universität wien

MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Car Sharing over Ownership
A mixed-methods assessment of the current state and potential measures for the transition from private car ownership towards Peer-to-Peer car sharing in Austria.

verfasst von | submitted by

Lara Verena Quaas B.Sc.

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Science (MSc)

Wien | Vienna, 2026

Studienkennzahl lt. Studienblatt | Degree programme code as it appears on the student record sheet:	UA 066 855
Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree programme as it appears on the student record sheet:	Masterstudium Geography: Global Change and Sustainability
Betreut von | Supervisor:	Mag. Mag. Dr. Gudrun Haindlmaier

Acknowledgements

Firstly, I would like to thank Ernst Gebetsroither-Geringer and Martin Zach for their support in facilitating my thesis at the AIT Austrian Institute of Technology. I would also like to thank Gudrun Haindlmaier for her academic advice and feedback as my university supervisor. Warm thanks also to everyone involved in my thesis research for their contributions and interesting perspectives on mobility innovations.

I am grateful to the Hans-Böckler Foundation for their year-long support of my studies and for accompanying me on my academic and personal journey. Finally, I would like to thank my parents for trusting me to find my own way; my twin sister Xenia for everything, especially for helping me overcome my frustration with LaTeX; and my friends for bringing more colour to my life and shaping me to become the person I am today.

Abstract

Private cars often consume a significant amount of space while remaining unused for much of the day, which is a particular problem in urban areas where space is limited and other transport options are available. Car sharing offers an alternative for trips where a car is needed, providing economic, environmental and social advantages. Peer-to-Peer (P2P) car sharing, where a digital platform mediates the temporary access to private vehicles between peer-providers and peer-users, remains under-researched in Austria. This thesis analyses whether P2P car sharing could contribute to reducing private car ownership and supporting urban mobility transitions, by examining the travel behaviour, motivations, and challenges of users and providers. A mixed-methods approach was employed, combining quantitative platform data from a P2P car sharing provider in Austria, surveys with users and providers of P2P car sharing and expert interviews. The quantitative data was analysed using descriptive statistics, while the qualitative data was analysed based on interview codes. These codes were used to assess the current state of P2P car sharing as a niche innovation and estimate its transformative potential to challenge private car ownership, in consideration of the theoretical framework MLP and its conceptualisation in the form of six Transformative Outcomes. The findings show that P2P car sharing is primarily used for long-distance weekend trips rather than for everyday mobility. Users' and providers' motivations are mainly economic and barriers include limited accessibility and insurance concerns. The qualitative analysis indicates that the socio-technical transition is still at an early stage of experimentation, with weakly developed Transformative Outcomes. Consequently, the main recommendations focus on expanding and mainstreaming the niche through scaling up and institutionalising P2P car sharing in Austria. While P2P car sharing currently seems unlikely to significantly reduce the number of privately owned cars in Austria, it shows overall potential. However, to have a transformative impact, it would need to become a viable option for everyday mobility through targeted, concrete measures.

Zusammenfassung

Privatfahrzeuge beanspruchen viel Raum, obwohl sie den Großteil des Tages ungenutzt bleiben. Dies ist insbesondere in städtischen Gebieten problematisch, da der Raum begrenzt ist und alternative Verkehrsmittel verfügbar sind. Carsharing bietet eine Alternative für Autofahrten und bringt wirtschaftliche, ökologische und soziale Vorteile mit sich. Peer-to-Peer (P2P) Carsharing, bei dem digitale Plattformen den temporären Zugang zu Privatfahrzeugen zwischen Peer-Providers und Peer-Users vermitteln, ist in Österreich bislang wenig erforscht. Diese Arbeit untersucht, ob P2P-Carsharing zur Reduktion des privaten Autobesitzes beitragen und die Mobilitätswende in Städten unterstützen kann, indem Mobilitätsverhalten, Motivationen und Herausforderungen von Nutzer*innen und Anbieter*innen analysiert werden. Methodisch wird ein Mixed-Methods-Ansatz verwendet, der quantitative Plattformdaten eines P2P-Carsharing-Anbieters, mehrere Umfragen mit Nutzer*innen und Anbieter*innen sowie Expert*innen-Interviews kombiniert. Die quantitativen Daten wurden mittels deskriptiver Statistik ausgewertet, die qualitativen Daten anhand von Interviewcodes analysiert. Auf dieser Grundlage wurde der aktuelle Stand von P2P-Carsharing als Nischen-Innovation mithilfe der Multi-Level Perspective als theoretischem Framework untersucht, wobei die Konzeptualisierung in Form von Transformative Outcomes zur Beurteilung des transformativen Potenzials herangezogen wurde. Die Ergebnisse zeigen, dass P2P-Carsharing vor allem für längere Fahrten am Wochenende und weniger für die Alltagsmobilität genutzt wird. Die Motivationen der Nutzer*innen und Anbieter*innen sind überwiegend wirtschaftlicher Natur, während eingeschränkte Zugänglichkeit und Versicherungsbedenken zentrale Hemmnisse darstellen. Die Analyse deutet darauf hin, dass sich die sozio-technische Transition noch in einem frühen Experimentierstadium mit schwach ausgeprägten Transformative Outcomes befindet. Die Handlungsempfehlungen konzentrieren sich entsprechend auf die Ausweitung und Etablierung der Nische durch Skalierung und Institutionalisierung von P2P-Carsharing in Österreich, da dies einen zentralen Engpass für die Transition darstellen könnte. Obwohl es derzeit unwahrscheinlich ist, dass P2P-Carsharing die Anzahl der Privatfahrzeuge in Österreich signifikant reduziert, zeigt es grundsätzlich Potenzial, das jedoch nur durch gezielte Maßnahmen zu einer relevanten Alternative für Alltagsmobilität ausgebaut werden kann.

Contents

Acknowledgements **i**

Abstract **iii**

Zusammenfassung **v**

List of Figures **xi**

List of Tables **xii**

List of Abbreviations **xiv**

1 Introduction **1**

1.1 Urban Sustainability Challenges 1

1.2 Research Context 2

1.3 Research Problems 3

1.4 Research Questions 3

1.5 Structure of the Thesis 5

2 Literature Review **7**

2.1 Terms and Definitions 7

2.1.1 The 15-Minute-City 7

2.1.2 Shared Mobility 8

2.1.3 Car Sharing 9

2.1.4 Mobility as a Service 11

2.2 The Austrian Mobility Sector 12

2.2.1 Sectoral Environmental Challenges 12

2.2.2 Policies on Shared Mobility in Austria 14

2.3 State of the Art: Peer-to-Peer Carsharing 16

2.3.1 Empirical Research Findings 16

2.3.2 National Reserach Findings in Austria 20

2.3.3 Empirical Example: Operator GoMore in Austria 21

2.4 Institutional Context of P2P Car Sharing in Austria 24
2.4.1 Legal Frameworks on Car Sharing in Austria 24
2.4.2 Insurance and Liability of P2P Car Sharing in Austria 25
2.4.3 Taxation of P2P Car Sharing in Austria 26

3 The Theoretical-Conceptual Framework 29
3.1 Underlying Key Concepts 29
3.1.1 Socio-Technical Systems 29
3.1.2 Socio-Technical Transitions 30
3.2 The Multi-Level Perspective 31
3.2.1 Dynamics of Socio-Technical Transitions in the MLP 32
3.2.2 Shortcomings of the Multi-Level Perspective 34
3.3 The Conceptual Framework 35
3.3.1 Theoretical Application 35
3.3.2 Analytical Application 36

4 Methodology and Methods 39
4.1 Research Methodology and Design 39
4.1.1 Explanatory Sequential Mixed-Methods 39
4.2 Methods 42
4.2.1 Phase 1: Quantitative Data Collection 42
4.2.2 Phase 1: Quantitative Data Analysis 46
4.2.3 Phase 2: Qualitative Data Collection 48
4.2.4 Phase 2: Qualitative Data Analysis 50
4.3 Research Quality and Limitations 50
4.3.1 Data Reliability, Objectivity and Validity 50
4.3.2 Positionality 52

5 Results 55
5.1 Travel Behaviours and Motivations 55
5.1.1 Peer-Users 55
5.1.2 Peer-Providers 61
5.2 Barriers and Challenges 64

5.2.1 Peer-Users 64
5.2.2 Peer-Providers 65
5.3 Qualitative Results: Expert Interviews 65

6 Discussion **77**
6.1 Characteristics, Usage Patterns and Challenges in P2P Car Sharing 77
6.1.1 Characteristics of Users and Providers 77
6.1.2 Usage Behaviours 78
6.1.3 Barriers and Challenges 80
6.2 Transformative Outcomes in P2P Car Sharing 81
6.2.1 Application of the TO Framework 81
6.2.2 Analysis with the TO Framework 82
6.3 Integration of Quantitative and Qualitative Results 89
6.3.1 Proposed Measures and Policy Recommendations 90
6.4 Implications, Limitations and Future Research 91
6.4.1 Implications of the Research 91
6.4.2 Theoretical Limitations of the Research 91
6.4.3 Future Research 93

7 Conclusions **95**

Bibliography **98**

A Appendix: Tariff Sheet tim Graz **111**

B Appendix: LimeSurvey Peer-Users **113**

C Appendix: LimeSurvey Peer-Providers **129**

D Appendix: Details on Conducted Interviews **143**

E Appendix: German Interview Guide **145**

F Appendix: Interview Data Protection Form **149**

G Appendix: Interview Transcripts **151**
G.1 Interview 1 151

G.2 Interview 2 176
G.3 Interview 3 192
G.4 Interview 4 210
G.5 Interview 5 232
G.6 Interview 6 252
G.7 Interview 7 275

H Appendix: Category System of the Coded Interviews **295**

I Appendix: MAXQDA Code Matrix **307**

List of Figures

1 Positioning of P2P car sharing within ownership- and access-based mobility regimes (own figure with R). 11

2 Dynamics of social-technical transitions through the Multi-Level Perspective framework (Source: Geels, 2019, p. 191). 33

3 Explanatory Sequential Mixed-Methods research design, beginning with the quantitative data collection and analysis followed by the qualitative part, with both parts of the results integrated for discussion (own figure). 40

4 Heat map of the total amount of average of simultaneous car rentals per weekday and hour via GoMore Austria between January 2024 and December 2025 (own figure with R). 56

5 Utilisation intensity divided into three groups (sporadic, regular, active), based on booking behaviour over the past 90 days (Q1 2024–Q4 2025) (own figure with R). 57

6 Distribution of rental/ trip durations in pre-determined categories between one hour and over 48 hours (own figure with R). 58

7 Trip length indicated by peer-users in the survey, categorised by distance: 11-25 km, 26-50 km, 51-100 km, 101-250 km, 251-500 km, and more than 500 km (own figure with R). 60

8 Number and distribution of P2P car sharing vehicles provided by postcode in Austria (own figure with R). 61

9 Feedback from peer-users in Survey on the usage of GoMore AT from 1 (low satisfaction) to 5 (high satisfaction), using a Likert scale (own figure with R). . 64

10 Feedback from peer-providers in survey on the usage of GoMore AT from 1 (low satisfaction) to 5 (high satisfaction), using a Likert scale (own figure with R). 66

List of Tables

1 Overview of the transformative outcomes selected for the three macro-processes that can lead to transformation, adapted from Ghosh et al. (2021, p. 742f.). . . 38

2 Overview of considered data sources, indicators and methods for the quantitative and qualitative research of the thesis. 42

3 Coding categories and their descriptions for the qualitative analysis of the semi-structured expert interviews. 51

4 The three macro-processes (after Ghosh et al., 2021) of transitions, the determined TOs, their assigned interview themes and the related empirical findings from the qualitative research. 82

List of Abbreviations

15mC	**15**-**M**inute **C**ity
B2B	**B**usiness-to-**B**usiness
B2C	**B**usiness-to-**C**onsumer
EaSMM	**E**xplanatory **S**equential **M**ixed **M**ethods
MaaS	**M**obility **a**s **a** **S**ervice
MLP	**M**ulti-**L**evel **P**erspective
MMP	**M**obility **M**aster **P**lan
MRQ	**M**ain **R**esearch **Q**uestion
P2P	**P**eer-to-**P**eer
SRQ	**S**ub **R**esearch **Q**uestion
STS	**S**ocio-**T**echnical **S**ystems
STT	**S**ocio-**T**echnical **T**ransitions
TO	**T**ransformative **O**utcome

1 Introduction

1.1 Urban Sustainability Challenges

In her infamous critique on urban planning in the US published in 1961 ("The Death and Life of Great American Cities"), Jane Jacobs already found that "[...] the destructive effects of automobiles are much less a cause than a symptom of our incompetence at city building" (Jacobs, 1961, p. 7). An urbanist voice that is still relevant 65 years after.

Particularly in urban communities nowadays, global temperature rise due to human-caused climate change and other related challenges and effects such as natural disasters pose adverse risks to human life and the environment, since over 55% of the world's population live in urban areas with rapid increases in urbanisation expected in the future (Intergovernmental Panel on Climate Change, 2023). For example, the population in Austria is projected to increase by approx. 710,000 people (+ 8%) by 2040, with nearly two thirds of this growth concentrated in the nine largest urban areas including Vienna, Graz and Linz (Österreichischer Städtebund, nd). Furthermore, urban settlements play a significant role as both: entities endangered by climate change and major contributors to global greenhouse gas emissions, generating about 70% of global CO2eq emissions (Intergovernmental Panel on Climate Change, 2023). This highlights the importance of placing a special emphasis on future-proofing cities against climate-related hazards (adaptation) and reducing urban emissions (mitigation), for example through land use planning.

First introduced by Carlos Moreno in 2016, the concept of the 15-Minute City (15mC) refers to a contemporary urban planning approach in which all public services (e.g. supermarkets) and amenities (e.g. parks) in high-density areas are within 15 minutes' walking or cycling distance (Allam et al., 2022; Moreno et al., 2021). The aim of this approach is to create mixed-use, self-sufficient neighbourhoods through the increased proximity of urban functions such as living, working and commerce, with the intention of inter alia reducing reliance on private cars (Khavarian-Garmsir et al., 2023). Ultimately, the 15mC concept addresses environmental, economic and social urban sustainability issues.

1.2 Research Context

One approach that can contribute to urban sustainability is shifting away from privately owned cars towards shared mobility, particularly for people using their car primarily for convenience. Car sharing could complement public transport for trips that require a vehicle. It has the potential to free up roads and parking spaces in cities that are currently occupied by private vehicles, while offering additional benefits. For example, it can provide economic advantages and cost savings (e.g. relating to insurance, tax, parking fees and fuel costs) and it is more environmentally friendly as fewer resources and less energy is required when vehicles are shared (Alonso-Almeida, 2019).

Overall, three main systems are distinguished in the car sharing economy: traditional Business-to-Consumer (B2C) & Business-to-Business (B2B) systems between commercial businesses and individuals resp. firms, and Peer-to-Peer (P2P) car sharing systems (see Chapter 2.1.3), in which a platform provider mediates temporary access to privately owned vehicles, connecting individual vehicle owners with users (Curtis and Mont, 2020).

The Austrian Transport Club (Verkehrsclub Österreich, VCÖ) estimates that car sharing still has a much greater potential, especially as many privately owned cars in Austria remain unused for an average of 23 hours per day, meaning their capacity and efficiency are not being exhausted (VCÖ, 2024). The car replacement factor of car sharing in Austria depends on the business model, local context and other circumstances (Reindl et al., 2024). But VCÖ (2024) estimates that a station-based car sharing scheme can replace seven to twenty private vehicles. Additionally, scientific studies have demonstrated that car sharing increases vehicle utilisation rates by providing mobility solutions for multiple individuals throughout the day (Hou et al., 2025). Digitalisation has accelerated the potential of car sharing over the past few decades by supporting the development of digital infrastructure, such as apps and electronic payment systems, for sharing and renting vehicles (Bergantino et al., 2026). According to mobyome KG (nd), around 104 active car sharing services are offered in around 320 municipalities in Austria (approx. a share of 15% of the Austrian municipalities); around 26 of them being commercial car sharing (e.g. Free2move), most of them (n = 75) being non-commercial car sharing associations (e.g Seestadt MOBIL), and two P2P car sharing platforms (e.g. GoMore), as of January 2026 (mobyome KG, nd).

In the context of this master's thesis, the core focus of these business models is P2P car

sharing in Austria. This is because it has the potential to improve the efficiency of existing resources without requiring significant upfront costs, unlike commercial car sharing; an aspect that is examined in more detail in the literature review.

1.3 Research Problems

In many regions of the world, the current transport system is centred around private car ownership and automobility (Nitschke, 2023). In Austria, previous research has shown that private cars are often underutilised, as reflected in the low vehicle utilisation rates (VCÖ, 2024). At the same time, increasing urban sustainability challenges highlight the need for a transition away from motorised individual mobility and car dependency. In addition to spatial differences in the provision and usage of car sharing services (esp. between urban and rural areas), there are distributional issues regarding shared mobility, and access to car sharing is also influenced by sociodemographic factors such as gender, household income, and caregiving responsibilities (Alonso-Almeida, 2019; Blumenberg et al., 2018). These determinants may strongly influence households' decision not to transition to car sharing alternatives, as they fear a loss of trip quality and convenience. In general, research examining the future potential of car sharing in urban mobility transitions, also in relation to the 15mC, is scarce. Over the past decade, an increasing number of studies analysed the motivations and travel behaviours and socio-demographics of users of commercial car sharing. However, a research gap still exists in this area regarding P2P car sharing. In Austria, P2P car sharing is not well understood as a niche innovation, with limited existing research on it within both urban and rural environments. Another striking aspect of P2P car sharing research is the supply-side, i.e. the motivations and demographics of peer-providers, which hasn't been researched in the past. Furthermore, there is a lack of a theoretical perspective on conceptualizing and analysing the transition of Austria's current mobility sector from private car ownership to increased engagement with P2P car sharing.

1.4 Research Questions

The outlined research gap on P2P car sharing in Austria, connected with the potential of the car sharing model in tackling urban sustainability challenges, such as creating space for the increased establishment of the 15mC principles, demonstrates the necessity for further study. This master's thesis conducts research on the current state, the potential and possible

future pathways of P2P car sharing in Austria, and its prospective impact to urban mobility transitions. The main research question (MRQ) is as follows:

Can Peer-to-Peer car sharing help reduce private car ownership and promote urban mobility transitions in Austria?

The thesis is structured around sub-research questions (SRQs), which address the demand for and supply of peer-to-peer car sharing vehicles, as well as their usage and travel behaviour in Austria. The following SRQs are designed to help answer the main research question (MRQ):

- SRQ1: What are the travel behaviours and motivations of people/households who are participating in P2P car sharing services? ("peer-users"; demand)
- SRQ2: What are the usage behaviours and motivations of people/households who rent their private cars through P2P car sharing services? ("peer-providers"; supply)
- SRQ3: What are the barriers and challenges peer-users face regarding P2P car sharing services? (demand)
- SRQ4: What are the barriers and challenges peer-providers face regarding P2P car sharing services? (supply)

The practical contributions of the master's thesis are the definition of specific measures and policy recommendations designed to support and encourage the shift from individual car ownership to an increased level of P2P car sharing in Austria. On a theoretical level, the thesis will add to the academic literature in the under researched field of urban mobility transitions and P2P car sharing in Austria and contribute to the advancement of research in this area.

An explanatory sequential mixed-methods (EaSMM) approach is adopted to address the main and sub-RQs and deliver the aimed research contributions. This involves the collection of quantitative data from two surveys and platform data, as well as qualitative data from semi-structured interviews (see Chapter 4). Whilst previous studies have used surveys and interviews to research car sharing, the examination of additional quantitative platform data offers a new perspective that goes beyond these studies. Additionally, the analysis and discussion of the quantitative and qualitative results are guided by the Multi-Level Perspective

(MLP) and Transformative Outcomes (TO) as theoretical-conceptual frameworks (see Chapter 3), which advance understanding of their application to urban mobility transitions.

1.5 Structure of the Thesis

The thesis is structured as follows: Chapter 2 explains the foundations of the study, including terms and definitions, as well as the state of the art and the institutional context of P2P car sharing in Austria. Chapter 3 delves deeper into the theoretical-conceptual frameworks, the Multi-Level Perspective and the Transformative Outcomes. Next, Chapter 4 elaborates on the explanatory sequential mixed-methods research design of the investigation, which comprises two quantitative surveys and quantitative platform data, as well as qualitative semi-structured interviews, and the triangulation and integration of these data sources. Chapter 5 presents the descriptive statistics of the survey data and the quantitative platform data, as well as the results from the semi-structured interviews. Moreover, Chapter 6 discusses these results alongside the application of the the theoretical-conceptual frameworks to the data. It also provides measures and policy recommendations, and elaborates on the implications and limitations of the research. Finally, Chapter 7 synthesises the key findings.

2 Literature Review

The narrative literature research within the scope of the master's thesis followed a qualitative approach, focusing on the research questions and overall topic, instead of having a strict systematic approach. The scientific literature databases Google Scholar, Scopus and Web of Science were searched primarily for peer-reviewed journal articles, scholarly books and edited volumes in English and German from 2010 to the present, in order to depict current academic debates. Exceptions were made for standard literature within the field. Relevant policy papers and reports from ministries of the Austrian government and the Federal Environmental Agency were also examined on the respective websites. Keywords for the search included: "Urban Mobility", "15-Minute City", "Socio-Technical System", "Socio-Technical Transitions", "Multi-Level Perspective", "Transformative Outcomes", "Shared Mobility", "Mobility as a Service", "Car Sharing", "Peer-to-Peer Car Sharing", "Travel Behaviours and Motivations for Car Sharing", "Challenges of Car Sharing", and "Explanatory Sequential Mixed-Methods". A primary selection was made according to the title and abstract, and relevant papers were included in the foundational research. Additionally, the snowballing sampling method was used to identify other relevant papers cited in interesting journal articles and book chapters.

2.1 Terms and Definitions

2.1.1 The 15-Minute-City

Overall, there are seven basic principles for designing the 15mC to contribute to environmental, economic and social sustainability. These principles are proximity, density, diversity, digitalisation, human-scale urban design, connectivity and flexibility (Khavarian-Garmsir et al., 2023). Besides the 15mC concept, there are similar compact city strategies, such as the 20-minute neighbourhood, which won't be considered within the frame of the master's thesis. The implementation of the 15-minute city concept could reduce unnecessary travel and commuting time within the city by emphasising the proximity of urban functions, thereby discouraging private car use and increasing social and environmental sustainability (Khavarian-Garmsir et al., 2023). Designing cities regarding the 15mC concept should lead to the creation of self-sufficient neighbourhoods and the re-allocation of resources in the city

(Pozoukidou and Chatziyiannaki, 2021). However, the implementation of the concept is i.e. hindered by the presence of cars. A standard parking lot takes away approx. 10 to 12 sqm of space in cities (VCÖ, 2024). Space, which is crucial for establishing local services, as well as improving walking and bike paths (Khavarian-Garmsir et al., 2023). Moreover, private cars don't only have a large spatial footprint, but they are also environmentally damaging. According to Moreno et al. (2021), cars lead to the loss of biodiversity and poor air quality, as well as traffic congestions, high energy consumptions and carbon emissions. Therefore, the design of a 15mC could help reduce greenhouse gases emissions, improve air quality and reduce congestion by reducing travel (Allam et al., 2022). In terms of economic sustainability, the implementation of the 15mC concept aims to improve the links between residential areas and employment locations (Pozoukidou and Chatziyiannaki, 2021). This should lead to improved accessibility of jobs and reduced unemployment, as well as lower transportation costs and lower costs in maintaining and developing transportation infrastructure in the long term (Khavarian-Garmsir et al., 2023). Furthermore, the dominance of parking cars on the streets negatively impacts active transportation modes (e.g. walking), which potentially affects the health of residents (Moreno et al., 2021). Shifting away from individual car ownership could promote more social interactions on the streets and increase the everyday liveability, strengthen social cohesion and social sustainability in cities (Allam et al., 2022; Moreno et al., 2024). Ultimately, the design of 15mC seeks to facilitate a paradigm shift encouraging humans to reclaim the city and reimagine it as a people-centred rather than a car-centred one (Allam et al., 2022).

2.1.2 Shared Mobility

Overall, the so-called sharing economy emphasises access to resources and collaborative consumption over ownership; shared mobility is one example of it (Boer et al., 2022). It provides an on-demand, short-term access to mobility based on need, with users only paying for their usage (Boer et al., 2022; Shaheen et al., 2012). The increased emergence of shared mobility offers can be partially attributed to the advancements in Information and Communication Technologies, which have simplified the access to and rental of different shared vehicles, leading to an increase in innovative urban mobility modes (Boer et al., 2022; Narayanan and Antoniou, 2023). Shared mobility is constituted out of multiple types and

business models and i.e. should reduce motorized individual traffic and support the transition to a more sustainable transport system (Barbour et al., 2020). One can distinguish between different forms of shared mobility, primarily vehicle sharing (cars, bicycles, autocycles, e-scooters) and ride sharing (i.e. carpooling) (BMK, 2023). In contrast to car sharing, car rental refers to temporary vehicle access over extended time periods, involves a lower degree of shared use, and is not formally considered a form of sharing (BMK, 2023).

2.1.3 Car Sharing

2.1.3.1 The Three Business Models

There are three main car sharing business models: Business-to-Customer (B2C), Business-to-Business (B2B) and Peer-to-Peer (P2P). Based on their business model, they have different ownership types, revenue mechanisms, investment requirements, fleet variety and responsibilities in car maintenance and cleaning (Nansubuga and Kowalkowski, 2021). Moreover, one can distinguish among two operating models of B2C and B2B car sharing: station-based concepts with designated pick-up and return stations and free-floating systems with flexible pick-up and return location within an operating area (Nansubuga and Kowalkowski, 2021). Therefore, with station-based car sharing, a round trip is necessary since there is a set return location. However, with free-floating car sharing, it is possible to take one-way trips to a desired location within a defined area (Shaheen et al., 2018). The most common type of car sharing is B2C which means that the vehicle fleet is owned and operated by a business who rents the cars on demand to private customers. As the operator, they are responsible for the maintenance of the car (Nansubuga and Kowalkowski, 2021). This form of highly commercialized car sharing, especially the free-floating system, may be associated with potential negative effects such as a decrease in public transport use (Nitschke, 2023). For Austria, examples for B2C car sharing are Free2move and Share Now (mobyome KG, nd). In extension to B2C, B2B car sharing is an employer-based car sharing offer in which employers give their employees access to car sharing for work-related trips (Nansubuga and Kowalkowski, 2021). In contrast to business-owned fleet-based models such as B2C and B2B car sharing, P2P car sharing is characterized by privately owned vehicles (Nansubuga and Kowalkowski, 2021). Figure 1 illustrates the position of P2P car sharing within ownership- and access-based mobility regimes, relative to private car ownership, B2C and B2B car sharing, and car rental. The first car sharing cooperative by private people was formed in Zurich

(Switzerland) in 1948, but the model wasn't successfully installed in Central Europe on a more professional level until the 1990s (Nansubuga and Kowalkowski, 2021). Often, the privately owned car is underused and made available for temporary access of shared usage to other people and households via an online platform (Barbour et al., 2020; Shaheen et al., 2018). The actors of P2P car sharing who participate in this form of collaborative consumption are oftentimes described within a "triadic frame": the peer-provider, the peer-user, and the platform provider (Benoit et al., 2017, p. 219). The peer-providers who rent out their car receive monetary compensation from the customer of the service, the peer-user. The platform provider (third party) serves as a connector which facilitates the exchange and keeps a percentage from the rental costs as a commission (Barbour et al., 2020; Shaheen et al., 2018). Eventually, P2P car sharing changes the roles of consumers and individuals become so-called prosumers because they are taking on i.e. institutional roles in the sharing process (Prieto et al., 2022). Nowadays, P2P car sharing is embedded in the digital sharing economy which can be described as an economic model of sharing assets among people participating in it by promoting access over ownership (Ballús-Armet et al., 2014; Prieto et al., 2022).

2.1.3.2 Focus on P2P Car Sharing

The focus of the master's thesis is on the car sharing model P2P and its possible pathways in Austria, because one of the advantages of P2P car sharing compared to traditional car sharing is that it has lower initial start-up costs since vehicles are already owned by individual households, since the vehicle fleet can make a share of approx. 69% of the operational costs of car sharing businesses (Shaheen et al., 2012; Dill et al., 2019). In their paper, Shaheen (2012, p. 79) describe this as "automobile capital" which is a key determinant that distinguishes car sharing services. Also, the platform provider does not need to put costs into the maintenance of the cars, but the peer-providers are responsible for, for example, keeping their vehicles clean (Barbour et al., 2020). P2P car sharing has the potential to influence the reduction of overall car ownership and thus lessen resource depletion, lower greenhouse gases emissions and reduced air pollution. Furthermore, it could lead to a relief in congestion, esp. in densely populated urban areas with limited parking and to overall less space consumption (Nitschke, 2023). In a more social and cultural perspective, P2P car sharing could alter the culture of everyday mobility practices and automobility under the formation of a collective identity and agency through the shared access to vehicles (Nitschke, 2023).

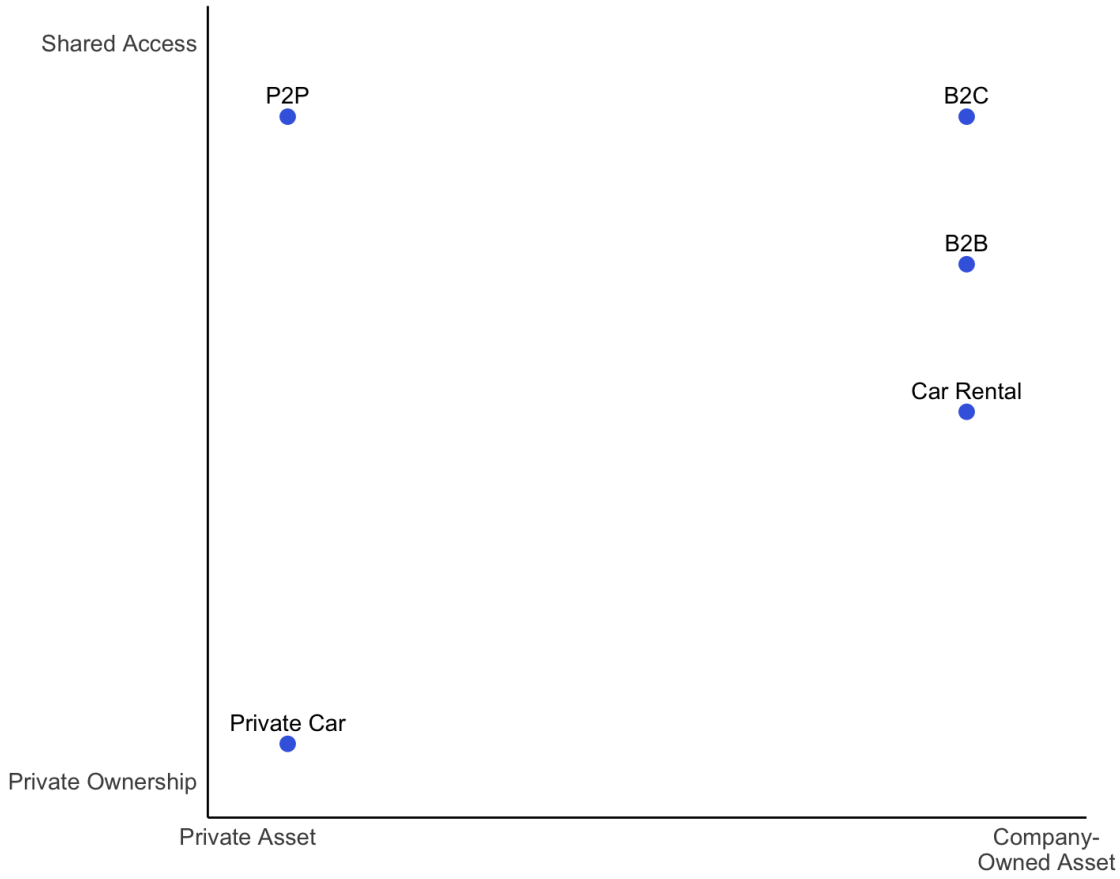


FIGURE 1: Positioning of P2P car sharing within ownership- and access-based mobility regimes (own figure with R).

2.1.4 Mobility as a Service

Aside from the many ideological perspectives on private car ownership, privately owned vehicles also offer their users a high level of convenience as they provide flexible transport solutions anywhere and everywhere (Audouin and Finger, 2018). Over the past few years, the landscape of transportation solutions has become increasingly fragmented due to Information and Communication Technologies, and connected innovations in mobility services (Audouin and Finger, 2018). Shared mobility innovations such as car sharing often require registration via an app and involve multiple tariff structures, which increases complexity for users. One niche innovation that supports the transformation and therefore the decarbonisation of the current transport sector is Mobility as a Service (MaaS). One of the earliest prominent examples of MaaS emerged in Finland in the early 2010s (Kivimaa and Rogge, 2022). The MaaS concept combines multiple mobility modes into one package which is offered by a single integrated service provider (Boer et al., 2022; Jittrapirom et al., 2017).

MaaS is a needs-based service that can be tailored to customers' individual mobility needs and preferences, enabling a seamless travel experience (Boer et al., 2022; Jittrapirom et al., 2017). As previously mentioned, the main component of MaaS is the integration of different service providers and transport modes (e.g. public transport, car sharing, ridesharing, micromobility such as e-scooters) into one system accessible to users (Boer et al., 2022; Jittrapirom et al., 2017). It facilitates intermodal planning, booking, and payment for various transportation modes (Kivimaa and Rogge, 2022). In addition to supporting the sustainability transition of the transportation sector, MaaS could contribute to increased convenience and cost savings (Narayanan and Antoniou, 2023). It could also make certain mobility options and combinations more attractive as compared to their operations as a single service (Boer et al., 2022). According to a study carried out by Boer et al. (2022) on the business model landscape of MaaS providers, public transport authorities are in a good position to act as MaaS platform operators, but may also face structural or resource constraints. Other challenges of MaaS include finding a suitable business model that fits the local circumstances, making it accessible and inclusive, and involving important mobility stakeholders (Boer et al., 2022).

2.2 The Austrian Mobility Sector

2.2.1 Sectoral Environmental Challenges

The transportation sector covers multiple forms of transport of people and goods, first and foremost passenger transport (i.e. road transportation) and freight transport, alongside related infrastructure and services. Austria faces multiple environmental challenges in relation to the transportation sector, but within this thesis, the sub-sector of focus is passenger mobility, specifically motorised individual travel by car.

Road transport is one of the major emission sources of air pollutants originating from fuel combustion. In contrast to greenhouse gases, which trap heat in the atmosphere and contribute to climate change, air pollutants primarily affect atmospheric composition and air quality and can have adverse effects on, inter alia, human health. Generally, road transport is the main emission source for the following air pollutants from fuel combustion activities: NOx (nitrogen oxides), SO2 (sulphur dioxide), NMVOC (non-methane volatile organic compounds), and NH3 (ammonia) (Umweltbundesamt, 2025b). Additionally, particulate matter (PM) emissions, for example from mechanical abrasion of tyres, brakes, and road surfaces,

are relevant in the transportation sector, although they show a decreasing trend due to technological improvements. Of particular relevance are PM10 and PM2.5 emissions (aerodynamic diameters of less than 10 and 2.5 µm, respectively), which affect both atmospheric composition and human health, as their small size allows penetration and deposition in the lungs (Umweltbundesamt, 2025b).

Against this background, transportation is also a major contributor to greenhouse gas emissions. In 2024, total greenhouse gas emissions in Austria amounted to 66.9 million tonnes. Approximately 19.3 million tonnes (29%) of this total were attributable to the transportation sector (Umweltbundesamt, 2025c), representing a decrease of 2.75% (or 0.54 million tonnes CO2eq) compared to 2023. The majority of these emissions (64.4%) consist of CO2 from fuel combustion and are primarily attributable to passenger cars with diesel and gasoline engines, and thus to road traffic (Umweltbundesamt, 2025c).

Austria is pursuing the goal to significantly reduce the increase in newly sealed areas (impermeable to water and air) by 2030. In 2022, the proportion of sealed areas in Austria was around 52% (= 2,964 sqkm), of which approximately 1,200 sqkm was accounted for by transport infrastructure (e.g. roads and car parks) (ÖROK, 2023). This demonstrates the significant spatial footprint of a mobility system primarily oriented towards cars.

In 2025, there were approx. 285,000 passenger car registrations in Austria, which was a 12.3% increase compared to the previous year (STATISTIK AUSTRIA, 2026). This corresponds to a motorisation rate of 569 passenger cars per 1,000 inhabitants (in 2024) with approx. one-third of Austrian households owning even a second or third car highlighting Austria's high private car density (STATISTIK AUSTRIA, 2024; VCÖ, 2019). These circumstances highlight the potential of sharing the cars already available in private households to reduce the high motorisation rate. Moreover, stricter EU targets for new vehicle registrations (Regulation 2023/851/EU) require that all new passenger cars registered by 2035 must be emission-free vehicles which should also contribute to reducing greenhouse gases emissions in the transport sector through electrification (Umweltbundesamt, 2025a).

In 2018, private motorised transport (by routes) made up 61% in the modal split in Austria, active mobility (e.g. foot, bicycle) 23% and public transport 16% (BMK, 2021). But there are also great spatial differences within Austria in terms of modal choice, with for example private vehicle transport in Vienna being around 25% in 2024 with only little differences

during the past few years (Presse-Service Stadt Wien, 2025). The 14th environmental review report by the Austrian Federal Environmental Agency (2025) highlights a trend shift towards resource-efficient and energy-efficient mobility behaviour. This is also connected to the creation of attractive options for modal shift. Shared mobility options such as bike sharing or car sharing can be one of the measures for alternative mobility services (Umweltbundesamt, 2025a).

2.2.2 Policies on Shared Mobility in Austria

2.2.2.1 Austria's 2030 Mobility Master Plan

The federal government of Austria defined the goal to reach climate neutrality by 2040 and to meet the requirements of the Paris Climate Agreement. To attain this goal, the decarbonization of the transportation sector in Austria is essential. In 2021, the Austrian Federal Ministry for Climate Action and Energy (BMK, now BMIMI) published the policy document "Mobility Master Plan" (MMP) for 2030 which seeks to identify approaches to avoid, shift and improve transportation and traffic in Austria (BMK, 2021). For example, the aim is to reduce the proportion of journeys made by private motorised transport in Austria from 61% in 2018 to 42% by 2040, by increasing the proportion of journeys made by public transport and active mobility (BMK, 2023). However, even in this scenario, private motorised transport will still account for the largest proportion of the modal split.

Avoiding motorised individual traffic targets the urban spatial structure, which should be compact and avoid urban sprawl. This is in line with the concepts of the "City of Short Distances"/15mC and aims to increase the share of active mobility by reducing travel distances. Moreover, the notion of improving the transport system in Austria i.e. concentrates on the electrification of cars and the potential of automated mobility (BMK, 2021). In the context of sharing mobility, the principle of shifting to more efficient and environmentally friendly modes of transport is especially relevant. A drop in private motorized passenger transport can i.e. be achieved through expanded shared mobility and shared rides as a driver of innovation (BMK, 2021). Around 40,000 private cars in Austria could be replaced through increasing the attractiveness of car sharing during the upcoming years which would i.e. cut down on greenhouse gases emissions and resource use (BMK, 2023). According to the calculations of the former BMK, car sharing could reduce up to 235,000t cumulative CO2eq

emissions within the time span of 2025 to 2030 (BMK, 2023). Public urban space is dominated by roads and parking spaces which hinder the accommodation of for example green spaces, space for community and commercial activities and innovative mobility solutions (Tsavachidis and Petit, 2022). Car sharing has the potential to free up public spaces currently occupied by private cars, allowing these spaces to be redistributed and repurposed (VCÖ, 2024).

In conclusion, car sharing is ingrained, for example, at the national level in Austria in the MMP and strategy papers of the nine Austrian provincial governments to some degree (Stickler et al., 2023). In addition, the Austrian government has other related specialist and implementation strategies concerning mobility transition in Austria, for example the Sharing Strategy, the Masterplan Walking 2030, and a programme on energy transition in road transport.

2.2.2.2 Sharing Strategy

An implementation strategy of the MMP in Austria in the field of passenger mobility is the Sharing Strategy which was published in 2023 in collaboration of the Austrian Federal Ministry for Climate Action and Energy, and AustriaTech under involvement of many stakeholders, for example the Austrian municipalities and providers of shared mobility (BMK, 2023). The implementation and coordination of the strategy is handled by BMIMI. The Sharing Strategy of Austria defines the reduction of private car dependency through the provision of improved alternatives, such as public transport complemented with shared mobility offers, as one of its main goals for the transition of the transportation sector until 2030 (BMK, 2023). In this context, the focus is on changing the individual understanding of freedom and independence in travel behaviour, shifting the emphasis from owning a vehicle to accessing a variety of shared mobility options. In total, the strategy document defines 13 measures in four fields of action to work towards these visions and goals (BMK, 2023). For example, the sharing strategy identifies the creation of a nationwide legal framework for carsharing in Austria as one important foundation by giving sharing vehicles privileges regarding parking, among other things. It also mentions the technical integration of sharing offers in journey planning apps, which seems similar to a MaaS strategy, as well as promoting so-called multimodal nodes. An action plan for these multimodal nodes needs to be created at public transport stations in order to facilitate improved connections with other

mobility services, such as car sharing and bike sharing (BMK, 2023).

In the sectoral strategy on shared mobility in Austria, it is striking that P2P car sharing is not part of the strategy, but only organized and commercial forms of vehicle sharing, B2B and B2C, are considered (BMK, 2023). In terms of shared vehicles, this includes bike and e-scooter sharing, along with car sharing. In addition to commercial car sharing, the strategy document also focuses on formal ride sharing to increase the occupancy rate of cars, for example in commuter traffic (BMK, 2023). Given the significant variations in local conditions for car sharing in Austria, one could argue that the sharing strategy misses the chance to make P2P car sharing more attractive, for example by including it in the legal framework to scale it up. Consequently, this master's thesis sheds light on the often overlooked, more unconventional form of car sharing. It focuses on the potential of P2P car sharing in Austria, its possible role, and the ways in which it may be integrated into future national shared mobility concepts.

2.3 State of the Art: Peer-to-Peer Carsharing

As the study focuses on the future of P2P car sharing in Austria and the transition away from privately owned vehicles, understanding the current situation of P2P car sharing is pivotal. The following provides an overview of the empirical international and national research findings, including sociodemographics, travel behaviour and motivations of peer-users, as well as success factors and barriers of P2P car sharing. These findings are important in relation to the SRQs of this thesis and are compared to the results of the research.

2.3.1 Empirical Research Findings

2.3.1.1 Sociodemographics and Travel Behaviours of Peer-Users

Sociodemographic characteristics are likely to affect people's mobility behaviours (Prieto et al., 2017). Past empirical research reveals that users of P2P car sharing are majorly part of a higher income group, oftentimes received higher education, are younger males and are living in urban areas (Barbour et al., 2020; Prieto et al., 2022; Shaheen et al., 2018). These users can also be referred to as "early adopters", as they perceived the innovation as an attractive alternative quite early on in the diffusion process (Stickler et al., 2023). As private car ownership is decreasing among younger generations in the Global North, car sharing is also seen as a generational practice (Prieto et al., 2022). Also, it was found that the number of children in a household negatively impacted people's likelihood of using P2P car sharing

(Dill et al., 2019; Hampshire and Gaites, 2011). Main usage characteristics entailed that individuals use P2P rather occasionally for leisure trips and combine it with other multimodal mobility forms (Nansubuga and Kowalkowski, 2021).

2.3.1.2 Motivational Factors for P2P Car Sharing

In general, the motivations for using P2P car sharing can be distinguished as intrinsic or extrinsic, on both the demand and supply sides (Wilhelms et al., 2017). For peer-users, research showed that they found the following aspects relevant for their motivation in participating in car sharing: no concerns associated with personal car ownership (i.e. maintenance, parking, insurance), flexibility in pricing and access to variety of vehicles, cost efficiency and expanded mobility options (Ballús-Armet et al., 2014; Shaheen et al., 2018). Cost savings represent striking part in the perspective of peer-users, since they gain a temporary access to a vehicle, which is on average cheaper than traditional car sharing, but don't have to deal with the cost or commitment of car ownership themselves (Prieto et al., 2022). According to Ballús-Armet et al. (2014), raising awareness can also encourage the adoption of P2P car sharing.

In the perspective of peer-providers, P2P car sharing represent the chance of an economic income which is relevant in the aspect that costs of car ownership and maintenance are distributed among multiple people through shared access which also reduces the economic inefficiency through underutilization of the resource (Bergantino et al., 2026; Shaheen et al., 2018). Surveys found financial reasons to be one of the key motivations for peer-providers to participate in P2P car sharing (Barbour et al., 2020). Moreover, research findings indicate that households/peer-providers who show absence in financial needs often found renting their car gratifying and a contribution to environmental protection and waste reduction. However, since there is no public label for peer-provided cars, lifestyle motivations could be less prevalent and the focus could be more on their individual quality of life (Wilhelms et al., 2017). Other reasons to use P2P car sharing include community and social aspects of shared mobility, as well as sustainability and environmentalism (Ballús-Armet et al., 2014).

2.3.1.3 Barriers and Challenges for P2P Car Sharing

However, there are also barriers and challenges related to P2P car sharing. The most striking of these are insurance and liability issues, which are widely recognised in the literature, along with the lack of national policies addressing these issues (Barbour et al., 2020; Dill

et al., 2019) which will be explained in more detail later in the chapter. In this regard, parking policies play an important role, as they can either support car ownership if they are liberal, or car sharing if they are restrictive alongside the provision of designated car sharing spaces (Hampshire and Gaites, 2011).

Some key barriers for peer-users found in the literature include lack of predictability, reliability and the assurance that the vehicle is well maintained by the peer-provider (Ballús-Armet et al., 2014; Shaheen et al., 2018). In P2P car sharing, car sharing fleets are not standardised, but depend on peer-providers. Users can choose a vehicle according to their mobility needs and budget. Also, the coordination for accessing the vehicles online through inquiries, inconveniences and lack of flexibility with scheduling the key transfer with the provider and travelling to the pick-up locations are described as challenges from the peer-user perspective (Geldmacher, 2018; Shaheen et al., 2018). Several distributional problems are also addressed in the literature, which were mainly observed in relation to commercial car sharing but are also relevant to sharing vehicles in general. For instance, race, household income, gender and caregiving responsibilities, as well as load carrying appear to influence travel behaviour, mobility patterns and the decision to use a private car (Blumenberg et al., 2018; Ivins and Spinney, 2024). According to Blumenberg et al. (2018), it is esp. the practical necessity for women* in traditional households to use a car for household tasks that determines their use of automobiles. Also, a strong dependency on cars in relation to carrying loads and travelling with children for family and leisure activities was researched (Ivins and Spinney, 2024).

Concerns for peer-providers who rent out their private cars include insurance and liability issues as well, concern about vehicle damage, as well as the fear of renting out their vehicle to an unreliable customer (Ballús-Armet et al., 2014; Bergantino et al., 2026; Shaheen et al., 2018). Within the scope of surveys and focus group interviews conducted in the US, some peer-providers of P2P car sharing also mentioned the occasional lack of access to their own vehicle as a disadvantage of sharing their car (Bergantino et al., 2026; Shaheen et al., 2018). Barriers to car sharing in general are also related to emotions and political views connected to car ownership. Another factor is the role of trust when sharing a vehicle with another individual whose credibility must be established, for example, through social network integration (Ballús-Armet et al., 2014; Bergantino et al., 2026). For operator platforms, marketing

and branding can be challenging due to the use of private cars. Also, partnerships with insurance companies, as well as maintaining and improving the digital platform and services can also be demanding (Amann, 2017; Boer et al., 2022).

2.3.1.4 Success Factors of P2P Car Sharing

For P2P car sharing to be successful, a sufficiently large vehicle fleet is needed (Barbour et al., 2020). Hence, there is a need for a large enough pool of peer-providers who supply the market with their private vehicles to ensure its liquidity. The P2P vehicle network is determined by peer-providers, their vehicles, location, timely availability (Shaheen et al., 2018) and are they are therefore described as "[...] the backbone of any peer-rental progress" (Wilhelms et al., 2017, p. 45). Also, there is a strong impact of place-specific factors on the demand and success of P2P car sharing, for example through the availability of parking and the walkability of neighborhoods (Hampshire and Gaites, 2011). The whole successful functioning of P2P car sharing is described as a needed equilibrium between the supply of and the demand for vehicles (Wilhelms et al., 2017). Essentially, platform providers have to attract two different customer segments: the peer-providers and users of shared cars (Wilhelms et al., 2017). This research stresses the importance of researching both, the supply of and the demand for car sharing vehicles in order to manage potential challenges and disparities and gather information about the experiences and needs of peer-providers and peer-users (Wilhelms et al., 2017). Additionally, knowledge about the motivational patterns of participation for providers and users could inform platform providers to strengthen their targeted campaigns and improve their communication about P2P car sharing services, as well as policy makers to lower the i.e. legal barriers of participation (Wilhelms et al., 2017). In their investigation of the Italian P2P car sharing market, Bergantino et al. (2026) set out several recommendations to promote the service, such as customised insurance products for P2P and subsidies from national policymakers. From an operator's perspective, it would also be important to improve collaborations and partnerships. For example, this could involve lobbying for privileges and clearer legislation concerning P2P car sharing vehicles (Amann, 2017).

All in all, the mobility and sharing behaviours of private vehicles can be influenced by several factors, such as sociodemographic characteristics, the availability and accessibility of P2P car sharing, and institutional and legal factors. Heterogeneous perceptions, motivations

and perceived barriers among peer-users and peer-providers already highlight the need for targeted strategies to address the needs of different groups to promote P2P car sharing.

2.3.2 National Reserach Findings in Austria

2.3.2.1 Car Sharing Structure, Users and Travel Behaviours

Empirical evidence about car sharing in Austria in general and P2P car sharing in specific is limited and the whole field and its potential is under-researched. Overall, as of January 2026, there are 104 active car sharing offers in Austria distributed in 320 municipalities, most of them being smaller car sharing associations (n = 75), about a quarter being commercial (n = 26) and two P2P car sharing platforms, namely Getaround (US-American) and GoMore (Denish). More information about the operator GoMore in Austria will be given in the following sub-chapter.

In Austria, organized car sharing started on an association basis in 1997 with more and more communal and commercial businesses entering the market in the 2010er years (Stickler et al., 2023). According to past research, shared mobility in Austria is socially selective and its users are over proportionally part of liberal-intellectual social milieus, young and male (Stickler et al., 2023). This corresponds with the overall empirical research insights on car sharing user groups, primarily from Central America and Europe. Consequently, the authors of the quoted report stressed the importance of analyzing the potential of car sharing for different, more heterogeneous user groups and adapting communication about different car sharing options to the target group (Stickler et al., 2023). Furthermore, a master's thesis analysing the barriers to commercial car sharing in Austria through a survey found that some requirements for scaling up car sharing are better availability near home and greater predictability and certainty of supply. Substantial differences were observed between urban and rural areas, as well as between eastern and western Austria (Haider, 2023). It is important to note that the survey was completed by both users and non-users of B2C car sharing, and no distinction was made between peer-users and peer-providers, which is crucial for assessing the supply and demand of P2P car sharing.

2.3.2.2 Car Sharing in Rural Areas of Austria

Austria depicts quite big urban-rural differences with 90% of the federal territory being rural areas and two-thirds of the Austrian population living in these regions (BMLFUW, 2017). One aspect which is important for the quality of life in more rural areas is mobility (Perschl

and Posch, 2015). Rural areas often suffer from urban sprawl and have limited access to basic amenities and public transport (Perschl and Posch, 2015), and all these factors lead to an increased reliance on private cars.

Previous research from the US shows that population density is a strong predictor of the success of car sharing (Hampshire and Gaites, 2011). Hence, the article by Perschl and Posch (2015) argues that commercial B2C car sharing is not suitable for rural areas in Austria, and they argue for the establishment of privately organised or local car sharing in small municipalities under consideration of the local circumstances. Therefore, the establishment (or expansion) of P2P car sharing in rural areas of Austria could have great potential and could reduce the number of vehicles owned by households. Also, for households with limited financial means, private car sharing would be an alternative, offering them increased transport options and access to a car (Perschl and Posch, 2015). In this regard, what could be challenging is facilitating access to shared cars, since public transport systems are often scarce in rural areas, making it more difficult to complete trips (Prieto et al., 2022). However, when it comes to privately organised car sharing, it is important to note that car sharing without a third-party provider could lead to issues regarding insurance and liability in the case of accidents. Using an external provider platform to match supply and demand would not only provide a better overview of the booking schedule and information about vehicle type, for example, but also help to establish a legal contract between peer-users and providers, as well as ensuring security in the event of any incidents.

Based on the urban-rural divide in Austria, considering the individual challenges of (P2P) car sharing in rural areas, as well as the chances of further developing shared mobility alternatives, remains important. However, this master's thesis focuses on the transition to peer-to-peer car sharing in support of the 15mC's objectives. Therefore, the (sub)urban areas of Austria are of particular interest for the research.

2.3.3 Empirical Example: Operator GoMore in Austria

After expanding on past empirical insights on (P2P) car sharing in urban and rural regions of Austria, this subsection introduces the main P2P car sharing operator in Austria: GoMore. The concept of private car rental via GoMore was launched in Denmark in 2014 and introduced to the Austrian market in April 2022. GoMore also operates in Estonia, Finland, Germany, Spain, Sweden, and Switzerland (GoMore Austria, ndd; Koch, 2022). Within the

frame of this thesis, the analysis of P2P car sharing in Austria focuses on GoMore, including contact with the company to gain quantitative data and insights into its operations. As of November 2025, GoMore Austria has approximately 28,000 registered peer-users and 950 peer-providers and operates nationwide. The following outlines the current operations of GoMore in Austria and explains its rental system and pricing schemes.

2.3.3.1 Peer-Provision via GoMore

To provide a private car via GoMore, the car must be well maintained, less than 15 years old, have a market value below €100,000, and be legally registered. Car information, including model, year, features and pictures, must be provided, while maintenance and road safety checks remain the responsibility of the owner. Bookings are managed based on the availability defined by the peer-provider (GoMore Austria, ndk).

GoMore offers several optional features to increase the convenience and the earnings for peer-providers. The private cars can be upgraded with GoMore's keyless technology for a monthly subscription fee of €19 (as of January 2026) which allows the app-based access of the vehicles without a physical key handover (GoMore Austria, ndf). Previous research showed that keyless access increases the uptake by peer-users (Amann, 2017), and GoMore states that keyless peer-providers may earn significantly more revenue from the rentals depending on location, vehicle type and it's availability (GoMore Austria, ndb). Moreover, peer-providers can enable an instant booking function (users do not need to seek approval for bookings), can offer additional equipment (e.g. child seats, bike racks), can provide a vehicle delivery service at defined prices for peer-users, or share administrative tasks, e.g. with other household members, via the co-host feature (GoMore Austria, ndi,n).

Owners of business cars (e.g. handicraft enterprises) can also provide the vehicles via GoMore, but must register them as business cars. In contrast to private peer-providers, business providers have to arrange their own insurance coverage and 24/7 road assistance (GoMore Austria, nda).

2.3.3.2 Peer-Usage via GoMore

Before their first rental, peer-users must complete an identity verification process to i.e. prove that they are above the age 21 and hold a valid driving licence since at least one year (GoMore Austria, ndk). For each rental, peer-users choose their desired location, pick-up and return time and can filter the available vehicles by price and vehicle characteristics.

Depending on the settings of the peer-provider, bookings are confirmed either instantly or after approval by the vehicle owner.

Once the booking was confirmed, the exact car location is shared before the rental. For non-keyless vehicles, the key handover must be coordinated between the peer-user and the peer-provider. During the pick-up and return, the vehicle condition, fuel level and mileage are documented via the GoMore app by the user. Cars must be returned in accordance with the cleanliness guidelines of GoMore and the initial fuel level to avoid additional charges (GoMore Austria, nde).

Each rental includes a fixed number of kilometres per day, with additional kilometres charged if the amount was exceeded (GoMore Austria, ndh). A deposit may be required to cover potential extra costs, which is automatically refunded after a few days if no claims arise. If the peer-user wants to extent the rental, the request must be approved by the peer-provider. Late returns cause additional fees and there is no refund for early vehicle returns. The peer-user is responsible for parking fines and similar charges during the renal period (GoMore Austria, ndh,n).

2.3.3.3 Pricing Schemes of P2P Car Sharing

GoMore follows a dynamic and market-responsive pricing strategy. The rental fees are set by the peer-provider, but there is also guidance from the platform based on the vehicle characteristics, the location and the demand. Daily base prices serves as a benchmark for the guidance and are adjusted by the peer-providers depending on the availability, seasonality, booking length and optional features such as offered additional equipment (GoMore Austria, ndi,n). GoMore deducts a 20% service fee from each booking for insurance coverage, the platform operation and the provision of customer support. There is no membership or subscription fee for GoMore (GoMore Austria, ndm).

In summary, it can be seen that the rental process, especially if it is keyless with instant booking, is very similar to regular station-based B2C car sharing. Unlike B2C, there is no standard vehicle fleet and hence no fixed pricing system, which may impact users' choices when picking a vehicle and providers' pricing strategies due to competition.

2.4 Institutional Context of P2P Car Sharing in Austria

2.4.1 Legal Frameworks on Car Sharing in Austria

2.4.1.1 Absence of a Car Sharing Act in Austria

As of late 2025, car sharing in Austria is regulated in the following jurisdictions: General Civil Code, Railway and Motor Vehicle Liability Act, Road Traffic Act, Consumer Protection Law, Insurance Law, as well as the General Terms and Conditions (AGB) and Terms of Use of the car sharing providers (Knapp et al., 2025). These laws therefore provide legal backing for the use of streets and public spaces, as well as on the sharing contract between the participating parties with insurance and liability protection and other individual conditions of the providers.

In 2017, the German government revised their Road Traffic Act and introduced the Car Sharing Act (Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing - CsgG, 2017). It provides measures to privilege free-floating and station-based car sharing vehicles in order to reduce the adverse impacts of motorised individual vehicles (§ 1 CsgG, 2017). Specifically, car sharing vehicles are given priority for parking in public spaces, for example in designated parking spaces, and reduced parking fees (§ 3 CsgG, 2017). Reading the CsgG, one can conclude that this law primarily targets traditional B2C car sharing and communal car sharing initiatives, but not P2P car sharing, as it is assumed that identifying these vehicles when they are being used as shared vehicles is more difficult.

There is currently no law on car sharing in Austria, but discussions about establishing one have already taken place with various stakeholders (im-plan tat, 2023). For example, the Sharing Strategy mentions adapting the legal framework to better integrate sharing into the Austrian mobility system as one of the measures. In this context, the possibility of establishing a law on car sharing similar to that in Germany is also mentioned (BMK, 2023). According to a legal report by Czernich Rechtsanwälte (2024), discussions are ongoing about the allocation of public parking spaces for car sharing, either by amending the Austrian Road Traffic Regulation (Straßenverkehrsordnung, StVO), or by establishing a legal framework for car sharing. These discussions are complex, for example with regard to the definition of car sharing and the legal backing in the StVO, as well as the competencies of the traffic police and the standardized labelling of car sharing vehicles (Czernich Rechtsanwälte, 2024).

