

Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für
das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren)



Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für
das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren)

Wien, 2023

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)

Fotonachweis: stock.adobe.com - loreanto (Umschlag), BMK/Cajetan Perwein (Portrait FBM)
Wien, 2023

Vorwort

Österreich verfolgt das ambitionierte Ziel der Klimaneutralität bis 2040. Der Verkehrssektor spielt dabei eine wesentliche Rolle – während unsere Gesellschaft und ihre Mobilitätsbedürfnisse wachsen, müssen gleichzeitig auch die damit verbundenen Emissionen sinken.

Sharing und Mitfahren können dabei einen bedeutsamen Beitrag leisten. Umfragen und Berechnungen zeigen: Sharing- und Mitfahrmodelle bergen enormes Potential. Jeder geteilte Kilometer halbiert im Grunde die damit verbundene Umweltbelastung. Darüber hinaus spart die gemeinsame Nutzung von Fahrten und Fahrzeugen finanzielle Kosten – für Einzelpersonen, Unternehmen und die Gesellschaft.

Die Bevölkerung zeigt schon heute Interesse am Sharing: Rund ein Viertel der Befragten können sich eine künftige Nutzung von Carsharing und Mitfahren bei entsprechender Verfügbarkeit bereits vorstellen. Dort, wo sich Gelegenheiten – aktuell eher noch im kleinen Rahmen – anbieten, werden sie heute schon gerne genutzt, vor allem über privat organisierte Fahrgemeinschaften.

Tatsächlich hat Sharing überzeugende Vorteile: Es ist flexibel, leicht zugänglich, kostensparend und lässt sich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, beispielsweise als Ergänzung zu günstigen ÖV-Angeboten wie dem KlimaTicket. Das Bilden von Fahrgemeinschaften (Mitfahren) eröffnet auch jenen Menschen in Österreich, die noch auf eine Autonutzung angewiesen sind, die Möglichkeit, Kosten zu sparen und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Wer Wege und Fahrzeuge teilt, kommt günstiger und gemeinsam zum Zielort.

Um dieses Potential zu nutzen und Sharing zu einer breit etablierten Mobilitätsform weiterzuentwickeln, braucht es eine gemeinsame Strategie, klare Rahmenbedingungen und breite Allianzen. Mit der Sharing Strategie schaffen wir die Grundlage dafür und setzen einen gemeinschaftlichen Prozess in Gang. Auf dem Weg zur Mobilitätswende bietet sich hier eine einzigartige Mitfahrgelegenheit – wir müssen sie nur noch nutzen.



Bundesministerin
Leonore Gewessler

Inhalt

1 Ausgangslage	7
1.1 Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030	8
1.2 Sharing und Mitfahren als Beitrag zur Mobilitätswende	10
1.3 Ziel des vorliegenden Strategiedokumentes	13
1.4 Definitionen und Abgrenzungen	14
2 Vision, Ziele und Wirkungen	18
2.1 Visionsbild	19
2.2 Zielsetzungen	20
2.3 Transformations- und Innovationsbereiche	21
2.4 Wirkungsebenen der Strategie	23
3 Handlungsfelder und Maßnahmen	25
3.1 Einen sicheren Rahmen für Sharing schaffen	28
Maßnahme 01:Entwicklungsmöglichkeiten für Sharing prüfen, planen und bewerten	28
Maßnahme 02:Einen Rechtsrahmen für Sharing schaffen	29
Maßnahme 03:Innovative und nachhaltige Finanzierungsinstrumente prüfen	31
3.2 Sharing als integrierte Mobilitätsdienstleistung ermöglichen	33
Maßnahme 04:Den Zugang zu Sharing-Diensten durch technische Integration vereinfachen	33
Maßnahme 05:Planerische, organisatorische und tarifarische Integration	35
3.3 Serviceorientierte bedarfsgerechte dekarbonisierte Sharing-Angebote ausbauen	37
Maßnahme 06:Multimodale Mobilitätsknoten (MMK)	37
Maßnahme 07:Registrierung, Zertifizierung und Standardisierung im Sharing	39
Maßnahme 08:Neue Formate für Dialoge und Kooperationen mit der Branche schaffen	41
Maßnahme 09:Unterstützung für Aufbau und Betrieb von Sharingsystemen	43

3.4 Nachfrage, Akzeptanz und Wissen erhöhen.....	44
Maßnahme 10:Einen Koordinationsprozess auf Aufgabenträgerseite.....	44
(Bund, Länder, Städte und Gemeinden) institutionalisieren.....	44
Maßnahme 11:Informations- und Vernetzungsstelle für Sharing initiieren.....	45
Maßnahme 12:Sharing als Teil des FTI-Programms – Forschung und Pilotprojekte.....	47
Maßnahme 13:Ein Mitfahr-Paket (inkl. kommunikative Begleitung) erarbeiten.....	49
3.5 Begleitende Maßnahmen.....	53
4 Die Schritte zur Umsetzung.....	57
Anhang 1: Aufbau des Prozesses zur Sharing Strategie.....	60
Anhang 2: Stakeholderdialog.....	62
Abkürzungsverzeichnis.....	69

1

Ausgangslage



1.1 Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Die Erfüllung des Pariser Klimaschutzabkommens sowie das Ziel der Klimaneutralität 2040 im Verkehrssektor erfordern eine Neuausrichtung dieses Sektors. Die Notwendigkeit der Dekarbonisierung bis 2040 verdeutlicht, dass es nicht nur Prognosen darüber braucht, wie sich Verkehr entwickeln wird, sondern klare Konzepte, die die Erreichung des Ziels sicherstellen. Vor diesem Hintergrund wurden auf nationaler Ebene strategische Prozesse eingeleitet und Plandokumente veröffentlicht, die eine Mobilitätswende vorantreiben und damit die Lücken in der Zielerreichung der Klimaziele und der Dekarbonisierung der Mobilität schließen können. In diesen Plandokumenten sowie im Regierungsprogramm 2020 bis 2024¹ wird das Teilen von Fahrzeugen und das Teilen von Fahrten (Sharing und Mitfahren) neben der Dekarbonisierung und Digitalisierung als ein Innovationstreiber für moderne Mobilität benannt.

Mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 (MMP 2030) wurde der strategische, verkehrspolitische Rahmen für die weiteren Umsetzungsschritte der Mobilität in Österreich für die nächsten Jahre gelegt. Vermeiden, verlagern, verbessern sind die drei Strategien, mit denen klimaneutrale Mobilität bis 2040 erreicht werden soll. Die Verlagerung des Verkehrs auf den energieeffizienten Umweltverbund stellt eine wesentliche Zielsetzung im Mobilitätsmasterplan 2030 dar. Auch durch den großflächigen Ausbau von geteilter Mobilität (Sharing) und Mikro-Mobilität soll eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nach Wegen auf 42 Prozent bis zum Jahr 2040 (2018: 61 Prozent) erreicht werden.² Sharing-Angebote und andere Angebote für die Erste und Letzte Meile bergen in diesem Zusammenhang nicht nur das Potential einer Verkehrsverlagerung und einer damit einhergehenden CO₂-Reduktion im Mobilitätsbereich, sondern können auch einen umweltschonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen fördern sowie insbesondere gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr die Erschließungsqualität und Erreichbarkeit von bestimmten Räumen und Personengruppen erhöhen.

Zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 werden weitere Sofortprogramme, konkrete Maßnahmen und die Erarbeitung oder Weiterentwicklung von Fachstrategien vorbereitet. Die Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich zählt zu diesen Fachstrategien.

1 BKA Österreich (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024

2 BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (MMP 2030)

Umsetzungsstrategien auf Basis des Mobilitätsmasterplans 2030



Den Abstimmungsprozessen mit anderen Sofortprogrammen (bspw. Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität), Maßnahmen (bspw. Klimaticket Österreich) und Fachstrategien (bspw. Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM)³ oder Masterplan Radfahren 2015-2025⁴) wurden sowohl inhaltlich als auch koordinativ eine große Bedeutung in der Strategieentwicklung beigemessen. Der Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität ermöglicht zum Beispiel durch die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen eine technische Integration aller (bestehender und neuer) Mobilitätsdienstleistungen: Durch das gemeinsam getragene Verständnis zur Kooperation aller Akteur:innen und durch die einheitlich technischen und organisatorischen Spielregeln sollen in Zukunft auch kleine Anbieter:innen von Diensten im Mobilitätsbereich (z.B. Sharing- und Taxianbieter:innen im ländlichen Raum) unter dem Gesichtspunkt der Diskriminierungsfreiheit die Möglichkeit erhalten, in Reiseinformationsdienste für End-Nutzer:innen integriert zu werden.

³ BMK (2022): Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM)

⁴ BMK (2015): Masterplan Radfahren 2015–2025

1.2 Sharing und Mitfahren als Beitrag zur Mobilitätswende

Der fortschreitende Klimawandel und seine zunehmend sichtbaren Folgen für Mensch und Umwelt gehören zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Der Verkehrssektor ist einer der Haupttreibhausgasemittenten und die Daten zeigen einen steigenden Trend bei den verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Dem gegenüber stehen ambitionierte nationale und internationale Klimaziele, wie jenes der Klimaneutralität bis spätestens 2040 gemäß dem österreichischen Regierungsprogramm 2020–2024. Im Verkehr müssen die Treibhausgasemissionen demnach innerhalb der nächsten 17 Jahre praktisch vollständig eliminiert werden. Als Zwischenziel für Österreich gilt die Sektor-übergreifende Emissionsreduktion bis 2030 um -48 % gegenüber 2005 laut Lastenteilungsverordnung der Europäischen Kommission.

Um abschätzen zu können, welchen potentiellen Wirkungsbeitrag das Mitfahren (Teilen der Fahrten) und Carsharing (Teilen der Fahrzeuge) leisten kann, wurde das Umweltbundesamt im Juli 2023 vom BMK mit der entsprechenden Bewertung beauftragt. Die verkehrliche Wirkung und die Abschätzung des THG-Reduktionspotentials erfolgte auf Basis relevanter Informationen und Erkenntnisse aus internationaler Fachliteratur und bereits umgesetzten Sharing-Systemen sowie aktueller themenrelevanter Umfragen in Österreich.

Attraktivierung von Fahrzeugteilung (Carsharing)

Die Potentialabschätzung „Attraktivierung von Fahrzeugteilen (Carsharing)“ und die damit verbundene Abschätzung des THG-Reduktionspotentials basiert auf der Annahme, dass ein attraktives, österreichweit zugängliches stationsbasiertes Carsharing-Angebot geschaffen wird, das in Gemeinden, die zumindest eine ÖV Basiserschließung aufweisen, zur Verfügung steht.⁵

Die Erkenntnisse und Ergebnisse der Potentialabschätzung werden folgendermaßen zusammengefasst:

- Carsharing ermöglicht, dass Personen auf ihren eigenen Pkw verzichten, keinen neuen anschaffen oder ihn seltener nutzen:
 - Aktive Carsharing-Nutzer:innen reduzieren ihre Pkw-Fahrleistung um rund ein Viertel, da sie stattdessen verstärkt auch mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind oder auf Pkw-Fahrten verzichten. Dies entspricht für das Jahr 2030 österreichweit bis zu 450 Mio. Fahrzeugkilometern bzw. 0,6 % der Inlandsstraßenverkehrsleistung im Jahr 2022.

5 Anmerkung zur Methodik: Die Berechnungen beruhen auf (wissenschaftlich-validierten) Annahmen zur Fahrleistungsreduktion von aktiven Carsharing-Nutzer:innen, der zeitlichen Durchsetzung von neuen Angeboten sowie der durchschnittlichen Pkw-Ersatzquote.

- Carsharing reduziert den Motorisierungsgrad und schafft Platz im öffentlichen Raum, da ein Carsharing Fahrzeug im Schnitt acht private Pkw ersetzt, wodurch die verfügbare Verkehrsfläche umverteilt werden kann.
- Österreichweit können bis zu 40.000 private Pkw ersetzt werden und somit neben THG auch Ressourcen eingespart werden.
- Carsharing verändert die Verkehrsmittelwahl grundlegend: Wege die bislang mit dem privaten Pkw zurückgelegt wurden, werden multimodaler bewältigt. Dies erhöht auch häufig die Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder der aktiven Mobilität.
- Die Kosten für Carsharing sind aufgrund der nutzungsabhängigen Abrechnung höher als für öffentlichen Verkehr und aktive Mobilität. Carsharing ergänzt diese Modi, verdrängt sie jedoch nicht.
- Die damit verbundene Abschätzung des THG-Reduktionspotentials zeigt:
 - Österreichweit können im Jahr 2030 im Inlandsstraßenverkehr bis zu 50.000 t CO₂-Äquivalente vermieden werden, dies entspricht 0,3 % der THG-Emissionen des Inlandsstraßenverkehrs in Österreich im Jahr 2022
 - Kumuliert von 2025–2030 können bis zu 235.000 t CO₂-Äquivalente vermieden werden

Attraktivierung Fahrtenteilung (Mitfahren)

Die Potentialabschätzung "Attraktivierung des Mitfahrens" basiert auf der Annahme, dass eine umfangreiche Mitfahrinitiative zu Fahrgemeinschaften gestartet wird. Der Schwerpunkt bei dem Maßnahmenpaket liegt einerseits bei finanziellen und betrieblichen Anreizen zur Attraktivierung des Mitfahrens und andererseits bei ordnungsrechtlichen und infrastrukturellen Maßnahmen. Durch die Attraktivierung des Mitfahrens steigt die Bereitschaft, gemeinsam mit dem Pkw zu fahren und wird der Besetzungsgrad erhöht.

Die Potentialabschätzung und die damit verbundene Abschätzung des direkten THG-Reduktionspotenzial, bezieht sich ausschließlich auf den Wegezweck Arbeit. Weitere Einsparungspotentiale auf anderen Wegezwecken (Freizeit, Ausbildung etc.) können die gesamte positive Wirkung von Mitfahren im Mobilitätssystem weiter erhöhen. Diese wurden allerdings bei der vorliegenden Berechnung und Abschätzung nicht mitberücksichtigt. Betrachtet wurden ähnliche Pendler:innenwege von Pkw-Nutzer:innen (d. h. von Wahlsprengel A nach Wahlsprengel B) mit einer Länge von mindestens 5 km (Wege unter 5 km sollten im Idealfall auf Aktive Mobilität verlagert werden).

Ableitbare Erkenntnisse und Ergebnisse der Potentialabschätzung sind:

- Die Anzahl der Pendler:innen, die alleine mit dem Pkw in die Arbeit fahren, wird reduziert. Aktuell legen nur rund 5 % der Pendler:innen ihren Arbeitsweg als Mitfahrer:innen zurück. Bei einer Attraktivierung von Mitfahren kann der Anteil auf bis zu 15 % erhöht werden. Dies entspricht bis zu 127.000 Pendler:innen, die von Fahrer:innen zu Mitfahrer:innen werden.
- Durch den erhöhten Anteil an Mitfahrer:innen kann die Pkw-Fahrleistung signifikant reduziert werden. Für das Jahr 2030 entspricht die mögliche Reduktion bis zu 1.940 Mio. Fahrzeugkilometern bzw. 2,5 % der Inlandsstraßenverkehrsleistung im Jahr 2022
- Der Besetzungsgrad auf dem Pendelweg zur Arbeit kann so von 1,08 auf maximal 1,29 bis 2030 erhöht werden.
- Die damit verbundene Abschätzung des THG-Reduktionspotentials zeigt:
 - Österreichweit können im Jahr 2030 im Inlandsstraßenverkehr bis zu 220.000 t CO₂-Äquivalente vermieden werden, dies entspricht 1,3 % der THG-Emissionen des Inlandsstraßenverkehrs in Österreich im Jahr 2022.
 - Kumuliert können von 2025–2030 bis zu 1.150.000 t CO₂-Äquivalente vermieden werden.

1.3 Ziel des vorliegenden Strategiedokumentes

Die Strategieentwicklung des BMK zu Sharing im Personen-Mobilitätsbereich wurde vom BMK im Jahr 2022 in Zusammenarbeit mit der AustriaTech gestartet. Der Prozess erfolgte durch einen breit angelegten Stakeholderdialog. Zahlreiche Expert:innengespräche und Umfragen mit Anbietern und Städten, Gemeinden und Regionen dienten als Basis zur Entwicklung der Vision, der Ziele und der Handlungsfelder. In Ergänzung dazu wurde eine Bestandsanalyse⁶ über die aktuelle Marktsituation, Politikstrategien, verkehrliche Wirkungen und Nutzer:innen von Sharing durch die AustriaTech durchgeführt.

Ziel des vorliegenden Dokumentes ist es, einerseits die Ergebnisse zur Entwicklung der Vision, Ziele und Grundsätze für die Fachstrategie für Teilen von Fahrzeugen und von Fahrten (Sharing und Mitfahren) darzustellen, und andererseits die im Zuge des Stakeholderdialoges identifizierten Handlungsfelder abzuleiten und die damit verbundenen Maßnahmen, die kurzfristig als Arbeitsprogramm – in den nächsten ein bis drei Jahren – vom BMK mit Kooperationspartner:innen umgesetzt werden, festzulegen.

In den ausgearbeiteten Maßnahmen fungiert das BMK als Initiator oder als Koordinator. Das BMK wirkt steuernd, organisatorisch und koordinativ, um einen Rahmen zu schaffen und Steuerungsmöglichkeiten zu entwickeln, die auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene – trotz der erforderlichen differenzierten Betrachtung der verschiedenen Modi und Angebote – das gemeinsame Zielbild des MMP 2030 anstreben.

Die Umsetzung erfolgt in Kooperation und Abstimmung mit anderen Gebietskörperschaften und Akteur:innen (von den Städten und Gemeinden, Regionen, Ländern bis hin zur internationalen Ebene). Ein Austausch hinsichtlich Verankerung, Steuerungsmöglichkeiten, Umsetzungsstrategien und Pilotierungen rund um Sharing durch die öffentlichen Akteur:innen auf allen Ebenen ist unabdingbar. Ziel ist, gemeinsame Synergien zu nutzen, Doppelgleisigkeiten zu vermeiden und sicherzustellen, dass die Querschnittsmaterie mit anderen Themenschwerpunkten verknüpft wird (z. B. Tourismus, Versorgungssicherheit, multimodales Verkehrsverhalten, Digitalisierung).

Die in dem vorliegenden Bericht identifizierten Maßnahmen werden durch unterschiedliche Interventionsmechanismen mit einem vielfältigen Instrumentenmix – von Forschungsaktivitäten und Studien über Pilotierungen bis zu neuen Umsetzungspartnerschaften – umgesetzt. Voraussetzung hierfür ist allerdings ein neues Kooperationsverständnis aller Akteur:innen und ein neuer institutionalisierter Rahmen für die Aufgabenträger, die Entscheidungsträger:innen und die Branche.

