# Modellregion Elektromobilität 2013

## Endbericht

**Programmsteuerung:**
Klima- und Energiefonds

**Programmabwicklung:**
Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

## 1 Projektdaten

| | | |
|---|---|---|
| **Projekttitel** | Elektromobilität für den Berufsverkehr testen | |
| **Projektnummer** | KR13EM6K11310 | |
| **Programm** | Modellregionen Elektromobilität<br>Ausschreibung 2013 | |
| **Beauftragter** | e-mobility Graz GmbH<br>DI Robert Schmied | |
| **Projektpartner** | Quintessenz Organisationsberatung GmbH | |
| **Projektstart und Dauer** | Projektstart: 01.05.2014 | Dauer: 24 Monate |

**Synopsis:**
Obwohl die Fahrten von und zur Arbeit bzw. Ausbildung werktags der wichtigste Wegezweck sind, kommt Elektromobilität im Berufsverkehr bis dato kaum zum Einsatz. Ziel des Projektes ist es, für den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg leistbare, bedürfnisgerechte und umweltfreundliche eMobilitäts-Pakete zu entwickeln. Diese umfassen z.B. Shuttle-, Sharing- und Leasingvarianten, größtmögliche intermodale Verknüpfung mit dem ÖV sowie eine langfristige Verfügbarkeit.

# 2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

## 2.1 Kurzfassung (max. 2 Seiten)

**Kurzbeschreibung des Projektes (Ausgangssituation, Ziele, Methoden, Tätigkeiten):**

Da E-Fahrzeuge in der Anschaffung teurer sind als konventionelle Verkehrsmittel, besteht bis heute die Einschätzung, dass Elektromobilität im Berufsverkehr besonders schwer Akzeptanz finden kann, weil dieser durch starkes Kostenbewusstsein geprägt ist. Elektromobilität kann aber gerade im Berufsverkehr zu einer Ausdifferenzierung der Verkehrsmittel führen, die umweltschonendere und leistbarere Lösungen ermöglicht, als es der standardmäßige Einsatz des Privat-PKW darstellt.

Das **1. Ziel** des Projektes ist es, zu zeigen, dass durch den zweckmäßigen Einsatz von Elektrofahrzeugen die Fahrten von und zur Arbeit bzw. Ausbildung günstiger werden.

Das **2. Ziel** des Projektes ist, eMobilitäts-Angebote für den Berufsverkehr mit jener Zielgruppe zu entwickeln, für die der eigene PKW aus finanziellen Gründen keine Option mehr darstellt.

Die **Realisierung dieser Ziele** erfolgt in Zusammenarbeit mit dem AMS Steiermark, da dort die o. a. Zielgruppe eindeutig identifiziert und angesprochen werden kann.

Zu Beginn des Projektes fand eine Abklärung mit Gemeinden und regionalen AMS Geschäftsstellen statt. Es wurden 3 Bezirke ausgewählt (Bruck/Mur, Deutschlandsberg, Leibnitz).

**Resultate und Schlussfolgerungen der Projektphase**

Gestartet wurde das Projekt mit den **regionalen Analysen** in den 3 Testbezirken. Dabei fand eine Definition der Mobilitätsanforderungen für die betrachteten Zielgruppen statt. Weiters konnten die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Mobilitätsmodelle abgeleitet werden.

Ausgehend von den Ergebnissen der regionalen Analysen erfolgte die **Entwicklung von 4 E-Mobilitäts-Angeboten**:

- **Job Shuttle** in Zusammenarbeit mit dem AMS Steiermark
- **Pedelec mit Öffentlichem Verkehr** in Zusammenarbeit mit regionalem Verkehrsunternehmen
- **Betriebliche Anschlussmobilität mit Pedelec und U-Carver** in Zusammenarbeit mit Unternehmen an entlegenen Standorten
- **Betriebliches E-Carsharing** in Zusammenarbeit mit Unternehmen

Anschließend wurde die **Akzeptanzprüfung** durchgeführt. Mit der Akzeptanzprüfung wurde das Projekt beendet, da der Test der Angebote und deren pilotmäßige Erprobung (AP 4, 5 und 6) gemäß den Empfehlungen der Jury nicht mehr Teil des Auftrages war.

**Positiv hervorzuheben** im Projektverlauf ist:

- die Kooperationsbereitschaft der beteiligten Akteure
- das Instrument der „regionalen Analysen", deren Ergebnisse insbesondere für das AMS sehr aufschlussreich waren
- die Akzeptanz der entwickelten Mobilitätslösungen, die von den befragten Stakeholdern durchwegs positiv beurteilt wurden.
- dass für eine wesentliche Problemstellung am Arbeitsmarkt, nämlich „mangelnde Mobilität", eine Lösung entworfen werden konnte.

**Resümee und Ausblick**

Es wurden 4 Mobilitätsangebote definiert. Die Angebote stießen auf positive Resonanz. Durch das Fehlen der Testmöglichkeiten im Rahmen des Projekts konnten das betriebliche E-Carsharing, die betriebliche Anschlussmobilität mit Pedelecs und U-Carvern sowie die Kombination Pedelec mit Öffentlichem Verkehr nicht erprobt werden.