2.4.1.2 Parking Regulations in Austria

Due to the absence of a car sharing Act in Austria, there are no unified parking regulations, and therefore no priority is given to car sharing vehicles parking in public spaces. This may negatively impact the attractiveness and accessibility of car sharing, as well as decreasing the incentive to give up individual car ownership. According to the Austrian Law Information System (Rechtsinformationssystem des Bundes, RIS), each of Austria's nine federal states handles parking regulations differently (Reindl et al., 2024). Thus, users of car sharing services could face legal uncertainties as a result of this federalism. Depending on local conditions (e.g. accessibility to public transport and proximity to facilities) and stakeholder interests, municipalities can individually determine the minimum and maximum number of parking spaces in an area, for example in development plans (Reindl et al., 2024). The city of Graz has introduced so-called mobility contracts, which aim to improve the management of space and mobility, particularly in residential developments. The integration of car sharing is especially relevant in residential areas since they are oftentimes the start and end point of trips. These mobility contracts state that reductions in required parking spaces can be made if a comprehensive mobility concept is in place, including the availability of car sharing combined with other sustainable forms of transportation such as public transport, biking and walking. Research examining the impact of station-based car sharing in residential areas showed that it significantly impacted users' general mobility behaviours, reducing individual car ownership and leading to a modal shift towards more sustainable transport options (Reindl et al., 2024).

These findings highlight the need for legislative changes related to car sharing in Austria. For example, this could take the form of a nationwide legal framework on parking, mobility contracts in residential developments or a specific car sharing law.

2.4.2 Insurance and Liability of P2P Car Sharing in Austria

2.4.2.1 Vehicle Liability and Casco Insurance

Anyone renting a car via GoMore Austria is automatically insured by the company, as the insurance fee is included in GoMore's service charge. GoMore's services include casco insurance, i.e. cover for collisions, theft and damage, as well as roadside assistance (GoMore Austria, ndg); all of which cover incidents related to the rented car. As described earlier,

for casco car insurance the vehicle's condition must be documented before rental. GoMore Austria works with Omocom, an insurance company that specialises in the sharing economy and handles claims with Helvetia-Baloise Insurance. According to Austrian federal law, every registered vehicle must have third-party liability insurance (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 [KHVG 1994]), which covers damage to other road users. Therefore, GoMore's insurance does not cover liability, which must be covered by an existing liability insurance policy, making rental coverage more complicated. The renter has an excess of €1,000 per incidence. There is an option to reduce the excess to €350 or €0 per incident. Certain requirements regarding the car and the renter must be met, e.g. the market value of the vehicle must be less than €100,000 (GoMore Austria, ndg).

2.4.3 Taxation of P2P Car Sharing in Austria

2.4.3.1 Income Tax

If certain criteria are met, income from P2P car-sharing rentals must be taxed by peer providers in accordance with the Austrian tax system. According to the EU Directive on Administrative Cooperation 7 passed in 2023 which should ensure tax transparency of digital platform operators, GoMore is required to collect, verify, and report tax information about the rentals on their platform (European Union, 2021). Hence, peer-providers are required to provide accurate tax information and can be sanctioned if they don't comply (GoMore Austria, ndl). Peer-providers can deduct operating expenses, such as vehicle maintenance costs, from their rental income tax (Österreichischer Steuerverein, nd). Therefore, income tax is only applied to the excess of rental income over operating expenses, also depending on the income situation of the vehicle owner. Past researchers have suggested making adaptations to income tax revenues to increase uptake of P2P car sharing Nansubuga and Kowalkowski (2021).

2.4.3.2 Value-Added Tax

Also, according to the Austrian tax system, businesses are subject to a value-added tax (VAT), which also includes car rental via P2P car sharing. The standard VAT rate in Austria is 20%. In 2025, Austria applied the small business regulation (Kleinunternehmerregelung) up to a total annual revenue of €35,000 for VAT. Up to this amount, there is a tax-free allowance for income from all business activities, such as P2P car sharing (Arbeiterkammer, 2025).

In conclusion, with regard to the institutional framework of P2P car sharing in Austria, it is

evident that there are no concrete legal incentives for car sharing vehicles, such as reserved parking spaces or special legislation. Furthermore, vehicle insurance is particularly complex in Austria with no flexible insurance products being offered for P2P car sharing, as well as potential additional barriers for providers in the form of income tax. These possible institutional challenges are explored further in the data analysis and discussion of the master's thesis.

3 The Theoretical-Conceptual Framework

A framework provides a theoretical lens and analytical tool through to investigate a research subject, understand certain aspects of it, and guide the study (Anfara and Mertz, 2006). In the case of this master's thesis, the Multi-Level Perspective functions as the theoretical framework, as it helps to gain an understanding of socio-technical transitions (STT) to sustainability, which is a key focus of the thesis. First, there is a brief introduction and overview of the key underlying concepts of the socio-technical system (STS) and the STT. Then, the three analytical levels of the MLP are outlined and the dynamics of socio-technical changes within the MLP are explained. Finally, the theory is combined and operationalised with the framework Transformative Outcomes to analyse and discuss the results from the research on the urban mobility transition in Austria.

3.1 Underlying Key Concepts

3.1.1 Socio-Technical Systems

The structural concept of a system defines it as a set of elements and the relationships and interconnections between them that constitute its character and function (Ropohl, 1999). In the 1990s, researchers found that technologists tended to underconceptualise dynamic social environments and introduced the first conceptualisations of technology in multilayered systems (Rip and Kemp, 1998). Over the years, these ideas and concepts have been further developed and have received increasing attention, particularly through the work of the scholar Frank Geels.

The theory of a STS describes the inseparable, reciprocal relationships between social and technical systems, and was developed in the late 1950s by the Tavistock Institute of Human Relations in London (Ropohl, 1999). Socio-technical systems can be described as entities comprising multiple interrelated tangible and intangible elements that provide societal functions not only through technologies, but also through human agency and influences such as consumer practices and cultural meanings (Geels, 2005, 2018). These systems consist of elements such as markets, infrastructure, and user practices, which interact (Keller et al., 2022). The STS theory can help to explain the complex interactions between technologies and society, and vice versa (Ropohl, 1999). Examples of STSs include housing, healthcare

and transportation (Geels, 2005); the latter is discussed in more detail in chapter 3.3.1.

3.1.2 Socio-Technical Transitions

In most cases, societal changes are complex, nonlinear processes (Keller et al., 2022). While transformations describe fundamental, large-scale changes, transitions can be defined as changes in subsystems (Keller et al., 2022). A system transition can be understood as a governance effort to transform undesirable system properties into desirable, more sustainable ones, while shifts from one system to another can take multiple decades (Hodson et al., 2017; Leeuwis et al., 2021). Transitions are characterised by the involvement of multiple actors (e.g. firms, users, scientific communities and policymakers) and are long-term processes of 40–50 years (Canitez, 2019; Grin et al., 2010). In the systems innovation process, technologies and human-made artefacts can be active drivers of innovations (Geels, 2005).

Since STSs in industrialised countries account for the majority of GHG emissions and environmental impact, fundamental transitions towards sustainability are required (Geels, 2019). These socio-technical transitions address environmental problems and are goal-oriented. Often, they require a change in the economic framework, since they have lower price-performance ratios, for example. STTs involve multiple dimensions (e.g. technologic, insitutional) and have complex dynamics of structural change (Geels, 2011).

The theoretical framework applied in this master's thesis is based on STT as a paradigm-level theory. Socio-technical transitions research forms part of innovation studies, analysing sustainability transitions in order to address grand societal challenges such as climate change (Auvinen and Tuominen, 2014; Geels, 2018). Transitions are described as co-evolutionary, systemic, actor-based and complex (Geels, 2012). They depend on context, for example institutions, belief systems and norms (Geels, 2018). These assumptions are relevant to STT, in which STSs are characterised by stability, lock-ins, and path dependence, involving interactions on multiple dimensions that must be understood to facilitate transition (Geels, 2012). Overall, STTs focus on understanding the processes of co-evolving change and systemic innovations in technology, society, institutions, and the economy in the context of sustainability (Auvinen and Tuominen, 2014; Geels, 2018). In this regard, STTs consider the interrelatedness of the social and technical domains to understand system-level changes (Auvinen and Tuominen, 2014; Canitez, 2019).

3.2 The Multi-Level Perspective

One approach to analysing dynamic patterns in STTs is the Multi-Level Perspective, which has its theoretical roots in evolutionary economics and technology studies (Geels, 2002). Unlike paradigm theories such as Evolutionary Economic Geography, it is a middle-range theory that analyses specific phenomena and can be used to analyse activities and mechanisms at a more local level (Geels, 2019).

The MLP is a tool for understanding change processes and systemic shifts in social, economic, and technological arrangements (Geels, 2018; McMeekin and Southerton, 2012). Using the MLP, one can investigate how factors interact to produce a transition (Whitmarsh, 2012). The MLP conceptualises STT through the interplay of developments at three analytical levels: protective niches; dominant socio-technical regimes; and the external landscape (Geels, 2011). In the MLP, actors are embedded within multiple dimensions and practices (Keller et al., 2022). The MLP depicts these transitions as nonlinear processes influenced by interrelated endogenous and exogenous developments at these three levels (Geels, 2012; Keller et al., 2022).

3.2.0.1 The Three Analytical Levels

As previously mentioned, the MLP conceptualises the STT at three nested analytical levels within the societal system, which has multiple temporal phases of transition in the global model (see Figure 2). For the local component, the activities and mechanisms of interaction between and within levels can be analysed (Geels, 2019). These levels consist of a heterogeneous configuration of elements, with the higher levels being more stable than the lower ones (landscape – regime – niche) (Geels, 2011). The niche and landscape levels are defined in relation to the socio-technical regime (Geels, 2011).

Firstly, the socio-technical landscape (macro level) helps to understand the wider context of STTs, which is beyond the control of individual actors (Geels, 2012). It often accounts for exogenous heterogeneous factors that can influence the dynamics of regimes and niches, such as shocks, the natural environment, social values, and international politics (Auvinen and Tuominen, 2014; Keller et al., 2022). Landscape changes, such as cultural changes, occur more slowly than regime changes (Geels, 2002). Additionally, the landscape level can influence interactions between the regime and niche(s) (Geels, 2011).

The socio-technical regime (meso level) is embedded in the landscape, which exerts pressure on the regime's trends and developments. The socio-technical regime has multiple dimensions: technology; user practices and markets; the symbolic meaning of technology; infrastructure; industry structure; and policy (Geels, 2002). It is dynamically stable, defining the characteristics, configurations (more intangible) and linkages of heterogeneous elements within the STS. These include dominant practices, shared assumptions and cultural discourses (Auvinen and Tuominen, 2014; Geels, 2002; Keller et al., 2022). This stabilising influence means it seeks to retain its configuration by resisting system innovation (Coenen et al., 2021). Dynamic stability refers to the notion that innovation occurs, but only in an incremental and often predictable way, through the accumulation of small adjustments (Geels, 2002, 2011).

Outside of the existing regime, innovations can occur in niches (micro level), which can provide the seeds for crucial systemic change (Geels, 2002, 2011). These niches are described as protected spaces that exist outside of the regime's market dynamics, where (radical) innovations can develop and gain momentum. Over time, these innovations can replace the former regime (Geels, 2002, 2011; Keller et al., 2022). The degree to which innovations are radical depends on how much they deviate from the existing regime (Geels, 2011, 2019). Niches are characterised by individual actors, technologies and local practices (Auvinen and Tuominen, 2014; Geels, 2012). While niches are crucial for STT, the existence of niches for experimentation does not guarantee the success of innovations (Geels, 2002).

3.2.1 Dynamics of Socio-Technical Transitions in the MLP

Every STT is unique, but they often exhibit similar dynamics in the interactions between different processes at niche, regime and landscape levels, which can reinforce each other (see Figure 2). These dynamics are the result of endogenous and exogenous processes (Geels, 2012; Keller et al., 2022). Geels (2011) describes the multi-level dynamics of STT in four phases: experimentation, stabilisation, diffusion and disruption, and institutionalisation and anchoring. Typically, the MLP adopts radical niche innovations as the analytical entry point, tracking the dynamics of STT innovation trajectories across analytical levels and temporal phases, involving various actors (Geels, 2019).

In the context of STTs, a technology can shift to a new niche through experimentation, familiarisation and reconfiguration, for example (Geels, 2002). Gradually, niche innovations

can build up and gain internal momentum, creating pressure on the regime (Geels, 2011). Additional pressure can be exerted through changes at the broader landscape level, both of which can destabilise the regime, as depicted in Figure 2. (Geels, 2011, 2019).

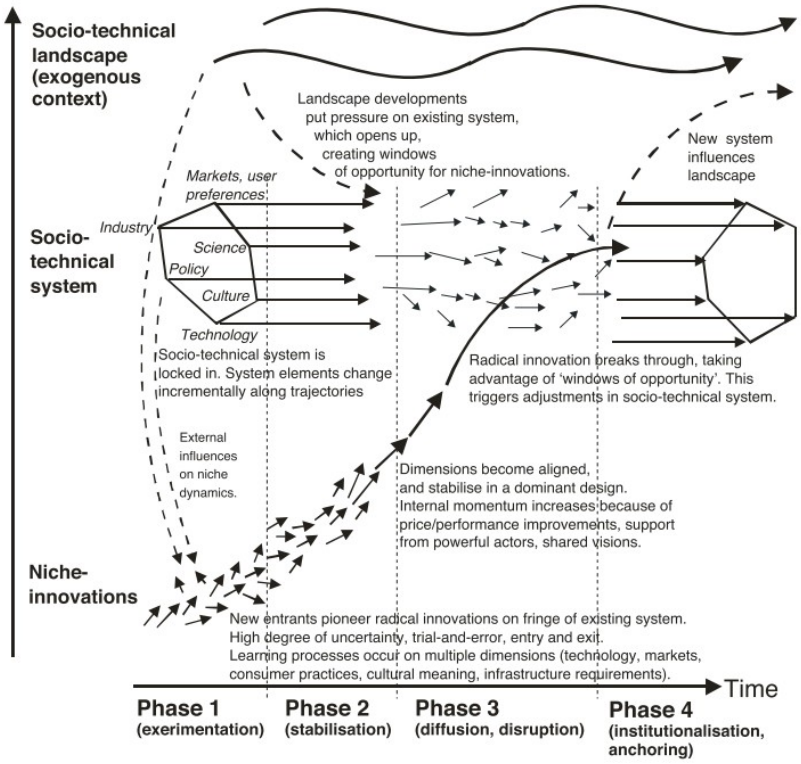


FIGURE 2: Dynamics of social-technical transitions through the Multi-Level Perspective framework (Source: Geels, 2019, p. 191).

When the current socio-technical regime encounters challenges or tensions, the connections within its configurations can weaken, creating a window of opportunity. This enables innovations to diffuse beyond the niche level, where they can be adopted and adapted by the regime, thereby disrupting the current regime (Geels, 2019). Overall, changes in the socio-technical regime can be described as the reconfiguration of interlinked elements. Tensions between these elements at the regime level can weaken the linkages between social and technical elements, which can reinforce each other and eventually lead to a new socio-technical configuration (Geels, 2002). The main dynamics of change occur within and between the regime and niche levels (Whitmarsh, 2012). Different lock-in mechanisms can be created at the regime level, which can stabilise the current regime and hinder the transition to sustainability. These lock-in mechanisms can be techno-economic (e.g. sunk investments), social or cognitive (e.g. routines and user practices) or institutional and political (e.g. existing regulations) (Geels, 2019). Such circumstances can hinder the breakthrough of new innovations

leading to a STT (Geels, 2002). In summary, the success of niche innovations is governed not only in the niches themselves, but also by existing regimes and landscape developments, as well as by their cascading dynamics and overall alignments, which determine final regime shifts (Geels, 2002).

3.2.2 Shortcomings of the Multi-Level Perspective

While the MLP has strengths in understanding the dynamics of STT, there are also academic debates regarding the limitations of the theoretical framework and its application to current transitions. The following considers the most relevant limitations of the MLP to the research context and research questions.

Firstly, the lack of agency in the MLP is frequently criticised (Geels, 2011; Whitmarsh, 2012). The term agency refers to the intentions and actions of the actors involved in transitions, as well as the ways in which they promote regime change (Hassink et al., 2018). In response to the critique, Geels (2011) points out that the MLP does accommodate agency; for example, elements are reproduced by actors and social groups enact transition trajectories. However, certain types of agency within the MLP are underdeveloped and could benefit from additional theories. For example, the role of power could be given greater emphasis (Geels, 2011). Furthermore, literature on limitations often refers to the socio-technical landscape as the residual category, which is less clearly conceptualised than the regime and niche levels (Geels, 2011; Whitmarsh, 2012). In this sense, the landscape is more often understood as exogenous signals, with little attention paid to the different types of landscape development that stabilise the existing regime (Geels, 2011). Additionally, there have been criticisms regarding insufficient attention to the outcomes of STT and their contribution to sustainability (Geels, 2019; McMeekin and Southerton, 2012). In economic geography, it is important to consider geographical unevenness in transition processes. The MLP theoretical framework lacks this spatial awareness, neglecting the spatial dimensions of STT and thereby reducing the comparability of places. Conversely, MLP focuses more on reconstructing transition processes, paying little attention to geographical scale (Coenen et al., 2021). Subsequently, Coenen et al. (2021) emphasise the importance of considering the level and scale of transitions, for example by taking into account the institutional embeddedness of STT in territorial space and the multiscalarity of socio-technical trajectories. One concept that can help

depict geographic disparities in transition processes is institutional thickness, which facilitates comparison of the performance of governance bodies and their interactions/linkages, showing that transformations are place-dependent (Coenen et al., 2021).

Despite the limitations of the MLP, particularly with regard to agency and spatial awareness, it remains a comprehensive framework for understanding the multidimensional dynamics and trajectories of the transition away from individual car ownership in Austria. Therefore, no additional theory will be explicitly used to complement it.

3.3 The Conceptual Framework

3.3.1 Theoretical Application

The transportation sector can be understood as a STS consisting of a configuration of elements, such as transportation networks, vehicles, users and cultural meanings. The way this system functions is complex, involving various actors and interactions across multiple dimensions (Auvinen and Tuominen, 2014; Geels, 2012).

Socio-Technical Transitions in the transport sector are important because the current system is based on individual car ownership and fossil fuels (Auvinen and Tuominen, 2014). Current and future grand societal challenges, as well as ongoing urbanisation, necessitate the transition of the current urban mobility system towards sustainability (Canitez, 2019). The MLP can help to understand the dynamics of such a transition and the potential of mobility innovations to enable regime change (Auvinen and Tuominen, 2014).

3.3.1.1 The Three Analytical Levels

In the context of this master's thesis, P2P car sharing is conceptualised as a niche innovation within the socio-technical transport system. It can be viewed as a niche-level cultural and socio-spatial business model innovation (Geels, 2012). As a niche innovation, P2P car sharing could have the potential to contribute to urban mobility transitions by prioritising access over ownership and promoting shared mobility alternatives. The MLP is a suitable theoretical framework for analysing the dynamic of the regime transition from private car ownership to P2P car sharing in Austria.

In a mobility system based on private car ownership, stabilising landscape factors include cultural preferences for private car ownership and urban structures designed around private cars. Global trends in the automobile regime, such as increasing wealth and individualisation, may further reinforce these stabilising landscape effects (Geels, 2011). Conversely,

destabilising landscape pressures (e.g. stricter decarbonisation targets) may discourage private car ownership and create opportunities for P2P car sharing to contribute to regime transition.

As the thesis takes an empirical approach to identify the possible entry points that could accelerate the momentum of niche innovation and enable regime transition, the research focuses on niche- and regime-level interactions. This includes investigating the experimentation at niche level, as well as the possible lock-in mechanisms that stabilise the current regime dependent on private car ownership.

3.3.2 Analytical Application

3.3.2.1 Transformative Outcomes: Empirical Indicators for the Analysis

In line with the research objectives, the MLP framework is combined with the Transformative Outcomes framework proposed by Ghosh et al. (2021) to move beyond analysing the dynamics of transitions. The TOs instead help to understand the concrete mechanisms through which transitions can be enabled, and evaluate the transition stage of P2P car sharing as a niche innovation.

According to Ghosh et al. (2021), several key failures prevent transformative change, such as a lack of policy coordination, directionality failures and regulatory lock-ins. To overcome failures and enable a reorientation of governance, the authors emphasise the importance of experimental policy engagement, whereby policy actors are integrated directly into experimental processes. The TO framework therefore proposes interventions to guide these operations enacted by multiple actors and achieve deeper transformational change (Ghosh et al., 2021). TOs can contribute to the more systematic governance of science, technology and innovation agents, improving existing transformative innovation policy approaches to environmental and social sustainability (Ghosh et al., 2021). Another theoretical underpinning of TOs is that they unfold not only over time, but also in space, and that considering place-based conditions is crucial to enabling transformation. The level of spatial sensitivity varies across TOs, being especially important with regard to niche innovations. Ghosh et al. (2021) identified three macro-processes, each with four associated TOs, that can contribute to socio-technical transformations. Firstly, with regard to building and nurturing niches, TOs aim to foster niche innovations by protecting them from economic pressures, for example. Secondly, the expansion in size and scale and the mainstreaming of niches targets the

scaling-up process, for example by increasing user adoption and promoting knowledge and asset exchange. Thirdly, opening up and unlocking regimes directly targets the dominant regime level, with activities aiming to destabilise it, for example by phasing out old technologies or introducing disruptive policy frameworks (Ghosh et al., 2021). This is important because innovation policies often nurture niches but do not challenge the existing regime. The proposed TOs aim to identify valuable action points that could contribute to the transformation of the current regime, as well as structuring the actors and processes involved in this transformation. Overall, the specific TOs depend on the local context, and there is no ideal sequence for their implementation; every transformation is unique (Ghosh et al., 2021).

The master's thesis applies the TO framework to operationalise the theoretical concept of MLP and guide the empirical analysis. Specifically, it provides ideas on how to assess the transformation process and identify suitable intervention points to promote a shift away from individual car ownership. The TO framework is employed as a reflexive heuristic rather than a checklist (Ghosh et al., 2021). Therefore, TOs that can be assessed in the context of P2P car sharing as a niche innovation in the urban mobility system were selected (see Table 1). Learning and unlearning processes, as well as changing landscape pressures, are important elements of transformation processes, but they are more difficult to analyse within the scope of this thesis, as they are closely linked to behaviours, beliefs, knowledge, and other dimensions that are less easily quantifiable. Guided by the research questions, aims and a pragmatic approach to limiting the thesis' scope, two TOs are chosen for each of the three macro-processes (see Table 1).

For the first macro-process, special emphasis is placed on 'shielding' and 'networking' to build and nurture niches. Shielding mechanisms protect niche experiments and are more short-term and selective, providing protection against regime forces and incumbent interests. The TO networking should contribute to growing and stabilising the P2P car sharing multi-actor network in Austria (Ghosh et al., 2021).

The second macro-process involves taking a closer look at 'upscaling' and 'institutionalising'. For example, upscaling could involve increasing the user base, entering new regions, and achieving a greater overall market share. Further, institutionalisation is important in order to achieve the long-term, systematic embedding of the niche at the regime level (Ghosh et al., 2021).

The third macro-process focuses on the TOs of 'de-aligning and destabilising' the current

regime, as well as 'strengthening regime-niche interactions'. De-aligning and de-stabilising the regime entails the phase-out of old rules, routines and practices related to the previous regime. Finally, strengthening regime-niche interactions refers to the exchange of knowledge and practices between the niche and regime levels (Ghosh et al., 2021).

Table 1 depicts the six chosen TOs, with a short description after Ghosh et al. (2021, p. 742f.) in the right column. These six TOs are applied to the interview themes derived from the qualitative research, and are then incorporated into the measures and policy recommendations in the thesis. They serve as indicators to assess the current impact, depth and direction of the niche innovation P2P car sharing, and its potential to contribute to a transition away from private car ownership in Austria.

TABLE 1: Overview of the transformative outcomes selected for the three macro-processes that can lead to transformation, adapted from Ghosh et al. (2021, p. 742f.).

Macro-Process	**Transformative Outcome**	**Description of selected TOs**
Building and nurturing niches	1. Shielding 2. Networking	1. Protecting the niche (experiments) 2. Creating collaboration and networking opportunities for actors
Expanding and mainstreaming niches	3. Upscaling 4. Institutionalising	3. Increasing user adoption 4. Mainstreaming niche rules (among existing and new niche actors)
Opening up and unlocking regimes	5. De-aligning and destabilisin 6. Strengthening regime-niche	5. Developing disruptive policies/ governance structures challenging the existing system 6. Creating linkages between niche and regime actors (i.e. sharing ideas and resources) to empower niches and enhance their competitiveness

4 Methodology and Methods

4.1 Research Methodology and Design

4.1.1 Explanatory Sequential Mixed-Methods

The master's thesis takes an explanatory sequential mixed-methods approach by combining quantitative and qualitative research methods (Medina-Molina et al., 2022). An advantage of mixed methods especially lies in the expansion and strengthening of the research which increases its validity (Kuckartz, 2014). Although it requires more resources, time and expertise than purely quantitative or qualitative research, mixed methods can avoid unimethod bias and broaden the understanding of a phenomenon (McKim, 2017; Subedi, 2016; Turner et al., 2017). Overall, the mixed methods approach (if well executed) can combine the strengths of each methodology to provide a better and more comprehensive understanding of the research questions than a single method can alone (McKim, 2017). In EaSMM, there are three key components: the quantitative, the qualitative component (both strands having different tasks) and the data integration (Gempes and Obenza, 2025). Firstly, quantitative data is collected and analysed first to gain an overview of the research problem. In detail, this identifies the (statistical) relationships among different variables and serves as a basis for developing the qualitative research phase (Gempes and Obenza, 2025). The phase is then followed by the qualitative data collection and analysis to refine and extend the investigation of the research questions and explain the findings from the quantitative phase (Gempes and Obenza, 2025; Subedi, 2016).

4.1.1.1 Overall Research Structure with Three Components

In the thesis, the implementation of EaSMM involved a quantitative phase that dominated, with a complementary qualitative phase. Final data integration involved combining findings from the two research phases into a single output, with qualitative research building upon quantitative research (see Figure 3). The quantitative method consisted of two elements: quantitative platform data from the GoMore Austria P2P car sharing platform and two quantitative surveys distributed to registered GoMore AT users and providers. The process began with the creation and distribution of the surveys, followed by the collection of GoMore's quantitative platform data. Both data sources were analysed using descriptive

statistics. Within-method triangulation was then applied. Triangulation generally involves investigating a research question from at least two perspectives, which may entail different methods or types of data, in order to enhance understanding at various levels (Flick, 2011). In this context, different quantitative methods and types of data were used to answer the same SRQs, so within-method triangulation was employed. This is important since the quantitative survey data was based on self-assessments and was therefore rather subjective. In contrast, the quantitative usage data provided insights into the actual rental and usage patterns of P2P car sharing in Austria. Thus, triangulating the data helped to overcome the possible biases of these quantitative methods. The findings obtained from the analysis of the quantitative data formed the basis for the research aim of developing measures and policy recommendations for transitioning from private car ownership to peer-to-peer car sharing. These ideas were incorporated into the development of a semi-structured interview guide for expert interviews, which will be explained in more detail later in this chapter. The qualitative interviews elaborated on the patterns that had emerged from the quantitative research. Finally, the frameworks Multi-Level Perspective and Transformative Outcomes were applied to the results to discuss the research findings and provide potential measures and policy recommendations for the urban mobility transition.

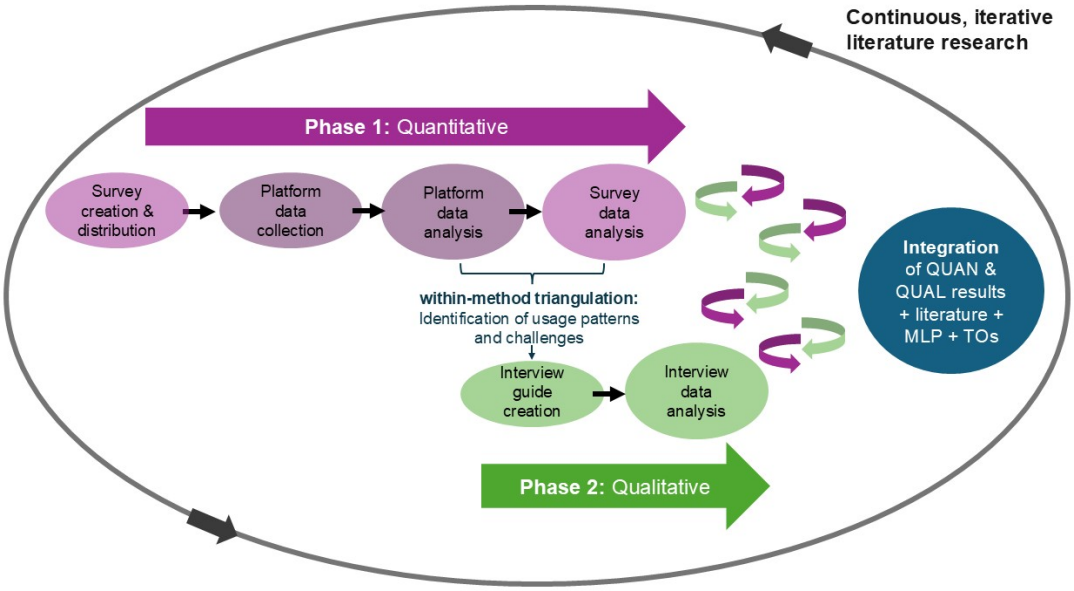


FIGURE 3: Explanatory Sequential Mixed-Methods research design, beginning with the quantitative data collection and analysis followed by the qualitative part, with both parts of the results integrated for discussion (own figure).

4.1.1.2 Relation of Research Phases to the Research Questions

The SRQs 1 to 4 concerning the travel behaviours, motivations, barriers and challenges of the current P2P car sharing system were primarily answered by the two quantitative research methods in phase 1. Anonymised surveys provided the demographic data of participating GoMore users registered in Austria, as well as categorical data on their usage and subjective perceptions and motivations of using P2P car sharing. Additionally, anonymised quantitative platform data from GoMore Austria's business operations extended these findings, providing further insights into vehicle provision, average user practices and usage patterns with a spatial component. In contrast, qualitative interview data gained in phase 2 of the research served as a follow-up which complemented the more dominant quantitative research to support the contributions and outcomes of the study. In the expert interviews, the potential of P2P car sharing, current challenges and possible measures were assessed from the perspectives of municipalities, mobility consultancies, a car sharing association and a P2P car sharing operator. In combination, the quantitative and qualitative findings help to answer the main research question if P2P car sharing can help to reduce private car ownership and promote urban mobility transitions in Austria.

4.1.1.3 Continuous Literature Research

A continuous and iterative literature review formed the basis for understanding the current state of peer-to-peer car sharing and mobility transitions throughout the entire quantitative and qualitative research process. It also provided the foundation for preparing the two surveys and the interview guide, and for triangulating, integrating and discussing the results. The main literature review was completed in October and November 2025, with a follow-up in February 2026, after the results of the quantitative and qualitative research had been produced, to enable their discussion. Literature was collected and organised using the Mendeley reference management software (Mendeley Ltd., https://www.mendeley.com/).

4.1.1.4 Use of AI-Supported Tools

The tool DeepL Write (DeepL GmbH, https://www.deepl.com/write) was used to correct the grammar and improve the written English of the text. Prewritten English text was carefully corrected at several parts of the thesis to fix spelling mistakes. Furthermore, Microsoft 365 E3 Copilot Chat (Microsoft Corporation, https://copilot.cloud.microsoft/) was used to correct R scripts for the statistical analysis in R, but the selection of the procedure and further

interpretation and integration in the thesis remained the author's responsibility.

4.2 Methods

The following describes the quantitative data collection, which comprised platform and survey data. This is preceded by a more detailed description of the performed descriptive statistical analysis of both. The same procedure is then followed for the qualitative expert interview data, outlining the collection process and the analysis using a qualitative analysis tool. An overview of the considered data sources, indicators and methods is provided in Table 2.

TABLE 2: Overview of considered data sources, indicators and methods for the quantitative and qualitative research of the thesis.

Data Source	Indicators	Methods
Platform Data (Quantitative)	Peak times of car rentals; utilisation rate; repeat bookings; rental duration and distance; pricing of car rentals; vehicle type and fuel	RStudio
Surveys (Quantitative)	Demographic data; background on participation in shared mobility; motivations for using GoMore; feedback on past P2P car sharing usage; perspectives on future usage	LimeSurvey, RStudio
Semi-Structured Expert Interviews (Qualitative)	Coding categories (user groups & inclusivity; awareness; behaviour; collaboration; accessibility & availability; digital integration; economic aspects; governance framework; liability & insurance; taxes)	MAXQDA

4.2.1 Phase 1: Quantitative Data Collection

4.2.1.1 Quantitative Platform Data from GoMore

Methodological Description

The quantitative platform data provided by the P2P car sharing business GoMore formed the basis of the research, providing quantitative insights into business operations in Austria and extending the responses from the quantitative surveys to answer the four SRQs.

Sampling Strategy

The quantitative platform collection process involved purposive sampling and specific data requests, as well as several discussions with employees of GoMore AT on feasibility of the research. Anonymised rental information and platform usage data for GoMore in Austria was provided by the P2P CS company at the end of November 2025, with a follow-up end-January 2026. Unless otherwise indicated, the quantitative data refers to the period from January 2024 to December 2025, since GoMore has only been operating in Austria since

2022, and it was important to ensure that the data provided a comprehensive overview on how operations stabilised in the Austrian market. The requested raw data was retrieved from an employee of GoMore and distributed in the form of pre-processed CSV files and SQL queries for data analysis. Data was prepared in Microsoft Excel and analysed using descriptive statistics in R Studio 4.5.2. A total of 9 data files were assessed, ranging from rental information to location. The analysis of the quantitative results obtained from the data are presented in the sub-chapters 5.1 and 5.2 and are partly compared to the results from the quantitative survey.

Peak Times of Car Rentals

In order to gain a deeper understanding of P2P car sharing demand in Austria, the average number of cars rented per hour (between 00:00 and 23:59) and per weekday (Monday to Sunday) was assessed between January 2024 and December 2025. In total, 17,539 hours were observed, during which 24,348 rentals occurred. The aim was to use these data to identify peak rental times over the course of a week during the 24-month period under consideration.

Utilisation Rate

To evaluate the number of active GoMore users, the total number of bookings made in the previous quarter was examined over the 24-month period under consideration. Users were separated into three groups: Users with one booking in the past 90 days (sporadic, 1), the minimum requirement to be considered an activated GoMore user. The second group comprised users with two bookings in the past 90 days (regular, 2), and the third group comprised users with three or more bookings in the past 90 days (active, 3).

Repeat Bookings

Furthermore, the frequency of repeat bookings per P2P car sharing vehicle was analysed to determine how often peer-users regularly rent a specific vehicle. A filter was applied to ensure that cars had been booked at least once in either 2024 or 2025, to prevent bias related to cars registered, for example, in the last quarter of 2025.

Rental Duration and Distance

To structure the analysis of rental durations, bookings via GoMore were grouped into hourly time buckets derived from the tariff structure of the B2C car sharing provider tim from Graz (tariff sheet of tim from June 2025, see Appendix A). The following categories were defined based on the tariffs of tim: one hour, 1–4 hours, 5–9 hours, 10–24 hours (day tariff), 25–55

hours (weekend tariff) and >55 hours for longer rentals. The weekend flat rate was simplified, with only rentals between 25 and 55 hours considered. Furthermore, the start and end mileage was provided in the GoMore platform data which was used to calculate the journey length of the rentals through their difference.

Pricing of Car Rentals

For further comparison, the prices for vehicle rentals via the GoMore were benchmarked against the prices on the tim car sharing platform for the defined rental categories. Only the prices of mid-range cars ('Mittelklasse') were analysed, since this vehicle type is the most commonly offered on GoMore, and pricing varies across vehicle types. Additionally, the analysis did not consider any additional membership fees of tim car sharing or costs, e.g. for late return.

Vehicle Location, Type and Fuel

To gain an initial overview of GoMore's recent operations in Austria on the supply-side, the spatial distribution of active P2P car sharing vehicles by postal code was analysed. Additionally, the frequency of vehicle type (categories: cabriolet, campervan, city car, coupe, minibus, sedan, station car, SUV, van) and of fuel type (categories: diesel, electricity, gasoline, hybrid, plugin hybrid) was determined as of December 2025.

4.2.1.2 Quantitative Surveys

Methodological Description

Two surveys were distributed to gain insights into the demographics and household compositions of GoMore users and providers in Austria and to compare these findings with previous research on groups more likely to engage in shared mobility. It also enabled assumptions about potential gaps and other target groups that still need to be reached. Furthermore, the survey provided insights into travel behaviour, usage patterns, motivations, and feedback on current use among peer-users and providers, as well as their perspectives on future use.

Sampling Strategy

The survey groups were predefined, specific, and not representative of the whole population, but rather of people who already participate in P2P car sharing via GoMore in Austria. An email was sent at the end of November 2025 to GoMore Austria participants who had

given permission for communication for marketing purposes (both peer-users and peer-providers), including details on the research project and a disclaimer on data protection. In November 2025, 1,324 peer-users and 277 peer-providers were registered for the GoMore Austria newsletter. As the link to the survey was sent via email, the sampling was self-selective, and users could participate voluntarily and anonymously. There were no exclusion criteria and everyone who received the email could access the link and complete the survey. An IP-based cookie was set to prevent repeated participation in the survey.

Survey Creation, Distribution and Structure

The surveys were created during and after the literature review phase in October 2025, relating to the SRQs. For example, the issue of insurance was frequently mentioned in the literature, hence one of the questions asked about experiences relating to these possible challenges. The two surveys consisted of five sections of similar questions. These sections included: demographic data; background data on participation in shared mobility; motivations for using GoMore; feedback on past P2P car sharing usage; and perspectives on future usage. A total of 31 questions were asked of peer-users and 27 questions of peer-providers. The surveys can be found in the Appendix B and C. For the questions about the demographics and background information on shared mobility, participants could mostly choose one of the possible answers (e.g. household size or how often they use GoMore). Questions about motivations, feedback and future use of P2P car sharing were asked using a Likert Scale for stated preferences with five possible responses ranging from e.g. 'not at all satisfied' (= 1) to 'very satisfied' (= 5). There was an optional text field at the end where survey participants could provide additional thoughts and feedback.

Both online surveys were created in LimeSurvey (Version 6.13.2) and were available in German and English. Three colleagues at AIT pre-tested the surveys and feedback by GoMore employees was provided before distribution. Adaptations were made, for example, for the demographic questions, so that participants could choose 'no entry' if they did not want to answer. Changes were also made to the section for peer-providers about additional equipment and services under inclusion of feedback from GoMore. After the pilot, the survey was disseminated via email through the GoMore newsletter end-November, and a follow-up reminder email was sent three weeks after the initial email. The survey ran for about five weeks, ending January 5th, 2026. The response rate after the month it was run

was as follows: total: n = 35 with n = 23 peer-users and n = 12 peer-providers. After downloading the CSV files from LimeSurvey and conducting an initial quality check, some of the responses had to be excluded because the surveys had only been partially completed. In the end, the descriptive statistical analysis included 18 responses from peer-users (17 German and 1 English) and 11 responses from peer-providers (10 German and 1 English); a total number of 29 surveys. As sociodemographic factors influence travel behaviours and motivations, further information about the survey sample is presented in the results.

4.2.2 Phase 1: Quantitative Data Analysis

4.2.2.1 Quantitative Platform Data from GoMore

The prepared platform data was imported into R (Version 2025.09.2) as CSV files. For the descriptive statistical analysis, the `dplyr`, `ggplot2`, `tidyr`, and `lubridate` packages were used.

Peak Times of Car Rentals

For the analysis of peak times for car rentals by weekday and hour, the prepared data were first grouped in R, and the means and standard deviations, as well as the peaks per weekday were calculated. A boxplot was produced for each weekday using the `ggplot()` and `geom_boxplot() function`, showing the average, maximum and minimum simultaneous car rentals and their respective standard deviations. A heatmap was also produced with the `ggplot()` and `geom_tile()` function, showing the seven weekdays per hour in gradient colours ranging from light blue to red, indicating the lowest to highest demand/simultaneous rentals within the 52 observation weeks.

Utilisation Rate

To investigate the utilisation by different user groups per month between January 2024 and December 2025, booking data was aggregated into the mentioned groups of sporadic users (1), regular users (2) and active users (3). The absolute number of users per type and month was plotted using the `ggplot()` function in a line chart. Then, usages were summed per quarter of the year according to usage type to investigate their share of the overall rental sum. This facilitated the identification of patterns in vehicle utilisation via GoMore. Finally, a line plot showing the median share per quarter and usage type was visualised using the `ggplot()` function.

Repeat Bookings

To analyse how many bookings one user made with a car, the car and renter IDs were

counted and then aggregated for each vehicle. Individuals who rented a specific vehicle ≥ 1 were called unique renters. Then, it was determined whether repeat bookings had occurred (true/false) with a vehicle, and the repeat intensity was calculated. This is the ratio of repeat bookings to unique renters.

$$\text{Repeat Intensity} = \frac{\text{Repeat Bookings}}{\text{Unique Renters}} \tag{4.1}$$

The `mutate()` function was used to determine the repeat intensity for the vehicles in four categories (0: no repeat; ≤ 0.5: low; 0.5-1: medium; >1: high). If there was no unique renter for a vehicle, the repeat intensity was set to NA to avoid division by zero.

Rental Duration and Distance

After the rental hours were divided into the previously mentioned categories using the `mutate()` function, the number of rentals in each category was counted. A bar chart was created using the `ggplot()` function to visualise the number of trips according to rental duration. Additionally, mileage was calculated based on start and end values, and descriptive statistics (i.e. median and standard deviation) were calculated.

Pricing of Car Rentals

Firstly, a table was created that contained the tim tariffs for the different vehicle types and hour categories (as described above). A price function was then calculated to estimate the hourly price for different rental periods. The hourly price of GoMore vehicles was calculated by dividing the total price by the rental hours. Finally, the median hourly price for each group was calculated and plotted in a bar chart using the `ggplot()` function, enabling comparison of the GoMore median hourly prices with those of tim for each vehicle type.

Vehicle Location, Type and Fuel

To analyse the spatial distribution of P2P car sharing vehicles in Austria, the `map_data()` function was used with an underlying map of Austria. The coordinates of all Austrian cities/municipalities were selected from the `as_tibble(maps::world.cities)` function and then combined and aggregated with the vehicles' locations provided in the platform data. Finally, the `left_join()` function was used to combine the postal codes of the vehicles with the coordinates, and a map was plotted with the `ggplot()` function, showing points of different sizes and colours depending on vehicle availability. The frequency of vehicle types and fuel types was examined using the `prop.table()` function.

4.2.2.2 Quantitative Survey

Preparation of the Data in R

The survey was open for five weeks, and the responses were exported as a CSV file once it had closed. A descriptive analysis of the quantitative survey data was then carried out using R (Version 2025.09.2). The two CSV datasets were imported into R, where variables were renamed for ease of handling and responses were structured into numeric formats for the data analysis. For the first category, which was demographic data, most information was treated in groups (e.g. occupation) and therefore transferred as factors in R. For the second category, which covered background information on participation in shared mobility, most of the questions were Yes/No or checkbox questions. For Yes/No questions, 'Yes' was given a value of 1 and 'No' a value of 0 in R. All demographic information was included in every completed survey, so no NAs were added. For the checkbox questions, each chosen answer was given a 1 and each unchosen answer a 0. Mostly in the third, fourth and fifth categories, which covered motivations for using GoMore, feedback and future perspectives of usages, Likert Scales were used to retrieve usage information. On the Likert Scale, there were five levels, so the numbers 1 to 5 were assigned according to the answer on the scale. The few free-text questions were analysed qualitatively.

Descriptive Data Analysis in R

The analysis was conducted in R using the `dplyr`, `tidyr`, `ggplot2`, `stringr` and `forcats` packages. Most of the questions about demographics and travel behaviour were mainly examined using the `prop.table()` function in R, due to the limited number of participants in the surveys. Plots were created using the `ggplot()` function with a unified theme. Descriptive statistics were calculated for various categories, such as motivations, feedback, and future usage of GoMore services, using the `mean()`, `median()`, and `sd()` functions in R.

4.2.3 Phase 2: Qualitative Data Collection

4.2.3.1 Semi-Structured Expert Interviews

Methodological Description

The qualitative component of the research design was based on the quantitative research results. This enabled further insights into areas that could not be investigated using quantitative methods (McKim, 2017). In this case, qualitative interviews were used to develop and discuss policy recommendations and measures for transitioning to more P2P car sharing.

Sampling Strategy

The interview partners were selected using a purposive sampling method. Unlike the quantitative research component, which only involved registered users of P2P car sharing in Austria, the interviews involved multiple experts from different fields connected to shared mobility and traffic planning and came from a variety of backgrounds. This diversity of fields enabled different perspectives on the potential of P2P car sharing in Austria, as well as on the feasibility of potential measures and leverage points to accelerate the transition away from private car ownership. Therefore, the sample also took into consideration experts from both the niche and regime levels in the urban mobility sector. Two actors were classified as primary niche actors, one as an intermediary, and five as regime actors, some of whom also had a linking function with the niche.

Interview Procedure

After contacting 12 potential participants via email in December 2025, seven interviews with eight interview partners were conducted in January and February 2026 as theoretical saturation was already reached after the fifth interview, with little novel insights or opinions provided thereafter. All interview participants had multiple years of experience in their field and role, and all led a team of employees. Three of the interviewees worked in public administration, three in mobility consultancy, one for an association, and one for a P2P car sharing business. These interviewees acted at different spatial levels in Austria (local, regional and national) and had different degrees of influence. They were all based in Austria, primarily in Graz and Vienna. There were five females and three males among the participants, all of whom had received higher education. An anonymised table providing more details on the conducted interviews can be found in Appendix D. The interviews were conducted online via MS Teams in German (quotes in the results chapter were translated into English by the author) and took between 30 and 60 minutes. Notes were taken during the interviews and recordings were made after consent was given in order to transcribe them. A semi-structured interview guide was used. This design had a degree of predetermination, but allowed for follow-up questions, meaning that every interview was slightly different and focused on the stakeholders' specific expertise. It was divided into the following sections: an introduction to the thesis and its background, followed by introductory questions on P2P car sharing and a discussion of the measures and policy recommendations derived from the quantitative data analysis, and concluding questions (see Appendix E). Prior to

conducting the first interview, feedback from the thesis supervisor was incorporated. Participants confirmed their informed consent in written form and agreed to the use of the results in the thesis. The ethical protection form can be found in Appendix F. All answers were anonymous and voluntary.

4.2.4 Phase 2: Qualitative Data Analysis

4.2.4.1 Semi-Structured Expert Interviews

The interviews were anonymised and manually transcribed in Microsoft Word. For the transcripts, no non-verbal annotations were made, but time codes and uniform interview codes were added. Also, names and other sensitive information were not included in the written transcripts. The transcripts of the seven interviews can be found in Appendix G. In the master's thesis, the content analysis of the qualitative interviews was carried out using MAXQDA (VERBI Software, https://www.maxqda.com), involving the deductive introduction of codes and categories (Kuckartz, 2014). Codes are the smallest analytical units of data in a text, which are assigned to an overarching thematic category according to pre-defined rules (Baur & Blasius, 2022). After the analysis of the quantitative data, ten deductive, theory-driven coding categories were defined based on the results (see Table 3). The transcripts were then examined to assess whether these codes were present in the interviews. Based on this step, nine additional codes were inductively derived from the interview data to refine the coding frame and incorporate stakeholders' perspectives. The final coding frame was organised in MAXQDA using hierarchical levels to support the identification and interpretation of patterns (Kuckartz & Rädiker, 2019). In total, it comprised 29 codes, including six sub-codes, across ten categories. The coding frame, including categories, codes, descriptions, and anchoring examples, is provided in Appendix H. Following iterative refinement, the full interview material was examined using the finalised coding system; including a consideration of the frequencies of codes and categories (see Code-Matrix in Appendix I).

4.3 Research Quality and Limitations

4.3.1 Data Reliability, Objectivity and Validity

To demonstrate the quality of the empirical research, the objectivity, validity, reliability and positionality are discussed. Since the EaSMM research design was twofold (quantitative and qualitative), both components are considered. Regarding the quantitative data, which

TABLE 3: Coding categories and their descriptions for the qualitative analysis of the semi-structured expert interviews.

Category	Description
User Groups & Inclusivity	Uptake of car sharing by specific population groups and inclusivity of the service.
Awareness	Campaigning/ communication (digital) and creation of visibility (physical) of car sharing.
Behaviour	Emotions, trust, verification and rating/ reputation of peer-users and peer-providers.
Collaboration	Collaboration between associations, and private-private, public-private, public-public partnerships with stakeholders concerned with (P2P) car sharing.
Accessibility & Availability	Proximity, accessibility and availability of vehicles, also in relation to the car sharing system and parking opportunities.
Digital Integration	Integration of P2P car sharing into a Mobility as a Service platform (or similar).
Economic Aspects	Cost-related incentives or financial subsidies for installation and operation of P2P car sharing, as well as subscriptions and cost transparency.
Governance Framework	Legal and institutional frameworks on municipal, regional and national level.
Liability & Insurance	Damage liability and insurance regulations concerning P2P car sharing.
Taxes	Income and value-added tax regulations for peer-providers vehicle rental.

consisted of platform data provided by GoMore and surveys distributed among registered P2P CS users and providers, it can be stated that the data was collected in a neutral and unbiased way. While the quality of the quantitative platform data was high, it was not extracted by the thesis researcher, making it difficult to assess its integrity. The data collection and analysis process for the platform data is reproducible, since all the requested data files were provided from January 2024 to December 2025. Descriptive statistics were applied to the data for analysis, ensuring objectivity. The quantitative data sources were initially checked. Incomplete questionnaire responses were removed, while missing values (NAs) in the quantitative platform data were retained in the descriptive statistical analysis to maintain data integrity. The survey responses were collected using a standardised process, but there may have been self-reporting bias among peer-users and providers, since the answers were partially based on their perceptions and their estimations of their usage behaviour. Regarding the survey sample, it must be noted that the size (n = 29) was small and their analysis does not allow for generalisation. It should be noted that the research was limited to one specific platform (GoMore's P2P car sharing service in Austria), and that participants were able to participate voluntarily. Thus, self-selection bias should also be considered, meaning

that it is only possible to draw conclusions about a specific group of people. The quantitative research could not include parts of the population who were not registered with that specific platform. Since both quantitative research methods were combined in the results and discussion, it was possible to compare outcomes and trends to increase the validity of the data. For both the platform and survey data, the data requests and overall set-up was carefully created to ensure it aligned with the research questions. Hence, the quantitative data measured what was intended (answering the SRQs) and provided a good overview of e.g. the characteristics and usage patterns of peer-users and providers.

The limitation of quantitative research focusing solely on P2P car sharing users and providers was addressed in qualitative interviews, which included the perspectives of various experts on the topic. Furthermore, the qualitative data was collected using a semi-structured interview guide to ensure that it was as standardised as possible. The interview guide was discussed with the supervisor prior to use to enhance the quality. However, possible biases need to be considered. For example, reactions to certain topics in the interviews were made and further elaboration was undertaken on topics that seemed promising within the setting of the semi-structured interview. Participants were chosen purposefully to cover multiple fields. However, the choice of interview participants may still have introduced an unwanted bias. This was addressed by selecting experts from various e.g. departments within municipalities and consultancies engaged in shared mobility. There was also no possibility of interviewing actors from insurance companies, additional NGOs or suitable academics, who could have provided valuable contributions. Moreover, due to the extensive research design, time constraints prevented a more in-depth qualitative content analysis of the interviews. The experts' opinions were also specific to their field, level of action, and past experiences with car sharing. Reflecting on the themes defined in the quantitative research, which formed the basis for the qualitative research and the development of measures and policy recommendations for more P2P car sharing, it can be said that they aligned with the research objectives.

4.3.2 Positionality

As a student researching P2P car sharing in Austria, there was an existing perspective/opinion about the topic that the transition to more P2P car sharing is necessary, which may have influenced the way in which interviews were conducted, coded and analysed. To mitigate

this, feedback on the survey and interview guide was sought from various people, and the literature was critically reviewed and integrated in the research. Also, the thesis was written at the AIT Austrian Institute of Technology as part of a Shared Mobility project, and there was regular exchange with GoMore, which must be mentioned critically. When choosing interview partners, there could have been a potential bias in the people contacted, e.g. one person recommended another, one person sent their colleague, and some were people already known through the academic network. Before every interview, it was explained that the researcher was a student with limited experience of conducting interviews, which may have affected the way the interviewees responded. To mitigate this, professional meetings were set up, the declaration of consent was sent beforehand, and the interviews were conducted in a formal setting.

To conclude, despite the limitations of the data collection/ analysis and the researcher's positionality, one can argue that the quality of the research was not significantly impacted. The scope was appropriate for a master's thesis, and a mixed-methods research design was chosen to minimise the impact of limitations within the research components on the findings.

5 Results

The results are presented in the following order. First, the results concerning the SRQ 1 & 2, which are related to the travel behaviours and motivations of peer-users and providers are presented. Secondly, the SRQ 3 & 4, which are concerned with present barriers and challenges of P2P car sharing in Austria, are outlaid which are also based on the quantitative data. Lastly, the qualitative interview results are depicted. These are structured according to the interview categories and codes and aim to contribute to answering the MRQ in the discussion section.

5.1 Travel Behaviours and Motivations

5.1.1 Peer-Users

5.1.1.1 Platform Data Descriptive Statistics

Peak Times of Car Rentals

The peaks in the number of simultaneous car rentals per hour and per weekday retrieved from the platform data are visualised in the form of a heatmap (see Figure 4). The heatmap shows that over the two-year period under observation, the demand on weekdays showed an average peak between 53.9 (Tuesdays) simultaneous car rentals to 62.5 (Thursdays) between 2 pm and 3pm. On Fridays, the average number of rentals peaks at 79.0 at 4 pm, and the patterns change further during the weekend. On Saturdays, the average number of simultaneous rentals was 103.6 at around 1 pm, the highest of all the days of the week. On Sundays, the average was 91.1 at around 11 am. Examining the distribution of average cars used simultaneously, the mean and standard deviations reveals that the mean remains relatively stable from Monday to Thursday (between 48.9 on Tuesdays and 55.5 on Thursdays), with standard deviations ranging from 3.74 to 5.49. However, this increases towards the weekend, with higher SDs. The mean number of cars rented simultaneously on Saturdays is 88.0 (SD = 12.4) and on Sundays 77.7 (SD = 13.6) via GoMore Austria.

Utilisation Rate

The analysis of booking data revealed that most peer users only sporadically rent a vehicle via GoMore ($\geq$1 every quarter; see Figure 5). However, the absolute number of users showed a clear increase in the pool of users who had booked the P2P car sharing service

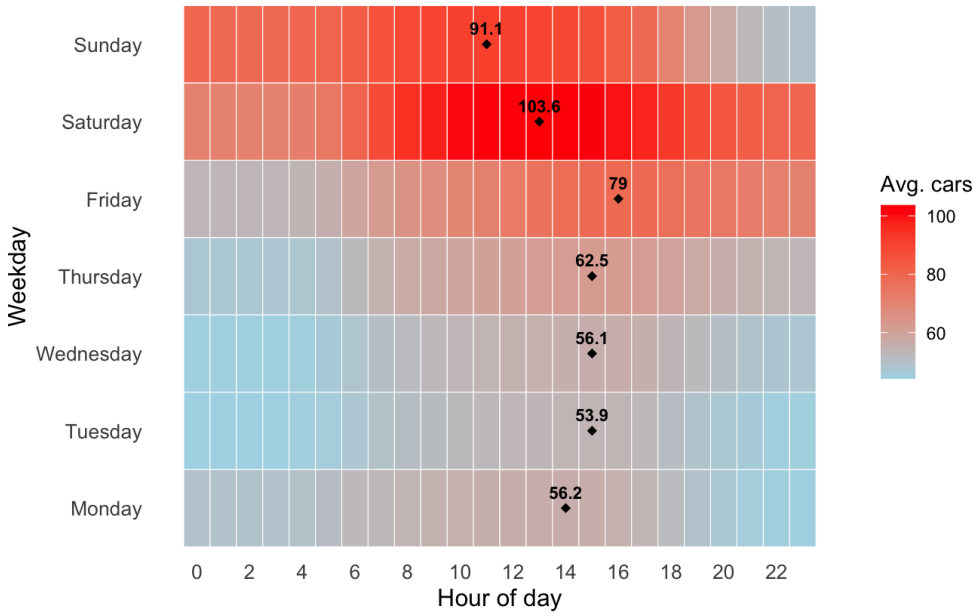


FIGURE 4: Heat map of the total amount of average of simultaneous car rentals per weekday and hour via GoMore Austria between January 2024 and December 2025 (own figure with R).

at least once in the 12 months up to December 2025. For example, the peer-users who had made at least one booking in the past 12 months increased from 3,533 in December 2024 to 4,611 in December 2025. Nevertheless, no significant changes in the proportion of bookings made by the three defined user groups were observed. For example, the distribution was approximately 83% for group 1 (sporadic users), 12% for group 2 (regular users), and 5% for group 3 (active users) after Q1 of 2024. One year later, in 2025, the proportions shifted slightly from group 1 to the other two groups: 78% (group 1), 14% (group 2), and 8% (group 3). However, the data showed that the proportion of active users (group 3) remained more or less constant over the analysed period. Additionally, a certain seasonality in bookings was identified, particularly among sporadic users (group 1). The highest cumulated number of bookings recorded within the preceding 90 days occurred in September 2024 ($n = 1{,}755$) and September 2025 ($n = 2{,}163$), capturing the high booking activity from the summer months (June–August).

Repeat Bookings

Repeat bookings were examined for 1,415 vehicles and 20,285 unique renters (the sum of unique renters per vehicle). Overall, the majority of vehicles ($n = 851$, approx. 60%) showed

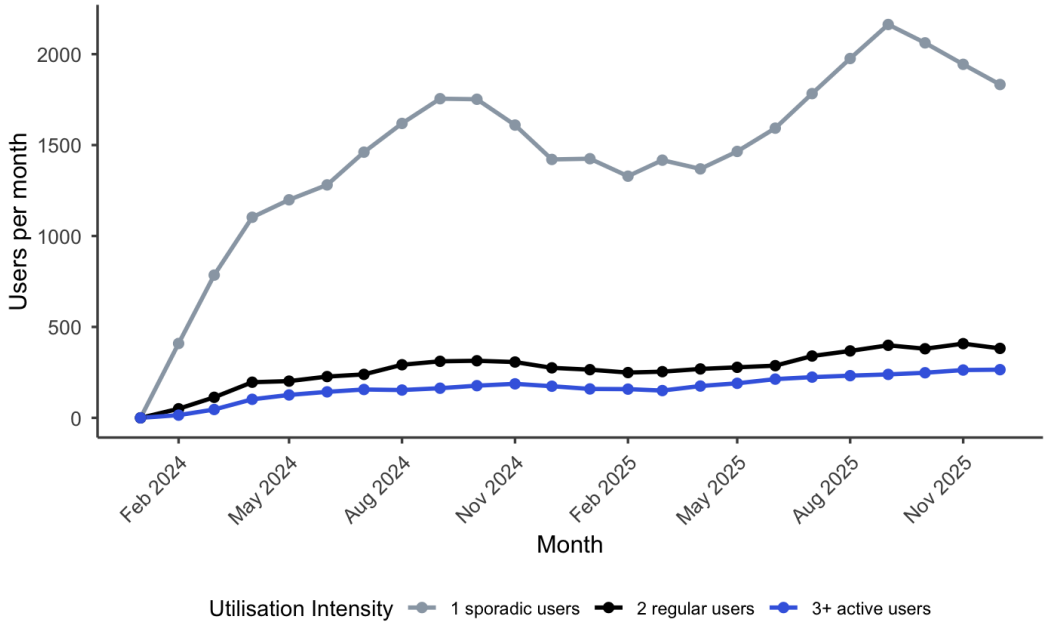


FIGURE 5: Utilisation intensity divided into three groups (sporadic, regular, active), based on booking behaviour over the past 90 days (Q1 2024–Q4 2025) (own figure with R).

no repeat bookings, while 564 vehicles (approx. 40%) showed a repeat booking with different intensities according to the pre-defined categories (no repeat, low, medium, high repeat). The vast majority of repeat bookings, $n = 484$ (approx. 86%), showed a low repeat intensity (≤ 0.5). Ultimately, the median repeat intensity was 0 (no repeat) and the mean repeat intensity was approximately 0.14 (low intensity). These findings are consistent with the low utilisation rate of active P2P car sharing users, suggesting that P2P car sharing is not used on a regular basis, with a significant proportion of one-time renters.

