharing: minus 93 Prozent bis minus 97 Prozent
- Reduzierung der Fahrzeuge bei 20% Sharing: minus 4 Prozent bis minus 22 Prozent
- Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen: minus 31 Prozent bis minus 62 Prozent
- Steigerung im Öffentlicher Verkehr: plus 30 Prozent bis plus 54 Prozent

Durch die starke Reduktion von Pkw-Abstellplätzen auf der Straße werden bis zu 20 Prozent des öffentlichen Raums frei. Einer Studie aus Bremen aus dem Jahr 2018 [\[hier\]](#) zufolge ersetzt jedes im stationären Carsharing eingesetzte Fahrzeug 16 Pkw in Privatbesitz. Die Fahrleistung eines Carsharing-Haushaltes reduziert sich um die Hälfte. Drei Viertel der zuvor mit dem privaten Pkw zurückgelegten Kilometer werden auf Gehen, Radfahren oder den Öffentlichen Verkehr verlagert. Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing legen kürzere Strecken zum Einkaufen zurück und fördern die lokale Wirtschaft.

Bei den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern fehlt oft das Wissen, welche verschiedenen Angebote und Möglichkeiten es gibt. Bei fehlender Orts- oder Sprachkenntnis wird der Zugang zusätzlich erschwert. Ebenso fehlt das Bewusstsein um die positiven persönlichen Wirkungen, allen voran die finanzielle Ersparnis beim Sharing. Kosten-Nutzen-Analysen sind in den wenigsten Fällen vorhanden. Die Akzeptanz von Sharing-Angeboten ist eine der größten Herausforderungen bei der Umsetzung.

Im Konsultationsentwurf des **Nationalen Energie- und Klimaplan**s wird das Carsharing-Bevorrechtigungsgesetz erwähnt. Es soll die rechtlichen Grundlagen für Experimentierräume für Innovation und Regulierung bieten. Zudem soll bundesweit kompatible digitale Infrastruktur für Mobility as a Service (MaaS) ermöglicht werden.

## Podium: Sharing–Unternehmen und Arbeiterkammer im Gespräch

- Albert Vogl-Bader (Carployee)
- Volker Alberts (Choice Austria)
- Nico Prugger (Caroo Mobility)
- Judith Wittrich (AK Wien)

**Carployee** bietet Unternehmen und Businessparks eine Softwarelösung an, welche automatisch die bestmöglichen Fahrgemeinschaften für deren Beschäftigten bildet. Die Buchung ist mit wenigen Klicks für die Nutzerinnen und Nutzer möglich. Betriebe können so Kosten für die Errichtung von neuen Parkplätzen für Mitarbeitende einsparen, andererseits wird die informelle Kommunikation innerhalb der Belegschaft gestärkt. Das vermiedene CO<sub>2</sub> kann von der App berechnet und für den Nachhaltigkeitsbericht des Betriebes aufbereitet werden.

Die **Choice GmbH** besteht in Deutschland seit dem Jahr 2002 und bietet alle möglichen Mobilitätslösungen von Carsharing über Mobilitäts-Apps bis hin zum schlüssellosen Fahrzeugzugang via Smartphone. Das Interesse an Mobilitätsdienstleistungen ist hoch, zu den Kunden zählen Automobilhersteller, die künftig selbst Mobilitätsdienstleistungen anbieten wollen, Fahrzeugimporteure, Banken, sowie jegliche Art von Flottenbetreibern und Unternehmen. Endkunden sind beispielsweise Wohnbauträger. Die Ausgründung der Österreich-Tochter erfolgte im Sommer 2019.

**Caroo Mobility** bietet mit Eloop erstmals eine rein elektrisch betriebene, free floating Carsharing-Flotte mit derzeit 25 Fahrzeugen in Wien. Jedes der 25 Autos ersetzt vier Privat-Pkw, insgesamt werden rund 1.000 Quadratmeter an Abstellflächen eingespart. Trotz dieser Vorteile wird E-Carsharing nicht stärker gefördert. Vor allem für kleinere Anbieter mit einem free-floating-Angebot an Elektro-Autos gibt es noch einige Hürden. Autohersteller mit eigenen Sharing-Angeboten (hauptsächlich mit fossil betriebenen Fahrzeugen) stellen eine große Konkurrenz dar, zusätzlich belasten die Parkgebühren kleine Anbieter. Die jährliche Parkgebühr für eine privaten Pkw am Hauptwohnsitz liegt bei 120 Euro, die jährlichen Parkgebühren für ein nicht-standortgebundenes Carsharing-Fahrzeug bei 2.554 Euro.

