

Ein Pilotprojekt zeigt: Carsharing kann auch in Salzburg funktionieren – jedoch nur, wenn die öffentliche Hand Geld dafür bereitstellt.

MARCO RIEBLER

SALZBURG. Wer das Carsharing in der Friedrich-Inhauser-Strasse im Stadtteil Aigen in Salzburg nutzen möchte, braucht vor allem eines: Geduld. Das kleine Elektroauto parkt selten am Parkplatz vor dem „Mobility Point“ und scheint daher gut gebucht zu sein. Problematisch für jene, die spontan ein Auto benötigen. Dieser Umstand überrascht: Salzburg tat sich bisher nämlich schwer mit Carsharing. Erst im Jahr 2017 wurde die Emil E-Mobility Sharing GmbH aufgelöst. Fünf Jahre schrieb das Unternehmen trotz 1200 registrierter Kundinnen und Kunden und 21 Elektrofahrzeugen an 16 Standorten nur negative Zahlen. Die Eigentümerin Salzburg AG und Rewe zogen sich zurück, um aus den Verlusten auszusteiigen.

Zurück nach Aigen: Das Ziel des geförderten Wohnprojekts, das von 75 auf 99 Wohneinheiten aufgestockt wurde, war ambitioniert: ein modernes Nachverdichtungsobjekt und obendrauf ein „innovatives Mobilitätskonzept“. Ziel ist es, die Nutzung von privaten Pkw durch alternative Fortbewegungsmöglichkeiten auf ein Minimum zu reduzieren und dadurch Parkplätze einzusparen. Der Stellplatzschlüssel für Autoparkplätze wurde von 1,2 auf 0,8 Pkw pro Wohnung reduziert, damit wurden 40 Pkw-Abstellplätze eingespart. Herzstück dabei: ein Carsharing-Angebot mit Mobility-Point, dafür gab es auch mehr Wohnbauförderung vom Land. Ein elektrifizierter Klein-Pkw steht den Bewohnerinnen und Bewohnern der Anlage zur Verfügung und kann auch von der Umgebung genutzt wer-



Wie in Salzburg Carsharing funktionieren kann

Den pro Monat ist das Fahrzeug täglich fast sieben Stunden unterwegs. „In der Kernzeit 8 bis 18 Uhr sehen wir eine Auslastung, die zwischen 40 und 50 Prozent beträgt“, sagt Gerd Janitschek, Obmann des gemeinnützigen Vereins Family of Power, der Salzburg Bilanz. Diese überrascht: „Wir haben uns schon an mehreren Mobilitätslösungen beteiligt, mit dieser sind wir erstmals glücklich“, sagt Stephan Gröger, Geschäftsführer der Heimat Österreich.



„Der Wunsch nach Carsharing wird mehr.“

David Knapp, Obmann Verein s.mobil

Zu den Zahlen: Mit 69 Buchungen des Fahrzeugs wurde im Dezember 2022 ein Spitzenwert erreicht, da das Fahrzeug durchschnittlich über zwei Mal pro Tag an sieben Tagen der Woche gebucht wurde. Mit über 200 Stunden pro Monat ist das Fahrzeug täglich fast sieben Stunden unterwegs. „In der Kernzeit 8 bis 18 Uhr sehen wir eine Auslastung, die zwischen 40 und 50 Prozent beträgt“, sagt Gerd Janitschek, Obmann des gemeinnützigen Vereins Family of Power, der Salzburg Bilanz. Diese überrascht: „Wir haben uns schon an mehreren Mobilitätslösungen beteiligt, mit dieser sind wir erstmals glücklich“, sagt Stephan Gröger, Geschäftsführer der Heimat Österreich.

Die Zahlen des Standortes Aigen zeigen auch: Die Auslastung und gute Buchungslage entwickelte sich erst langsam. In der Anfangsphase, im Jänner 2022, wurde das Fahrzeug nur 37 Stunden pro Monat genutzt. Die Analyse zeigt, dass nicht nur Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnanlage das Angebot für sich entdecken. Zunehmend sind es auch externe Personen aus der Umgebung, die auf die flexible Mobilitätslösung zurückgreifen.

Doch was kostet das Elektrofahrzeug? Janitschek rechnet vor: Hausbewohner erhielten 50 Freikilometer. Darüber hinaus zahlen diese 3,84 Euro pro Stunde und zusätzlich 12 Cent pro Kilometer. Externe Nutzerinnen und Nutzer zahlen etwas mehr: 4,80 Euro pro Stunde und zusätzlich 12 Cent pro Kilometer. Das E-Auto

LEO



„Beim Thema Carsharing kenn' ich mich nicht aus. Ich weiß nur, wie man einen Spanier ohne Auto nennt: Carlos.“

zeug angeschafft wird. „Es wird ein ähnliches Fahrzeug werden, das wir mit nochmals 2250 Euro fördern“, sagt Vizebgm. Barbara Unterkofler (ÖVP). Das Konzept habe sich bewährt. Auch für das Wohnbauprojekt Dossenweg sei ein ähnliches Mobilitätskonzept vorgesehen. Wichtig sei stets, dass das gesamte Mobilitätsangebot gesehen werde. Carsharing sei nur ein Werkzeug, merkt Unterkofler an.

Gröger merkt an: „Bauträger können das nicht immer finanzieren.“ Es brauche einen höheren Mobilitätsfonds der Stadt, der Carsharing subventioniere. Gewinnbringend könnten solche Konzepte ohnehin nicht geführt werden.

Sechs Carsharing-Standorte im Flachgau mit mehreren Fahrzeugen betreibt der Verein s.mobil. „Auch wir sind nicht gewinnorientiert“, sagt Obmann David Knapp. Zuschüsse von Gemeinden und die Nutzungsgebühren finanzierten die angemieteten Fahrzeuge. „Der Wunsch nach Carsharing wird mehr, der Krieg in der Ukraine hat zum Umdenken geführt.“ Auf dem Land sei das Ziel, Menschen vom Zweitauto wegzubringen, sagt Knapp, der gleichzeitig auch ein Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft betreibt. Einfacher sei eine Umsetzung im urbanen Raum. Dort könne ein Carsharingangebot auch das Erstauto ersetzen. Voraussetzung dafür: „Der öffentliche Verkehr funktioniert. Das ist aber in Salzburg nicht der Fall, da selbst der Obus und Linienbus im Stau stehen und die Taktung nicht funktioniert“, sagt Knapp. Auf dem Land brauche es vor allem flexible Lösungen für die „letzte Meile“.

Nicht ideal funktioniert habe der Verleih der E-Bikes, des Lastenrads und Co.: „Wir haben diese am Beginn kostenlos für Bewohner zur Verfügung gestellt und waren mit Vandalismus konfrontiert.“ Nun werde man den Bezahlbetrieb neu aufsetzen. Der Erfolg des Carsharing führt dazu, dass nun auch ein zweites Fahr-

WIKARUS

SALZBURGER WIRTSCHAFTSPREIS

Der WIKARUS, die bedeutendste Auszeichnung für herausragende unternehmerische und innovative Leistungen im Bundesland Salzburg in die nächste Runde.

Reichen Sie von 02.01 bis 28.02.2023 in folgenden Kategorien ein:

- UNTERNEHMENS GRÜNDUNG
- INNOVATION
- UNTERNEHMEN DES JAHRES

Alle Infos und die Anmeldung zum WIKARUS 2023 finden Sie online. www.wikarus.at



Salzburger SPARK