Rental Duration and Distance

According to the described categories in the methods, the majority of P2P car rentals (n = 7,863, approx. 32%) fell within the 10 to 24-hour category (see Figure 6). Secondly, rentals of over 48 hours (n = 6,844; 28%) occurred most frequently. The median rental duration was 24 hours for the 24,348 rentals considered. Therefore, the results clearly indicate that P2P car sharing rentals via GoMore tend to be rather long in terms of rental duration. For the journey length determined by mileage differences, the median distance for P2P car sharing rentals between 01/24 and 12/25 was 197 km, with a very high standard deviation of 11,741. The latter could indicate that a few vehicles were either rented for a long time period or driven over an exceptionally long distance.

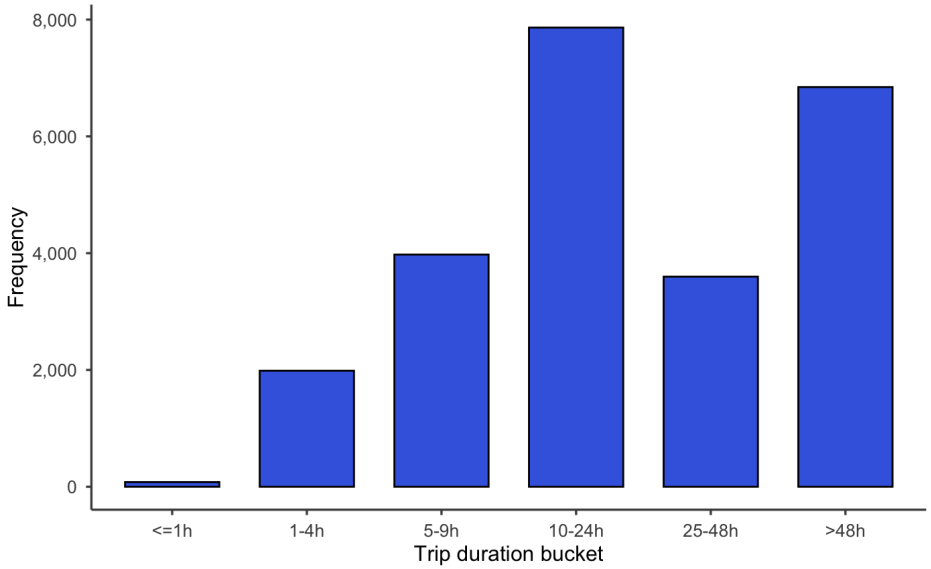


FIGURE 6: Distribution of rental/ trip durations in pre-determined categories between one hour and over 48 hours (own figure with R).

Pricing of Car Rentals

For the mid-range car, the median hourly price for GoMore vehicles decreases for every time category from 1 to $>$ 55 hours, ranging from €11.66/hour (0–2 hours) to €2.42/hour ($>$ 55 hours). While the hourly rental price for a tim vehicle is also lower for $>$ 55 hours (€4.98/hour) than for 0–2 hours (€11.55/hour), the decrease is not as steep. Also, the median hourly price for 5–9 hours is more expensive than the median price for 3–4 hours. Ultimately, the long-term rentals of P2P car sharing vehicles is much cheaper than B2C vehicles, which could affect users' travel behaviour and usage.

5.1.1.2 Survey Descriptive Statistics

Sample Description

The first section of the quantitative survey assessed the demographics of peer-users of the P2P car sharing platform GoMore in Austria. It should be noted that the sample size is small (n = 18), so the results should be considered carefully. Of the 18 peer-users who participated in the survey, most were based in Vienna (approx. 78%); the remainder were based in Lower Austria, Upper Austria and Graz, as indicated in their postal codes. Furthermore, the vast majority were male (approx. 83%), in employment (approx. 67%), and had a university/FH degree as their highest level of education (approx. 55%). The age of survey participants

was evenly distributed across the range 25–64 years. In comparison with the age retrieved from the quantitative platform data, approx. 46% of users were in the 25–34 age group and approx. 27% were in the 35–44 age group. In the survey, half of the participants (50%) lived in a two-person household. One third (approx. 35%) of the participants had children; the majority of these (approx. 67%) had one child. Only one participant indicated that they had additional care responsibilities in the household. The majority of survey participants (approx. 67%) only registered with GoMore in 2025, which may have impacted their usage behaviour reflected in the survey.

Average Trip Lengths, Types and Accessibility

In the survey, approx. 56% of peer-users indicated that they rarely use GoMore (defined as less than once a month). Around half of the survey participants (n = 10) stated that their estimated average rental trip length was over 250 km, with six of them stating that it was over 500 km (see Figure 7). This is similar to the descriptive statistical analysis of the GoMore platform data, which found that the median trip length was 197 km. The most popular journey types were trips with family and friends (chosen by approx. 44% of the participants), transporting large items (approx. 33%), and holidays (approx. 28%). On average, it took approx. 56% of participants over 20 minutes to reach the shared vehicle, with all of these factors potentially impacting rental behaviour and usage.

Equipment Rental

Of the various additional equipment that can be offered by providers via GoMore (e.g. child seats), most participants (approx. 89%) did not book them, indicating that they had no need for them. In contrast, the keyless service (used by approx. 89% of participants) and the instant booking function (used by approx. 56% of participants) were well received. The quantitative data obtained from GoMore (01/24 to 12/25) revealed a more balanced distribution, with around 55% of rentals being keyless. This was based on a significantly larger sample size of over 24,000 rentals.

Motivations of Peer-Users

The main motivations of peer-users for renting a vehicle via GoMore indicated in the survey were cost savings (approx. 83% high agreement) and avoiding the responsibilities of vehicle ownership (approx. 78% high agreement). In terms of cost savings, none of the peer-users chose option 1 (low agreement) on the Likert scale, which was selected by at least one survey participant for each of the other options. This suggests that cost savings might be a

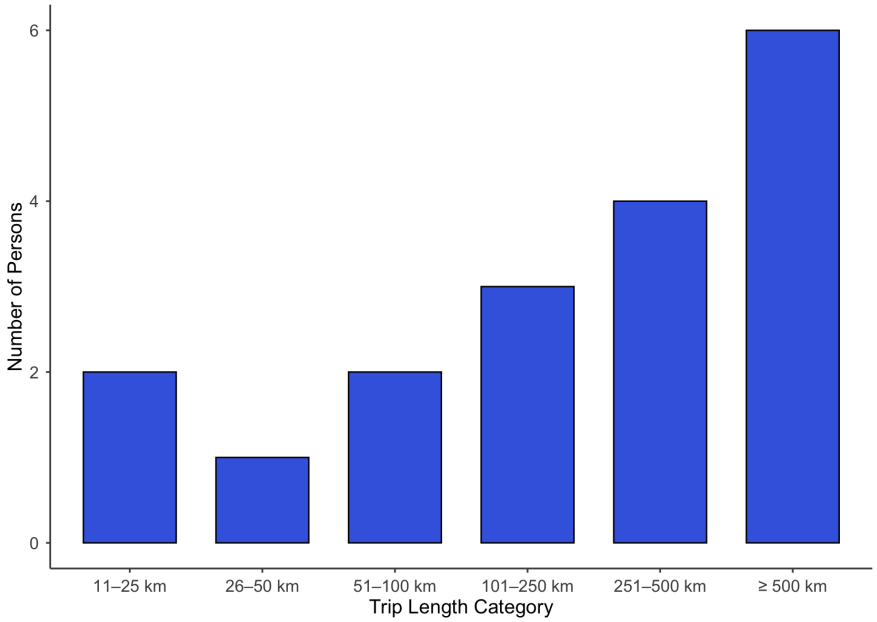


FIGURE 7: Trip length indicated by peer-users in the survey, categorised by distance: 11-25 km, 26-50 km, 51-100 km, 101-250 km, 251-500 km, and more than 500 km (own figure with R).

high motivator. Lower levels of agreement were indicated for access to a larger vehicle fleet (approx. 62% high agreement) and environmental protection/sustainability (approx. 56% high agreement).

Feedback on GoMore

GoMore received very positive feedback overall, with an average score of 4.2 on the Likert scale (see Figure 9). The categories with the highest satisfaction levels were communication with the peer-provider (mean 4.3), simplicity of the rental process (mean 4.2), and reliability of vehicle owners (mean 4.2). In terms of future prospects, half of the survey participants (n = 9) indicated that they have access to a car within their household. No common pattern was identified regarding the types of trip these participants are using the P2P car sharing vehicle for. The respective respondents indicated a low probability of getting rid of their car or making it available for rental via GoMore in the future (six out of nine respondents selected very unlikely in both cases). It would be worth exploring in future research how this contradictory stance relates to their positive experiences with GoMore rentals and communicating with peer-providers. All of these statements may be influenced by factors such as the accessibility, availability and usage requirements for P2P car sharing vehicles, which must be discussed further. Lastly, most participants indicated that they use both P2P car sharing and commercial car sharing providers (approx. 78%).

In answering SRQ1, it can be concluded that the average travel behaviours of peer-users show that GoMore is not used regularly (active users with ≥3 bookings per quarter make up only 6–7% of activated users), but rather for longer journeys (> 250 km), e.g. trips and holidays. This can also be observed in the peaks for average simultaneous car rentals, which are highest during the early afternoon on weekends. Most users did not make use of the equipment offered via GoMore, but took advantage of e.g. the keyless service. The main reasons for using GoMore, according to survey participants, were to save money and avoid the responsibilities of vehicle ownership. However, almost half of the participants indicated that they live in households with access to a car, which they did not intend to get rid of. Overall satisfaction with P2P car sharing was high, particularly regarding the communication with and reliability of peer-providers, and the simplicity of the rental process.

5.1.2 Peer-Providers

5.1.2.1 Platform Data Descriptive Statistics

Vehicle Location Map

From January 2024 to December 2025, a total of 1,415 P2P car sharing offers were available at 245 unique postal codes on GoMore Austria. The majority of these were found in the following postal codes: 1020 (Vienna, n = 89), 1100 (Vienna, n = 84) and 8020 (Graz, n = 79) (see Figure 8). Seven of the top ten postal codes were located in Vienna (1020, 1100, 1230, 1220, 1210, 1030 and 1110), two in Graz (8020 and 8010), one in Innsbruck (6020) and one in Salzburg (5020). In total, 78 cars (approx. 5%) had no postcode in the data and could not be located in the analysis, which is a negligible proportion.

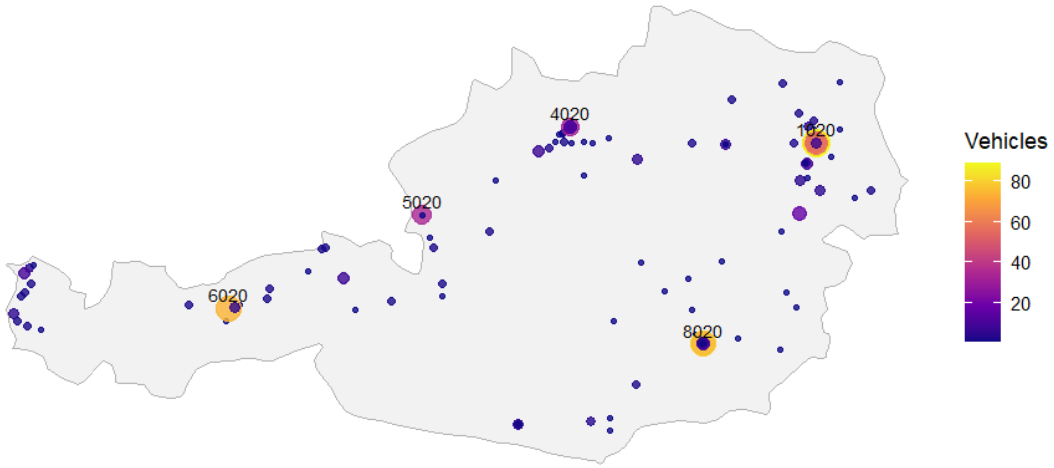


FIGURE 8: Number and distribution of P2P car sharing vehicles provided by postcode in Austria (own figure with R).

The top postal codes with the most rentals during that time period were not those with the most registered cars: 8020 (n = 1,964), 6020 (n = 1,856), 1140 (n = 1,550). These findings indicate a high demand for P2P car sharing in these locations.

Vehicle and Fuel Types

When registering, peer-providers define the vehicle type they are offering. The most registered vehicle types on GoMore Austria were the city car (small to compact car, 32%), followed by the van (17%), the station car (compact to mid-sized car, 17%) and the SUV (15%). The most prevalent fuel types by far were diesel (48%) and gasoline (41%). Electrified vehicles (electric, hybrid and plug-in hybrid) account for 11% of the vehicles offered.

5.1.2.2 Survey Descriptive Statistics

Sample Description

Of the 11 peer-provider participants in the survey, three were based in Vienna, two in Graz, and one each in Linz, Linz-Land, Salzburg and Innsbruck. These location data paint a similar picture to the platform data but have limited information value due to the small number of participants. As with the peer-users, the majority of survey participants were male (approx. 82%). Age group distribution with a greater concentration in the 25–34 and 45–54 age groups, at approximately 36% each. The responses regarding employment are also of limited interpretive value due to the small number of participants. Most of the participants were employed or still in education or training. While about 46% had received a university/FH degree, about 36% had received a Matura as their highest level of education. Household size tended to be slightly larger, with the most popular option being three people per household (approx. 27%). This also meant that a higher percentage of participants had children in the household (approx. 55%), with most having two children. Additionally, approx. 27% of participants had additional care responsibilities within the household, such as caring for elderly adults.

Aside from one participant, all peer-providers indicated that they list their car as a private individual and not as a business user on GoMore. About half of the participating peer-providers rented out one car, a quarter rented out two, and one peer-provider rented out five cars. One other peer-provider rented out more than five cars, which is likely to have been a business provider. Unlike the peer-user participants, registration dates were evenly distributed throughout the years from 2022 to 2025.

Equipment Rental

When it comes to the rental of additional equipment, the many peer-providers (approx. 63%) claimed to offer it, but it was rarely booked by peer-users (approx. 71% only in exceptional cases). These results can also be transferred to the survey responses from peer-users regarding their booking behaviour. The options most commonly offered by peer-providers were instant booking and delivery, both of which were offered by around 36% of respondents. Keyless technology was the option least commonly offered, with only two of the 11 survey participants offering it. This is in contrast to peer-users' booking behaviour, with around 89% indicating that they used the keyless option as a service.

Motivations and Vehicle Usage of Peer-Providers

The motivations of peer-providers were less clear than those of peer-users. In the survey, the highest mean score on the Likert scale was achieved for the motivation of generating an additional income or contributing to fixed costs, at 3.0. environmental protection and sharing an underutilised resource were fewer motivating factors. In the open answer field, one person indicated that they wanted to share their car with their acquaintances via GoMore (potentially making use of the insurance and legal protection offered by GoMore), while another stated that P2P car sharing for them offered socially acceptable access to mobility. Most providers indicated that they use their vehicle(s) themselves (approx. 82%). Half of them claimed to use their vehicle(s) between 11 and 20 times per month, though not on a daily basis. They tended to park the vehicle they rent out via GoMore on a private parking space at their place of residence during the night (approx. 33%), but public parking and other parking facilities were also chosen in the multiple-choice question.

Feedback on GoMore

The mean satisfaction score for peer-providers was 3.7 on the Likert scale, which is lower than the satisfaction score for users. However, the sample size was smaller, so this result must be considered carefully. The best-rated items were the simplicity of rentals (mean 4.4) and communication with peer-users (mean 4.1), as presented in Figure 10. The probability of future usage of GoMore as a peer-provider was indicated as a mean of 4.1.

With regard to SRQ2 on the usage behaviours and motivations of peer-providers, the survey indicated that they use their own vehicles regularly, but not on a daily basis. Most of them were private individuals who rented out one or two cars. Their motivation became

less clear from the categories that were surveyed; most offered their vehicle to generate additional income. However, the overall feedback was positive, with most providers indicating that they would continue to use GoMore in the future.

5.2 Barriers and Challenges

5.2.1 Peer-Users

5.2.1.1 Quantitative Survey Results

When investigating the barriers and challenges experienced by GoMore users in Austria, survey participants indicated that vehicle rental location (mean 3.6), as well as insurance and accident handling, vehicle availability and pricing (all mean 3.9), received the lowest levels of satisfaction on the 1 to 5 Likert scale (see Figure 9). These feedback points were also evident in the missing features of GoMore's services indicated by participants, with the majority indicating that a shorter distance to vehicles (approx. 56%), greater vehicle availability (approx. 44%), and reserved parking spaces (approx. 39%) were the most popular multiple-choice answers.

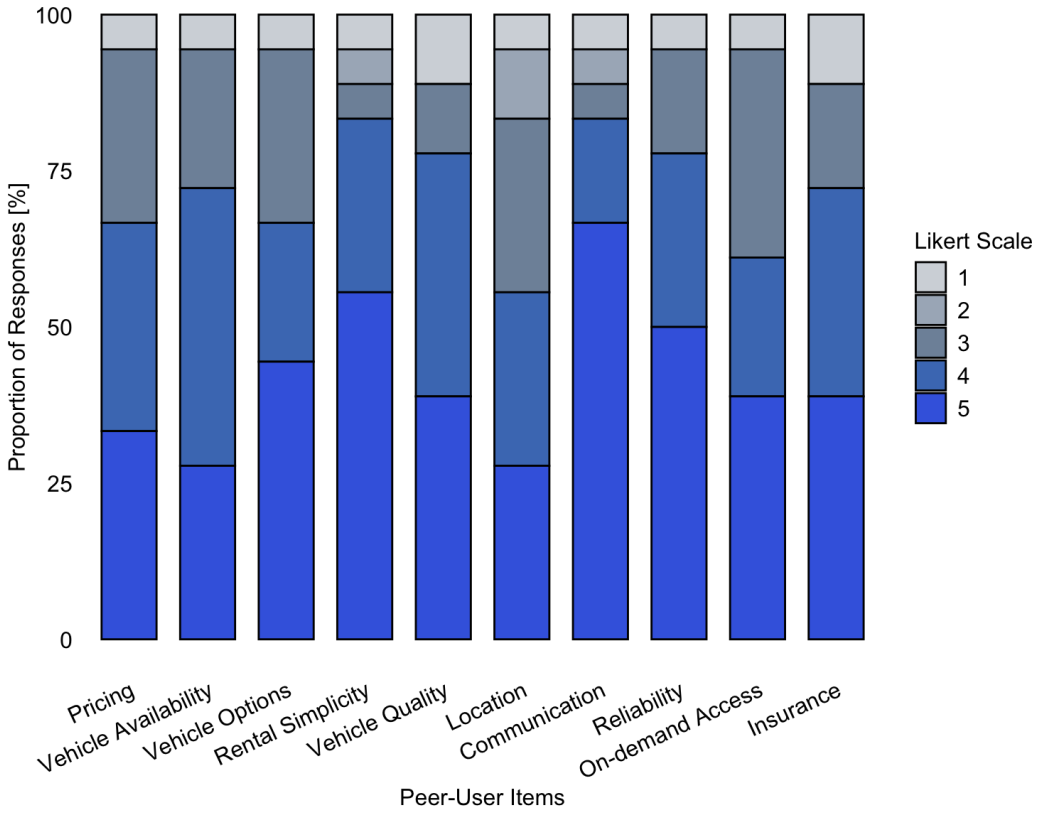


FIGURE 9: Feedback from peer-users in Survey on the usage of GoMore AT from 1 (low satisfaction) to 5 (high satisfaction), using a Likert scale (own figure with R).

In the open answer section at the end of the GoMore survey, one participant indicated that they aimed for more flexible rental solutions and cheaper short-term rentals. Additionally, one participant wished for more keyless offers from peer-providers, and another for better customer service availability.

With regard to SRQ3, the main barriers and challenges identified by peer-users in the survey were related to distance from the vehicle location and concerns about insurance and accidents. These could impact peer-users' rental behaviour or prevent potentially interested users from adopting P2P car sharing.

5.2.2 Peer-Providers

5.2.2.1 Quantitative Survey Results

Similarly to peer-users, provider survey participants were least satisfied with the monetary component of GoMore, the adequacy of their remuneration (mean 3.1), and the handling of insurance and potential accidents (mean 3.2) (see Figure 10). The most popular missing features, chosen by four participants each, were the ability to set filters for booking requests and greater reliability of peer-users. The latter contradicts the satisfaction rating for previous use, where peer-user reliability received a mean rating of 4.0.

In the open feedback, providers again expressed concerns about accidents, insurance damage and the handling of minor damage initially overlooked after return of the vehicle. Furthermore, one provider requested instructions on the tax processing of GoMore rentals via FinanzOnline. Other feedback related to various aspects of car rental: a general lack of bookings and lack of available transporters, and the inflexibility of keyless installation. One person also suggested a more comparable vehicle rating system.

To sum up, SRQ4's barriers and challenges of peer-providers can be answered by saying that those renting out/registering their vehicle(s) with GoMore are most dissatisfied with payment and insurance. This may also impact the supply of P2P car sharing vehicles by discouraging vehicle owners from registering with GoMore.

5.3 Qualitative Results: Expert Interviews

In total, around 300 (sub-)codes were created across 10 categories in the seven expert interviews. Although the interviews were semi-structured with an interview guide, only a few categories (e.g. MaaS integration) received input from all the experts. As described in the methods section, the experts interviewed in the qualitative research component had

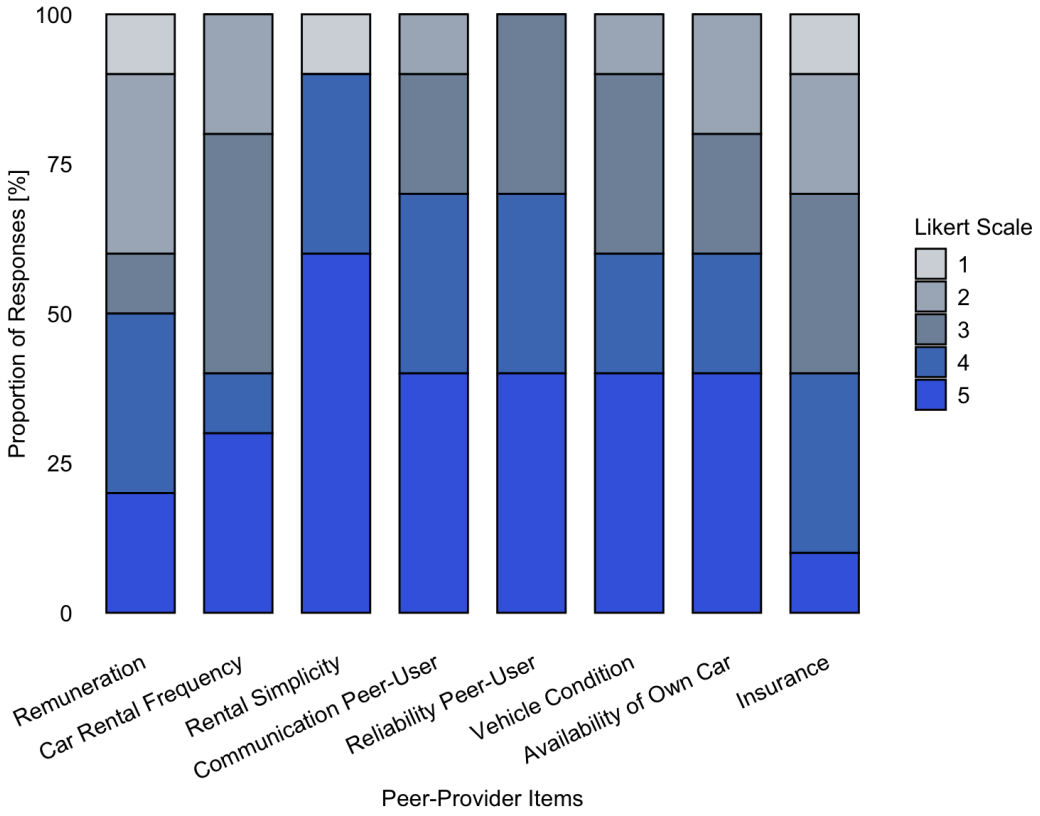


FIGURE 10: Feedback from peer-providers in survey on the usage of Go-More AT from 1 (low satisfaction) to 5 (high satisfaction), using a Likert scale (own figure with R).

different professional backgrounds and could therefore also be categorised as actors at different levels of the MLP. Most of the experts were categorised as regime actors because they were affiliated with municipal entities that influence or provide transport services, or provide strategic advice as consultants. Regime actors were more active within a local/regional geographical scope, whereas intermediary and primary niche actors were more associated with a regional/national scope, as they acted as P2P car sharing operators, car sharing associations, and consultants on shared mobility in Austria. The key findings from the interviews are presented below, categorised by theme. First, a short overview of the category is provided. Then, the subcodes alongside their prevalence in the interviews are explained and some examples are provided. The code matrix illustrates how frequently each category/code was mentioned by the interviewees (see Appendix I).

User Groups & Inclusivity

The "user groups & inclusivity" category was divided into the following codes: "social inclusion", "children/family/care", and "women/gender". The aim of the related interview

questions was to find out how to expand the user group, which is still somewhat homogeneous according to the literature/ insights from the quantitative research, and what the current challenges are. All the experts shared their views on this category in the qualitative interviews. Apart from one interviewee (INT6, female), all participants shared the impression that it is mostly a homogeneous group (men, middle-aged, no children, living in urban areas, with a higher socio-economic status) that uses (P2P) car sharing. Several participants described how women in family constellations are often the primary caregivers and have more complicated travel requirements, necessitating a higher level of flexibility and logistical effort (e.g. always having to bring a child's car seat). This could be the reason why they often opt to keep their private vehicle rather than use car sharing. According to some experts, families tend to use car sharing as an alternative to buying a second vehicle, and they see more potential in this usage model. But most interviewees saw overall potential for families to use more P2P car sharing offers. While some interviewees anticipated lower usage by women due to gender stereotypes, others connected this more with gender-related lower income levels, as car sharing is often perceived as expensive. Some other experts also elaborated on the fact that car sharing could be an opportunity for lower-income households who cannot afford a car, but according to their data, they often don't use it. In contrast, it was mentioned that this could be an obstacle to registering with (P2P) car sharing, since people's creditworthiness is checked when they register. Since this could pose a risk to the system if they are unable to pay, they are sometimes not allowed to use the service. One interviewee also mentioned that car sharing tariffs must be socially acceptable. According to the experts, demographic groups that are currently not really using (P2P) car sharing are young people (18-24 years) and pensioners. The younger generation often has different mobility habits, and some experts have also observed a cultural change in the emotional attachment to cars, noting that many young people nowadays do not see much value or need for them. These expert opinions suggest a general potential to target younger users more actively. Furthermore, seniors are seen as a user group that should be approached more, since they generally may be more dependent on cars due to mobility restrictions.

Behaviour

The category "behaviour" was not as prevalent in the interviews, with only half of the interviewees sharing their opinions. These were categorised under the codes "emotions & trust" and "verification & rating". Questions addressed the emotional connection that some

peer-providers have with their private vehicle, as well as peer users' and providers' mutual ratings via the platform. As mentioned previously with regard to the "user groups & inclusivity" category, some interviewees described how cars often hold emotional value for people who view them as "second living rooms" (INT02), finding them i.e. comfortable and convenient. Therefore, they concluded that adapting to P2P car sharing primarily involves a change of mindset and is less connected to other challenges. In addition to the perceived challenges of renting out their own car, peer-providers may also be discouraged by the bureaucratic hassle involved in the process, e.g. in the form of income tax declarations. The importance of establishing trust was emphasised by some experts, especially with regard to P2P car sharing. One expert explained that users are asked to create a profile with a photo and provide a description of their intentions for renting a car via GoMore. However, according to the interviewee, this form of personal contact is sometimes perceived as a barrier. To enhance trust among users and providers, GoMore Austria has a manual verification process for all new registrations, including a risk assessment. Furthermore, there is a rating system for the whole rental experience, with the option of providing private feedback.

Awareness

The category "awareness" was discussed with every interviewee, focusing on the codes "communication" and "visibility". The aim was to shed light on how marketing and branding for (P2P) car sharing currently works, in order to identify ways in which this could be improved in future. All interviewees emphasised the importance of marketing and public relations in raising awareness and promoting car sharing. They also highlighted the importance of continuity in this regard. On the other hand, one expert also remarked that marketing is costly and that there are no external funding opportunities, which is especially relevant for smaller car sharing services. Overall, the interviews revealed that creating awareness involves two key aspects: digital visibility and local/physical visibility of car sharing. Firstly, digital communication can take the form of social media, websites, or digital advertising (e.g. on YouTube). Secondly, local/physical visibility can be created through municipality newspapers, poster campaigns in local spaces, or by increasing the visibility of vehicles or car sharing sites. In this regard, interviewees also stressed the importance of targeted marketing measures and specific offers for demographic groups, e.g. targeting students in Graz was mentioned in INT07. Several experts also emphasised that people must be engaged where they currently hold their fears and presumptions against car sharing, in

order to actively address these and establish trust. It was also suggested that car sharing should be normalised as part of everyday mobility options. Apart from raising awareness, people could be encouraged to participate through information sessions in larger apartment buildings and test days, where they could be shown how the services and processes of car sharing work before they use them for the first time. Furthermore, it is especially important for P2P car sharing not only to target potential users, but also providers, the supply-side of P2P car sharing. One interviewee mentioned that they must also be addressed in order to win them over to the platform. Since P2P car sharing only uses private vehicles and not a uniform fleet, branding is also challenging, said one expert. For example, GoMore Austria began distributing stickers to establish some form of visual coherence in P2P car sharing vehicles registered with their platform, creating more visibility in public spaces. Finally, two experts suggested that car sharing awareness could be increased through lobbying by car sharing associations and project partners, and by collaborating with other organisations. They also mentioned the prospect of waiving membership fees or offering reduced tariffs to Klimaticket Austria holders and subscribers of local public transport providers. These ideas will be explored further in the "economic aspects" interview theme.

Governance Frameworks

As described in the literature overview, due to the lack of established frameworks around P2P car sharing in Austria, most interviewees were asked questions about governance of car sharing. The codes "municipal plans" and "national plans" were used to delve deeper into existing regulations, and the code "carsharing act" was used to identify potential for future legislative frameworks to reduce the challenges around P2P car sharing. During the interviews, many experts referred to the mobility contracts in Graz as a best practice example for promoting car sharing in residential areas. According to these experts, information events and orientation sessions were important in this context to ensure that residents were aware of the service. In contrast, two interviewees raised concerns about the long-term sustainability of these mobility contracts, as they require active support from property owners to ensure continued usage by residents, which apparently did not always succeed in Graz in the past. Another potential measure mentioned by an expert who contributed to another research project was the introduction of a mobility pass for residential buildings/neighbourhoods. The mobility pass rates locations based on how easily they can be accessed by different

modes of transport (e.g. car, public transport, bicycle, car sharing and by foot), making mobility options and their accessibility at different locations comparable. Car sharing could contribute to a better score in the mobility pass as part of a good mobility package which could make it more attractive. The experts also shared their views on the absence of specific car sharing legislation in Austria. While some favoured the introduction of a car sharing act, others expressed concerns that car sharing is still in a niche stage and that it would be more feasible to integrate it into the Road Traffic Act or similar regulations, as establishing a law would be complicated and time-consuming. With regard to parking privileges for P2P car sharing specifically, one expert proposed an overarching certificate that could prioritise shared vehicles in public spaces. It was also emphasised that this kind of certificate would more realistically be introduced at city level. At the same time, another expert opposed the idea of reassigning parking spaces for car sharing vehicles, arguing that this would lead to dissatisfaction among residents and fail to motivate private car owners to give up their vehicles.

Accessibility & Availability

The extensive category "accessibility & availability", which had the highest number of subcodes, was discussed with every expert, each of whom had a different area of focus. The main codes within this category were related to the "car sharing system" and "multimodal planning", as well as "parking", "diversity of vehicle types", "vehicle availability" and "distance to vehicle". The general aim was to identify the current state and potential challenges associated with accessing (P2P) car sharing vehicles. Overall, the interviewees consistently emphasised the importance of spatial accessibility for the successful use of car sharing. Furthermore, having a car sharing station located near major public transport nodes (in combination with different transport modes) was highlighted as a beneficial factor. However, one interviewee noted that more established mobility providers, such as Rail & Drive from ÖBB, are better positioned to implement such systems than niche P2P car sharing platforms or more local B2C car sharing offers. Regarding station planning, one expert said that locations should ideally allow for scalability in the case of high demand, in order to be able to add vehicles. Two experts suggested that integrating electric vehicles into car sharing systems could be challenging, as they require specific parking conditions for charging infrastructure, and some users may be concerned about driving range. Most interviewees also mentioned that it is important to make public parking spaces available for shared vehicles, which can

be challenging, but would increase the attractiveness of car sharing. According to one expert, car sharing can be more easily integrated in newly developed urban/residential areas. As outlined in the previous section on governance frameworks, several interviewees highlighted the potential of car sharing for proximity access in residential areas, if it is integrated into housing developments with a stable user base. In contrast, one expert mentioned that car sharing in public spaces often benefits from higher visibility and increased accessibility. Regarding P2P car sharing, one expert mentioned that availability depends on participating peer-providers, which directly influences the service's coverage and accessibility. This person also said that technological features such as keyless access or instant booking are important factors that could improve accessibility further, especially for spontaneous use. Also, a keyless system with an installed SIM card could benefit providers, as they would be able to track their vehicles, which could enhance trust in renting out private vehicles.

Digital Integration

The category "digital integration" only focused on the code "MaaS integration" and was discussed with every expert to find out their opinion on mobility as a service and its potential in order to create more visibility for P2P car sharing. Generally, all interviewed experts expressed the view that MaaS is a relevant and promising approach to making car sharing and alternatives to private vehicles, as well as public transport, more visible, e.g. with regard to intermodality. Nevertheless, they all emphasised the i.e. practical and institutional challenges associated with implementing MaaS and integrating (P2P) car sharing into such a platform. A key issue discussed was that a MaaS platform is not just a technical project and that public/state actors must take the strategic lead in coordinating stakeholders and deciding which mobility services to integrate and on what terms. In this case, they would need to define clear criteria for private providers on how to cooperate, ensuring that their services complement public transport, as they would then be competing against each other directly on the MaaS platform. One factor stressed by an expert in terms of integration was data governance and how to share data among stakeholders, including data protection and the different policies of public and private stakeholders. Additionally, two interviewees raised concerns about the technical and financial challenges associated with implementing MaaS, questioning whether the concept would lead to significantly higher visibility despite the significant effort involved in setting up the platform. Furthermore, one expert mentioned the difficulty with the multiple car sharing services having heterogeneous tariffs, cancellation

terms, insurance rules and excess in the case of damage. This is relevant for P2P car sharing, since there is no standardised vehicle fleet and each provider determines their own prices for their vehicle. One interview partner also raised the question of whether MaaS would be a local or nationally coordinated platform. Lastly, two experts suggested pragmatic, easier alternatives to establishing a full MaaS platform. For example, they proposed ensuring informational integration in services such as Google Maps, wegfinder or Verkehrsauskunft in Austria. This could potentially also increase the visibility of alternative mobility services, such as P2P car sharing.

Economic Aspects

The economic aspects connected to P2P car sharing were also discussed with each interview partner, using the following codes: “installation and operation costs”, “subscriptions”, “subsidies”, “cost transparency” and “high usage costs”. Questions were posed to investigate the financial costs of car sharing compared to private car ownership. All interview partners identified financing as a key challenge for establishing and operating car sharing. Depending on the local situation, funding may be available for the initial investments of B2C car sharing, as some experts have suggested in relation to e.g. tim car sharing in Graz. Clearly, something comparable does not exist for P2P car sharing, since vehicles are privately owned and no fleet needs to be set up. Three experts mentioned in the interviews that annual usage fees and registration costs are waived for B2C car sharing if users hold a Klimaticket Austria or an annual public transport pass. These incentives are intended to attract users and raise awareness of car sharing services. To increase operational income stability, some B2C companies have introduced subscription models, differentiated tariffs and participation fees, or are trying to establish sponsorships to diversify their revenue streams, according to some interview partners. This does not exist for P2P car sharing. In contrast, two experts said that gaining state subsidies or grants for P2P car sharing is unfeasible as these could be misused. Another expert questioned whether P2P generates sufficient benefits for mobility provision to justify any funding. Ultimately, they concluded that providing subsidies for P2P car sharing would be a "blanket approach" (INT07) and would not be targeted enough to improve business operations. Beyond that, two experts highlighted that cost transparency for mobility in general is important in terms of the economic attractiveness of car sharing, since many people are unaware of the real costs of owning a private car,

aside from the most obvious expense of fuel. One expert also mentioned that public transport is subsidised, meaning ticket prices do not reflect the actual costs, which could also lead to reduced willingness to pay for car sharing. Finally, this expert said that educating users about the real costs of private vehicles is vital to increase participation in car sharing. Another expert said that they favoured a "carrot-and-stick" approach (INT05) to reduce private car usage for convenience (e.g. by making parking more expensive), in favour of promoting public and shared mobility options.

Liability & Insurance

The areas of "insurance" and "damage liability" were identified as codes in this category, as these were two of the most prevalent challenges identified in the literature. These areas were explored in more detail with four of the experts. All interviewees emphasised the importance of insurance for peer-users and providers, and the fact that security around this topic influences the attractiveness of the service. Although insurance coverage already exists, the administrative burden for providers and users creates an additional barrier to P2P car sharing in Austria. According to the experts, the insurance landscape for car sharing vehicles in Austria is very complex and consists of multiple components. Of these, motor vehicle liability is of the greatest importance. Car sharing providers approach insurance models differently, and depending on the model and business, users can often choose from various rental fee amounts for different terms in the event of a damage claim. One expert devoted a lot of the interview to the topic of insurance, highlighting that existing insurance products for vehicles in Austria are not suitable for P2P car sharing, and that more flexible, tailored solutions are needed for P2P. They also stressed that this is the case in e.g Scandinavian countries where liability insurance is more simplistic, making P2P car sharing easier. It was also mentioned that ideally, peer-providers could notify their insurance company that they are occasionally renting out their vehicle via P2P, in which case the insurance coverage would automatically apply to peer-users for an additional monthly insurance fee. Another expert suggested that supplementary insurance products offered by organisations such as ÖAMTC (Austrian Automobile, Motorcycle and Touring Club) or ARBÖ (Association of Motorists and Cyclists Austria) could support providers.

Taxation

Another issue identified in the quantitative research was the category resp. code "taxes",

particularly concerning peer-providers, which was discussed with two experts in the interviews. According to the experts, taxation is a barrier for peer-providers, as they generate additional income by renting out their private vehicles, which they must report to the financial authorities. Currently, there is also a lack of clear guidelines from the Ministry of Finance in Austria on how to correctly declare these earnings, according to one expert. More clarity and simplified procedures would be needed to make renting out private vehicles less complicated for providers, as this could potentially discourage people from supplying their vehicle. Regarding GoMore Austria, one expert said that an Excel template would be distributed in future to help providers with the bureaucratic process of documenting and calculating their taxable income after deducting expenses such as vehicle maintenance, insurance and depreciation. They are also planning to provide more informational material and manuals on tax considerations and potential deductible expenses to simplify the income taxation process. However, another expert raised the point that generous tax deductions could encourage individuals to take advantage of the system for tax purposes rather than for the genuine purpose of participating in P2P car sharing.

Collaboration

The topic of collaboration played a minor role in the interviews. For the few cases where it was discussed, the codes “associations”, “private-private”, “public-private” and “public-public” were used to identify areas where stakeholders in the P2P car sharing sector could collaborate more closely in future. For the most part, interview partners emphasised the potential for collaboration between different shared mobility actors to expand P2P car sharing. One expert working for a municipality noted that public authorities would need to define clear conditions and frameworks for cooperating with private shared mobility providers. Furthermore, one expert stressed the importance of institutionalised representation of smaller car sharing providers within the Austrian Carsharing Association in order to strengthen lobbying for shared mobility provision. Regional collaborations could help smaller municipalities expand and improve their shared mobility offerings. According to one expert, cooperation with P2P platforms represents "an additional pillar that probably won’t cost anything" (INT06). However, two experts mentioned that the financial capacity for such collaborations with smaller municipalities is often limited, and there is a lack of resources on the part of the P2P car sharing platform to initiate such a form of collaboration. Nevertheless, municipalities could support P2P car sharing by e.g. providing designated parking

for shared vehicles. One expert discussed the potential collaboration with local businesses, such as handicraft enterprises, since they often have vehicles (mainly vans) that are rarely used in the evenings or at weekends. The expert said that there is potential in this idea, but in practice it is not the company's core business, so one dedicated employee would be needed to register the vehicles with the P2P platform.

In conclusion, the qualitative interviews indicate that experts find the visibility of P2P car sharing and its vehicles, particularly in terms of branding and marketing, vital. The interview experts consistently emphasised the importance of digital integration in increasing awareness of (P2P) car sharing. They also expressed concerns about implementing it in an uniform app solution, suggesting instead the introduction of such services in existing apps. While the implementation of mobility contracts for residential car sharing was generally considered successful by the experts, many were against the implementation of a car sharing law in Austria in the future and suggested adding it to existing regulations. Also, regarding P2P car sharing in particular, the qualitative research examined the lack of flexible insurance products and obstacles related to clear income taxation, especially for peer-providers. In the discussion section that follows, the most important interview results will be examined further with regard to the chosen TOs and connected to the research aim of the thesis.

6 Discussion

The results of the EaSMM research illustrate the current state of P2P car sharing in Austria, providing estimations for the potential of this practice to reduce private car ownership. The discussion is structured as follows: first, the findings on P2P car sharing user and provider demographics, usage patterns and challenges based on the surveys and platform data are discussed and compared to existing literature. Next, the most relevant insights derived from the expert interviews are discussed by linking them to the chosen six TOs as practical application of the framework Multi-Level Perspective. This discussion contributes to the development of measures and policy recommendations, thus meeting the research's objectives. These also inform the answer to the main research question. Finally, the relevance and implications of the research are outlined, as are further theoretical limitations and future research pathways.

6.1 Characteristics, Usage Patterns and Challenges in P2P Car Sharing

6.1.1 Characteristics of Users and Providers

Overall, although the sample size was quite small, the peer-user demographics from the survey were similar to those observed in the literature. The majority of users were male, lived in small households, had received a higher education and lived in an urban environment (Barbour et al., 2020; Prieto et al., 2022; Shaheen et al., 2018). This implies that P2P car sharing is still not widespread among many societal groups, such as women, family households and people that have not received higher education. For women and people who perform care work within the household, vehicle use is determined by their responsibilities (Blumenberg et al., 2018). These findings could explain the gender imbalance in the survey, in which men were overrepresented among those engaging with P2P car sharing. Past research has shown that having children in the household positively impacts the likelihood of owning a private car (Dill et al., 2019), a trend that could also be observed in the surveys, where more peer-providers (albeit a smaller sample size) lived in households with ≥ 3 people and had children. For households requiring flexibility in car use due to children, giving up the private car may not be a feasible solution; sharing it and making it available to others when not in use could be a better option. Moreover, approximately half of the users and providers

who participated in the survey had a university or FH degree, which would suggest similar findings to the literature (Hou et al., 2025). However, due to the small sample size, it is not possible to generalise these results. For context, according to STATISTIK AUSTRIA (2024), approx. 21% of people aged 25 to 64 in Austria have a tertiary education degree. Examining the map showing the spatial distribution of GoMore's P2P car sharing vehicles in Austria reveals that urban areas dominate, with the largest number of cars registered in Vienna and Graz, and the most popular rental locations being in Graz, Innsbruck, and Vienna. While this could potentially indicate a mismatch between supply and demand, it is not possible to draw conclusions based on this data alone, as the location of the vehicles is not specified with enough granularity. Other variables, such as district size and local population, must also be taken into account. Also, future research could investigate whether the demand for P2P car sharing vehicles is higher in peripheral districts than in the city centre, which could indicate that the vehicle is being used as an alternative to or supplement for public transport. Past literature also suggested that people living in rural areas are more dependent on cars due to a lack of alternatives, such as public transport, whereas urban environments offer greater modal diversity (Perschl and Posch, 2015). Based on this, one could assume that people in urban environments are more likely to give up their car and opt for P2P car sharing if they need it, given the different modes of transport available. Compared to peer-users, providers who participated in the survey registered at an earlier stage, which could indicate that they were early adopters of P2P car sharing and that they are more open to mobility innovations. According to the platform data, approx. 11% of the vehicles registered by peer-providers are electrified, whereas only approx. 5% of the registered vehicles in Austria are e-vehicles. This could support the hypothesis that peer-providers are more open to mobility innovations (Bundesverband Elektromobilität Österreich, 2026; STATISTIK AUSTRIA, 2026).

6.1.2 Usage Behaviours

Examining the quantitative data from GoMore and the peer-user surveys, the travel and usage behaviours of P2P car sharing emerge clearly: past usage of GoMore in Austria was more akin to car rental than car sharing. There were significant indications that users rented vehicles for longer periods (more than a day) at weekends for trips and holidays of above 250 km. It was less frequently used for everyday and utility trips. This can also be seen in

the utilisation rate and its seasonal pattern, as well as the low repeat booking intensity. The survey of peer-users also revealed this outcome, with most stating that they use GoMore less than once a month. From the platform data, it was possible to observe that the largest proportion of users rented a vehicle sporadically (once a quarter), with increased demand during the summer months (the holiday season), rather than regularly booking a specific car for utility trips. Although the number of people who have registered with GoMore has increased overall within the last two years, the proportion of active users has remained the same.

These findings also demonstrate that P2P car sharing is currently used primarily on an occasional basis, with only a small share of users engaging with it on a regular basis. One possible explanation for this travel behaviour is that individuals without access to a private car mainly use car sharing services for specific trips where car use is perceived as convenient or necessary. In these cases, P2P car sharing services offer clear advantages for longer journeys, as they are often more cost-effective and provide a wider range of vehicle types (e.g. larger cars). At the same time, this usage pattern may indicate that P2P car sharing functions more as a trip-based mobility similar to a car rental service.

Consequently, in addressing the main research question, it appears unlikely that individuals would give up their private car and exclusively use of P2P car sharing. P2P car sharing currently seems to function primarily as a mobility option for specific trips, rather than as a sufficient alternative to private car ownership. Hence, the present use of GoMore in Austria is unlikely to result in a substantial reduction in overall private car ownership or to significantly contribute to development towards the 15mC. The 15mC concept seeks to promote active mobility by fostering spatial proximity and mixed use. A reduction in private car ownership would implicitly support this objective by freeing up urban space, which could be repurposed to create more liveable neighbourhoods. However, given the predominantly trip-oriented use of P2P car sharing observed in this research, its current contribution to these broader urban transformation remains limited. In this regard, it is important to acknowledge that P2P car sharing relies on privately owned vehicles being sufficiently available. Overall, P2P car sharing should improve the efficiency of vehicle usage by making them accessible to more users, thereby reducing the need for additional vehicles and gradually decreasing the total number of privately owned cars.

All in all, car sharing should only complement active mobility and public transport in

urban environments. However, the current P2P car sharing offer and its institutional framework do not appear to provide a convincing alternative to private car ownership. Yet again, this demonstrates that inter alia incentives and policy changes to support the niche innovation are needed to encourage people to use peer-to-peer car sharing (or provide their vehicle for P2P car sharing) and eventually give up their own vehicle. Further elaboration on this will be provided in section 6.3.1 of this chapter.

6.1.3 Barriers and Challenges

For P2P to be scaled up in the future, past and current usage challenges provide a basis for improving services and making them more attractive. From the literature and feedback from the quantitative surveys, it emerged that accessibility and availability are concerns among peer-users (Shaheen et al., 2018), who wish for more vehicles to be available at closer proximity. Overall, the proximity and accessibility of vehicles to one's residence significantly influences engagement with car sharing services, with the likelihood decreasing the further away a vehicle is located (Reindl et al., 2024). Improving customer service in line with the feedback mentioned in the survey seems feasible. In contrast, the introduction of more flexible rental solutions for users, as requested in the survey, does not seem realistic since the availability schedules are determined by the peer-providers. Also, one user requested cheaper short-term rentals. Analysis of the platform's pricing data revealed that short-term rentals (0–2 hours) were almost €10 per hour more expensive than long-term rentals (>55 hours). This can also be connected with the fact that the vast majority of rentals analysed through the platform lasted over 10 hours, suggesting that the much more affordable pricing of longer rentals compared to regular car sharing may have motivated users to book with GoMore. Given that GoMore operates with a progressive pricing model, it seems challenging to make shorter rentals significantly cheaper, as fixed costs, such as service, have to be covered regardless of the rental duration. If insurance solutions would improve in the future and become cheaper, fixed costs would also decrease. To further increase the attractiveness of short-distance rentals, one possible approach could be the introduction of a flat base fee for trips below a certain distance (e.g. <50 km), which may be more likely to replace regular car use. Alternatively, a subscription-based model for frequent users could be considered. Such a membership scheme could also lower the costs for users and make P2P car sharing more attractive for utility trips.

The accessibility and availability of vehicles ultimately goes hand in hand with the supply determined by peer-providers. The survey revealed that the providers had less clear motivations to participate in GoMore. However, in accordance with the literature, it can be inferred that usage motives are driven by economic rather than sustainability reasons (Ballús-Armet et al., 2014; Bergantino et al., 2026). Nevertheless, it would be interesting to gain a better understanding of the motivations of the providers in order to attract more of them, since they form the backbone of P2P car sharing. Whilst considering the small sample size, the survey outcomes showed peer-providers' concerns about insurance, which has also been discussed in the literature on this topic. The authors of these studies concluded that clearer legislation on insurance and damage liability for P2P car sharing, as well as customised insurance products, is needed (Ballús-Armet et al., 2014; Bergantino et al., 2026). The survey results and the literature showed a discrepancy in that the literature mentioned the providers' fear that their vehicles might be unavailable when needed due to P2P car sharing (Bergantino et al., 2026; Shaheen et al., 2018). These concerns were not raised by GoMore's peer providers in the survey.

To conclude the discussion of the quantitative results, it should be noted that they formed the basis for the qualitative expert interview guide. Therefore, the TO framework was only applied to the interview results, as these further developed the outcomes from the quantitative research. In the research design, qualitative results were considered the basis for the subsequent formation of measures and policy recommendations.

6.2 Transformative Outcomes in P2P Car Sharing

6.2.1 Application of the TO Framework

The TOs, as described in Chapter 3, serve as indicators to assess the transition process and to shed light on the transformative potential of the niche innovation P2P car sharing in Austria. They were applied to the results of the qualitative expert interviews. In some cases, interview themes overlapped with multiple TOs. However, to limit repetition, each interview theme was assigned a single primary TO in accordance with the theoretical framework. The TOs, their assigned interview themes, as well as examples from the empirical research can be found in Table 4.

TABLE 4: The three macro-processes (after Ghosh et al., 2021) of transitions, the determined TOs, their assigned interview themes and the related empirical findings from the qualitative research.

MLP Level	Transformative Outcome	Interview Theme	Empirical Findings
Niches (Building and nurturing niches)	Shielding	Awareness	Digital communication and marketing via social media; public visibility through car stickers; demonstration and information events.
	Networking	Collaboration	No coordinated collaboration at national level in Austria; potential cooperation with municipalities and local businesses; engagement in car sharing association.
Niche → Regime (Expanding and mainstreaming niches)	Upscaling	User groups & inclusivity, accessibility and availability, behaviour	Relatively homogeneous user base; need of target-group-specific measures; designated parking spaces; further implementation of keyless technology; rating and verification mechanisms for trust building.
	Institutionalisation	Governance frameworks, insurance, taxation	Development of national stance on P2P car sharing; parking privileges via certificates/ badges; mobility contracts; possible amendment of insurance act; standardised tax deductions from rental income.
Regime (Opening up and unlocking regimes)	De-aligning and destabilising	Economic aspects	Importance of cost transparency; financial incentives for vehicle providers; higher private ownership costs through increased residents' parking permit fees.
	Strengthening regime–niche interactions	Digital integration	Unlikely integration into nationwide MaaS platforms; potential listing on existing mobility apps (e.g. wegfinder).

6.2.2 Analysis with the TO Framework

6.2.2.1 Building and nurturing niches

The first macro-process of the TO framework relates to the initial transformation stage of developing and nurturing niches as protected spaces (Ghosh et al., 2021). For the two TOs examined, the following aspects based on qualitative expert interviews can be discussed

with regard to shielding and networking in niches to protect innovations and experimentation from regime influence and building up an actor network around the innovation.

Awareness measures can function as a 'shielding' mechanism and can help protect the niche innovation of P2P car sharing against forces of the incumbent regime. In the expert interviews, various individuals have suggested that raising awareness through digital communication and marketing, or by creating visibility depending on local conditions and branding, could help the niche gain recognition from the general public. Similar conclusions were reached by Ballús-Armet et al. (2014) in their research, which stated that raising awareness can help with increasing the adoption of P2P car sharing and establish a professional standing. This is especially important for P2P car sharing, since it lacks a uniform fleet. Initiatives such as GoMore's sticker distribution campaign help to create coherence and make the niche appear more credible in the wider car sharing market. Regarding marketing, the importance of ongoing communication to maintain visibility and protect the niche in the emerging stages was also stressed. However, since marketing is costly and there is a lack of external funding, it can be challenging to raise awareness. Furthermore, a couple of experts mentioned that fears and preassumption around P2P car sharing must be addressed through demonstration events and information sessions to create safe learning environments for first-time users. Lastly, raising awareness is also important for attracting new peer-providers to help stabilise the supply and protect against shortages, so active measures must be taken to ensure the provision of vehicles. In summary, the analysis suggests that awareness campaigns and marketing initiatives are being developed for P2P car sharing in Austria. These initiatives protect the niche from the dominant regime by reducing usage uncertainties and enhancing acceptance of P2P car sharing, which also shields the niche. However, it remains to be clarified to what extent these initiatives help to protect the niche innovation. Also, the interview theme awareness can feed into other TOs, such as upscaling.

The most relevant interview theme regarding the TO 'networking' was collaboration. The analysis of this TO revealed that, due to limited resources and organisational capacity constraints, networking around P2P car sharing in Austria only played a marginal role, and that no coordinated effort to collaborate has yet emerged. Some concrete, practical collaboration ideas emerged in the interviews, such as collaborating with municipalities to provide designated parking spaces for the vehicles, and collaborating with small municipal car sharing providers to offer their vehicles via GoMore, which would increase their visibility at no cost,

as well as offering additional benefits via the platform, such as keyless technology installation. GoMore could also cooperate with local businesses, such as handicraft enterprises with underutilised vans, to stabilise the supply-side of this niche innovation and further nurture it. Networking could also involve collaborating with other shared mobility actors in the car sharing association to connect these actors and improve their lobbying capacity. The findings suggest that efforts are needed to strengthen and develop networking in this niche at both local and national levels in the future. They may also indicate that the agency of niche actors is limited within niche innovations, which could constrain the niche's ability to influence the regime level.

6.2.2.2 Expanding and mainstreaming niches

The second macro-process of STTs is the expansion and mainstreaming of the niche into a regime-level practice (Ghosh et al., 2021). The TOs 'upscaling' and 'institutionalisation' are examined in more detail.

While classifying the qualitative interview data within the TO framework, it became clear that much of it could be categorised as upscaling. This may be related to the current transition phase of P2P car sharing, in which scaling up the business model poses a challenge and acts as a bottleneck for the entire transformation process. Three interview themes relating to e.g. increasing the user base were considered in more detail for scaling up the supply and demand sides of P2P car sharing.

The supply side (peer-providers) determines the accessibility and availability of P2P shared vehicles, making them essential to consider. The interviews also revealed that spatial accessibility, such as distance from the place of residence, proximity to public transport and multimodal connectivity, is an important aspect. These factors are determined by peer-providers and their parking arrangements, and with more vehicles on the supply-side, P2P car sharing coverage increases, making it important to scale the innovation up and increase the likelihood of vehicles being available close by. Furthermore, technological add-ons such as keyless access to vehicles without a personal handover or an instant booking feature could enable more spontaneous usage and hence support scaling up, as was mentioned in the interviews. According to experts, the provision of vehicles can also be scaled up through the allocation of specific P2P parking spaces, and the integration of shared mobility offers into new housing developments, where P2P could also be considered more in the future.

The demand side is influenced by user groups & inclusivity and their behaviour in relation to car ownership and shared mobility. Overall, the literature such as in Bergantino et al. (2026) suggests that expanding the user group to increase participation in P2P car sharing is important to move beyond the homogeneous early-adopter user group of predominantly middle-aged, highly educated men living in small households in urban areas. The interview partners highlighted some barriers specific to women and families that make P2P car sharing adoption more difficult. These include gendered caregiving roles and family logistics, such as the need for child seats and flexible car usage. These findings are consistent with those in the literature, for example in Blumenberg et al. (2018). In order to increase the uptake of P2P car sharing, measures must also be adapted to the identified target groups, which seems challenging in the case of families due to their mobility demands. At the same time, it was suggested that, rather than encouraging families to give up their private car, one could prevent them from buying a second car and promote P2P car sharing instead. Other demographic groups mentioned in the interviews include younger adults, seniors and low-income households, who could also be targeted to increase participation in P2P car sharing and expand its potential to become a mainstream practice. In relation to seniors in particular, it is questionable whether uptake of P2P car sharing is realistic, given barriers such as digital literacy and the distances elderly people might not easily travel to access vehicles. In this context, targeted marketing campaigns and awareness-raising activities could be necessary, such as information and orientation sessions. For low-income households, a solution would need to be found to overcome the restrictions imposed by socio-economic barriers and risk assessment, which may currently prevent these individuals from participating. Moreover, changing attitudes and behaviours towards individual car ownership, with owners becoming less emotionally attached to their vehicles, could lead to the mainstream adoption of the niche innovation at regime level. Both providers and users would need to change their behaviour. In this regard, the experts mentioned the importance of building trust between peer-providers and peer-users, which could be enhanced through improved verification and rating systems, as well as more detailed intention descriptions by users when they are requesting a vehicle. This could reduce uncertainty and foster trust in P2P car sharing. In short, this TO is still in the early stages of development. In particular, attention must be focused on the supply of vehicles for P2P, as this determines the niche's expansion through vehicle availability.

The adoption or implementation of legal and regulatory frameworks at the regional/ national level is crucial for achieving institutionalisation of the niche innovation. The TO 'institutionalisation' can be related to several interview categories, including governance frameworks, insurance and taxation. It is evident that a Car Sharing Act, such as the one in Germany (see Chapter 2.4.1.1), could provide a legal framework for institutionalising car sharing at a national level. However, based on the opinions of many experts, a Car Sharing Act for Austria does not currently seem realistic, and it is also questionable whether it would achieve the desired outcome. Instead, the experts' proposed measures to integrate car sharing into the Road Traffic Act seems like a more realistic alternative. For P2P car sharing, it is still unclear whether this form of shared mobility could be regulated in the Road Traffic Act, for example with regard to parking privileges. There is still the problem of distinguishing between private car use and whether a vehicle is currently being used as a rental. An approach to protecting the niche of car sharing that seemed promising from the interviews has been mentioned a couple of times is the mobility contract, which has been implemented in Graz in the past. These are agreements at a local level between the City of Graz and property developers to reduce car demand. However, they also depend on the support of the property developers, who must advocate for shared mobility offers through awareness campaigns (e.g. information events and orientation sessions), according to the interviewees. Moreover, one expert also suggested the creation of an overarching certificate/ badge prioritising P2P car sharing vehicles for parking in public spaces, which may be an approach for the future. This idea sounds promising; however, the problem remains that the use case for P2P vehicles is unclear. Priviledges could be granted based on a benchmark share of availability during the daytime, requiring that vehicles are offered for P2P car sharing for a minimum percentage. Implementing such a scheme would require coordination between the P2P car sharing platforms and municipalities. This measure was also criticised, with some interviewees mentioning that it is a very sensitive issue and that it is more likely to anger the population than achieve a real transformative outcome in reducing private cars. Furthermore, the literature review on the Austrian MMP revealed that P2P car sharing is not considered in national or municipal plans on the future of mobility. Therefore, it would be beneficial to have a discussion about a national stance on this form of mobility to determine the feasibility of institutionalisation in the first place.