Judith Wittrich (**AK Wien**) fordert eine starke Stadt, die aktiv den öffentlichen Raum mitgestaltet, um Sharing in der Stadt zu ermöglichen. In manchen Bereichen sind zusätzliche Regulative ebenso notwendig, beispielsweise wenn es um die Platzkonkurrenz zwischen verschiedenen Mobilitätsformen geht. Etwa stehen 80 Prozent der E-Ladestellen auf Gehsteigen, die eigentlich der nachhaltigsten Mobilitätsform, dem Gehen, vorbehalten sind. Auf längere Sicht soll parallel zur Entwicklung und Abstimmung verschiedener Mobilitätsformen der städtische öffentliche Raum gestärkt werden.

Bessere rechtliche Rahmenbedingungen braucht es auch bei den Beschäftigungsverhältnissen insbesondere bei Sharing-Fahrdiensten oder auch E-Scooter-„Juicern“ (Personen, die entladene E-Scooter einsammeln und privat aufladen). Teilweise ist nicht klar, wo die Grenzen zwischen Anstellung oder freiberuflicher Tätigkeit verlaufen („Gig Economy“), einhergehend mit Unklarheit zur sozialen und rechtlichen Absicherung.

## **Keynote 2: Gregor Stratil–Sauer (Stadt Wien MA 18):**

Zielvorstellung und -vorgabe des Stadtentwicklungskonzeptes in Wien für das Jahr 2025 ist ein Modalsplit von 80 Prozent Gehen, Radfahren und den Öffentlichen Verkehr, sowie ergänzende Mobilitätsangebote (beispielsweise Bike-Sharing, Scooter-Sharing, Ride-Sharing, Taxis, Ride-Sourcing, Car-Sharing). Die restlichen 20 Prozent fallen auf den Kfz-Verkehr.

Eine der größten Herausforderungen ist die große Vielfalt bei den Sharing-Anbietern, zudem eine große Marktdynamik und zahlreiche Firmen-Fusionen sowie Rückzüge. Auch der Druck seitens der Medien ist groß, dass die Stadt Wien regulierend in den Markt eingreift. Außerdem ist die Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten am Stadtrand wesentlich geringer als im Stadtzentrum, jedoch ist das Interesse und die Erwartungshaltung am Stadtrand oftmals höher, als die Umsetzung. Ziel der Stadt Wien ist es, die rechtlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen für die Entscheidungsprozesse zu schaffen und eine Schnittstelle zu bilden. Ebenfalls müssen die Verantwortlichkeiten geklärt und in weiterer Folge auch die Finanzierung der unterschiedlichen Projekte sichergestellt werden. Die Leitlinien sollen auf das gesamte Stadtgebiet angewandt werden. Die verantwortungsvolle Nutzung des öffentlichen Raumes soll im Vordergrund stehen. Ebenso ist die sichtbare Bündelung der Angebote durch Mobilitätsstationen ein wichtiges Ziel. Die Angebote sollen die Dekarbonisierung unterstützen und dabei ganzheitlich nachhaltig

sein und beispielsweise keine prekären Arbeitsplätze schaffen. Auch sollen die Regeln für die Betreiberfirmen eindeutig kommuniziert werden. Langfristig wirtschaftliche und selbsttragenden Angebote sollen gefördert werden. Ein wichtiger Punkt ist auch das Datenmanagement. Im Zuge dieses Austauschs soll eine gemeinsame Datenplattform errichtet werden. Aktuell befinden sich die Ziele und Leitlinien der Stadt Wien in Arbeit.

## **Stakeholder–Diskussion**

In der Stakeholder-Diskussion im Open Space wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, an den sechs Thementischen über Sharing in der Stadt zu diskutieren. Die entstehenden Kleingruppen-Diskussionen wurden moderiert. Nachfolgend sind die zentralen Ergebnisse und Erkenntnisse der Tischdiskussionen zusammengefasst:

### **Sharing am Stadtrand (Tischhost: Gerald Franz, Urban Innovation Vienna)**

Es gibt im wesentlichen drei Punkte, warum Sharing am Stadtrand wenig greift:

Außenbezirke am Stadtrand haben in der Regel keine Parkraumbewirtschaftung.

Aus Sicht der Privatpersonen fehlt das Bewusstsein und die Notwendigkeit, auf den privaten Auto-Besitz zu verzichten.

Für die Sharing-Unternehmen stellen die Randgebiete kein Businessmodell dar. Um Sharing auch am Stadtrand zukunftsfähig zu betreiben, sind einerseits restriktive Maßnahmen, wie Verteuerung der Parkplätze, wichtig. Andererseits bräuchte es bei Politik und Verwaltung ein stärkeres Problembewusstsein und eine stärkere Vision für das Mobilitätssystem der Zukunft. Dabei kann auch eine Zielgruppe abgestimmte Bedarfsanalyse helfen. Anschubfinanzierungen und Förderungen könnten auch “community based” (von der Bevölkerung/den Nutzern und Nutzerinnen mitfinanziert) funktionieren. Die öffentliche Hand kann Hilfestellungen und Anleitung geben, sowie ein gemeinsames Dach durch Kooperationen mit den Unternehmen betreiben.