Jährlich ist eine Evaluierung des Umsetzungsstandes und der damit verbundenen Wirkung der Fachstrategie geplant. Aufbauend auf den Ergebnissen und Empfehlungen der Evaluierung sollen weiterführende Maßnahmen entwickelt werden.

⁶ ATE (2023): Sharing im Mobilitätsbereich. Entwicklungen und Perspektiven des Teilens von Fahrzeugen und Fahrten in Österreich

1.4 Definitionen und Abgrenzungen

In den letzten Jahren haben sich zahlreiche Sharing-Angebote in Österreich etabliert, wenngleich der Markt immer wieder Veränderungen ausgesetzt war. Gewisse Anbieter:innen haben sich regional-spezifisch oder auch bundesweit etabliert und laufend Erfahrungen im Betrieb der Angebote gesammelt. Im Rahmen der Erarbeitung dieser Strategie mit Unterstützung der AustriaTech wurde aufgezeigt, dass unter dem Begriff Sharing im Mobilitätsbereich häufig unterschiedliche Systeme und Modi subsumiert werden, die sich sowohl technisch, organisatorisch als auch praktisch deutlich voneinander unterscheiden können. Eine Differenzierung des Begriffes erscheint dringend erforderlich, da die einzelnen Systeme unterschiedliche Herausforderungen nach sich ziehen sowie verschiedene verkehrliche Wirkungen induzieren und andere Nutzer:innengruppen ansprechen. Basierend auf den derzeitigen Verwendungen der Begrifflichkeiten war das Ziel im Zuge der Strategieentwicklung, eine gemeinsame Sprache sowie ein einheitliches Begriffsverständnis entwickeln. Ausgehend von unterschiedlichen Kategorisierungen⁷ und in Anlehnung an die Schweizer Shared Mobility Agenda 2030⁸ wurde folgende Typologisierung für Sharing angewandt:

In einem ersten Schritt kann nach Sharing-Segment differenziert werden: das Angebot kann das Teilen von Fahrzeugen, Fahrten oder Infrastrukturen bedeuten. Das Geschäfts-Modell kann einerseits Sharing betreffen, oder auch Mikro-ÖV bzw. alternative Bedarfsverkehre (öffentlich zugängliche Bedarfsverkehre), Ride-Hailing, Mitfahren, Sharing von Parkplätzen oder Vermietung.

Die Darstellung differenziert weiter hinsichtlich Geschäftsbeziehung: Grundsätzlich können Private („C“ für Consumer) oder Unternehmen („B“ für Businesses) Sharing-Teilnehmer:innen sein; unter P2P oder Peer-to-Peer werden Netzwerke verstanden, bei denen Privatpersonen mit gleichen Rechten direkt miteinander verknüpft sind. Ergänzt wird diese Typologisierung durch die Angebotsvarianten und die damit verbundenen weiteren Ausprägungen der Geschäftsmodelle.

Im Kontext der vorliegenden Fachstrategie für Teilen von Fahrzeugen und von Fahrten (Sharing und Mitfahren) erfolgt eine Eingrenzung auf vorrangig jene Angebotsformen, bei denen das Fahrzeug – Pkw, Fahrrad, Moped, Scooter – geteilt wird (= Sharing) und jene Angebotsformen, bei denen die Fahrten durch das Mitfahren geteilt werden.

1. Während bestimmte Formen des Sharings bereits eine längere Tradition und Entwicklung in Österreich aufweisen, sind anderen Angebotsformen deutlich

7 Eine Bündelung von diversen Kategorisierungsmöglichkeiten erfolgt u. a. durch Lutzenberger, Trinker, Federspiel, Frölicher, Georgi, Ulrich, Wozniak 2018: Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz. Forschungsprojekt im Auftrag der Schweizer Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten.

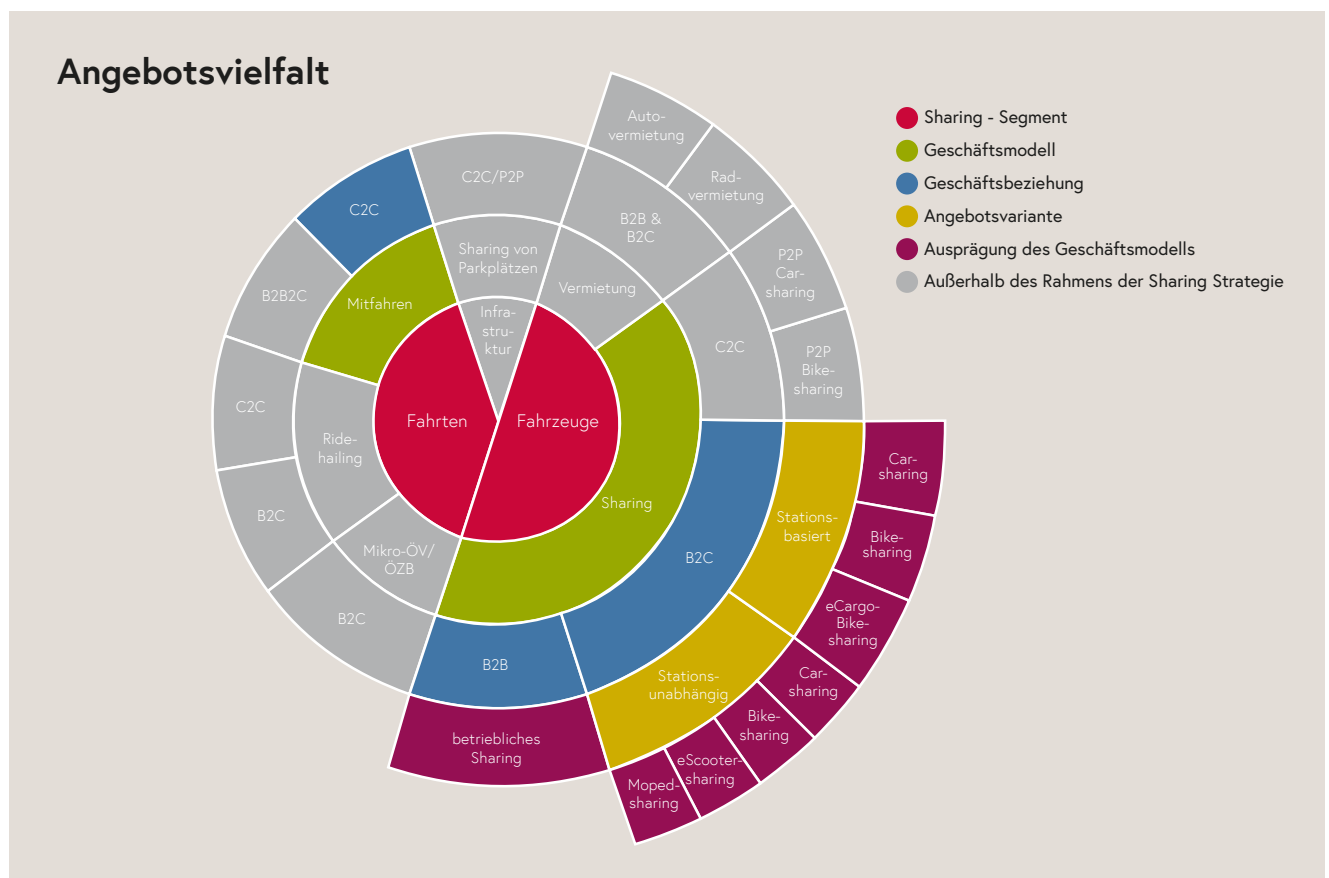
8 Schmid, Halef, Beckmann (2022): Shared Mobility Agenda 2030, Synthesebericht. EnergieSchweiz.

schwächer vertreten. Angesichts der Analyseergebnisse des österreichischen Marktes, der vorherrschenden Rollen- und Aufgabenverteilung der Akteur:innen sowie der Zugangsmöglichkeit zu Informationen und Daten liegt der Analyse-Schwerpunkt der Strategie oftmals beim Carsharing. Die daraus identifizierten Handlungsfelder und entwickelten Maßnahmen haben jedoch auch für das Bike-, Scooter- oder Mopedsharing grundsätzlich ihre Gültigkeit.

- Das Mitfahren (auch als Fahrgemeinschaften oder Ride-Sharing benannt) bildet eine Sonderform und wird – nicht zuletzt aufgrund des Potentials in der aktuellen Energiekrise – ebenfalls aufgegriffen. Die positiven internationalen Beispiele sowie die Handlungsaufträge aus dem Regierungsprogramm 2020-2024 und weiteren strategischen Plandokumenten sind der Anlass einen Schwerpunkt in der Strategieentwicklung auch zum Mitfahren zu setzen. Neben der Festlegung zur Maßnahme 13: Erarbeitung eines „Mitfahr-Pakets“ (inkl. kommunikative Begleitung) (siehe 3.4.4) im Zuge des vorliegenden Strategieprozesses, wird in einem Folgeschritt ein detailliertes Konzept für die Umsetzung des Mitfahr-Paketes entwickelt, mit Stakeholder:innen diskutiert und umgesetzt.

Folgende Darstellung kategorisiert die Angebotsvielfalt, die Geschäftsmodelle und die Geschäftsbeziehungen, die die Sharing-Landschaft kennzeichnet. Farblich gekennzeichnet sind die Kategorien, die im Zuge der Sharing Strategie behandelt wurden.

Abbildung 1
Übersicht über Angebotsvielfalt, in Anlehnung an: Schmid, Halef, Beckmann 2022



Durch die Eingrenzung des Begriffes Sharing und damit des Untersuchungsgegenstandes wird folgende wesentliche Abgrenzung zu anderen Mobilitätsformen im Personenverkehr vorgenommen:

- Abgrenzung zu Mikro-ÖV bzw. alternativen Bedarfsverkehren: Diese Systeme⁹ stehen der Erweiterung des öffentlichen Verkehrs näher als Sharing-Diensten. Da sich die Organisationsformen, Regularien und Akteur:innen der alternativen Bedarfsverkehre von den Sharing-Diensten unterscheiden, werden diese Mobilitätsdienstleistungen gesondert behandelt und bilden in dieser Strategie keinen Schwerpunkt.
- Abgrenzung zu Ride-Selling, Ride-Sourcing, Ride-Hailing Diensten: Bei diesen Systemen findet die Personenbeförderung nur bei einer entsprechenden Nachfrage (z.B durch Apps) statt. Da diese Systeme dem Taxigewerbe näherstehen, werden auch diese Mobilitätsdienstleistungen nicht im Rahmen dieser Strategie bearbeitet.
- Abgrenzung zu rein informellen, nicht-organisierten Formen des Sharings oder Mitfahrens: Nicht im Fokus der Sharing-Strategie stehen Formen des Sharings oder Mitfahrens, die zwischen Privatpersonen auf rein informeller Ebene organisiert werden. Die in diese Strategie einbezogenen Formen des Sharings erfolgen weitgehend organisiert (hinsichtlich der Geschäftsbeziehung und Angebotsgestaltung) und sind einerseits kommerziell oder andererseits gemeinnützig (Vereine) betriebene Mobilitätslösungen.
- Abgrenzung zu Vermietung: Die Vermietung von Fahrzeugen gleicht in vielen Aspekten einer geteilten Nutzung der Fahrzeuge als Sharing-Angebot. Die Systeme unterscheiden sich allerdings sowohl organisatorisch (Vermietung für längere Zeiträume geeignet) als auch tariflich (kilometergenaue oder stundenweise/minutenweise Abrechnung bei Sharing) und erfordern unterschiedliche Gewerbeberechtigungen und demnach spezifische regulative und infrastrukturelle Rahmenbedingungen (z. B. Parkflächen im öffentlichen Raum). Kraftfahrzeugverleih sowie Ersatzwägen sind nicht Gegenstand der Sharing Strategie.

⁹ Hier steht die Beförderung zu jedermanns Gebrauch, ausschließlich auf Bedarf des Fahrgastes, der dem Fahrer entweder am Fahrzeugstandort oder über ein Kommunikationsmedium mitgeteilt wird, mit Pkw und/oder mit Omnibussen, unter Sammlung mehrerer Fahraufträge, unter Einzelvergabe eines Sitz- oder (wenn nach KFG zugelassen) Stehplatzes und mit Fahrgastaufnahme und Fahrgastabsetzung an unterschiedlichen Stellen des Beförderungsgebiets im Vordergrund.

Die Analyse des österreichischen Sharing Marktes sowie internationale Referenzliteratur zeigen, dass die Angebotsgestaltung, Entwicklungsperspektiven und verkehrlichen Wirkungen von Sharing-Angeboten räumlich differenziert zu betrachten sind. Die Voraussetzungen hinsichtlich Betreiberkonstellationen, Angebot und Nachfrage unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Regionen deutlich:

- Derzeit lässt sich eine räumliche Konzentration des Angebots vor allem in Ballungszentren erkennen. In ländlicheren Gebieten Österreichs verbreiten sich vor allem stationsbasierte Systeme im Car- und Bikesharing erst langsam.
- Während im städtischen Raum oftmals Verkehrsbetriebe Sharing (mit-)organisieren, wird das Angebot im ländlichen Raum häufig über Vereinsstrukturen bereitgestellt. Kommerzielle Freefloating Systeme (stationsunabhängige Systeme) finden sich derzeit überhaupt nur in größeren Städten – in denen aufgrund einer dynamischen Marktentwicklung auch zunehmend Regulierungen als erforderlich erachtet werden. In allen Bundesländern wurden in den letzten Jahren Erfahrungen mit Sharing-Angeboten gewonnen.
- Auch Mitfahrangebote sind nicht nur attraktive, kostengünstige und umweltschonende Mobilitätslösungen in urbanen Gebieten, sondern können auch im ländlichen Raum neben klassischen Angeboten des öffentlichen Verkehrs und Bedarfsverkehren sinnvolle Ergänzungen darstellen.

Die räumliche Differenzierung und Betrachtungsweise war auch essentiell im Zuge der Bestands- und Umfeldanalyse, im Stakeholderdialog und für die daraus abgeleiteten Maßnahmen und Kontexte. Nur auf diese Art und Weise konnte ein Gesamtbild – mit Vision und Zielen – zum Sharing 2030 entwickelt werden.

2

Vision, Ziele und Wirkungen



2.1 Visionsbild

Der Mobilitätsmasterplan 2030 ist Karte und Kompass; es ist der Plan für die Mobilitätswende mit dem Ziel der Reduktion bis 2040 des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nach Wegen von 61 auf 42 Prozent mit dem großflächigen Ausbau von Sharing und Mikro-Mobilität.¹⁰

Auch durch den großflächigen Ausbau von geteilter Mobilität (Sharing) und Mikro-Mobilität soll eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nach Wegen auf 42 Prozent bis zum Jahr 2040 (2018: 61 Prozent) erreicht werden.

Sharing ist als Bestandteil eines klimaneutralen Mobilitätssystems zu betrachten und kann zur Treibhausgasemissions-Reduktion und Ressourcenschonung beitragen. Durch eine geteilte Nutzung von Fahrzeugen oder Fahrten kann bei entsprechender Ausgestaltung sowohl eine bessere Umweltbilanz im Mobilitätsbereich als auch eine effizientere Ressourcenverwendung sichergestellt werden.

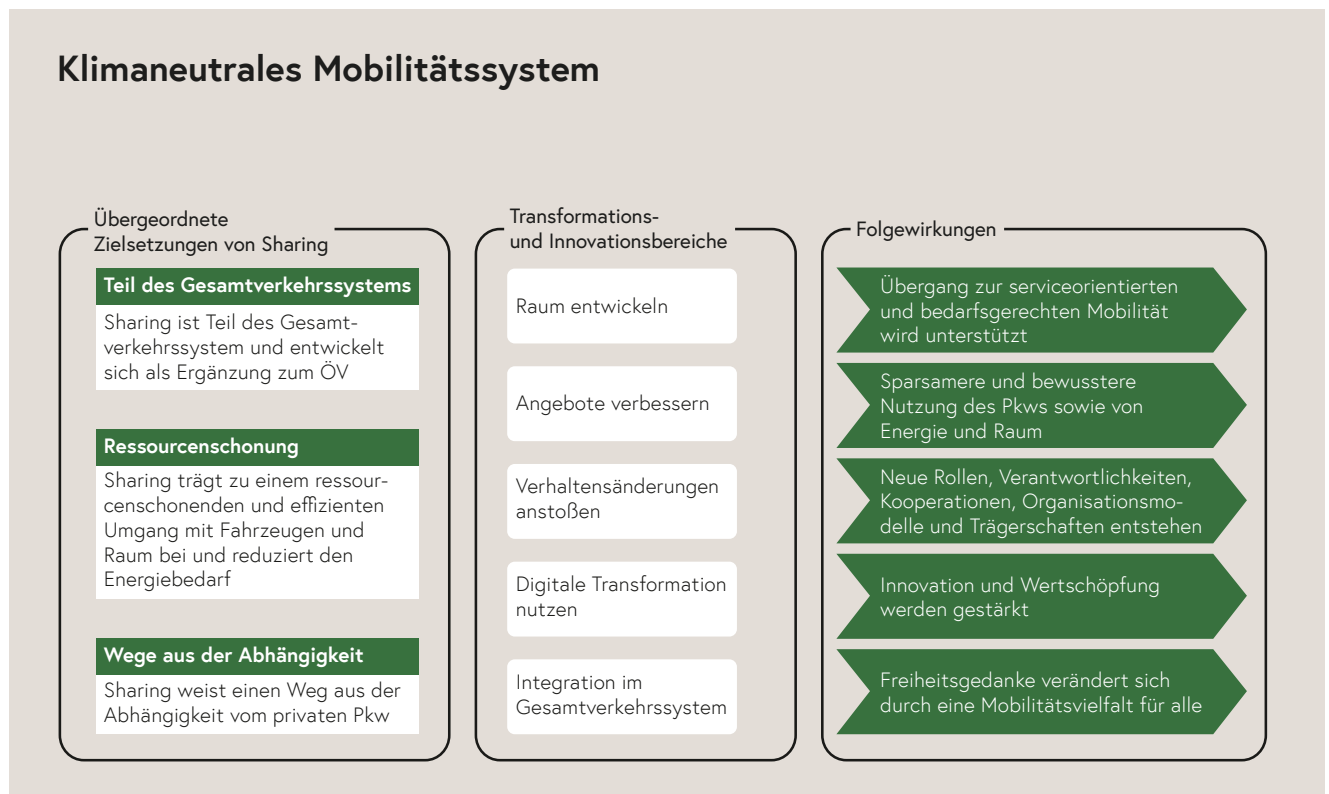


Abbildung 2
Visionsbild Sharing bis 2030

10 BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (MMP 2030)

2.2 Zielsetzungen

Teil des Gesamtverkehrssystems

Sharing soll sich als Teil des Gesamtverkehrssystems entwickeln und eine verkehrlich sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und öffentlich zugänglichen Bedarfsverkehr darstellen. Ein leistungsfähiges und attraktives Netz des öffentlichen Verkehrs bildet dabei das Rückgrat, welches durch ein ergänzendes Sharing-Angebot – vor allem dann, wenn der eigene Pkw (oder Zweit/Drittwagen) obsolet wird – weiter gestärkt werden kann. Das Zukunftsbild des Gesamtverkehrssystems zeichnet sich durch eine Vielfalt an Angeboten aus. Diese ermöglichen und stärken ein multimodales Bewusstsein und motivieren das Mobilitätsverhalten anzupassen.