The creation of a legal framework would also be important for adapting the current insurance schemes for P2P car sharing in Austria in the future. These schemes currently place an additional burden on users and providers and are a critical bottleneck for expanding the niche. Based on the overall research, the existing insurance products for P2P car sharing in Austria are not appropriate for the prevailing business model, with the insurance market being unsuitable for the niche innovation's needs. This mismatch creates barriers for both users and providers, as well as administrative costs, which hinder the expansion of the niche. An amendment to the Motor Third Party Liability Insurance Act could require insurance companies to offer vehicle owners the option to rent out their cars privately with appropriate insurance coverage and, providing overall more flexible and customisable insurance solutions. One idea mentioned in the interviews would be to inform the vehicle liability insurance company about the occasional usage of P2P rental of the vehicle for an additional monthly fee. This would require increased lobbying and interest on the part of the legislature to pave the way for easier access to secure insurance solutions.

Lastly, adaptations in the income tax of rentals would also be needed for institutionalising P2P car sharing. This suggestion for policymakers was also made in literature, for example by Nansubuga and Kowalkowski (2021), who recommended lowering taxes on revenues from P2P car sharing to encourage participation. In the past, structural barriers were placed on peer-providers, which could have discouraged them from making their vehicles available for sharing. According to insights from expert interviews, there were no clear guidelines or easily accessible information on tax rules for rental income and deductions, which created an administrative burden and might have a negative impact on the expansion of this niche innovation. Therefore, institutionalisation would necessitate development of resources such as the Excel template suggested by one expert or guidance on deductible expenses. To reduce the administrative burden on financial authorities, it could also be an approach to introduce a fixed standard deduction for P2P car sharing revenues for operating costs, regardless of how frequently the car is rented out. Based on concerns raised by an interviewee, such regulations must also be resistant to misuse and overly generous tax deductions.

At present, these findings suggest that the rules and responsibilities are still vague and require further strengthening through institutionalisation, which is a key TO. The introduction of governance frameworks, improved insurance solutions and clear tax guidelines

could support the mainstreaming of the niche. Additionally, these findings can also be connected with the concept of institutional thickness, which shows that a low degree of it limits the development of new standards. Therefore, the institutional landscape surrounding shared mobility must develop further to pave the way for institutionalisation to contribute to structural changes of the regime.

6.2.2.3 Opening up and unlocking regimes

As mentioned in Chapter 3 on the theoretical-conceptual framework, it is equally important to unlock the dominant unsustainable regime, and to encourage niche innovations that introduce friction to dominant regime practices (Ghosh et al., 2021).

For the TO 'de-aligning and de-stabilising', the expert interviews revealed contradictions relating to the current behaviour of individual car ownership. Most people are unaware of the true costs of private car ownership and underestimate them, oftentimes perceiving car sharing as more expensive. This also contradicts findings from previous research, which identified cost-saving among peer-users as one of the primary motivations for engaging in P2P car sharing (Prieto et al., 2022; Wilhelms et al., 2017). In this context, it is important to consider that mobility behaviour and actual car usage play a significant role, as car ownership involves fixed costs (e.g. insurance) in addition to variable costs such as fuel depending on the usage intensity. Therefore, improving the transparency of the true costs of private car ownership on a national level could help destabilise the current regime by increasing awareness of the economic burden of owning a car. At the same time, dominant mobility structures at the regime level, such as public transport and parking, are subsidised, contributing to a form of regime lock-in that reduces individuals' willingness to pay for alternative mobility services such as car sharing. While some economic incentives exist to make B2C car sharing more attractive, such as waiving membership fees for Klimaticket holders, similar incentives are absent for P2P car sharing. Although directly subsidising P2P car sharing appears unrealistic due to the private nature of the vehicles, one expert's suggestion of a "carrot-and-stick" approach in financial terms appears the most promising. The "carrots" could be incentives such as the financial advantages for car sharing providers, for example in the form of tax benefits, and cost savings for peer-users who don't own a car. Bergantino et al. (2026) made similar recommendations for fostering P2P car sharing in Italy.

The "sticks" could include higher parking fees and higher costs of residents' permits. For example, the "Parkpickerl" in Vienna costs €120 per year as of February 2026 (Stadt Wien, nd). This is most likely not a significant financial burden for car owners, even for those who do not drive their car very often. Hence, this issue must be addressed in the future by increasing the cost of e.g. parking of private vehicles which are not shared in urban areas to limit space consumption. Overall, the TO considering the issue of economic aspects connected to private car ownership has yet to be addressed. But measures could pave the way for P2P car sharing and weaken the foundations of the current regime.

The TO 'strengthening regime-niche interactions' could be enhanced by integrating niche practices into regime infrastructure. One approach discussed with several experts in the interviews is the digital integration of P2P car sharing in a MaaS platform, which would serve as a systemic interface facilitating interactions between niche and regime mobility offers. In Finland, MaaS was introduced in the early 2010s as a form of policy experimentation to support the shift away from private car ownership (Kivimaa and Rogge, 2022). However, the long-term impact of this innovation is also being debated. It is likely that public actors would have to take the lead in incorporating niche innovations at a regime level, alongside open data governance and defined criteria, such as tariff display and the complementation of public transport services. Based on the input of most experts, integrating P2P car sharing into MaaS platforms seems highly complex and would require significant effort to align different tariffs and insurance settings, which would need to be communicated to users. Instead, listing P2P car sharing in apps operating at the local, regional or national level such as wegfinder, Verkehrsauskunft Österreich or Google Maps seems like a more feasible option, as it is a lighter form of regime-niche integration. As of February 2026, an integration of a P2P car sharing business such as GoMore in an app or platform similar to MaaS does not exist in Austria. Therefore, the development of this TO could be evaluated further.

6.3 Integration of Quantitative and Qualitative Results

As described in Chapter 2, GoMore entered the Austrian market in 2022. The mixed-method analysis of quantitative data and qualitative interview data, applying the TO framework, suggests that many TOs, such as networking and institutionalisation, are only weakly developed and currently do not yet exhibit sufficient transformative depth to challenge the dominant mobility regime. Consequently, the P2P car sharing innovation in Austria is still

in the early stages of experimentation, with private car ownership prevailing. By applying the TOs to the qualitative data, one can derive suggestions for where interventions could further stabilise the niche and destabilise the regime. This is elaborated on subsequently by providing measures and policy recommendations to improve the transformative potential of P2P car sharing in Austria.

6.3.1 Proposed Measures and Policy Recommendations

At the start, it is important to reiterate the point raised at the end of Chapter 3: the TO framework is not a checklist, but rather guidance on possible interventions for achieving transformational change. Given the experimentation stage that the niche innovation in the STT is currently in, it seems especially important to institutionalise and scale up P2P car sharing within the current regime, as this could be a potential bottleneck. Therefore, the proposed measures focus on expanding and mainstreaming the niche. Nevertheless, the other two macro-processes remain important and measures must also be taken to promote P2P car sharing in this regard on niche and regime level.

The institutionalisation is thus central to achieving a transformative outcome from the niche innovation. Important measures would include consolidating a stance towards P2P car sharing at the national level in Austria, and discussing how to include this shared mobility practice in national mobility plans and regulations as a first step. Inclusion in the Road Traffic Act and mobility contracts could also be important for expanding the niche, but these seem to be rather medium-term goals and not the next steps to take. In the short term, efforts should be directed towards lobbying insurance companies for P2P car sharing and developing improved schemes that allow for greater flexibility in products, such as the option of an additional monthly fee for car owners renting their vehicle via P2P car sharing. Lastly, in terms of institutionalisation, the Austrian financial authority should offer clearer guidelines on income tax for P2P car sharing rentals, as well as providing resources to improve tax support and calculation of deductibles.

To scale up the niche innovation, improved accessibility and availability can only be achieved by increasing the supply of vehicles and, consequently, the number of participating peer-providers. Services and advertising for installing keyless technology and offering instant booking to allow greater user flexibility must be expanded. Also, allocating parking spaces and incorporating P2P car sharing into housing developments at a municipal level,

in cooperation with public authorities, would be a possible approach to allow the niche to expand. Lastly, marketing campaigns must be targeted to reach more potential peer-users, and the needs of different societal groups must be considered and included in the P2P car sharing business's strategy. An improved rating and verification system, along with more guided information and orientation sessions for first-time users, could also help to create trust and security for those who are still reluctant to engage with P2P car sharing.

These practical research outcomes can provide public policy stakeholders with guidance on next steps and intervention points, encouraging more people to engage with P2P car sharing and improving its usage conditions. The risks associated with the practical implementation of the recommendations are that TOs are viewed as binary, as something to be achieved or not. However, they assess the extent, depth and direction of the STT, shedding light on areas of niche innovations where development potential exists.

6.4 Implications, Limitations and Future Research

6.4.1 Implications of the Research

As the first study of its kind on P2P car sharing in Austria, the research provides a general overview of the current state of this mobility innovation and its connection to the theory of socio-technical transitions. Importantly, it also assessed the supply-side of P2P car sharing, an area that has not been widely covered in previous research on the topic. The mixed-methods approach adopted for the Master's thesis was unique in that it involved analysing and evaluating the quantitative platform data of a peer-to-peer car sharing business in Austria. This approach counterbalanced the small sample size of the quantitative surveys and helped create a foundation for the qualitative interviews. Additionally, conceptualising and analysing the research outcomes using the TO framework based on the research of Ghosh et al. (2021) on shared mobility is novel and contributes to the body of literature on STT.

6.4.2 Theoretical Limitations of the Research

The focus of the operationalisation and interpretation through the MLP was on applying the TO framework, since the research aimed to provide measures and policy recommendations, thus entry points, for regime transition. Consequently, the MLP's landscape level was underrepresented, while the focus was on the niche and regime level. However, the landscape level remains important because it provides the context in which transformations can occur, creating an opportunity for niches to break through to the STS regime level. For example,

geopolitical developments such as the rise in gas prices in March 2026 due to the war in Iran can have a significant impact on the regime level of private car ownership.

As discussed in Chapter 3, the MLP framework has several limitations, such as insufficient attention to agency and regional institutional configurations. In response to some of the critique against the MLP, the discussion of the qualitative results briefly incorporated the sensitising concepts of agency and institutional thickness, but there is still much more potential in incorporating them and analysing the underrepresented aspects in the MLP.

Furthermore, it should be noted that the TO framework does not formally distinguish between TOs based on their measurability. For the purposes of this thesis, however, six TOs that are easier to estimate based on more visible and quantifiable elements were chosen. Rather qualitative TOs, such as changes in knowledge and culture, which are important for deepening the transformation, were underrepresented in the application of the framework. As described earlier in this chapter, interview themes were assigned to each of the chosen TO for more pragmatic reasons when discussing the qualitative results with the framework. However, it is important to reiterate that, for some themes, several TOs played a role and the most fitting one was chosen for the interpretation of the results.

One limitation of applying TOs as an analytical tool to the qualitative data was that, as the framework was only published in 2021, there were not many previous empirical studies that had applied it to their data. Hence, a comparison between the thesis's operationalisation of the TOs and other empirical or theoretical data was not possible due to limited comparable data, as well as the thesis's scope being constrained by resource limitations.

Lastly, the authors of the TO framework explicitly mention the spatial sensitivity framework and the importance of considering place-based conditions in STTs (Ghosh et al., 2021). While this was considered in the TO shielding of niches, it was difficult to examine in more depth for the selected TOs overall. The three macro-processes were analysed primarily at a national level, although regional and local differences in niche innovation development are likely to exist. The TOs across different scales remain under-explored and were only implicitly addressed.

6.4.3 Future Research

Based on the theoretical limitations of the research, further extensions to the application of the TO framework could be made. Firstly, future research could focus on the less quantifiable TOs to widen the scope and allow for a broader range of perspectives on the transformation, e.g. with regard to the processes involved in changing regimes. Secondly, TOs could be applied to more than one interview theme in order to investigate the data more extensively and provide a better understanding of the transition process. Future research could integrate the findings more closely with existing research in order to challenge existing theories and provide ideas for conceptual development. Finally, future research should explicitly consider the scale and spatial dimensions of the TOs when applying the framework. For example, it could take a closer look at regional variations in P2P car sharing adoption, relevant actors and networks, and regional and local institutional support.

From a methodological perspective, it would be interesting to include the insights of more experts who operate at the niche or landscape level. In this case, applying only the TO framework, which primarily focuses on the niche level and its interactions with the regime, would not be sufficient. Therefore, applying the MLP more closely would be necessary to gain a more comprehensive view of the STT, especially with regard to landscape pressures.

Finally, it would be interesting to apply the TO framework to the operations of GoMore in Denmark, where their P2P car sharing offer first emerged and appears to be more developed. This could provide insights into how this niche innovation has evolved over time.

7 Conclusions

This thesis examined whether P2P car sharing could reduce private car ownership in Austria, thereby supporting urban mobility transitions within the context of the 15mC. The supply and demand sides of P2P car sharing were considered by investigating current shared mobility and usage behaviours, as well as connected barriers and challenges, in order to develop policy recommendations and measures that would support the Socio-Technical Transition of this niche innovation into mainstream practice. An explanatory sequential mixed-methods approach was adopted, combining quantitative surveys and platform data with qualitative expert interviews. The Multi-Level Perspective and Transformative Outcomes theoretical-conceptual frameworks were then applied to further analyse the qualitative data and gain a deeper understanding of the transition dynamic.

In answering sub-research question 1, and through examining the quantitative survey and platform data and performing a descriptive statistical analysis in R, it was shown that the average GoMore Austria peer-user did not regularly use the service and tended to use it for long journeys of over 250 km, mostly at weekends. The socio-demographic characteristics of peer-users, despite being limited by the small survey sample size, were consistent with previous studies: predominantly male, living in urban areas and in small households, and highly educated. Regarding sub-research question 2, the average peer-provider supplied their vehicle in Austria's more urban centres, such as Vienna and Graz, operating as a private individual. They used their vehicle regularly but not daily, and based on the survey, their main motivation appeared to be generating additional income rather than sustainability. The main barriers and challenges for peer-users connected to sub-research question 3 were related to vehicle distance and availability, and overall concerns about insurance and liability for damage. For peer-providers, as addressed in sub-research question 4, the main barriers were also related to insurance, and they were not satisfied with their rental income. Based on the results of the quantitative and qualitative research, and in order to answer the main research question, it could be concluded that P2P car sharing is currently not used for everyday mobility or utility trips in Austria. Therefore, it is not likely that it contributes to reducing the number of privately owned cars in urban areas. In order to facilitate the transition, P2P car sharing needs to also become a viable alternative for everyday life, and not

just for holidays and longer trips.

The analysis of qualitative data using the Transformative Outcomes framework informed the practical contributions of the thesis, which included measures and policy recommendations designed to support niche innovation in this socio-technical transition, especially for public policymakers and P2P car sharing businesses. It revealed that the Socio-Technical Transition is still in the early stages of experimentation and that the Transformative Outcomes are rather weakly developed. Therefore, the main recommendations focused on the second macro-process of expanding and mainstreaming the niche, specifically on scaling up and institutionalising P2P car sharing in Austria, as this could potentially be a bottleneck for the transition. Measures for institutionalisation could include the inclusion of P2P car sharing in regulations and mobility contracts, as well as more tailored and flexible insurance products for the rental period, and clearer taxation guidelines with support from financial authorities. Measures to scale up the niche innovation focused on increasing vehicle accessibility and availability by attracting more peer-providers, improving keyless installation, allocating parking spaces, and targeting marketing campaigns at diverse societal groups and their needs. The Multi-Level Perspecitve theoretical lens and its operationalisation with the Transformative Outcome framework helped understand the dynamics, the current stage of the urban mobility transition and possible entry points to accelerate regime change. In particular, it expanded upon the more recent TO literature by applying six rather quantifiable Transformative Outcomes to the themes of qualitative expert interviews.

The limitations of this research were both methodological and theoretical. One major methodological limitation was the small sample size of the quantitative survey, which made it difficult to generalise the conclusions. To address this, survey data was combined with quantitative platform data from GoMore, providing insights into two years of the company's business activity in Austria. Although the expert interviews were conducted using a semi-structured interview guide, the findings largely reflect the experts' opinions and assumptions, limiting the generalisability of the results. Furthermore, the study only included individuals who were already engaging with P2P car sharing in some form. Future research could address these limitations by involving non-users of P2P car sharing and including a larger sample size and more experts. In line with the research design, the Transformative

Outcomes framework was applied to the research results to develop policy recommendations. However, this resulted in an underrepresentation of the Multi-Level Perspective landscape level. Instead, the focus was on the niche innovation, its interactions with the regime level, and the regime's current lock-in mechanisms. Due to pragmatic considerations, this study examined six Transformative Outcomes in depth within the three macro-processes, while the other less quantifiable Transformative Outcomes could be explored in future research. The discussion aimed to address some limitations of the MLP, such as its lack of an explicit focus on agency, institutional thickness and place-based considerations. In general, the Transformative Outcomes framework focuses primarily on structures, actors and processes, and considers space more implicitly. Innovations and niche experimentation tend to occur at a local level, and their diffusion may depend on place-based conditions. Lock-in mechanisms can also be examined at a regional or national level, but they still vary across space and impact the potential of Socio-Technical Transitions. While the thesis focused on urban contexts, a spatial variation across Austrian cities was not considered. This highlights the need for future research to examine the dynamics at the local and regional scale in more detail. With regard to the Transformative Outcomes framework specifically, the absence of similar empirical research meant that its application could not be challenged or refined, which could inform future research.

Although P2P car sharing is currently not widely adopted in Austria for regular everyday trips, this does not mean that it has no potential. The finding that P2P car sharing probably has little effect on reducing private car ownership at present, and that concrete measures are required to achieve transformative outcomes, can be linked back to the Jane Jacobs (1961) quote mentioned in the introduction. This states that private car ownership is a complex issue and also connected to shortcomings in urban planning. To achieve transformation and sustainable outcomes, it is necessary to nurture and expand mobility innovations in this niche while destabilising the current private car ownership regime. Therefore, we must critically reimagine our urban spaces and redistribute them, prioritising access to resources over individualism and private ownership.

Bibliography

Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., and Moreno, C. (2022). The '15-Minute City' concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9. https://doi.org/10.1057/s41599-022-01145-0.

Alonso-Almeida, M. (2019). Carsharing: Another gender issue? Drivers of carsharing usage among women and relationship to perceived value. *Travel Behaviour and Society*, 17:36–45. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.06.003.

Amann, V. (2017). *Consumer Acceptance, Barriers and Success Factors of Peer-to-Peer Carsharing in Perspective of Connected Car Services and Autonomous Vehicles*. PhD thesis, WU Vienna. https://research.wu.ac.at/en/publications/consumer-acceptance-barriers-and-success-factors-of-peer-to-peer–3/ (last access: 14.11.2025).

Anfara, V. and Mertz, N. (2006). *Theoretical Frameworks in Qualitative Research*. SAGE Publications, Inc. https://doi.org/10.4135/9781412986335.

Arbeiterkammer (2025). Bin ich umsatzsteuerpflichtig? https://tinyurl.com/4xcbnbpt (last access: 28.11.2025).

Audouin, M. and Finger, M. (2018). The development of Mobility-as-a-Service in the Helsinki metropolitan area: A multi-level governance analysis. *Research in Transportation Business and Management*, 27:24–35. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.09.001.

Auvinen, H. and Tuominen, A. (2014). Future transport systems: Long-term visions and socio-technical transitions. *European Transport Research Review*, 6:343–354. https://doi.org/10.1007/s12544-014-0135-3.

Ballús-Armet, I., Shaheen, S. A., Clonts, K., and Weinzimmer, D. (2014). Peer-to-Peer Carsharing: Exploring Public Perception and Market Characteristics in the San Francisco Bay area, California. *Transportation Research Record*, 2416:27–36. https://doi.org/10.3141/2416-04.

Barbour, N., Zhang, Y., and Mannering, F. (2020). Individuals' willingness to rent their personal vehicle to others: An exploratory assessment of peer-to-peer carsharing. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5. https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100138.

Benoit, S., Baker, T. L., Bolton, R. N., Gruber, T., and Kandampully, J. (2017). A triadic framework for collaborative consumption (CC): Motives, activities and resources & capabilities of actors. *Journal of Business Research*, 79:219–227. https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2017.05.004.

Bergantino, A. S., Danielis, R., Intini, M., Ricchetti, C., Rotaris, L., and Scorrano, M. (2026). Peer-to-peer carsharing as a digital mobility innovation: Market potential and policy implications in Italy. *Case Studies on Transport Policy*, 23. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101672.

Blumenberg, E., Brown, A., and Schouten, A. (2018). Auto-Deficit Households: Determinants, Travel Behavior, and the Gender Division of Household Car Use. Technical report, Institute of Transportation Studies, UCLA Luskin School of Public Affairs. https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/63059.

BMK (2021). Austria's 2030 Mobility Master Plan. Technical report, Federal Ministry Innovation, Mobility and Infrastructure, Republic of Austria. https://www.bmimi.gv.at/en/topics/mobility/mobilitymasterplan2030.html (last access: 06.11.2025).

BMK (2023). Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich: Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren). Technical report, Federal Ministry of Innovation, Mobility and Infrastructure, Republic of Austria. https://tinyurl.com/3pm82ac3 (last access: 06.11.2025).

BMLFUW (2017). Masterplan - Aufschwung für den ländlichen Raum. Technical report, Federal Ministry of Agriculture and Forestry, Climate and Environmental Protection, Regions and Water Management, Republic of Austria. https://tinyurl.com/4wnku8k8 (last access: 06.11.2025).

Boer, M., Turetken, O., and Adali, O. E. (2022). A Review of Business Models for Shared Mobility and Mobility-as-a-Service (MaaS): A Research Report. Technical report, Eindhoven University of Technology. https://doi.org/10.13140/RG.2.2.27170.35524.

Bundesverband Elektromobilität Österreich (2026). E-Autos (BEV) in Österreich 2026. https://www.beoe.at/bestand/ (last access: 27.03.2026).

Canitez, F. (2019). Pathways to sustainable urban mobility in developing megacities: A socio-technical transition perspective. *Technological Forecasting and Social Change*, 141:319–329. https://doi.org/10.1016/j.techfore.2019.01.008.

Coenen, L., Hansen, T., Glasmeier, A., and Hassink, R. (2021). Regional foundations of energy transitions. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 14:219–233. https://doi.org/10.1093/cjres/rsab010.

Curtis, S. K. and Mont, O. (2020). Sharing economy business models for sustainability. *Journal of Cleaner Production*, 266. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.121519.

Czernich Rechtsanwälte (2024). Kurzgutachterliche Ersteinschätzung: Rechtsrahmen für Carsharing. https://tinyurl.com/2rtcxkzs (last access: 29.01.2026).

Dill, J., McNeil, N., and Howland, S. (2019). Effects of peer-to-peer carsharing on vehicle owners' travel behavior. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 101:70–78. https://doi.org/10.1016/j.trc.2019.02.007.

European Union (2021). Council Directive (EU) 2021/514 of 22 March 2021 amending Directive 2011/16/EU on administrative cooperation in the field of taxation (DAC7). Official Journal of the European Union, L 104, pp. 1–26. https://tinyurl.com/4u7h7te5 (last access: 12.02.2026).

Flick, U. (2011). *Triangulation - Eine Einführung*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-531-92864-7.

Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31:1257–1274. https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8.

Geels, F. W. (2005). *Technological transitions and system innovations: a co-evolutionary and socio-technical analysis*. Edward Elgar.

Geels, F. W. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1:24–40. https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.02.002.

Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24:471–482. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.021.

Geels, F. W. (2018). *Socio-Technical Transitions to Sustainability*. Oxford University Press.

Geels, F. W. (2019). Socio-technical transitions to sustainability: a review of criticisms and elaborations of the multi-level perspective. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 39:187–201. https://doi.org/10.1016/j.cosust.2019.06.009.

Geldmacher, W. (2018). *Ökonomische und gesellschaftliche Effekte zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte*. Springer Nature.

Gempes, G. and Obenza, B. (2025). Integrating conceptual frameworks in mixed methods research: A guide to design and application. *International Journal of Multidisciplinary Studies in Higher Education*, 2:1–12. https://doi.org/10.70847/619380.

Ghosh, B., Kivimaa, P., Ramirez, M., Schot, J., and Torrens, J. (2021). Transformative outcomes: Assessing and reorienting experimentation with transformative innovation policy. *Science and Public Policy*, 48:739–756. https://doi.org/10.1093/scipol/scab045.

GoMore Austria (n.d.a). Earn extra income by sharing your car. https://gomore.at/rental/ownerearnings-modal (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.b). Earn more by doing less. https://gomore.at/rental/keyless/owners (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.c). Enhance your rentals with our delivery feature. https://gomore.at/kb/327/enhance-your-rentals-with-our-delivery-feature (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.d). GoMore: Mission and purpose. https://gomore.at/mission-and-purpose (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.e). Guidelines for returning a rental car in clean condition. https://gomore.at/kb/298/guidelines-for-returning-a-rental-car-in-clean-condition (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.f). Installation of GoMore keyless. https://gomore.at/kb/329/installation-of-keyless (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.g). Insurance terms. https://gomore.at/rental/insurance/terms (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.h). Late and early returns as a renter on GoMore. https://gomore.at/kb/309/late-and-early-returns-as-a-renter-on (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.i). Offering extra equipment with your car. https://gomore.at/kb/319/offering-extra-equipment-with-your-car (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.j). Parking tickets. https://gomore.at/kb/2596/parking-tickets (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.k). Renter requirements on GoMore. https://gomore.at/kb/288/renter-requirements-on (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.l). Understanding DAC7 (rental taxation). https://gomore.at/kb/338/understanding-dac7-rental-taxation (last access: 16.11.2025).

GoMore Austria (n.d.m). Understanding rental car pricing on GoMore. https://gomore.at/kb/2740/understanding-rental-car-pricing-on (last access: 16.11.2025).

Grin, J., Rotmans, J., and Schot, J. (2010). *Transitions to Sustainable Development*. Routledge.

Haider, M. J. (2023). Kollektive Mobilität: Nutzungsbarrieren von Carsharing und die Anforderungen an die Organisation von geteilter Mobilität. Master's thesis, University of Vienna. https://utheses.univie.ac.at/detail/67045/ (last access: 13.11.2025).

Hampshire, R. C. and Gaites, C. (2011). Peer-to-peer carsharing: Market analysis and potential growth. *Transportation Research Record*, pages 119–126. https://doi.org/10.3141/2217-15.

Hassink, J., Grin, J., and Hulsink, W. (2018). Enriching the multi-level perspective by better understanding agency and challenges associated with interactions across system boundaries. The case of care farming in the Netherlands: Multifunctional agriculture meets health care. *Journal of Rural Studies*, 57:186–196. https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2017.12.018.

Hodson, M., Geels, F. W., and McMeekin, A. (2017). Reconfiguring urban sustainability transitions, analysing multiplicity. *Sustainability*, 9. https://doi.org/10.3390/su9020299.

Hou, N., Dahlin, J. E., and Shollock, B. (2025). Assessing the key drivers for carsharing adoption: a system dynamics approach in London. *Sustainability: Science, Practice, and Policy*, 21. https://doi.org/10.1080/15487733.2025.2554003.

im-plan tat (2023). Kommt ein Gesetz für Carsharing in Österreich? https://www.im-plan-tat.at/kommt-ein-gesetz-fuer-carsharing-in-oesterreich/ (last access: 17.12.2025).

Intergovernmental Panel on Climate Change (2023). *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*. Cambridge University Press.

Ivins, A. and Spinney, J. (2024). The importance of load carrying and accompanied journeys in family and leisure mobility decisions in Cardiff Capital Region. Technical report, University of Cardiff. https://tinyurl.com/mryz3ap8.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Vintage Books.

Jittrapirom, P., Caiati, V., Feneri, A. M., Ebrahimigharehbaghi, S., Alonso-González, M. J., and Narayan, J. (2017). Mobility as a service: A critical review of definitions, assessments of schemes, and key challenges. *Urban Planning*, 2:13–25. https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931.

Keller, M., Sahakian, M., and Hirt, L. F. (2022). Connecting the multi-level-perspective and social practice approach for sustainable transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 44:14–28. https://doi.org/10.1016/j.eist.2022.05.004.

Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., and Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132. https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101.

Kivimaa, P. and Rogge, K. S. (2022). Interplay of policy experimentation and institutional change in sustainability transitions: The case of mobility as a service in Finland. *Research Policy*, 51. https://doi.org/10.1016/j.respol.2021.104412.

Knapp, D., Steger-Vonmetz, C., and Seethaler-Steidl, V. (2025). Carsharing – Praxishandbuch für Initiativen und Gemeinden zur Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten im suburbanen und ländlichen Raum. Technical report. https://tinyurl.com/3r4t6u56 (last access: 17.12.2025).

Koch, F. (2022). Privates carsharing kommt nicht in die gänge. woran scheitert es? https://www.derstandard.at/story/2000134958457/privates-carsharing-kommt-nicht-in-die-gaenge-woran-scheitert-es (last access: 12.10.2025).

Kuckartz, U. (2014). *Mixed Methods*. Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93267-5.

Leeuwis, C., Boogaard, B. K., and Atta-Krah, K. (2021). How food systems change (or not): governance implications for system transformation processes. *Food Security*, 13:761–780. https://doi.org/10.1007/s12571-021-01178-4/Published.

McKim, C. A. (2017). The Value of Mixed Methods Research: A Mixed Methods Study. *Journal of Mixed Methods Research*, 11:202–222. https://doi.org/10.1177/1558689815607096.

McMeekin, A. and Southerton, D. (2012). Sustainability transitions and final consumption: Practices and socio-technical systems. *Technology Analysis and Strategic Management*, 24:345–361. https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663960.

Medina-Molina, C., Pérez-Macías, N., and Gismera-Tierno, L. (2022). The multi-level perspective and micromobility services. *Journal of Innovation and Knowledge*, 7. https://doi.org/10.1016/j.jik.2022.100183.

mobyome KG (n.d.). mobil-am-land.at: Baustellen regionaler Mobilität. https://www.mobil-am-land.at/content/Carsharing (last access: 27.11.2025).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., and Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4:93–111. https://doi.org/10.3390/smartcities.

Moreno, C., Gehl, J., and Thorne, M. (2024). *The 15-minute city : a solution to saving our time & our planet*. John Wiley & Sons, Inc.

Nansubuga, B. and Kowalkowski, C. (2021). Carsharing: a systematic literature review and research agenda. *Journal of Service Management*, 32:55–91. https://doi.org/10.1108/JOSM-10-2020-0344.

Narayanan, S. and Antoniou, C. (2023). Shared mobility services towards Mobility as a Service (MaaS): What, who and when? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 168. https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103581.

Nitschke, L. (2023). Processes of re-embedding in non-commercial car-sharing. *Applied Mobilities*, 8:65–80. https://doi.org/10.1080/23800127.2021.2009617.

Perschl, M. and Posch, A. (2015). *Carsharing - ein Mobilitätsansatz auch für den ländlichen Raum?*, pages 243–268. Springer.

Pozoukidou, G. and Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning eutopia. *Sustainability (Switzerland)*, 13:1–25. https://doi.org/10.3390/su13020928.

Presse-Service Stadt Wien (2025). Modal Split 2024: Weitere Zunahme bei Öffis und Radfahren, Zu-Fuß-Gehen nach wie vor auf Rekordniveau. https://tinyurl.com/4xhvd9nn (last access: 05.01.2026).

Prieto, M., Baltas, G., and Stan, V. (2017). Car sharing adoption intention in urban areas: What are the key sociodemographic drivers? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 101:218–227. https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.012.

Prieto, M., Stan, V., and Baltas, G. (2022). New insights in Peer-to-Peer carsharing and ridesharing participation intentions: Evidence from the "provider-user" perspective. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 64. https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2021.102795.

Reindl, A., Graf, P., Knapp, D., and Schildorfer, W. (2024). How carsharing services in residential housing impacts modal split and car usage – a multi-method investigation including legal challenges. In *Human Factors in Architecture, Sustainable Urban Planning and Infrastructure*, volume 153. AHFE International. https://doi.org/10.54941/ahfe1005340.

Rip, A. and Kemp, R. (1998). *Technological Change*, pages 327–399. Battelle Press.

Ropohl, G. (1999). Philosophy of socio-technical systems. *Society for Philosophy and Technology, Quarterly Electronic Journal*, 4:186–194. https://doi.org/https://doi.org/10.5840/techne19994311.

Shaheen, S., Martin, E., and Bansal, A. (2018). Peer-To-Peer (P2P) Carsharing: Understanding Early Markets, Social Dynamics, and Behavioral Impacts. Technical report, Institute of Transportation Studies (ITS) UC Berkeley. https://doi.org/https://doi.org/10.7922/G2FN14BD.

Shaheen, S. A., Mallery, M. A., and Kingsley, K. J. (2012). Personal vehicle sharing services in North America. *Research in Transportation Business and Management*, 3:71–81. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.04.005.

Stadt Wien (n.d.). Parkpickerl für Bewohner*innen im Wohnbezirk. https://www.wien.gv.at/amtswege/parkpickerl (last access: 03.03.2026).

STATISTIK AUSTRIA (2024). Bildungsstand der Bevölkerung. https://tinyurl.com/ms6s6tf6 (last access: 02.04.2026).

STATISTIK AUSTRIA (2026). Kfz-Neuzulassungen 2025. https://tinyurl.com/3e5hyecs (last access: 01.03.2026).

Stickler, A., Blank, S., Kammer, J., Serafimovic, I., Supe, F., and Danke, K. M. B. (2023). Sharing im Mobilitätsbereich: Entwicklungen und Perspektiven des Teilens von Fahrzeugen und Fahrten in Österreich. Technical report, AustriaTech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH. https://austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/Sharing-Grundlagen.pdf.

Subedi, D. (2016). Explanatory Sequential Mixed Method Design as the Third Research Community of Knowledge Claim. *American Journal of Educational Research*, 4:570–577. https://doi.org/10.12691/education-4-7-10.

Tsavachidis, M. and Petit, Y. L. (2022). Re-shaping urban mobility – Key to Europe´s green transition. *Journal of Urban Mobility*, 2. https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100014.

Turner, S. F., Cardinal, L. B., and Burton, R. M. (2017). Research Design for Mixed Methods: A Triangulation-based Framework and Roadmap. *Organizational Research Methods*, 20:243–267. https://doi.org/10.1177/1094428115610808.

Umweltbundesamt (2025a). 14. Umweltkontrollbericht – Umweltsituation in Österreich. https://shorturl.at/nYkSA (last access: 11.11.2025).

Umweltbundesamt (2025b). Austria's Informative Inventory Report (IIR) 2025. https://shorturl.at/dkXZr (last access: 11.11.2025).

Umweltbundesamt (2025c). Detailbericht zur Nahzeitprognose der österreichischen Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs 2024. https://shorturl.at/AYofx (last access: 11.11.2025).

VCÖ (2019). VCÖ: Anzahl der Zweitautos in Österreich seit 2000 mehr als verdoppelt – Höchster Zweitauto-Anteil im Burgenland. https://tinyurl.com/383486xv (last access: 05.12.2026).

VCÖ (2024). VCÖ-Magazin 2024-02: Carsharing spart Platz, Geld und Ressourcen. https://tinyurl.com/n3c4n5hh (last access: 09.12.2025).

Whitmarsh, L. (2012). How useful is the Multi-Level Perspective for transport and sustainability research? *Journal of Transport Geography*, 24:483–487. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.022.

Wilhelms, M. P., Henkel, S., and Falk, T. (2017). To earn is not enough: A means-end analysis to uncover peer-providers' participation motives in peer-to-peer carsharing. *Technological Forecasting and Social Change*, 125:38–47. https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.03.030.

ÖROK (2023). Flächeninanspruchnahme und Versiegelung in Österreich. Technical report, Österreichische Raumordnungskonferenz. https://tinyurl.com/2rcjs6na (last access: 11.11.2025).

Österreichischer Steuerverein (n.d.). Betriebsausgaben ABC. https://www.steuerverein.at/steuertipps-fuer-unternehmer/betriebsausgaben-abc/ (last access: 09.03.2026).

Österreichischer Städtebund (n.d.). Österreichs Stadtbevölkerung in den letzten Jahren um 9 Prozent gewachsen. https://tinyurl.com/2sdk8x84 (last access: 04.11.2025).

tim Tarife

Die **Registrierung** für eine **tim**-Mitgliedschaft kostet einmalig **15 Euro**.
Die monatliche **tim**-Mitgliedsgebühr beträgt **9,50 Euro** (Mindestvertragsdauer 1 Jahr).

Besitzt du ein gültiges Top-Ticket, ein KlimaTicket Steiermark oder ein KlimaTicket Österreich?
Dann sind deine Registrierung und die monatliche Mitgliedsgebühr kostenlos.
Mit deinem Studienausweis ist die Registrierung kostenlos und du bezahlst bis zum 26. Lebensjahr nur eine monatliche Mitgliedsgebühr von 5 Euro statt 9,50 Euro (Mindestvertragsdauer nur 6 Monate).
Als **tim**-Mitglied steht dir das **gesamte tim-(e-)Carsharing-Angebot** zu nachfolgenden Tarifen zur Verfügung:

(e-)CAR SHARING

Stundentarife	Kleinwagen	Mittelklasse	Transporter
1. Stunde	€ 5,80	€ 6,80	€ 7
2. Stunde	€ 5,80	€ 6,80	€ 7
3. Stunde	€ 8,30	€ 9,50	€ 10
4. Stunde	€ 8,30	€ 9,50	€ 10
ab der 5. bis zur 9. Stunde , pro Stunde	€ 11,50	€ 12,50	€ 12,50

Mindestbuchungsdauer 3 Stunden

Tagestarife			
ab der 10. bis zur 24. Stunde pauschal	€ 100	€ 110	€ 110

Wochenendpauschale			
Freitag 15 Uhr bis Sonntag 22 Uhr	€ 150	€ 160	€ 160

Für sämtliche (e-)Carsharing-Fahrzeuge gilt pro Buchung:

- Treibstoff- und Stromkosten inkludiert
- 50 km frei, danach jeder weitere km 0,20 Euro bei Elektrofahrzeug und 0,25 Euro bei konventionellem Fahrzeug
- Wochenendpauschale: 150 km frei
- Digitale Autobahnvignette und Mautgebühren für Gleinalm- und Bosrucktunnel (A9) sind inkludiert
- Mindestbuchungsdauer bei Mittelklassewagen: 3 Stunden

MIETWAGEN

Langfristige Mietwagennutzung — für alle (e-)Carsharing Klassen möglich

ab 10 Tagen — **auf Anfrage per E-Mail**

Treibstoff nicht inkludiert, km frei

LASTENRAD

Lastenrad

Die **tim**-Lastenräder können an ausgewählten **tim**-Standorten zu 1 Euro pro Stunde genutzt werden.

Stand: Juli 2025

GRAZ HOLDING

tim Tarife

tim BUSINESS

Registrierungsgebühr

pro Firma	€ 15

Monatsgebühr

Small: 1 Account, 5 Nutzer:innen	€ 35
Medium: 1 Account, 10 Nutzer:innen	€ 50
Large: 1 Account, 20 Nutzer:innen	€ 80

Stundentarif für tim-Business-Kund:innen

zu den regulären tim-Tarifen

SONSTIGE KOSTEN

Optionen Selbstbehalt

Selbstbehalt im Schadensfall	€ 450
tim+Mitgliedschaft pro Jahr (Selbstbehaltsreduktion von €450 auf €99)	€ 60

Verspätung

Verspätete Fahrzeug-Rückgabe – unangekündigt	€ 100
Verspätete Fahrzeug-Rückgabe – rechtzeitig angekündigt[1]	€ 30
Verspätete Fahrzeug-Rückgabe – rechtzeitig angekündigt[2]	€ 10

Fahrzeug/Fahrzeug-Rückgabe

Fahrzeug nicht korrekt am tim-Standort abgestellt[3]	€ 30
Fahrzeug unter 25 % Tankinhalt retourniert	€ 30
Selbstverschuldeter Einsatz eines Technikers (z. B. Batterie leer), pro Stunde	ab € 50
Reinigung bei Verschmutzung/Rauchen etc. – je nach Aufwand	ab € 50

SONSTIGE KOSTEN

Verlust/Diebstahl

Fahrzeugdokumentation ersetzen	€ 30
Verlust des Ladekabels	€ 350
Ausstellung einer neuen tim-Karte[4]	€ 30
Verlust der Fahrzeug-Ladekarte	€ 50

Sonstige Gebühren

Ausstellung einer tim-Karte im Zuge der Registrierung	€ 10
Bearbeitungsgebühr bei Strafmandaten, Unfall/Schaden, Ratenzahlungsvereinbarung etc.	ab € 35
Bearbeitungsgebühr bei Zahlungsverzug (Mahnung/Inkasso)	ab € 10
Bearbeitungsgebühr bei Buchung/Stornierung/Änderung einer Buchung durch das Kund:innenservice	ab € 5
Sperrgebühr (Auf- und Zusperren durch das Kund:innenservice)	€ 5
Überlassung des Fahrzeugs an Unberechtige/Unberechtigte Weitergabe des Zugangsmediums (Zugangsdaten App, tim-Karte etc.)	€ 450
Manipulationskosten	ab € 15
Kein Fahrtantritt bei reservierten Fahrzeugen	100 % vom Zeitwert
Erfolgloser SEPA-Einzug (Rücklasten)	gem. verrechneter Bankgebühr

Alle Angaben inkl. Ust.

[1] Nachnutzer:in ist betroffen
[2] Nachnutzer:in ist nicht betroffen
[3] Falscher Parkplatz, Türen/Fenster unverschlossen, fehlerhaftes Laden etc.
[4] Zugangskarte für das Auf- und Zusperren der tim-Fahrzeuge

Die ausgewiesenen Preise und Bedingungen für Selbstbehalte und Zusatzleistungen können ohne vorherige Mitteilung abgeändert werden. Nähere Informationen finden Sie unter:
www.tim-graz.at

Stand: Juli 2025

GRAZ HOLDING

B Appendix: LimeSurvey Peer-Users

Survey GoMore - Peer-Users

How could carsharing be improved in the future? Your opinion matters! 🚙

Help us improve peer-to-peer car sharing in Austria! Share your usage and experiences with GoMore to make the service even more practical and sustainable. Our survey is being conducted as part of a research project by the Research and Technology Organisation *AIT Austrian Institute of Technology*.

It only takes about **5 minutes** to complete and is **anonymous**.

For data analysis and statistical evaluation, we would ask that **ALL** questions be answered in full.

The results of the survey will be shared with you in January 2026 via a newsletter.

There are 31 questions in this survey.

Demographic data

Do you live in Austria? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Yes
- ◯ No
- ◯ No entry

Where in Austria do you live?

(4-digit postcode)

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q27 == "AO01"

Only numbers may be entered in this field.
Please write your answer here:

Which gender do you identify with? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Female
- ◯ Male
- ◯ Diverse
- ◯ Other
- ◯ No entry

Which age group do you belong to? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ under 21 years of age
- ◯ 21 to 24 years
- ◯ 25 to 34 years
- ◯ 35 to 44 years
- ◯ 45 to 54 years
- ◯ 55 to 64 years
- ◯ 65 years and older
- ◯ No entry

What is your occupation? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ in training/studying
- ◯ Employed
- ◯ Self-employed/Freelancer
- ◯ Seeking employment
- ◯ not in employment
- ◯ unpaid care work (e.g. housework, childcare)
- ◯ Pension
- ◯ Miscellaneous
- ◯ No entry

What is your highest level of education? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Compulsory education certificate
- ◯ Completion of apprenticeship
- ◯ Technical college or commercial college
- ◯ Matura /school leaving examination
- ◯ University or technical college
- ◯ Other qualification
- ◯ No entry

How many people live in your household? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ 1 person
- ◯ 2 persons
- ◯ 3 persons
- ◯ 4 persons
- ◯ 5 or more persons
- ◯ No entry

Do children/young people under the age of 18 live in your household? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

◯ Yes
◯ No
◯ No entry

How many children/young people under the age of 18 live in your household?

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q07 == "AO01"

Only numbers may be entered in this field.
Please write your answer here:

Do you have (additional) care responsibilities in your household? (e.g. caring for elderly adults) *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

◯ Yes
◯ No
◯ No entry

Background information on participating in shared mobility

In which year did you register with GoMore? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ 2025
- ◯ 2024
- ◯ 2023
- ◯ 2022

How often do you use GoMore on average per month?
(number of bookings)

*

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Very regularly (at least twice a week)
- ◯ Regularly (approx. 1-2 times per week)
- ◯ Occasionally (approx. 1-3 times per month)
- ◯ Rarely (less than once a month)
- ◯ Very rarely

How long are your car sharing journeys on average?

(estimated kilometres per booking)

*

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ over 500 kilometres
- ◯ 251-500 kilometres
- ◯ 101-250 kilometres
- ◯ 51-100 kilometres
- ◯ 26-50 kilometres
- ◯ 11-25 kilometres
- ◯ 6-10 kilometres
- ◯ less than 5 kilometres

How long does it take you on average to reach the shared vehicle from your starting point?

(Duration in minutes)

*

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ over 20 minutes
- ◯ 16-20 minutes
- ◯ 11-15 minutes
- ◯ 6-10 minutes
- ◯ 5 minutes or less

For which journeys do you use peer-to-peer car sharing via GoMore?

*

Select all that apply
Please choose **all** that apply:

- [ ] (Grocery) Shopping
- [ ] Transport of large items
- [ ] Commute
- [ ] Trips with family/friends
- [ ] Vacation
- [ ] Spontaneous errands
- [ ] Testing new car models
- [ ] Special events (e.g. weddings)
- [ ] Relocations

Are there any other journeys for which you use the car sharing vehicle?

Please write your answer here:

Do you use GoMore's additional services when renting a car?

(e.g. booking additional equipment, instant booking, delivery feature, keyless)

*

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

◯ Yes
◯ No

Why don't you book additional equipment when renting a car through GoMore?

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q19 == "AO02"

Please write your answer here:

How often do you book additional services when renting a car? *

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q19 == "AO01"

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ For (almost) every booking
- ◯ For approximately every second booking
- ◯ Occasionally (less than every other booking)
- ◯ Rarely (only in exceptional cases)
- ◯ Never

Which of the additional services do you use via GoMore? *

Select all that apply
Please choose **all** that apply:

- ☐ Delivery feature
- ☐ Instant booking
- ☐ Keyless
- ☐ None

If not, why don't you use one of the additional booking options offered by GoMore? (Instant bookings, delivery function, keyless)

Please write your answer here:

Do you use any other car sharing services? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

◯ Yes
◯ No

Motivations for using GoMore

How important are the following reasons for renting a vehicle via GoMore to you?

(1 = not important at all... 5 = very important)

*

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Cost savings	○	○	○	○	○
Environmental protection/sustainability	○	○	○	○	○
No responsibility for vehicle ownership (e.g. maintenance, insurance)	○	○	○	○	○
Access to a larger fleet of vehicles	○	○	○	○	○

Other motivations for using GoMore

Please write your answer here:

Feedback on previous use of GoMore

How would you rate your satisfaction with your previous experience of using GoMore based on the following categories?

(1 = not at all satisfied...5 = very satisfied)

*

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Overall satisfaction	◯	◯	◯	◯	◯
Price-performance ratio	◯	◯	◯	◯	◯
Vehicle availability	◯	◯	◯	◯	◯
Vehicle fleet	◯	◯	◯	◯	◯
Simplicity of borrowing	◯	◯	◯	◯	◯
Vehicle rental location	◯	◯	◯	◯	◯
Communication with vehicle owners	◯	◯	◯	◯	◯
Reliability of vehicle owners	◯	◯	◯	◯	◯
Vehicle quality (e.g. cleanliness, equipment)	◯	◯	◯	◯	◯
Availability of a vehicle when needed	◯	◯	◯	◯	◯
Handling insurance and potential accidents	◯	◯	◯	◯	◯

Prospects for future use

How likely are you going to use GoMore in the future?

(1 = not at all likely...5 = very likely)

*

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Probability of future use	◯	◯	◯	◯	◯

Do you have access to an own car in the household? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

◯ Yes
◯ No

How likely is it that you will get rid of this car in the future?

(1 = not at all likely...5 = very likely)

*

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q12 == "AO01"

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Probability of getting rid of your own car	◯	◯	◯	◯	◯

How likely is it that you will make this car available for hire via GoMore in the future?
(1 = not at all likely...5 = very likely)

*

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q12 == "AO01"

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Probability of making one's own car available for rental	◯	◯	◯	◯	◯

What would be important to you in order to use GoMore's services more often?

Are there any features missing?

*

Select all that apply
Please choose **all** that apply:

- ☐ Greater availability of vehicles
- ☐ Simplified vehicle handover
- ☐ More electric cars
- ☐ Reserved parking spaces
- ☐ More/greater choice of bookable additional equipment (e.g. child seats)
- ☐ Shorter distance to vehicles
- ☐ Greater reliability of peer-providers
- ☐ Miscellaneous

How can we make GoMore even better for you? Is there anything else you would like to share with us?

Please write your answer here:

Thank you for participating! ✨

01-09-2026 – 09:45
Submit your survey.
Thank you for completing this survey.

C Appendix: LimeSurvey Peer-Providers

Survey GoMore - Peer-Providers

How could carsharing be improved in the future? Your opinion matters! 🚙

Help us improve peer-to-peer car sharing in Austria! Share your usage and experiences with GoMore to make the service even more practical and sustainable. Our survey is being conducted as part of a research project by the Research and Technology Organisation *AIT Austrian Institute of Technology*.

It only takes about **5 minutes** to complete and is **anonymous**.

For data analysis and statistical evaluation, we would ask that **ALL** questions be answered in full.

The results of the survey will be shared with you in January 2026 via a newsletter.

There are 27 questions in this survey.

Demographic data

Do you live in Austria? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Yes
- ◯ No
- ◯ No entry

Where in Austria do you live?

(4-digit postcode)

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q22 == "AO01"

Only numbers may be entered in this field.
Please write your answer here:

Which gender do you identify with? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Female
- ◯ Male
- ◯ Diverse
- ◯ Other
- ◯ No entry

Which age group do you belong to? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ under 21 years
- ◯ 21 to 24 years
- ◯ 25 to 34 years
- ◯ 35 to 44 years
- ◯ 45 to 54 years
- ◯ 55 to 64 years
- ◯ 65 years and older
- ◯ No entry

What is your occupation? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ in training/studying
- ◯ Employed
- ◯ Self-employed/Freelancer
- ◯ Seeking employment
- ◯ not in employment
- ◯ unpaid care work (e.g. housework, childcare)
- ◯ Pension
- ◯ Miscellaneous
- ◯ No entry

What is your highest level of education? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Secondary school without apprenticeship
- ◯ Secondary school with apprenticeship
- ◯ Technical college or commercial college
- ◯ Matura/school leaving examination
- ◯ University or technical college
- ◯ Other qualification
- ◯ No entry

How many people live in your household? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ 1 person
- ◯ 2 persons
- ◯ 3 persons
- ◯ 4 persons
- ◯ 5 or more persons
- ◯ No entry

Do children/young people under the age of 18 live in your household? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Yes
- ◯ No
- ◯ No entry

How many children/young people under the age of 18 live in your household?

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q07 == "AO01"

Only numbers may be entered in this field.
Please write your answer here:

Do you have (additional) care responsibilities in your household? (e.g. caring for elderly adults) *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Yes
- ◯ No
- ◯ No entry

Background information on participating in shared mobility

In which year did you register with GoMore? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ 2025
- ◯ 2024
- ◯ 2023
- ◯ 2022

In which category are you listing the car on GoMore? *

Select all that apply
Please choose **all** that apply:

- ☐ as a private individual
- ☐ as a business user/commercial

How many cars do you rent out via GoMore? *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ 1
- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5
- ◯ more than 5

Do you use the vehicle(s) you offer via GoMore yourself? (If you rent out multiple vehicles, please indicate the average usage across all vehicles.) *

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Yes
- ◯ No

How often do you use the car(s) you rent out via GoMore yourself? (If you rent out multiple vehicles, please indicate the average usage across all vehicles.) *

Only answer this question if the following conditions are met:
G02Q25 == "AO01"

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Very regularly (almost daily)
- ◯ Regularly (approx. 11-20 times per month)
- ◯ Occasionally (approx. 6-10 times per month)
- ◯ Rarely (approx. 1-5 times per month)
- ◯ Very rarely (less than once a month)

Where is the car you rent out via GoMore usually parked overnight? *

Select all that apply
Please choose **all** that apply:

- [ ] Public parking on the street (no parking permit required)
- [ ] Public parking lot with parking permit ("Parkpickerl")
- [ ] Private parking space at place of residence (e.g. driveway, courtyard)
- [ ] Private parking space outside the place of residence
- [ ] (Semi-)public car park/parking facility (e.g. with season ticket)
- [ ] Miscellaneous

Do you offer additional equipment through GoMore when renting a car? (e.g., child seats, roof boxes, bike racks)

*

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ Yes
- ◯ No

Why don't you offer additional equipment?

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q12 == "AO02"

Please write your answer here:

How often are additional equipment options booked when renting a car? *

Only answer this question if the following conditions are met:
G01Q12 == "AO01"

Choose one of the following answers
Please choose **only one** of the following:

- ◯ For (almost) every booking
- ◯ For about every second booking
- ◯ Occasionally (less than every other booking)
- ◯ Rarely (only in exceptional cases)
- ◯ Never

Do you use one or more of the following booking options when renting a car through GoMore? *

Select all that apply

Please choose **all** that apply:

- [ ] Delivery function
- [ ] Co-Host Feature
- [ ] Instant bookings
- [ ] Keyless Technology
- [ ] None

If not, why don't you use one of the additional booking options offered by GoMore? (Instant booking, delivery function, co-host function, keyless technology)

Please write your answer here:

Motivations for using GoMore

How important are the following reasons for you to rent out your vehicle via the platform?

(1 = not important at all... 5 = very important)

*

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Additional income/contribution to fixed costs	◯	◯	◯	◯	◯
Environmental protection/sustainability	◯	◯	◯	◯	◯
Sharing an existing and underutilised resource	◯	◯	◯	◯	◯

Other motivations for using GoMore

Please write your answer here:

Feedback on previous use of GoMore

How would you rate your satisfaction with your use of GoMore to date based on the following categories?

(1 = not at all satisfied...5 = very satisfied)

*

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Overall satisfaction	○	○	○	○	○
Adequacy of remuneration	○	○	○	○	○
Frequency of car rental	○	○	○	○	○
Ease of rental	○	○	○	○	○
Communication with vehicle peer-users	○	○	○	○	○
Reliability of peer-users	○	○	○	○	○
Vehicle quality after rental (e.g. cleanliness)	○	○	○	○	○
Access to your own car	○	○	○	○	○
Handling insurance and potential accidents	○	○	○	○	○

Prospects for future use

How likely are you to use GoMore in the future?

(1 = not at all likely...5 = very likely)

*

Please choose the appropriate response for each item:

	1	2	3	4	5
Probability of future use	◯	◯	◯	◯	◯

What would be important to you in order to use GoMore's services more often?

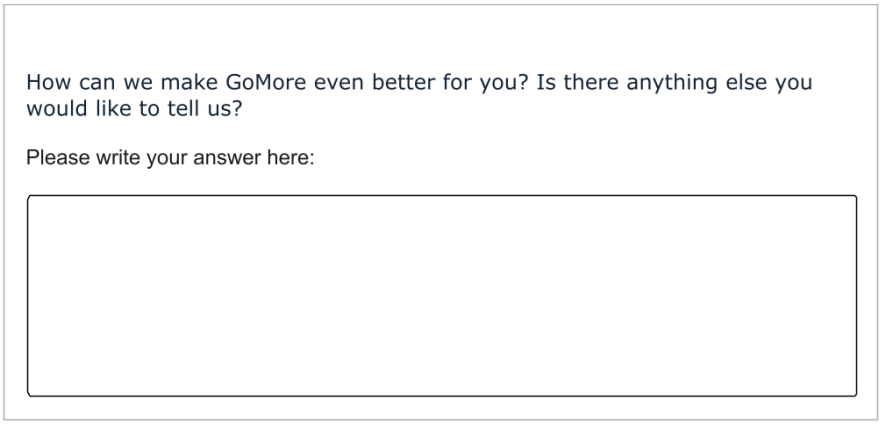
Are there any features missing?

*

Select all that apply

Please choose **all** that apply:

- ☐ Simpler vehicle handover
- ☐ Reserved parking spaces
- ☐ Greater reliability of peer-users
- ☐ Setting filters for booking requests
- ☐ No entry



Thank you for participating! ✨
01-09-2026 – 09:45
Submit your survey.
Thank you for completing this survey.

D Appendix: Details on Conducted Interviews

ID	Role/Function	Organisation	Date	Format	Length	Gender	MLP Level
INT1A	Expert for integrated urban development	Public administration	9/1/2026	MS Teams	60 mins	M	Regime
INT1B	Expert for transportation concepts	Public administration	9/1/2026	MS Teams	60 mins	F	Regime
INT2	Founder	Mobility consulting agency	20/1/2026	MS Teams	30 mins	F	Intermed. Niche
INT3	Head for combined mobility	Public administration	28/1/2026	MS Teams	40 mins	F	Regime
INT4	Head of business in Austria	P2P car sharing business	31/1/2026	MS Teams	60 mins	M	Niche
INT5	Co-founder and expert	Mobility consulting agency	2/2/2026	MS Teams	45 mins	M	Regime
INT6	Mandate and B2C operator	Austrian carsharing association	2/2/2026	MS Teams	55 mins	F	Niche
INT7	Division manager for smart mobility	Research and consultancy agency	6/2/2026	MS Teams	50 mins	F	Regime

E Appendix: German Interview Guide

Einleitung

- Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen etc.
- Hinweis zu Einverständniserklärung und Nachfrage, ob ich das Interview aufzeichnen darf
- Hinweis, dass das Gespräch ca. 40 Minuten bis eine Stunde dauern wird; bei Bedarf sende ich gerne im Frühjahr meine Ergebnisse
- Kurze Übersicht zur Struktur: Kontext meiner Forschung, Einstiegsfragen, Besprechung verschiedener Themenblöcke zu Maßnahmen/Handlungsempfehlungen zur Verbesserung von (P2P) Carsharing, Abschlussfragen
- Keine wertenden oder lenkenden Formulierungen!

