



Was wollen mobile Menschen?

Elektromobilität als Teil bedürfnisgerechter Mobilitätskonzepte

Mag. Gabriele Gerhardter, ÖAMTC
Mag. Walter Slupetzky, Quintessenz Organisationsberatung

ÖVG Tagung | e-Mobilität – e-volutionär | 21-03-2013

„Das ganze Unglück der Menschen rührt daher, dass sie nicht still in einem Zimmer bleiben können.“

Blaise Pascal (1623 – 1662)

- Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen
- Das Mobilitätsbedürfnis und –verhalten unterscheidet sich;
5 Faktoren, die stark beeinflussen:
 1. Lebens- und Arbeitssituation
 2. Regionale Bedingungen
 3. Gesundheit, Fitness
 4. Einkommen
 5. Werte- und Lifestyleorientierung

6 Mobilitätstypen

ÖAMTC Mobilitätsstudie 2011



Welche e-Mobilität braucht welcher Mobilitätstyp?

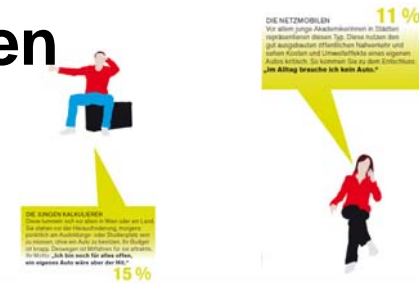


10 %	26 %	16 %	20 %	15 %	11 %
Autofans	TraditionalistInnen	Pendler / Familien auf Achse	Situative EntscheiderInnen	Junge KalkuliererInnen	Netzmobilen
⇒ Land (82%) ⇒ männlich (2/3) ⇒ überzeugte Autofahrer: FS: 99% ZK: 14%	⇒ Land (91%) ⇒ höheres Alter (2/3 über 50 J.) ⇒ alt gewordene Autogeneration ⇒ so an PKW gewöhnt, dass anderes nicht vorstellbar: FS: 98% ZK: 13%	⇒ Land, Stadtrand (75%) ⇒ mitten im Familien- und Berufsleben (81% von 30-50 J.) ⇒ komplexe Wegeketten ⇒ lokal fast nur PKW ⇒ Arbeitsweg 80% mit PKW	⇒ Stadt (100%) ⇒ mittleres und höheres Alter ⇒ differenzieren ihr Mobilitätsverhalten aus ⇒ hohe Verfügbarkeit von Mobilität: FS: 98% ZK: 38%	⇒ jüngste Gruppe (84% <30) ⇒ Land und Stadt (59/33%) ⇒ geringes Einkommen ⇒ Nützen PKW häufig ohne sie zu besitzen ⇒ ausgeprägt multimodal: FS: 49% / ZK: 67% ⇒ mobilste aller Gruppen	⇒ Stadt (75%) ⇒ weiblich (2/3) ⇒ hohe Bildung ⇒ öko-orientiert ⇒ kombinieren VKM im Umweltverbund: FS: 46% / ZK: 67%

undefiniert

- ⇒ Es bedarf differenzierter Angebote, um die Menschen in ihrer Lebenssituation und mit ihrem Mobilitätsbedürfnis abzuholen!
- ⇒ e-Mobilität muss bedarfsgerechte und attraktive Angebote schaffen.

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist: Die Netzmobilien und Jungen KalkuliererInnen



10 %	26 %	16 %	20 %	15 %	11 %
Autofans	TraditionalistInnen	Pendler / Familien auf Achse	Situative EntscheiderInnen	Junge KalkuliererInnen	Netzmobile
<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land (82%) ⇒ männlich (2/3) ⇒ überzeugte Autofahrer: FS: 99% ZK: 14% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land (91%) ⇒ höheres Alter (2/3 über 50 J.) ⇒ alt gewordene Autogeneration ⇒ so an PKW gewöhnt, dass anderes nicht vorstellbar: FS: 98% ZK: 13% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land, Stadtrand (75%) ⇒ mitten im Familien- und Berufsleben (81% von 30-50 J.) ⇒ komplexe Wegeketten ⇒ lokal fast nur PKW ⇒ Arbeitsweg 80% mit PKW 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stadt (100%) ⇒ mittleres und höheres Alter ⇒ differenzieren ihr Mobilitätsverhalten aus ⇒ hohe Verfügbarkeit von Mobilität: FS: 98% ZK: 38% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ jüngste Gruppe (84% <30) ⇒ Land und Stadt (59/33%) ⇒ geringes Einkommen ⇒ Nützen PKW häufig ohne sie zu besitzen ⇒ ausgeprägt multimodal: FS: 49% / ZK: 67% ⇒ mobilste aller Gruppen 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stadt (75%) ⇒ weiblich (2/3) ⇒ hohe Bildung ⇒ öko-orientiert ⇒ kombinieren VKM im Umweltverbund: FS: 46% / ZK: 67%

undefiniert

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist (1): Die Netzmobilien und Jungen KalkuliererInnen