Das Job Shuttle wird vom AMS Steiermark weiterverfolgt. Ein arbeitsmarktpolitischer Träger, die BIG Bruck/Mur, erstellt auf Basis der Erhebungen im Arbeitsmarktbezirk Bruck/Mur einen Leitfaden für die Umsetzung von Job Shuttles in ländlichen Gebieten, der allen steirischen Geschäftsstellen des Arbeitsmarktservice zur Verfügung gestellt werden soll. Entscheidender Faktor für die erfolgreiche Umsetzung von Job Shuttles ist die Kooperationsbereitschaft und das Engagement der Gemeinden. Hier zeichnet sich in der Südsteiermark eine erste Lösung durch die Initiative der Gemeinde Leibnitz ab.

## 2.2 Projektinhalte und Resultate

### 2.2.1. Ausgangssituation / Motivation

Berufliche Mobilität muss günstig sein. So sehr bei der Fahrzeuganschaffung (ob Auto, Bike oder auch Rad) oft der Status- und Imagefaktor im Vordergrund steht, bei der Fahrt zur Arbeit bzw. Ausbildung zählt der Rechenstift. Da E-Fahrzeuge in der Anschaffung teurer sind als konventionelle Verkehrsmittel, besteht bis heute die Einschätzung, dass Elektromobilität im Berufsverkehr besonders schwer Akzeptanz finden kann.

Dabei wird aber übersehen, dass Elektrofahrzeuge mit ihren konventionellen „Geschwistern" nicht 1:1 vergleichbar sind, sondern neue Funktionen in der Organisation des Verkehrs erfüllen. So wird etwa der PKW als monopolisiertes Universalmobilitätsgerät insbesondere am Land auch für sehr kurze Strecken eingesetzt. PKW-Fahrten von ein bis drei Kilometern Länge sind durchaus üblich und die durchschnittlichen Fahrtdauern mit dem eigenen Auto liegen zum Teil im Wenige-Minutenbereich.

Elektromobilität kann hier neue Möglichkeiten eröffnen, die zu einer deutlichen Kostensenkung führen. Die Distanz von ein bis sieben Kilometern kann vom Pedelec ohne viel Anstrengung bewältigt werden und das zu einem Bruchteil der PKW-Kosten. Bis ca. 15 km sind E-Scooters oder der Renault Twizzy die billigere - und fast ebenso schnelle - Alternative. Aber auch Elektroautos können bei Distanzen über 15 km zu niedrigen Kilometerkosten eingesetzt werden, wenn sie im Rahmen von Sharing-Modellen eine hohe Kilometerleistung erbringen (etwa im Rahmen von Mitarbeiter-Firmen Pooling, im Gemeinde-Bürger Sharing, u.a.m.).

Elektromobilität kann daher gerade im Berufsverkehr zu einer Ausdifferenzierung der Verkehrsmittel führen, die umweltschonender und leistbarer ist, als der standardmäßige Einsatz des Privat-PKW.

### 2.2.2. Projektziele:

Das **1. Ziel** des Projektes ist es, zu zeigen, dass durch den zweckmäßigen Einsatz von Elektrofahrzeugen die Fahrten von und zur Arbeit bzw. Ausbildung günstiger werden. Da im Berufsverkehr aufgrund der Regelmäßigkeit der Fahrten hohe Kilometerleistungen erzielt werden, wirkt sich das stark auf die Geldbörse der Betroffenen aus. Mit diesem Ziel werden insbesondere einkommensschwache Personen angesprochen.

Das **2. Ziel** des Projektes ist, eMobilitäts-Angebote für den Berufsverkehr mit jener Zielgruppe zu entwickeln, für die der eigene PKW aus finanziellen Gründen keine Option mehr darstellt. Es wird gezeigt, dass mit Hilfe eines differenzierten Einsatzes unterschiedlicher E-Fahrzeuge je nach Distanz und Beschaffenheit der Berufswege neue berufliche Möglichkeiten für diese Personen eröffnet werden können.

Das 3. Ziel, berufstätigen Personen Testmöglichkeiten zu bieten, ist aufgrund der Empfehlungen der Jury nicht im Rahmen des ggst. Projektes beauftragt. Entsprechend wurden die Arbeitspakete 4, 5 und 6 gestrichen und das Arbeitspaket 3 auf eine Akzeptanzprüfung reduziert. Als Ergebnis des Projektes „ist darzustellen, wie die ambitionierten Zielsetzungen des Projekts – die Eröffnung neuer beruflicher Möglichkeiten der Testpersonen mit Hilfe eines differenzierten und kostengünstigeren Einsatzes

unterschiedlicher E-Fahrzeuge je nach Beschaffenheit und Distanz der Berufswege – erreicht werden können. Diese Sondierung ist in einem Ergebnisbericht zu übermitteln."

### 2.2.3. Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Die Realisierung der beiden beauftragte Projektziele erfolgte in Zusammenarbeit mit dem AMS-Steiermark, da dort die Zielgruppe für den Test eindeutig identifiziert und angesprochen werden kann.

Zu Beginn des Projektes fand eine Abklärung mit Bruck/Mur, Deutschlandsberg, Gleisdorf, Hartberg, Leibnitz und Voitsberg über eine mögliche Teilnahme statt.