Ressourcenschonung

Sharing kann bei entsprechender Ausgestaltung zur Ressourcenschonung beitragen und den Energiebedarf im Mobilitätssektor reduzieren. Die geteilte Nutzung von Fahrzeugen kann Nutzungskonflikte im Raum vermeiden, vor allem dort, wo unterschiedliche Raumansprüche konkurrieren und/oder aufgrund einer hohen Nutzungs- und Bebauungsdichte Raum nur beschränkt zur Verfügung steht. Darüber hinaus lassen sich in weiterer Folge positive Effekte auf die Bodenversiegelung abschätzen.

Durch die geteilte Nutzung von Fahrzeugen wird auch ein entscheidender Beitrag zu einer kreislaforientierten Wirtschaft geleistet. Die Kosten für die Nutzer:innen sowie der Energieaufwand reduziert sich mit Sharing nicht nur in Produktion und Instandhaltung von Fahrzeugen, sondern auch durch eine effizientere Nutzung von Fahrzeugen und Fahrten. Auch bei Mitfahrlösungen wird durch eine Erhöhung des Besetzungsgrades eine Energieeinsparung in der Nutzung deutlich nachgewiesen.

Der Trend zum Nutzen statt Besitzen entwickelt sich nicht nur im Mobilitätsbereich, sondern erfasst auch andere Sektoren – mit Auswirkungen u. a. auf die Automobilwirtschaft oder den Rad- und Sporthandel. Sinkenden Absatzzahlen für Privatkäufe kann mit neuen Geschäftsmodellen der serviceorientierten Mobilität begegnet werden. Auch im betrieblichen Kontext lassen sich durch eine effizientere Nutzung von Parkräumen oder geteilten Dienstwagenflotten deutliche Energie- und Ressourcen-Einsparungen erzielen. Da in Zukunft alle neu in Nutzung gebrachten Carsharing-Pkws emissionsfrei sein werden, trägt Sharing auch zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors bei.

Wege aus der Abhängigkeit des eigenen Pkws

Die Nutzung des eigenen Pkw wird nicht immer freiwillig gewählt, sondern ist in vielen Räumen und Lebenssituationen erzwungen. Vor allem in ländlicheren Gebieten ist die Abhängigkeit vom Auto hoch – mit Auswirkungen auf jene sozialen Gruppen, die kein Auto zur Verfügung haben, keine Lenkberechtigung besitzen oder nicht die physischen oder psychischen Fähigkeiten haben, ein eigenes Auto zu lenken. Alternativen zum eigenen Pkw wie sie durch öffentlichen Verkehr, Bedarfsverkehre aber auch Sharing-Angebote bereitgestellt werden, können Wege aus der Abhängigkeit vom eigenen Pkw weisen

und Chancen zur Mobilität erhöhen. Damit erfüllen sie eine wichtige sozial-integrative Funktion.

Auch die Verfügbarkeit, Sichtbarmachung und Zugänglichkeit der Angebote fördern die damit verbundene erhöhte Teilhabe oder ein Umdenken im Verkehrsverhalten. Damit verbundene Freiheits- oder Unabhängigkeitsgefühle können motivieren, Alternativen am Mobilitätsmarkt in Betracht zu ziehen und eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens vorzunehmen.

2.3 Transformations- und Innovationsbereiche

Transformations- und Innovationsbereiche sind im Vergleich zu den übergeordneten Zielsetzungen konkreter und deuten auf nächste Umsetzungsschritte oder Handlungsfelder hin. Sie zeigen Gestaltungspotentiale auf, werden mit einem öffentlichen Auftrag in Verbindung gebracht und beschreiben auch jene Bereiche, in denen Initiativen aus Forschung, Technologie und Innovation ansetzen sollten.

Integration im Gesamtverkehrssystem

Damit die Integration von Sharing im Gesamtverkehrssystem gelingen kann, sind entsprechende Rahmenbedingungen sicherzustellen. Einerseits soll der Zugang zu Mobilitätsservices für Nutzer:innen durch technisch-integrierte Dienste vereinfacht werden, andererseits sind tarifliche, planerische und organisatorische Aspekte zu berücksichtigen, die auf die Nutzung von Sharing-Diensten wirken können. Rahmenstrategien, Instrumente und Werkzeuge der Planung können zur koordinierten Angebotsentwicklung genutzt werden (z. B. durch Tools zur Entwicklung von multimodalen Mobilitätsknotenpunkten). Neue Allianzen und Partnerschaften sowie Kooperationen von bestehenden und neuen Akteur:innen sollten aufgebaut werden (Mobilität und andere Sektoren wie Wohnen, Tourismus, Arbeitswelt etc.).

Raum entwickeln

Die Potentiale und Wirkungen von Mobilitätsdienstleistungen und Sharing-Angeboten sind räumlich differenziert zu betrachten. Eine integrative Betrachtung von räumlicher Entwicklung und Mobilität erscheint im Kontext des Sharings als erforderlich, insbesondere durch eine verantwortungsvolle Nutzung des öffentlichen Raumes. Einerseits kann Sharing Raum im Sinne von Verkehrsinfrastrukturen einsparen oder effizienter nutzen, andererseits gehen viele Sharing-Lösungen selbst mit einem entsprechenden Raumbedarf einher (bspw. Halte- und Parkmöglichkeiten). Veränderte Rahmenbedingungen und Innovationen sind sowohl hinsichtlich des Rechtsrahmens (z. B. Zuweisung und Kennzeichnung von Stellplätzen) als auch bezüglich der Planungswerkzeuge und -instrumente gefordert (z. B. Verankerung von Sharing in regionalen Mobilitätsstrategien).

Angebote verbessern

Sharing-Angebote werden dann genutzt und angenommen, wenn sie attraktive Alternativen darstellen und an den Bedürfnissen der Nutzer:innen orientiert sind. Die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Angebote beeinflusst auch das Mobilitätsverhalten der Kund:innen.

Die Attraktivität von Sharing-Angeboten ist in Verbindung mit rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. steuerliche Erleichterungen und Anpassungen), Umwelt- und Qualitätsstandards oder Flächenverfügbarkeit zu setzen. Auch Datenanalysen, Verkehrsmanagementansätze oder Wirkungsmonitoring tragen zur Angebotsverbesserung bei. Dazu sind neue Partnerschaften und Kooperationen mit Sharing-Anbieter:innen und Mobilitätsdienstleister:innen erforderlich. Die öffentliche Hand kann durch Vorgaben, Empfehlungen und Pilotierungen eine koordinierte Angebotsentwicklungen – hin zu emissionsfreien Fahrzeugen und Infrastrukturen – im Sharing unterstützen.

Verhaltensänderungen anstoßen

Sharing birgt entscheidendes Potential zur Änderung des Mobilitätsverhaltens. Mit vielfältigen, serviceorientierten Mobilitätsangeboten können Kostenvorteile für Nutzer:innen im Vergleich zum privaten Pkw entstehen. Die Perspektiven der Nutzer:innen sowie die Bedürfnisse unterschiedlicher sozialer Gruppen sind zu erfassen und bei entsprechenden Rahmensetzungen zu berücksichtigen. Gleichfalls sind Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Anreize zur Verhaltensänderung zu setzen. Oft mangelt es nicht an der Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft für neue Mobilitätsservices, sondern an entsprechendem Wissen oder Nutzungserfahrungen. Mittels gezielter Kommunikationsaktivitäten und Angebotsmerkmalen können Verhaltensänderungen entscheidend angestoßen werden.

Pioniere, die heute bereits Mobilität anders denken und leben, finden sich sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum. An deren Erfahrungen gilt es anzuknüpfen und entsprechende Rahmenbedingungen weiter zu entwickeln. Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten der Koordination und Vernetzung – auch auf sozialer Ebene (Mitfahren, Pendelwege). Aktuelle Entwicklungen beispielsweise um Energiegemeinschaften können auch im Mobilitätsbereich neue Netzwerke und innovative Geschäftsmodelle stärken.

Digitale Transformation nutzen

Im Kontext des Sharings sind nicht nur der Einsatz von neuen Technologien, sondern auch organisatorische Rahmenbedingungen für die Nutzung der Potentiale der Digitalisierung zu reflektieren. Kooperationen und klare Spielregeln für den Zugang zu Daten und Diensten, sowohl aus organisatorischer als auch aus technischer Sicht, wirken auf die Nutzung von Sharing-Diensten. Eine hohe Bedienqualität ist entscheidend für die Nutzer:innen, die allerdings sehr heterogene digitale Zugangsvoraussetzungen und Vorbildungen haben. Es muss digitale Barrierefreiheit garantiert werden und die Dienste müssen intuitiv bedienbar, also niederschwellig sein und medienübergreifend funktionieren. Eine hohe Datenqualität im Bereich der Verkehrsinformation, des

Verkehrsmanagements und der Ausrollung neuer Mobilitätskonzepte kann unmittelbar auf die Angebotsqualität im Sharing wirken. Gleichfalls sind die Entwicklungen um das automatisierte Fahren (Rahmensetzungen, Testbetriebe, Projekte etc.) frühzeitig mit Sharing-Anwendungen abzustimmen.

2.4 Wirkungsebenen der Strategie

Die Wirkungsebenen fassen zusammen, welche Veränderungen in den geschilderten Transformations- und Innovationsbereichen bewirkt werden sollen. Wirkungsebenen helfen demnach zu beurteilen, inwieweit gesetzte Maßnahmen der Sharing Strategie zu Zielbildern beitragen.

Zur Beurteilung der Wirkung bieten Indikatoren eine messbare Einheit und gleichzeitig Hinweise, inwieweit die anvisierten Wirkungen erreicht wurden. Anhand der Indikatoren lässt sich feststellen, ob Maßnahmen zu einer gewünschten Veränderung geführt haben. Betrachtet man sie im Zeitverlauf, geben sie auch Aufschluss über den zeitlichen Fortschritt der Wirkungen.

Wirkungsebenen und (Leit-)Indikatoren sind zu definieren, um gewünschte Folgewirkungen zu beschreiben und diese auch evaluierbar zu machen und Lerneffekte zu ermöglichen. Zur Erreichung des Zielbildes der Sharing Strategie wurden folgende fünf unterschiedliche Wirkungsebenen identifiziert:

Übergang zur serviceorientierten und bedarfsgerechten Mobilität wird unterstützt

Durch attraktive Sharing-Angebote sollen individuelle Mobilitätsbedürfnisse bedient werden können und soziale und wirtschaftliche Teilhabe ermöglicht werden. Die Etablierung von attraktiven Sharing-Angeboten forciert eine Entkoppelung von Autobesitz (bzw. „Mobilitätswerkzeug“-Besitz) und Autonutzung (bzw. „Mobilitätswerkzeug“-Nutzung) und schließt Mobilitätslücken, die durch den Öffentlichen Verkehr nicht bedient werden. Das dadurch entstehende, breite und an individuelle Bedürfnisse angepasste Mobilitätsangebot unterstützt einen Bewusstseinswandel, indem Mobilität als Dienstleistung wahrgenommen und multimodale Wegeketten verstärkt in Zukunft genutzt werden.

Sparsamere und bewusster Nutzung des Pkws sowie von Energie und Raum

Durch attraktive Sharing-Angebote (inklusive Mitfahren) kann eine erhöhte Ersatzrate für Privatfahrzeuge erzielt werden, Zweit- und Drittautos können reduziert, Stellplatzauslastungen im öffentlichen Raum gesenkt oder Entscheidungs- und Verhaltensänderungen forciert werden.

Durch Mitfahrangebote wird der durchschnittliche Besetzungsgrad zusätzlich erhöht. Besonders in Verbindung mit emissionsfreien Fahrzeugen und dem Laden von E-Sharingfahrzeugen mit regenerativen Energien wird die Dekarbonisierung im Verkehr unterstützt.

Neue Rollen, Verantwortlichkeiten, Kooperationen, Organisationsmodelle und Trägerschaften entstehen

Veränderungen im Mobilitätssystem erfordern auf verschiedenen Ebenen Steuerung und Koordination. Sharing gewinnt in kommunalen Verkehrskonzepten sowie Landes-Mobilitätsstrategien zunehmend an Bedeutung. Um allerdings alle unterschiedliche Anspruchsgruppen (Städte, Gemeinden, Sharinganbieter:innen etc.) einzubinden und um gemeinsam das Zielbild des MMP 2030 sowie der vorliegenden Strategie zu erreichen, ist ein klares Rollenverständnis und ein gemeinsames Verständnis der Verantwortlichkeiten unabdingbar.

Innovationen und Wertschöpfung werden gestärkt

Nicht nur für die Automobilindustrie bietet der Sharing-Markt neue Innovations- und Wertschöpfungspotentiale, die zur wirtschaftlichen Standortsicherung beitragen können, sondern auch lokale Dienstleistungsanbieter:innen profitieren von sharing-induzierter Wertschöpfung. Gleichzeitig reduzieren sich durch ein effizientes Sharing-Angebot die Verkehrsausgaben der Haushalte, wodurch sich neue Investitionen in die lokale Wirtschaft ergeben. Angesichts eines zunehmenden Bewusstseinswandels der (urbanen) Bevölkerung und steigender Nachfrage nach einem „autoarmen“ Urlaub können Sharing-Angebote u. a. auch für Tourismusregionen und -betriebe von wirtschaftlicher Bedeutung sein. Durch Errichtung bzw. Erhaltung eines umfangreichen Mobilitätsangebots, das durch den Tourismus kofinanziert wird, wird ein lokaler Beitrag zur Daseinsvorsorge und zur gesellschaftlichen Teilhabe ermöglicht.

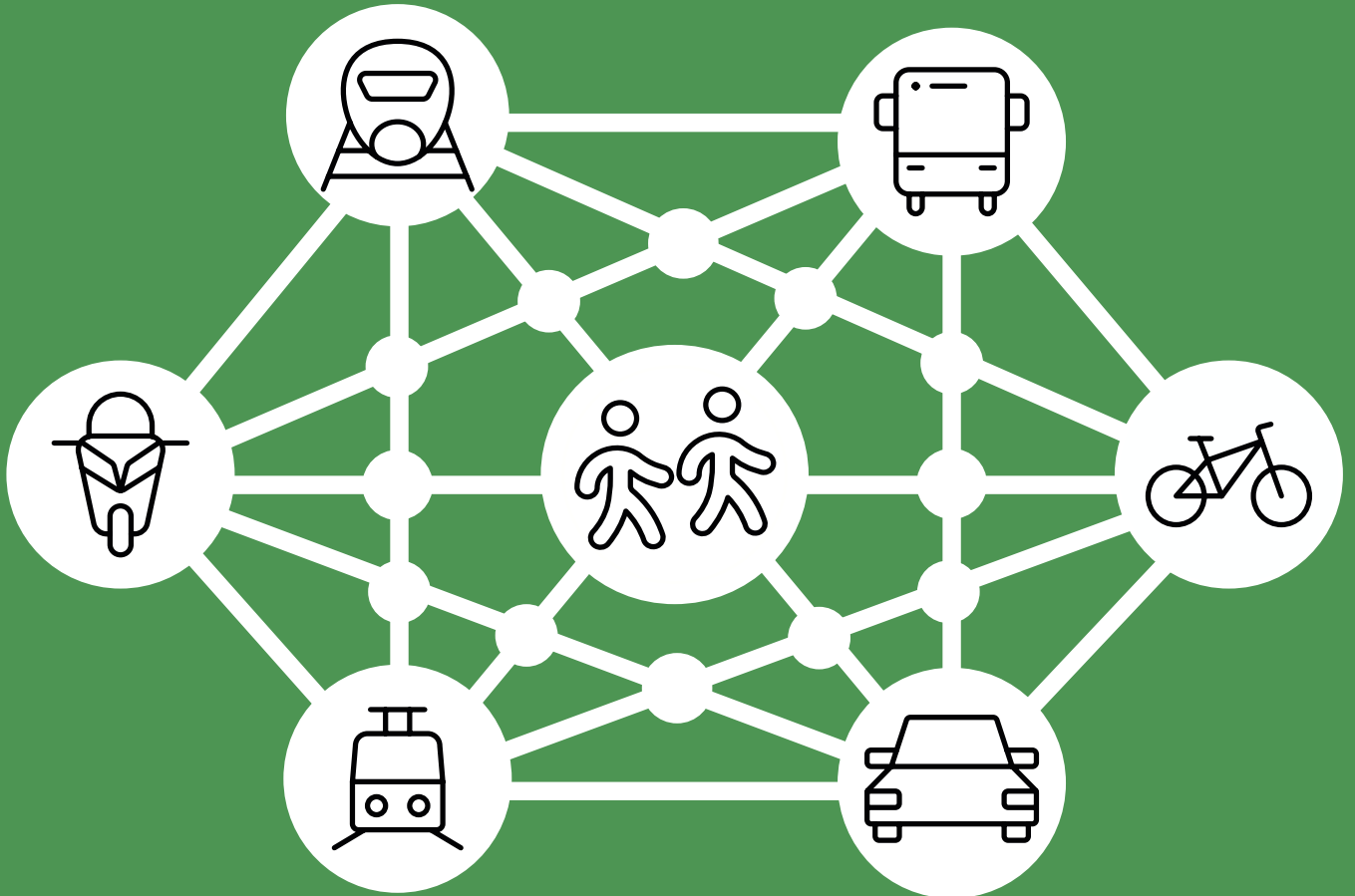
Die Identifikation vorhandener Potentiale und die Untersuchung neuer Anwendungsfälle begleiten entsprechende Aktivitäten im Bereich der Forschung, Technologie und Innovation (FTI).