- Im e-Car Sharing gibt es klare Hindernisse:
 - ⇒ Laden
 - ⇒ Sparsame Ausstattung (heizen/kühlen, klein, wenig Reichweite im Winter, ...)
 - ⇒ Kosten – kaum Mehrpreisbereitschaft
 - ⇒ Kompliziertes Angebot (Standortgebunden, Tarifstaffeln, Zeit- und km-Kosten, ...)
- Im klassischen, standortgebundenen Car Sharing daher geringe Auslastung



E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist (2): Die Netzmobilien und Jungen KalkuliererInnen

- Neue Versuche im Rahmen von Free Floating Systemen:
 - ⇒ Amsterdam (300 Fzg.)
 - ⇒ BeMobility (350 Fzg.)
 - ⇒ Kopenhagen (gepl.)
- ↪ Gleiche Preise wie bei konventionellen Fahrzeugen
- ↪ Laden wird belohnt
- ↪ Noch keine Evaluierungen verfügbar, Nutzeraussagen sind jedoch positiv



Foto: Stefan Gara

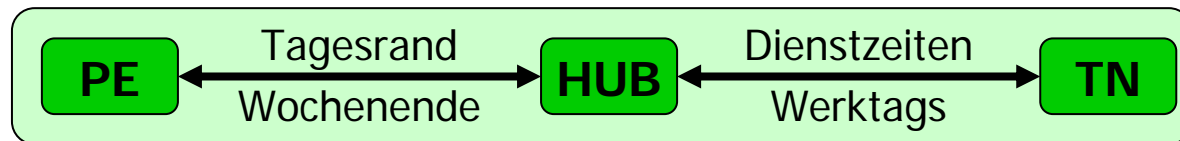


Foto: carsahring-news.de

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist (3): Die Netzmobilen und Jungen KalkuliererInnen

- Perspektive in ländlichen Regionen:
 - ⇒ 2/3 der Jungen KalkuliererInnen sind dort zu Hause
 - ⇒ Für sie bedarf es neuer Formen des ländlichen Sharings: flexibel und günstig

- Beispiel eMORAIL:



- ⇒ Anforderungen an ein „Flexipaket“
(lt. eMORAIL Marktanalyse):

- ↪ Günstige Kosten: kleine E-Autos
- ↪ Flexible Mobilität: P&R mit Stromanschluss, Pannendienst, Notfalltaxi, Ersatzauto, ÖBB-Streckenkarte, Österreichcard, Netzkarte für City, CarSharing in ganz Österreich (und darüber hinaus),
- ↪ Smartphone als Schaltzentrale: Infoservice über E-Auto und ÖV, Buchung und Reservierung, Hotline, ...



eigenes E-Auto mit ÖV, Rad und Fuß kombinieren: Die situativen EntscheiderInnen



10 %	26 %	16 %	20 %	15 %	11 %	undefiniert
Autofans	TraditionalistInnen	Pendler / Familien auf Achse	Situative EntscheiderInnen	Junge KalkuliererInnen	Netzmobile	
<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land (82%) ⇒ männlich (2/3) ⇒ überzeugte Autofahrer: FS: 99% ZK: 14% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land (91%) ⇒ höheres Alter (2/3 über 50 J.) ⇒ alt gewordene Autogeneration ⇒ so an PKW gewöhnt, dass anderes nicht vorstellbar: FS: 98% ZK: 13% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land, Stadtrand (75%) ⇒ mitten im Familien- und Berufsleben (81% von 30-50 J.) ⇒ komplexe Wegeketten ⇒ lokal fast nur PKW ⇒ Arbeitsweg 80% mit PKW 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stadt (100%) ⇒ mittleres und höheres Alter ⇒ differenzieren ihr Mobilitätsverhalten aus ⇒ hohe Verfügbarkeit von Mobilität: FS: 98% ZK: 38% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ jüngste Gruppe (84% < 30) ⇒ Land und Stadt (59/33%) ⇒ geringes Einkommen ⇒ Nutzen PKW häufig ohne sie zu besitzen ⇒ ausgeprägt multimodal: FS: 49% / ZK: 67% ⇒ mobilste aller Gruppen 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stadt (75%) ⇒ weiblich (2/3) ⇒ hohe Bildung ⇒ öko-orientiert ⇒ kombinieren VKM im Umweltverbund: FS: 46% / ZK: 67% 	