### **Micro Mobility Sharing (Tischhost: Judith Wittrich, AK Wien)**

Micro-Mobility-Angebote haben ein großes Potenzial als Ergänzung zu den Angeboten des Öffentlichen Verkehrs. Einerseits als Zubringer und andererseits als Ersatz überall dort, wo öffentliche Verkehrsangebote mäßig attraktiv sind (Gebiete mit geringer Haltestellendichte, Tagesrand- und Nachtzeiten, etc.). Abgesehen davon gibt es noch einige Fragen zu klären, um Micro Mobility Sharing in der Stadt zukunftsfähig zu machen: Die Grenzen zwischen dem sinnvollen Einsatz als Teil des Mobilitätssystems und einem profitablen Geschäftsmodell verschwimmen: wann nützt es noch den Menschen als öffentlich zugängliches Verkehrsangebot? Kontroversiell ist auch die Frage um den öffentlichen Raum: E-Scooter, Sharing-Bikes usw. stehen und stehen in der Diskussion, vor allem auf Gehsteigen Gehende zu behindern. “Fair-Teilung” des öffentlichen Raums soll sicherstellen, dass öffentlicher Raum für alle Menschen (und vor allem für den Menschen, nicht für Fahrzeuge) nutzbar und zugänglich zu machen. Ebenso kritisch zu betrachten ist die ökologische Nachhaltigkeit, die Verkehrssicherheit und der soziale Aspekt (“Juicer” unter prekären Arbeitsbedingungen). Als Positivbeispiel wird eine Steuerung des E-Scooter-Angebots wie in Brüssel genannt, wo eigene Parkverbotszonen eingerichtet wurden. Beim Anbieter Troty muss das sachgemäße und ordentliche Abstellen am Ende der Leihfrist sogar mit einem Foto des Scooters bewiesen werden.

## **Sharing-Fahrdienste und Öffentlicher Verkehr (Tischhost: Markus Gansterer, VCÖ)**

Als Ergänzung zu den klassischen Angeboten des Öffentlichen Verkehrs nützen Sharing-Fahrdienste der Gesellschaft und dem Gesamtsystem: CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verkehr werden reduziert, es gibt keine zusätzlichen Kfz-Fahrten, Fahrdienste fungieren als Zubringer des Öffentlichen Verkehrs (vor allem in weniger gut öffentlich angebundenen Gebieten). Vorgaben für eine Akkreditierung würden Anreize für Anbieter darstellen wie zum Beispiel die Einbindung in das Öffentliche Verkehrssystem. Einige Punkte sind noch zu klären: so unterliegen Taxis - auch als Ride-Pooling-Fahrzeuge? - der Gebührenordnung. Will man Fahrten bündeln (ein Taxi transportiert mehrere Personen mit ähnlichen Startpunkten und Zielen), bleibt die Frage, wo man die Grenze zieht: Wann ist eine Einzelfahrt in Ordnung, wann muss ein Kunde auf andere Kunden warten, um gebündelt transportiert zu werden? Gibt man Zubringer-Fahrzeugen zum Öffentlichen Verkehr den Vorzug? Wann ist eine Bündelung mehrerer Fahrten Pflicht? Ebenso mitzudenken sind Peer-to-Peer Ride-Sharing-Angebote ("brauche ich einen Gewerbeschein, wenn ich mir die Fahrt ins Büro mit meiner Kollegin teile?"). Es bedarf einer beidseitigen und tiefen Integration der vielfältigen Angebote ins bestehende öffentliche Verkehrssystem. Der Endnutzen bringt viele Vorteile: Kostenersparnis, gebündelte Arbeitswege, Wohnen, Tourismus und Events. Großer Vorteil, überhaupt ein Angebot zu haben und ohne eigenes Fahrzeug mobil sein zu können.