Freiheitsgedanke verändert sich durch eine Mobilitätsvielfalt für alle

Ein umfangreiches und auf individuelle Bedürfnisse angepasstes Sharing-Angebot, das einfach zugänglich und zuverlässig genutzt werden kann, unterstützt einen Bewusstseinswandel hinsichtlich des Trends „Nutzen statt Besitzen“. Besonders im Mobilitätsbereich sind Nutzungsgewohnheiten und ein mit Pkw-Besitz verbundener Freiheitsgedanke sehr gefestigt. Sharing-Angebote können hierbei einen notwendigen Bewusstseinswandel initiieren und die Vorzüge dieses Bewusstseinswandels individuell erfahrbar und gesellschaftlich spürbar machen.

3

Handlungsfelder und Maßnahmen



Im Stakeholderdialog wurden Expert:innen, Vertreter:innen von Institutionen, kommerzielle Anbieter:innen und Personen mit Umsetzungserfahrung von kommunalen Sharing-Initiativen befragt, welche Maßnahmen und Umsetzungsschritte zum Erreichen des Zielbildes von Sharing im Mobilitätsbereich erforderlich sind. Ebenfalls wurde der Frage nachgegangen, wer bzw. welche Institution für die Umsetzung dieser Maßnahme als zuständig erachtet und welcher Steuerungsbedarf der öffentlichen Hand zugewiesen wird. Konkret wurde auch die Rolle und Verantwortung des Bundes im Rahmen der Sharing-Strategie thematisiert.

Dabei wurden Unterschiede in der Wahrnehmung und Priorisierung von als relevant erachteten Maßnahmen deutlich. In intensiven Diskussionsrunden wurden jene Handlungsfelder herausgearbeitet, die auf die größte Übereinstimmung über alle Stakeholdergruppen hinweg gestoßen sind.

Maßnahmen mit größter Übereinstimmung

Unterstützungshilfen zur Angebotsentwicklung (Nutzer:innen einbeziehen, Finanzierungskonzepte etc.)	Dekarbonisierung und Ladeinfrastruktur	Übersichtliche und bedarfsorientierte Förderungen	Anwendungsorientierte Forschungsförderungen
Vernetzungsaktivitäten	Bewusstseinsbildungsaktivitäten	Finanzielle und steuerliche Anreize schaffen	Verknüpfung von Angeboten und Integration in ÖV zu günstigen Konditionen
Rechtlichen Rahmen anpassen	Nutzung von Mobilitätsmanagement in Betrieben, Wohnbau und Tourismus	Multimodale Knoten und Standortentscheidungshilfen	Umwelt- und Qualitätsstandards
Beratungsangebote, Schulungen etc.	Datenerhebung und Wirkungsmonitoring		

Abbildung 3
Maßnahmen mit größter Übereinstimmung

Diese Handlungsfelder konnten in vier übergeordnete Maßnahmenbündel zusammengefasst werden:

1. Einen sicheren Rahmen für Sharing schaffen
2. Sharing als integrierte Mobilitätsdienstleistung ermöglichen
3. Serviceorientierten bedarfsgerechten dekarbonisierten Sharing-Angebotsausbau stärken
4. Nachfrage, Akzeptanz und Wissen erhöhen

Diesen vier Maßnahmenbündeln wurden insgesamt 13 Maßnahmen mit Grundlagen und Instrumenten zugeordnet sowie 3 ergänzende Maßnahmen formuliert. Der Umsetzungshorizont der Maßnahmen erstreckt sich dabei auf den Zeithorizont bis Ende 2025. In folgender Grafik werden die Handlungsfelder und Maßnahmen im Überblick dargestellt:

Handlungsfelder und Maßnahmen



Abbildung 4
Handlungsfelder und Maßnahmen

Die Steuerung und Koordinierung zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen dieser Fachstrategie liegt grundsätzlich beim BMK. Dabei steht das Know-how des BMK samt Gesellschaften (ÖBB-Konzern, Umweltbundesamt, AustriaTech, SCHIG mbH, One Mobility etc.) zur Verfügung. Weitere Kooperationspartner:innen sind neben anderen Stellen der Bundesverwaltung (z. B. BMF, BMAW) insbesondere die Bundesländer sowie regionale Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden) sowie Organisationsgesellschaften und Repräsentationsorganisationen (Landesverkehrsreferent:innenkonferenz, Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, Gemeinde- und Städtebund). Darüber hinaus sind natürlich die Betreiber von Sharing-Diensten (Unternehmen, Gemeinden, Vereine) sowie Forschungs- und Abwicklungseinrichtungen und Interessensvertretungen Ansprech- und Umsetzungspartner. Die Einbeziehung der oben angegebenen Partner:innen ist je nach Maßnahme und damit verbundenem Fokus unterschiedlich, folgt jedoch stets den oben angeführten Zielen und Wirkungsebenen.

3.1 Einen sicheren Rahmen für Sharing schaffen

Maßnahme 01:

Entwicklungsmöglichkeiten für Sharing prüfen, planen und bewerten

Sharingmodelle sind derzeit in den Verkehrsstatistiken und Verkehrsmodellen äußerst marginal berücksichtigt. Um dieses Defizit zu überwinden, soll eine Grundlage für ein umfassendes Monitoring der weiteren Marktentwicklung sowie der verkehrlichen Wirkungen (inklusive Verlagerungseffekten) unterschiedlicher Sharing-Angebote geschaffen werden. Damit kann ein evidenzbasierter Diskurs um Sharing gefördert und regulative Rahmenbedingungen laufend evaluiert werden.

In einem ersten Schritt sind entsprechende Messinstrumente für die Wirkungen von Sharing im Hinblick auf den Mobilitätsmasterplan aufzubauen (Kennzahlen zum Sharing, Datenerhebungen, Monitoringaktivitäten). In einem zweiten Schritt sind entsprechende Datenerhebungen zu forcieren und Datenanalysen und -auswertungen vorzunehmen. Neben der Sichtbarmachung von Key Performance Indicators (KPI) können durch weitere Datenanalysen kurz-, mittel- und langfristige Beobachtungen und Beschreibungen der Veränderungen im Mobilitätssystem vorgenommen werden. Im Bereich der Verkehrs- und Konsumstatistiken sind entsprechende Ergänzungen und Anpassungen erforderlich, die weitere systematische Datenerhebungen um Sharing ermöglichen.

Im Hinblick auf die erwarteten verkehrlichen Verlagerungswirkungen im Mobilitätsmasterplan 2030 bedarf es entsprechender Potentialanalysen und Potentialabschätzungen. Mittels Szenariostudien können Effekte von intervenierenden Maßnahmen abgeschätzt werden und verkehrliche Wirkungen um Sharing prognostiziert werden.

Grundlagen und Instrumente

- Initiierung von kurz-, mittel- und langfristigen Datenerhebungen, -analysen und -auswertungen, Potentialanalysen und -abschätzungen sowie Monitoringaktivitäten
- Berücksichtigung von Sharingdaten in etablierten Verkehrs- und Konsumerhebungen des Bundes (wie „Österreich unterwegs“, „Verkehrsmodell Österreich“) sowie Abstimmung mit Aufgabenträger:innen.

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Definition und Erhebung der Key-Performance-Indicators für Sharing
- Kurzfristige Potentialanalyse (Carsharing und Mitfahren)
- Erarbeitung von harmonisierten Methoden des Wirkungsmonitorings (für Evaluierungen von Projekten und Prognosen)
- Aufbereitung von vertiefenden Bedarfsanalysen: Verknüpfung von ÖV mit Bikesharing
- Umfassende Potentialabschätzung bis 2030 (für unterschiedliche Modi, Verwendungszwecke, Räume und Szenarien)

Maßnahme 02:

Einen Rechtsrahmen für Sharing schaffen

Rechtsunsicherheiten mangels einheitlicher Vorgaben/rechtlicher Rahmenbedingungen, durch fehlende Definitionen und durch die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe sowie divergierende Genehmigungs- und Entscheidungspraktiken der jeweiligen Behörden in Österreich führen zu erheblichen Herausforderungen sowohl der Betreiber:innen von neuen Mobilitätsdiensten als auch der zuständigen Behörden und erschweren damit die Verbreitung und Nutzung dieser Dienste.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen oder neu zu schaffen, damit Sharing sinnvoll ins österreichische Mobilitätssystem eingebettet und ins Gesamtverkehrssystem integriert werden kann und sich damit als sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr entwickeln kann.

Durch entsprechende Regelungen und Anpassungen des bestehenden Rechtsrahmens wird sichergestellt von wem, wo, unter welchen Voraussetzungen, in welchem Umfang und in welcher Weise Mobilitätsdienstleistungen angeboten und erbracht werden können. Durch die Schaffung von entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten Sharing-Fahrzeugen sowie für die mögliche Einführung von Bevorrechtigungen (z. B. Ausweisung exklusiv genutzter Parkplätze; Festlegung reduzierter Parkgebühren; Nutzung eigener/reservierter Verkehrsflächen) und steuerrechtlichen Begünstigungen für bestimmte Fahrzeuge und/oder Mobilitätsdienste, kann eine verkehrliche, räumliche und bedarfsgerechte Einbettung von Sharing-Diensten – auch auf lokaler Ebene – erfolgen, um das Mobilitätssystem zu optimieren und nachhaltiger zu gestalten.

Die Potentiale des bestehenden nationalen und europäischen Rechtsrahmens müssen für Sharing voll genutzt werden, um die nationalen, internationalen und unionsrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele zu erreichen (insbesondere verpflichtende THG-Reduktion des Verkehrssektors, Reduktion des motorisierten Individualverkehrs).

Grundlagen und Instrumente

- Analyse des bestehenden bzw. erforderlichen Rechtsrahmens unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Vorarbeiten und der gesammelten Erkenntnisse der Best-Practice sowie Worst-Practice Beispiele von Sharing (im Zusammenhang mit Maßnahme 10 (Koordinationsprozess auf Aufgabenträgerseite: Dialog und Abstimmung mit den Bundesländern, Städten und Gemeinden, um die Potentiale des rechtlichen Rahmens für Sharing vollständig zu nutzen))
- Identifikation der erforderlichen Anpassungen von bestehenden Rechtsnormen bzw. den Anforderungen an neue Rechtsnormen (z. B. Carsharing-Gesetz wie in Deutschland)

- Prüfung der regulatorischen Vorgaben (z. B. Stellplatzverordnungen, Bauordnungen, Gewerberecht) bei der Implementierung und dem Ausbau von Sharing-Lösungen im Wohn- und Wohnbaurecht
- Prüfung der Notwendigkeit von Experimentierklauseln respektive Experimentierräumen

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Regelmäßiger Dialog und Abstimmung mit den Bundesländern, Städten und Gemeinden hinsichtlich lokaler Verankerung, Steuerungsmöglichkeiten, Umsetzungsstrategien und Pilotierungen von Sharing-Angeboten und -diensten, um die Potentiale bestmöglich zu nutzen (inklusive offener „Fehlerkultur“) sowie Umsetzung der sich auf Basis der anderen Maßnahmen ergebenden rechtlichen Anpassungsnotwendigkeiten.
- Vorbereitende Maßnahmen für eine Dekarbonisierung aller neu in Nutzung gebrachter Carsharing-Autos und für die Vorgaben, die Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum nur zu erlauben, wenn Betreiber:innen einen 100 Prozent E-Anteil in der Flotte aufweisen.
- Weitere Maßnahmen mit Vorreiter- und Vorbildrolle der öffentlichen Hand werden umgesetzt.

Maßnahme 03:

Innovative und nachhaltige Finanzierungsinstrumente prüfen

Bund, Länder, Städte und Gemeinden bieten bereits derzeit ordnungspolitische und finanzierungstechnische Maßnahmen an, die direkt oder indirekt Unterstützungshilfen für neue Sharing-Angebote darstellen. Einerseits sind es Investitionsförderungen als Angebotserweiterungen oder als Unterstützung zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, andererseits sind es Beratungsleistungen zur Bewusstseinsbildung, zur Entwicklung von Mobilitätskonzepten und zur Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Angesichts unterschiedlicher Förderziele und -gegenstände der bestehenden Programme, divergierender Schwerpunkte, aufwendiger Förder- und Abwicklungsprozesse und damit verbundener teilweise geringer Nutzung von Förderinteressent:innen, ist eine Prüfung und Evaluierung des aktuellen Finanzierungs- und Förderrahmens (Bund, Länder und Kommunen) für Sharing-Angebote erforderlich. Auf Basis dieser Ergebnisse kann eine Neuausrichtung auf eine langfristig wirksame und effektive Weiterentwicklung diskutiert werden und es lassen sich Empfehlungen zur Neuausrichtung hinsichtlich Dekarbonisierung und Klimaneutralität ableiten. Die neu aufkommenden Technologien und Services erfordern eine neue Förderausrichtung.

Auch steuerliche Maßnahmen, die einen Hebel für Änderungen im Mobilitätssystem und im Mobilitätsverhalten bieten, sollen in einem Maßnahmenbündel aus fiskalischen Instrumenten oder in Einzelmaßnahmen mitanalysiert werden. Dadurch werden nicht nur Einzelaspekte wie z. B. die Rolle der Kfz- und der Dienstwagenbesteuerung diskutiert, sondern es ist auch die Integration der einzelnen Maßnahmen in der gesamten fiskalischen Instrumentenarchitektur zur Einbindung in den übergreifenden klima- und verkehrspolitischen Rahmen zu skizzieren und zu beurteilen. Neben mehr Gerechtigkeit und Sozialverträglichkeit soll auch ein Umdenken zur Erreichung der Klimaschutzziele im Bereich Verkehr bewirkt werden.

Ziel ist es, durch die Harmonisierung bestehender Förderschienen und ein Neudesign der möglichen Finanzierungskonzepte für die Zukunft ein innovatives und nachhaltiges Instrumentenbündel zu entwickeln und zu einem ausgewogenen Policy Mix zusammenzuführen. Weiters ist es für die Zukunft wichtig, die finanziellen Förderinstrumente des BMK bekannter zu machen, ihre Nutzung zu forcieren und die Zusammenhänge besser darzustellen.

Grundlagen und Instrumente

- Analyse des bestehenden Finanzierungs- und Fördersystems (inkl. Beratung und Begleitung) und Evaluierung direkter und indirekter Finanzierungs- und Förderinstrumente für Sharing-Dienste
- Prüfung der bestmöglichen Nutzung und Synergien (auch in Hinblick Änderungsbedarf) von Förderungs-, Finanzierungs- und Supportinstrumenten sowie öffentlich-öffentliche-Kooperationen (ÖÖK) für Sharing-Dienste
- Analyse der sharingrelevanten steuerrechtlichen Bestimmungen bzw. Prüfung der möglichen steuerlichen Erleichterungen und Anpassungen bzw. Effekte und Wirkungen von „Steersignalen“
- Analyse und Beurteilung der Lenkungswirkungen und Wechselwirkungen mit anderen Instrumenten (u. a. fiskalische Maßnahmen) von innovativen Sharing-Finanzierungsinstrumenten
- Entwicklung eines Entscheidungstools (z. B. fiskalischer Vorteilsrechner) für Nutzer:innen nach Mobilitätstypen, für Betriebe und Gemeinden als bewusstseinsbildende Maßnahme. Durch mehr Preistransparenz entsteht eine Entscheidungshilfe für zukünftiges Verkehrsverhalten.

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Analyse und Evaluierung des bestehenden Finanzierungs- und Fördersystems (inkl. Beratung und Begleitung) und direkter und indirekter Finanzierungs- und Förderinstrumente unter kurzfristiger Fortführung der Berücksichtigung der Sharing-Angebote im klimaaktiv mobil Förderprogramm „Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ für Betriebe, Vereine, Gemeinden und Tourismusanbieter:innen, des Programmes „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ des Klima- und Energiefonds sowie der E-Mobilitätsoffensive (Förderung der Ladeinfrastruktur sowie der Carsharing-Fahrzeuge)
- SteuerCheck der entsprechenden steuerrechtlichen Rechtsnormen
- Neudesign/Optimierung der bestehenden Sharing-Förderlandschaft auf Bundesebene

3.2 Sharing als integrierte Mobilitätsdienstleistung ermöglichen

Maßnahme 04:

Den Zugang zu Sharing-Diensten durch technische Integration vereinfachen

Mit der digitalen Transformation der Mobilität (siehe auch Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM)¹¹) eröffnen sich neue Potentiale für den Betrieb von sowie den Zugang zu Sharing-Angeboten. Aus organisatorischer Sicht herrscht eine große Heterogenität bei den vorhandenen Sharing-Angeboten – auch in Anbetracht der technischen Informationsbereitstellung und deren Austausch untereinander. Sharing-Angebote sind bislang vielfach nur durch self-standing Lösungen (bspw. im Bereich des Scooter-Sharings) zugänglich, nur selten sind Sharingangebote in multimodale Reiseinformationssysteme integriert. Durch die technische Integration von Sharing-Angeboten über bestehende Reiseinformationssysteme soll das bedarfsgerechte und zielgruppenspezifische Wissen und die Zugänglichkeit zu diesen Angeboten entscheidend verbessert werden. Dazu sind die derzeitigen Zugänge und künftigen Anforderungen unterschiedlicher Sharing-Anbieter:innen (in unterschiedlichen Betreiberkonstellationen) zur besseren technischen Integration zu erheben. Da die Nutzer:innenakzeptanz ein wesentlicher Faktor für die Verbreitung der Sharing-Dienste darstellt, gilt es die Bedürfnisse von aktuellen und potentiellen Nutzer:innen an Sharing-Dienste bzw. Mobilitätsinformationen zu erheben, wobei hier auch die Anforderungen an Buchung und Bezahlung zu erfassen sind. Ebenso sind Kooperationen zwischen Betreiber:innen aufzubauen und ein geteiltes Commitment zur Beauskunftung von Sharing in Reiseinformationssystemen (u. a. im Web, Apps, infrastrukturseitige Anzeigen) einzuholen.

Weitere Verbesserungen der Zugänglichkeit und Akzeptanz sollen über einheitliche Rahmenbedingungen der Führerscheinvalidierung im Carsharing erfolgen. Dazu sind die Möglichkeiten von harmonisierten Zugangsbedingungen / Validierungsverfahren (z. B. ID-Austria) zu prüfen. Ebenfalls sollen Kriterien zur Erhöhung der Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von Sharing-Diensten unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit in Information und Angebot, Benutzer:innenfreundlichkeit etc. definiert werden.

Darüber hinaus sind Pilotinitiativen hinsichtlich integrierter Information in einem ersten Schritt und hinsichtlich Buchung, Bezahlung, Tarifoaming in einem zweiten Schritt zu initiieren und zu unterstützen.