Aus allen Arbeitsmarktbezirken wurde eine Bereitschaft zur Teilnahme signalisiert. Im Rahmen eines Termins am 14.03.2014 mit der Landesgeschäftsstelle des AMS Steiermark wurde die Auswahl getroffen. Eingebunden waren die AMS-Abteilungen „Grundlagenarbeit", zuständig für die wissenschaftliche Ausrichtung der Arbeitsmarktpolitik und das „Service für Arbeitsuchende". Die Entscheidung fiel auf folgende 3 Arbeitsmarktbezirke:

- Bruck/Mur
- Leibnitz
- Deutschlandsberg

Grundlage für diese Auswahl war die Unterschiedlichkeit der Gegebenheiten in den drei Bezirken. Bruck/Mur ist ein Industriestandort mit langen Tallagen als Einzugsgebiet (Breitenau, Tragöß, Mariazellerland). Leibnitz ist ein wachsendes Ballungsgebiet im südsteirischen Raum, das aber dennoch ausgedehnte Randlagen ohne jegliche Öffentliche Verkehrsversorgung besitzt (St. Nikolai, Seggauberg, Wolfsberg/Hainsdorf, ...). Deutschlandsberg hingegen ist durch große Landstriche mit dünner Besiedelung gekennzeichnet, die nur vereinzelt durch Industrieagglomerate (Lannach, Frauenthal, Eibiswald) durchbrochen sind.

In allen Bezirken gibt es schwierige Mobilitätssituationen sowohl bei großen Distanzen (z. B. mit Öffentlichem Verkehr kaum versorgte Tal- und Hügellagen) als auch in unmittelbarer Nähe zum zentralen Ort (z. B. schlagartige Verschlechterung der Buslinien außerhalb einer Verbund-Zonengrenze).

Der Anteil an Frauen, die von der Problemstellung „mangelnde Mobilität" betroffen sind, ist in allen 3 Bezirken überdurchschnittlich hoch. Der Anteil an Jugendlichen, die es schwer haben mobil zu sein, ist unterschiedlich. In Ballungsgebieten wie Leibnitz ist der Anteil geringer, in stark ländlich strukturierten Landstrichen wie Deutschlandsberg sehr hoch.

Ende März / Anfang April 2014 erfolgten die Kick-off Termine in den ausgewählten Arbeitsmarktbezirken. Dabei wurden mit den Regionalen Geschäftsstellen des AMS:

- Vorgangsweise und Zeitplan abgestimmt
- die Zusammenarbeit, Rollenverteilung und Aufgaben geklärt
- die Einbindung der weiteren Akteure (Gemeinden, Unternehmen, lokale Verkehrsunternehmen) geplant

Anschließend startete die Vorbereitung der regionalen Analysen. Sie begann mit einer Zielgruppenauswertung durch die AMS Geschäftsstellen. Danach fand eine qualitative Vertiefung durch Befragung von Zielgruppenpersonen statt:

- Bruck/Mur:
  - Befragungszeitraum: Juni 2014
  - Zielgruppe: Wiedereinsteigerinnen ohne PKW
- Leibnitz:
  - Befragungszeitraum: Juni 2014
  - Zielgruppe: Arbeitsuchende ohne PKW
- Deutschlandsberg:
  - Befragungszeitraum: Juli 2014
  - Zielgruppe: Arbeitsuchende ohne PKW und Führerschein

Bei den Ergebnisworkshops, die im Juli und August 2014 stattfanden, wurden dann die Mobilitätsangebote definiert, die für die definierten Zielgruppen sinnvoll sind. Davon ausgehend erfolgten die Planung der Angebotsentwicklung und parallel dazu die Einbindung der regionalen Unternehmen, Beschäftigungsträger, Gemeinden und Verkehrsunternehmen.

Bis September 2014 wurden die Angebote fertig gestellt und von den Regionalen AMS-Geschäftsstellen abgenommen.

Die Akzeptanzprüfung startete mit der Einbindung der Unternehmen. Es wurden 2 Termine mit regionalen Betrieben im Juni und September 2014 durchgeführt, um deren Interesse an Mobilitätsangeboten für MitarbeiterInnen sowie die Akzeptanz der vorgesehenen Maßnahmen zu prüfen.

Die Landesgeschäftsstelle des AMS Steiermark nahm die Ergebnisse im September 2014 ab. Die Verkehrsabteilung des Landes Steiermark (A16, Ref. Öffentlicher Verkehr) wurde ebenfalls im September 2014 eingebunden. Weiters fand im Oktober 2014 eine Präsentation der entwickelten Mobilitätslösungen bei der Arbeiterkammer Steiermark statt, die auf großes Interesse stieß. Der zuständige AK-Vertreter stellte Anfang November 2014 einen Konsens mit der Wirtschaftskammer her, dass das Modell des „Job Shuttle" von den Sozialpartnern unterstützt wird.

Im Herbst 2014 fanden mit den VertreterInnen der drei ausgewählten Arbeitsmarktbezirke die Klärungsgespräche für die Durchführung der Akzeptanzprüfung bei den potentiellen NutzerInnen statt. Dabei wurde entschieden, dass diese in Bruck/Mur durchgeführt wird, da dort ein Träger (BIG Bruck/Mur) gegeben ist, der die Voraussetzungen sowohl für die Vorbereitung, als auch die Umsetzung solcher E-Mobilitätslösungen erfüllt.

Im ersten Halbjahr 2015 erfolgte die Vorbereitung der Machbarkeitsuntersuchung. Es wurde geklärt, dass das AMS Steiermark die Untersuchung bei der BIG Bruck/Mur beauftragt und finanziert. Weiters wurde vereinbart, dass das Projektteam einerseits bei der NutzerInnenerhebung methodisch sowie organisatorisch unterstützt, andererseits bei der Klärung der fahrzeug- und elektrotechnischen Rahmenbedingungen hilft.