Forschungskontext

- **TITEL:** Carsharing over Ownership: A mixed methods approach to assessing the challenges of, and developing intersectional measures and policy recommendations for, the transition away from private vehicles to P2P car sharing alternatives in Austria
- **STUDIUM:** MSc Geography: Global Change and Sustainability auf der Uni Wien; Diplomandin am AIT und Mitarbeit an Projekt über (P2P) car sharing
- **METHODE:** Kombination quantitativer und qualitativer Forschung (quanti als Grundlage für quali)
- **QUANTI:** zwei Umfragen mit Peer-Users und Peer-Providers von GoMore in Österreich + quantitative Plattform-Daten; beide mit deskriptiver Statistik in RStudio ausgewertet → daraus werden Maßnahmen und Policy-Empfehlungen für die Transition weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr P2P car sharing entwickelt
- **QUALI:** halb-strukturierte Interviews mit Expert_innen → Ziel ist Einordnung und Bewertung der Maßnahmen/Empfehlungen, die aus Quanti entwickelt wurden, um diese weiterzuentwickeln
- **VORGEHEN:** Vorstellung von ein paar Einblicken aus den Umfragen, die daraus abgeleiteten Maßnahmen und dann Frage nach Bewertung, Ergänzung, Priorisierung

und Umsetzbarkeit in Graz/Österreich

- **HINTERGRUND:** Rolle und Erfahrung der Interviewperson: Diplomandin am AIT und Mitarbeit im Projekt; wenige Erfahrungen mit Interviews im Rahmen meines Masterstudiums und als studentische Hilfskraft in der Vergangenheit

Einstiegsfragen

- Wie sieht Ihre Rolle in Bezug auf Carsharing in Ihrem Gebiet aus? Was sind Ihre Aufgaben und Tätigkeitsfelder?
- Wie schätzen Sie insgesamt die Situation von Carsharing (im Allgemeinen und Peer-to-Peer Carsharing im Speziellen) in Österreich ein?
- Welche sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten momentanen Erfolgsfaktoren (Definition von Erfolg) und Barrieren für (P2P) Carsharing in Österreich?

Abgeleitete Themenfelder und Maßnahmen

Zielgruppen und Nutzer_innen

- Welche Maßnahmen gibt es, die gezielt Frauen und/oder Haushalte mit Kindern ansprechen und ihnen den Umstieg auf car sharing erleichtern? (Equipment, Buchungssystem, Kampagne)
- Wie können mehr/diversere Bevölkerungsgruppen für die Nutzung von P2P car sharing-Angeboten erreicht werden? (Informationskampagnen, Sprachen, Niederschwelligkeit)

Zugänglichkeit und Verfügbarkeit

- Wie können P2P-Nutzer_innen Fahrzeuge besser erreichen? Wie kann das Problem der Entfernung gelöst werden? (ÖV-Knotenpunkte, zentrale Stellplätze)
- Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach Parkraumbewirtschaftung in diesem Prozess? (reservierte Stellplätze, variable Parkgebühren)

Digitale Integration und Angebotserweiterung

- Sehen Sie einen Mehrwert in der Integration in einer App mit anderen Mobilitätsservices (vgl. Mobility as a Service) zum Upscaling von P2P car sharing? (nationale oder kommunale Plattform, entscheidende Akteur_innen)
- Welche Rolle könnten Ihrer Meinung nach Betriebe bei P2P car sharing spielen, um dadurch noch mehr Fahrzeuge zur Verfügung stellen zu können? (Stabilisierung des P2P car sharing-Angebots)

Finanzielle Faktoren und Kosten

- Was halten Sie davon, Kosten für die Nutzung von (P2P) car sharing zu reduzieren, um dadurch einen Anreiz für die Nutzung des Angebots zu schaffen? (Tarife, Boni, transparente Preislogik)
- Wie könnte mehr Zuverdienst für die Provider_innen gewährt werden und wie könnte hier eine staatliche Finanzierung aussehen?

Institutionelle und rechtliche Rahmenbedingungen

- Welchen rechtlichen Hebel gibt es zur weiteren Verbreitung des Angebots? Für wie wichtig bzw. wirksam halten Sie diese? (Car sharing-Gesetz, exklusive Stellplätze/Vorteile)
- Welche Rahmenbedingungen müssen in Versicherungsfragen geschaffen werden? (Sicherheit bei Haftungsfragen)

F Appendix: Interview Data Protection Form



Declaration of Consent/Privacy Notice

Thank you very much for agreeing to be interviewed as an expert for the master's thesis *'Carsharing over Ownership'* at the University of Vienna and within the scope of the SASMAP-15mC research project.

In accordance with the **Data Protection Act (§ 7 (2) (2) DSG)**, your consent must be obtained for such an interview, as the content of the interview and statements may be used (quoted) in the master's thesis.

The contents of the interview will be transcribed. You will receive the transcript for approval before it is used. The transcript of the interview will be attached to the thesis as an appendix. According to university law, theses must be published (by being made available in the National and University Library) and are usually also accessible online.

The data may be viewed by the supervisor or assessor of the academic work for the purposes of performance assessment. In accordance with Article 89(1) of the GDPR, the data collected may be stored indefinitely.

You may revoke your consent to the use of this interview at any time; however, all statements used in the academic paper up to that point are legally compliant and do not need to be removed from the paper.

Furthermore, you have the right to obtain information from the controller(s) of this study about the personal data collected, as well as the right to rectification, erasure, restriction of processing, objection to processing, and data portability.

If you have any questions about this survey, please contact the person responsible for it: Lara Verena Quaas (a12315691@unet.univie.ac.at I lara@quaas.name), student of M.Sc. Geography: Global Change and Sustainability at the University of Vienna.

For fundamental legal questions relating to the GDPR/FOG and student research, please contact the Data Protection Officer at the University of Vienna, Dr Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). You also have the right to lodge a complaint with the data protection authority (e.g. via dsb@dsb.gv.at).

I hereby consent to the use of my personal data for scientific purposes.

Location, Date, Name

Office Studienpräses (buero.studienpraeses@unvie.ac.at)

G Appendix: Interview Transcripts

G.1 Interview 1

[00:10] INTR

Genau, also ehm ich studiere auf der Universität Wien im Master „Geography: Global Change and Sustainability“. Das nur als Hintergrund. Das ist ein interdisziplinärer Geografie-Studiengang und dabei habe ich ja schon im Frühjahr diesen Jahres Praktikum am AIT absolviert, auch in derselben Arbeitsgruppe, und dadurch hat sich das Projekt oder die Beteiligung am Projekt <name removed> ergeben, bei dem sie ja auch Projektpartner sind. Und innerhalb des Projekts schreibe ich mein Masterarbeit zu Carsharing, also im speziellen Peer-to-Peer Carsharing, aber auch im Allgemeinen, wie sich Carsharing als in diesem Mobilitätsmix ehm als Puzzleteil erweisen kann für die Urban Mobility Transition. Genau. Mein… Der Titel meiner Masterarbeit lautet „Carsharing over Ownership“, so als grobes Thema. Und dabei wende ich einen Mixed-Methods Approach an, das heißt, ich kombiniere quantitative und qualitative Forschung. Quantitativ hab ich schon 2 Umfragen durchgeführt mit Nutzer*innen von Peer-to-Peer Carsharing. Und auch quantitative Plattformdaten ausgewertet und basierend auf diesen Daten. Ehm die dienen jetzt praktisch so als Grundlage für die Interviews, dass sich da dann auch gezieltere Rückfragen zu Methoden stellen kann, um eben diese Transition vom motorisierten Individualverkehr irgendwie zu gewährleisten, also mit Feedback, das sich jetzt auch aus den Umfragen rausgelesen habe, da hab ich ihnen ja schon so ein paar kleine Notizen gesendet und mir dann auch noch ein paar Informationen aufgeschrieben, mit denen ich dann auch, also über die ich auch mit Ihnen sprechen möchte. Genau ehm das so zu meinem Forschungsapproach und genau in unserem so halb-strukturierten Interview möchte ich jetzt diese Maßnahmen mit Ihnen besprechen, unter anderem und dann auch so nach einer Bewertung Fragen und einer Priorisierung der Umsetzbarkeit auch jetzt in Bezug auf Graz. Welche Maßnahmen überhaupt realistisch sind, weil viele Dinge sind ja auch beispielsweise nicht finanzierbar und für den lokalen Kontext einfach nicht so relevant. Und genauso zu mir als Hintergrund. Das ist jetzt mein erstes Interview, das ich führe, deshalb ja bin ich auch ein bisschen aufgeregt und ich hoffe, dass es dennoch gut vorbereitet ist. Und genau, ich bin ja noch im Masterstudium

hab einmal studentische Hilfskraft auch ein Interview geführt, aber jetzt auch noch nicht wahnsinnig viel Erfahrung deshalb, wenn Sie danach auch irgendwie Feedback an mich haben, sehr gerne. Genau. Haben Sie noch Fragen zu meinem Vorgehen?

[02:44] INT01A

Nah danke. Also ich würde sagen, dass das auch, dass sie das auch auf Band haben. Vielleicht stellen wir uns auch kurz vor, in welchen Abteilungen wir arbeiten und was unser Arbeitsbereich ist. Vielleicht <name removed>, magst du starten?

[03:00] INT01B

Genau gerne. Also ich bin in der Abteilung für Verkehrsplanung tätig. Wir sind die strategische, verkehrsplanerisch zuständige Abteilung für die Stadt Graz. Ehm und geben sozusagen die Gesamtverkehrsstrategie für für alle ehm Verkehrsarten vor. Auch verkehrsmittelübergreifende Planung. Und ehm das ist eh auch so ein Hauptarbeitsfeld von mir. Also ich habe ja den „Mobilitätsplan Graz 2040“ jetzt in den letzten 3 Jahren gemacht, also die Strategie für die Stadt Graz. Und also mein Aufgabenbereich ist eben die verkehrsmittelübergreifende Planung, Gesamtverkehrskonzepte, Verkehrsberuhigungskonzepte. Ehm und in den letzten Jahren ist dann aber auch die multimodale Mobilität dazu gekommen. Ehm auch ein Teil tim-Carsharing, also auch da haben wir nach wie vor den strategischen Part, was jetzt auch den Ausbau von Standorten angeht. Also ich hab tim mitentwickelt und auf die Beine gestellt. Ehm genau. Güterverkehrslogistik ist ja auch noch in den letzten Jahren dazugekommen. Also ja, das ist so mein Part. Genau.

[04:12] INTR

Okay sehr spannend.

[04:14] INT01A

Ja, und ich bin jetzt eher universalistisch unterwegs, auch aufgrund meiner Ausbildung als Geograph. Eigentlich jetzt 20 Jahre in der Stadt Baudirektion tätig im Bereich interdisziplinäre, integrierte Stadtentwicklung, Schwerpunkt externe Förderprojekte, strategische Förderprojekte und natürlich ist die Mobilität ein wesentlicher Bestandteil in der Stadtentwicklung, ein wesentlicher Sektor sozusagen. Natürlich den man hier berücksichtigen muss, wenn es um eine Weiterentwicklung der ehm der Städte geht sozusagen. Der Verbesserung der Lebensqualität. Und ja, ich ehm darf immer wieder auch mit der mit der <name removed> zusammenarbeiten. Ehm bin jetzt aber, das hab ich Ihnen im Vorfeld gesagt, jetzt nicht direkt sozusagen in dem Themen-Universum unterwegs. Ehm ich sag

jetzt mal, das letzte Mal wo ich da direkt, vielleicht auch mit tim stärker Kontakt gehabt haben. Das war in der Strategie…Strategiegruppe „Mobility as a Service“, gell. Die von 2019 bis 2024 eine Strategie, eine MaaS-Strategie entwickelt hat, die war sehr interdisziplinär auch besetzt und von verschiedenen wesentlichen Playern sozusagen besetzt, angefangen von der Stadt… Grazer Stadtverwaltung, der Holding, dem Land Steiermark, dem VerkehrsverINT01Bnd und dem Regionalmanagement. Und ehm da… Das ist 24 abgeschlossen worden. Dann ist das Thema eben, wie sie heute schon angetriggert haben aufgrund von] INT01Bdgetären Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt worden. Ja, also das jetzt nur zu meinem Background und zu meinem Tätigkeitsbereich. Aber ich gebe natürlich gerne zu jedem Thema meinen Senf ab.

[06:23] INTR

Ja aber sehr spannend, also zu MaaS wollte ich eh eine Frage stellen. Da würde ich dann nachher noch mal drauf zurückkommen, weil das natürlich auch so gerade die Beispiele aus Helsinki, dann schon… Also die haben mich natürlich schon sehr interessiert und da hab ich mich gefragt, wie umsetzbar das jetzt im österreichischen Kontext wäre.

[06:39] INT01A

Sind die da nicht in den Konkurs gegangen, jetzt irgendwo, irgendwas hab ich läuten gehört oder dieses, dieser Leuchtturm, dieser MaaS Leuchtturm oder so. Irgendwo in Helsinki weiß nicht, ob ich da jetzt falsch informiert bin, aber irgendwie wirtschaftlich läuft das auch nicht mehr so blendend. Wo ganz Europa eigentlich immer hingeschaut hat, gell als als Paradebeispiel, ja.

[07:01] INTR

Ja, stimmt.

[07:03] INT01A

OK, ja, ich will jetzt aber nicht länger…

[07:06] INTR

Genau. Ich würde einfach mal mit der Einstiegsfrage beginnen, die jetzt auch noch nichts mit so Maßnahmen zu tun hat, die ich jetzt aus meiner Forschung abgeleitet habe, sondern so generell an sie beide. Wie schätzen Sie denn insgesamt die Situation von Carsharing in Graz momentan ein? Also haben Sie das Gefühl, das wird sehr gut angenommen, oder besteht irgendwie ja, also sind die… Ist tim beispielsweise effektiv in dem, was sie damit bezwecken wollten, also den Individualverkehr zu reduzieren? Haben Sie da irgendwie

Daten erhoben? Genau.

[07:44] INT01A

Start du gleich mal, hätte ich gesagt, du bist da tiefer drin und ja.

[07:50] INT01B

Also es gibt natürlich Nutzer_innen Daten. Ehm wir wissen auch, was für eine Autoersatzquote wir haben aus den Nutzerbefragungen. Ehm die liegt bei 18 derzeit glaube ich. Das heißt, ein tim Carsharing hat 18 PKWS, Private ersetzt, also eine richtig gute Zahl. Ehm Auslastungszahlen gibt es natürlich auch von jedem Standort. Ehm ich habe jetzt nicht im Detail im Kopf, weil das liegt bei der Holding Graz Linien, die ja unser Betreiber sind. Ehm aber. Bei Nachfragen also die Standorte sind sehr gut gebucht. Also ich bin selber tim-Nutzerin und einfach schnell mal am Wochenende ein Auto bei gewissen Standorten zu buchen ist nicht möglich, also ehm die sind dann nicht frei die Fahrzeuge, wenn man schnell ein Auto braucht. Also sie sind ganz gut ausgelastet. Und wir merken schon. Eben durch diese gute Autoersatzquote, dass wir damit schon auch, sagen wir mal, einen. Eine Veränderung herbeiführen können, gerade was Zweitautobesitz angeht beziehungsweise wir merken schon auch eine, dass der Parkdruck in gewissen Gebieten einfach durch den Wegfall von PKWs von privat PKWs sich verbessert. Also ich merke es bei mir in der in der unmittelbaren Wohnumgebung zum Beispiel auch. Ehm das ist inzwischen kein Problem ist mehr eigentlich einen Parkplatz zu finden, wenn jemand mit seinem privaten PKW dort parken will. Weil direkt dort der tim-Standort ist. Ich selber hab auch kein Auto mehr, deswegen weiß ich nicht wie leicht es ist. Ehm aber ich merke es schon. Ehm was wollte ich jetzt noch sagen? Und wir merken auch halt, dass auch der Bedarf, sei es jetzt von den Bezirksvertretungen zum Beispiel oder so, also man möchte auch... Man wünscht sich auch Standorte in den einzelnen Bezirken. Also die Nachfrage ist auch nach wie vor da, auch von von Bewohnerinnen und Bewohnern dort, wo wir, also wir sind noch nicht in allen Bezirken vertreten, als teilweise schwierig ist Standorte zu finden, jetzt rein vom vom physischen Platz, der da sein muss. Genau.

[10:06] INT01A

Ja, vielleicht kannst du sagen, wieviel Standorte aktuell und weißt du möglicherweise auch die Autos, weil du weil das würde mich selber interessieren, wenn du sagst 18 pro Auto, das man das einmal hochrechnen wieviel das dann wären. Sonst liefern wir das nach, ist eh wurscht.

[10:25] INT01B

Also es gab letztens ehm weiß ich, wenn es immer wieder so Presse-Anfragen an die Holding gibt, sie haben es teilweise in in Metern Straßenraum. Gibt's das, genau. Und standortmäßig bin ich gar nicht am Laufenden wie viele es gibt, weil es kommen halt immer wieder welche dazu. Vor allem wir machen es ja jetzt nicht nur strategisch von städtischer Seite, wo wir einen Bedarf sehen, sondern auch im Zuge von Mobilitätsverträgen oder städtebaulichen Verträgen ist ja Carsharing auch eine Maßnahme, die die Bauträger dann vorsehen sollen ehm um die KFZ-Stellplatz.... Ich weiß nicht wie gut Sie über Mobilitätsverträge Bescheid wissen, was jetzt sozusagen das der Inhalt und der Benefit davon ist und warum die angewendet werden. Ich weiß nicht, ob sie da schon Mal was davon gehört haben.

[11:15] INTR

Es klingt sehr spannend, also vom Begriff Mobilitätsvertrag wenig, aber so an sich ist natürlich eine große Frage im Wohnraum einfach Carsharing gleich zu integrieren. Deshalb ist schon...

[11:25] INT01B

Genau. Genau.

[11:26] INT01A

Genau. Man versucht dadurch ja eine win-win-Situation zu generieren, gell? Dass der Private ehm Investor, letztendlich ein Benefit, hat aber auch die Allgemeinheit, gell in Stadtentwicklungsgebieten. Das ist glaube ich so ein übergeordnetes Ziel und das kann man eben unter anderem auch im Mobilitätsbereich sehr gut einsetzen. Ehm ja also vielleicht ergänzend noch. Also, was <name removed> gesagt hat. Ich glaub, es ist wichtig zu unterscheiden, ob man jetzt Standorte in der Bestandsstadt hat, wo es relativ schwierig ist aufgrund der Platzsituation oder der ehm Eigentumsverhältnisse natürlich hier Raum zu finden für derartige Services und in Neubaugebieten oder in Stadtentwicklungsgebieten. Ehm behelfen kann man sie sehr gut eben mit den Mobilitätsverträgen behelfen, um eben Standorte gemeinsam von Anfang an sozusagen mit den Privaten hier zu definieren. Und es ist ja auch gemacht worden in in, in Reininghaus und in der Smart City in Graz als die größten Stadtentwicklungsgebiete der letzten Jahre, ja. Ehm und eine Frage noch also. Ich hab ja sie verwiesen auf <name removed>, gell, in der Holding haben Sie von mit der schon gesprochen oder haben sie dann auch noch ein Gespräch mit ihr, weil sie ist da bis dato glaub ich jetzt hat sie gewechselt gell vor....

[12:55] INT01B

Sie ist noch immer zuständig dafür.

[12:55] INT01A

Ist sie nach wie vor zuständig? Die Nachfolgerin vom <name removed>, gell. Also, die kann Ihnen da natürlich ganz im Detail dann gell zu tim Auskunft geben.

[13:05] INT01B

Also wenn Sie Zahlen, Daten, Fakten brauchen. Das hat alles <name removed>, sie ist die die Leiterin von vom Carsharing genau.

[13:13] INTR

Perfekt, ja, die spreche ich Ende Jänner. Ja am 29. haben wir unseren Termin.

[13:20] INT01B

Also haben Sie da auch ein ein Interview ausgemacht? OK ja.

[13:23] INT01A

Jetzt hab ich empfohlen ehm genau jetzt diesen.

[13:26] INT01B

Ja, ja, aber dann... dann brauchen wir da jetzt, glaube ich, auch nicht so auf Zahlen, Daten, Fakten eingehen, sondern das können sie dann wirklich alles genau von ihr.

[13:34] INTR

Perfekt, weil dann kann ich mir auch noch mal konkret überlegen, was ich von ihr möchte. Das ist ja noch immer super. Genau.

[13:41] INT01A

Also vielleicht, wenn ich noch kurz was sagen darf zur allgemeinen Einschätzung, soweit ich das mitbekommen hab, ist es natürlich ein Riesenunterschied von der Marktlage her, ob jetzt so ein Carsharing System, egal welcher Art, in einer Metropole sozusagen Fuß fasst, wo man natürlich von Anfang an viel mehr potenzielle Nutzerinnen hat als in einer Mittelstadt, sag ich jetzt mal, wie Graz, gell, also da geht es glaub ich schon noch um „Economy of Scale“. Und es ist ja auch, wenn man schaut, wo eben die ersten Carsharing- und MaaS-Services aufgepoppt sind, dann waren das alles Capital Cities letztendlich gell und nicht jetzt irgendeine. Ja, also Mittelstadt würd ich ja mal sagen, gell, das ist glaub ich schon ein Faktor auch, ob sowas tragfähig ist wirtschaftlich, gell?

[14:36] INT01B

Ehm noch vielleicht ein wichtiger Hinweis dazu, weil du das jetzt auch gesagt hast,

<name removed>. Ehm, wir haben ja 2016 mit Carsharing in Graz gestartet. Ursprünglich war unsere Intention einfach nur Carsharing in Graz anzubieten und wir haben uns auf die Suche nach einem vorhandenen Carsharing Betreiber gemacht und 2014/15 war Graz eigentlich jetzt für die vorhandenen Carsharing Betreiber zu klein. Also es gab damals Zipcar. Nachfolger von Denzeldrive. Und ehm die haben zuerst gesagt, Nein, die Standorte, es gab 5 kleine Standorte. Ehm ja sie bauen nicht aus, weil Graz ist ihnen zu klein. Ehm und kurze Zeit später haben sie sich ganz zurückgezogen und sind verschwunden. Und dann gab es gar kein Carsharing System in Graz, wo wir eigentlich gerade so weit waren, dass wir gesagt haben, Graz möchte Carsharing anbieten. Und aus dieser Not heraus haben wir dann einfach sozusagen dann gesagt, dann machen wir das selber und die Holding hat sich dann bereit erklärt, sozusagen selber den Betrieb zu übernehmen. Und ehm damit wir uns absichern können und auch wissen, was wir für ein System fahren wollen, haben wir dann 2016 einen Grundsatzbeschluss vom Gemeinderat uns abschließen lassen. Wo ganz genau drinnen steht, was unsere Strategie ist. Und unter anderem haben wir gleich von Anfang angesagt, wir machen ein rein standortgebundenes System. Um nicht ehm den den ÖV da irgendwie zu kannibalisieren und wir auch aus anderen Städten gemerkt gemerkt haben eben, dass man teilweise Leute vom ÖV, also Kundinnen und Kunden, abzieht. Mit dem Free Floating-System und deswegen ist tim ein reines und das Angebot in Graz ein reines standortgebundenes System.

[16:27] INT01A

Ergänzend dazu kann man sagen, also das war eigentlich ein Glücksfall, weil eben wenn du die Strategie in der Hand hast, wo du dann die Standorte positionierst, gell, kannst das natürlich optimal ehm bei Straßenbahnknoten positionieren, um eben diese Intermodalität zu gewährleisten gell. Also das auf das ist dann von Anfang an geschaut worden, gell?

[16:52] INT01B

Genau. Naja, das ist auch die Definition dann von den multimodalen Knoten. Wir haben ja einerseits diese multimodalen Knoten. Ehm wo wir sagen, dass ein breiteres, breitgefächertes Verkehrsangebot mit Verknüpfung zu Öffi-Haltestelle. Dann die E-Taxistandorte haben wir da gleich mit etabliert. Wir haben eben Carsharing, Mietwagen, Radabstellstationen und gleichzeitig gibt es aber inzwischen auch die einzelnen Carsharing Punkte, auch wo jetzt nur ein oder 2 Carsharing Fahrzeuge ehm da sind um eben einfach ein dichteres Carsharing Standortnetz im Stadtgebiet anbieten zu können.

[17:33] INT01A

Und vielleicht auch noch interessant ist, ist dass tim noch in einer weiteren Entwicklungsstufe in die funktionale Stadtregion sozusagen ausgeweitet worden ist ehm... Mit, mit in Kooperation mit dem Regionalmanagement Steirischer Zentralraum, das heißt, wir haben dort auch tim-Stationen in den in den umliegenden Gemeinden, die gleich gebrandet sind, auch was ja wichtig ist, dass das sozusagen eine Linie ist, dass das ein Wiederkennungswert hat. Die sind dann unterschiedlich ausgestattet, je nach Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde. Und ja, nach Linz konnten wir das auch exportieren, gell? Mittlerweile das tim-System, das sollte man vielleicht auch erwähnen.

[18:17] INTR

Ja, OK, sehr spannend. Ja, ja, Sie gehen schon auf ganz viele Fragen, die ich hatte, ein, weil ich mich natürlich auch gefragt habe, woran liegt es, dass sich die Stadt Graz entschlossen hat, selber ein System aufzuziehen, was ja schon einfach mit einem sehr hohen Arbeitsaufwand verbunden ist, oder sehr... Ich würde jetzt mal, also vielleicht können Sie darauf auch ein bisschen eingehen, aber dass tim nicht auf Rentabilität oder auf Profitabilität ausgerichtet ist, sondern dass ihr versucht, irgendwie bei 0 rauszukommen, aber nicht unbedingt Profit mit Carsharing zu machen. So als Stadt und deshalb fand ich das irgendwie so, so spannend, weshalb sich eigentlich kein kommerzieller Anbieter hat finden lassen, weil ich gerade schon das Gefühl hab, dass viele Städte auch ein bisschen geflutet werden von vielen Anbieter_innen, aber... Ja, wie Sie schon meinten <name removed>, das ist auch so ein Capital City-Phänomen ist, und das ist wahrscheinlich für 300.000 Einwohner_innen dann doch noch mal herausfordernder ist.

[19:16] INT01B

Genau also in Graz. Für Graz hat sich kein einziger Carsharing Betreiber interessiert also einerseits die, die da waren sind gegangen und in Bezug auf Carsharing haben wir nie Anfragen bekommen. Ganz massiv halt die E Scooter und nachher auch die die Bikesharing Geschichten, wie sie dann eh über die gesamte Welt geflutet worden sind. Ja.

[19:38] INT01A

Ne ehm Bikesharing haben wir Anfragen gekriegt bezüglich Bikesharing.

[19:42] INT01B

Ja, ja gerade jetzt in den letzten Jahren haben wir sogar eher mehr Bikesharing bekommen, weil auch die die großen Anbieter wie Lime und Nextbike und so weiter und sofort ja mehr

in Richtung Bikesharing jetzt gehen und von diesem E-Scooter Sharing weg. Also wir haben fast eher jetzt Bikesharing Anfragen bekommen.

[19:59] INT01A

Nah spannend, das hab ich gar nicht gewusst. OK, weil punktuell ja mal wie du weißt damit zu tun gehabt hab, gell.

[20:07] INT01B

Es hält sich im Rahmen im Vergleich zu dem, was man vor vor 5, 6 Jahren, 7 Jahren so bekommen haben an Anfragen, was jetzt gerade das E-Scooter Sharing angeht. Aber das ist also schon viel, viel ruhiger geworden.

[20:22] INT01A

Das ist vielleicht spannend, noch einmal zu betonen, eben wie du gesagt hast, dass es auch einen Gremialbeschluss geben hat im Gemeinderat, keine, keine Scooter, wie sagt man da… Leih-Scooter sozusagen in Graz anbieten zu lassen, gell. Da hat es einen politischen Beschluss gegeben damals. Oder?

[20:40] INT01B

Nein, es hat keinen nah. Wir haben eigentlich. Wir wollten einen Grundsatzbeschluss haben für ein System, also sozusagen wie man generell in Graz damit umgeht, um eine Ausschreibung zu machen. Und das ist nicht beschlossen worden. Also es gibt eigentlich keinen Beschluss für ein System. Und damit ist es in Graz nicht möglich, im öffentlichen Raum Leih-Fahrräder und Leih-Scooter anzubieten kommerziell.

[21:08] INTR

Aber hat die Stadt Graz da eine Alternative geschaffen, also gerade für Bikesharing? Gibt es bis dato nicht, OK, interessant.

[21:16] INT01B

Gibt, gibt es nicht. Ehm. Wir haben eine sehr hohe Fahrradbesitz-Quote generell, das wissen wir. Die liegt bei 65 bis 70% was jetzt die Grazer Wohnbevölkerung angeht. Natürlich wäre es für Tourist_innen interessant beziehungsweise auch für Graz als Studenten-Stadt wäre es sicherlich auch spannend, aber es ist letztendlich auch ein Kostenfaktor inzwischen geworden.

[21:45] INTR

Ja, das versteh ich.

[21:47] INT01A

Ja, und ein Platzfaktor.

[21:49] INT01B

Eine Platzfrage, ja genau.

[21:50] INT01A

In der Innenstadt vor allem, ja.

[21:54] INTR

Ja, das wäre eigentlich auch eine sehr große Frage, die ich habe, ist natürlich Parkraumbewirtschaftung oder öffentlicher Raum, also worum es ja auch um in der 15 Minuten Stadt vor allem geht. Dass halt Autos über 12 Quadratmeter in der in der Stadt praktisch einnehmen und dadurch ja, ganz viel Platz praktisch verloren geht. Und dann hab ich mich nicht. Also hab ich mich gefragt, ob ihr. Also als Stadtverwaltung nicht auch irgendwie Hebel besitzt, um den Parkraum anders zu bewirtschaften beziehungsweise wenn ihr sagt, das ist gerade auch ein Platzproblem, dass wir tim nicht in jedem Bezirk anbieten können. Gibt es da nicht irgendwelche Hebel, dass der Parkraum umgewidmet wird oder dass irgendwie momentane Parkplätze vielleicht ehm ja für tim genutzt werden können.

[22:40] INT01B

Ehm also das Problem liegt nicht an vorhandenen Parkplätzen, die wir dann wegnehmen müssten. Das ist inzwischen absolut kein Thema mehr. Wenn wir Parkplätze hätten, die wir nutzen könnten, dann würden wir auch tim einrichten. Wir sind jetzt wirklich schon in den Stadtrandbereichen, wo es teilweise keine öffentlichen Stellplätze im in den Straßen gibt, einfach. Also dort gibt es keine Parkplätze. Wenn wir also durch diese gute Autoersatzquote, die wir inzwischen haben und sich tim so gut etabliert hat, ist es absolut kein Thema mehr, wenn wir jetzt wohin hingehen und sagen, wir würden hier gerne statt PKW-Stellplätzen tim-Stellplätze machen, ist das absolut kein Thema mehr. Das war am Anfang, am Anfang haben wir hier ein bisschen ja Arbeit leisten müssen und Überzeugungsarbeit leisten müssen, aber inzwischen hat sich tim so gut etabliert, dass das nicht mehr der Fall ist. Also das ist kein Thema. Ich meine grundsätzlich hat Graz eine Parkraumbewirtschaftung, sowohl Kurzparkzonen als auch Parkzonen in den inneren Bereichen. Ehm und auch selbst dort ist es jetzt kein Thema, wenn wir sagen wir brauchen da jetzt 2, 3, 4 Stellplätze für tim, weil es halt wirklich diese Autoersatzquote ist. Also wir haben, wir finden einfach keinen, wir finden einfach keinen leeren Raum, keinen Platz. Also...

[24:09] INTR

Das ist natürlich eine sehr große Herausforderung ja. Das verstehe ich. Vielleicht noch mal so ein bisschen auf so meine Einstiegsfragen zurückzukommen. Was würden Sie sagen, waren die wichtigsten Erfolgsfaktoren, dass Graz, also, dass das tim-System in Graz so gut angenommen wurde, weil es hat jetzt ja sogar 8, 9 Jahre wahrscheinlich gedauert, bis sich das irgendwie etabliert hat und in in den Mainstream auch irgendwie durchgedrungen ist. Was würden Sie sagen, und zwar so mit der wichtigste Faktor, dass das geklappt hat oder was da eine große Barriere, bis man an diesem Punkt, kommen konnte? Verstehen Sie, was ich meine?

[24:52] INT01B

Ehm ja, aber ich würde jetzt die Etablierungsdauer nicht so lange sehen, sondern ich glaube, tim hat von Anfang an gut funktioniert und wir haben diese Autoersatzquote auch relativ schnell gehabt. Das Projekt ist sehr professionell aufgesetzt worden. Auch gemeinsam mit der Holding, ich meine, es ist ja aus einem Förderprojekt aus einem nationalen heraus entstanden, das „KomiMo II – Kombinierte Mobilität“. Ehm ja und da ist, da war halt auch schon sehr viel begleitende wissenschaftliche Arbeit dabei und schon, und die Bewerbung und das ganze Marketing ist halt auch schon richtig gut gelaufen. Allein jetzt mit dieser Marke tim und dem Branding dazu ist tim schon sehr bekannt in Graz und meiner Meinung nach ist das auch sehr schnell gegangen. Wir haben in den ersten 2 Jahren innerhalb des Förderzeitraums 5 multimodale Knoten richten müssen. Und dann ist relativ schnell sind diese einzelnen Carsharing-Punkte auch dazu gekommen. Und ich hätte gesagt, also wie lange… Vielleicht. Meiner Meinung nach war tim relativ schnell etabliert schon.

[25:56] INT01A

Also als ein Erfolgsfaktor aus meiner Sicht war natürlich auch von Anfang an diese Kombination mit Jahrestickets, gell. Würde mal sagen, das hat schon ein bisschen ein Incentive-Effekt gehabt, gell. Auch heute noch, also wenn man Steiermark Ticket hat, dann spart man sich die Jahresgebühr, also so im Monat ist sind es glaube ich 9,5… 9,50 zur Zeit.

[26:22] INT01B

Gestartet hat’s mit 7 Euro.

[26:23] INT01A

Ja, und das hat man, glaube ich, von Anfang an aber versucht zu verschränken, auch für die Kunden, gell, wenn ich richtig informiert bin, und das hilft natürlich auch, die Leute

einmal neugierig zu machen und das auszuprobieren, gell, denk ich mir mal. Wenn man sie vorher nicht das nicht vorstellen kann, wie man es nutzen kann im im privaten Leben oder im Alltag ja.

[26:47] INTR

Ja, es ist auch eine relativ niederschwellige Zugangsmöglichkeit gewesen. Ich mein, die hat man jetzt noch niederschwelliger gemacht, früher hast im tim-Service Center vorbeikommen müssen für die Anmeldung, weil du auch eine Einschulung fürs Fahrzeug bekommen hast. Inzwischen geht das alles online auch.

[27:04] INTR

Alles klar. Ich hatte auch die die Umfrage zu tim Graz hatte ich mir auch mal ein bisschen angeschaut. Mein Kollege <name removed> hat mir mal eine Präsentation dazu gesendet wie… Ihr habt irgendwie ne Umfrage mit 600 Nutzer_innen oder so durchgeführt in Graz. Genau das hatte ich mir auch ein bisschen angesehen und da wurde aber die App häufig ein bisschen kritisiert also, dass die App nicht so funktional sei. Ich weiß nicht, ob sich da inzwischen irgendwas verändert hat, aber dass das nicht so niederschwellig wohl war oder dass es n bisschen schwer war sich da Autos auszuleihen.

[27:42] INT01B

Ja, also sie, es könnt, sie könnte praktischer sein, wenn man sich Standorte und Autos auswählen will. Da hat man jetzt eh schon dran gearbeitet, aber ja…

[27:54] INTR

Nee, also ich es hört sich eh schon sehr Best Practice an. Ja, ne total verstehe. Und fällt ihnen irgendeine Barriere ein, weil gab es irgendwas, das so sehr herausfordert war, um tim zu etablieren, vielleicht auch irgendwie auf einer Bezirksebene oder abgesehen so vom Platzproblem?

[28:16] INT01B

Ehm also jetzt, bei neuen Standorten müssen wir beziehungsweise die Holding mit der Wirtschaftskammer, mit den wir mit der Wirtschaftsvertretung brauchen wir sozusagen ein ein OK und auch von den Bezirksvertretungen. Bezirksvertretungen ist eigentlich kein Problem die… Die Wirtschaftstreibenden vor Ort, falls wir Parkplätze wegnehmen, die derzeit halt vor irgendwelchen Geschäften sind… Da, da gibt's noch Hemmungen oder Gegenstimmen, sagen wir mal so. Genau.

[28:53] INTR

Fällt Ihnen nochmal was ein, <name removed>? Zu Barrieren, die Sie wahrgenommen haben bei der Etablierung?

[29:01] INT01A

Nein, eigentlich nicht, muss ich sagen.

[29:02] INT01B

Ist aber auch eine gute Frage, die Sie für <name removed> mitnehmen können.

[29:05] INTR

Mhm, alles klar. Ja notiere ich mir.

[29:10] INT01B

Ansonsten ganz am Anfang, vielleicht hatten wir auch noch die Vorgabe, wir dürfen die Fahrzeuge, vor allem wenn es E-Fahrzeuge sind. Wir hatten ja ursprünglich das Konzept gerade von den multimodalen Knoten, dass wir ein gemischtes System sowohl mit E-Fahrzeugen als auch fossilen Fahrzeugen ganz am Anfang bereitstellen. Dass diese Hemmschwelle der Fahrtweiten-Beschränkung die Leute nicht davon abhält, das Carsharing zu nutzen, beziehungsweise E-Auto kenne ich nicht und deswegen nutze ich jetzt das Carsharing nicht. Deswegen kann man einen Flotten-Mix gehabt aus E und Fossil. Mhm, das haben wir eh relativ lang beibehalten. Und jetzt ist sukzessive sind die Fahrzeuge auf E-Fahrzeuge umgestellt worden. Wobei wenn wir jetzt einen neuen Standort ausprobieren wollen für Carsharing, wo wir uns nicht ganz sicher sind, ob der auch gut angenommen wird. Eben jetzt gerade in den auch in den in den Randbereichen der Stadt. Dann stellen wir dort jetzt auch noch fossile Fahrzeuge hin, weil einfach die Ladeinfrastruktur nicht herzurichten ist. Also das genau und was ich da noch sagen wollte, ist eigentlich. Wir haben zuerst die Vorgabe bekommen, dass das Carsharing und die Standorte nur senkrecht oder schräg Parkplätze sein dürfen. Und keine straßenparallelen Längsparkplätze wegen der Ladeinfrastruktur, also wegen des Kabels. Also das ist auch noch so ein eine, ein Hindernis in der Standortsuche gewesen, was uns noch einmal erschwert hat. Irgendwo einen Standort zu finden, weil wir halt einfach diese Parkordnung einmal grundsätzlich gebraucht haben und es keine Längsparkplätze sein haben dürfen. Es gibt halt ganz, ganz viele gerade so Stadt-Ausfahrtsstraßen, wo es da ja diese Parallelparkplätze hast. Das ist dann auch schon ein ein Ausschlusskriterium gewesen. Jetzt kommt halt dazu mit den E-Fahrzeugen, dass wir halt auch mehr Platz brauchen die Ladeinfrastruktur unterzubringen, also das sind so die diese Platzthemen, die wir immer haben.

[31:11] INTR

Ja, das ist herausfordernd und hat sich das inzwischen verändert. Also sind Parallelparkplätze inzwischen auch gestattet, OK?

[31:12] INT01B

Ja.

[31:19] INTR

OK, das klingt gut. Ja zum Glück.

[31:21] INT01B

Genau der eine. Wir haben in Andritz im Zentrum, ganz ein wichtiger Bezirk, wo es wirklich ein wichtiges Stadtteilzentrum gibt, da versuchen wir wirklich seit Beginn an, seit 2016 haben wir versucht einen Standort unterzubringen und haben ihn jetzt vor Anfang des Jahres, letzten Jahres, Mitte letzten Jahres endlich umgesetzt. Aber eben auch, weil es möglich war, dass wir E-Carsharing Fahrzeuge in Längsaufstellung aufstellen dürfen.

[31:52] INTR

Ja bürokratische Hürden ne also das ist...

[31:54] INT01B

Ja oft braucht es einfach nur ein bisschen Zeit und ja.

[31:58] INTR

Ja, und Hartnäckigkeit kann ich mir vorstellen.

[32:00] INT01B

Ja, und wie gesagt und man muss halt sehen, dass es funktioniert, auch oft. Das Ausprobieren kommt dann halt doch oft auch noch dazu.

[32:12] INTR

Ja guter Punkt ja. Alles klar. Dann würde ich jetzt mal nochmal zu ja ich würde mal sagen Ergebnisse meiner Umfrage kommen. Und zwar haben 29 Menschen teilgenommen an meiner Umfrage. Das ist nicht ein Welt, aber daraus lassen sich auf jeden Fall Tendenzen ableiten. Auch so ein Vergleich mit ehm ja einfach der Literatur, die ich gelesen hab zu Carsharing und eine ganz entscheidende Komponente in der Literatur und auch eben in meiner Umfrage war so der demografische Aspekt. Also es geht schon sehr deutlich hervor, dass eher Männer Carsharing nutzen und weniger Frauen und auch Menschen, die Kinder haben schaffen ihr Auto in der Tendenz eher nicht ab, weil sie ja noch irgendwie

diese Sorgeverpflichtung mit ihren Kindern haben und vielleicht auch nicht so diese Planungssicherheit. Wenn man dann auf ein Carsharing Auto angewiesen ist. Und da wollte ich sie mal fragen, ob Ihnen das auch in Graz begegnet ist und wir sie versuchen damit umzugehen oder so, dass sie auch diese Nutzer_innen Gruppen erreichen, die vielleicht nur noch wegen eines Termins in der Woche, eines Familientermins, das Auto behalten, obwohl sie es eigentlich auch abschaffen könnten.

[33:20] INT01B

Also ich glaube, da sind diese Nutzer_innen Befragungen von tim sehr sehr sehr aufschlussreich, sehr hilfreich. Also ich kenne es nur von den ersten Befragungsergebnissen beziehungsweise auch teilweise aus Gesprächen einfach mit anderen Menschen, die genau das was, was Sie jetzt noch gesagt haben, keine Ahnung, weil sie einmal im Monat zu den Eltern in die Obersteiermark fahren müssen oder keine also oder Freizeitgestaltung am Wochenende, ganz ganz ganz viele ihr Auto eben nicht aufgeben wollen, merke ich ganz oft. So im Alltag wird es jetzt gar nicht oft gebraucht, außer man hat Kinder die halt... Und hat komplizierte Wegeketten, sagen wir mal so, eben bekannt bei Frauen. Also eh das gleiche auch eigentlich.

[34:09] INTR

Haben Sie das Gefühl, dass Sie da irgendwie gegensteuern können oder wurde da schon irgendwie besprochen, ob es dann eine Maßnahme irgendwie gibt, um da irgendwie mehr Planungssicherheit oder wiederkehrende] INT01Bchungen oder so zu ermöglichen oder zusätzliches Equipment wie Kindersitze?

[34:26] INT01A

Ich glaub, das ist eine grundsätzliche Mindset-Frage, würde ich sagen, gell. Und das ist schon vielleicht darauf zurückzuführen, dass wenn man Familie mit Kindern mit Kleinen hat, dass man jederzeit flexibel sein muss, das Kind was weiß ich ins Spital zu führen, wenn oder sonst was. Sag jetzt einmal beispielsweise, da kannst du nicht lange umeinanderbuchen. Oder vielleicht ist es also, das würde aus eigener Erfahrung so sagen. Wenn man dann nur mehr Erwachsene hat, in der in der Familie sozusagen, ist es sicher eine andere Phase im Leben sozusagen, wo man dann eher planbare Wege und so weiter mit so einem Carsharing System zurücklegen kann.

[35:12] INTR

Ja, voll verstehe.

[35:13] INT01A

Und dann natürlich generell vielleicht dieses Mindset älterer Generationen, die natürlich in der Nachkriegszeit sozialisiert worden sind mit dem Autobesitz, gell, ich glaub, das schlägt da nach wie vor sehr, sehr durch, gell. Also die können sind jetzt gar nicht vorstellen, ohne ein Eigenbesi… Ein Auto im im Privatbesitz zu leben, glaube ich viele, gell, weil es einfach von klein auf das angestrebte Ziel war und das Wohlstandszeichen war und so weiter. Aber das seh ich bei meiner größeren älteren Tochter, die jetzt 18 ist. Also da ist das überhaupt kein Thema mehr, gell also, Ich muss sie fast zwingen dazu das überhaupt einen Führerschein macht, gell also.

[35:58] INTR

Kann ich auch aus eigener Erfahrung auf jeden Fall teilen. Gerade wenn man dann auch nie am Land gelebt hat, ist es natürlich dann eine Frage gebe ich die 2000€ oder 3000 für einen Führerschein aus. Das ist ja auch irgendwie ein sehr teures Investment. Ja, was mich auch noch interessieren würde, Sie haben jetzt häufiger über Branding gesprochen oder halt die Marke tim. Und generell fiel mir bei meinen Umfragen schon auch auf, dass Carsharing häufig einfach von einer sehr homogenen Bevölkerungsgruppe, also männlich, natürlich auch, aber auch so Menschen, die in sehr hohen Bildungsabschluss haben oder einfach sehr ähnliche Grundvoraussetzungen im Leben eher mittleres bis hohes Einkommen, genutzt wird. Und da hab ich mich auch gefragt, ob ihr durch Informationsveranstaltung oder eben dieses Branding auch das Gefühl habt, generell die breite Bevölkerung zu erreichen, oder ob tim dann eher so ein Projekt oder Carsharing eher ein Projekte auch in Graz bleibt das so, eher eine eine spezielle Bevölkerungsgruppe erreicht und nicht die breite Masse.

[37:02] INT01A

Also diese spezielle Bevölkerungsgruppe, die sie ansprechen ist, lebt halt eher im Zentrum, sozusagen von Graz würde ich mal sagen und weniger in Umlandgemeinden oder hätte jetzt einmal gesagt. Ehm das heißt, es stimmt sicher, gell, dass man da gewisse Merkmale hier identifizieren kann von von Userinnen, gell. Ja, so wie sozusagen die politische Landschaft anders ist in Graz, Umlandgemeinden und so weiter glaube ich das hat schon bisschen was vielleicht auch zu tun. Ja, mit der Bewohnerschaft, mit den mit den sozioökonomischen ehm Verhältnissen der Bewohnerinnen ja.

[37:48] INT01B

Ich mein, es gibt ja dazu auch Nutzerinnenzahlen, weil ich weiß nicht, ob sie wissen, es

gibt das sogenannte Regio-tim, gibt es ja auch, ja genau. Und das wird ja durch den ehm... Steirischen Zentralraum... Regionalmanagement steirischer Zentralraum betreut. Und da wäre <name removed> die Ansprechpartnerin. Und da gibt es auch sicher Nutzerinnen-Zahlen. Und wie und im wie in diesem ländlichen Gemeinden ehm die Nutzerinnen-Zahlen und auch die, da gibt es ja dann auch die die Befragungsergebnisse genau, ja, vielleicht, falls das jetzt auch ein Thema für sie ist. Ehm ja was die Situation ist, könnten Sie dort sonst auch noch nachfragen. Ich weiß jetzt nicht, ob <name removed> theoretisch da auch die Nutzungszahlen hat. Genau.

[38:49] INTR

Ja, an sich ist es auch sehr spannend, wobei ich mich in meiner Masterarbeit schon sehr auf den urbanen Raum konzentrieren möchte, weil das ja auch so diese Platz- und Ressourcenfragen so im städtischen Raum geht und ich das nicht unbedingt weiter ausweiten möchte. Ehm genau. Vielleicht so als Überleitung zu Mobility as a Service. Sie haben es jetzt schon häufiger erwähnt, dass es da auch ein Pilotprojekt in Graz gibt, das jetzt aufgrund finanzieller und budgetärer Möglichkeiten gescheitert ist. Genau, vielleicht können Sie da noch ein bisschen weiter drauf eingehen, weil ich natürlich in der Literatur nur die sonnige Seite gelesen hab, wie toll das MaaS-Projekt ja sei und dass es auch eine gute Chance wäre, um beispielsweise das Peer-to-Peer Carsharing mit dem tim System auch zu verknüpfen, weil es ja eine reale Herausforderung ist, dass tim wahrscheinlich nicht in ganz Graz etabliert werden kann. Aber das ist ja noch andere Shared Mobility Systeme gibt, sei es privates Carsharing oder halt irgendwie dann in anderen Städten Bikesharing oder Scooter-Sharing. Dass man da halt irgendwie so eine App baut in der anderen Dienstleistung zusammengeführt werden. Wie sind so ihre Erfahrungen da gewesen?

[40:05] INT01B

Also unser Anspruch 2017, 18 war eine MaaS-Plattform für Graz anbieten zu können. Ehm und wir haben dann eben mit dieser Steuerungsgruppe Steirischer Zentralraum, also wir haben jetzt nicht nur Graz drinnen gesehen, sondern auch das Umland von Graz, also den, sagen wir den Speckgürtel von Graz, hatten auch das Land Steiermark dabei und eben auch das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum, den VerkehrsverINT01Bnd auch mit drinnen neben der Holding, und wir haben da einfach eine Strategie festgelegt, wie

so eine MaaS-Plattform ausschauen muss, was sind Vorgaben für eine Einbettung von Betreibern. Sind da schon richtig weit gewesen, um zu wissen, was sind einerseits jetzt unsere Vorgaben, wenn sich da jemand einklinken möchte, ein Betreiber. Ehm, bis wir waren schon beim beim Branding und beim Namen soweit also genau und es ist dann letztendlich wirklich an der an der technischen Umsetzbarkeit, an der Zeit und der Finanzierung daran gescheitert beziehungsweise auch, dass dieses gesamte Thema irgendwie generell in den in den Hintergrund gewandert ist. Wobei aber es ja die mit GrazMobil, Pendant zu WienMobil, ja eh schon eine Plattform gibt, die sukzessive sozusagen immer mehr Mobilitätsangebote integriert haben soll. Aber es dauert auch verdammt lang diese Angebote da mit einzubetten. Außer man nimmt viel, viel Geld in die Hand und...

[41:39] INT01A

Ich würde, würde es vielleicht ein bisschen anders framen, und zwar nicht sagen, es ist gescheitert, sondern so wie du richtig gesagt hast das Papier liegt da, die Strategie, und weitgehend kann das wieder sozusagen mit Leben erweckt werden, wenn der Wille, auch der politische Wille und die] INT01Bdgetären Möglichkeiten von Seiten der öffentlichen Hand jetzt plötzlich gegeben wären, gell, also, es ist nicht umsonst gemacht waren glaub ich diese Anstrengung, gell. Man hat selbst einmal von Seiten der öffentlichen Hand, hätt ich mal gesagt, Bedingungen definiert und Rahmenbedingungen, wie man mit Privaten in so einem System zusammenarbeiten kann und das ist nach wie vor gültig glaube ich und hat seinen Wert.

[42:21] INTR

Können Sie darauf noch weiter eingehen auf so Bedingungen, die jetzt für sie sehr ja relevant wären? Oder sind das jetzt eher so interne Projekt-Informationen, die jetzt nicht so zum Teilen sind.

[42:36] INT01A

Naja, ich meine ein ein strategisches Überthema war immer, dass man so wie <name removed> heute schon gesagt hat, bestehende öffentliche Systeme im im Verkehrsverbund nicht konkurrenziert oder kannibalisiert jetzt gell mit Zusatzangeboten. Ich glaub das war es immer so ein ein Thema oder das uns begleitet hat von Anfang an, dass man jetzt nicht sagt, Hurra wir liberalisieren das jetzt und arbeiten mit jedem zusammen, gell, sondern man muss sich das genauer anschauen, welche Lücke vielleicht ein privater Anbieter abdecken kann, die bisher nicht abgedeckt worden ist, gell. Oder wenn ich das so pauschal einmal so

sagen darf.

[43:14] INT01B

Also irgendwie ja. Einfach, dass man das Thema nicht aus städtischer Hand gibt, sondern schon strategisch steuert wer da jetzt mit anbietet und auch, es ist ja dann doch wieder auch letztendlich die Nutzung des öffentlichen Raums und welcher Anbieter da mit verkehren. Also das sind so die Hauptthemen gewesen.

[43:39] INTR

Mhm ja, ich verstehe total auch Ihre Position, weil es ja auch ner gewisse Marktlogik folgt und Menschen sich ja im Zweifel auch für das günstigste Angebot irgendwie entscheiden. Das ist halt irgendwie in manchen sind also manchmal auch nicht so viel Sinn macht ein Gegenangebot auch so…

[43:58] INT01A

Ja, es muss als Gesamtpaket dann Sinn machen und so wie man heute schon ein paar Mal gesagt haben, der öffentliche Verkehr ist halt der Backbone strategisch, gell. Ja den wir nicht schwächen wollen grundsätzlich gell, sondern eher umgekehrt, gell, Leute über Zusatzangebote dann quasi in den öffentlichen Verkehr bringen, gell, das war so das Paradigma, gell, ich hab ja mal gesagt die letzten Jahre.

[44:22] INTR

Ja das verstehe total. Haben Sie so das Gefühl, das Peer-to-Peer Carsharing ein Zusatzangebot sein könnte, das irgendwie Potenzial hat, irgendwie tim in manchen Feldern da noch irgendwie so zu ergänzen oder eben dieses Zusatzangebot zum ÖV zu zu schaffen? Oder sehen Sie darin nicht so viel Potenzial jetzt gerade auch für Graz?

[44:50] INT01B

Ehm also ich glaube das. Ich weiß nicht wie etabliert Peer-to-Peer in Graz ist. Ich weiß, es gab.. Genau, wenn jemand privat sein sein Fahrzeug shared, dann kriegt man das ja so auch nicht mit. Plattformen gibt es jetzt enden wollend, ich weiß nicht ob ich weiß nicht ob es FAMILY OF POWER noch gibt, keine Ahnung ehm und dann hat es, glaube ich, noch eine Zweite gegeben.

[45:16] INTR

Also vor allem GoMore macht in Österreich. GoMore ist so die größte Plattform in Österreich.

[45:22] INT01B

Aber ist die in Graz etabliert?

[45:24] INTR

Ja nicht gut, aber sie ist, sie ist vorhanden, das Angebot meine ich.

[45:31] INT01B

Generell ist es ja zu begrüßen, wenn Menschen, wenn ein Fahrzeug mehrfach geteilt wird, egal ob das jetzt ein öffentlicher Anbieter ist oder private Anbieter, wenn wir dadurch die die die Stellplätze im öffentlichen Raum reduzieren können, ist das ja nur sehr zu begrüßen und kann sicherlich auch eine eine Ergänzung zum bestehenden Carsharing System sein.

[45:54] INT01A

Meine Meinung dazu ist, die Leute, die das Mindset haben ihr ihr Auto, wenn sie es schon haben, Ihr Privatauto zu teilen, wären eh eher die die tim Carsharing Nutzer Nutzergruppe und wenn es dann ein Auto hast schlagt wieder das durch was man zuvor besprochen haben, dass das jederzeit verfügbar haben willst oder musst, gell es beruflich oder eben aus der familiären Situation oder was gell. Also das ist jetzt etwas ja. Das ist meine Privatmeinung dazu, das ist ein bisschen unlogisch für mich, nicht gell, weil entweder ich hab ein Auto aus gewissen Gründen eben gell um eben verfügbar, das jederzeit verfügbar zu haben, aber da kann ich sowas nicht anbieten, meinem Nachbarn mehr oder weniger. Oder ich ich bin so ökologisch eingestellt, sozusagen, ja dann wirst du wahrscheinlich sowieso kein Auto besitzen, aber das ist jetzt nur so aus dem Bauch heraus.

[46:48] INT01B

Ja, aber du könntest ja ja, du könntest ja verschiedene Modelle fahren, dass du sagst, ich brauch aber jetzt wirklich das Auto nur mehr, damit du am Wochenende zu meinen Eltern nach keine Ahnung Murau fahren kann und unter der Woche brauche ich das Auto aber eigentlich nicht. Du könntest ja verschiedene… Könntest ja…

[47:01] INT01A

Da könntest du tim auch nehmen. Da könntest du tim auch nehmen, oder?

[47:06] INT01B

Ja, da tun sich eben noch viele schwer, weil sie eben dann meinen, für Wochenende und längere Trips ist ihnen dann das Carsharing Fahrzeug doch zu teuer.

[47:13] INT01B

Ja, ja, OK, das ist sicher Faktor, ja.

[47:17] INTR

Weil ich glaub so ne Motivation für viele Menschen ist schon auch irgendwie dieser dieser Kostenfaktor, dass sie das Auto eben, wie schon erwähnt nicht abgeben wollen, aber natürlich auch Versicherungen und irgendwie Instandhaltung auch irgendwie sehr teuer sein kann und wenn es kaum benutzt wird. Du kannst ja wenn du eine Buchungsanfrage erhältst, ja auch diese ablehnen oder sagen ja, aber ich schalte irgendwie die Buchung nur fürs Wochenende frei oder das sind die Verfügbarkeiten. Du musst ja meistens auch eine persönliche Übergabe machen am Wohnort, das ist ja schon auch mit einem organisatorischen Aufwand verbunden.

[47:56] INT01B

Gibt es, wissen Sie jetzt aus Ihren Recherchen, wo Peer-to-Peer sehr etabliert ist?

[48:01] INTR

Also es ist ein skandinavisches System und da funktioniert es wohl auch richtig gut, weil es auch rechtlich und so in der Versicherung irgendwie verankert ist. Ehm für Österreich auf dem österreichischen Markt ist GoMore seit 2022, das heißt irgendwie noch in den Kinderschuhen und wird so nach meiner Analyse halt vor allem in Wien halt angeboten. Graz ein bisschen auch Linz/ Land und Salzburg, aber ich glaube Kärnten und Burgenland habe ich kaum was gesehen. Gerade Steiermark ländlicher Raum, auch ganz schwierig, Vorarlberg auch nicht vorhanden praktisch. Also es ist vor allem auch wieder so ein Konzept, das sich auch eher im im städtischen Raum wiederfindet. Ich glaube, für den ländlichen Raum hat es tatsächlich wenig Potenzial, außer Halt für das auch schon erwähnte Zweitauto, das zu ersetzen, dass man da dann noch irgendwie ein geteiltes Angebot in der Gemeinde etabliert, aber ja.

[48:59] INT01A

Ich möchte mal kurz hinweisen. Ich muss wirklich um Punkt 2 leider wieder raus, gell.

[49:06] INTR

Alles klar. Ja, ich hätte vielleicht noch eine Frage zu diesen angesprochenen Wohnraums.-Mobilitätsgesetzen hieß das glaube ich…

[49:16] INT01B

Mobilitätsverträge.

[49:17] INTR

Ah Mobilitätsverträge! Könnten Sie darauf vielleicht noch mal eingehen, weil so diese Mini-Hubs in den Wohnvierteln hatte ich mir auch als wichtigen Punkt zu dieser Schaffung

intermodaler Wegeketten auch aufgeschrieben. Wie das da in Verhandlungen aussieht oder wie sieht das in den Mobilitätsverträgen verankern können, dass da jetzt auch Carsharing mitgedacht wird. Bei Neubauprojekten.

[49:42] INT01B

Also das System ist, Sie finden sonst die genauen Infos dazu auch auf unserer Homepage www.graz.at Verkehrs… Slash Verkehrsplanung. Da finden Sie den ganzen Text beziehungsweise ich kann Ihnen gerne auch den den Link zur Seite dann schicken. Dann können Sie sich das genauer durchlesen, wie das funktioniert, aber es geht darum, dass bei größeren Wohnbau-Vorhaben oder Vorhaben also, wo auch Bebauungspläne gemacht werden, einfach ein geringerer KFZ-Stellplatzschlüssel vorgeschrieben wird. Ehm aber gleichzeitig halt dafür andere Mobilitätsmaßnahmen den neuen Nutzerinnen und Nutzern angeboten werden sollen, das heißt ein klares Push and Pull Prinzip PKW-Verkehr sozusagen reduzieren und alternative Mobilitätsangebote anbieten. Und das ist dann ein gesamtes Paket an Mobilitäts-Angeboten, eben Fuß, Rad, ÖV und eben auch Carsharing ist da ganz ein wesentlicher Bestandteil davon. In diesem Paket. Und da müssen dann halt die Bauträger im Zuge der Projektentwicklung ein Carsharing, ein Carsharing-System anbieten.

[50:54] INT01A

Entweder selbst anbieten oder sozusagen finanzieren. Ein tim, oder? Können Sie…

[51:00] INT01B

Ja, genau, also genau sie können eine Abschlagszahlung zahlen. Und dann wird ihnen eben ein tim-Angebot dort hingestellt und das ist dann halt im Gesamtsystem mit drinnen etabliert. Es ist ein öffentlicher Standort. Genau, den nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner nutzen können, sondern alle tim-Nutzerinnen und Nutzer. Genau.