Zur technischen Vernetzung von Systemen der Anbieter:innen sind die genutzten Daten- und Serviceschnittstellen zu erheben, zu harmonisieren und weiterzuentwickeln. Hierbei muss ein großer Wert auf die Interoperabilität der genutzten Schnittstellen gelegt werden.

11 BMK (2022): Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM)

Grundlagen und Instrumente

- Erhebung der derzeitigen Zugänge und künftigen Anforderungen unterschiedlicher Sharing-Anbieter:innen (in unterschiedlichen Betreiberkonstellationen) und Nutzer:innen zur technischen Integration (in Anlehnung an Maßnahme 14¹² des AP-DTM (BMK 2022: S.64))
- Aufbau von betreiber:innenübergreifenden Kooperationen (v. a. öffentliche Hand, Betreiber:innen) und Commitment zur gemeinsamen Beauskunftung von Sharing in Reiseinformationssystemen einholen, um den Zugang für Nutzer:innen zu vereinfachen (Web, Apps, infrastrukturseitige Anzeigen etc.) (in Anlehnung an Maßnahme 13¹³ des AP-DTM (BMK 2022: S.64))
- Prüfung der Möglichkeiten von einheitlichen Rahmenbedingungen zur Führerscheinvalidierung
- Definition von Kriterien zur Vereinfachung der Zugänglichkeit zu Sharing-Diensten und von Kriterien, die die Benutzer:innenfreundlichkeit verbessern (Barrierefreiheit von Information/Angebot, selbsterklärender Zugang etc.)
- Unterstützung und Initiierung von Pilotinitiativen hinsichtlich integrierter Information in einem ersten Schritt, in einem zweiten Schritt hinsichtlich Buchung, Bezahlung, Tarifoaming (in Anlehnung an Maßnahme 14 des AP-DTM)
- Unterstützung der Interoperabilität zwischen Systemen der Anbieter:innen über Daten- und Serviceschnittstellen (in Anlehnung an Maßnahme 14 des AP-DTM)

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Erhebung und Aufbereitung der aktuellen Landschaft der Sharing-Systeme in Österreich in Hinblick auf organisatorische Konzepte, aber auch hinsichtlich technischer Schnittstellen, unter Berücksichtigung von deren Einbettung in österreichische Verkehrsauskunftssysteme
- Erarbeitung eines Überblicks der Sharing-Systeme, die bereits Teil von Beauskunftungssystemen (technisch und organisatorisch) sind
- Erarbeitung von ersten technischen und organisatorischen Konzepten/Maßnahmen für eine stärkere Einbindung der Sharing-Systeme im Rahmen der integrierten Mobilitätsdienste (Schritt 1 als Teil der Beauskunftung) gemeinsam mit den Stakeholdern aus den Bereichen Reiseinformation und Sharing
- Start der Erarbeitung von nationalen Mindestprofilen im Bereich der bedarfsorientierten Mobilitätsangebote inklusive Sharingdienste
- Integration von Sharing Diensten in bestehenden Routingsystemen (VAO)

12 BMK (2022): AP-DTM

13 BMK (2022): AP-DTM

Maßnahme 05:

Planerische, organisatorische und tarifarische Integration

Durch die technische Entwicklung neuer Informations-, Buchungs- und Abrechnungsformen sowie die physische, digitale und kommerzielle Verzahnung von Sharing-Angeboten mit den klassischen Verkehrsmitteln, verschwimmt die Grenze zwischen den konventionellen ÖPNV-Angeboten und den individuellen Mobilitätsformen immer mehr. Auch die Funktionen, die die unterschiedlichen Sharing-Angebote erfüllen, unterscheiden sich. Zum Beispiel zeigen Studien, dass beispielsweise Scooter-Sharing-Angebote den ÖV in Spitzenzeiten und in den Kernstädten entlasten können, wiewohl nur eine klare Regulierung potentielle Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen minimieren kann.

Für die Nutzer:innen scheidet der einfache Zugang oftmals nicht nur an den technischen Voraussetzungen, sondern auch an den fehlenden organisatorischen Strukturen oder der uneinheitlichen tarifarischen Gestaltung. Eine organisatorische und tarifliche Integration der Sharing-Angebote in den jeweiligen Verkehrsverbund bildet derzeit die Ausnahme. Weitere Bestrebungen zur Integration von Sharing in die Angebotsplanung und in die Tarifüberlegungen sowie zur gemeinsamen Beauskunftung werden als essentiell erachtet.

Ein wichtiger Schritt für die Integration von Sharing in das Gesamtverkehrssystem ist nicht nur eine verkehrsträger-, sondern auch eine gebietskörperschafts-übergreifende Aufgaben- und Rollenverteilung.

Wesentliche Stellhebel für die Angebotsplanung liegen bei den Städten, Ländern und Gemeinden: Genau wie bei der Infrastruktur für aktive Mobilität oder der Integration von Knoten des öffentlichen Verkehrs in die lokalen und regionalen Netze sollen in Zukunft Sharing-Angebote mehr Eingang in die lokalen strategischen Konzepte und Mobilitätsplanungen finden. Die Vielfalt der Angebote und die räumliche Differenzierung zwischen Stadt/Umland und Land erfordert differenzierte und bedarfsgerechte Lösungsansätze.

Der Bund muss österreichweite standardisierte Rahmenbedingungen schaffen, die den Städten, Regionen und Gemeinden möglichst viel Handlungsspielraum für kreative, lokale und flexible Lösungen bei der Integration von Sharing bieten. Dazu zählen zum Beispiel Vereinheitlichungen der Verkehrskennzeichnung und Symbolik zur österreichweiten Wiedererkennung, Festlegung von Datenschnittstellen, Regelungen zum Austausch und Umgang mit Daten, Berücksichtigung in planerischen Tools für Entscheidungsträger:innen.

Grundlagen und Instrumente

- Einbettung in Planungstools (wie z. B. ÖV-Güteklassenrechner, Ladetool von OLÉ (Österreichs Leitstelle Elektromobilität), Tool zur Standortentscheidung (SAMM¹⁴), ÖV Monitorings)
- Vertiefende Analyse der tariflichen Integrationsmöglichkeiten
- Integration von Sharing im Rahmen der Verknüpfung diverser Mobilitätsdaten
- Einbettung in Mobilitätsstrategien oder -entwicklungskonzepte, in Verkehrsmodelle und -erhebungen sowie zielgruppenorientierte Verhaltensanalysen, in die Fachstrategien des MMP 2030.

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Aufbau einer Übersichtskarte und Bestandsliste zu Sharing-Angeboten
- Konzept zur Integration von Sharing Diensten in Planungstools, Datengrundlagen und Tarif- und Nutzungsmodellen

14 Holding Graz (2022): SAMM – Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multi-modalen Mobilitätsknoten

3.3 Serviceorientierte bedarfsgerechte dekarbonisierte Sharing-Angebote ausbauen

Maßnahme 06:

Multimodale Mobilitätsknoten (MMK)

Multimodale Mobilitätsknotenpunkte fungieren in der Stadt, im Stadtumland und am Land als Drehscheiben. Sie bieten eine erhöhte Umsteigequalität, verbesserte Fahrgastinformationssysteme, Abstellflächen für Sharing-Angebote und andere neue Mobilitätsdienste, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge und Abholterminals für Paketsendungen. Die Basis eines Multimodalen Mobilitätsknotens bildet zumeist eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, in deren unmittelbarer Nähe zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen angeboten werden. Die Angebote können von der Einbindung des Fuß- und Radverkehrs bis hin zu Carsharing, Taxidienstleistungen (wie auch Anrufsammeltaxis) oder auch Leihwagenangeboten reichen.

Die Nachfrage nach neuen und innovativen Lösungen im Mobilitätsbereich wird stetig größer. Durch die Vielfalt der Angebote und einer damit verbundenen Unübersichtlichkeit bedarf es in Zukunft einer intelligenten Verknüpfung von nachhaltigen und multimodalen Angeboten, technischer und organisatorischer Natur.

Zur Wahl dieser Standorte stellt die Verfügbarkeit der Fläche (u. a. Platz oder Bereich im öffentlichen oder halböffentlichen Raum), das entsprechende Einzugsgebiet, Sichtbarkeit, Barrierefreiheit und Skalierbarkeit eine wesentliche Rolle. Für die Umsetzung an Bahnhaltstellen und Bahnhöfen bieten zum Beispiel bestehende Park&Ride und Bike&Ride-Flächen sowie angrenzende Flächen eine Möglichkeit in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit attraktiver Zubringerdienste, die Angebote des ÖV zu erweitern. Damit einher geht die digitale Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote. Multimodalität hängt zudem maßgeblich davon ab, wie gut Informationen über mögliche Mobilitätsoptionen verfügbar sind.

Aufgrund der begrenzten Flächen vor allem in Städten setzen Kommunen auf die Kombination von Mobilitätsmaßnahmen und Wohnbau, das betrifft insbesondere reduzierte Pkw-Stellplätze auf den Bauplätzen bzw. in den Quartieren und besondere Mobilitätsangebote wie Mobilitätsstationen. Stehen unterschiedliche Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung, so fördert dies die Wahl des jeweils passenden Verkehrsmittels und kann damit zu einer Reduktion von Fahrten mit dem eigenen Pkw führen.

Erfolgreiche Konzepte sollen österreichweit in Städten und Ballungsräumen ausgerollt und eine Strategie zur Entwicklung ländlicher Mobilitätsknotenpunkte entwickelt werden. Die stationsgebundenen Sharing-Angebote sollen dabei bestmöglich an den jeweiligen Bedarf (zum Beispiel Wohnen, Arbeit, Tourismus, Versorgung) angepasst werden.

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Erstellung eines MMK Aktionsplans
(von Definition bis zum Konzept zur Ausrollung)
 - Definition und Typologie nach ÖV Knoten, nach Funktionen, nach Geschäftsmodellen, nach Nutzer:innengruppen, nach Verantwortlichkeiten, Wegzwecke, Mobilitätstypen
 - Darstellung von Bedarf und Potential (im Zuge der Sharing-Potentialabschätzung)
 - Ausarbeitung von Empfehlungen einer Priorisierungslogik von Mobilitätsangeboten bei Flächenknappheit
 - Entwicklung eines ASFINAG Konzeptes zur verstärkten Nutzung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes (A- und S-Netz) für ÖV Angebote und Konzept zur multimodalen Anschlussmobilität
 - Schaffung von Planungstools für die Gebietskörperschaften (z. B. Projekt SAMM) zur Standortauswahl für Ausrollung von MMK
- Festlegung von Mindeststandards insbesondere bezüglich der Infrastruktur für E-Fahrzeuge und der Infrastruktur für neue E-Mobilitätsformen (Carsharing) im Umfeld von Bahnhöfen, Haltestellen des ÖV und P&R Anlagen
- Ergänzungen zu den Ausführungen der Richtlinie für Planung, Errichtung und Betrieb von Parkdecks, Park&Ride-Anlagen und Bike&Ride-Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen

Maßnahme 07:

Registrierung, Zertifizierung und Standardisierung im Sharing

Manche Städte (z. B. Wien) definieren derzeit bereits individuelle Akkreditierungsregeln, Anforderungsprofile und zu erbringende Eignungskriterien für unterschiedliche Sharing-Systeme, um negativen verkehrlichen, sicherheitstechnischen und rechtsunsicheren Auswirkungen entgegenzutreten.

Solche Ansätze zur Regulierung von Sharing-Systemen finden sich auch international (z. B. Großbritannien, Frankreich, Deutschland). In Deutschland wird beim Carsharing zur Parkberechtigung auf gekennzeichneten Flächen eine Kennzeichnung für das Auto benötigt, die sog. „Carsharing-Plakette“. Mit dieser amtlichen Plakette können Carsharing-Nutzer:innen zusätzlich von der Pflicht befreit werden, Parkscheiben, Parkautomaten oder Parkuhren zu nutzen. Auch das Abstellen der Fahrzeuge in eingeschränkten Halteverböten ist mit dem neuen Verkehrszeichen „Carsharing frei“ gegebenenfalls möglich.

Solche einheitlichen Vorgaben und Kriterien gibt es in Österreich aktuell noch nicht. Auf Bundesebene sind es zur Zeit nur die Berücksichtigung einzelner Kriterien des Österreichischen Umweltzeichens, das den Kommunen die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen bei der Vergabe von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum ermöglicht. Ebenfalls werden teilweise Umwelt- und Qualitätsstandards herangezogen, um Städte und Gemeinden in Zulassungsentscheidungen und in der öffentlichen Beschaffung zu unterstützen.

Ziel der Maßnahme ist, bundesweite einheitliche Empfehlungen für Akkreditierungsregeln oder vereinheitlichte Registrierungspflichten für Sharing-Betreiber:innen (allgemeine Eignungskriterien, Anforderungsprofile) zu erarbeiten. Akkreditierungsstellen können auch wesentlich auf die verkehrlichen Wirkungen, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit von Sharing-Systemen wirken, beispielsweise durch Kriterien für Erschließungsqualitäten, Vorgaben zu Betriebsgebieten und Sperrzonen. Darüber hinaus kann auf Anforderungen iZm Barrierefreiheit Rücksicht genommen werden.

In Anlehnung an den französischen Zugang sind auch beim Mitfahren bundesweite Zulassungsbestimmungen für Mitfahrplattformen (nationaler Carpool-Register) zu prüfen, die öffentlich-unterstützte Anreizsetzungen ermöglichen und steuernd wirken können (siehe Kapitel Maßnahme 13: Erarbeitung eines „Mitfahr-Pakets“ (inkl. kommunikative Begleitung)).

Grundlagen und Instrumente

- Austausch über Rahmenbedingungen und Erfahrungen von Akkreditierungsstellen (national und international)
- Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse von Akkreditierungsregeln, Umwelt- und Qualitätsstandards, Kriterien etc. im Zusammenhang mit Sharing (für standort-basiertes Carsharing, für freefloating Carsharing, Scooter-Sharing, Moped-Sharing, Lastenrad-Sharing und Bike-Sharing) und für Führerscheinvalidierung,
- Definition eines Branchenstandards durch Ausarbeitung eines Anbieter:innen-Checks zur Umsetzung bei Sharing-Angeboten
- Ausarbeitung von Richtlinien und Empfehlungen für Akkreditierungsstellen insbesondere betreffend: Allgemeine Eignungskriterien, konkretes Anforderungsprofil und erforderliche Nachweise
- Konzept zum Aufbau eines Zertifizierungsprozesses für Carsharing, Scooter-Sharing, Moped-Sharing, Lastenrad- und Bike-Sharing
- Prüfung eines bundesweiten Zulassungsverfahrens für Mitfahrplattformen zur Koordination und gezielten Anreizsetzung

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Konzept und Auftrag zur Einrichtung und zum Aufbau der Registrierungs- bzw. Zertifizierungsstelle(n) sowie Start der Umsetzung (in Zusammenhang mit Maßnahme 10 (Koordinationsprozess auf Aufgabenträgerseite))

Maßnahme 08:

Neue Formate für Dialoge und Kooperationen mit der Branche schaffen

Die Ziele des MMP 2030 und die Maßnahmen der vorliegenden Sharing-Strategie können nur gemeinsam mit anderen Akteur:innen umgesetzt werden. Dazu gehören neben den Gebietskörperschaften (Bundesländer, Städte, Gemeinde) insbesondere auch Sharing-Anbieter:innen, Hersteller und Importeure der Fahrzeuge, Energiewirtschaft und viele weitere Stakeholder. Aktuell gibt es keine institutionalisierten Gremien mit Austausch-, Entscheidungs- oder Umsetzungscharakter für die Sharing-Community.

Auf Anbieter:innenseite treten neue Akteur:innen auf dem Markt auf und unterschiedliche Betreiberkonstellationen entwickeln sich. Branchen wie Bauträger, Tourismusbetriebe oder Energieversorger bekommen eine neue Rolle am Mobilitätsmarkt. Die Verschränkung von öffentlichem und privatem Sektor wächst.

Dazu werden in einem ersten Schritt neue Formate für Dialoge, neue Entwicklungspartnerschaften, breite Allianzen und neue Kooperationen sowie neue Formen der Governance in der Zusammenarbeit mit Sharing-Anbieter:innen notwendig. Damit können z. B. gemeinsame Konzepte für den Vertrieb, die Vernetzung von Angeboten sowie neue betriebliche Prozesse gestärkt werden. Weiters können gemeinsame Ziele kommuniziert, ein gemeinsames Marketing aufgebaut oder gemeinsame Projekte initiiert werden. Der Austausch ermöglicht Kostensenkung und Nutzung von Synergieeffekten. Anforderungen von Nutzer:innengruppen (z. B. Barrierefreiheit) können durch Austausch und Dialog besser berücksichtigt werden.

Durch einen regelmäßigen Branchendialog zwischen öffentlichen Aufgabenträger:innen, Agenturen und privaten Anbieter:innen soll in Zukunft eine aktive Teilnahme der Sharing-Anbieter:innen an der Umsetzung der Maßnahmen aus der Sharing-Strategie sichergestellt und gleichzeitig der Aufbau eines Branchennetzwerkes ermöglicht werden.

Grundlagen und Instrumente

- Entwicklungspartnerschaften, Kooperationen für den Vertrieb, die Vernetzung von Angeboten, die gemeinsame Nutzung von Daten sowie neue betriebliche Prozesse aufbauen und nutzen (basierend auf Maßnahme 10 und 11 (Koordinationsprozess auf Aufgabenträgerseite sowie Info- und Koordinationsstelle))
- Empfehlungen und Unterstützung bei Informationskampagnen, Initiierung von Kommunikations- und Marketingkooperationen sowie Maßnahmen zur Sichtbarmachung (Best Practice Beispiele aufzeigen, Erfahrungen zu Aktionen austauschen)

- Organisation eines regelmäßigen Dialogforums für die Branche, der Vertreter:innen der öffentlichen Hand und der klassischen Verkehrsträger zum Wissens- und Erfahrungsaustausch. Die Veranstaltung fördert den Dialog zwischen Anbieter:innen und der öffentlichen Hand und leistet einen wichtigen Beitrag zum Know-how-Transfer und zur Vernetzung der Angebote leisten.
- Aufbau einer neuen Mobilitätskultur für innovationsfreudige Akteur:innen: Initiierung von Branchen- und Netzwerkdialogen und Veranstaltungen (inkl. Internationale Netzwerke) sowie Schulungen und Beratungsangebote

Zusätzlich zu den geplanten neuen Formaten ist es auch das Ziel, an bestehende Initiativen und Netzwerke anzuknüpfen (klimaaktiv mobil, Nationales Forum Klimaneutrale Mobilität, Austrian Automotive Transformation Plattform, Klima- und Energie-Fonds-Programme etc.) bzw. bestehende Austauschformate und -möglichkeiten zu nutzen (Plattform Tourismusmobilität, Mobilitätszentralen, Arbeitsgruppe Bund-Länder Fußverkehr).