Von Juni bis August 2015 wurden die Befragungen durchgeführt und ausgewertet. Ebenfalls fand die Sondierung der technischen Grundlagen statt. Mit den Ergebnissen für die NutzerInnenakzeptanz sowie dem Ausblick für die Umsetzung von Job Shuttles wurde das Projekt beendet.

### 2.2.4. Beschreibung der Resultate und Meilensteine (vgl. Arbeitspakte der Einreichung)

Ergebnis der Entwicklungsarbeit sind ausformulierte E-Mobilitätsangebote für die definierten Zielgruppen und die Prüfung der Akzeptanz dafür.

#### 2.2.4.1. Gestaltung der E-Mobilitätsangebote

Bei der **Gestaltung der E-Mobilitätsangebote** war auf die Kriterien Intermodalität, Leistbarkeit, nutzen statt besitzen und Fahrzeugbetreuung zu achten. Ergebnis soll ein gezielter Einsatz von E-Fahrzeugen sein, der nach Distanz, Topographie, persönlichen Anforderungen der NutzerInnen sowie Sicherheitsaspekten differenziert.

**Beschreibung der Zielgruppencluster und deren Bedürfnisse:**
Aus den regionalen Analysen (siehe Anhang B) ergaben sich unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen für die betrachteten Personengruppen:

- Personen in entlegenen Gebieten ohne ausreichende Öffentliche Verkehrsversorgung benötigen:
  - Ein **E-Shuttleservice**, wenn sie keinen Führerschein besitzen, nicht selbst fahren wollen oder können bzw. in einem Stundenausmaß arbeiten, das der Nutzung eines Sharing-Modells entgegensteht.
  - Ein **E-Sharingauto**, wenn sie einen Führerschein besitzen, selbst fahren wollen und in geringem Umfang Teilzeit-arbeiten. Sie nutzen 1-3 Mal pro Woche für wenige Stunden das E-Sharingauto, was das Teilen mit anderen Personen erlaubt.
  - In Gebieten mit stark frequentierten Pendlerkorridoren, die täglich von dichten PKW-Strömen durchquert werden (z. B. Sulmtal-Bundesstraße) sind auch Lösungen, die das **Mitfahren** einfacher machen, sinnvoll. Manchmal wird das Mitnehmen dort schon praktiziert (z. B. über Facebook-Communities), jedoch nur in sehr überschaubarem Umfang.
  - Weiters können auch kleine organisatorische Veränderungen eine große Wirkung erzielen. Die **Abstimmung von Kindergartenöffnungszeiten und Busfahrplan** würde die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs für viele berufstätige Eltern wesentlich erleichtern. Oft geht es dabei nur um eine Überbrückungsbetreuung von wenigen Minuten.
- Auch am Rand von Zentralräumen ist die Mobilitätsversorgung oft bereits stark eingeschränkt. Dabei geht es aber meist um die Überwindung von nur wenigen Kilometern zur nächsten dicht frequentierten ÖV-Linie. Personen in diesen Gebieten benötigen:
  - Eine Kombination von **Pedelec mit Öffentlichem Verkehr** (z. B. Kernzonen-Netzkarte plus Anschlussmobilität zum Wohnort mit Pedelec). Da die Wohnorte oft auf Hanglagen sind (z. B. Seggauberg, Gamlitz/Ehrenhausen, …) empfiehlt sich die elektrische Variante des Fahrrades.
  - **Radtransfer in Kooperation mit Wirtschaftsunternehmen**, die ohne PKW schwer erreichbar sind (z. B. Gewerbepark Leibnitz, Industriepark Lannach, Industriegebiet Kapfenberg, …). Dabei kann mit Pedelecs, die das Unternehmen zur Verfügung stellt

eine rasche Verbindung zum ÖV-Anschluss bzw. zum Ortszentrum hergestellt werden.

- **E-Shuttleservice** für Personen, die nicht mit dem Rad fahren wollen oder können.
- **Betriebliches Sharing** von Fuhrparkautos, die außerhalb der Einsatzzeiten von MitarbeiterInnen für die Fahrt von/zur Arbeit genutzt werden können.

**Zusammenfassung der für die Modellkonzeption relevanten Rahmenbedingungen:**

Quer über alle regionalen Analysen lassen sich folgende Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Mobilitätsmodelle definieren:

- **flexible Angebote, die auch Dienstverhältnisse außerhalb der Normalarbeitszeit bedienen können:** Nicht nur zu den Stoßzeiten, sondern auch um die Mittagszeit, am Abend und am Wochenende, sowie zeitig am Morgen (zwischen 5:00 und 7:00 Uhr).
- **Zuverlässiger Transport, der die Berufstätigkeit zeitlich sicherstellt:** Reduktion der Abhängigkeit von Privatpersonen (ausborgen, mitnehmen, hinbringen).
- **Kosten:** Personen, die nur 2-3 Tagen in der Woche arbeiten können, sind bei den Mobilitätskosten eher sparsam (50 Euro und weniger). Personen, die 4-5 Tage pro Woche arbeiten, sind bereit 80 - 100 Euro oder auch mehr zu bezahlen.
- **Pedelec:** Ist v. a. interessant für Personen, die bereits viel mit dem Rad unterwegs sind. Diesen geht es nicht um 100% Nutzbarkeit (Stichwort "Schlechtwetter"), sondern um Entlastung von der komplizierten privaten Mobilitätsorganisation, soweit es möglich ist (z. B. an allen trockenen Tagen).