[51:20] INT01A

Ich mein, was man so, was man so schon sagen kann, aber korrigier mich bitte, wenn ich da falsch lieg, dass es bei der Variante gell wo jetzt die.. Sei es jetzt Siedlungsgenossenschaft oder so selbst ein Carsharing Auto zur Verfügung stellt, gell, hat das nicht immer so gut geklappt, oder? Also es ist natürlich schon besser, wenn oder sagen wir mal so, es ist erfolgsversprechender, wenn sich ein privater dann an einem öffentlichen tim-Knoten eben finanziell beteiligt, hätte mal gesagt, gell? Kann man jetzt was sagen?

[51:55] INT01B

Ich weiß jetzt nicht ganz, was du meinst.

[51:56] INT01A

Ja zum Beispiel die ENW-Geschichte unten in Reininghaus. Da haben die Bewohner lange nicht gewusst, was das für ein Auto ist, überhaupt, weil die einfach…

[52:03] INT01B

Ah na, das haben wir bei einem anderen, das haben wir bei einem anderen Standort gehabt. Das war aber ganz zu Beginn eines der ersten Projekte, wo man dann auch mit tim umgesetzt haben genau kommt, jetzt aber sehr selten bis gar nicht mehr vor.

[52:16] INT01A

Aber da war tim gar nicht dabei, da war jetzt nicht tim involviert, sondern da hat der, da haben die die Genossenschaft hat eben gesagt, sie wollen das selber oder nicht, ist das nicht?

[52:23] INT01B

Nah, bei der ENW, bei der ENW in Reininghaus steht steht da ist ein tim gemacht worden. Kapellenstraße haben wir das Thema gehabt. Genau.

[52:32] INT01A

Na, dann vergessen Sie das, was ich gesagt habe, bitte.

[52:35] INT01B

War am Anfang schon ein Thema, dass die Leute nicht gewusst haben, was das Auto, das da stehen soll, genau. Ist aber dann halt auch sehr wichtig bei diesen Mobilitätsverträgen, dass die Leute auch drüber informiert werden, was dieses Mobilitätsangebot jetzt, dieses verbesserte ist.

[52:48] INTR

Mhm. Und geschieht das oder wird das dann auch Aufgabe des…?

[52:52] INT01B

Nah ist eigentlich mit im in dem Vertrag drinnen, dass auch diese Information erfolgen muss.

[53:00] INTR

OK, aber nicht in welchem Umfang und wie, das ist wahrscheinlich auch schwer.

[53:04] INT01B

Eigentlich schon, eigentlich schon, ja.

[53:06] INTR

OK. Ja, sehr spannend.

[53:08] INT01A

Aber was man vielleicht, was man vielleicht dazu sagen kann, ist, dass das natürlich ein super Zeitpunkt ist, jemanden mit einem neuen Service sozusagen oder für ein neues Service zu begeistern, gell? Wenn einer seinen Wohnstandort oder eine ändert, gell und alles neu wird und dann so ein Angebot bekommt vor der Haustür, ist das natürlich erfolgsversprechend, da ist, wenn man also, wenn man so einen eine neue Lebensphase sozusagen beginnt.

[53:34] INTR

Voll, das ist ja auch so ein wichtiger Faktor, dass irgendwie das Auto nah am Wohnort irgendwie ist, also gerade für so diese ganzen ja Convenience, Verkehrsverhaltens Dinge. Also ich glaub das ist auf jeden Fall etwas, woran ich noch sehr lange irgendwie bisschen oder worüber ich auf jeden Fall noch nachdenken muss, wie wie umsetzbar das auch in anderen Standorten ist, die halt schon bestehen, aber genau sie müssen ja jetzt auch los. Vielen Dank auf jeden Fall für Ihre ganzen, ja interessanten Eindrücke oder Ihre Schilderung. Das hat mich auf jeden Fall sehr weitergebracht und ich würde Ihnen, <name removed> noch die Datenschutzerklärung senden und dann Ihnen beiden, wenn ich dann auch die anderen Interviews geführt hab, dann auch die Zusammenfassung, was ich dann letztendlich in meine Masterarbeit einbaue. Genau.

[54:22] INT01A

Sehr gerne und wir würden uns natürlich freuen, wenn Sie uns die fertige Masterarbeit dann auch vielleicht kurz vorstellen könnten oder übermitteln könnten, gell?

[54:32] INTR

Genau die wird wahrscheinlich im im März fertig.

[54:35] INT01A

Ja, dann wünschen wir Ihnen alles Gute dafür. Ja. Genau fürs, für die Masterarbeit. Und ich schicke Ihnen jetzt im Anschluss die Aufzeichnung zu, gell?

[54:44] INTR

Super. Vielen Dank.

[54:44] INT01B

Ich habe jetzt den Link zu unserer Homepage geschickt gleich mal.

[54:48] INTR

Super, vielen Dank.

[54:51] INT01A

Alles klar. Schönen Nachmittag noch.

[54:51] INT01B

Schönen Nachmittag.

[54:52]] INTR

Tschüssi.

G.2 Interview 2

[00:00] INTR

... dann kann ich das nachher auch transkribieren und würde Ihnen dann auch, wenn Sie da Bedarf haben, das Transkript senden. Und sonst hatten wir ja eh schon vereinbart, dass ich ihnen auch die Ergebnisse meiner Masterarbeit zusende oder das auch noch mal mit Ihnen gerne durchsprechen kann, wahrscheinlich erst realistisch ab März, April, aber ja, genau.

[00:23] INT02

Ja, total. [unverständliche Hintergrundgeräusche]

[00:30] INTR

Genau kurz zum Hintergrund meiner Masterarbeit. Ehm, Sie haben das ja schon in der Datenschutzerklärung auch schon gelesen. Mein Titel lautet Carsharing over Ownership, also ich studiere auf der Uni Wien n interdisziplinären Geografie ja Studiengang und hab im Frühjahr schon mal ein Praktikum am IT gemacht, wodurch sich halt diese Mitarbeit an an einem Projekt ergeben hat, in dem ich jetzt auch meine Masterarbeit schreibe als Diplomandin. Ich wende innerhalb meiner Forschung einen Mixed-Methods Ansatz an. Das heißt, ich kombiniere quantitative Forschung mit qualitativer Forschung. Quantitativ habe ich schon 2 Umfragen mit Peer-Usern und Peer-Providern von GoMore, so einem Peer-to-Peer Carsharing Unternehmen in Österreich durchgeführt und hab auch Daten von ihnen bekommen, die ich mit deskriptiver Statistik ausgewertet habe. Vor allem halt zu auch Herausforderungen von Carsharing, die sie momentan auch ja erfahren. Und Sie sind jetzt Part meiner qualitativen Forschung, da empfehle ich einige halb-strukturierte Interviews mit Expert

_innen im Mobilitätsbereich eben durch. Und Ziel ist es eben noch mal so ne Einordnung von Maßnahmen zu bekommen und Empfehlungen, die ich dann eben miteinander verknüpfen kann in meiner Diskussion. Genau, ich würde einmal, wenn Sie keine weiteren Fragen haben, mit meiner Einstiegsfrage anfangen und zwar wie sieht Ihre Rolle denn in Bezug auf Carsharing aus, also in dem Gebiet, in dem sie gerade arbeiten und was sind ihre Aufgaben und Tätigkeitsfelder? So als kleinen Hintergrund?

[02:04] INT02

Also vielleicht auch als Hintergrund. Ich habe einige Jahre vor dem jetzigen Job auch an

der AustriaTech gearbeitet. Das ist ne Agentur vom Verkehrsministerium. Und habe dort für circa 4, 5 Jahre das Thema Shared Mobility über gehabt. Das heißt, da war ich sehr breit damit beschäftigt, einfach das Thema, nicht nur Carsharing, sondern Sharing Mobility, eigentlich sehr breit, da war auch ein bisschen Mikro-ÖV dabei, zu betreuen. Eben auf der nationalen Ebene und da auch mit dem Ministerium zusammenzuarbeiten, und dort gab es dann am Schluss mittlerweile auch eine Stelle am Ministerium, die sich mit dem Thema beschäftigt. Es hat sich dann das Thema bei mir eigentlich immer mitgezogen, aber ich habe nicht mehr ganz so stark den Fokus, mittlerweile bin ich Geschäftsführerin beziehungsweise hat mein eigenes Unternehmen zum Thema, vor allem eben inklusive Mobilität. Bei uns geht es ganz stark darum, sowohl Mobilitätsunternehmen von groß bis klein, wir arbeiten auch viel mehr Start-Ups, aber auch Großunternehmen wie die ÖBB zusammen, bis hin zu Städten und Regionen müssen ihre Angebote verbessern können für verschiedene Zielgruppen. Aber da ist natürlich Shared Mobility auch ein Teilbereich, der ja insbesondere durch eben das Thema flexiblere Mobilität ganz stark und wichtig ist, weil oftmals auch beim Thema Carsharing beispielsweise bringt das beste Angebot nichts, wenn ich hinten zum Beispiel wenn ich nicht die Möglichkeit habe, einen Kindersitz zum Beispiel hinten reinzugeben, dann kann ich beispielsweise als Mutter nicht verwenden, also sozusagen aus der Perspektive, wie kann ich die Angebote verbessern für die Zielgruppen. Welche innovativen Ansätze kann ich da auch machen. Das ist bei uns das Thema. Bin auch beispielsweise, ich glaube jetzt in 2, 3 Monaten, auf der MOQO auf einer Sharing Konferenz in Deutschland, wo wir dann auch wieder sehen werden, mit wem wir da zusammenarbeiten.

[03:53] INTR

Sehr spannend. Ja, auf einige Dinge würde ich gleich auch noch mal zurückkommen, gerade so Stichwort Kindersitz, aber vielleicht davor noch mal eine weitere Frage zu der Situation von Carsharing generell, gerade in Österreich. Wie schätzen Sie denn so die Situation von ja Carsharing im Allgemeinen, aber auch Peer-to-Peer Carsharing im Speziellen in Österreich ein? Wie haben Sie das Gefühl, dass es angenommen wird, so als Expertin in dem Bereich?

[04:22] INT02

Also grundsätzlich finde ich hat das Thema sehr sehr viel Potenzial, aber ich sehe es noch nicht, dass es wirklich sich entfällt sich entfalten hat, also auch in Österreich. Ich glaube Österreich oder der deutschsprachige Raum sind da auch noch mal besonders schwierig,

weil wir sehr sehr stark dieses „mein Auto“ und mein zweites Wohnzimmer haben, dieses Thema, von dem her ja. Ja, also es wird immer mehr. Man sieht ja auch, beispielsweise wenn man in größere Städte geht wie Wien mit Wien Mobil, die immer weiter ausbauen, in der Stadt Graz beispielsweise mit tim-Carsharing auch Linz. Dass es da immer mehr Angebote gibt, und dass die grundsätzlich auch gut angenommen werden. Aber da, da ist schon noch viel Luft nach oben. Und auch bei Peer-to-Peer Carsharing, das ist ja noch relativ klein und ich merke es auch in den Gesprächen, dass viele das Angebot auch einfach noch nicht kennen, vor allem wenn es Peer-to-Peer Carsharing ist.

[05:15] INTR

OK spannend, würden Sie sagen, dass sie so aus ihrer Erfahrung momentan so die wichtigsten Erfolgsfaktoren und auch Barrieren von Carsharing in Österreich ableiten können? Also haben Sie da aus Ihrer ja Erfahrung schon so das Gefühl, es gibt so ein paar Dinge, wenn die umgesetzt werden von einem Carsharing-Unternehmen, dann läuft es? Oder ja, eben auch gegen gegenteilig.

[05:40] INT02

Also ich glaube, es sind nicht... Also das eine sind die Carsharing-Anbieter natürlich, dass sie schon auch... Wie soll ich sagen, also die... Natürlich, die Industrie macht das teilweise auch, dass sie die großen Autohersteller, aber die da sieht man halt einfach, das ist ein ein Zeitprojekt, das ist mehr oder weniger, damit dann beispielsweise von der Marke viele Autos in der Stadt herumfahren und das sichtbar ist, da sieht man auch weiß nicht Porsche und so, die haben ja auch Carsharing Angebote. Da seh ich nur nicht den Drive dahinter, sondern eher, dass sie einfach da ein bisschen mitmischen und halt auch die Sichtbarkeit halten. Also bei vielen anderen Anbietern fehlt dann oft auch das Finanzielle. Ich hab es zum Beispiel gemerkt, es gab mal ein Projekt, GECAR, wo es drum gegangen ist Frauen und Carsharing und die meisten Maßnahmen, da war einfach auch diese finanzielle Hürde, die wirtschaftliche Hürde. Ich kann das gar nicht umsetzen, was mir da empfohlen wird, damit nutzbarer ist.

[06:23] INTR

Ah okay okay. Interessant.

[06:32] INT02

Also das ist schon mal auch ein ein großes Thema. Also von von den Anbietern selber. Das andere sind die Rahmenbedingungen, also beispielsweise. Ehm... Wir haben bis jetzt

und da hab auch auch ich damals mitgearbeitet und vor mir glaub ich auch schon 1, e probiert. Wir haben kein Carsharing-Gesetz in Österreich, das heißt beispielsweise öffentliche Stellplätze können eigentlich gar nicht oder es ist nicht besonders einfach für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Wir haben keine einheitliche, kein einheitliches Schild oder ähnliches. Ehm, bis hin halt auch zu zu Themen wie Vergütung und Ähnliches. Wann bin ich im wann bin ich da jetzt kommerziell unterwegs, wann nicht, da bräuchte es einfach viel mehr. Es gibt auf Bundesebene schon in Richtung Sharing jetzt auch die Strategie. Aber mal schauen, wann dann auch wirklich mal was umgesetzt wird.

[07:26] INTR

Ja, Sie sprechen mega viele Themen an, die mich natürlich auch irgendwie tagtäglich beschäftigen, auch gerade was das Carsharing Gesetz in Deutschland eben angeht im Vergleich, aber eben auch die Sharing Strategie vom damals noch BMK zeigt ja irgendwie auch das Peer-to-Peer Carsharing zum Beispiel noch gar nicht mitgedacht wird, also in der Sharing Strategie hab ich da eigentlich gar nichts zu gefunden außer so einem Kuchenstück, ja…

[07:47] INT02

Haben wir ehrlich gesagt auch nicht allzu viel dazu diskutiert. Also ich war ja damals noch seitens AustriaTech für diese Vorstudie vom… war ich im Prozess involviert, beziehungsweise teilweise auch das Thema Sharing eben koordiniert. Ich weiß nicht, wie die <name removed> danach für die Sharing Strategie… hätte ich es jetzt auch nicht wirklich gelesen, wir haben es aber auch im Vorfeld nicht stark diskutiert, weil es eben… Ich mein jetzt ist glaub ich GoMore, aber bis dahin also ich kann mich auch noch an an an die Jahre davor, da gab es eigentlich nur in Deutschland Anbieter, da war auch nicht wirklich was möglich in Österreich. Ich hab auch selber Erfahrung mit mit Peer-to-Peer Carsharing und da haben wir dann wirklich in Deutschland damals ein Auto ausgeborgt.

[08:27] INTR

Spannend. Also denken Sie, es liegt vor allem daran, dass diese Lücke noch… also gerade vorhanden ist auch, was die rechtliche Situation angeht, daran, dass dieser Markt einfach gerade erst etabliert wird und es noch so viele…

[08:39] INT02

Also, es gab es gab die Plattform, ich glaub „autoteilen.at“ hat die geheißen… Die ist, das war… Die haben relativ lang versucht zu überleben und haben dann aufgegeben. Und

jetzt ist es eben eben eher die größeren, die vielleicht schon in anderen Ländern aktiv sind, die jetzt auch nach Österreich reinschauen, wenn es um Peer-to-Peer Carsharing geht. Aber damals, „autoteilen.at“ hat aufgegeben. Und ich glaub, da ist eben gar nicht so, dass ich glaub bei Peer-to-Peer ist gar nicht so stark das rechtliche, das ist der Komfort. Also wie kann ich es überhaupt buchen, da waren ja die Schweizer die Ersten, die dann überhaupt mit Hardware gearbeitet haben, damit das Aufschließen und alles ähnliche einfach einfacher ist. Gleichzeitig wie gesagt die Sichtbarkeit und das Wissen über so ein Angebot ist sehr limitiert würde ich sagen in Österreich plus eben... Also schon dieses sichtbare Carsharing. Es steht im öffentlichen Raum, es steht Fett Carsharing drauf. Das ist schon bekannt, aber wird oft nicht genutzt und dann ist das natürlich noch mal ein Schritt. Da muss ich ja wirklich aktiv danach suchen oder wissen, dass es solche Angebote gibt.

[09:43] INTR

Ja, total. Ja, alles sehr spannend. Ich würde...

[09:47] INT02

Und es ist ja auch oft die Hürde, die... Entschuldigung, nur vielleicht... Es auch oft die Hürde dieser persönliche Kontakt. Also ich muss dann das kann eine, das kann was Positives sein, ich hab eine direkte Ansprechperson, eine andere Privatperson, das kann aber oft eine Hürde sein, also das ist sehr, sehr zielgruppenspezifisch, was als Komfort und was nicht angesehen wird.

[10:07] INTR

Und haben sie eine Zielgruppe im Kopf, für die das irgendwie eine sehr geeignete Lösung sein könnte? Oder meinen Sie, dass es also hängt schon sehr auch davon ab, vielleicht auch regionale Unterschiede, Österreich besteht ja praktisch auch aus ländlichem Raum, also es ist ja auch gar nicht so einfach, vielleicht sowas auch zu etablieren, dort wo es eben kein gutes Öffi-Netz beispielsweise gibt.

[10:31] INT02

Ja, also ich glaub das Carsharing eine große Zielgruppe würde ich gar nicht so jetzt an Gruppen in dem Sinn, sondern ich habe keinen PKW, weil ich vielleicht im Alltag das nicht brauche und hab aber dann im Bedarf beispielsweise für Urlaub, für Einkauf oder für Ähnliches, für Ausflug, dass man es dann eben ad hoc ausborgen kann. Also da ist dann halt immer immer die Frage. Das einfachste sind natürlich, so weiß ich nicht, man ist zu zweit, man ist alleine oder man ist in einer kleinen Gruppe, die in ein Auto gut reinpasst. Ehm,

Familien wären eigentlich für mich auch ein ein großes Potenzial, wenn man sagt, man wohnt in der Stadt, aber man will, weil vielleicht im Urlaub für einen Ausflug ähnliches. Man braucht dann doch ein Auto, da ist natürlich mehr Logistik dahinter, weil es vielleicht einfach ja... Es immer spannender ist, wenn man unterwegs ist und gleichzeitig eben auch so Themen wie habe ich dann einen Kindersitz, schleppe ich den dann mit, wie mache ich das, das sind dann einfach Themen, die man dann die für viele dann auch schon die Barriere sind, dass man es gar nicht macht.

[11:30] INTR

Ja, total. Ich mein so der große Themen-Komplex Demografie oder halt so die Bevölkerungsgruppen, die momentan Peer-to-Peer Carsharing nutzen, die sind natürlich auch in meiner Forschung ziemlich ehm signifikant, würde ich sagen. Also es deckt sich sehr mit der Literatur, die ich auch zum Thema gelesen hab, dass zum Beispiel meine Umfrage Teilnehmer _innen, vor allem Männer waren, die entweder ein Kind oder keine Kinder hatten. Man merkt einfach, dass Frauen, oder Menschen, die Care-Arbeit verrichten, viel weniger das Angebot genutzt haben, obwohl es sogar über GoMore die Möglichkeit gäbe, einen Kindersitz zu buchen. Aber das wird gar nicht angenommen und im Freitext wie meine so Teilnehmer

_innen auch befüllen konnten, haben viele auch angegeben, sie brauchen das Angebot einfach gar nicht so. Daraus schließe ich...

[12:18] INT02

Ich glaube auch, es muss es als Convenient auch einfach angesehen werden, wenn ich schon eine gewisse Mental Load habe will ich mich mit so einem Angebot vielleicht auch einfach nicht auseinandersetzen. Ist das für mich auch einfach keine Convenience in dem Sinn und was bei Frauen auch ganz stark noch dazu kommt, ist, dass teilweise so dieser Erstkontakt noch einmal mehr oft das Barriere gesehen wird. Also ich muss Carsharing einmal ausprobiert haben. Ich muss das System kennen, um es dann auch einmal zu nutzen. Und dieses Heranführen an die diese Erstnutzung das. Das sind statistisch gesehen von denen Statistiken, die ich kenne, Männer halt einfach auf die, so die First User, die es einfach mal ausprobieren und die vielleicht auch nicht so viel Angst haben. Puh, es ist ein Auto, mit dem bin ich noch nie gefahren, wie fährt sich das eigentlich, ist da eh ne Versicherung, was passiert wenn ich da irgendwo dran fahr oder wenn irgendwas passiert. Wie, was also bin ich da versichert, sind die Insassen versichert. Wenn ich dann noch wen mitnehme

und so weiter. Das sind einfach Fragen, die sich manche vielleicht gar nicht stellen. Und gleichzeitig ehm gleichzeitig halt einfach alles eine Barriere darstellt, sobald... Man sieht ja auch oft bei so Carsharing Themen jemand der sie mal genutzt hat und wo die Nutzung aber auch gut funktioniert hat, dass es noch einmal das Problem. Oft ist die erste Nutzung eine schlechte Erfahrung und dann verwendet man es nicht mehr. Ehm, da hat man dann diese Hürde geschafft und die ist eine große.

[13:35] INTR

Ja, verstehe, haben Sie da so vielleicht ad hoc... Ja, wenn Ihnen nichts einfällt, auch kein, keine Frage, aber fällt Ihnen der ad hoc dann irgendwie ein, ja eine Art Handlungsempfehlung oder auch eine Empfehlung an so einem Peer-to-Peer Carsharing Unternehmen ein, wie man die Menschen irgendwie für diese erste Nutzung irgendwie ein bisschen besser begleiten oder abholen kann, um diesen Einstieg irgendwie niederschwelliger zu gestalten oder auch für mehr Bevölkerungsgruppen, die jetzt vielleicht nicht irgendwie eine akademische Laufbahn durchlaufen haben, irgendwie ein bisschen ja einfacher nutzbar zu machen?

[14:19] INT02 Also ich würd einfach sagen, es müssten mehr in die Breite gehen, also nicht so... Also wie soll ich sagen. Ich jetzt nicht nur Peer-to-Peer, sondern auch allgemein Carsharing ist sind ist trotzdem noch ne Nische. Es ist zu wenig sichtbar. Es ist zu wenig sichtbar, vor allem auch in der in der Kommunikation und im Gesamtbild. Und ich würd sagen, Peer-to-Peer eben noch mal noch mal mehr, das ist überhaupt mir klar ist, ich könnte da vielleicht auch mein eigenes Auto irgendwie anbieten oder ähnliches. Ehm, ich würde da sehr sehr stark an diesem Sichtbarkeitsthema auf jeden Fall arbeiten. Das ist einfach ein normalisiert wird und einfach Teil vom Gesamtangebot ist, dass mir als Mobilitätsangebot zur Verfügung steht. Und ich würd sagen, es passiert extremst oft auch einfach informell. Also viele von diesen, von diesen weiß ich nicht, ich mach Carpooling, ich mach eben dieses Peer-to-Peer Carsharing, das passiert ja alles auf der informellen Ebene extrem viel. Und das halt eben was diese formelle Ebene... Ich glaub Kommunikation eben und das andere ist... Das hängt auch mit der Kommunikation zusammen und mit dieser Sichtbarkeit und mit dieser eine Normalität schaffen, dass das genauso wie ein Bus nehmen halt auch sowas gibt. Ehm dass das diese Breite braucht, weil sonst sieht man es immer so als ja, es ist wirklich das Angebot, da werde ich ja, da geb ich irgendwem Fremden was passiert, wenn da drinnen was kaputt macht, kriege ich das dann ersetzt und so weiter, dass diese... Man weiß ja auch beim Bus, wo kriege ich das, also ich kriege ein Ticket, dann darf ich damit fahren, so

funktioniert das genau so, diese Sichtbarkeit bräuchte es auch einfach.

[15:55] INTR

Voll, verstehe. Haben Sie das Gefühl, also sie können ja ganz sicher auch das Mobility as a Service-Konzept… Das ist jetzt natürlich auch ein bisschen. Ja, gab ja natürlich ein bisschen auch Rückschläge in der letzten Zeit, was ich so zumindest aus dem medialen Diskurs entnommen habe. Aber haben sie das Gefühl, dass Mobility as a Service, also so ne die Integration auch von Carsharing Services mit anderen Mobilitäts-Services in der App irgendwie ne Chance sein könnte, oder dass die da vielleicht auch Abhilfe schaffen könnte?

[16:29] INT02

Ja, also ich glaube grundsätzlich ja. Mobility as a Service, fand ich einen sehr guten Ansatz und finde ich immer noch. Da stehen, stellen wir uns halt gerade selber ein bisschen an Beinen, weil wir halt nicht vom Fleck kommen, weil der eine will der allumfassende Integrator sein, niemand will seine Daten hergeben, wer will sich integrieren, wer nicht. Ehm also ich, ich bin da schon noch ein bisschen in Richtung Finnland, ein bisschen mehr Open Data, ein bisschen mehr Data Sharing ist natürlich einfach auch die die Frage, wohin, wie möchte es auch Österreich machen, was ist auch, was ist auch möglich. Aber grundsätzlich ja. Es ist auf jeden Fall mehr Sichtbarkeit, weil wenn ich da jetzt… Ich hab schon, sagen wir die eine App von einem öffentlichen Verkehrsanbieter und da werden mir die anderen Dinge auch schon angeboten. Es gibt schon einen Grund, warum es grundsätzlich dann doch passiert, dass ein Scooter Sharing oder ähnliches dann kooperiert und eingebunden ist. Wir haben halt da auch einen sehr sehr starken… Wie, na, wie kann man's sagen… Also es sind ja viele große Anbieter wie eine ÖBB, wie eine Wiener Linien und Co, die ja selber dann ihre Angebote hat. Also da ist immer die Frage, was sind die auch bereit zu integrieren und wo macht es auch Sinn.

[17:36] INTR

Und wer, würden Sie sagen, wären da entscheidende Akteur
_innen in Österreich? Würden Sie das jetzt eher so auf die nationale Ebene spannen oder wer so Ihr Ansatz ist, lieber regional auszuprobieren und da irgendwie versuchen, mit dem lokalen Mobilitätsdienstleister irgendwie zusammenzuarbeiten?

[17:58] INT02

Mein mein Wunsch wäre, dass das auf nationaler Ebene einen Push bekommt und dass da auch, dass da eine Änderung auch stattfindet, dass da eben auch über die Strategie jetzt das

auch diese Dinge auch umgesetzt werden. Ich glaube aber, vor allem, wenn bei manchen Themen auch regionale Ebene jetzt nicht schlecht ist bottom-up auch was zu machen. Sei es auf.. von Tourismusregionen, was für Informationen die Hotels geben, bis hinzu auf lokaler Ebene und Gemeindezeitung. Also das sind ja auch Dinge, die Leute lesen, das macht auf jeden Fall von beiden Seiten Sinn.

[18:36] INTR

Mhm verstehe. Dann vielleicht noch mal so ein bisschen zum Thema Entfernung von Carsharing Fahrzeugen. Aus meiner Forschung ist hervorgekommen, dass die meisten. Peer-User über 20 Minuten brauchen, um ein Fahrzeug zu erreichen, was natürlich sehr viel ist für auch eine niederschwellige Nutzung oder eine Nutzung von wegen ich geh mal schnell einkaufen... Ehm haben Sie da eine Idee, wie man sowas vielleicht lösen könnte, vielleicht auch irgendwie in Verbindung mit dem Parkraum, beziehungsweise haben Sie da auch irgendwie Einblicke, inwiefern das schon gemacht wird, um da Carsharing vielleicht auch noch da attraktiver zu machen?

[19:13] INT02

Ich glaube es kommt grundsätzlich darauf an, für welchen Anwendungsfall ich die Angebote aus aus, also was wie das ist. Ich meine auch Peer-to-Peer, desto mehr Menschen mitmachen, desto flächendeckender wird es. Beim städtischen Carsharing finde ich eigentlich die Strategie beispielsweise von Bremen ganz gut, so dieses Ziel, alle 300 bis 500 Meter eine Sharing Station zu haben. Die haben auch schon sehr, sehr viele Stationen sind würde ich sagen auch so das Best Practice im deutschsprachigen Raum von Carsharing jetzt in Städten. Ehm wo man dann so ein bisschen in eine Mobilitätsgarantie hat, auch ein wenig. Also dass man sagt, wenn bei der einen Stationen das Fahrzeug nicht vorhanden ist, gehe ich halt weiter und gehe zum zweiten. Ehm von dem her, das auch so ein bisschen mitzudenken, dass ich einfach ein flächendeckendes Angebot habe. Ich glaube, da hängt auch ein bisschen damit zusammen, es sagen ja viele Carsharing Anbieter wirklich rentabel oder wirklich auszahlen tut es sich für mich Carsharing, das ist wo anbiete, nur dort, wo der Öffi-Verkehr auch gut ist, weil du halt eine valide Alternative hast oder wo du auch Menschen hast, die einfach kein Auto haben, weil du hast eh den ÖV und für die gewissen Wege verwende ich... verwende ich dann das Auto und dafür nutze ich dann Carsharing, weil ich brauch es, muss es nicht besitzen. Also ich glaub da ist auch ganz ganz stark welchen Anwendungsfall hab ich, bin ich in der Stadt, wo eben das vielleicht mein Ziel ist, bin ich bin

ich in der Region, wo ich würde auch sagen... In vielen Regionen einfach Carsharing nicht das Auto komplett ersetzen wird, sondern eher so ich will kein Zweitauto und wenn ich dann doch einmal brauch, dann nutze ich sowas, also da, da ist die Frage, inwiefern kann es wirklich komplett ersetzen, da bin ich sehr skeptisch. So jetzt von Praxis und wenn man jetzt sagt, man geht auf auf den Menschen, dass wirklich im ländlichen Raum, wo ich nicht auch eine gute ÖV-Anbindung habe, dass ich da wirklich komplett wegbekomme, aber man denkt sich, manche Familien haben 6 Autos, also da ist schon sehr viel Potenzial, was man machen kann.

[21:05] INTR

Ja, total. Total. Und ja, auch irgendwie viele Betriebe. Also das ist auch ein Thema, das ich mir auch gerade viel anschaue, wie beispielsweise Handwerksbetriebe ihr ihr Auto auch noch bei Peer-to-Peer zur Verfügung stellen könnten. Ich glaub da ist auch noch ziemlich viel Potenzial vorhanden, was aber natürlich jetzt nicht unbedingt das Platzproblem in Städten löst. Aber das ist n anderes Thema.

[21:28] INT02

Das nicht, aber was Gutes bei den Betrieben ist auf das mitfinanzieren. Wenn es jetzt ein Carsharing Angebot ist, wo es wirklich um Anschaffung von dem Fahrzeug geht und was die Vielfalt an Fahrzeugen angeht. Also ich hab das lustigerweise in meiner Masterarbeit betrachtet damals dieses Thema Carsharing, wo die Träger mehrere Unternehmen und auch Gemeinden zusammen, also so kooperative Angebot und da ergibt sich halt dann auch viel... Ja so diese unterschiedlichen Nutzungsmuster. Wenn jetzt auf die Menschen gehst, wann sind Touristen unterwegs, wann sind Privatpersonen unterwegs, wann bin ich dienstlich unterwegs, das sind viele Zeiten, wo es sich gut abwechselt, plus ich meine, es hat es ja in manchen Angeboten gegeben wie EMIL in Salzburg, auch wenn es sonst nicht funktioniert hat, aber es war schon sehr cool, dass dort beispielsweise auch große, also so mittelgroße Lieferwagen dabei waren, die man dann vielleicht auch verwenden hat können.

[22:21] INTR

Voll. Das hab ich auch als Feedback in meiner Umfrage bekommen, dass sich mehr Transporter gewünscht werden, gerade auch für so Fälle wie Umzüge oder Transport von großen Gegenständen. Wenn ne Person auch irgendwie mal weiß nicht bei Ikea einkaufen geht oder im Baumarkt, dass man dafür einfach noch das Auto verwenden kann. Voll, vielleicht noch eine Frage. Auch so. Sie haben ja auch Finanzierungen vorhin selber mal angesprochen

und ich glaub, das ist generell einfach ne große ja Barriere, um Carsharing oder halt auch Peer-to-Peer Carsharing noch weiter zu streuen, weil zum einen möchten Peer-User einfach so wenig wie möglich bezahlen und Peer-Provider haben schon auch oder die Hauptmotivation von vielen Provider
_innen ist, dass sie sich gerne was dazuverdienen möchten oder eben gerade die Versicherungskosten für ihr eigenes ehm für den eigenen PKW halt dadurch teilen möchten. Wie haben Sie das Gefühl, dass vielleicht auch noch irgendwie eine Form von staatlicher Förderung da irgendwie mit reinfließen könnte, um irgendwie diese geteilten Kilometer irgendwie zu fördern oder dass die Betriebsausgaben beispielsweise abgeschrieben werden können, sehen sie da irgendwie ne Möglichkeit?

[23:31] INT02

Das sind viele Themen.

[23:33] INTR

Ja, sorry..

[23:39] INT02

Das eine mal ehm dieses Sichtbarkeit der tatsächlichen Kosten, die Menschen sind auch teilweise einfach nicht bereit, dafür zu zahlen, weil sie beim eigenen Auto nur die Spritkosten rechnen und nicht die Gesamtkosten. Das ist auch einfach die Sichtbarkeit nicht da ist und auch öffentlicher Verkehr ist subventioniert, es ist einfach vielen nicht klar, dass das die Tickets nicht der Kostenwahrheit entsprechen und dadurch halt die Zahlungsbereitschaft nicht eine nicht gut genug ist. Ehm das geht bis hin zu eben dieser Gedanke will ich auf das subventionieren; ist auch Carsharing oder ähnliches auch Teil eines öffentlichen Verkehrsangebots. Ich weiß, dass Frankreich beim Carpooling beispielsweise in die Richtung geht, also die Zahlen dazu, das heißt, wenn du jetzt Carpooling jemanden mitnimmst, kriegst du auch vom Staat Geld. Ehm also die, die die schießen dazu, das ist ne Grundsatzentscheidung. Wo ich ehrlich gesagt geteilter Meinung bin. Einerseits ja, es ist es ist extrem sinnvoll das so zu nutzen. Man muss halt dann auch wirklich schauen, vor allem in einer jetzigen Situation wie wie wie gleicht man das dann auch aus, welche Benefits habe ich dann auch als Staat, um das rechtfertigen zu können, also auch zu schauen wie, wie verschiebt sich da vielleicht dann auch die Bewegungsströme, wieviel Effekt habe ich dann damit, um das auch finanziell darstellen zu können. Ja, bin ich. Bin ich eher auf der Schiene den Leuten auch mal klarzumachen, wieviel Mobilität halt auch kostet und vielleicht eher dann andere

Goodies wie ähnliches, dass man sagt, wenn ich. Keine Ahnung, ein Klimaticket habe, wenn ich dafür vielleicht ein paar gratis ÖV-Tickets, also Dinge, die man vielleicht anbieten kann über diese Schiene, ob man vielleicht dass man da gute Lösungen findet, dass die Leute, weil die Leute, die auch so Carsharing und Co nutzen, die sind meistens auch Öffi-Nutzer, dass man das auch vielleicht verbindet.

[25:34] INTR

Mhm, so als Rückfrage. Ich bin mir nicht sicher, ob ich es richtig verstanden habe. Sie meinen, dass wenn ich zum Beispiel im Besitz einer Jahreskarte von den Wiener Linien oder eben eines Klimatickets bin, dass ich dann auch Vergünstigungen bekomme, die dann staatlich gefördert sind bei beispielsweise dem Carsharing Anbieter, oder?

[25:52] INT02

Genau, dass man das in irgendeiner Weise verknüpft, also dass man sagt, wenn du insgesamt nachhaltiger mobil bist, dann wollen wir dich unterstützen, aber jetzt vielleicht nicht so, ich glaub… Mhm, also dieses Frankreich System, dass man da wirklich so viel Geld in die Hand nimmt. Ja, ist die Frage.

[26:07] INTR

Ja, ja, ist auch ein bisschen Gießkannenprinzip. Aber klar, die Evaluation ist dann halt auch immer eine schwierige, ne, also ich glaube ich kann es jetzt auch innerhalb eines Interviews mit Ihnen nicht so gut zu bewerten. Ich glaube, das ist nicht zielführend, aber ich ich glaub ich hab da eine ähnliche Position. Ja ist natürlich echt ja schwierig, weil an sich ist das Ziel ja generell weg von diesem motorisierten Individualverkehr zu kommen und nicht das ist ja.

[26:33] INT02

Genau und und halt auch dieser Gedanke. Sicher, es ist ein Aufwand, aber auch also… Wo, wo ist dann der Cut, wo ich als Start eben so mit so einem Prinzip ein einschreiten kann, weil es trotzdem kein Massenverkehrsmittel ist, und gleichzeitig auch eben wie kann ich es schaffen, dass den Leuten einfach klar ist, wieviel ein Auto fahren kostet pro Jahr, wenn ich es besitze, wieviel die.. der Kauf, die Wartung nicht nur… Eben nicht nur das was der Tank ist, sondern auch diese Gesamtkosten, dann kommt man dann doch schon eben auf die 400, 300-400 plus, je nachdem welches Modell pro Jahr. Und das ist vielen. Also das ist vielen einfach nicht bewusst. Und ein Auto zu besitzen gibt es auch Berechnungen, ist ja meistens erst so ab einer gewissen Kilometeranzahl pro Jahr zahlt sich dann in dem Sinn aus. Und

das halt auch zu... Vielleicht wäre es da spannend mal wieder neuere Zahlen, ich kenne das nur von Carsharing Verband Deutschland, ich glaube das waren so um 10-15.000 Kilometer pro Jahr, wenn man weniger fährt, dann kann man es auch berechnen, dass das einfach auch budgetär sinnvoller und günstiger ist Carsharing zu nutzen.

[27:42] INTR

Ja, sehr spannend. Dann werde ich da auch noch mal reingucken in die Zahlen. Vielleicht würde ich jetzt schon in die Abschlussfragen gehen, damit wir dafür auch noch ein bisschen Zeit haben. Und zwar so generell, sehen Sie in Peer-to-Peer Carsharing ein ein Benefit in der Ergänzung oder auch irgendwie so. Denken Sie, dass es ein System ist, dass sich durchsetzen kann, wenn gewisse Hebel in Bewegung gesetzt werden können oder ne relevantere Rolle zumindest in diesem Regime irgendwie einnehmen kann?

[28:13] INT02

Also ich finde es sehr sinnvoll, weil man ja sieht, Auto ist eigentlich ein Stehzeug, das fährst also viele stehen sehr, sehr viel herum. Dementsprechend das Potenzial extrem groß. Ich glaub, wenn man die Sharing Strategie war glaub ich nur Carpooling, aber auch dort hat man einen gewissen Prozentsatz ausgerechnet an Verlagerung, da ist mehr Potenzial dahinter, als man glaubt. Gleichzeitig sehe ich es nur realistisch, wenn wir es auch auch diesen Mindset Shift irgendwann mal, also diese einfach gesamte Kommunikation, Darstellung von Mobilität anders, also anders angehen und breiter angehen, Mhm.

[28:51] INTR

Und was wäre dafür so Ihrer Meinung nach die wichtigste Maßnahme? Was sollte dafür priorisiert werden, so auf so einer kurz- bis mittelfristig Perspektive?

[28:58] INT02

Jetzt von den Anbietern oder vom Staat?

[29:05] INTR

Beides, wenn Sie wollen.

[29:07] INT02

Beides und alles. Ehm puh. Es ist eher, es ist dann eher schon Wunschkonzert. Ich glaube bei den Anbietern...

[29:13] INTR

Ja, na klar.

[29:18] INT02

Vielleicht noch breiter reingehen und sich trauen bei manchen Dingen. Also so in die Richtung, wenn die Gemeinden beispielsweise nur ein Auto sich anschaffen, dann ist das nett, aber das ist meistens dann beim ersten, wo es nicht funktioniert und wo die Verfügbarkeit nicht da ist... Also dieses sich trauen, in die Breite gehen, weil es dann funktioniert. Es ist halt wie wie Henne-Ei. Ich bin ich hab zu wenig Budget und groß rauszugehen, aber wenn ich nicht groß rausgehe, dann hab ich auch die Sichtbarkeit nicht. Also das ist auch ein bisschen mit rein nicht. Meine Hoffnung ist, dass... blöd gesagt, trotzdem also jetzt nicht für Peer-to-Peer, aber das wird Peer-to-Peer auch helfen, solche wie wie Porsche und Co, das Ganze nicht mehr als Side Project nehmen würden, sondern bisschen ernsthafter das Ganze angehen, weil das wird auch der Sichtbarkeit gesamt halt helfen. Ja, also auch einfach dieser Gedanke. Die eine schlechte Erfahrung ist halt leider, also so manche Dinge einfach investieren, damit es gut funktioniert. Also jede Bluetooth Verbindung, die dann wieder nicht funktioniert, ist schon ein User weniger potenziell. Und auf der... Und gemeinsam Auftreten ist glaube ich in Österreich auch ein ganz wichtiges Ding. Es gab den oder es gibt den Carsharing Verband Österreich, wo sie sich intern aber auch ziemlich zerstrangeln. Also dieser gemeinsame Auftritt würde ich, glaube ich, extrem helfen, um eine gemeinsame Lobby auch zu haben zu dem Thema.

[30:40] INTR

Ja, die interviewe ich noch. Hoffentlich.

[30:44] INT02

Genau. Und ja, die haben halt intern, also die sind das war ne coole Idee, die sind äh echt gut gestartet, aber da gibts halt dann auch wieder wer kann mit welchem Anbieter, wer mag welchen Anbieter intern nicht. Konkurrenzgedanken, also diese Sachen. Und die ehm... Auf auf Bundesebene hoffe ich mir einfach, dass wir das alles, was strategisch und theoretisch schon diskutiert ist, endlich umgesetzt wird und dass Sharing auch ein bisschen mehr als Teil eines öffentlichen Verkehrssystems gesehen und gedacht wird.

[31:17] INTR

Total.

[31:17] INT02

Das wird dann bedingen, dass eben potenziell Subventionen, das eben potenziell bessere Vernetzung mit ÖV, das in der Kommunikation das Ganze anders gesehen wird. Ja, das schließt halt alles.

[31:30] INTR

Voll, voll verstehe. Ja, das ist auf jeden Fall auch noch ein großes Thema in meiner Masterarbeit, aber ich hoffe, dass ich damit vielleicht auch ein paar Diskurse in Österreich beeinflussen kann.

[31:40] INT02

Genau, aber ich glaub von der von der Inklusionsebene ist, also wir merken es Kommunikation, also es ist so viel Missverständnis, es ist so viel Unverständnis, es ist so viel Unwissen teilweise da, was jetzt nicht selbst verschuldet ist, weil man sich einfach nicht jeden Tag mit dem Thema beschäftigt, ich glaube da leben wir schon in einer Bubble und sobald wir da rausgehen und weiß sie nicht irgendwelche Stadtteilgespräche merkt man wie, wo dann oft doch Interesse da ist und wo aber einfach diese Hürde woher kriege ich die Infos und wie mache ich das eigentlich da ist.

[32:12] INTR

Mhm, total. Ja, ich glaub das war es auch schon gon meinen ja Rragen, ich danke Ihnen auf jeden Fall für die für das spannende Gespräch, es hat mich auf jeden Fall viele neue Ideen gebracht, oder ja, ich freu mich dann auch auf die wissenschaftliche Auswertung so von dem, was wir gerade besprochen haben. Haben Sie noch Fagen an mich oder zum irgendwie weiteren Vorgehen? Ich würd mich dann einfach noch mal im wahrscheinlich 2 Monaten bei Ihnen melden.

[32:42] INT02

Nein, ich bin sehr gespannt auf die Ergebnisse und werde mir GoMore vielleicht mal wieder aktuell anschauen, was mich alles getan hat seit dem letzten Mal.

[32:50] INTR

Ja, voll also so gerade was so Keyless Technologie angeht, also mit irgendwie so einer Box, damit User

_innen so autonom das Auto aufschließen können oder instant booking oder delivery feature, co-host da gibt es schon inzwischen so einige Maßnahmen. Und ich war auch letzte Woche im Gespräch mit einem Mitarbeiter aus Dänemark und er meinte auch, dass es einige Modelle jetzt im skandinavischen Raum gibt, wie irgendwie ne Leasingstrategie oder ein Abo auf GoMore, die dann vielleicht potenziell auch auf Österreich übertragen werden könnten. Also da gibt es auf jeden Fall viele Innovationen, sag ich mal in diesem Bereich. Wie sie angenommen werden, das ist dann halt ne andere Frage aber ja.

[33:28] INT02

Ja, nein, also viel Erfolg und ich bin gespannt.

[33:30] INTR

Dankeschön. Vielen Dank Ihnen und einen schönen Tag noch. Danke, dass Sie sich die Zeit genommen haben, Tschüssi.

[33:35] INT02

Ebenfalls. Bis dann. Tschüss.

G.3 Interview 3

[00:01] INTR Supi, jetzt müss te es wieder, jetzt müssen Sie das noch einmal nochmal freigeben, weil ich jetzt, damit Sie sich, damit Sie so praktisch Ihre Zustimmung auch im Meeting geben.

[00:11] INT03

Was, das muss ich nun wieder alles einstellen?

[00:12] INTR

Ja, genau, aber es wird auch nur das Audio aufgenommen. Deshalb ich schätze nicht, dass wir da drauf sein werden. Supi, vielen Dank Ihnen. Dann hake ich das hier einmal ab, dass ich das erledigt habe. Genau, ich würde Ihnen einmal kurz einen Überblick über unser Gespräch geben oder wie ich das jetzt aufgebaut habe. Und dann natürlich vor allem Sie zu Wort kommen lassen, weil Sie sind meine Interviewpartnerin. Genau das Gespräch soll maximal eine Stunde geben, ich hab mir hier den Timer gestellt und ich hoff, dass ich das im Blick behalte, weil sonst können Sie auch sehr gerne sagen, dass Sie bestimmt auch andere Termine haben. Genau, so als kleinen Hintergrund: ich schreibe ja meine Masterarbeit auf der Uni Wien zum Studiengang „Geography: Global Change and Sustainability“ über das Thema „Carsharing over Ownership“. Genau, ich bin hier Diplomadin am AIT. Nachdem ich hier auch ein Praktikum im letzten Frühjahr absolviert habe und sich dadurch halt diese Mitarbeit an SASMAP 15 Minuten Stadt Projekt ergeben hat. Und da ist ja auch <name removed> ziemlich involviert und deshalb hat das alles irgendwie ziemlich gut gepasst. Und dann hat sich hat mich <name removed> ja an Sie verwiesen. Genau für meine Masterarbeit wende ich einen Mixed-Methods-Ansatz an. Also ich verbinde quantitative Forschung und qualitativer Forschung. Die quantitative Forschung ist so die Basis für alles. Da hatte ich jetzt ein Plattformdaten von GoMore, dem Peer-to-Peer Carsharing Unternehmen bekommen und ausgewertet und auch 2 Interviews durchgeführt, äh 2 Umfragen durchgeführt mit Peer-Providern und Peer-Usern von Carsharing. Und genau die diese Daten sind jetzt ein bisschen die Basis für meine qualitativen Fragen gewesen, also für meinen halb-strukturierten Interviewleitfaden. Genau, Sie sind mein drittes Interview, das sag ich auch immer als Transparenzhinweis dazu, ich hoffe es. Ja, dass ich gut vorbereitet hab, aber genau, ich hab nicht wahnsinnig viel Erfahrung und genau versuch dann auch ja das gut zu machen.

[02:11] INT03

Das wird schon werden!

[02:14] INTR

Genau. Ich hab jetzt genau ein paar Einstiegsfragen vorbereitet, um auch Sie so als Interviewpartner

_in bisschen dann einordnen zu können und dann ein paar so abgeleitete Maßnahmen aus meiner quantitativen Forschung und dann Abschlussfragen und dann sollte sich das in einer Stunde gut ausgehen. Genau haben Sie noch Fragen dazu, oder passt das so für Sie?

[02:35] INT03

Wir starten einfach rein, hätte ich gesagt.

[02:36] INTR

Hammer, dann würde ich Sie gerne am Anfang fragen: Wie sieht Ihre Rolle in Bezug auf Carsharing aus in Ihrem Gebiet und was sind Ihre Aufgaben und Tätigkeitsfelder?

[02:49] INT03

Mein Name ist <name removed>. Ich bin <name removed> und bin seit ein paar Monaten die Spartenbereichsleiter

_in für Vertrieb und Mobilitätsservices und im Bereich Mobilitätsservices versteckt sich auch tim. Weil wir haben uns schon vor mittlerweile fast 15 Jahren darüber Gedanken gemacht. Ja, bei der <name removed> beziehungsweise bei der Stadt Graz, wie können wir die Grazerinnen und Grazer dazu motivieren, auf Ihr eigenes Fahrzeug zu verzichten und <name removed> kümmert sich halt eben in erster Linie um den öffentlichen Verkehr und ist natürlich ein ein wesentlicher Beitrag dazu, dass wirklich ehm Verkehrsmittel auch zum Umweltverbund beziehungsweise generell der Umweltverbund genutzt wird. Ja, aber trotzdem war die die Auto beziehungsweise die Fahrzeugdichte in Graz auch immer sehr sehr hoch. Ja wir haben halt eben dann Wege uns überlegt ja wie kann man jetzt da wirklich in Graz gut aufs eigene Auto verzichten. Und dann haben wir uns gedacht, gut im Idealfall nutzen unsere Bewohnerinnen die Öffis beziehungsweise das Rad oder gehen zu Fuß. Ja, wenn sie so eine alltäglichen Wege zurücklegen und dann, wenn Sie aber ein Fahrzeug brauchen, dann kommt tim ins Spiel. Und tim haben wir mit dem Jahr 2016 eingeführt. Das war noch ein bisschen vor meiner Zeit und im Jahr 2021 glaube ich, habe ich dann die Leitung von tim übernommen. Und ja, hab wirklich versucht tim ehm - Ich hab immer ganz

lieb erzählt, wie ich tim übernommen hab, ja da war er einfach so n bisschen im im Volksschulalter. Ja, mittlerweile ist es einfach schon ein ein ein guter Jugendlicher, ja. Und freue mich jetzt auch darüber, dass ich dieses Projekt jetzt wieder in andere Hände geben durfte. Ja, und ich glaub, wir feiern im Jahr am 2026 unser zehnjähriges Bestehen. Also ich glaub da hat sich schon ein bisschen was getan. Wir freuen uns auch noch über alles kommen wird, weil tim ist aus dem Grazer Stadtbild nicht mehr wegzudenken.

[04:55] INTR

Mhm, toll. Ich war auch gestern, nee, vorgestern in Graz und hab auch ein paar tim Carsharing Mobile gelesen, hab mich da voll gefreut.

[05:04] INT03

Ja, super.

[05:05] INTR

Ja das war toll. Ja dann danke für die Ausführung, dann : Wie schätzen Sie insgesamt die Situation von Carsharing gerade in Graz, aber auch in Österreich ein?

[05:15] INT03

Ja, also in Graz ist tim definitiv der größte Anbieter von Carsharing-Fahrzeugen. Die Konkurrenz ist sehr gering. In Wien beispielsweise gibt es ja wesentlich mehr Carsharing-Fahrzeuge. Wir unterscheiden uns von vielen anderen Städten dadurch, dass wir uns auf ein stationsbasiertes Carsharing Modell konzentriert haben, so dass wir keine Konkurrenzsituation zum öffentlichen Verkehr schaffen. Wie generell die Situation in Österreich einzuordnen ist. Wir einen Versuch mit tim ja auch tim in andere Städte beziehungsweise in regionalere Gebiete zu bringen, sind da aber stark auf die Unterstützung dann auch von Gemeinden angewiesen und da merken wir, dass aktuell die Budgetkassen der Gemeinden, dass generell die Kassen der Gemeinden relativ knapp gefüllt sind und dass da halt teilweise, was auch selbstverständlich ist, lieber ein neuer Kindergarten finanziert wird oder eine neue Schule, bevor man sich jetzt auf ein Carsharing verständigt. Ehm in den Städten ist meines Erachtens Carsharing eine tolle und gute Alternative und sollte in jeder größeren Stadt auch beheimatet sein, egal ob es jetzt der tim ist, ja oder ob es eben ein anderes Carsharing Unternehmen ist.

[06:41] INTR

Mhm. Und haben Sie das Gefühl, dass auch Peer-to-Peer Carsharing in Graz eine Rolle spielt oder etabliert ist?

[06:51] INT03

Was verstehen Sie alles unter Peer-to-Peer Carsharing?

[06:54] INTR

Ja, vor allem das Peer-to-Peer Carsharing ist über eine Plattform angeboten, angeboten wird also kein Privates. Ich leihe mir das so informell aus, sondern seine Plattform wie GoMore eben bei den Supply und Demand gematched wird.

[07:09] INT03

Aber wo ein privates Fahrzeug an eine andere private Person vermietet wird? OK. Weil ehm es gibt ja auch… Also ich kenne ein Peer-to-Peer Carsharing Modell, ich glaub aus Niederösterreich ja. Das ist auch ein ein Projekt, ja, wo es sich halt eben eine Gemeinschaft ein Fahrzeug gemeinsam angeschafft hat ja, und wo dann halt eben Privatpersonen, vor allem ältere Personen, herumführen und die nennen sich auch Peer-to-Peer Carsharing.

[07:36] INTR

Ah okay, aber ich glaube für Definition ist das dann ein anderes Modell.

[07:45] INT03

Ja, ja, ich kann. Ich kenn diese Plattformen. Ich muss aber gestehen, ich kenn keinen einzigen Nutzer. Ich vergleiche es immer so ein bisschen mit mit Airbnb, die ursprünglich mal gleich angefangen haben, wo man auch anfangs mal die Couch vermietet hat. Ja, das ist dann halt eben jetzt das eigene Auto. Wie gesagt, ich, weiß, ich ich kenn keine Nutzerzahlen aus Graz und auch meine Bekannten und Freundeskreis ist jetzt niemand da, der das wirklich.

[08:18] INTR

Alles klar und welche waren Ihrer Meinung nach, jetzt noch mal auf tim zurückzukommen, die wichtigsten Erfolgsfaktoren, dass ich tim auch so gut etabliert hat in Graz und vielleicht auch die Barrieren, die so am schwierigsten waren? Irgendwie so im Handling. Genau.

[08:38] INT03

Die Erfolgsfaktoren waren definitiv, dass wir versucht haben, von Anfang an ein relativ großes, breit gestreutes Netz von Carsharing Stationen in Grazer Stadtgebiet zu bauen. Ehm wir haben Anfangs eigentlich mit einem Standort begonnen, haben dann aber gleich mal auf 6 Standorte, oder 7 Standorte erweitert und und sind mittlerweile bis 35 Standorten im Grazer Stadtgebiet unterschiedlichster Größe und wir haben mittlerweile über 90

Fahrzeuge. Das heißt eines der Erfolgsfaktoren ist definitiv die Sichtbarkeit der Standorte. Sichtbarkeit zeichnet sich bei uns dadurch aus, dass all unsere Fahrzeuge gleich gebrandet sind sind eben mit diesem... Sie kennen eh unser tim-Logo. Mit diesen Kreisen mit diesem Schriftzug. Ja, die meisten Fahrzeuge sind weiß, unsere Stationen sind auch meistens alle sehr gut von der Ferne schon wahrnehmbar, also vor allem unsere größeren Mobilitätsstationen. Also Sichtbarkeit ist n großes Thema. Dann natürlich auch die Verfügbarkeit. Wir wissen, wenn ein Kunde versucht, dreimal ein Carsharing Auto zu buchen und dann keines bekommt, dass er sich von Carsharing wieder abwendet. Das heißt wir haben bei uns eine Grenze eingezogen. Ab einer gewissen Auslastungs-Schwelle schauen wir, dass wir in unmittelbarer Nähe weitere Fahrzeuge platzieren können, damit halt einfach die Verfügbarkeit gegeben ist. Und das hängt auch schon mit dem dritten Erfolgsfaktor bei uns zusammen. Das ist die Skalierbarkeit, also dass wir uns generell Standorte suchen, die wir eventuell da noch mit einem weiteren Fahrzeug ausstatten können, wenn wir halt einfach sehen, dass zusätzlicher Bedarf besteht. Sollte das an diesem einen Ort nicht möglich sein, suchen wir in unmittelbarer Nähe nach einem weiteren Ort. Also Verfügbarkeit, Skalierbarkeit, und Sichtbarkeit.

[10:37] INTR

Okay toll, das klingt sehr gut -

[10:40] INT03

Und ein weiterer Erfolgsfaktor vielleicht auch noch ist, dass wir in Graz all jenen, die ein Klimaticket besitzen, die tim-Mitgliedschaft kostenlos dazugeben. Und wir haben sehr sozialverträgliche Tarife.

[10:59] INTR

Mhm, ja, da hatte ich mich auch gefragt. Ich hatte mir nämlich auch so n bisschen eure Webseite angeguckt und das ist ja auch so n bisschen n Kritikpunkt, dass es schon recht teuer ist, wenn man es genug sehr kurze Zeit ausleiht.

[11:14] INT03

Mhm ne es wird eigentlich teurer, je länger man das Fahrzeug bucht. Ja, also wir haben ein ein progressives Preismodell. Das heißt wir starten mit einem, ich sage einmal, mit 5,80€ in der Stunde. Ja, je länger man es mietet, umso teurer wird auch der Stundenpreis. Wir verrechnen ja, das kann man vielleicht als Kritikpunkt sehen, wir verrechnen stundenweise, das heißt, wir haben keine Minuten-Abrechnung. Aber man bucht das Fahrzeug nur oder

man bezahlt das Fahrzeug nur solange man es tatsächlich genutzt hat. Also das heißt, wenn Sie heute ein Fahrzeug für 4 Stunden buchen, ja aber dann drauf kommen, ah ich brauche doch nur für für eine Stunde, ja dann wird Ihnen nur eine Stunde verrechnet und wir bieten unseren Kunden auch größtmögliche Flexibilität, das heißt sie können nämlich das Fahrzeug bis einen Minute vor Buchungsbeginn kostenfrei stornieren.

[12:12] INTR

Das ist auch toll. Ja, darf ich vielleicht fragen, wie handhaben Sie die Versicherung oder Unfälle, weil das ist ja auch so ein Riesenkritikpunkt oder auch eine große Angst von Carsharing-Nutzer
_innen.

[12:26] INT03

Ja, also alle unsere Fahrzeuge sind logischerweise vollkaskoversichert. Und wir verlangen im Schadensfall einen Selbstbehalt von 450€. Wir bieten aber außerdem auch ein Paket an, dass man... Das ist eine Jahresgebühr. Ja, und wenn wir diese Jahresgebühr einbezahlt hat, zahlt man dann im Schadensfall nicht den vollen Selbstbehalt, sondern eine reduzierte Gebühr.

[12:51] INTR

OK, toll.

[12:53] INT03

Ja, das ist die tim-PLUS-Mitgliedschaft. Finden Sie auch am Tarifblatt.