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Kooperationskonzept für die unterschiedlichen Kontexte und einen laufenden Austausch entwickeln
- Einrichtung eines Dialogforums Sharing Österreich

Maßnahme 09:

Unterstützung für Aufbau und Betrieb von Sharingsystemen

In vielen Fachkreisen und bei lokalen politischen Entscheidungsträger:innen ist das Know-how, wie die Potentiale des Sharings im Personen-Mobilitätsbereich optimal genutzt werden können und Sharing-Systeme und Mitfahrplattformen implementiert werden können, nur teilweise vorhanden. Auch die notwendigen personellen Ressourcen stehen Gemeinden oder Unternehmen oft nicht zur Verfügung.

Aktuell werden österreichweit verschiedene Beratungsmöglichkeiten und -förderungen angeboten (siehe Maßnahme 03: Prüfung innovativer und nachhaltiger Finanzierungsinstrumente), die keine österreichweit einheitliche Qualität sicherstellen. Ziel ist es, für das Thema Sharing eine gleichmäßige österreichweite Qualität der Beratung sicherzustellen. Aus diesem Grund ist ein einheitliches Konzept erforderlich, um die Beratungsangebote zum Aufbau und Betrieb von Sharing in Gemeinden/Städten/Regionen zielgerichtet, effizient und abgestimmt anbieten zu können.

Im Rahmen solcher Beratungsangebote für Gemeinden und Unternehmen werden zentrale Grundlagen aufbereitet und Erstberatungen getätigt. Eine Bündelung eines regelmäßig aktualisierten Mobilitätswissens ist sicherzustellen. Ziel ist, Unterstützungshilfen zur Angebotsentwicklung je nach Anwendungsfall (ÖV, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Tourismus, Neue Hubs im Wohnbau), je nach Betreibermodellen oder nach Mobilitätstyp zu entwickeln.

Grundlagen und Instrumente

- Unterstützung durch anbieterneutrale Beratungsangebote für „regionale Kümmerer/Coaches“; d. h. für Gemeindeverantwortliche und Regionsverantwortliche Beratung und Schulung anbieten
- Unterstützung durch Leitfäden und Empfehlungen bezüglich Planungsschritte (Angebotsplanung, Management des öffentlichen Raums und Bewilligungspraxis) und Angebotsentwicklung von Sharingsystemen.
- Wissensaufbau und Transfer durch koordinierte Schulungsangebote
- Stärkung des Aufbaus und Betriebs von lokalen Initiativen und Projekten in Städten/Regionen/Gemeinden durch Bündelung von Know-how

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Analyse und Ausarbeitung für eine österreichweite Beratungsstruktur und –kultur (Ansprechpersonen, Rollen und Aufgabenverteilung) für die Sharing-Dienste
- Entwicklung eines Leitfadens für Sharing-Anbieter:innen zur Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten
- Online-Nachschlagewerk für kommunale und regionale Verantwortliche mit Empfehlungen und Muster zur Optimierung von Planungs-, Genehmigungs-, und Ausschreibungsprozessen und die Koordination der lokalen Aufbauaktivitäten

3.4 Nachfrage, Akzeptanz und Wissen erhöhen

Maßnahme 10:

Einen Koordinationsprozess auf Aufgabenträgerseite (Bund, Länder, Städte und Gemeinden) institutionalisieren

Die Vielfalt an Sharing-Angeboten für urbane sowie regionale Bereiche erfordert unterschiedliche Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene. Daher soll in Zukunft durch einen Koordinierungsprozess auf Aufgabenträgerseite ein bundesweiter, interdisziplinärer und themenübergreifender Austausch zu allen Aspekten des Sharing im Personen-Mobilitätsbereiches ermöglicht werden.

Auch die Mehrzahl der Maßnahmen der Sharing Strategie zeigt Bedarf an Abstimmungen und Koordinierungsmaßnahmen auf Aufgabenträgerseite.

Ziel der Maßnahme ist, durch den Aufbau eines Koordinierungs- und Strategieprozesses auf Aufgabenträgerseite eine Optimierung und Verstärkung der Kooperation von Bund, Ländern und Kommunen zu forcieren und eine gemeinsame neue „Sharing-Governance“ zu entwickeln. Koordinierte Abstimmungen und Herangehensweise für zielgerichtete Planung, Umsetzung und Monitoring von Maßnahmen auf allen Verwaltungsebenen bilden eine zentrale Voraussetzung, damit Sharing ein Teil des Gesamtverkehrssystems wird.

Grundlagen und Instrumente

- Zusammenarbeit bei der Sammlung von Perspektiven, Wissen, Lösungsansätze auf Bundes- und Landesebene (Trends, Marktpotentiale, Verhaltensanalysen, Evaluierungen, Benchmark) unter Einbeziehung der Kommunen
- Austausch über Erfahrungen und Best Practice Beispiele, zu politischen Zielsetzungen, strategischer Mobilitätsplanung, Förderinstrumente und Skalierungsüberlegungen von Angeboten
- Zusammenarbeit für eine bundesweite Datenbasis zur gemeinsamen Nutzung und zum Austausch von Daten zwischen Bund und Bundesländern, Städten und Gemeinden sowie Anbieter:innen
- Gemeinsame Kommunikation umweltpolitischer und verkehrlicher Ziele und Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteur:innen initiieren
- Unterstützung bei der Entwicklung, Umsetzung oder Begleitung von anderen Maßnahmen der Sharing Strategie

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Auftrag zur Einrichtung und zum Aufbau eines Koordinierungsgremiums des BMK
- Umsetzung und Institutionalisierung eines Koordinationsprozesses auf Aufgabenträgerseite (Bund, Länder und Städte und Kommunen)
- Institutionalisierte regelmäßiger Austausch des Koordinierungsgremiums

Maßnahme 11:

Informations- und Vernetzungsstelle für Sharing initiieren

Aktuell fehlende Datengrundlagen und Fachexpertise, nicht ausgeschöpftes Potential in der Stakeholderverknüpfung und fehlendes Wirkungsmonitoring machen den Aufbau einer Informations- und Vernetzungsstelle für das Ökosystem Sharing unabdingbar.

Diese Informations- und Koordinationsstelle wird inhaltliche Themen und fachliche Expertise auf nationaler Ebene sammeln, priorisieren und aktiv bearbeiten. Durch ihre gesammelte Kompetenz und zielgerichtete Koordination wird Know-how aufgebaut, das Entscheidungsträger:innen, Fachverantwortlichen oder Unternehmen im Ökosystem Sharing zur Verfügung gestellt wird. Die Grundlagen werden durch Analysen von nationalen und internationalen Trends und Entwicklungen, Erhebungen zum Sharing-Markt, Untersuchungen zu Verhaltensänderungen, Evaluierungen von Projekten und Wissen aus der Forschung zusammengeführt. Ergänzend werden von der neu initiierten Stelle auch Instrumente entwickelt, die einerseits einen fachkundigen Beitrag zur öffentlichen Diskussion ermöglichen und andererseits Argumentationshilfen für Entscheidungsträger:innen bieten.

Ergänzend zum Know-how-Aufbau übernimmt die Informations- und Koordinationsstelle auch eine Koordinierungsfunktion im „Ökosystem“ Sharing. Die unterschiedlichen Interessengruppen werden vernetzt, um mit diversen Kommunikations- und Dialogformaten den Wissenstransfer zu vertiefen und auszubauen. Als koordinative Netzwerkstelle werden auch Anliegen koordiniert und priorisiert, um das Potential von Sharing im Gesamtkontext der Mobilitätswende vollumfänglich auszuschöpfen. Zentrales Ziel der Koordinationsstelle ist es, die Zusammenarbeit der Akteur:innen mit aktiver Begleitung zu stärken und operationelle Aktionsgruppen zu unterstützen. Essentiell für eine zielgerichtete Koordination der österreichischen Sharing-Agenden ist die Initiierung neuer Partnerschaften und Kooperationen im thematischen Umfeld. Auch wird die Informations- und Koordinationsstelle den internationalen Austausch – insbesondere mit Österreichs Nachbarstaaten – koordinieren.

Grundlagen und Instrumente

- Aufbau und laufende Pflege eines zentralen Sharing-Dashboards sowie von aktuellen Zahlen, Daten und Analysen im nationalen Sharing-Umfeld
- Aufbau und Dissemination einer Projekt- und Best-Practice Datenbank (national/international) für Stakeholder
- Monitoring der Umsetzungsaktivitäten des BMK
- Organisation und Durchführung von Veranstaltungen, Schulungen und Beratungsangeboten für Entscheidungsträger:innen und Fachverantwortliche
- Internationaler Austausch und Wissenstransfer
- Unterstützung von Kooperationen für den Vertrieb und die Vernetzung von Angeboten sowie faktenbasierte Informationsaufbereitung und -verteilung

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Konzeptphase für die Einrichtung einer Info- und Vernetzungsstelle (Sammlung und Priorisierung von zentralen Agenden einer Informations- und Koordinationsstelle im Zuge von Stakeholderrunden, Prüfung der Aufgaben und der Synergien mit anderen Leitstellen, Abschätzung des Zeitplanes und der Kosten) bis zur Umsetzung der Informations- und Vernetzungsstelle und der unterstützenden Instrumente (z. B. Faktencheck) und Prüfung weiterzuentwickelnden Aufgaben
- Aufbau des Sharing-Faktenchecks (Zusammenfassung von recherchierter und erhobener Grundlagen)
- Prüfung weiterer möglicher unterstützender Instrumente (Planungs-, Schulungs- und Beratungstools)

Maßnahme 12:

Sharing als Teil des FTI-Programms – Forschung und Pilotprojekte

Aus den Forschung, Technologie und Innovation (FTI)¹⁵ Aktivitäten sind in den letzten Jahren zahlreiche Projekte und Initiativen zum Sharing hervorgegangen, die sich mitunter langfristig in innovativen Geschäftsmodellen und Umsetzungsprojekten niederschlugen. Ebenfalls hat sich eine Forschungscommunity mit einschlägigem Know-how in Österreich herausgebildet. Vor dem Hintergrund der Transformation der Fahrzeugindustrie können Forschungs-, Technologie- und Innovationsbeiträge neue Wertschöpfungsperspektiven und alternative Geschäfts- und Betreibermodelle für den österreichischen Markt eröffnen.

Sharing wird als Schlüsselthema in nationalen und internationalen Forschungsprogrammen (z. B. Horizon Europe) erachtet. Auf nationaler Ebene wurden zahlreiche Sharing-Projekte im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“ bis 2021 gefördert. Die aktuelle FTI-Strategie Mobilität 2040 verfolgt die Vision, „Innovationen in und aus Österreich für ein klimaneutrales Mobilitätssystem in Europa“ zu unterstützen. Die Umsetzung dieser Vision erfolgt in vier Missionsfeldern, die den inhaltlichen Rahmen für die FTI-politischen Maßnahmen bilden. Das Missionsfeld 1 „Städte: urbane Räume klimaneutral gestalten“ und Missionsfeld 2 „Regionen – ländliche Räume mobilisieren und nachhaltig verbinden“ legen den Fokus auf Sharing und andere neue Mobilitätsdienste sowohl im urbanen Kontext als auch in ländlichen Gebieten. Ebenfalls wird Sharing im Missionsfeld 3 „Digitalisierung: Infrastruktur, Mobilitäts- und Logistikdienste effizient und klimaverträglich betreiben“ explizit angesprochen.

Zielgerichtete, anwendungsorientierte Forschungsförderungsausschreibungen setzen an bestehenden Wissenslücken und aktuellen Herausforderungen an, schöpfen das Potential von Sharing weiter aus und identifizieren bzw. minimieren unerwünschte Wirkungen im Gesamtsystem (z. B. Rebound Effekte, Exklusion von Nutzer:innengruppen). Die Projektverantwortlichen müssen aber dazu neue Kooperationen und breite Allianzen aufbauen und eine Brücke zwischen Wissenschaft und Praxis schlagen. Sharing kann als ein zentrales Thema im Kontext von klimaneutralen Städten und Regionen erachtet werden, um nachhaltige Verhaltensweisen und dafür notwendige neue Angebotsoptionen zu schaffen.

Um aus den FTI-Projekten laufend zu lernen und strategische Kompetenzen aufzubauen, gilt es, Wissensbausteine aus Projekten zu bündeln und Erfahrungen aus abgeschlossenen und laufenden FTI-Initiativen und Projekten zu nutzen. Dazu sind entsprechende Kommunikations- sowie Austausch- und Lernformate mitzubedenken.

Der Wissenstransfer von FTI-Initiativen in Richtung Umsetzungspartnerschaften muss ebenfalls gelingen. Einerseits durch entsprechende transdisziplinäre Projektkonsortien, andererseits durch strategische Allianzen mit der Öffentlichen Hand. Die Identifikation und Aktivierung neuer Nutzer:innengruppen, Dienstleistungsanbieter:innen und Anwendungsfelder ist in den FTI-Aktivitäten von zentraler Bedeutung. Innovative Sharing Lösungen für die Mobilität sollen dafür verstärkt in unterschiedliche Lebenskontexte,

15 BMK (2022): FTI-Strategie Mobilität 2040 und FTI-Agenda Mobilität 2026

Politik- und Handlungsfelder (z. B. Raumplanung, Wohnen, Arbeit, Gesundheit, Freizeit und Tourismus) integriert werden. Identifizierte Innovationsbarrieren sind in aktuellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des regulativen Rahmens zu berücksichtigen. Auch die Möglichkeiten für regulative Experimentierräume sind auszuloten. Ein entsprechendes Wirkungsmonitoring auf Projekt-, Lösungsbaustein-, und Strategieebene wird zur Erhöhung der Wirkungsbeiträge von FTI-Initiativen herangezogen.

Grundlagen und Instrumente

- FTI Förderungen: Zielgerichtete, bedarfsorientierte FTI-Ausschreibungen im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende, die an bestehenden Wissenslücken und aktuellen Herausforderungen ansetzen
- Wissenstransfer aus der Forschung sicherstellen: Begleitung der Projekte und Aufbau von Kooperationen mit den Projektkonsortien um Wissensaustausch zu ermöglichen und Learnings aus den Projekten (beispielsweise Barrieren, Rebound-Effekte sowie Policy-Empfehlungen) in der FTI- sowie Mobilitätspolitik zu berücksichtigen
- Neue Anwendungen im Bereich Sharing und Mitfahren zielgruppen- und kontextspezifisch entwickeln, pilotieren und breit etablieren (Mainstreaming)
- Monitoring der Wirkungen auf Projektebene zur Erhöhung der Wirkungsbeiträge von Pilotinitiativen
- Sharing und Mitfahren im Rahmen von Experimentierräumen und Mobilitätslaboren kontinuierlich weiterentwickeln

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

- Sharing und Mitfahren im FTI-Schwerpunkt „Mobilitätswende“ bedarfsorientiert in den Ausschreibungen berücksichtigen und weiterentwickeln
- Im urbanen Bereich Sharing und Mitfahren im FTI-Schwerpunkt „Klimaneutrale Stadt“ positionieren und bedarfsgerechte Lösungen entwickeln, transferieren und skalieren
- Austauschformate und Lernumgebungen rund um FTI-Projekte im Bereich Sharing und Mitfahren aufbauen und so den Wissenstransfer ermöglichen
- Anknüpfend an das Maßnahmenprogramm der Sharing Strategie laufend FTI-Bedarfe für das Thema Sharing und Mitfahren ableiten, insbesondere im Bereich Pilotierung, Wirkungsevaluierung, Barrieren und Reboundmanagement

Maßnahme 13:

Ein Mitfahr-Paket (inkl. kommunikative Begleitung) erarbeiten

Mitfahren (Teilen der Fahrten) ist eine kostengünstige und energieeffiziente Mobilitätsoption, die Pkw-Fahrten vermeiden kann. Bislang fehlt eine nationale Position hinsichtlich Definition, Infrastruktur, Kommunikation sowie rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen. Anknüpfend an Pilotprojekte und bestehende Initiativen sind weitere Schritte einzuleiten, die das Mitfahren begünstigen können. Denn je höher der Besetzungsgrad eines Fahrzeuges, desto geringer ist der Energieverbrauch pro Person und gefahrenem Kilometer.

Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad in Österreich ist in den letzten Jahren deutlich gesunken. Das UBA geht von einem durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrad (für alle Wegezwecke) von rund 1,14 aus. Dieser unterscheidet sich zwischen den Raumtypen der Bezirke nur geringfügig (tendenziell ist er in peripheren Bezirken etwas geringer als in zentralen Bezirken und Städten). An Werktagen ist dieser deutlich geringer, während er (vor allem bei den Freizeitwegen) an den Wochenenden höher ist.¹⁶

Mitfahren kann unterschiedlich definiert und organisiert werden: Es kann einerseits auf informeller Ebene organisiert werden – also zwischen Familienmitgliedern und Freund:innen bzw. Bekannten, Vereinen oder Arbeitskolleg:innen. Andererseits kann Mitfahren durch Mitgliedschaften und Services über Ride-Matching Plattformen und Programme organisiert werden. Das Mitfahren erfolgt dann weitgehend anonymisiert und/oder nach bestimmten Organisationsprinzipien. Eine weitere Form des Mitfahrens sind Ad-Hoc-Fahrgemeinschaften etwa über Mitfahrbankerl oder Autostoppen. In der Regel spricht man von Mitfahren, wenn die Fahrt nicht aufgrund der Nachfrage des/der Mitfahrenden zustande kommt (Abgrenzung zu Ride-Selling, Ride-Hailing, Mikro-ÖV Diensten) und das Mitfahren nur teilweise die Fahrtkosten deckt, ohne einen finanziellen Gewinn anzustreben. Mitfahren erfordert dabei möglichst ähnliche Quell- und Zielorte sowie eine gemeinsame Fahrtrichtung und ähnliche Zeitlagen.

Die Potentiale des Mitfahrens sind bei weitem nicht ausgeschöpft. Arbeitswege eignen sich für Mitfahrlösungen, da regelmäßig der gleiche Weg zurückgelegt wird, was Absprachen und den Aufbau von Mitfahr-Routinen erleichtert. Das Querschnittsthema Mitfahren greift auf alle zuvor definierten Maßnahmen zurück und erfordert eine gesonderte Betrachtung, da sich die regulativen und sonstigen Rahmenbedingungen deutlich von fahrzeugbasierten Sharing-Systemen unterscheiden.