**E-Mobilitätsangebote für die Fahrt zur Arbeit bzw. Ausbildung:**

Ausgehend von den Ergebnissen der regionalen Analysen wurden folgende Angebote entwickelt:

- **Job Shuttle** in Zusammenarbeit mit dem AMS Steiermark: Dabei handelt es sich um ein E-Shuttleservice für Berufstätige, das als Arbeitsmarktprojekt durchgeführt wird. Arbeitsuchende Personen, die im Projekt als „Transitkräfte" angestellt sind, bringen PendlerInnen, die nicht mit dem eigenen PKW fahren können oder wollen, vom Wohnort zum nächsten ÖV-Anschluss oder zum Arbeitsort und wieder retour.

  Dieses Angebot ist in den Projektskizzen „Job Shuttle" Bruck/Mur, „Job Shuttle" Leibnitz und „Job Shuttle" Deutschlandsberg genau beschrieben. Weiters liegt eine Kalkulation bei. (siehe Anhang C).
- **Pedelec mit Öffentlichem Verkehr** in Zusammenarbeit mit regionalem Verkehrsunternehmen (z. B. MVG Kapfenberg): Es wird eine ÖV-Zeitkarte mit der Anschlussmobilität des Pedelec kombiniert. Dadurch können auch entlegene Wohnorte an das ÖV-Netz angeschlossen werden.

  Diese Mobilitätslösung ist in der Angebotsbeschreibung „Pedelec + ÖV" dargestellt (siehe Anhang C).
- **Betriebliche Anschlussmobilität mit Pedelec und U-Carver** in Zusammenarbeit mit Unternehmen an entlegenen Standorten (z. B. Keramik Frauenthal): Damit kann die Distanz zum ÖV-Anschluss, der zu Fuß nur schwer erreichbar ist, in wenigen Minuten überbrückt werden. Die Pedelecs werden den MitarbeiterInnen für ihre Anschlussmobilität

kostenlos oder stark vergünstigt zur Verfügung gestellt. Im Unternehmen und am ÖV-Anschluss werden entsprechende Abstellanlagen errichtet.

Diese Mobilitätslösung ist in der Angebotsbeschreibung „Betriebliches Mobilitätsmanagement für MitarbeiterInnen - Anschlussmobilität mit Pedelecs und U-Carvern" dargestellt (siehe Anhang C).

- **Betriebliches E-Carsharing** in Zusammenarbeit mit Unternehmen (z. B. Epcos-TDK): MitarbeiterInnen können ein Elektroauto des Firmen-Fuhrparks außerhalb der betrieblichen Einsatzzeiten für ihre Fahrten von und zur Arbeit nutzen, aber auch für Freizeitaktivitäten (z. B. Wochenende). Sie bezahlen dafür einen Nutzungsbeitrag, der den Fahrzeugbetrieb mitfinanziert. Der Verleih erfolgt mit Hilfe einer vollautomatischen Schlüsselbox.

  Diese Mobilitätslösung ist in der Angebotsbeschreibung „E-Carsharingauto für Unternehmen (mit Schlüsselbox)" dargestellt (siehe Anhang C).

#### 2.2.4.2. Akzeptanzprüfung

Ziel der **Akzeptanzprüfung** ist es zu klären, ob die konzipierten Angebote bedarfsgerecht sind. Es wurde mit folgenden Akteuren eine Einschätzung zur Relevanz der Mobilitätsangebote vorgenommen:

- **Unternehmen in Deutschlandsberg (Juni 2014):** Ein Bedarf an Mobilitätsmaßnahmen für den Berufsverkehr ist gegeben. Die meisten Firmen liegen abseits der großen Öffentlichen Verkehrsachsen und sind daher ohne PKW schwer zu erreichen. Für das Job Shuttle soll ein Konzept entwickelt und die Realisierbarkeit geklärt werden. Danach kann eine Umsetzung unter Einbeziehung der Unternehmen abgestimmt werden. Bezüglich Pedelec-Anschlussmobilität und betrieblichem E-Carsharing haben einzelne Firmen vor, diese Angebote individuell weiter zu verfolgen.
- **Unternehmen in Bruck/Mur (September 2014):** Auch hier wurde eine eingeschränkte Erreichbarkeit viele Arbeitsplätze festgestellt. Es ist ein Bedarf gegeben, der von den Unternehmen noch konkretisiert wird. Die vorgestellten Mobilitätsangebote werden daher als interessant beurteilt. Wenn die konkreten Bedarfe vorliegen und die Realisierung der Mobilitätsangebote geklärt ist, kann eine Umsetzung abgestimmt werden.
- **Land Steiermark, Verkehrsabteilung (September 2014):** Das Job Shuttle wird als interessanter Lösungsansatz beurteilt. Als innovativ wird betrachtet, dass es sich um ein lokales Mobilitätsmodell für den Berufsverkehr handelt. Es ist gerade die Erstellung einer Landesrichtlinie zur Förderung des Mikro-ÖV im Gang. Dabei soll jetzt der Berufsverkehr mitbedacht werden.
- **AMS Steiermark (Oktober 2014):** Für das Arbeitsmarktservice stellen die Mobilitätsmodelle eine konkrete Lösungsperspektive für ein langjähriges Problem am Arbeitsmarkt dar, für das es bisher keine Hilfestellungen gab. Alle Modelle werden als wichtig eingeschätzt, um Personen in ihrer Berufsmobilität zu unterstützen. Das Job Shuttle kann mit Beteiligung des AMS pilotiert werden. Seitens der Regionalen Geschäftsstellen des AMS besteht ein hohes Interesse, das Job Shuttle nach erfolgter Pilotierung steiermarkweit umzusetzen. Seitens der Grundlagenabteilung des AMS wurden die regionalen Analysen (siehe Anhang B) als sehr aufschlussreich beurteilt und eine Weiterführung in anderen Bezirken empfohlen.