[12:56] INTR

Ja, ich glaub, das muss ich mir dann selber einfach noch mal richtig, da müssen Sie mir nicht Rede und Antwort stehen, richtig durchlesen. OK, dann danke ich Ihnen jetzt erst mal für die ersten Einstiegsfragen und dann würde ich jetzt mal so zu meinem ersten ja, Themen-/Maßnahmen-Block übergehen, weil das ist ja glaub ich auch ziemlich ja, common sense würde ich sagen, dass Carsharing-Nutzer
_innen vor allem männlich sind, eher jünger in einem 1 bis 2 Personen Haushalt leben. Aber das ist nicht eine so sehr inklusive Mobilitätsform momentan ist. Gibt es da praktisch Ansätze von tim, um das zu verändern, also praktisch durch den das Angebot von Kindersitzen oder auch irgendwie durch ne bessere Planungssicherheit für beispielsweise wenn ne Familie jeden Dienstagnachmittag irgendwie zum Fußballtraining fahren möchte, dass man das da sich irgendwie einplanen kann?

[13:50] INT03

Ja, das ist der große Vorteil vom stationsbasiertenCarsharing gegenüber Free Floating-Modellen: bei uns ist diese Planbarkeit gegeben. Das heißt, wenn Sie wissen, Sie haben jeden Donnerstag von 15:00 Uhr bis 17:00 Uhr Fußballtraining, dann können Sie sich bis zu einem Monat im Vorfeld schon immer dieses Fahrzeug buchen. Das heißt, diese Planbarkeit ist gegeben, aber natürlich dann auch die gewisse Flexibilität. Nein, Sie haben doch einen... Fußschmerzen ja, können nicht zum Fußballtraining. Dann wie gesagt eine Minute vor Buchungsbeginn kann diese Buchung dann auch kostenfrei storniert werden, das heißt diese Planungssicherheit, die geben wir unseren Kund
_innen mit. Und somit haben unsere Kund
_innen auch größtmögliche Flexibilität was das betrifft. Außerdem können Sie, wissen Sie dann halt eben das genau am zugebuchten Zeitpunkt des Fahrzeug am gebuchten Standort verfügbar ist. Das heißt, Sie müssen dann nicht irgendwo herumsuchen. Wo ist jetzt da mein Auto, sondern Sie buchen sich das Fahrzeug an der gewissen Station, gehen dort hin, ja sperren das Fahrzeug auf, ja und die Fahrt geht los. Wir haben unterschiedlichste Fahrzeugmodelle. Also wir haben Fahrzeuge für, wir haben kleine Fahrzeuge, wir haben aber auch größere Fahrzeuge, wo gut Familien Platz haben. Wir haben aber auch einen Transporter wo 9 Personen drin Platz haben. Wir haben einen Transporter zum Siedeln oder mehrere Transporter zu Siedeln und wir haben außerdem einen Inklusionstransporter, dieser Inklusionstransporter der so ausgestattet, dass hinten eine Rampe montiert ist, so dass gegebenenfalls die Personen mit Rollstuhl einfahren können beziehungsweise auch ein Doppelkinderwagen. Ja und dann können noch 5 weitere Personen mitfahren. Wird auch sehr gut angenommen. Also wir schauen schon, dass wir unsere Fahrzeuge so wählen, dass wir so viele Kundengruppen wie es geht ansprechen und dass wir halt eben diesen Personen auch genau das benötigte Fahrzeug halt eben bieten können. Und alle unsere Fahrzeuge sind auch mit Sitzerhöhungen ausgestattet. Sollte jetzt eine Familie wirklich einen Kindersitz benötigen, hätten wir auch noch ein paar im Büro. Die müsste man sich dann aber im Vorfeld bei uns holen. Viele Familien, wir wissen aber schon, dass viele Familien einfach Ihre eigenen Kindersitze haben, ja, die nehmen die dann einfach mit in die Fahrzeuge, OK. Aber Sitzerhöhungen haben wir da ja.

[16:25] INTR

Spannend, OK. Gut okay so ein bisschen zu Erreichbarkeit von verschiedenen Personengruppen und dann vielleicht so das zweite Überthema, Sie haben ja auch Skalierbarkeit schon angesprochen, also dass Sie, wenn Sie merken, der ist der Bedarf sehr hoch ist, dann noch einen zweiten Standort beziehungsweise zweites Auto irgendwie hinzufügen. Aber Stichwort so Parkraum oder Parkraumbewirtschaftung, es geht ja manchmal gar nicht so einfach, dass es da vielleicht gar keinen öffentlichen Stellplatz mehr gibt. Wie nehmen Sie die Situation wahr, haben Sie das Gefühl, dass das oft ein Problem ist oder gibt es eh genug Stellplätze?

[16:43] INT03

Mhm. Ja, ist auch wieder ein Unterschied zwischen Free Floating und einem Stationsbasiert. Wir in der Stadt Graz ja, wir haben einen Mangel an öffentlich zugänglichen Stellplätzen, ja, die wir wirklich fürs fürs Carsharing verwenden können. Wir sind aber Gott sei Dank in der guten Lage oder in der in der privilegierten Lage, dass wir teilweise vor allem in neuen Siedlungsgebieten von Anfang an mitgedacht werden. Also wir haben 2 Stadtentwicklungsgebiete, das ist einerseits Reinighaus und das andere ist Smart City. Und da wurde schon bei der Planung dieser dieser beiden Viertel darauf geachtet, dass Stellplätze für Carsharing vorgesehen sind. Des weiteren versuchen wir halt eben auch, wenn wir sehen, es sind irgendwo größere Bauprojekte, ja oder Straßenumgestaltungen, dass wir halt da zu Stellplätzen im Öffentlichen gut kommen, dafür muss man dann auch bei uns sogenannte Gestattungsverträge abschließen mit der Stadt Graz, dass diese Stellflächen exklusiv für uns reserviert sind und dass da nur unsere Fahrzeuge stehen dürfen, und das ist ein großer Vorteil gegenüber anderen Städten, wo einfach Free Floating ist. Ja wo das Fahrzeug an jeder Straßenecke abgestellt werden kann. Ehm wäre bei uns in Graz eh ein bisschen schwieriger, weil vor allem in der Innenstadt herrscht ein sehr großer Park. Hätten wir da keine Stellflächen, die exklusiv fürs Carsharing-Fahrzeug reserviert sind, wird die Situation auch wieder ganz anders aussehen.

[18:27] INTR

Total vielleicht da auch noch mal so n bisschen auf dieses Quartiersbezogene Sharing zurückzukommen. Das Land Steiermark beziehungsweise die Stadt Graz ist ja n ziemliches Novum beziehungsweise so Vorreiterin in den Mobilitätsverträgen, also dass man da auch schon relativ viel gemacht wird. Wie schätzen Sie da die Relevanz ein beziehungsweise wie wär da vielleicht auch so ein bisschen um das Weiterzudenken Ihre Position zu einem

Carsharing Gesetz, wie es das schon in Deutschland gibt? Dass dann halt auch wirklich im öffentlichen Parkraum fix in allen 9 Bundesländern die Parkplätze vorhanden sind.

[19:04] INT03

Also die Diskussion hinsichtlich Carsharing-Gesetz hat meines Erachtens im Jahr 2024 Fahrt aufgenommen. Ja, ist jetzt aber wieder sehr eingeschlafen, da müssen Sie sich bitte an anderer Stelle informieren. Ich glaube, es ist einfach nur in einem ganz, ganz kleinen Satz in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden. Ehm ist für Carsharing Betreiber jetzt nicht unbedingt… Ja ist jetzt halt das gelbe vom Ei. Aber Carsharing-Gesetz in dem Sinn wie es in Deutschland war, wird meines Erachtens nicht so schnell in Österreich kommen, was ich sehr schade finde. Ja, also man könnte idem Thema Carsharing schon sehr mehr Bedeutung beimessen. Aber ja, so wie Sie es ja vorhin erwähnt haben, wir haben mit dem Mobilitätsverträgen ja eine Sonderposition, ja nicht viele andere Städte haben ähnliches Modell, aber ehm das wir freuen uns, dass es das bei uns gibt und es jetzt definitiv zu positiven Entwicklung von Carsharing im Grazer Stadtraum beigetragen.

[20:16] INTR

Toll, ja vielleicht noch mal so. Ich weiß, wir sind da nicht die Expertin, aber warum glauben Sie also zum Carsharing-Gesetz jetzt einfach diese rechtliche Komponente, aber warum glauben Sie, dass das in Österreich nicht kommen wird? Liegt es so am föderalen System oder?

[20:33] INT03

Warum wird es nicht kommen? Vielleicht kommt es ja auch. Ja, ich kann. Ich bin halt Experten dafür, ja. Würden uns natürlich wünschen, dass es das gibt. Ja aber… Ich kann es jetzt auch gar nicht mehr so abrufen, woran es gescheitert ist. Ja, da gab es halt eben auch unterschiedlichste Interessen einzupflegen. Ja und ähm… Und wir beispielsweise mit dem stationsbasiertenCarsharing. Wir brauchen ganz andere Dinge ja als als beispielsweise Free Floating-Systeme in Wien, ja. Und ähm vielleicht ist einfach die Carsharing-Situation in in Österreich schon so komplex, dass man das sich irgendwie nicht darauf verständigen konnte, dass das in ein eigenes Gesetz gegossen wird. Vielleicht gibt es auch nicht ausreichend Lobbyisten dafür. Ich weiß es nicht ja.

[21:38] INTR

Keine Sorge, vielleicht können Sie das ja dann in meiner Masterarbeit nachlesen. Wer weiß, vielleicht find ich, dass etwas schlaues heraus.

[21:44] INT03

Aber wie gesagt, also da bin ich nicht die, da bin ich nicht der richtige Auskunftsperson dafür und dadurch... Wir in Graz eigentlich kein Problem haben mit Carsharing und weiteren Standorten, vor allem, weil wir auch dann, sollten wir im öffentlichen Gut keine Stellplätze erhalten. Ja, uns auch dann auf Parkplätze auf privatem Gut halt eben konzentrieren. Hab hab.. sehe ich jetzt bei uns jetzt nicht unbedingt ja diesen großen Handlungsbedarf. Aber irgendwann stoßen wir wahrscheinlich auch vor der Herausforderung, wo es natürlich gut wäre, wenn es ein Gesetz gäbe, auf das man sich berufen könnte.

[22:29] INTR

Ja, total. Es ist immer ein gutes, ja Druckmittel auch so im Gemeinderat beispielsweise.

[22:34] INT03

Ja, aber bei uns ist vor allem auch die Politik dahinter, dass Carsharing weiter forciert wird und trägt ja auch wesentlich zur Mobilitätswende und zur Erreichung der Klimaziele bei.

[22:48] INTR

Voll total. Deshalb auch mein Interesse daran. Also ich finds auch sehr spannend... Total vielleicht jetzt mal zu einem anderen Thema zu kommen, da hatte ich auch mit <name removed> und <name removed> drüber gesprochen über: Mobility as a Service. Die beiden hatten mir auch schon ein bisschen erzählt, dass es da mal eine Strategie gab für Graz, aber das ist dann aus finanziellen Gründen gescheitert ist. Und da wollte ich Sie auch einfach nochmal fragen: Wie schätzen Sie ein, welche Relevanz könnte so ne Integration in ner ja App haben, dass so tim praktisch vielleicht noch mehr Sichtbarkeit erhält oder dass es irgendwie bisschen zugänglicher wird, auch für Menschen, die es nicht so am Schirm haben. Was denken Sie?

[23:25] INT03

Also ja, an sich kann ich's unterstreichen, was die beiden Kollegen gesagt haben. Ja, wir hatten einmal eine sehr umfangreiche Strategie, aber aufgrund von technischer beziehungsweise mangelnder finanzieller Ressourcen wurde das dann nicht so weiterverfolgt.nEs gibt österreichweit Initiativen und ich glaub da, da kennen Sie sich wahrscheinlich auch schon ein bisschen aus, ja. Und auch der aktuelle FFG-Call geht genau in diese Richtung. Ja, dass es eine übergeordnete Plattform geben soll, wo alle Mobilitätsdienste aufgezeigt werden und miteinander verknüpft werden und im Idealfall auch gleich gebucht werden können. Ja,

also das heißt, dieses große Bild ist durchaus gegeben. Ehm die Frage ist halt eben auch nur ehm wie integriert man jeden Mobilitätsdienst, ja, schaut man wirklich, dass jede App mit jeder App kommuniziert, oder gibt es etwas übergeordnetes, ja, das alles vereint. Ist natürlich eine große Schnittstellen-Thematik und wir haben schon im kleinen Rahmen probiert, dass Carsharing untereinander interoperabel sind und auch das ist ein Thema, das gar nicht so leicht umzusetzen ist, weil da geht es, da geht es um Datenschutzthemen, da geht es um: dieses eine Unternehmen hat diese Tarife und und jene Stornobedingungen, die anderen haben wieder einen hohen Selbstbehalt im Schadensfall die anderen wieder einen Geringeren. Ja also da gibt es, da gibt es ganz unterschiedlichste Herangehensweisen, wie jemand sein Produkt ausgestaltet. Ja, und wie geht man dann damit um, ja wie informiert man den Kunden, dass hier bei diesem Carsharing-Unternehmen oder bei diesem Mobilitätsdienstleister diese und jene Regel gelten. Und ja da gibt es definitiv Projekte. Wir würden es sehr begrüßen. Und wir freuen uns immer, wenn tim in diversen Routenplanen vorkommt, wo man halt eben gleich sieht: gut, hier ist eine Mobilitätsstation ja, hier ist ein multimodaler Knoten und in weiterer Folge würden wir uns dann auch freuen, wenn es leicht und einfach zu buchen wäre.

[25:52] INTR

Ja, ist total. Ich seh auch die Schwierigkeit. Ja, das hat auf jeden Fall, das erfordert sehr viel Diskussionen und Aushandlungsprozesse. Voll, sie haben ja auch gerade schon mal so Knotenpunkte angesprochen und da war auch eine meiner Fragen, die ich so im Bezug auf tim hatte, weil tim ja schon ein gutes Beispiel dafür ist für so eine sehr gute Planung von einem Carsharing oder einem stationsbasierten Carsharing-Modell, weil Ihr einfach das Öffi-Netz mitgedacht habt. Wie Ihr das genau gemacht habt, wenn du darauf oder Sie ein bisschen noch ein bisschen darauf eingehen könnten? Ob Ihr da ne GIS-Analyse gemacht habt oder wie Ihr sichergestellt habt, dass das nicht zum ja, praktisch Ersatz von ÖV wird, sondern auch das ist wirklich komplimentiert und das ist irgendwie für Wege, die halt nicht ja -

[26:43] INT03

Also wir planen unsere tim-Standorte dort, wo es viele Menschen leben oder arbeiten. Und es ist meistens dort, wo halt eben auch in unmittelbarer Nähe eine größere Öffi-Haltestelle ist. Dort positionieren wir dann sehr gerne unsere sogenannten multimodalen Knoten. Das sind jene Standorte, die halt eben ein paar mehr Fahrzeuge haben ja, die haben meistens

zwischen 4 und 6 Fahrzeugen. Haben dann außerdem noch oft eine Ladesäule zum zum Laden privater PKWs und dann meistens auch noch ein Lastenrad dabei. Ja, so sind unsere größeren Stationen, für die haben wir durchaus auch mittlerweile ein Tool generiert, dass es uns ermöglicht, anhand von einer GIS-Analyse beziehungsweise auch in Kombination mit [Name unverständlich] den den geplanten Standort zu kategorisieren. Ja ehm wo wir dann halt eben auch am kombiniert mit mit der Öffi-Güteklasse beziehungsweise generell mit der Bedingung der Haltestelle halt eben herausfiltern können, ob das ein erfolgreicher Standort wird oder nicht. Ehm dieses Planungstool haben wir, funktioniert auch super gut am Papier und dann heißt dann halt eben gut, das bräuchten wir halt eben genau an dieser Position einen Standort, das ist dann meistens eher ein bisschen schwieriger. Aber es ermöglicht uns auf jeden Fall, wenn seitens der Politik zum Beispiel auch an uns der Wunsch herangetragen wird, wir hätten gerne genau hier einen Standort, wo wir dann sagen: Na, wir glauben jetzt nicht, dass hier ein Standort ideal ist. Und dann hätten wir halt eben mit diesem Tool die Möglichkeit aufzuzeigen: dieser Standort ist jetzt nicht ideal, ja, aber 2 Haltestellen weiter nördlich, ja, da wäre vielleicht der Standort besser und würde diese Anzahl an Personen erreichen. Also dieses Tool haben wir, das heißt SAM. Das nutzen wir auch sehr gerne und und als Ergänzung haben wir dann halt eben auch noch kleinere Standorte, die sind nicht immer unmittelbar in der Nähe von einer Öffi-Haltestelle platziert. Die können auch mal in einem Wohngebiet sein. Ja, wo wir, wo wir wissen, gut, da sind jetzt ausreichend, da ist jetzt ausreichend Wohnbevölkerung da, so dass wir von einer guten Auslastung ausgehen können.

[29:02] INTR

Mhm, sehr spannend. Danke dafür. Und dann würde ich jetzt noch mal eine Frage gerne stellen zum so zu dieser finanziellen -

[29:11] INT03

Darf ich noch kurz was ergänzen? Weil wir wissen nämlich auch ein Standort ist dann erfolgreich, ja, wenn er innerhalb von 10 Minuten zu Fuß ja erreichbar ist, beziehungsweise wenn es nicht zu Fuß ist, dass es zumindest mit dem Öffis erreichbar ist. Er muss auf jeden Fall schnell erreichbar sein, ja.

[29:27] INTR

Total. Ja, das ist ne riesen Herausforderung. Also das sehe ich auch in meiner Forschung. Das ist natürlich dann auch die Attraktivität total sinkt, wenn du 20 Minuten irgendwie

brauchst. Aber ja. Ja, schwierig auf jeden Fall. Gut so bisschen zur finanziellen Komponente von tim hab ich mich gefragt, welche Finanzierung oder Förderung tim vom Ja Land Steiermark oder halt auch vom Bund erhält? Weil ich ja nicht das also wahrscheinlich mir denken kann, dass es jetzt nicht super wirtschaftlich ist ein Carsharing-Unternehmen zu sein. Oder darum geht es ja einfach nicht. Es geht ja um einfach so Mobilitätsgerechtigkeit und Zugang zu zu auch so einer nachhaltigen Mobilität. Aber wie finanziert sich tim eigentlich?

[30:11] INT03

Also die <name removed> und somit auch tim ist ja zu 100
% Tochter der Stadt Graz. Ja und tim wurde mit Fördermitteln aufgebaut. Ja, da gab es mehrere Förderprojekte und mehrere Fördergeber und ehm das hat uns natürlich schon sehr stark geholfen vor allem die anfänglichen Investitionskosten zu tragen. Mittlerweile gibt es uns aber schon seit 10 Jahren. Ja, und diese großen Förderungen, wie Sie vor vor, vor 6, 7, 10 Jahren, wie Sie es da noch gegeben hat, die gibt es mittlerweile nicht mehr. Leider ja. Es gibt noch ein paar Förderungen ja, die Subventionierung vom Kauf von E-Autos, ja die subventionieren vielleicht einmal eine Ladestation ja oder den Kauf von Lastenrädern, aber teilweise mit ähm, ja, ich sag mal Quoten so zwischen 40 und 80
%. Wir freuen uns natürlich, wenn wir diese Förderungen ausschöpfen können. Ja wofür es keine Förderungen gibt, ist es halt eben, das ist für den operativen Betrieb ja. Wir bei tim, wir sind auch ein bisschen ein soziales Projekt. Ja, weil bei uns sehr viele Holding-Mitarbeiter _innen arbeiten beispielsweise auch Bus- und Straßenbahnfahrer, die aufgrund Ihrer körperlichen Beeinträchtigungen ja weil weil Sie halt einfach Schulterschmerzen haben, ja oder Knieschmerzen chronisch, nicht mehr nicht mehr im Bus oder in der Straßenbahn fahren dürfen. Ja und die sind dann halt eben auch bei tim eingesetzt, ja. Also da schauen wir, dass wir so eine Win-Win-Situation machen und wir sind natürlich auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht jetzt dazu eingehalten, dass wir mit den Geldern, die wir haben, sorgfältig umgehen.

[32:01] INT03

Und, wir sind aber mittlerweile auch in der glücklichen Lage, dass wir sagen können, wir machen nicht mehr das große Minus.

[32:11] INTR

Das hat sich schon mal gut an.

[32:12] INT03

Also der der Betrieb deckt nicht alle Kosten, aber einen Großteil der Kosten.

[32:18] INTR

Würden die, wenn man das jetzt so ein bisschen weiter in die Zukunft oder Perspektive spinnt, würden Sie sich wünschen, ist da vom Bund vielleicht irgendwie auch noch mehr Förderung beispielsweise für diese Operativitätskosten haben Sie genannt gibt, oder denken Sie, dass es sich so perspektivisch schon irgendwie ausgeht, dass es dass Sie so weiterwirtschaften können, wie Sie es momentan tun.

[32:42] INT03

Also ich glaube, wenn Sie diese Frage stellen, ich glaube, Sie werden immer nur ein ja bekommen, also ja, natürlich würden wir uns wünschen, wenn es Förderung für den operativen Betrieb gibt. Natürlich würden wir uns wünschen, wenn es Förderungen für für den Bau von von Mobilitätsknoten gibt, gibt es auch immer wieder, ja gibt es auch immer wieder, und jetzt gibt es gerade sehr viele Förderungen, ja, die die technische Infrastruktur betreffen, ja. Auch da gibt es immer wieder Bedarf. Also man, man kann schon vieles mit Hilfe von Förderungen erleichtern und Nein, sagen wir definitiv nicht. Ja, es würde uns helfen, ja.

[33:25] INTR

Voll ja, darum geht es ja auch in meiner Masterarbeit, so im groben, dass ich mir ja, dass ich einfach herausfinden möchte, wie diese Transition einfach weg vom privaten PKW noch erleichtert werden kann. Und dazu gehört es ja auch irgendwie, dass also wenn auch mein Fokus so ein bisschen mehr als wie man- Weil ich glaub tim funktioniert einfach schon ziemlich gut. Das ist ja auch eher so ein Best-Practice-Beispiel, weil so andere Carsharing Unternehmen. Wie das irgendwie noch gewährleistet werden kann, dass die noch irgendwie diese Skalierbarkeit eben verändern oder halt einfach die Zugänglichkeit vereinfacht wird. Und ja, das sind ja so meine großen Fragen. Genau.

[34:03] INT03

Und weil Sie gerade vorhin- Also Ihr Fokus liegt ja auf Peer-to-Peer Carsharing, ja, das ist jetzt durchaus auch diskutiert, nämlich wann kann Peer-to-Peer im Sinne von, ich sag jetzt: Ich vermiete mein privates Auto ja an eine Privatperson. Ja, ist es auch schon Carsharing in dem Sinn, dass man eine Förderung lukrieren kann? Ja, weil nämlich das Worst-Case-Szenario wäre dann: gut, ich kauf mir einen Tesla ja, sag ich bin jetzt Peer-to-Peer Carsharer. Bekomm dann vielleicht auch noch in Wien, ja meinen gekennzeichneten Parkplatz ja, und vermiete dann einfach nur das Fahrzeug an meine Schwester und an meinen Cousin. Also

bin ich, dann bin ich dann Carsharing in so wie wir beide jetzt Carsharing verstehen. Ja, also wo bedarf es klare Abgrenzungen.

[34:56] INTR

Ja, total, da stimme ich Ihnen zu. Da hatte ich auch mit einer Interviewperson drüber gesprochen, so ein bisschen am Beispiel Frankreich, weil die ja auch bei Ridesharing eine ähnliche, ähnlichen Ansatz verfolgen, das ist super schwer ist und so ein Gießkannenprinzip anzuwenden, aber das dann auch irgendwie zu evaluieren, wie funktioniert das ganze oder so eine Art Monitoring zu durchzuführen, also da bedarf es ja schon auch sehr viel Planung, und ja, ist natürlich auch sehr aufwendig. Aber ja genau, das waren so so mein Hauptblock-Fragen. Ich hab mir ja für meine Interviewcodierung schon Kategorien überlegt, dann haben Sie eigentlich schon alles angesprochen, was ich mir so aufgeschrieben hatte, dann würde ich jetzt auf die Abschlussfragen zugehen, nämlich: Was wäre so Ihrer Meinung nach die wichtigste Maßnahme oder so der wichtigste Bereich, auf die man sich jetzt fokussieren sollte, um ja Carsharing in Österreich noch irgendwie besser zu machen oder so ein bisschen effektiver vielleicht auch? Also jetzt nicht nur so für Graz, sondern so, so generell ja.

[36:05] INT03

Ich glaube jetzt nicht den Graz und auch nicht den Wien. Ja, aber ich glaub ein ein großer Meilenstein wäre es einfach, über Carsharing zu informieren und auf die Vorteile von Carsharing gegenüber einem privaten PKW aufzuzeigen. Und es gibt durchaus Wege und Möglichkeiten auch in ländlicheren Regionen auf das eigene Fahrzeug zu verzichten und wenn schon nicht das eigene Fahrzeug ist, dann zumindest auf das zweite Auto in der Familie. Und Aufklärung ist dann meines Erachtens das A und O. Also ich glaub man muss den den Kund

_innen so ein bisschen die Angst nehmen, ja, dass Sie durchaus ein Fahrzeug bekommen, auch wenn Sie spontan mal irgendeine Wegstrecke zurücklegen müssen. Und ein großer Aufklärungsfaktor ist einfach auch, dass man sich mit Carsharing im Vergleich zum eigenen PKW wahnsinnig vielen Kosten sparen kann. Aber, das ist, wir haben da wirklich die Berechnungen angestellt, das ist schockierend. Ja, was ein privater PKW im Vergleich zu einer wirklich moderaten Carsharing-Nutzung kostet. Also Aufklärungsarbeit ist definitiv ein A und O. Und dann braucht es da halt eben auch Personen, die, glaube ich, mit gutem Beispiel vorangehen. Ehm ja, was wird, was wird uns noch helfen? Ja, natürlich, Förderungen ja, also es ist ja vor allem ein für eine gewisse Anstoßfinanzierung. Ich spreche jetzt

auch eher für kleinere Gemeinden. Ehm ja. Mobilitätsbudgets vielleicht ist etwas, was in Oberösterreich schon sehr gut angenommen wird. Ehm und ja. Generell so ein bisschen auch wieder auf Carsharing hinzuweisen und die Sichtbarkeit, also wenn es… Ja wäre toll, wenn ja wenn Carsharing zukünftig bei jeder Beauskunftung bei Google Maps mit dabei wäre, ja ist es schon teilweise ja. Aber das wäre super.

[38:22] INTR

Mhm, ja, das geht ja schon wieder so ein bisschen in die MaaS-Richtung dann, wenn so bisschen eine Sichtbarkeit besteht. Mhm supi vielen Dank, ich seh hier auch gerade noch in meinen Notizen, dass aus dem Gespräch mit <name removed> die Frage kam, wieviel Nutzer

_innen es momentan von tim in Graz gibt. Haben Sie das im Kopf?

[38:41] INT03

Ehm ja, wir sind bei circa 7,900 Kund

_innen in Graz.

[38:44] INTR

Und es sind registrierte Menschen oder auch so aktive Nutzer

_innen. Wissen Sie auch, wie viele Menschen tim so regelmäßig nutzen oder sehr ja-

[38:56] INT03

Ja, was ist regelmäßig?

[39:01] INTR

Ja, ich hab regelmäßig bei mir in der Forschung definiert als über 3 Mal in einem Quartal.

[39:08] INT03

Über dreimal in einem Quartal. Das kann ich Ihnen ausheben lassen, weiß ich nicht ganz genau. Ja, aber das wäre gerne aus-

[39:14] INTR

Ja voll gerne.

[39:18] INT03

Also fürs Jahr 2025 über dreimal pro Quartal.

[39:24] INTR

Ich kann ihnen vielleicht so als Anhaltspunkt aus meiner Forschung sagen-

[39:30] INT03

Nein weil warum frag ich. Wir haben wirklich Kund

_innen bei uns, die sind wirklich die perfekten Kund

_innen. Ja, genau so wünschen wir uns Grazerinnen und Grazer, weil die fahren halt eben Ihre alltäglichen Wege, machen Sie mir den Öffis beziehungsweise mit dem Rad oder zu Fuß. Aber dann, wenn Sie halt eben 2 oder 3 Mal in den Urlaub fahren wollen, ja buchen Sie sich halt eben dann für eine Woche ja oder für verlängerte Wochen halt am Wochenende halt dann eben das Carsharing Fahrzeug. Ja, das ist ein regelmäßiger Nutzer, ja weil immer dann wenn er auf Urlaub fährt, der nutzt auf nutzt er tim. Ja ab dann gibt es halt eben die regelmäßigen Nutzer. Ja, die wissen gu Sie müssen halt einmal im Monat ja müssen Sie was weiß ich ins Burgenland die Oma besuchen gehen. Ja, ist für uns auch ein regelmäßiger Nutzer. Ja, und natürlich gibt es dann ein paar, ja, die wirklich jetzt einmal den Transporter jedes dritte Jahr nutzen, das ist für uns kein regelmäßiger Nutzer, ja, aber er ist trotzdem ein Nutzer. Also es gibt so bei uns unterschiedlichste Definitionen von Regelmäßigkeit.

[40:34] INTR

Ja, total. Voll in meiner Forschung habe ich auch so einen warmen Pool definiert von Menschen, die man aktivieren könnte. Dann eben die also eher aktiven Nutzer

_innen, das sind so ungefähr 6, 7

% der Menschen überhaupt, die so über dreimal im Quartal nutzen, dann über zweimal und einmal, das sind so meine Abstufungen gewesen von Menschen, die dann vielleicht auch- Weil eigentlich und es kommt jetzt eigentlich auch schon aus Ihren Ausführungen der Trip Types bisschen hervor, nutzen viele Menschen Carsharing für so eher Special Journeys, also dass Sie halt irgendwie einen Ausflug am Wochenende machen oder halt zur Familie fahren, aber so Ziel wär ja auch, dass die Menschen, die dann halt, weil wir haben ja so viel, also es stehen so viele Autos auf der Straße, so viel öffentlicher Raum, der blockiert wird, dass Menschen halt für Ihre Einkäufe oder Halt für Ihre Care- ich weiß nicht- Verpflichtung einfach das Fahrzeug auch für so kürzere Strecken einfach verwenden und das Auto dann ganz abschaffen.

[41:35] INT03

Haben wir schon. Bei uns ist bei. Bei uns ist die durchschnittliche Mietsdauer sind 4,2 Stunden und unter 70 Kilometer.

[41:45] INTR

Unter 70? Bei mir sinds über 500!

[41:49] INT03

Ja, aber da kann ich ihnen auch noch ein paar Zahlen zukommen lassen. Ich glaube, das ist unter 70 ja da, da lass ich Ihnen ein paar aktuelle Zahlen zukommen und es ist schon eher die Kurzstrecke. Ja und ich weiß, meine Kollegen aus aus Linz. Der hat mir letztens von einem Pärchen erzählt, die besorgen sich also, die gehen einmal pro Woche einkaufen, ja legen sich bei Billa den kompletten Warenkorb an und klicken dann auf Abholung im Markt. Ja lassen sich somit den kompletten Warenkorb schon zusammenstellen, ja fahren dann mit dem Auto zum Billa. Bringen alles schnell nach Hause und stellen dann wieder das Auto zurück. Ja, damit Sie ja unter einer Stunde bleiben.

[42:30] INTR

Wow, ausgefuchstes System. Aber ja, das ist cool, wenn alle so ein bisschen Modell finden, das für Sie funktioniert und das halt dann auch ja, Puzzle-Stück für halt so eine nachhaltigere Mobilität in der Zukunft ist. Voll. Ja, ich danke Ihnen. Das waren so eigentlich meine meine Fragen an Sie. Ich weiß nicht, ob Ihnen noch irgendwas einfällt, was Sie gerne so abschließend mit mir teilen wollen oder denken, das haben Sie jetzt total vergessen, irgendwie. Oder wäre wichtig, dass ich-

[42:57] INT03

Nein, ich liefere Ihnen noch ein paar Zahlen nach. Ja, jetzt mach ich noch. Mhm, ich weiß nur nicht, ob ich heute noch dazu komme und ich bin dann ab morgen Urlaub. Ja, aber ich schaue, dass ich es noch-

[43:03] INTR

Na, alles gut, voll gerne.

[43:10] INT03

Wann haben Sie Abgabetermin?

[43:12] INTR

Es gibt keinen, keinen Abgabetermin. Ich möchte damit im Februar relativ fertig werden, voll. Dankeschön, ja gar keinen Stress, vor allem wenn Sie die Datenschutzerklärung da mit senden könnten, wäre das super. Vielen Dank Ihnen, es war super interessant! Vielen Dank fürs Zeit nehmen und gerne sende ich Ihnen noch meine Ergebnisse zu.

[43:36] INT03

Das würde mich freuen! Tschüss.

G.4 Interview 4

[00:00] INTR

Mein erster Block sind so Einstiegsfragen, die bekommt jede Person, die ich interviewt habe. Und dann habe ich eben so diesen Block mit abgeleiteten Maßnahmen oder Dingen, die mir halt aus der Umfrage von der Umfrage und auch aus der Literatur aufgefallen sind. Und dann habe ich noch eine Abschlussfrage und genau dann können wir ja noch Organisatorisches irgendwie besprechen. Wenn du da auch noch Fragen an mich hast, wie weiter und so. Genau also meine erste Frage wär, wie sieht deine Rolle im Bezug auf Carsharing aus in dem Gebiet, in dem Du arbeitest? Was sind deine Aufgaben und Tätigkeitsfelder?

[00:36] INT04

Ja, also ich bin der Country Manager für GoMore. Das ist eben eine Peer-to-Peer Car sharing Plattform aus Dänemark, die ist einen anti-specific approach haben. Also da geht es im Prinzip drum, dass die in jedem Land, in dem es halt aktiv werden, mittelfristig ein Büro auf machen, das eben vom Head of dem jeweiligen Land geleitet wird. Und ich bin quasi zuständig für Österreich und hab da mein Team, die, die mir quasi unterstellt sind, um die österreichischen Operations zu leiten. Also das ist Marketing, dann dieses ganze Customer-Thema, dann auch Legal-Themen, Versicherungsthemen. Also Querbeet also country.

[00:01:24] INTR

Supi danke dir. Und wie schätzt du gerade die Situation von Peer-to-Peer Carsharing in Österreich ein? Vielleicht auch jetzt im Vergleich zu Dänemark oder Skandinavien, wo Peer-to-Peer einfach schon etablierter ist. Genau wie hast du das Gefühl, wird es momentan angenommen in Österreich?

[00:01:43] INT04

Also grundsätzlich, wie er das Recht gut angenommen. Wir haben da Wachstumszahlen von ungefähr 30 bis 40
% pro Jahr. Und das Thema jetzt aber, wo es noch challenging ist, ist einfach die awareness bei Autobesitzern zu zu schaffen, das heißt, dass die halt ihre Fahrzeuge vermieten, weil es in oder gefühlt in der österreichischen Kultur noch sehr ehm ja was sehr persönliches ist, das Fahrzeug auch persönlich als die Wohnung. Es gibt ja mehr Leute, die dann auf Airbnb ihre Wohnungen vermieten als dann ihr Fahrzeug, das üblicherweise eh recht häufig herumsteht. Und da geht es einfach drum, dass man einfach ein ein Umfeld dann

langfristig schafft, wo die Leute sich dann einfach auch aus rechtlicher Sicht aber auch aus steuerlicher Sicht einfach wohlfühlen. Viele schreckt es zum Beispiel noch ab, am Ende des Jahres dann einen Steuerausgleich zu machen, wobei das halt für viele Personen gar nicht relevant ist. Wenn man jetzt zu Beispiel eine Privatperson ist und wirklich nur selten das Auto mal pro Jahr vermietet, dann ist das meistens so, dass die da überhaupt gar nicht in die Gewinnschwelle reinrutschen und dann im Prinzip diese Einnahmen steuerfrei sind. Aber das ist halt schon noch ein Thema, da muss man halt versuchen, das den Leuten irgendwie zu kommunizieren und und das ist so ne Challenge. Und ich glaub mittelfristig über die nächsten 15 Jahre ist einfach noch viel Potenzial da, weil es einfach kosteneffizient ist. Und ja. Da einfach sichern die Nachfrage kommen, also auf kosteneffizienter Sicht. Und die Frage ist halt dann, ob das Nachhaltigkeitsthema auch wieder mal ein bissl Aufwind bekommt. In den letzten Jahren ein bissi eingeschlafen. Ehm oder war nicht mehr so in den Köpfen der Leute, die dann eher so Inflation und alltägliche Themen, die waren, die Probleme waren immer näher. Grundsätzlich ist das eigentlich… Peer-to-Peer Carsharing adressiert ja beide Probleme. Deshalb glaube ich , dass da schon noch viel Potenzial für ist für die Zukunft auch.

[00:03:57] INTR

Mhm voll. Ja, da hab ich eigentlich auch schon voll viele Dinge an die ich einhaken kann. Ich würd noch meine dritte Einstiegsfrage stellen, aber ich glaub so puncto Steuer, Versicherung, Kampagnenarbeit und so, das sind auch eh viele Dinge, die ich noch mit dir besprechen wollte, aber so als dritte Frage vielleicht, was ist so momentan deiner Meinung nach der wichtigste Erfolgsfaktor von Peer-to-Peer Carsharing auch jetzt auf Österreich bezogen und was ist, ja hast du ja schon ein bisschen angeteasert, die größte Hürde, obwohl, da hast du ja gerade schon drüber geredet.

[00:04:30] INT04

Also die größte Hürde würd ich tatsächlich sagen ist der Mindset der Leute. In in einer Art und Weise, dass die dann einfach… Ja das kennen Sie nicht, das ist was Neues. Ist vielleicht Arbeit, das wird jetzt nicht gut werden. Grundsätzlich sehen wir das halt in den anderen Ländern, dass die Leute dann eher einfach mal probieren und dann sehen, dass es ganz gut ist. Ist aber der geübte Österreicher hat einfach Angst, irgendwie vor bürokratischen Hürden, die ihn dann einfach gleich so abschrecken, dass er sagt, das tue ich mir nicht an, das will ich nicht. Auch wenn es dann am Ende des Tages gar nicht so ein großer

Aufwand ist, wie man denkt, also. Das ist sicher die größte Hürde und das größte Potential aus meiner Sicht ist ist einfach das Preis-Thema, dass ist einfach kostengünstig ist für die für die Nutzer. Das ist kosteneffizient ist für die Autobesitzer, wenn die einfach die diese Ausgaben steuerlich geltend machen können vom Auto. Das ist auch in Bezug von Abschreibungen, Versicherungen und so. Das sind ja die größten Kostenpositionen, also spannend wird ja der Kosten, also der Wertverlust des Fahrzeugs steuerlich abgebildet und der ist dann relativ hoch bei vielen Fahrzeugen und das ist sowas, was die Leute eigentlich nicht so bedenken, dass sie diesen Wertverlust ja haben und der auch steuerlich geltend gemacht werden kann. Anteilig. Und ja, Peer-to-Peer Carsharing hat auch noch den Vorteil, dass es wenig drauf angewiesen ist, nur in den ganz stark, oder in den Bezirken zu sein, wo es halt hohe Bevölkerungsdichten gibt, sondern das kann auch am Land funktionieren oder in in kleineren Städten, weil die Leute ja. Weil es jetzt nicht ein Geschäftsmodell sein muss für viele Leute, sondern einfach so einen Zuverdienst und dann muss man auch nicht an Gewinnoptimierung und maximale Auslastung gehen, sondern kann quasi einfach auch Gebiete abdecken, wo jetzt nicht immer 40
%. Auslastung ist wiederum.

[00:06:47] INTR

Mhm voll. Vielleicht kann ich auch gleich mal so in dieses Steuerthema noch ein bisschen mehr einhaken beziehungsweise Kosten und Motivation von Menschen, weil meine Forschung oder halt so die Umfragen ergeben haben, dass bei den Peer-Users schon die Hauptmotivation dieser Kostengrund ist, also auch vor Nachhaltigkeit, wie du auch eben angesprochen hast. Es ist ja gerade nicht mehr so ein Thema, das sehr so präsent ist in gesellschaftspolitischen Diskursen. Bei den Peer-Providern allerdings hat sich nicht so ein klarer, also es waren auch weniger Teilnehmende, aber hat sich nicht so ein klarer Motivationstrend abzeichnen lassen, weil ich glaub der Zuverdienst einfach noch ein bisschen zu gering ist in dem Sinne und wahrscheinlich auch einige Menschen so mit dieser Steuergeschichte nicht so die Awareness haben. Was hast du so das Gefühl, wie könnte man das verändern, dass Peer-User trotzdem noch von diesen geringeren Kosten profitieren im Vergleich zu konventionellen Carsharing, aber Peer-Provider dennoch mehr… dass ist für sie rentabler wird beziehungsweise, dass sie das auch steuerlich geltend machen können. Hast du das Gefühl, ihr könnt dabei als GoMore irgendwie einhaken oder bräuchte es davon auch Hebel vom Bund beispielsweise oder halt zu Subventionen oder so?

[00:08:10] INT04

Also wenn man es jetzt auch gerade mit anderen Ländern vergleicht, wo wir aktiv sind, dann ist das eigentlich so eine Mischung, wo wir es brauchen. Also in anderen Ländern ist es zum Beispiel so, da gibt es halt auch schon bessere rechtliche Regelungen, das heißt, wenn die Leute dann irgendwie Carsharing machen, dann haben die pauschale Absatzbeträge vom Gesetzgeber, also von von den Finanzbehörden zum Beispiel in Dänemark, die haben dann einen Wert X, den sie dann quasi gegenrechnen können und und dann einfach auch was verdienen. Das gibt es in Österreich in dieser Form nicht. Also da gibt es keine Subventionierung oder oder sonst irgendwelche Bevorzugung von Peer-to-Peer Carsharing. Das heißt in dem Fall würden wir dann als Plattform Rechtsberatung anbieten wollen, was wir eben gesetzlich eigentlich nicht dürfen. Das heißt, Ziel ist es dann, mit einem Steuerberater zum Beispiel einfach so einen Leitfaden zu generieren. Der ist jetzt auch gerade in, der wird gerade angelegt. Und da ist es so, dass dann ein Steuerberater einen Leitfaden für Peer-to-Peer Carsharing bereitstellen wird, den man dann über uns Plattform abrufen kann. Und der dann die Themen erklärt, was man, auf welche Punkte man achten soll. Welche Absatzbeträge man da jetzt nehmen kann, wie das am saubersten läuft. Das ist dann der Umweg, den wir in Österreich wählen, wo wir die Leute dann einfach unterstützen bei diesem Behördenweg. Das die dann einfach ganz genau wissen, OK das und das ist einfach einzugeben und das ist jetzt kein Hexenwerk. Vielleicht stellen wir denen dann auch. Also wir diskutieren jetzt auch, ob wir denen einfach so ne Excelvorlage zur Verfügung stellen, wo dann die Werte eingegeben werden und dann ihnen ausgespuckt wird, was sie da jetzt steuerlich als als Gewinn angeben müssen. Es ist der Umweg, weil es in Österreich keine von Seiten der Gesetzgebung, keine Bevorzugung oder Regulierung in dem Sinne gibt. Und was jetzt den Verdienst zum Beispiel für diese Auto- oder was den Punkt für die Autobesitzer angeht, wo du drüber geredet hast, dass das eigentlich keinen klaren Trend gibt, ob die jetzt Einnahmen oder oder Nachhaltigkeit jetzt so als als Trend haben. Wir zählen die einfach zu verschiedenen Nutzergruppen. Also da gibt es wirklich Leute, die machen das aus Idealismus. Denen ist einfach Nachhaltigkeit ein Anliegen und da steht das Auto rum und die denken sich die Versicherung ist da. Ich kann ein bisschen… Mir kostet das jetzt nichts. Ich kann ein bisschen was dazu verdienen. Die die achten dann nicht so auf den Preis und dann gibt es natürlich welche, die die wollen das wirklich. Die sehen das als

Einkommensform. Und ja, grundsätzlich ist es unser Ziel, dass es natürlich für beide Gruppen lukrativ ist. Der Hauptkostenfaktor derzeit sind noch die die Versicherungskosten, die auch einfach diesen teilweise relativ. Ja die das einfach noch teurer machen. Also es ist günstiger als ne normale Mietfirma, aber es könnte wahrscheinlich noch günstiger sein, wenn die Versicherungskosten pro Tag nicht zu hoch wären. Da versuchen wir eben auch mit der Versicherungsbranche in in Kontakt zu treten. Aber da ist es zum Beispiel, da ist die Nische noch zu klein, als dass die Versicherungsunternehmen zum Beispiel eigene KFZ-Haftpflichtversicherungsprodukte für Carsharing-Leute anbieten, weil das wäre dann zum Beispiel sowas, wenn die Versicherungsbranche ein Produkt anbieten wird, dass das auch abdecken würde. Also Peer-to-Peer Carsharing, also einmal im Monat das Auto zu vermieten zum Beispiel. Dann könnte man die Versicherung auch auch noch günstiger anbieten, wenn es dann eben nur auf die sich auf die KFZ, also auf die Vollkasko beziehen wird. Und das wird am Ende des Tages auch das sowohl für die Nutzer als auch für die Autobesitzer noch fnanziell lukrativer machen, weil im Moment halt die meisten Kosten wirklich an an die Versicherung gehen, ja.

[00:12:18] INTR

Bei arbeitet ihr also, also GoMore arbeitet ja mit Omocom zusammen. Soweit ich das richtig verstanden hab. Und ich hatte auch gesehen, dass ne Kurzzeitmiete sehr sehr viel teurer so im Median ist als ne Langzeitmiete, wahrscheinlich eben durch diese diesen Fixbetrag an Versicherungen. Da wäre vielleicht jetzt meine Rückfrage: Momentan deckt die Versicherung von Omocom ja nur Kasko ab oder also man hat ja nicht einen vollständigen Versicherungsschutz beziehungsweise man hat ja auch einen recht hohen Selbstbehalt, wenn man den so wählt, also wie könnte man das noch günstiger machen? Das hab ich nicht ganz verstanden, beziehungsweise-

[00:13:02] INT04

Genau. Also grundsätzlich einmal zum Versicherungsaufbau: Omocom, das ist so ein Intermediär, der diese Abwicklung macht und Schadensabwicklung. Die Versicherung, die dahinter steht, ist Baloise, also jetzt mittlerweile Baloise-Helvetia, also Schweizer Versicherungskonzern. Und das Thema, also im Versicherungsprodukt jetzt ist einmal diese, also es besteht aus mehreren Komponenten. Das ist einmal diese Vollkaskoversicherung, dann gibt es die Pannenhilfe, dann gibt es die Reiserückreiseversicherung, das heißt, wenn das Auto irgendwie nicht repariert wird, dass die Mieter dann mit Zug zum Beispiel nach

Hause reisen können und dass die Versicherung das trägt. Und dann gibt es- Und das spannende Thema ist diese KFZ-Haftpflichtversicherung. Das ist auch ein Thema wo, wo wir immer viel hin und her haben auch mit der Versicherung und wo die Versicherung dann auch mit Anwälten und mit der Finanzmarktaufsicht glaub ich war das in in Österreich, die dann der Versicherung gesagt haben, dass es nicht regelkonform ist, dass 2 KFZ-Haftpflichtversicherungen gleichzeitig laufen. Also da gibt es viel Bürokratisches hin und her. Der Weg, der jetzt gewählt wurde, ist im Prinzip eine Absicherung der Autobesitzer über eine Obliegenheits-Versicherung. Das heißt, wenn wenn jetzt zum Beispiel Autobesitzer absieht seiner KFZ-Haftpflichtversicherung mitzuteilen, dass dass das Auto in der Vermietung ist und er irgendwie eine Rechnung kriegt, mit der jetzt nicht gerechnet hat. Dann wird quasi diese Obliegenheitsverletzung über eine… Also wird diese Rechnung gedeckt über diese 11.000€. Ja. Das ist der eine Weg und der andere Weg ist halt an den Bonus-Malus Kompensation. Das heißt, wenn für den seine eigenen Versicherungskosten teurer werden, dann zahlt die Versicherung auch diese diese Mehrkosten einfach. Das heißt mhm, die derzeitige Lösung ist eben, dass die Autobesitzer kein finanzielles Risiko eingehen, aber einen administrativen Aufwand haben, wenn es zu einem Kfz-Haftpflichtschaden kommen sollte. Das ist einfach dem zu schulden, dass die Versicherungen in Kombination mit der Finanzmarktaufsicht - da bitte nicht festnageln, ich glaube, dass das die Finanzmarktaufsicht war - auf jeden Fall haben dann die Anwälte von der Versicherung gesagt, dass das rechtlich nicht möglich ist in Österreich. Da gibt es dann wieder einen anderen Versicherungsanbieter, nämlich die Allianz, die die… Die ein Versicherungsprodukt gebaut haben, wo aber eben. Wo man jetzt dann auch nicht weiß, ob das Finanzmarktaufsichtstechnisch korrekt ist, oder ja, wie das dann genau ist. Aber das sind auch so Gespräche, in denen wir jetzt auch sind. Die wir jetzt aber auch auf europäischer Ebene führen müssen, weil die Firmen zu klein sind also, wo man dann quasi dann mit einer großen Masse an an Buchungen, mit denen Versicherungen verhandeln muss, weil das wirklich sonst nicht lukrativ ist ein eigenes Versicherungsprodukt zu bauen. Das heißt für uns eigentlich, wir müssen beständig dran arbeiten und im Moment ist es eben so, die Leute sind finanziell abgesichert, sie haben administrativen Ausland für diesen KFZ-Haftpflichtbereich. Für uns wäre es natürlich noch mal angenehmer, wenn es einfach eine fixe KFZ-Haftpflichtversicherung geben könnte, die während der Vermietung dann über eine andere KFZ-Haftpflichtversicherung läuft. Dass die Leute da auch keinen administrativen Aufwand haben. Oder dass man es

halt zusammenbringt mit KFZ-Haftpflichtversicherungen in die Kooperation einzugehen, die das dann denken abdecken. Ist dann aber auch wieder ein... Für die ist das natürlich dann mehr Risiko. Das heißt, die würden dann mehr verlangen. Das heißt, da müssten wir dann irgendwie einen einen Weg finden, dass die Autobesitzer kompensiert werden. Also das mhm ist schon viel hin und her also, aber da arbeiten wir eigentlich aktiv dran. Aber es ist ja leider nicht so leicht, da die perfekte Lösung zu finden.

[00:17:23] INTR

Ja, es sind ja auch so viele Stakeholder dann irgendwie involviert. Vielleicht da zwei Rückfragen dazu: weißt du erstens wie das in Dänemark gehandhabt wird, ob das einfacher ist mit der Versicherung und dadurch halt auch das Produkt günstiger Angebote werden kann, also diese Dienstleistung und b wie oft kommt es überhaupt vor, dass Menschen das in Anspruch nehmen? Also es ist sehr sehr- So ein Schadensfall. Ist es was, was häufiger passiert, oder ja...

[00:17:55] INT04

Also KFZ-Haftpflichtschäden kommen durchaus vor ehm oft sind es aber auch eben Schäden, die von dritten Personen an an Mietern passieren. Und diese... Dort, wo dann dieser Bonus Malus nutzt oder Bonus Malus-Verlust herkommt. Kommt ab und zu natürlich vor. Was relativ selten vorkommt, ist dann diese Obliegenheitsverletzung. Ehm da wir vielleicht im Jahr ein bis maximal zwei Fälle. Ehm also das ist dann mhm und schon sehr, sehr überschaubar. Es ist vielleicht von einer Buchung, ich würd sagen, zwischen jede zweitausendste Buchung.. Ah, nicht einmal also jede 2000 Buchung hat ungefähr einen KFZ-Schaden, der dann richtig abgewickelt werden muss. Und bei diesen KFZ-Obliegenheitsverletzungen, das ist dann jede 10.000 Buchung, wo es dann wirklich zu zu einer Obliegenheitsthematik kommt. Also das sind schon relativ geringe Summen, ehm aber es hält halt trotzdem Leute davon ab, weil sie Angst haben, dass sie da einen Aufwand haben, das zu vermieten und da geht es wirklich drum, da eine gute Lösung für die Leute zu finden und dass die halt wirklich Bombenfest ist. Im Moment können wir Ihnen sagen, du bist finanziell abgesichert, aber du hast einen Aufwand, also ein administrativen Aufwand, und im Idealfall kommen wir zu einer Lösung, wo die Leute dann auch überhaupt keinen administrativen Aufwand mehr haben, weil es ist dann Wunschdenken. Und in anderen Ländern ist es einfach so,

da erlauben die, da erlauben die Behörden oder die rechtlichen Gegebenheiten, dass einfach 2 KFZ-Haftpflichtversicherungen gleichzeitig laufen. Ist dann bei denen einfach anders geregelt und gern… Also wir haben auch in den meisten Ländern, haben wir einfach dieses KFZ-Haftpflichtprodukt, dieses Klassische direkt drin. Ehm aber in Österreich hat es da eben Probleme von von Seiten der Versicherung gegeben, dass die da… Ja wie gesagt, die Thematik Regulierung und was möglich ist und was nicht möglich ist.

[00:20:16] INTR

Okay verstehe, aber voll interessant. Vielleicht noch so ein bisschen auch in diese institutionalisierte Richtung eine Frage zu so rechtlichen Hebeln. In Deutschland gibt es ja seit 2017 ein Carsharing-Gesetz und es wurde ja jetzt auch in Österreich häufiger mal diskutiert beziehungsweise steht in der Sharing-Strategie vom früheren BMK, dass es eine Gesetzgebung geben soll. Und da habe ich ein bisschen nachgelesen und gesehen, dass Peer-to-Peer Carsharing davon ausgenommen ist. Also dass selbst wenn Carsharing Gesetz kommt, dass Peer-to-Peer da nicht mitgedacht wird. Vielleicht was hältst du davon beziehungsweise denkst du, dass das auch Potenzial gäbe, dass Peer-to-Peer da inkludiert wird? Also das würde beispielsweise bedeuten, dass es halt exklusive Stellplätze oder halt keine Parkgebühren für Carsharing Autos gibt. Und dass ist einfach auch ein bisschen klarere so Standardisierungen gibt auch für Fahrzeuge beispielsweise, oder ja.

[00:21:18] INT04

Ja, das ist schon sein Thema, an wo wir uns halt Gedanken gemacht haben. Das Problem für viele, oder wir waren dann zum Beispiel auch im Gespräch mit der Stadt Wien und da einfach das Problem ist, dass die Gesetzgeber sich darauf verlassen müssen, dass das Auto auch zum Carsharing bereit steht, nicht dass das dann einfach eine false flag-Geschichte wird, wo die Leute dann einfach Vorteile haben möchten, ohne das Auto dann tatsächlich den anderen Usern zur Vermietung anzubieten. Da gehts drum aus unsere Sicht wäre es sinnvoll, eine Art Zertifizierung zu haben. Dass das dann die Peer-to-Peer-Anbieter zum Beispiel sagen können, OK, dieses Auto wurde 80
% der Zeit zur Vermietung angeboten, es wurde 80
% der der Mieten wurden quasi akzeptiert. Das heißt, dass man dann irgendwie formal nachweisen kann, dass das Auto tatsächlich Carsharing zur Verfügung gestellt wird. Ja, im im Idealfall wäre das natürlich in einer Gesetzgebung abzubilden. Aber im im Moment ist das also, das ist selbst in anderen Märkten wie wie Dänemark recht komplex und mit

viel Gesprächen mit der mit den, mit der Politik durchsetzbar, das heißt, in in Österreich haben wir einfach nicht die die Größe und und die- Ja dass wir da sowas anbieten könnten. Thema ist sicher, dass wir das in Zukunft anstreben werden, aber ich glaub eher, dass wir das dann vielleicht auf regionaler Ebene, also Städte-Ebene Vereinbarungen treffen können. Dass das es dort dann Begünstigungen gibt für gesharte Fahrzeuge und wir dann nachweisen können, dass die Leute das wirklich machen. Aber da ist wirklich, also die größte Hürde, die die Leute da haben, ist wirklich das Administrative. Wie überprüfen Sie das. Da haben sie ein bisschen eine Angst und ja, vielleicht ist das mal ein Projekt, wo wir uns mit Policy Makern zusammensetzen können und sagen, OK, kann man irgendeine Art Zertifikat etablieren, was ja jetzt, was jetzt nicht für uns als Plattform allein, sondern das einfach vielleicht für mehrere Plattformen geeignet ist. Wo die Leute dann ehm ja. Wo man das irgendwie ausstellen kann, vielleicht noch irgendwann in Kombination mit CO2, weil ja ein geshartes Fahrzeug wahrscheinlich auch- Gerade auch dieser Produktionsteil, wo eigentlich viel Energie rein einfließt, dass das auch ne CO2-Komponente hat, dass das vielleicht noch ein zusätzlich finanzieller Anreiz ist. Aber da haben wir ehrlich gesagt jetzt noch nicht so viel Energie reingesteckt in das Thema, weil es einfach noch viele andere Baustellen gibt, wo wir gleichzeitig aktiv sind.

[00:24:24] INTR

Mhm, ja nee, voll verstehe ich voll ist mir nur aufgefallen, irgendwie auch beim Durchlesen und dachte irgendwie interessant, dass da so andere Schwerpunkte gesetzt werden. Vielleicht noch so ein bisschen zum Thema Sichtbarkeit schaffen. Ich denke, dass Carsharing inzwischen ja schon relativ etabliert ist oder dass viele Menschen darüber Bescheid wissen. Peer-to-Peer Carsharing aber ein bisschen weniger. Also ich hab das Gefühl, dass die Sichtbarkeit einfach teilweise noch nicht so da ist. Weil es ja auch, ja.. Ja, einfach auch nicht so erkennbar ist. Also so ein Peer-to-Peer Carsharing Fahrzeug hat ja kein Branding, sondern es ist halt einfach ein Auto, das einfach auf so einem Straßenraum steht. Wie hast du also hast du das Gefühl, dass ihr da als GoMore Österreich noch irgendwie ein bisschen mehr darauf aufmerksam machen könnt? Oder habt ihr das vor, dass das Peer-to-Peer Carsharing gibt oder beispielsweise irgendwie in der Gemeinde? Also ich seh, also ich bekomm oft YouTube-Werbung, wahrscheinlich weil ich sehr viel auf der Webseite von GoMore bin. Also GoMore Werbung. Aber dass ich sonst auch nicht so viel Öffentlichkeitsarbeit vielleicht auch mitbekomme. Seid ihr da irgendwie dran? Plant ihr irgendwie das noch sichtbarer

zu machen oder wie möchtet ihr noch mehr Menschen erreichen?