16 UBA (2023): Emissionsfaktoren bezogen auf Personen- bzw. Tonnenkilometer

Tabelle 1 Maßnahmen für den Kontext Mitfahren

Rekurs auf Maßnahme	Spezifika für den Kontext Mitfahren
M01: Entwicklungsmöglichkeiten für Mitfahren prüfen, planen und bewerten	Potentialanalyse fürs Mitfahren sowie Erhebung von KPIs
M02: Einen Rechtsrahmen für Mitfahren schaffen	Überprüfung und nötigenfalls Änderung und Vereinfachung von Steuer- und Gewerberecht um Anreize für Mitfahren zu schaffen: Ziel, Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads (z. B. mögliche Anhebung der Gewerblichkeitsgrenze)
M03: Prüfung innovativer und nachhaltiger Finanzierungsinstrumente	FörderCheck: Prüfung der Finanzierungs- oder Förderkonzepte (u. a. Entwicklungsmöglichkeiten durch Öffentlich-Öffentliche-Kooperation) SteuerCheck: Konzept für steuerliche Erleichterungen und Anpassungen Neben fiskalischen Erleichterungen und Anpassungen auch Erweiterung auf z. B. „Gamification“ oder Belohnungssystem
M04: Technische Integration	Erarbeitung der notwendigen standardisierten Austauschdatenformate für die Informationsbereitstellung, Integration der Information über Mitfahrdienste in Auskunftsdienste wie der VAO
M05: Planerische, organisatorische und tarifarische Integration	Prüfung von Incentivierungsmöglichkeiten durch Kooperationen (z. B. mit Verkehrsverbänden, Arbeitgeber:innen)
M06: Multimodale Mobilitätsknoten	Berücksichtigung von Infrastrukturen zum Mitfahren an Park&Ride sowie Park&Drive Anlagen, Firmenparkplätzen, öffentliche Verwaltung...
M07: Registrierung, Zertifizierung und Standardisierung	Prüfung der Möglichkeiten einer nationalen Registrierungsstelle bzw. Meldeverpflichtungen für Mitfahr-Apps
M08: Neue Formate für Dialoge und Kooperationen	Einbindung von Betrieben und Mitfahrplattformen; Kooperationen mit ASFINAG und Automobilclubs
M09: Unterstützung für Aufbau und Betrieb von Mitfahrgelegenheiten	Leitfäden für Entwicklung von Mitfahren in betrieblichen, schulischen und weiteren spezifischen Kontexten (z. B. Kultursektor)
M10: Institutionalisierung eines Koordinationsprozesses auf Aufgabenträgerseite	Gemeinsame Aktivitäten der Aufgabenträger planen
M11: Info- und Vernetzungsstelle	Wissenstransfer und Schulungen
M12: Mitfahren als Teil des FTI-Programmes – Forschung und Pilotprojekte	Erprobung von Mitfahrlösungen, Evaluierung der Wirkungen, Best Practice

Mitfahren ist eine Möglichkeit, die Mobilitätskosten – bei gleichem Mobilitätsniveau – kurzfristig zu reduzieren. Mit diesem Maßnahmenbündel können die Rahmenbedingungen für das Mitfahren verbessert werden. Mitfahrlösungen können wesentlich zur Erhöhung des Besetzungsgrades beitragen und damit kurzfristig Energie und CO₂-Emissionen einsparen. Das Mitfahren führt ebenfalls zu einer effizienteren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen. Es ist von einer ganzen Reihe zusätzlicher positiver Effekte auszugehen: der Flächenbedarf, sowohl des ruhenden als auch des fließenden Verkehrs, sinkt, die positiven sozialen Effekte des Mitfahrens (z. B. von Arbeitskolleg:innen) werden verstärkt.

Umsetzungsschritte (Zeitraum der Umsetzung bis 2025)

1. Entwicklung eines Mitfahr-Paketes

- Analyse internationaler Good Practice Beispiele (Frankreich) und bestehender Pilotanwendungen
- Abschätzung des Treibhausgas-Reduktionspotentials und der verkehrlichen Wirkungen von Maßnahmen zur Attraktivierung des Mitfahrens
- Erarbeitung von Vorschlägen von rechtlichen und steuerlichen Anpassungen (Reisekostenrichtlinientarife; Gewerblichkeitsgrenze etc.) und Incentives für Unternehmen, um Anreize zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades zu schaffen
- Prüfung der rechtlichen Grundlagen für Ramp Metering Anlagen (Zuflussregelungsanlagen) sowie der generellen Genehmigungsfähigkeit von HOV Lanes (Fahrstreifen für mehrfachbesetzte Kraftfahrzeuge) am Autobahn- und Schnellstraßennetz
- Streckenbezogene Ö-weite Analyse des verkehrlichen Potentials (A- und S-Netz) zur Identifikation von verkehrlich und baulich geeigneten Strecken zur Umsetzung von HOV Lanes
- Entwicklung eines Umsetzungsplans zur Errichtung von Haltebuchten und „Mitfahrbanker!“ zur niederschweligen Bildung von Fahrgemeinschaften innerorts/an relevanten Stadteinfahrten sowie Ausarbeitung eines Routensystems/ Liniennetzes mit entsprechender Anzeige des Wunschortes zur raschen Identifikation von potenziellen Mitfahrenden
- Standort- und Projektanalysen von Freizeit-Veranstaltungen (Kultur- und Sportveranstaltungen) sowie Clustering von Arbeitgeber:innen, die sich in geografischer Nähe zueinander befinden
- Prüfung der Möglichkeiten der technischen Integration (u. a. Definition von Qualitätskriterien für Mitfahrplattformen)
- Konzept einer österreichweiten Kommunikationsstrategie

2. Umsetzung des Mitfahr-Paketes

- Umsetzung einer Ö-weiten Landkarte aller vorhandenen Anbieter von Mitfahrplattformen/Integration in Routing der VAO
- Umsetzung von Anreizsystemen im betrieblichen Mobilitätsmanagement für das Mitfahren
- Entwicklung eines bundesweiten Park+Drive Masterplans
- Überarbeitung der RVS Richtlinie Sonderfahrstreifen für mehrfach besetzte Kraftfahrzeuge (mbK-Fahrstreifen) und Fahrgemeinschaften
- Start eines Pilotprojektes zu Ramp Metering Anlagen (Zuflussregelungsanlagen) zur Bevorzugung von mehrfachbesetzten Fahrzeugen im Bereich von Anschlussstellen
- Start eines Pilotprojektes "Park+Drive Anlage der Zukunft"
- Start einer österreichweiten Kommunikationskampagne zur Unterstützung und Attraktivierung von Fahrgemeinschaften

3.5 Begleitende Maßnahmen

Sharing im Wohnbau

Sharing-Angebote im eigenen Wohnumfeld können den Stellplatzbedarf wesentlich senken und das Umsteigen auf klimafreundliche Verkehrsmittel und aktive Mobilität begünstigen. Gerade im Wohnungsneubau zeigen sich große Potentiale, da mit einem Neubau und einer Umzugssituation Mobilitätsgewohnheiten häufig hinterfragt und gegebenenfalls auch damit aufgebrochen werden. Ein vielfältiges Mobilitätsangebot mit Sharing-Angeboten vor der Haustür oder in der eigenen Garage verringert die Abhängigkeit vom eigenen Pkw. Zur Nutzung jener Potentiale sind Maßnahmen in verschiedenen Bereichen zu setzen. Daher greift diese ergänzende Maßnahme auf bereits beschriebene Maßnahmen zurück und stellt die Spezifika im Wohnbau heraus:

Tabelle 2 Maßnahmen für den Kontext Wohnbau

Rekurs auf Maßnahme	Spezifika für den Kontext Wohnbau
M02: Einen Rechtsrahmen für Sharing schaffen	Sharing Check: Örtliche Entwicklungskonzepte, Bauordnungen, Stellplatzregulativ der Gemeinde, Flächenwidmung und Bebauungspläne, Flächenausweisung für multimodale Knoten inkl. Sharing-Angeboten
M03: Prüfung innovativer und nachhaltiger Finanzierungsinstrumente	Analyse der bestehenden Finanzierungs- und Förderstruktur Förder-Check: Prüfung der Finanzierungskonzepte zur Errichtung von Multimodalen Mobilitätsknotenpunkten im Wohnbau (Neubau, Bestandsquartiere)
M05: Planerische, organisatorische und tarifliche Integration	Technische, organisatorische und tarifliche Integration (z. B. Zusammenarbeit mit Gebäudeeigentümer, Hausverwaltung, Energieversorger) unterschiedlicher Angebote für Zielgruppe Bewohnerschaft
M06: Multimodale Mobilitätsknoten	Berücksichtigung von Multimodalen Mobilitätsknotenpunkten im Wohnquartier und wohnquartiernahen ÖPNV-Knoten
M08: Neue Formate für Dialoge und Kooperationen	Einbindung von Bauträger:innen und Akteur:innen von Wohnprojekten, Akteur:innen der Bau- und Immobilienwirtschaft, Planer:innen, Errichter:innen und Anbieter:innenn von Dienstleistungs- und Gewerbeimmobilien, Energieversorgern, Anbieter:innen von Mobilitätsdiensten aller Art
M09: Unterstützung für Aufbau und Betrieb von Sharing-Systemen	Leitfaden/Empfehlungen unter Berücksichtigung der Zielgruppe Gemeinden/Städte/Regionen (Planungsinstrumente), Energieversorger bzw. Stadtwerke (als Anbieter:innen von Komplettsystemen) sowie Akteur:innen der Bau- und Immobilienbranche
M10: Institutionalisierung eines Kooperationsprozesses auf Aufgabenträgerseite	Diskussion und Abstimmung von Stellplatzregulativen und Möglichkeiten der Reduktion unter Einsatz von Sharing Angeboten, Raumordnung, Bebauungsplanung, Quartiersentwicklung und -management, örtliche Entwicklungsplanung von Gemeinden
M11: Info- und Vernetzungsstelle	Wissenstransfer, Schulungen zu Mobilitätsmanagement-Maßnahmen unter Einbeziehung von Sharing im Wohnbau und im Quartier
M12: Sharing als Teil des FTI-Programmes – Forschung und Pilotprojekte	Anwendungsorientierte Forschung und Erprobung von Musterquartieren im Wohnbau, Evaluierung der Best Practice

Sharing in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft

Die verkehrliche Erreichbarkeit sowie ein vielfältiges Angebot an Mobilitätsdienstleistungen können maßgeblich die Attraktivität von Tourismusregionen und -destinationen – sowie auch die Konkurrenz zwischen diesen – forcieren. Vielfältige, vorhandene Mobilitätsangebote inklusive Sharing beeinflussen die Verkehrsmittelwahl bei An- und Abreise sowie die Mobilität vor Ort. Aktuelle Sharing-Angebote sind allerdings oft zu wenig auf die Bedürfnisse von Tourist:innen ausgerichtet bzw. in den vorhandenen touristischen Informationen nicht ersichtlich (Information für internationale Gäste, Barrieren zu Pkw-freier Anreise; unterschiedliche Anforderungen der Reisenden in der Winter- und Sommersaison, fehlende Kindersitze beim Car- und Bikesharing, Transportmöglichkeit von Sportausrüstung). Oder die Sharing-Angebote sind ausschließlich an Tourist:innen gerichtet, ohne der Möglichkeit für Einheimische oder lokale Mitarbeiter:innen von Tourismusdestinationen und -regionen, diese zu nutzen. Mit diesem Maßnahmenbündel sollen die Rahmenbedingungen für den bedarfsgerechten Einsatz von Sharing im touristischen Kontext verbessert werden:

Tabelle 3 Maßnahmen im Kontext Tourismus

Rekurs auf Maßnahme	Spezifika für den Kontext Tourismus
M03: Prüfung innovativer und nachhaltiger Finanzierungsinstrumente	Analyse der Finanzierungsstruktur der Sharing-Angebote in Tourismusregionen und -destinationen
M05: Planerische, organisatorische und tarifarische Integration	Integration unterschiedlicher Angebote für Zielgruppe Tourist:innen, Einheimische und einpendelnde Arbeitnehmer:innen Einbettung von Sharing in die Tourismusstrategien
M06: Multimodale Mobilitätsknoten	Nutzung von Multimodalen Mobilitätsknotenpunkten im Tourismus
M08: Neue Formate für Dialoge und Kooperationen	Einbindung von Akteur:innen der Tourismus- und Freizeitwirtschaft, Mobilitätszentralen, Plattform Tourismus
M09: „Help“ für Aufbau und Betrieb von Sharingsystemen	Leitfaden/Empfehlungen unter Berücksichtigung der Zielgruppe Gemeinden/Städte/Regionen (Planungsinstrumente) sowie Akteur:innen der Tourismus- und Freizeitwirtschaft
M11: Info- und Vernetzungsstelle	Wissenstransfer, Schulungen für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft
M12: Sharing als Teil des FTI-Programmes – Forschung und Pilotprojekte	Anwendungsorientierte Forschung und Erprobung von Sharing-Lösungen im Tourismus und in der Freizeitwirtschaft, Evaluierung der Wirkungen, Best Practice

Sharing im Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Mit innovativen Mobilitätslösungen in Betrieben werten Unternehmen nicht nur ihr Image als nachhaltiges und zukunftsorientiertes Unternehmen auf und stärken die Bindung von Mitarbeiter:innen an das Unternehmen, sondern erzielen ebenfalls wesentliche ökologische Wirkungen sowie Einsparungen bei Kosten (z. B. Kosten für Fahrzeuge, Energiekosten) und eine verbesserte Infrastruktur (z. B. Mitarbeiter:innen Parkplätze). Sharing- und Mitfahr-Lösungen können für Wege von und zur Arbeit von Mitarbeiter:innen attraktive Alternativen darstellen, sowie auch für Dienstwege und Dienstreisen genutzt werden. Betriebliche Flotten können beispielsweise auch mit anderen Unternehmen geteilt und außerhalb der Geschäftszeiten als Sharing-Angebote eingesetzt werden.

Gleichwohl ermöglichen Carsharing-Angebote neue Perspektiven und Geschäftsmodelle im klassischen und erweiterten Automobilsektor (z. B. Autohäuser, Werkstätten, Leasingfirmen) sowie bei Bike-Sharing für den klassischen Rad- bzw. Sportartikelhandel.

Tabelle 4 Maßnahmen im Kontext Betriebliches Mobilitätsmanagement

Rekurs auf Maßnahme	Spezifika für den Kontext Betriebliches Mobilitätsmanagement
M03: Prüfung innovativer und nachhaltiger Finanzierungsinstrumente	Analyse der Finanzierungsstruktur und bestehenden Förderinstrumenten (klimaaktiv mobil für Betriebe, Mobilitätsbudget-Ansätze) Steuer-Check bzw. Konzept für steuerliche Erleichterungen und Anpassungen (u. a. im Zusammenhang mit Attraktivierung Jobticket, Jobbike oder Diensträder)
M05: Planerische, organisatorische und tarifarische Integration	Integration unterschiedlicher Angebote für Zielgruppe Mitarbeiter:innen (Arbeitsweg dienstliche Wege und Dienstreisen)
M08: Neue Formate für Dialoge und Kooperationen	Einbindung von Betrieben (sowohl Nutzer:innen-Seite als auch Angebotsseite) und Interessensvertretungen
M09: Unterstützung für Aufbau und Betrieb von Sharing-Systemen	Leitfaden/Empfehlungen unter Berücksichtigung der Zielgruppe Betriebe
M11: Info- und Vernetzungsstelle	Wissenstransfer, Schulungen um Mobilitätsmanagement-Maßnahmen von Betrieben
M12: Sharing als Teil des FTI-Programmes – Forschung und Pilotprojekte	Anwendungsorientierte Forschung und Erprobung von Sharing-Lösungen in Betrieben, Evaluierung der Wirkungen, Kommunikation der Best Practice Beispiele

4

Die Schritte zur Umsetzung



Mit der Sharing Strategie wurden konkrete Maßnahmen identifiziert, die weitere Umsetzungsschritte einleiten sollen. Nachfolgend werden die zentralen Schritte mit Blick auf die Weiterbearbeitung und Umsetzung zusammengefasst:

Sharing Strategie kommunizieren

Das interessierte Fachpublikum sowie politische Entscheidungsträger:innen werden über die erarbeiteten Grundlagen, Ziele und Maßnahmen informiert. Hauptbotschaft der Kommunikation ist, dass das BMK die Rahmenbedingungen schafft, damit die Potentiale von Sharing und Mitfahren im Hinblick auf klimaneutrale Mobilität gezielt ausgeschöpft werden können und nächste Aktivitäten auf Basis der Maßnahmen und in Kooperation mit den Partner:innen initiiert werden.

Quantitative Ziele und Umsetzungsmonitoring konsolidieren

Das entwickelte Indikatorenset ist weiter zu konkretisieren und hinsichtlich der Methodik und der Berechnungsgrundlagen zu konsolidieren. Zur Abschätzung der Potentiale von Sharing und Mitfahren hinsichtlich der Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 wird eine Potentialabschätzung und –analyse initiiert. Darauf aufbauend wird ein Umsetzungsmonitoring zur Erreichung der Ziele aus dem MMP 2030 eingerichtet.

Jährlich ist eine Evaluierung des Umsetzungsstandes und der damit verbundenen Wirkung der Fachstrategie geplant. Aufbauend auf den Ergebnissen und Empfehlungen der Evaluierung sollen weiterführende Maßnahmen entwickelt werden.

Maßnahmen bewerten und priorisieren

Der Bericht enthält 13 Maßnahmen sowie drei ergänzende Maßnahmen mit jeweils zugeordneten Grundlagen und Instrumenten. Diese Liste versteht sich als Arbeitsgrundlage für die Entwicklung von Umsetzungsschritten und Aktionen durch die betroffenen Akteur:innen, in deren Zuständigkeitsbereich die einzelnen Maßnahmen fallen. Eine erste Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen mit Blick auf ihren zeitlichen Umsetzungshorizont sowie die erwartete Wirkung wurden vorgenommen.