- **AK Steiermark (Oktober 2014):** Für die Arbeiterkammer ist das Job Shuttle ein sehr positiver Lösungsansatz, weil es ArbeitnehmerInnen aus niedrigen Einkommensschichten in ihrer beruflichen Mobilität unterstützt. Insbesondere der Vielzahl an Frauen mit Teilzeitbeschäftigungen kann damit eine finanzielle Entlastung geboten werden. Die AK Steiermark verfolgt das Projekt auf Sozialpartner-Ebene weiter und hat Anfang November 2014 die Wirtschaftskammer Steiermark eingebunden, die am Job Shuttle ebenfalls Interesse bekundet hat.

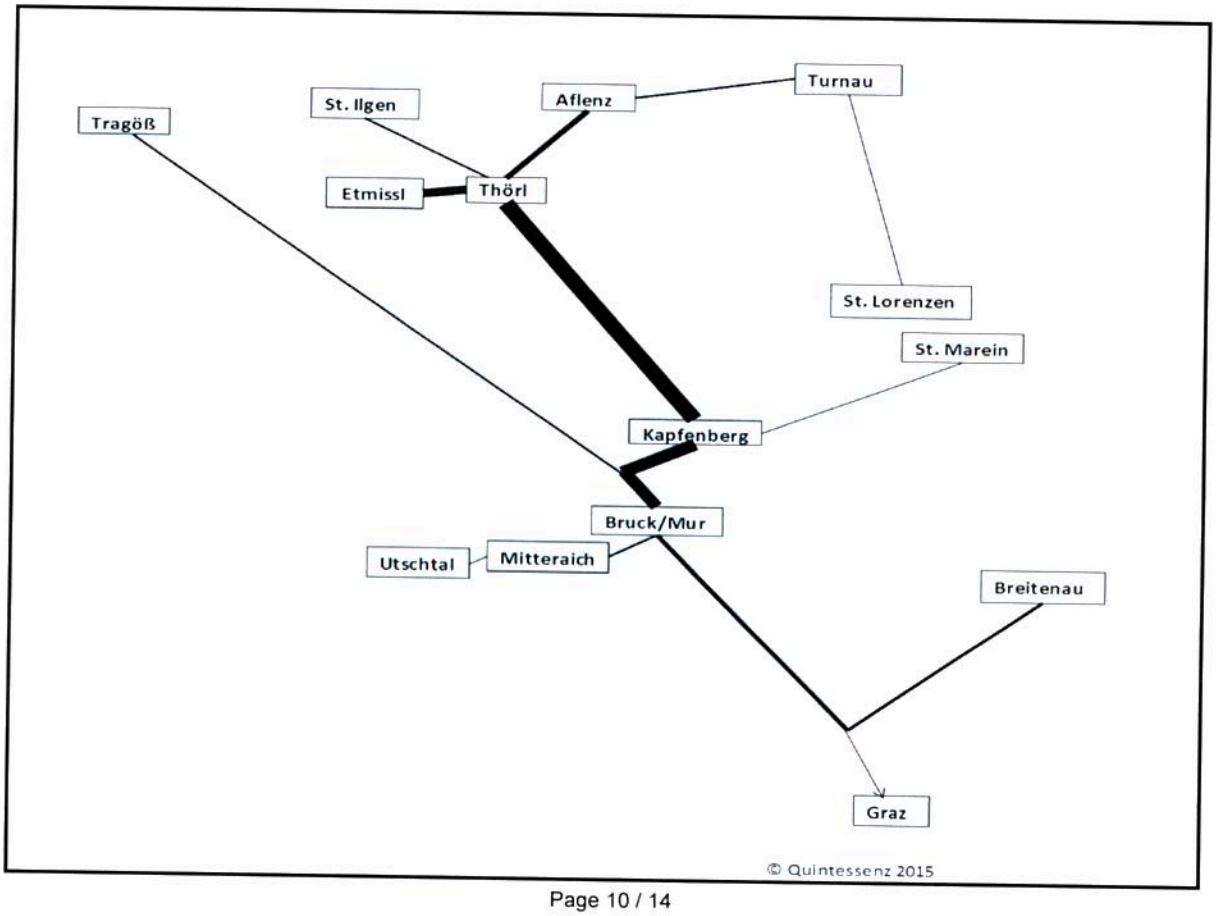
Die Protokolle der Termine befinden sich im Anhang D

Zur **Akzeptanzprüfung bei den Berufstätigen** wurde exemplarisch im Arbeitsmarktbezirk Bruck/Mur eine NutzerInnenbefragung für das Angebot „Job Shuttle" durchgeführt, bei der auch die Gemeinden eingebunden waren. Diese Erhebung wurde vom AMS Steiermark beauftragt, vom arbeitsmarktpolitischen Träger BIG Bruck/Mur durchgeführt und vom Projektteam methodisch bzw. organisatorisch unterstützt.