## **Herausforderung Elektrifizierung (Tischhost: Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien MA 18)**

Im Bereich der Elektrifizierung von Sharing-Pkw tun sich einige Herausforderungen auf. Zum einen herrscht Unklarheit über die Kosten: Ein Wildwuchs an verschiedenen Ladekarten erschwert den Durchblick, welches das günstigste Angebot ist. Nachts sind viele Parkplätze von Pkw mit Verbrennungsmotor besetzt, die Suche nach Ladestationen erzeugt zusätzliche Kosten. Auch auf Anbieterseite entstehen Kosten: die jährlichen Parkgebühren für ein free-floating E-Auto belaufen sich (in Wien) auf 2.544€ (Parkpickerl am Hauptwohnsitz 120€). Ladekabel werden entwendet. Zu lange beanspruchte Ladesäulen resultieren in Strafzahlungen. Bei der Errichtung der Ladeinfrastruktur stellt sich die Frage, wer dafür aufkommen soll - besonders Schnellladestationen sind teuer und nicht überall machbar. Um das Laden zu Hause oder in der Arbeit zu ermöglichen, braucht es Kooperationen mit Unternehmen (Ladestation auf Betriebsgelände errichten) oder Mehrparteienhäusern. Für die Abstimmung der Nutzungstarife braucht es Einigkeit zwischen verschiedenen Mobilitätsanbietern sowie dem Öffentlichen Verkehr. Wünschenswert wäre die Zugänglichkeit von Parkgaragen und Ladesäulen je nach Auslastung (einheitliche Koordination). Auf der Seite der Stadt braucht es EINEN Ansprechpartner für alle diese Belange.

## **Mobility as a Service: die schwierige Rolle der öffentlichen Hand (Tischhost: Thomas Vith, Urban Innovation Vienna)**

Die öffentliche Hand ist mit einer Rollenvielfalt konfrontiert: Anbieterin, Regulatorin, Moderatorin von Angeboten. Diese Vielfalt ist einerseits Herausforderung (Rollenkonflikt), aber auch Chance, da Angebote so eventuell leichter optimiert und vernetzt werden können.

Die öffentliche Hand soll jedenfalls eine starke Rolle bei der Integration von Angeboten wahrnehmen, um möglichst gemeinwohlorientierte Zielsetzungen fördern zu können. In der Diskussion wurden Bedenken

geäußert, dass profitorientiert agierende Unternehmen nicht nur gesamtgesellschaftlich erwünschte Effekte erzielen. Wichtig ist auch ein gutes Zusammenspiel, einerseits zwischen den Regionen, aber auch der verschiedenen Governance-Ebenen. Die nationale Ebene ist besonders beim Setzen von einheitlichen Standards zB für Data-Sharing wichtig. Letztlich kommt die Diskussion auch immer wieder auf die EndnutzerInnen-Ebene. Wenn MaaS sich als Alternative zum privaten Pkw etablieren soll, müssen Angebote auch leicht anwendbar und praktisch sein.

## **Peer-to-Peer Sharing und kleine Initiativen (Tischhost: Alec Hager, Radkompetenz Österreich)**

Sharing-Angebote, die “peer to peer” (P2P, zwischen privaten Anbietern und Nutzern) geteilt werden, weisen meist andere Rahmenbedingungen auf als größere, meist kommerzielle Angebote. Die Abgrenzung fällt nicht leicht und manche Fragen sind auch noch offen: z.B. Gewerberecht (der Verlust von Wohnraum durch Airbnb wird etwa viel mehr debattiert als die positiven Effekte des Wegfalls des Privat-Pkw durch Sharing-Initiativen wie drivy, Carpooling etc.), Frage der Versicherung/Haftung etc. Daneben braucht es auch Softwarelösungen, um Fahrzeuge teilen zu können. Ein größeres Problem sind zeitliche Restriktionen (Auto/Fahrrad kann nur verliehen werden, wenn Besitzer bzw. Besitzerin zu Hause ist). P2P-Sharing müsste zudem bekannter werden, um über eine kritische Masse ein sinnvoll nutzbares Mindestangebot erbringen zu können. Im Rahmen eines umfassenden, flächendeckenden Mobilitätsangebots könnte die Stadt vermehrt auf kleinere Initiativen hinweisen. Folgende These wurde in der Diskussion formuliert: Ist P2P nur eine Übergangslösung zu B2P (business to private = ein größerer, gewerblicher Anbieter versorgt einen großen Kundenstamm mit einer Mobilitätslösung), bis letzteres alles abdeckt?

## **Podiums–Diskussion: Sharing in der Stadt der Zukunft**

### **Visionen der Tischhosts für das Jahr 2030**

- Am Stadtrand wird sich der Modal Split zugunsten des Umweltverbundes verbessert haben.
- Der öffentliche Raum ist so gestaltet, dass die Aufenthaltsqualität im Sinne der Nutzung durch das zu Fuß gehen attraktiv gestaltet ist. Die Arbeitsbedingungen sind für alle fair ausgestaltet.
- Hochgerechnet auf die Ziele des Jahres 2025, ist in Wien der Modal Split Anteil im Umweltverbund nun bei 85 Prozent.
- Die Angebote die es nun gibt, fördern das Gemeinwohl.
- Für E-Mobilität gibt es nun einen etablierten Markt und weniger Unsicherheiten.
- An den Endpunkten der U-Bahnen und S-Bahnen gibt es überall Mobilitätsstationen.