Fehlende Grundlagen erarbeiten und in Aktivitäten des Bundes einfließen lassen

Die Bestandsanalyse zur Sharing Strategie hat gezeigt, dass ein großes Defizit an Grundlagen und Wissen bezüglich der Marktentwicklung und der Potentiale von Sharing und Mitfahren für ein klimaneutrales Mobilitätssystem bestehen. Es fehlt an belastbaren Grundlagen zur verkehrlichen Wirkung der einzelnen Geschäftsmodelle und Angebote, welche als Fundament für die Ausgestaltung der Maßnahmen und deren Umsetzung von großer Bedeutung sind. Bei der Festlegung der prioritären Forschungsthemen des BMK sollte deshalb den im Rahmen der Sharing Strategie identifizierten Forschungslücken umfassend Rechnung getragen werden. Eine gezielte wissenschaftliche Begleitung der vom Bund unterstützten Pilotprojekte mit Bezug auf Sharing und Mitfahren kann ebenfalls dazu beitragen, Wissenslücken zu schließen und den Erkenntnisgewinn zu beschleunigen.

Branche bei der Umsetzung von Maßnahmen unterstützen

Mit der Ausarbeitung der Sharing Strategie sind erste Kontakte und Vernetzungen mit Akteur:innen der Branche erfolgt. Eine weitere Zusammenarbeit und ein Austausch mit Sharing Anbieter:innen, in organisierter Form, erscheint für die Umsetzung der nächsten Schritte von Bedeutung. Ein Dialog mit Blick auf weitere Umsetzungsschritte ist daher sicherzustellen sowie das Branchennetzwerk weiterzuentwickeln. Mit der Unterstützung entsprechender Projekte und Programme und im Dialog mit der Branche, kann das BMK sofort konkrete Umsetzungsschritte der Sharing Strategie einleiten.

Anhang 1: Aufbau des Prozesses zur Sharing Strategie



Im Dezember 2021 wurde mit einem Kick-off zur Sharing Strategie gestartet und eine interne Begleitgruppe mit Personen aus unterschiedlichen Fachbereichen des BMK sowie der AustriaTech ins Leben gerufen. Die Begleitgruppe diente der kritischen Reflexion von Zwischenergebnissen, Abstimmung von relevanten Prozessschritten sowie der gemeinsamen Erarbeitung von Inhalten.

Der Prozess zur Sharing Strategie wurde mit vier Arbeitspaketen aufgesetzt. In einem ersten Schritt (Arbeitspaket 1: Umfeldanalyse) wurden relevante Grundlagen zum Thema Sharing im Personenmobilitätsbereich aufgearbeitet und eine Bestandsanalyse über die aktuelle Marktsituation, Politikstrategien, verkehrliche Wirkungen und Nutzer:innen von Sharing vorgenommen. Die Ausarbeitungen basieren auf Literaturrecherchen (national und international) sowie eigenen Erhebungen und Sekundärdatenauswertungen für den österreichischen Kontext.

Weiter verdichtet wurden diese Ergebnisse durch leitfadengestützte Interviews mit relevanten Stakeholdergruppen. Mit diesen Interviews wurden nicht nur praktische Umsetzungserfahrungen erhoben, sondern es wurde auch nach den jeweiligen Zielvorstellungen und erforderlichen Maßnahmen gefragt. Durch ein ausgewogenes Sample konnten auf diese Weise Zwischenergebnisse hinsichtlich eines Zielbildes sowie erste Ansatzpunkte für Maßnahmen identifiziert werden. Zusätzlich zu den Interviews wurden Diskussionsrunden mit ausgewählten Akteur:innen abgehalten (bspw. mit Vertreter:innen von Bundesländern) sowie Umfragen mit kommerziellen Anbieter:innen und kommunalen Initiativen bzw. Vereinen umgesetzt. Die umfassende Stakeholder-Einbindung (Arbeitspaket 4) begleitete den gesamten Prozess.

In einem zweiten Schritt wurde ein gemeinschaftliches Zielbild zu Sharing in Österreich (Arbeitspaket 2) entwickelt. Neben den Inputs aus Expert:innengesprächen, Diskussionsrunden sowie der Begleitgruppe konnten weitere Online-Umfragen gestartet werden. Dabei wurden einerseits kommerzielle Anbieter:innen von Sharing in Österreich sowie andererseits gemeinnützige Vereine und kommunale Initiativen angesprochen. Die unterschiedlichen Perspektiven wurden ausgewertet und in weiteren Prozessschritten gegenübergestellt. Im Sommer 2022 konnte das Zielbild zu Sharing konsolidiert werden.

Basierend auf den zuvor beschriebenen Erhebungen (Expert:innengespräche, Gruppendiskussionen, Umfragen) wurden Maßnahmenvorschläge gebündelt und jene Maßnahmen herausgearbeitet (Arbeitspaket 3), welche auf größte Übereinstimmung der unterschiedlichen Akteursgruppen gestoßen sind sowie mit einem Auftrag an die öffentliche Hand verknüpft wurden. Im weiteren Diskussionsprozess konnte daraus eine Maßnahmenliste abgeleitet werden, die weiter konsolidiert wurde. Dabei wurden laufend Schnittstellen zu anderen Strategiepapieren und Prozessen (bspw. FTI-Strategie Mobilität, Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität, Sofortprogramm Erneuerbare Energie) berücksichtigt. Ergebnis dieses Prozesses sind 13 Maßnahmen (sowie drei ergänzende Maßnahmen inkl. Mitfahren).

Anhang 2: Stakeholderdialog



Grundsätze und Ergebnisse aus dem Stakeholderdialog

Prozessbegleitend zur Umfeldanalyse, der Entwicklung von Vision und Maßnahmen zu Sharing in Österreich wurde ein laufender Dialog mit zentralen Schlüsselakteur:innen des Sharing-Netzwerkes (einerseits kommerziell und andererseits gemeinnützig betriebene Mobilitätsangebote) initiiert¹⁷. Aus den Ausarbeitungen und dem Stakeholderdialog konnten Grundsätze zum Sharing abgeleitet werden, die in nahezu allen Gesprächen auftraten und laufend diskutiert wurden. Diese Grundsätze wurden im Verlauf des Dialogs mehrfach mit wissenschaftlichen Erkenntnissen und praktischen Erfahrungsberichten untermauert. Sie werden auch in weiterer Folge mit übergeordneten Zielsetzungen von Sharing verknüpft und deuten auf erste Handlungsfelder hin. Folgende Grundsätze lassen sich ableiten:

Sharing als Ergänzung zum öffentlichem Verkehr

Sharing wird als Teil des Gesamtverkehrssystems und – durch das „Lücken schließen“ des Mobilitätsangebotes – als sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr durch die Expert:innen im Zuge des Stakeholderdialoges wahrgenommen.

Eine verstärkte Nutzung von Sharing kann auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Durch ergänzende attraktive, bedarfsgerechte Services soll das Mobilitätsangebot insgesamt erhöht werden und die Motivation, ein eigenes Fahrzeug nicht als notwendig, sondern als Option zu sehen, gestärkt werden. Die entsprechende Verfügbarkeit von Angeboten, die einfache Zugänglichkeit sowie individuelle Servicepakete ermöglichen einen Übergang zur einer serviceorientierten Mobilität, die damit gleichzeitig das klassische Angebot des öffentlichen Verkehrs attraktiver macht.

Hinsichtlich der Betriebskonzepte, Zuständigkeiten und Rollen verschwimmen die Grenzen zwischen konventionellen ÖPNV-Angeboten und individuellen Mobilitätsformen auch zunehmend. Einerseits entwickeln sich Verkehrsmittel, die bislang als „privat“ wahrgenommen wurden, zu öffentlich zugänglichen und gemeinschaftlich nutzbaren Verkehrsmitteln. Andererseits forcieren die unterschiedlichen Informations-, Buchungs- und Abrechnungsformen den Vertrieb und den multimodalen Einsatz unterschiedlicher Verkehrsmittel. Multimodale Mobilitätsknoten nehmen dabei eine Schlüsselfunktion ein, indem sie Angebote räumlich verbinden und digital verknüpfen sowie Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr schaffen.

17 Das Projektteam aus BMK und AustriaTech wählte dazu ein vielfältiges Methodenrepertoire mit qualitativen (Expert:inneninterviews, Gruppendiskussionen) und quantitativen Zugängen (Umfragen) aus. Die gewählte Methodik erscheint als besonders geeignet, einerseits um konkrete Herausforderungen, Zielvorstellungen und den wahrgenommenen Handlungsbedarf der Gruppen zu erfassen und andererseits um divergierende Perspektiven oder Interessen zu entschlüsseln und gegenüberzustellen.

Ergänzende Facts und Findings aus dem Stakeholderdialog

- Expert:innen, Anbieter:innen und kommunale Initiativen erwarten Verlagerungspotentiale vom Privat-Pkw zu Carsharing. Die öffentliche Hand muss sicherstellen, dass sich Sharing als sinnvolle Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr entwickelt, ohne diesen zu konkurrenzieren. Sharing könne dadurch als Teil einer Mobilitätsservicegarantie positiv auf das Gesamtverkehrssystem wirken.
- Bislang bildet die organisatorische und tarifliche Integration der Angebote in den Verkehrsverbund die Ausnahme. Weitere Bestrebungen zur gemeinsamen Beauskunftung werden von Anbieter:innen und kommunalen Initiativen als sehr wünschenswert erachtet.
- Die tarifliche Integration des eigenen Angebots in den Geltungsbereich der Klimatickets (oder andere Zeitkarten und Stammkundensysteme) erachten kommerzielle Anbieter:innen als sehr und kommunale Initiativen als eher wünschenswert, sollte jedoch (um Konkurrenzierung zu vermeiden) keinesfalls ohne Aufpreis ermöglicht werden.

Sharing als zentraler Baustein der klimaneutralen Mobilität

Sharing-Angebote versprechen bei entsprechender Ausgestaltung und entsprechendem Einsatz positive Wirkungen auf das Ziel der klimaneutralen Mobilität bis 2040. Durch die effizientere Nutzung und/oder höhere Auslastung der Fahrzeuge kann Sharing die Umweltbilanz im Mobilitätssektor verbessern. Da ab dem Jahr 2025 alle neu in Nutzung gebrachte Taxis, Mietwagen und Carsharing-Autos emissionsfrei sein sollen, trägt Sharing auch zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors bei.

Sharing kann damit insgesamt zu einer effizienteren Ressourcennutzung führen, nicht nur als energieeffiziente Mobilitätsform, die Fahrten und Fahrzeuge, sondern auch Infrastrukturflächen (z. B. Parkflächen, Garagen) einspart. Strategien einer nachhaltigen Produktpolitik und kreislauforientierten Wirtschaft deuten ebenfalls auf die Potentiale der geteilten Nutzung von Fahrten und Fahrzeugen im Mobilitätsbereich hin¹⁸.

Ergänzende Facts und Findings aus dem Stakeholderdialog

- Mit Sharing werden hohe Erwartungen für die Zukunft der Mobilität verbunden – mitunter wird Sharing als eine Chance für eine klimaneutrale Mobilität erachtet. Das Zukunftsbild von Sharing wird von den angesprochenen Stakeholdergruppen als sehr positiv gezeichnet; eine weitere Unterstützung als relevant erachtet.
- Sharing kann Unabhängigkeit vom Auto in der Stadt bedeuten und Verzicht des Zweit-/Dritt- Autos im ländlichen Raum.

18 BMK (2022): Die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie – Österreich auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zirkulären Gesellschaft

- Sharing-Anbieter:innen und Initiativen setzen heute bereits vorrangig auf dekarbonisierte Flotten mit E-Fahrzeugen und können damit als Vorreiter der E-Mobilität erachtet werden.

Sharing unterstützt Verhaltensänderungen

Sharing birgt entscheidendes Potential zur Änderung des Mobilitätsverhaltens. Mit vielfältigen, serviceorientierten Mobilitätsangeboten können Kostenvorteile für Nutzer:innen im Vergleich zum privaten Pkw entstehen. Eine Angebotsvielfalt motiviert auch zum Umdenken bzw. zu einer Anpassung des Mobilitätsverhaltens. Sharing kann dazu führen, dass der Pkw generell bewusster und sparsamer genutzt wird und eine bessere Abwägung von unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten erfolgt (bspw. Vermeidung von Spontantrips und Nutzung von Sharing als Ergänzung zum ÖV). Die Nutzung von Sharing im Mobilitätsbereich ist bislang sozial-selektiv. Nicht alle potentiellen Nutzer:innengruppen werden derzeit durch Sharing angesprochen. Merkmale des Angebots (Verfügbarkeit, Design, Tarif etc.) sowie eine spezifische Zielgruppenansprache können wesentlich auf die (potentiell erreichbaren) Nutzer:innengruppen wirken.

Ergänzende Facts und Findings aus dem Stakeholderdialog

- Sharing-Angebote sind zielgruppenspezifisch und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln (beispielsweise werden als Wegezwecke mit höchstem Potential im Carsharing alltägliche Freizeitfahrten und private Erledigungen, Einkaufen sowie nicht-alltägliche touristische Fahrten im Urlaub oder für Erholungszwecke genannt).
- Verfügbarkeit, Sichtbarkeit und Zugänglichkeit sind wesentliche Entscheidungsfaktoren, um ein Sharing-Angebot zu nutzen bzw. auszutesten.
- Wohnbau, Tourismus und betriebliche Mobilität stellen große Hebel dar, Mobilität anders zu organisieren, neue Zielgruppen anzusprechen und neue Verantwortlichkeiten aufzubauen. Sharing hat in diesen Kontexten jeweils eigene Herausforderungen und Potentiale, die es gesondert zu betrachten und auszuschöpfen gilt.

Räumliche Differenzierung von Sharing

Die Analyse des österreichischen Sharing Marktes sowie internationale Referenzliteratur zeigen, dass die Angebotsgestaltung, Entwicklungsperspektiven und verkehrlichen Wirkungen von Sharing-Angeboten räumlich differenziert zu betrachten sind. Die Voraussetzungen hinsichtlich Betreiberkonstellationen, Angebot und Nachfrage unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Regionen deutlich. Insbesondere lässt sich derzeit eine räumliche Konzentration des Angebots in Ballungszentren erkennen. In ländlicheren Gebieten Österreichs verbreiten sich vor allem stationsbasierte Systeme im Car- und Bikesharing erst langsam.

Während im städtischen Raum oftmals Verkehrsbetriebe Sharing (mit-)organisieren, wird das Angebot im ländlichen Raum häufig über Vereinsstrukturen bereitgestellt. Kommerzielle Freefloating Systeme finden sich derzeit überhaupt nur in größeren Städten – in denen aufgrund einer dynamischen Marktentwicklung auch zunehmend Regulierungen als erforderlich erachtet werden. In allen Bundesländern wurden in den letzten Jahren Erfahrungen mit Sharing-Angeboten gewonnen.

Auch Mitfahrangebote sind nicht nur attraktive, kostengünstige und umwelt-schonende Mobilitätslösungen in urbanen Gebieten, sondern können auch im ländlichen Raum neben klassischen Angeboten des öffentlichen Verkehrs und Bedarfsverkehren sinnvolle Ergänzungen darstellen.

Ergänzende Facts und Findings aus dem Stakeholderdialog

- Die Angebotsverteilung und Potentiale der unterschiedlichen Systeme und Modi des Sharings unterscheiden sich je nach räumlichem Einsatzbereich. Beispielsweise sind Regulierungen von freefloating Car- oder Scootersharing-Angeboten lediglich im großstädtischen Kontext relevant.
- Eine gewisse Zentralität von Sharing-Standorten wird für die Umsetzung als erforderlich erachtet: Innere Städte, Stadtregionen und ländliche Verdichtungsräume werden als Haupteinsatzgebiete und Orte mit dem höchsten Potential für künftige Entwicklungen genannt.
- Im ländlichen Raum finden sich Carsharing-Standorte überwiegend im Stadt- oder Dorfzentrum, z. B. am Hauptplatz; Sharing im ländlichen Raum ist von freiwilligen Tätigkeiten geprägt. Soziales Engagement (Interesse, Freiwillige, Akzeptanz etc.) und eine gute Betreuung werden als Erfolgsfaktoren genannt.

Literaturverzeichnis

AustriaTech: Sharing im Mobilitätsbereich. Entwicklungen und Perspektiven des Teilens von Fahrzeugen und Fahrten in Österreich. Wien, 2023 austriatech.at/sharing

BMK: Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM). Wien. 2022
bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs/publikationen/aktionsplan-digitale-transformation

BMK: Masterplan Radfahren 2015-2025. Wien. 2015
klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplanRF_2025

BMK: FTI-Strategie Mobilität 2040. Wien. 2020
mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/BMK_FTI_Strategie_Mobilitaet_barrierefrei.pdf

BMK: FTI-Agenda Mobilität 2026. Wien. 2022
mobilitaetderzukunft.at/de/fti-strategie-mobilitaet/fti-agenda2026.php

BMK: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (MMP 2030). Wien. 2021
bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030

BMK: Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität
bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/sofortprogramm

BMK: Die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie – Österreich auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zirkulären Gesellschaft. Wien. 2022
bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/abfall/Kreislaufwirtschaft/strategie

BMVIT: Aktionspaket Automatisierte Mobilität 2019-2022. Wien. 2018

BKA Österreich: Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024. Wien. 2020

Europäische Kommission: Der Europäische Grüne Deal. COM(2019) 640. Brüssel. 2019
commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de

Europäische Kommission: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen. COM(2020) 789. Brüssel. 2020
eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=DE

Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH: SAMM – Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten. Graz. 2022

Umweltbundesamt: Potentialabschätzung Sharing und Mitfahren. Wien. 2023

Umweltbundesamt: Emissionsfaktoren bezogen auf Personen- bzw. Tonnenkilometer. Wien. 2023
umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf

Schmid, Halef, Beckmann: Shared Mobility Agenda 2030, Synthesebericht. EnergieSchweiz. 2022.

Abkürzungsverzeichnis

AP-DTM	Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität
B2B	Business to Business
C2C	Customer to customer
EU	Europäische Union
FTI	Forschung, Technik, Innovation
F&E	Forschung und Entwicklung
GIP	Graphenintegrationsplattform
ITS	Intelligent Transport System
ITS-RL	ITS Richtlinie
IV	Individualverkehr
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KFG	Kraftfahrgesetz
KLiEN	Klima- und Energiefonds
KPI	Key Performance Indikator (Kennzahlen)
MMK	Multimodale Mobilitätsknoten
MMP 2030	Mobilitätsmasterplan 2030
NEKP	Nationaler Energie- und Klimaplan 2030
OLÉ	Österreichs Leitstelle Elektromobilität (AustriaTech)
ÖÖK	Öffentlich-Öffentliche-Kooperation
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖZB	Öffentlich zugänglicher Bedarfsverkehr
P&D	Park and Drive
Pkw	Personenkraftwagen
P&R	Park and Ride
P2P	Peer to peer
SAMM	Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten
StVO	Straßenverkehrsordnung
VAO	Verkehrsauskunft Österreich