Insgesamt nahmen 133 Personen an der Erhebung teil. Etwas mehr als die Hälfte waren AMS-KundInnen, ca. 20% BerufspendlerInnen und knapp unter 30% in der Region beschäftigte GemeindebürgerInnen. Die Geschlechterverteilung war in etwa gleich.

39% der Befragten sehen sich durch Mobilitätsangebote wie sie im Projekt entwickelt wurden, in ihrer beruflichen Mobilität unterstützt. 35% würde das Job Shuttle helfen, ihre Berufstätigkeit abzusichern.

Aus dem Wegediagramm, das die Fahrtstrecken der Befragten zusammenfasst, wurde das Einzugsgebiet des Job Shuttle deutlich:



Die **Bereitschaft der Gemeinden** bei den Erhebungen und ähnlichen Vorbereitungsarbeiten zu unterstützen war gegeben. Die Bereitschaft, über eine reine Mitwirkung hinaus auch Verantwortung für die Berufsmobilität der GemeindebürgerInnen zu übernehmen und eine Partnerschaft mit dem AMS als Betreiber inklusive Kostenbeteiligung einzugehen, war jedoch im Bezirk Bruck/Mur nicht erkennbar. Das AMS kann zwar große Teile der Projektkosten im Bereich der Löhne und Gehälter fördern, ist jedoch auf eine Ko-Finanzierung bei den Sachkosten (E-Auto, Ladeinfrastruktur, ...) angewiesen. Weiters ist wichtig, dass die Gemeinden als Betreiber solcher Mobilitätslösungen auftreten, da das AMS diese Rolle aufgrund seiner Aufgabenstellung nicht übernehmen kann.

Im Bezirk Bruck/Mur war diese Bereitschaft, auch aufgrund der derzeitigen Kosten für ein E-Shuttle inkl. Ladeinfrastruktur, bis zum Ende des Projektes noch nicht gegeben. In Leibnitz steht die Umsetzung einer solchen Lösung jedoch unmittelbar bevor (siehe 2.3.).

### 2.2.5. Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

Bei der Durchführung der regionalen Analysen und der Maßnahmenkonzeption traten keine Schwierigkeiten auf. Es gab großen Rückhalt durch alle beteiligten Akteure. Auch die Akzeptanzprüfung erfolgte mit intensiver Unterstützung insbesondere durch das AMS Steiermark. Insofern konnten die Ziele des von der Jury reduzierten Projektumfangs gut erreicht werden.

Für die Umsetzung der entwickelten Mobilitätsangebote, die außerhalb des ggst. Projektes stattfindet, werden die absehbaren Hürden unter 2.3. dargestellt.

### 2.2.6. Beschreibung von Projekt-„highlights"

**Kooperationsbereitschaft der beteiligten Akteure:** Sowohl die regionalen AMS-Geschäftsstellen, als auch die regionalen Beschäftigungsträger für das „Job Shuttle", die lokalen Verkehrsunternehmen wie MVG und regionale Institutionen wie die PE-Regio oder das Regionalmanagement Südweststeiermark unterstützen das Projekt aktiv. Auch bei den beiden Terminen mit Unternehmen waren überdurchschnittlich viele Betriebe vertreten.

Die TeilnehmerInnen an der Befragung standen dem Thema Berufsmobilität sehr aufgeschlossen gegenüber. Entgegen früherer Erfahrungen war die Bereitschaft, sich interviewen zu lassen hoch. Es gab keine einzige Absage aus mangelndem Interesse.

Auf übergeordneter Ebene wird das Projekt von der AMS Landesgeschäftsstelle maßgeblich mitgetragen. Seit September sind auch die steirischen Sozialpartner dabei, sich auf eine Unterstützung zu verständigen. Das Land Steiermark hat vor, die Berufsmobilität in der neuen Förderrichtlinie für Mikro-ÖV mitzubedenken.

**Regionale Analysen:** Die Ergebnisse aus den regionalen Analysen wurden vom AMS Steiermark als sehr aufschlussreich beurteilt. Sie sind ein gutes Instrument, um die lokale Mobilitätssituation der Berufstätigen darzustellen. Vor allem die kleinräumige Gliederung erleichtert eine Operationalisierung der Ergebnisse. Deshalb sollte dieses Instrument beibehalten und solche Analysen auch in anderen Bezirken durchgeführt werden.

**Akzeptanz der entwickelten Mobilitätslösungen:** Die Mobilitätsangebote wurden von den bisher befragten Stakeholdern durchwegs positiv beurteilt (siehe 2.2.4.2.).

**Lösung für eine wesentliche Problemstellung am Arbeitsmarkt:** Mangelnde Mobilität ist eine Problemstellung, die im ländlichen Raum immer mehr berufstätige Personen betrifft. Bisher konnten dafür keine Hilfestellungen bereitgestellt werden. Das Instrumentarium des

AMS, bestehend aus Schulungs-, Beratungs- und Vermittlungsmaßnahmen, greift bei dieser Problemstellung nicht. Mit den im Rahmen des Projektes entwickelten Mobilitätsangeboten ist für diesen Personenkreis erstmals eine Lösungsperspektive gegeben, die wirksam am Problem ansetzt. Deshalb besteht auch ein großes Interesse seitens des AMS, die Maßnahmen zu pilotieren. Beim Job Shuttle kann das AMS auch im Rahmen der Förderungen für Gemeinnützige Beschäftigungsprojekte Personalkosten mitfinanzieren.