eigenes E-Auto mit ÖV, Rad und Fuß kombinieren

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist

eigenes E-Auto mit ÖV, Rad und Fuß kombinieren: Die situativen EntscheiderInnen

- Wenig Interesse an Autoteilen
 - ⇒ PKW-Besitz ist Präferenz
 - ⇒ Multimodale Kombination des Privat-PKW mit Umweltverbund jedoch ausgeprägt
- Privatbesitz von E-Autos ist in der Stadt aber schwierig, da verkehrspolitisch nicht unterstützt (keine Verkabelung von Straßenzügen).
 - ⇒ Kommt daher nur für Haushalte mit Garage oder Firmenelektroparkplatz in Frage.
- Diese Mobilitätsgruppe ist daher auf Elektromobilität eher gering ansprechbar (Oberschicht, Early Adopters mit Ladeplatz)



Berufspendlerpaket mit E-Auto, wenn günstig und zuverlässig: Für Pendler / Familien auf Achse



10 %	26 %	16 %	20 %	15 %	11 %
Autofans	TraditionalistInnen	Pendler / Familien auf Achse	Situative EntscheiderInnen	Junge KalkuliererInnen	Netzmobile
⇒ Land (82%) ⇒ männlich (2/3) ⇒ überzeugte Autofahrer: FS: 99% ZK: 14%	⇒ Land (91%) ⇒ höheres Alter (2/3 über 50 J.) ⇒ alt gewordene Autogeneration ⇒ so an PKW gewöhnt, dass anderes nicht vorstellbar: FS: 98% ZK: 13%	⇒ Land, Stadtrand (75%) ⇒ mitten im Familien- und Berufsleben (81% von 30-50 J.) ⇒ komplexe Wegeketten ⇒ lokal fast nur PKW ⇒ Arbeitsweg 80% mit PKW	⇒ Stadt (100%) ⇒ mittleres und höheres Alter ⇒ differenzieren ihr Mobilitätsverhalten aus ⇒ hohe Verfügbarkeit von Mobilität: FS: 98% ZK: 38%	⇒ jüngste Gruppe (84% <30) ⇒ Land und Stadt (59/33%) ⇒ geringes Einkommen ⇒ Nützen PKW häufig ohne sie zu besitzen ⇒ ausgeprägt multimodal: FS: 49% / ZK: 67% ⇒ mobilste aller Gruppen	⇒ Stadt (75%) ⇒ weiblich (2/3) ⇒ hohe Bildung ⇒ öko-orientiert ⇒ kombinieren VKM im Umweltverbund: FS: 46% / ZK: 67%

undefiniert

Berufspendlerpaket mit E-Auto, wenn günstig und zuverlässig

eigenes E-Auto mit ÖV, Rad und Fuß kombinieren

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist

Berufspendlerpaket mit E-Auto, wenn günstig und zuverlässig: Für Pendler / Familien auf Achse

2 Ansatzpunkte für Elektromobilität (eMORAIL-Marktanalyse):

- Mehrautohaushalte:

- ⇒ Flexipaket aber mit höherem Anspruch an das E-Auto

- ⇒ Intermodales Pendlerpaket ersetzt den Zweitwagen



- Kostenbewusste:

- ⇒ E-Shuttle

- ⇒ Interesse an möglichst kostengünstiger „first/last mile“
 - ↳ Mobilitätsservices, von der Gemeinde organisiert

- ⇒ Zusätzliche Mobilität für 1-PKW-Haushalte



- ⇒ Ziel ist die Durchbrechung der Abhängigkeit vom Privat-PKW

- ⇒ Anknüpfung an das stark ausgeprägte ländliche Autoleitbild:

- ↳ PKW ist zwar verfügbar, aber intermodal vernetzt

- ⇒ Gemeinden unterstützen die Bevölkerung bei der Organisation ihrer Mobilität

E-Auto besitzen: Die TraditionalistInnen und Autofans



10 %	26 %	16 %	20 %	15 %	11 %	undefiniert
Autofans	TraditionalistInnen	Pendler / Familien auf Achse	Situative EntscheiderInnen	Junge KalkuliererInnen	Netzmobile	
<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land (82%) ⇒ männlich (2/3) ⇒ überzeugte Autofahrer: FS: 99% ZK: 14% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land (91%) ⇒ höheres Alter (2/3 über 50 J.) ⇒ alt gewordene Autogeneration ⇒ so an PKW gewöhnt, dass anderes nicht vorstellbar: FS: 98% ZK: 13% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Land, Stadtrand (75%) ⇒ mitten im Familien- und Berufsleben (81% von 30-50 J.) ⇒ komplexe Wegeketten ⇒ lokal fast nur PKW ⇒ Arbeitsweg 80% mit PKW 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stadt (100%) ⇒ mittleres und höheres Alter ⇒ differenzieren ihr Mobilitätsverhalten aus ⇒ hohe Verfügbarkeit von Mobilität: FS: 98% ZK: 38% 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ jüngste Gruppe (84% <30) ⇒ Land und Stadt (59/33%) ⇒ geringes Einkommen ⇒ Nützen PKW häufig ohne sie zu besitzen ⇒ ausgeprägt multimodal: FS: 49% / ZK: 67% ⇒ mobilste aller Gruppen 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stadt (75%) ⇒ weiblich (2/3) ⇒ hohe Bildung ⇒ öko-orientiert ⇒ kombinieren VKM im Umweltverbund: FS: 46% / ZK: 67% 	

E-Auto besitzen

Berufspendlerpaket mit E-Auto, wenn günstig und zuverlässig

eigenes E-Auto mit ÖV, Rad und Fuß kombinieren

E-Auto teilen, wenn das Angebot attraktiv ist

E-Auto besitzen: Die TraditionalistInnen und Autofans

- ⇒ Einzige Gruppe, die am E-Auto selbst großes Interesse hat
- ⇒ Early Adopters: männlich, mittleres Alter, wohlhabend, gut gebildet, technik- und autoaffin
- ⇒ Wollen die neue Technik ausprobieren und Pioniere sein.
- ⇒ Gehobener Anspruch an das Fahrzeug: Modell, Ausstattung, Reichweite, Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit, ...
- ⇒ Präferieren „Wohlfühlpaket“ rund ums E-Auto: Heimpladestation, Wartung und Fahrzeugbetreuung inklusive; ÖV-Ticket als Reichweitenverlängerung mit E-Parking in Bahnsteignähe; umfassende Mobilitätsgarantie; ... (eMORAIL-Marktanalyse)
- ⇒ Bekommen dadurch einen Zugang zur intermodalen Mobilität:
 - ↳ Erkenntnis, dass E-Autos Kombinationsmöglichkeiten brauchen
 - ↳ Andere Mobilitätsangebote werden kennen gelernt



Welche e-Mobilitäts-Strategien leiten sich daraus ab?

1. **Bedarfsgerechte Angebote für mobile Menschen:** Es sind nicht alle Mobilitätstypen „abholbar“ – diejenigen, die sich für E-Mobilität interessieren, sind keine homogene Gruppe. Verschiedene Mobilitätstypen bedürfen unterschiedlicher Angebote.
 2. **Early-Adopter-Bonus nutzen:** Der Kauf und Besitz von Elektroautos ist derzeit ein Eliteprogramm für Early Adopters mit Pioniersanspruch. Diese Early-Adopter gilt es gezielt in Veränderungskonzepte rund um Mobilität einzubeziehen.
 3. **Kombinierte Mobilitätsmodelle entwickeln:** Elektrofahrzeuge als Teil neuer Mobilitätsmodelle - Konzeption in einer Weise, dass die Nachteile von E-Fahrzeugen nicht „störend“ auffallen.
 4. **Mentoren-Rolle stärken:** Gebietskörperschaften und große Organisationen bzw. Unternehmen als Mentoren für neue Mobilitätsmodelle gewinnen um hier neue – auch unkonventionelle – Möglichkeiten schaffen.
- ⇒ **Impulsfunktion für multimodale Mobilitätskonzepte intensivieren:**
E-(Elektro-)Mobilität ist eine Form von e-(ergänzender) Mobilität und setzt bereits wahrnehmbare Impulse für neue Mobilitätsdienstleistungen und –angebote.