## 2.3 Ausblick

Zum Abschluss des Projektes erfolgten die Klärungen, ob und wann **pilotmäßige Umsetzungen** für die entwickelten Mobilitätsangebote stattfinden können:

- Beim **Job Shuttle** wurden exemplarisch im Arbeitsmarktbezirk Bruck/Mur die Voraussetzungen für eine Umsetzung geklärt. Neben der NutzerInnenerhebung (siehe 2.2.4.2.) erfolgte auch die Untersuchung der technischen Voraussetzungen. Mit dem Nissan NV 200 ist als 7-Sitzer eine ausreichende Beförderungskapazität gegeben. Um die erforderlichen Touren durchführen zu können bedarf es jedoch für die Zwischenladungen einer Schnelllade-Infrastruktur, die kostspielig ist. Derzeit ist die Bereitschaft der Gemeinden nicht gegeben diese Kosten zu übernehmen. Für einen Start des Job Shuttle in Bruck/Mur ist daher noch eine Lösung für diese Problemstellung zu finden.

  In Leibnitz steht der Start eines Shuttledienstes für den Berufsverkehr jedoch unmittelbar bevor. Im Gegensatz zur Situation in Bruck/Mur sind die Touren dort wesentlich kürzer (5 - 8 km Radius) und können daher mit E-Autos wie dem Renault Kangoo leichter bewältigt werden. Weiters übernimmt die Gemeinde Leibnitz die Betreiberrolle und damit die Verantwortung für die Durchführung des Pendlerservice. Das Arbeitsmarktservice Leibnitz wird dieses Shuttleservice für seine arbeitsuchenden Personen entsprechend nützen und damit zu seinem Erfolg beitragen.

- Auch die **betrieblichen Angebote (Betriebliche Anschlussmobilität mit Pedelec und U-Carver, Betriebliches E-Carsharing) sowie das Angebot „Pedelec mit Öffentlichem Verkehr"** stoßen auf Interesse (siehe 2.2.4.2.). Für den Start sind aber Testmöglichkeiten zu keinen oder sehr geringen Kosten notwendig. Da weder das Projektbudget dafür bewilligt noch andere Finanzierungen bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt gefunden wurden, war ein Teststart bisher noch nicht möglich.

  Jedenfalls stellen die Angebote eine Erweiterung der Leistungspalette der Modellregion Graz dar, die realisiert werden kann, sobald Testbudgets verfügbar sind.

# 3 Auswertung

**Publikationen**:

- Präsentation KundInnenmeeting Deutschlandsberg
- Präsentation KundInnenmeeting Bruck/Mur
- Folder „Mobilitätsangebot für Unternehmen“

**Weitere Dokumente:**

- Regionale Analysen:
  - Auswertung Bruck/Mur
  - Auswertung Leibnitz
  - Auswertung Deutschlandsberg
- Entwicklung Mobilitätsangebote:
  - Projektskizze „Job Shuttle“ Bruck/Mur
  - Projektskizze „Job Shuttle“ Leibnitz
  - Projektskizze „Job Shuttle“ Deutschlandsberg
  - Kalkulation „Job Shuttle“
  - Angebotsbeschreibung „Pedelec + ÖV“
  - Angebotsbeschreibung „Betriebliches Mobilitätsmanagement für MitarbeiterInnen - Anschlussmobilität mit Pedelecs und U-Carvern“
  - Angebotsbeschreibung „E-Carsharingauto für Unternehmen (mit Schlüsselbox)“
- Ergebnisse Akzeptanzprüfung:
  - Protokoll Zwischenbesprechung AMS Steiermark
  - Protokoll Projektbesprechung AK Steiermark
  - Protokoll Projektbesprechung Land Steiermark, Verkehrsabteilung
  - Protokoll AMS-KundInnenmeeting für Unternehmen in Bruck/Mur
  - Protokoll AMS-KundInnenmeeting für Unternehmen in Deutschlandsberg.

# 4 Unterschrift

**Hiermit wird bestätigt, dass der Zwischenbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde.**

Graz 10.11.2015

Ort, Datum

e-mobility

Die Geschäftsführung

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

**Achtung:** das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden

**Anhang:**

A. Publikationen:
- Präsentation KundInnenmeeting Deutschlandsberg
- Präsentation KundInnenmeeting Bruck/Mur
- Folder „Mobilitätsangebot für Unternehmen"

B. Regionale Analysen:
- Auswertung Bruck/Mur
- Auswertung Leibnitz
- Auswertung Deutschlandsberg

C. Entwicklung Mobilitätsangebote:
- Projektskizze „Job Shuttle" Bruck/Mur
- Projektskizze „Job Shuttle" Leibnitz
- Projektskizze „Job Shuttle" Deutschlandsberg
- Kalkulation „Job Shuttle"
- Angebotsbeschreibung „Pedelec + ÖV"
- Angebotsbeschreibung „Betriebliches Mobilitätsmanagement für MitarbeiterInnen - Anschlussmobilität mit Pedelecs und U-Carvern"
- Angebotsbeschreibung „E-Carsharingauto für Unternehmen (mit Schlüsselbox)"

D. Ergebnisse Akzeptanzprüfung:
- Protokoll Zwischenbesprechung AMS Steiermark
- Protokoll Projektbesprechung AK Steiermark
- Protokoll Projektbesprechung Land Steiermark, Verkehrsabteilung
- Protokoll AMS-KundInnenmeeting für Unternehmen in Bruck/Mur
- Protokoll AMS-KundInnenmeeting für Unternehmen in Deutschlandsberg.