[00:25:38] INT04

Also das ist natürlich einer unserer absoluten Hauptaufgaben, also derzeitiger Status Quo ist natürlich, dass wir eine absolute Nische sind und und auch ziemlich unbekannt in Österreich. Also da braucht man auch nichts schönreden. Also es ist allgemein, also auch in in anderen Märkten sind wir trotzdem eine Nische, obwohl wir Peer-to-Peer Carsharing sind und obwohl wir eigentlich europaweit führend sind, aber dafür ist es natürlich über die nächsten Jahre geplant, da einfach gestärkt noch ins Marketing zu gehen, einfach auch noch einmal di, auch die Autobesitzer, also einfach auch noch die die Menge an Autos zu hören beziehungsweise einfach auch mehr Autobesitzer abzuholen. Weil das auch ein großes Thema ist diese Versorgung. Also wenn man dann eine gewisse Größe pro Stadt erreicht hat, dann dann ist ein ernstzunehmender Player. Und das ist wahrscheinlich in Wien, wenn man dann in Wien zum Beispiel 1.000 Keyless Auto hat. Also die man wirklich mit dem Handy abholen kann, dass sind wir quasi eine, eine eine Nummer, wo man dann aus der Nische auch auch langsam rauskommt. Da da wird es dann natürlich jetzt einfach eine Kombination. Also wir versuchen einerseits dann, also wir werden ab 2026 jetzt schon versuchen vermehrt in dieses Branding zu gehen, da ist es dann einfach so, dass man einfach den den Leuten neue also Auto Kleber zukommen lässt, die sie drauf kleben können. Und und einfach auch so eine Guideline, wo sie das aufkleben können, dass die dass die Autos einigermaßen einheitlich ja, dass die einigermaßen einheitlich ausschauen. Ja, das ist ja, das ist für 2026 geplant ist und natürlich verstärkte Marketingmaßnahmen. Also da wird jetzt kontinuierlich jedes Jahr das Marketingbudget angehoben. Und ja, also das ist jetzt 2026 schon höher als 2025 und wird jetzt jedes Jahr auch auch angehoben. Mhm. Also wir sind da eigentlich drauf und dran und was uns natürlich ein besonders großes Anliegen wär, ist natürlich die Kooperation mit den Gemeinden und und Städten. Wo man denen dann einfach irgendwie sagen können, OK, ihr stellt Parkplätze für Peer-to-Peer Carsharing bereit, oder euer Gemeindeauto könnts ihr direkt auf die Plattform stellen. Dann können auch externe Leute das Auto mieten. Es ist ja auch absolut kosteneffizient am Ende des Tages und da fällt nur die Keyless-Gebühr, da fallen die die Sim-Kartengebühren pro Monat an und abgesehen davon ist ja die… Haben die keine Fixkosten also oder keine Richtungskosten, sondern man zahlt prozentuell für die Vermietung des Fahrzeugs. Und viele Gemeinden, die haben dann schon ein eigenes Versicherungsprodukt, das heißt, sie zahlen dann auch nicht

doppelt Versicherung, sondern die haben so ein... Da gibt es bei uns auch Businesskunden, das sind die Leute, die dann einfach irgendwie selber eine Versicherungslösung haben. Ehm das ist für uns dann... Wir freuen uns auch über Businesskunden, die wir auf der Plattform haben. Und da würden wir dann einfach auch gern auch, ja, den ländlichen Bereich vielleicht aktiver drauf zugehen und und andere Städte abseits von von Graz und Wien. Ehm also ja das ist schon auch uns ein besonders großes Anliegen. Im Moment haben wir einfach nicht die Ressourcen gehabt, auf die einzelnen Gemeinden zuzugehen, aber das ist sowas, was wir schon gern machen würden, weil es einfach absolut Sinn machen wird.

[00:29:22] INTR

Voll, ich hab ganz viele Rückfragen im Kopf. Ich hoffe ich vergesse die nicht alle: einmal so Thema Business Kund

_innen. Es gibt ja gerade, also wenn man sich den Peak Demand von GoMore anschaut oder so den, die gleichzeitige Autonutzung, dann ist die ja am höchsten zu Samstagnachmittags, also viele nutzen das Auto ja wirklich dann, um am Wochenende in den Urlaub zu, also nicht im Urlaub, aber vielleicht irgendwie einen Tagesausflug ins Burgenland zu machen oder genau für so größere Trips und da könnte man ja meinen, dass gerade so Businesses sehr attraktive Provider sind, weil die ja ihr Auto oder ihr Firmenauto am Wochenende ja eigentlich nicht brauchen. Hast du das Gefühl, dass diese Businesses von GoMore also über GoMore Bescheid wissen, also wie erreicht ihr die oder wie kann man da noch irgendwie dafür sorgen, dass sich da noch mehr irgendwie anmelden, weil das ist ja eigentlich fast schon die einfachste Lösung des Problems. Weil wenn du selber dann Provider bist und dann dein Auto, aber wirklich auch nur am Wochenende benutzen willst, dann führt es ja führt das so zum Mismatch von Supply und Demand. Weißt du, wie ich mein?

[00:30:34] INT04

Ja, also da ist da ist sicher ein Thema. Also manche machen das auch. Das Thema ist halt, wenn es jetzt zum Beispiel größere Firmen sind, wie jetzt zum Beispiel zu Mietwägen, Mietwagenfirmen und Taxigewerbe. Die können über unsere Versicherung nicht abgedeckt werden, alle anderen theoretisch schon. Also wenn jetzt irgendwie ein Malermeister beim Transport am Wochenende vermieten will, oder irgendwie ein Architekt, oder sonst was. Das alles möglich. Ich glaub, das ist für die Leute einfach auch derzeit noch nicht. Also das ist nicht ihr Kernbusiness, deshalb haben Sie das noch nicht... Ja, noch nicht ja am Schirm. Wenn sie einen engagierten Mitarbeiter im Unternehmen gibt, der irgendwie denkt, OK, wir

haben da eine ungenutzte Ressource, warum machen wir das nicht. Das wäre absolut sinnvoll. Mhm. Im Prinzip ist es aber im Moment einfach so, dass viele normale Unternehmen einfach auf ihr Kerngeschäft sich fokussieren und jetzt nicht so kleine Opportunitäten auf der Seite auch wahrnehmen. Aber es ist sicher so etwas, wo auch absolut versteckte Potentiale liegen, die man, die man erheben kann. Aber wir haben die jetzt noch nicht so direkt angesprochen. Wäre aber sicher eine eine Nutzergruppe, die man direkt ansprechen könnte oder versuchen wird anzusprechen.

[00:32:01] INTR

Verstehe und hast du schon mal was von dem Begriff Mobility As a Service gehört? Das ist so.

[00:32:08] INT04

Ja. Im im Prinzip geht es halt eher auch eher so ums Thema-

[00:32:16] INTR

Ja so digitale Integration ja, es geht darum, dass man so verschiedene Mobilitätsdienstleistungen in einer App integriert, das zum Beispiel bei den bei Wien Mobil dann erscheint. OK, du hast noch die Option ehm beispielsweise ein Auto über GoMore auszuleihen. Für die letzte Meile von der ja ÖPNV-Haltestelle nach Hause. Also das sollte man ja eigentlich eher nicht machen, aber so von wegen, dass du in einer App verschiedene Mobilitätslösungen aufgezeigt bekommst und dadurch halt auch eine Sichtbarkeit für ein Produkt oder für eine Mobilitätsdienstleistung erhältst. Siehst du da ein Potenzial für GoMore, damit das noch so ein bisschen attraktiver wird?

[00:32:57] INT04

Also es gibt da viele Anfragen und auch, das wäre sehr Zielführend für GoMore. Das Problem ist einfach die Ressource der der Devoloper. Oder wo einfach also bei uns heißt es einfach Product Team. Die kümmern sich quasi um diese ganze technische Entwicklung und für die ist es einfach so die Integration. Der Aufwand zahlt sich jetzt nicht aus für die Visibility also. Die sagen einfach OK, wir wollen unsere Ressourcen jetzt eher in Projekte stecken, die den gesamten, die gesamte Firma betreffen, also GoMore als gesamtes über ganz Europa, als jetzt so für eine Stadt irgendwas zu bauen. Das ist natürlich sowas, was wir uns als Österreich wünschen würden. Also wir wären gern in den ganzen Mobilitätsapps drin sein als als Option. Das Problem ist wirklich, wir haben uns jetzt nicht stärker verfolgt, weil wir einfach nicht die technischen Ressourcen haben das zu machen. Ja, das ist im Prinzip

das Hauptthema. Und selbst große Kooperationen, ja, wo theoretisch was möglich wäre. Da scheitert es dann wirklich an den Kapazitäten sowohl vom Partner als auch von uns. Zum Beispiel haben wir jetzt eine Operation in in der Schweiz und Finnland mit GoMore und Uber. Da wäre es wirklich auch drum gegangen, dass die Leute dann von Uber auch drauf aufmerksam gemacht werden in der App, dass sie auch Carsharing, dass es auch ein Carsharing Angebot gibt von GoMore und und umgekehrt. Also vieles natürlich immer, dass dass Leute wirklich mein Auto haben, die es wirklich brauchen. Weil wenn man jetzt unter 10.000 Kilometer pro Jahr fährt, dann macht es einfach faktisch keinen Sinn ein Auto zu besitzen, da fährt man einfach besser, wenn man diesen Mobilitätsmix von Klimaticket und wenn es wirklich sein muss, wenn keine Öffis in der Früh waren, wenn wir da zum Flughafen muss, dann nimmt man sich ein Taxi oder also, dass man Mobilitätsmix hat. Und ja, da, dann jetzt frisch zum Beispiel auch eine Kooperation gibt es da jetzt. Aber das ist jetzt direkt in die Apps gegenüber eingebaut wird, was auch zur Diskussion gestanden ist zumindest als Testphase, ehm hat es einfach geheißen da gibt es die Ressourcen nicht, dass wir das machen können oder für eine Testphase ist es einfach nicht gemacht worden, wo das natürlich durchaus eine große Kundengruppe erreicht hätte. Das sind halt so Sachen, die also es gibt ein paar Projekte am Laufen, da schauen wir einfach, wie sich jetzt unsere Ressourcen im Product entwickeln, ob man dann irgendwie auch solche Sachen… Und ich glaube in Österreich gibt es ja auch einen Wegfinder um und da gibt es einige Apps, wo man dann theoretisch auch das einbinden könnte. Durchaus interessant, aber im Moment halt nicht umsetzbar.

[00:36:16] INTR

Alles klar. Und so ein eine Hürde würde ich jetzt mal sagen von Nutzer
_innen Peer-to-Peer Carsharing zu verwenden ist ja auch die Erreichbarkeit, also die hängt natürlich auch stark damit zusammen, wie viele Provider es in einer Stadt gibt oder halt in deinem Bezirk, in deinem Wohngebiet, aber schon auch einfach dass viele Fahrzeuge dann halt auch am Wohnort der Person stehen. Hast du so das Gefühl, dass die Erreichbarkeit irgendwie noch verbessert werden kann, auch wenn es nicht super viele mehr Provider
_innen gibt? Oder wie würdest du diese Problematik angehen, dass ein Auto oft noch weit entfernt ist vom Wohnort?

[00:36:54] INT04

Was meinst du jetzt mit der Erreichbarkeit, dass die Autos weit weg von von der Person, sind wir das Mieten möchte?

[00:36:57] INTR

Genau so über 20 Minuten genau, dass ich einfach ne lange Strecke hin habe und es natürlich nicht convenient ist, dann mir ein Auto auszuleihen, wenn ich dann erst mal irgendwie auch noch mit der U Bahn und dann laufen irgendwie an nen Ort fahren muss, um da ein Auto abzuholen.

[00:37:14] INT04

Also erster Ansatzpunkt sind natürlich ganz klar die, die flächendeckende, das flächendeckende Angebot von Fahrzeugen. Zum Beispiel in Dänemark oder in Kopenhagen, da gehst du keine 300 Meter mehr, ohne dass du zwei GoMore Autos sind. Also da hat man einfach über die… Und die kann man dann auch alle mit dem Handy schnell schnell abholen, das ist halt extrem einfach zu nutzen. Und ja ist einfach angenehm. Und was wir jetzt in Österreich am Anfang, wo wir einfach noch nicht diese Masse an an Fahrzeugen haben. Da gibt es einerseits eben diese Zustell-Funktion auch. Also manche Autobesitzer bieten dir das wirklich an das Auto auch zu dir zu bringen. Ist halt auch ein Kostenthema, ob man sich das Auto zugestellt haben möchte oder oder nicht. Und das andere Thema können wir wirklich nur gezielt adressieren, wenn wir halt einfach schauen, dass das mehr Fahrzeuge gibt. Das Schöne ist ja an GoMore, dass es eigentlich relativ... Also dadurch, dass die Leute ihre Autos ja schon haben, ist eigentlich auch Sinn macht jetzt zum Beispiel in Mödling oder noch noch weiter draußen von Wien ein ein Angebot zu haben, was jetzt so Klassische, auf Gewinn optimierte Sharing Lösungen wie Free2Move, für die rechnet sich das einfach nicht, weil da einfach zu wenige Nutzer sind. Aber die können jetzt in Stockerau, die können die irgendwo stehen. Und das macht trotzdem das Auto zu vermieten, weil man hat halt keine Fixkosten und ich glaub da ist halt eine große Stärke von Peer-to-Peer Carsharing.

[00:39:01] INTR

Das sehe ich voll. Würde es deiner Meinung nach Sinn machen, wenn man so eine Art Mobilitätshub irgendwie auch etablieren würde? Dass es irgendwie so zentralere Parkplätze gibt, die halt an Mobilitätsknotenpunkten auch sind, wo die Autos halt geparkt werden, vielleicht bekommen die Autobesitzer

_innen dann den Parkplatz auch kostenlos oder es ist für die Menschen vielleicht dann ein guter Deal, dass sie ihr Auto dort immer, weil sie es auch nicht so viel benutzen vielleicht,

einfach stehen lassen können und dann auch die Nutzer
_innen das Auto ein bisschen besser erreichen können. Oder glaubst du, das ist unrealistisch in der Umsetzung?

[00:39:36] INT04

Also ich glaub tatsächlich, dass das eine extrem schlaue Idee ist. Speziell natürlich auch in Regionen, die jetzt nicht komplett zersiedelt sind. Natürlich in Österreich in manchen Regionen ein bisschen ein Thema, das ist halt eine extreme Zersiedelung gibt. Da wäre es natürlich im Idealfall irgendjemand in der gleichen Siedlung, der auch noch ein Auto shared. Was ja theoretisch auch möglich ist. Dann mietet halt nur jeder... Dann haben die halt nur einen Mieter im Monat und die ist dann meistens von irgendjemandem im im Freundes oder eben in der direkten Umgebung, oder oder eben, wenn irgendwie ein Tourist grad in einem Ort landet. Und dort, wo es halt diese Mobilitätspunkte geben würde. Das wäre natürlich die optimale Lösung, weil dann können irgendwie Leute gut öffentlich diesen Punkt erreichen, wäre auch interessant mit Lieferwägen. Wenn jetzt jemand einen Transporter hat. Das ist auch nicht sowas, was viele Leute jetzt als Zweitwagen haben. Das wäre zwar natürlich cool, wenn es beim Mobilitätspunkten auch erreichbar ist, oder ja. Also es gibt ja schon Anmerkungen, also Anwendungen wie Rail&Drive zum Beispiel von den ÖBB. Ich glaub tatsächlich, dass das wahrscheinlich von Privatanbietern oder von lokalen Leuten noch mehr effizienter und besser angeboten werden könnte. Da wird sich aus meiner Sicht GoMore auch doch eignen, zum Beispiel irgendwie der lokale Autohausbesitzer irgendwie zwei, drei Autos am lokalen Bahnhof stehen haben, der wahrscheinlich idealerweise relativ nah am Ortskern ist, dann hat man schon so ein Mobilitätshub eigentlich geschaffen. Und dann, wenn die eh schon vor Ort sind, entsteht da irgendwie ein ein ja, ein kleines Ökosystem vor Ort, ohne dass dass da jetzt irgendwie alles zentral gesteuert werden müsste. Also da könnten ja so organische Mobilitätshubs entstehen, die die eigentlich ganz cool wären und wo halt die Wertschöpfung innerhalb der Gemeinde bleiben wird, was für viele Gemeinden halt auch wichtig. Also ja, wär schon auch unser Ziel, oder wir versuchen halt möglichst viel Wertschöpfung in dieser in der Region zu halten, wo das dann gemacht wird. Das machen wir jetzt als Firma schon allgemein, indem wir in jedem Land, wo wir halt sind, zum Beispiel schon einmal ein Büro machen mit Leuten, wo wir dann quasi die Leute vor vor Ort anstellen. Also dass wir einfach die Wertschöpfung jetzt nicht alles nach Dänemark fließt, sondern aus dass einfach die Wertschöpfung verteilt ist und...

Ja, Peer-to-Peer Carsharing ist mich eigentlich schon absolut Thema, wo die Wortschöpfung dann relativ regional bleibt, weil die dann auch regional repariert werden, wenn mal was passieren sollte. Also ich glaub schon, dass das einfach viel Potenzial auch für die Zukunft hat. Und auch einfach finanziell Sinn macht für Person und Staat.

[00:42:44] INTR

Mhm, total, vielleicht noch so ne ja, mit die letzte Frage zu den Nutzer
_innen noch mal, ich hab das auch viel in der Literatur gelesen und es bestätigt sich schon auch so in den Daten, dass Menschen, die Peer-to-Peer nutzen relativ ähnliche sozioökonomische Hintergründe haben. Also auch häufig oder so zu über 80
% sind es Männer, die Peer-to-Peer Carsharing nutzen die akademisch oder halt so irgendwie so higher education irgendwie bekommen haben. Also so einen Uni- oder FH-Abschluss haben und auch in Haushalten leben die eher klein sind, also ohne Kinder. Hast du so das Gefühl, dass man perspektivisch auch andere Personengruppen irgendwie erreichen könnte, oder denkst du, es wird eher so ein ja, ich sag jetzt mal ein Produkt, eine Dienstleistung für eine bestimmte gesellschaftliche Gruppe bleiben?

[00:43:43] INT04

Es ist tatsächlich interessant, weil wir bei vielen Leuten eigentlich sehen, dass die die Frauen anfangen, die Profile anzulegen und dann am Ende des Tages die Männer sind, die dann, wo dann die Ausweise der Männer hochgeladen werden. Also tatsächlich würde ich wahrscheinlich sogar ausgehen davon, dass die die Nutzergruppe, die da angesprochen wird, 50:50 ist. Aber die Leute, die dann tatsächlich die das Auto, die dann tatsächlich der Fahrer das Fahrzeug sind, sind dann meistens die Männer. Hat vielleicht kulturelle Gründe, oder oder. Ja, weiß ich jetzt nicht warum das so ist. Es ist einfach so der Fahrer ist, ist dann immer im Versicherungsprodukt direkt inkludiert, deshalb wird dann meistens die eine Person, die das Auto primär lenkt, ist dann auch der Mieter, der in den Verträgen aufscheint. Wäre sicher ein Thema, was man, was man im Auge behalten muss. Ja, also auf jeden Fall muss man schauen, dass man die die breite, also wenn man aus der Nische rauskommen will, mal schauen, dass man auch die breite Bevölkerung erreicht. Das ist aber immer so ein bisschen ein ein Drahtseilakt, weil man muss auch schauen, dass die ja Autobesitzer sind ja Privatpersonen, und man muss auch schauen, dass die zu einer, zu einem gewissen Maß geschützt sind. Das heißt, wir machen ja… Also bei der Verifizierung. Da da versucht man eine Risikoeinschätzung zu machen und da schaut man dann auch,

ob die Nutzer dann gut reinpassen und dann haben wir halt ab und zu auch mal Fälle, wo dann das System Risikoindikatoren erkennt. Dann werden wir zum Beispiel manuelle Bonitätsprüfung gemacht, dass man einfach sicher geht, dass es da jetzt keine Probleme gibt. Wenn dann zum Beispiel jemand in einem Insolvenzverfahren ist, wenn er zahlungsunfähig ist, dann ist das einfach ein ein Risikofaktor, wo man sagen kann, OK... Das sind dann üblicherweise die Leute, die dann auch keinen Selbstbehalt reduzieren. Also die haben dann auch 1000€ Selbstbehalt und dann weiß man einfach, OK, wenn wir die jetzt zulassen dann, also das ist einfach auch basierend auf Erfahrungswerten, dann zahlen die auch die Rechnungen nicht. Deshalb wird da auch ein bisschen ein Risikomanagement gemacht, das das die Plattform als solche ja, einfach stabil ist und dass sich die Autobesitzer auch verlassen können, dass die Leute, die wir Ihnen da schicken, dass die auch einigermaßen vernünftig sind. Und das ist immer ein bisschen ein Drahtseilakt, also im Idealfall würden wir natürlich absolut gern alle Nutzergruppen im System haben. Aber das geht immer nur bis zu einem gewissen Maß, dass das funktioniert.

[00:46:38] INTR

Wie findet denn momentan so ne Bewertung statt? Also es geht ja, wie du schon meintest, bei Peer-to-Peer auch sehr viel um Vertrauen, also dass sich die User und Provider gegenseitig irgendwie auch Vertrauen, dieses Fahrzeug anvertrauen oder halt auch so die Absprachen einzuhalten. Wie bewertet man momentan die andere Person?

[00:47:00] INT04

Also grundsätzlich ist es so, dass jede Vermietung kann man dann, kann man dann den den Vermietungsprozess bewerten. Also da gibt man dann einfach an, wie war die Kommunikation mit der anderen Person. In welchem Zustand war das Fahrzeug. Ehm wie war es Allgemein. Wie sauber war das Fahrzeug. Das bewertet man und das sind dann öffentlich einsehbare Bewertungen. Und dann kann man auch noch Kommentare dazu schreiben. Und dann gibt es auch noch eine Kommentarfunktion, die versteckt ist. Das heißt, wenn du dein Auto, wenn du ein Auto gemietet hast und du bringst es zurück, dann hast du diese öffentliche Bewertung, die veröffentlicht wird und dann kannst du den Autobesitzer auch noch eine persönliche Nachricht schreiben. Wenn du jetzt zum Beispiel irgendwas nicht gut gefunden hast oder wenn du sagst, OK, mach das vielleicht besser. Also da gibt es das Öffentliche und das Private, dass man dann einfach im Privaten vielleicht auch mal ein bisschen ehrlicher und und unverblümter ist, oder... Ja, das ist einfach so, was wir eingeführt

haben und dass sich die Leute dann halt transparent auch schon vorher anschauen können. OK, welche Bewertung hat das jetzt das Auto, dass man einfach weiß, wenn ich jetzt auf Sauberkeit viel Wert leg, dann buche ich mir halt ein Auto, das 5 Sterne bei der Sauberkeit hat, dann weiß man OK, da ist jetzt ein Autobesitzer dahinter, der einfach verlässlich ist. Und dann, so wie es überall gibt, gibt es auch beim Peer-to-Peer Carsharing oft einfach so zwischenmenschliche, wo wo dann einfach kommt es halt vor, dass sich Menschen nicht so verstehen. Dann ist es auch so, theoretisch können, also praktisch können wir sie auch blockieren, das heißt dann sind zwei einfach untereinander ausgenommen von dem System. Das heißt, keiner wird vom anderen mehr, kann vom anderen nicht mehr buchen und da versuchen wir einfach ein ein System aufzubauen und wie gesagt das Verifizierungsthema. Die Leute werden vorher verifiziert und dann versuchen wir die Leute natürlich auch noch dazu zu bringen, ein Profil anzulegen mit einem netten Profilbild und etwas über sich zu erzählen. Dass der andere einfach weiß, OK, das ist eigentlich ein netter Student, der möchte es jetzt mieten. Oder der möchte mit seiner Familie nach Kroatien, dann hat man gleich immer so was Persönliches und dann ja. Wir versuchen es persönlich in die Richtung, also dass es eine persönliche Erfahrung ist, auch zu lenken.

[00:49:23] INTR

Total ja. Voll. Ich glaub so grob waren das eigentlich meine meine Fragen, die ich an dich hatte. Ich guck hier einmal kurz meine Feedbackfragen noch mal durch. Eine Person hatte geschrieben, dass sie sich einen flexibleren Einbau von Keyless wünscht, also dass das, wenn du am Land lebst, wohl nicht so flexibel möglich ist. Ich weiß nicht, welche Erfahrungen hast du damit gemacht? Bekommt ihr häufiger solches Feedback, oder?

[00:49:52] INT04

Ja, durchaus. Das Thema ist, wir also die die Kosten, die Kosten für diese Keyless-Box setzen sich einmal zusammen für diese Box, für diese Installation, für diese Deinstallation und für die SIM-Karte. Und zum Beispiel in Wien bieten wir da jetzt ehm kostenlose Installation und Deinstallation an. Weil wir einfach, dann wenn das Auto halt in Wien recht häufig vermietet wird, dann irgendwann haben wir nur unsere Gebühren auf diese Kosten für die Installation und Deinstallation drin. Dass sich das halt rechnet, und wenn man das jetzt am am Land macht, dann wäre es halt zum Beispiel so, wenn die jetzt nur einmal im Quartal ne ne Vermietung haben, dann ist es halt das eine Thema, was man halt schauen muss, ob jemals diese Installationskosten für uns überhaupt wieder hereinholbar sind. Und das ja eine

SIM-Karte in dieser Box drin ist und das heißt wir können denen jetzt nicht anbieten und sagen, OK, du kannst es jetzt jedes Monat aktivieren oder deaktivieren. Sondern wir zahlen ja jedes Monat Gebühren an die also für die SIM-Karte und an den Provider. Und da müssen wir also da wollen wir keinen Gewinn machen, aber da wollen wir zumindest kostendeckend sein, dass uns das nicht mehr kostet, als es uns bringt. Aber da versuchen wir eigentlich grundsätzlich, die Preise einfach mit den Anbietern zu drücken. Dass wir das einfach auch im im ländlichen Gebiet anbieten können. Im Prinzip ist es ja auch ein Schutzmechanismus für die Autobesitzer, weil die können ja dann den Standort des Fahrzeugs tracken. Sie können das Auto auch zusperren. Sie können auch uns kontaktieren, wenn Sie sagen, OK, mein Auto wurde jetzt entwendet, bitte aktiviert die Wegfahrsperre. Dann können die uns kontaktieren, dann können wir das auch machen. Also wenn wenn jemand bereit ist diese SIM-Karten-Gebühren zu zahlen, also diese monthly fee, dann ist es für uns auch OK-

[00:52:02] INTR

19 Euro sind das, oder? Ich meine 19 Euro.

[00:52:05] INT04

Genau, das sind 19 Euro. Wobei wir jetzt auch ein neues System haben, wo wir einfach die Kosten haben drücken können. Da ist es dann so, wenn die dann irgendwie ein ein zweites Auto haben oder irgendwie eine Kooperation mit einer Gemeinde ist oder so, dann können wir die die Preise in Sonderfällen bis auf 10€ Runterdrücken. Das sind dann quasi unsere Kosten. Und das ist auch unser Ziel einfach ja, die Kosten möglichst gering für diese Keyless-Systeme zu haben, damit für Leute, damit das halt für mehr Leute Sinn macht. Weil es… Der Hauptgrund ist auch, der wichtigste Grund ist auch, dass die Leute dann einfach leichter vermieten, dass auch für die Leute, die das Auto mieten, das einfach eine bessere Experience ist, weil die können dann kurzfristig das Auto mieten, können das mit dem Handy abholen, das einfach nochmal reibungsloser, als wenn sie jetzt warten müssen, bis jemand die Buchung bestätigt und solche Sachen.

[00:53:09] INTR

Voll total. Das ist auch bei den Umfragen eigentlich so herausgekommen, dass eher von GoMore einige, ich sag mal Innovationen in der Innovation anbietet, also sei es das Equipment irgendwie einen Kindersitz dazu zu buchen, wenn verfügbar, aber auch irgendwie Instant Booking oder dieses Delivery Feature, aber das mit Abstand eigentlich… Das Keyless, die Keyless-Technologie ist das, was eigentlich am wichtigsten ist oder welches Feature

eigentlich so dafür sorgt, dass es noch mehr Menschen anbieten oder nutzen, hab ich zumindest das Gefühl, weil es einfach viel für beide Seiten vereinfacht.

[00:53:48] INT04

Voll, absolut. Das sind halt viele Leute, die sind berufstätig. Die haben jetzt auch auch keine Zeit und dann kann man das ja noch nach seinen persönlichen Bedürfnissen anpassen. Dann gibt es welche, denen ist es wirklich egal, wer das Auto mietet, wann er es mietet. Die haben dann wirklich nur den Kalender, wo sie sich sperren, wenn sie das Auto selber brauchen und sonst können die Leute das quasi buchen, wann immer es heilen. Und dann gibt es wieder andere Leute, die die haben zwar Keyless, aber möchten gern wissen, wer das bucht. Also die haben dann zum Beispiel kein Instant Booking, sondern die schauen sich, die schauen sich dann die Anfrage an von der Person und sagen, OK, der möchte jetzt für 3 Tage nach Kärnten zum Weißensee, weiß nicht Entspannungsurlaub machen. Im Idealfall würde der das eh mit dem Zug machen. Wenn man dann viel Zeug hat oder so oder einfach selber schlecht angebunden wohnt, dann bucht man sich eher ein Auto. Was halt auch typisch ist, sind diese Transporter und ja also, das Schöne an an Carsharing, dass da eigentlich schon auch die… Für jeden eigentlich was dabei sein sollte und auch für Autobesitzer, die dann irgendwie jetzt irgendwie in einer, den irgendwas besonders wichtig ist... Die haben dann auch ein bisschen mehr Steuerungsmöglichkeiten, also wir sind da nicht komplett restriktiv und sagen, das ist der einzige Weg, sondern wir versuchen da auch den Leuten einfach gewisse Autonomie zu geben.

[00:55:16] INTR

Voll, das ist so wichtig bei Peer-to-Peer. Ja, ich glaube, das war es eigentlich circa. Vielleicht so als Abschlussfrage, obwohl ich das Gefühl habe da sind wir schon viel drauf eingegangen auch. Aber was wäre so deiner Meinung nach jetzt die wichtigste Maßnahme oder das, was ihr jetzt als GoMore in Österreich am meisten brauchen würdet, um euer ja, um GoMore irgendwie noch bekannter, attraktiver zu machen? Oder was bräuchtet ihr vielleicht auch von Seite der Gesetzgeber
_innen oder halt von von der Regierung, damit Peer-to-Peer in Österreich so richtig durchstarten kann?

[00:55:57] INT04

Ja, also ich würde jetzt einmal vielleicht gleich mit der Gesetzgebung anfangen, also was

was für uns in einer perfekten Welt wird es halt einfach eine Guideline vom Finanzministerium geben. Wie wie jetzt P2P Carsharing exakt zu behandeln ist, dass man das jetzt nicht mehr über den eigenen Steuerberater machen muss und irgendwie kurz einen Interpretationsspielraum zwischen einem Finanzamt in der Steiermark oder mit dem Finanzamt in Wien hat. Weil ja Finanzämter oft auch immer ein bisschen Interpretationsspielraum haben, sondern dass es einfach eine einheitliche Richtlinie gibt, das wir natürlich als das Optimal-Szenario. Was wir jetzt eben über unsere Steuerberater versuchen, ist eine sehr logische und sehr... Lösung anzubieten oder einen einen Vorschlag, wie das Sinn macht. Aber am Ende des Tages noch besser, wenn das natürlich direkt von von der Finanz kommt und dann die Leute einfach wissen, OK, das kommt direkt vom Staat, das sind die Regeln... Also das merkt man schon in Österreich, dass die Leute extrem erpicht sind drauf, alle Regeln korrekt einzuhalten. Den Leuten schon sehr wichtig, was jetzt in den anderen Ländern in der Form auch nicht so stark ausgeprägt ist und das Steuersystem in Österreich ist auch eher eines der komplexeren. Wenn man jetzt den skandinavischen Bereich uns anschauen, ja da sind natürlich klarere Richtlinien immer das Beste. Was auch Thema ist, was wir schon angesprochen haben, ist von der Versicherungsbranche, dass die einfach auch vernünftige Produkte anbieten, die auch für Carsharing geeignet sind. Und wie gesagt, wir arbeiten jetzt im Hintergrund, da noch eine noch bessere Lösung zu finden, die dann auch keinen administrativen Aufwand für die Vermieter mehr mit sich bringt, wenn was passieren sollte. Da interessiert uns dann, da auch immer ein Thema. End of the Day zahlen die Autobesitzer dann trotzdem die KFZ-Steuer, also die KFZ-Haftpflichtversicherung, die ihr Auto immer hat. Und die KFZ-Haftpflichtversicherung oder die die Form von Deckung, die dann während der Vermietung ist. Im Idealfall wäre das natürlich nur eine Zahlung, die die machen müssten. Dass man irgendwie vielleicht monatsweise beim eigenen Versicherungsanbieter angeben kann: OK, ich mach jetzt Carsharing dieses Monat, ich zahl dafür 5€ mehr und kann dafür dann das Auto über die Carsharing-Plattform anbieten. Das wäre natürlich ein ein ideales Szenario, was aber erst... Was aber die Versicherungen natürlich erst ab einer gewissen Größe überhaupt andenken. Und was wir jetzt konkret als Firma machen können, ist wirklich einfach nur zu schauen, dass wir unsere Visibility nach außen stärken. Das heißt einfach verstärkt noch ins Marketing gehen. Und ja einfach auch zu schauen, dass die Autos auch gebrandet sind und einfach noch mehr als Carsharing-Unternehmen wahrgenommen zu werden. Und im Hintergrund arbeiten wir einfach gerade daran das ganze System noch

einfach wo reibungslos wie möglich zu machen, damit einfach das Angebot steigt, das am Ende des Tages, wenn das Angebot da ist, dann dann kann man eigentlich gar nichts mehr... Also dann muss man schon sehr viel falsch machen, wenn man dann gar nicht mehr gesehen wird. Also im Prinzip geht es darum, dass wir einfach das Angebot an an Fahrzeugen noch stark ausbauen wollen.

[00:59:55] INTR

Supi, danke dir. Dann würde ich hier einmal meine Aufnahme stoppen.

G.5 Interview 5

[00:00] INTR

Ja, das habe ich mir alles als Häkchen hier hingesetzt. Bei einer Person kam es noch nicht und da muss ich nochmal nachfragen, damit das alles auch.... Ja, dass ich das alles auch wissenschaftlich korrekt mache. Genau, ich würde dir einen kurzen Überblick geben, wie so meine Forschung nochmal aufgebaut ist -

[00:19] INT05

Ja, ja, bitte und auch was du mit deiner Arbeit wirklich erreichen möchtest.

[00:19] INTR

Mhm. Mach ich genau. Dann kommen auch noch Einstiegsfragen und dann habe ich so einen Fragenblock vorbereitet mit eben diesen. Maßnahmen, die ich mir überlegt habe, oder halt Bereichen, in denen man Peer-to-Peer Carsharing vielleicht noch irgendwie verbessern könnte beziehungsweise da auch Fragen, die aus der Literatur hervorgehen.

[00:43] INT05

Da darf ich vorher ganz kurz um eine Definition bitten von dir. Peer-to-Peer Carsharing. Von der Definition, was verstehst du darunter?

[00:52] INTR

Mhm, genau, ich verstehe da im Gegensatz zu diesem konventionellen Business-to-Customer Carsharing schon ne Form von institutionalisiertem Carsharing. Aber dass sich Privatpersonen über eine Plattform, in meinem Fall eben GoMore, ein Auto teilen also, das heißt, es ist ein privates Carsharing, das aber nicht informell stattfinde, so mit Nachbar _innen, sondern dass Menschen, die sich auch nicht unbedingt kennen, also genau sich einee Ressource eben teilen.

[01:09] INT05

OK. OK, also wirklich privat am privaten Carsharing. Wenn ich mein privates Auto nicht brauche, gebe ich es her an für eine andere Privatperson, dann kann die es nutzen.

[01:30] INTR

Genau. Aber zum Beispiel, wenn du es über eine Plattform nutzt, dann hast du da ja dadurch, dass dann ja auch irgendwie so ein gewisser... Ja, andere Motivation wahrscheinlich auch dahinter stecken, sei es irgendwie Einkommen oder halt irgendwie ja nicht nur so Motivation von wegen Ach, ich möchte dieses Auto eben teilen, dass man dann eben auch

diesen Versicherungsschutz beispielsweise braucht oder dass es in anderen rechtlichen Rahmen braucht.

[01:55] INT05

Das ist klar, da müssen die Rahmenbedingungen gesetzt sein, ist klar.

[01:57] INTR

Genau da kommen wir dann gleich noch dazu. Ich geb dir mal einen kurzen Überblick, also ich studiere ja auf der Uni Wien Geography: Global Change and Sustainability und im Rahmen meiner Masterarbeit schreibe ich über Carsharing over Ownership. Dafür wende ich einen Mixed-Methods Ansatz an das bedeutet, ich verbinde quantitative Forschung mit qualitativer Forschung. Die quantitative Forschung war also so ein bisschen mein Fundament, um jetzt eben meine qualitativen Interviewleitfragen vorzubereiten. Da hab ich zwei Umfragen durchgeführt, einmal mit Peer-Users und Peer-Providers von einem Peer-to-Peer Carsharing Unternehmen in Österreich. Und ich hab auch noch Plattformdaten von denen zur Verfügung gestellt bekommen, die ich auch mit deskriptiver Statistik in R ausgewertet habe.

[02:47] INT05

Ein eine bitte an dich, wenn ich da jetzt als… Wie soll man sagen, Interviewpartner dir diene, ist es dann auch möglich von dir dann diese Auswertungen… OK, die Arbeit von dir auch, aber auch zumindest einen Einblick in die Daten zu bekommen? Hintergrund wie du weißt, wir machen momentan von <name removed> das tim Carsharing. Das ist ein standortbezogenes in dem Fall wie du sagst B2C Carsharing und da ist natürlich interessant zu wissen, welche Akzeptanzen gibt es oder welche Erfahrungen gibt es von diesen Anbietern?

[03:25] INTR

Mhm, klar, total. Also ich kann hier meine Rohdaten nicht zur Verfügung stellen. Das habe ich mit denen abgeklärt. Aber gerne die Auswertung davon. Also bei meiner Umfrage, ich hab nämlich die tim-Umfrage auch durchgearbeitet, haben halt deutlich weniger Menschen teilgenommen, so ungefähr 30. Deshalb, man muss es… Es ist nicht signifikant oder so, man kann Trends ableiten, die sich auch mit der Literatur decken, aber es ist genau…

[03:51] INT05

Darum geht es ja, damit ich ungefähr weil, selbst wenn 30 Leute mehr beantworten mir etwas ist jetzt, wenn ich sage, ich habe zum Beispiel, bleiben wir bei tim, ich glaube 13 Gemeinden in Betrieb. Dann habe ich im Prinzip jetzt rein mathematisch gesehen von jeder

Gemeinde ungefähr zweieinhalb Personen, die wir geantwortet haben.

[04:14] INTR

Mhm, ja, voll, das ist auch...

[04:16] INT05

Und das ist auch zumindest ein Indiz, der der da daherkommt.

[04:22] INTR

Ja, voll, das ist total, da stimme ich dir zu. Ja, also sende ich dir gerne, ich glaub ich werd eh meinen ganzen Interviewpartner-innen, da waren alle auch sehr interessiert, auch eine Zusammenfassung dann zusenden, also jetzt nicht so die ganze hundertseitige Masterarbeit, sondern auch ein bisschen eine Synthese.

[04:40] INT05

Nein, nein, ist. Schon klar, aber nach, nachdem das Carsharing nehme ich an, von den Leuten, die du interviewst auch thematisch, beruflich ein Thema ist und auch als Lösungsansatz verkehrspolitisch erhalten wird, ist es interessant zu wissen, ja sozusagen, was machen die anderen, welche Erfahrungswerte haben die anderen gesammelt?

[05:01] INTR

Na klar, da bin ich auch gespannt drauf, das jetzt dann wirklich zusammenzufassen und zu codieren, das hätte ich-

[05:09] INT05

Ja, wirklich, ganz einfach senden.

[05:14] INTR

Ja, eigentlich so viel zu meinem Forschungsansatz aus der quantitativen Forschung ergaben sich dann die qualitativen Fragen, und das sind halbstrukturierte Interviewfragen, das heißt, alle Menschen, mit denen ich n Interview führe, bekommen ungefähr dieselben Fragen, ein bisschen angepasst. Genau, noch so als Hintergrund, ich hab noch also das ist jetzt mein fünftes Interview im Rahmen der Masterarbeit, das heißt meine… Genau Erfahrungen sind jetzt so basierend auf den Interviews, die ich da vorgeführt hab, aber das halt als Transparenzhinweis. Und genau, ich würd dann einmal reinstarten mit meinen Einstiegsfragen, da hab ich 3 Stück.

[05:53] INT05

Starte, starte rein, nur eine kleine Frage. Du zeichnest jetzt schon auf? Nehme ich an. Okay passt. Zweitens, die schon beantwortet haben, sprich schon vier haben vorher schon

geantwortet, wie was ich jetzt beim <name removed> in Graz entnommen habe, sind zwei Vertreter <name removed>, die das beantwortet haben. Stimmt das?

[06:13] INTR

Mhm. Ja.

[06:16] INT05

Passt, kenn mich aus. Und die anderen zwei, wer waren die anderen zwei?

[06:22] INTR

Ehmm...

[06:22] INT05

Darfst du das sagen? Oder wie?

[06:24] INTR

Es ist schon datenschutzrechtlich, glaube ich, schwierig.

[06:27] INT05

Okay nein, dann passt das.

[06:28] INTR

Aber das kannst du dann meinem Anhang entnehmen. Da habe ich so die Tätigkeitsfelder beschrieben. Also eine Person von einem Peer-to-Peer Carsharing Unternehmen und eine Person, die zu inklusiver Mobilität auch Consultancy anbietet.

[06:44] INT05

OK, passt, kenn mich aus.

[06:45] INTR

OK, also zum Anfang würde ich gerne von dir wissen, wie sie deiner Rolle in Bezug auf Carsharing aus in dem Gebiet, in dem du arbeitest? Was sind deine Aufgaben und Tätigkeitsfelder?

[06:57] INT05

Ich bin im Prinzip ein reiner Consultant, das heißt ich plane und schau, dass ein System funktioniert und in der Öffentlichkeit von den Zielgruppen angenommen wird. Und das ist eben etwas, was jetzt bei uns von der Firma her jetzt eben im Zuge von tim-Carsharing im steirischen Zentralraum erfolgt und durchgeführt werden.

[07:21] INTR

Okay, und wie schätzt du gerade die Situation von Carsharing im Allgemeinen, aber auch

so von Peer-to-Peer Carsharing im Speziellen in, ja Graz in deinem Fall, aber auch in Österreich insgesamt ein?

[07:35] INT05

Situation ist in Summe... Ja, von Carsharing ziemlich herausfordernd. Um es freundlich zu sagen, um nicht sozusagen sehr schwierig. Das Problem ist, du brauchst, damit du das jetzt nachhaltig machen kannst, brauchst du ein gewisses Volumen an Teilnehmern pro Fahrzeug. Und du musst dich, ich sag mal, im Prinzip immer drum kümmern. Ich kenn Carsharing in Österreich bereits vom ‚autoteilen', was ‚autoteilen' begonnen hat mit dem <name removed> ganz am Anfang vor ungefähr... Oh, jetzt muss ich nachdenken, ich glaub 25 oder 30 Jahren so ungefähr. Mit den verschiedensten Abstufungen bis zum Schluss bei der Firma Zipcar und Auflösung der Firma Zipcar, die sich ohne Kommentar aus dem Markt zurückgezogen hat. Also, ich kenne das einen Zeit schon. Und ich denke eben von der Verkehrspolitik her ist es eine ein Lösungsansatz, der sicher brauchbar ist und vernünftig ist, damit man eben ein ein Zweitfahrzeug oder auch in städtischen Bereich ein Fahrzeug zur Verfügung hat, wenn der öffentliche Verkehr oder oder die Bedürfnisse entsprechend so sind, dass man eines braucht. Auf der anderen Seite her, wenn ich mir jetzt das ich sag einmal die Systeme anschaue. Ehm bin ich präferiere ich persönlich eher ein standortbezogenes System, weil das für einen Nutzer leichter planbar ist als wenn ich... Wie heißt das so schön, ein Free Floating habe. Weil Hintergrund, warum ich das sage, wenn ich mir ein Fahrzeug ausleihe, möchte ich wissen, wie ich zu dem Fahrzeug hinkomme, um es abzuholen. Und das Hinkommen, ich kann es ja nachher, wenn ich fertig bin, vor meiner Haustüre stehen lassen, sofern ich dort parken darf, aber ich muss irgendwie zum Fahrzeug kommen. Und das sind natürlich dann schon eine gewisse Herausforderung, weil wenn ich dann quer durch die Stadt fahren muss, dass ich dann zu dem Fahrzeug komme und dann, ich sag mal, mit öffentlichen Verkehr gar nicht einmal gescheit zu dem Punkt hinkomme, wo das Fahrzeug sich gerade befindet. Ist das eigentlich ein No Go. VOn daher eben meine persönliche Präferenz für das standortbezogene System. Wobei allerdings eben die Standorte gewisse Voraussetzungen erfüllen müssen.

[10:07] INTR

OK, ja, da können wir ja gleich noch mal ein bisschen mehr reingehen. Also in so Verfügbarkeit und wie wie komme ich zu dem Standort, habe ich auch ein paar Fragen vorbereitet. Ehm entnehme ich deiner Antwort jetzt richtig, dass du die Situation von Carsharing in

Österreich noch nicht als noch nicht so gut wahrnimmst?

[10:23] INT05

So gut ist relativ. Es gibt sehr viele verschiedene Lösungen. Es ist im Prinzip dadurch, dass es jetzt zum Beispiel tim gibt in Graz von der Holding betrieben wird, von uns in Zusammenarbeit mit der Holding eben für 13 Gemeinden rund um Graz im steirischen Zentralraum betrieben wird und auch tim in Linz angeboten wird von Stadt Linz oder Linz Linien, weiß jetzt nicht, wer das genau betreibt. Was de facto ein Transfer vom Grazer System ist, halte ich das für gut, dass da ein System gleich ist in zwei Städten. Aber es ist eine Herausforderung generell.

[11:07] INTR

Alles klar. Und was würdest du sagen, sind so die momentan wichtigsten Erfolgsfaktoren, dass sich Carsharing ja in Österreich gut etablieren oder weiterentwickeln kann und was irgendwie auch noch Barrieren, die sehr, die dir auffallen?

[11:25] INT05

Gut weiterentwickeln… Gut weiterentwickeln ist sicher, dass man da einheitliche Lösungen macht, damit ich sage zum Beispiel, wenn ich von A nach B fahre, dass ich dann im Prinzip sowohl beim Standort als auch, ich sag mal, wenn zum Beispiel von Graz nach Linz fahre, kann ich mir im Prinzip in Graz das im selben System ausleihen als in Linz. Von wie von den Prozessen her, wie das funktioniert. Ist ein Vorteil für die Kundenvermarktung und wie wie das System funktioniert spricht man kennt das System, man hat kein Neues und nicht verschiedenste… 100 verschiedene Einzellösungen, das ist der eine Punkt. Der zweite Punkt ist, ich muss es wirtschaftlich betrachten, je kleiner die Lösung ist, desto teurer sind mir die, ich sag einmal Systemkosten. Und desto mehr Leute brauche ich, damit ich eben entsprechend dann, ich sag einmal ein Break Even von der Wirtschaftlichkeit erreiche.

[12:31] INTR

Alles klar.

[12:33] INT05

Das ist sicher eine der Herausforderungen, dass ich sage, ich muss mit einem Carsharing System wirtschaftlich in Richtung einer schwarzen 0 kommen.

[12:41] INTR

Mhm, Mhm, alles klar. Gut, das waren jetzt meine Einstiegsfragen und dann würde ich

mal weitergehen zu Dingen, die aus meiner Forschung hervorgegangen sind und die vielleicht noch dem im Wege stehen, dass sich Peer-to-Peer Carsharing oder Carsharing von der Nische auch wirklich so in so ein Regime entwickeln kann. Genau der erste Punkt wäre Demografie, also es fiel auch in meinen Umfragen auf und auch in der Literatur, dass Carsharing vor allem von Männern genutzt wird, die so Mittelalt sind, in einem 1-2 Personen Haushalt leben, keine Kinder haben, gebildet sind. Genau das heißt Carsharing hat noch nicht so die breite Bevölkerung irgendwie erreicht und genau. Ist es genau etwas, dass euch wahrscheinlich auch auffällt und wie wäre da ein Umgang dafür, um vielleicht auch gezielt andere Personengruppen zu erreichen, um die Zielgruppe ein bisschen zu vergrößern?

[13:41] INT05

Also… Ich muss natürlich, damit das eben entsprechend angenommen wird, ich sag mal Zielgruppen alle relevanten demografischen Zielgruppen, die für Carsharing in Frage kommen, erreichen. So. Jetzt stellt sich für mich die Frage: die das Carsharing funktioniert nur in urbanen suburbanen Bereichen, wo ich eben entsprechend das Potenzial die Nachfrage dafür habe. So. Wen habe ich da als Nachfrage? Hauptsächlich entweder die Familien, die auf ihr eigenes Auto verzichten, aus ich sag mal in Anführungszeichen ideologischen Gründen. Oder aber denen ich das Carsharing anbiete als Ersatz für ein persönliches Zweitfahrzeug, das aus meiner Sicht her relevant. Und daraus resultiert dann eben entsprechend: Wer ist die Zielgruppe? Und da gebe ich dir sicher recht, ich sag einmal jetzt 18 bis 20-jährige werden wahrscheinlich weniger die Zielgruppe sein. Weil sie sind einfach jetzt von der vom Mobilitätsverhalten her eben entweder im ländlichen Bereich oder auch in suburbanen Bereich sind sie eher dann in Richtung eh eigenes Auto. Führerschein, eigenes Auto. In der Stadt her ist es dann häufig so, dass die Jungen eh sich das Mobilitätsverhalten so angewöhnt haben, dass sie nicht unbedingt ein Auto brauchen. Das ist meine Interpretation und damit habe ich halt dann entsprechend die anderen, die anderen ist ja im Prinzip die Mehrheit der Bevölkerung, die das Fahrzeug, die dann eben entsprechend das nutzen können. Wobei, und da gebe ich Recht, aus eigener Erfahrung her. Meine Frau ist zum Beispiel absolut Anti-Carsharing. Und ist sicher ein Umkehrschluss auch was ich so hier gehört hab in der Firma, dass das Männerspezifisch ist. Wie man das löst, ist sicher eine Frage.

[15:49] INTR

Aber ist es etwas, was euch irgendwie auch aktiv beschäftigt in eurer Arbeit, dass ihr

vielleicht auch durch Informationskampagnen oder halt so gezielte Ansprache oder Nachfrage bei den Menschen, die es noch nicht nutzen, irgendwie das Angebot verbessern könnt?

[16:06] INT05

Lara ist eine sehr gute Frage. Wir arbeiten, wir betreiben ja das tim Carsharing im steirischen Zentralraum in Zusammenarbeit beziehungsweise teilweise im Auftrag vom Regionalmanagement steirischen Zentralraum. Und da gab es vor kurzem Zeit einen Workshop., wo eben erhoben wurde, was sind die Kriterien, das eben entsprechend die Standorte genutzt werden, dass eben die Zielgruppen das Fahrzeug nutzen und ähnliches. Und da kommt sicher deine Frage ins Spiel, ich kann die jetzt nicht vertiefend beantworten, außer allgemein sagen, ja, natürlich muss ich das ständig bewerben, und zwar ist es eine ständige Arbeit.

[16:49] INTR

Alles klar. Gut, dann würde ich mal so n bisschen zu dem Punkt Erreichbarkeit oder Verfügbarkeit zurückgehen. Und zwar kommt auch aus meiner Forschung hervor, dass Menschen im Schnitt über 20 Minuten brauchen, um Carsharing ein Auto zu erreichen, was die Hürde natürlich sehr hoch macht, um überhaupt umzusteigen oder das Auto zu verwenden. Beziehungsweise ja, die Verfügbarkeit manchmal auch nicht so gut ist. Also die Autos sind irgendwie ausgebucht oder so, wo siehst du da Hebel, wie könnte man das irgendwie verbessern, die Verfügbarkeit irgendwie steigern? Das ist ja auch oft ne Sorge von Menschen, dass die dann kein Auto bekommen und deshalb ihr eigenes Auto nicht abschaffen.

[17:33] INT05

Du musst auf die 20 Minuten Erreichbarkeit deines Standortes oder wo das Fahrzeug sich gerade befindet bei Free Floating. Ja, bin ich in etwa bei dir. Das ist die maximale Zeitgrenze, die man braucht, um das zu holen. Würde ich auch nicht mehr akzeptieren. Deswegen ist es relevant, dass mit den urbanen Bereichen dann eben die Standorte so verteilt, dass ich, ich sag einmal innerhalb von 15 Minuten in Summe vom Verlassen der Haustür beim Standort beim Fahrzeug bin. In etwa. Ob das dann mit dem Fahrrad ist, obwohl beim Fahrrad wiederum die Frage ist, mag ich überhaupt in in der Stadt mit dem Fahrrad fahren? Oder mit öffentlichen Verkehr hinkommen. Das ist dann die Frage eben dabei. Aber auf die 15 Minuten ja. Die Verfügbarkeit, dass kein Fahrzeug frei ist. Ja, ich muss es so sicherstellen, dass ich dann eben entsprechend in meinem Einzugsbereich meines Wohnortes, ich sage mal zumindest zwei Standorte habe, die ebenbürtig sind, damit ich eben ausweichen kann,

wenn das Fahrzeug besetzt ist.

[18:50] INTR

Mhm OK, alles klar und ich hab auch so saus meiner Forschung viel ableiten können, dass eine Herausforderung, natürlich, um die Dichte von so einem Standort, also von Standorten zu steigern, eine große Herausforderung Raum ist, also Parkraum.

[19:08] INT05

Natürlich weiß nicht, kommt es die Fragestellung mit Parken und so weiter kommt wahrscheinlich noch bei dir, oder?

[19:14] INTR

Ja, das ist jetzt so. Wollte ich jetzt einleiten, so von wegen Parkraumbewirtschaftung. Welche Rolle spielt das oder wie, wie kann genug, also sichergestellt werden, dass es genug Parkraum gibt?

[19:15] INT05

OK, das machen wir später dann?

[19:28] INTR

Kannst du gerne jetzt beantworten.

[19:40] INT05

Ehm. Aus dem Aspekt heraus, dass die dass eine Stadt selber zwar ein Carsharing System promoten kann, forcieren kann und irgendwelche Stakeholder der Stadt das betreiben können, macht es Sinn, dass man eben entsprechend auch im öffentlichen Raum Standorte zur Verfügung stellt. Ja. Aber, es würde sehr positiv sein, dass wenn ich sage, ich mache eben entsprechend Neubauplanungen, neue Wohngebiete, neue Siedlungen und sowas, dass in diesen dann eben entsprechend bereits von den Bauträgern oder von den Verwaltungen eben Standorte vorgesehen sind, der Nutzung über die Bewohner der jeweiligen neu errichteten Siedlungen hinausgehen. Und das kann man erreichen, indem man Vereinbarungen mit der mit der jeweiligen Stadt und Bauträgern macht, dass ich sage beispielsweise, ja, du ersparst dir eine gewisse Stellplatzdichte. Also vom Stellplatzschlüssel her für deinen Wohnbau. Wenn du dort ein Carsharing Standort einbaust. Wir würden ihn betreiben, aber den Grund für das müsstest du zur Verfügung stellen. Als Beispiel, es wär ein Schlüssel glaube ich für ein Erfolg.

[21:05] INTR

Mhm. Das ist ja auch eigentlich das Paradebeispiel der Stadt Graz, die es geschafft hat,

mit dem Mobilitätsverträgen eben da schon so einen rechtlichen Rahmen zu schaffen. Aber es ist ja nicht österreichweit so. Also alle neun Bundesländer-

[21:18] INT05

Nein ist nicht und und ich glaube, dass das eine der Schlüsselansätze ist, dass man versuchen muss zwischen Stadt oder allgemein Gebietskörperschaft und Bauträger eine Win-win-Situation zu schaffen. Dass ich sage, die Stadt Graz oder generell die Stadt, ist an einem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten, der dort neue Bevölkerung interessiert. Und der Bauträger erspart sich etwas, wenn er auf gewisse Spielregeln einsteigt, braucht er einen geringeren Stellplatzschüsselbaum und ähnliches.

[21:59] INTR

Voll, es ist ja eigentlich also ja, das Problem ist ja nicht nur beispielsweise das Parken am Wohnort, das macht Carsharing natürlich viel, viel attraktiver, wenn die Wege kurz sind, aber natürlich auch, und das ist ja eigentlich auch so der Grundsatz der 15 Minuten Stadt, dass so viel Platz im öffentlichen Raum halt von parkenden Autos eingenommen wird. Da ist jetzt die Frage, ob du beispielsweise ein Carsharing Gesetz wie es ist auch in Deutschland gibt, das exklusive Stellplätze zur Verfügung stellt aber auch viele Incentives, dass ist eigentlich keine, dass nicht mehr so viele Autos vielleicht im öffentlichen Raum parken. Hältst du das für ne Möglichkeit für Österreich oder siehst du das kommen so ein Carsharing Gesetz?

[22:44] INT05

Ich kenn das deutsche Carsharing Gesetz nicht muss ich ehrlicherweise dazu sagen. Aber, aber es würde Sinn machen, dass man sagt, ich schaffe es, gewisse Spielregeln festzusetzen, die das eben entsprechend vom Verhalten der Bevölkerung eben bewirken. Nur ich kann nicht hergehen und sagen, OK, ich habe jetzt in meinen Straßenraum schon so und so viele Stellplätze, die teilweise bewirtschaftet werden, teilweise nicht bewirtschaftet werden. Und jetzt drehe ich das zurück und sage, OK, ich sperre die Stellplätze. So in der Form wird es nicht gehen.

[23:34] INTR

Ja, ist auch ein emotionales Thema. Ist ja auch sehr behaftet, sehr emotionalisiert.

[23:41] INT05

Dass das Thema emotional ist und dass ein jeder Verkehrsplaner ist genauso wie ein jeder ein Fußballtrainer ist, braucht man nicht diskutieren.

[23:50] INTR

Ja, voll.

[23:52] INT05

Brauchen wir nicht diskutieren. Brauchen wir nicht diskutieren. Es geht, weil ein jeder bei der Mobilität ist, ein jeder betroffen. So oder so. Und deswegen kann ich bei der Mobilität nichts Allgemeingültiges sagen, weil wenn ich das sage, zeigen wir von 30 Leuten mindestens 15 auf und sagen, Nein bitte, bei mir ist es anders.

[24:12] INTR

Ja. Verstehe.

[24:13] INT05

Und dann habe ich, dann habe ich eine Front offen, die ich keinesfalls offen haben möchte.

[24:18] INTR

Mhm, ja, voll. Gut, dann würde ich mal noch zu einem anderen Punkt gehen und zwar zu Mobility as a Service. Ich habe gehört, ja es geht ja darum die Sichtbarkeit für Carsharing, Peer-to-Peer Carsharing auch zu steigern und sich da irgendwie Maßnahmen zu überlegen, wie das passieren könnte und MaaS könnte ja eine solche Strategie sein, um verschiedene Mobilitätsservices in einer App zu integrieren.

[24:43] INT05

Möglich ist ist theoretisch möglich, ja.

[24:46] INTR

Mhm, was hältst du denn davon beziehungsweise denkst du, das könnte auch eine Hebelwirkung haben, um eben Carsharing noch sichtbarer zu machen oder noch irgendwie ja einfacher zu zugänglich?

[24:58] INT05

Jetzt muss ich natürlich, provokant kann ich provokant zurückfragen. Was verstehst du unter MaaS, aber lassen wir die Frage. Ich, für mich ist MaaS, dass ich alle Mobilitätsformen oder Mobilitätsangebote unter einem Hut in einer zentralen Stelle beauskunften kann nach Möglichkeit dann zumindest den Link habe, wie ich es buchen kann und natürlich nicht, wie es halt in Helsinki zum Beispiel der Fall war, oder noch ist, unter einem, unter einer Karte abrechnen kann, als Beispiel. Wie es nachher dann ausschaut tarifmäßig ist wieder eine andere Frage ist, das ist für mich MaaS. Jetzt, umgelegt auf Carsharing, heißt das, natürlich macht es Sinn, dass ich sage, ich habe Carsharing und jetzt beispielsweise beim Öffentlichen

Verkehr mit beworben oder auch die Standorte. Wenn ich durch die Stadt gehe, dass ich sofort erkenn, ja, das ist ein Carsharing Standort und dort eben entsprechend zumindest die Basics mitkriege, wie sowas funktionieren kann oder wo ich mir die Information herholen kann, das macht Sinn, ja.

[26:14] INTR

Alles klar und hältst du das für realistisch, für für Graz oder Österreich? Und mit welchen Akteur

_innen müsste man da vielleicht auch zusammenarbeiten?

[26:23] INT05

Meinst du jetzt Carsharing Allgemein, oder gehst du auf Peer-to-Peer?

[26:27] INTR

Ich mein, mein Fokus liegt schon auf Peer-to-Peer Carsharing, aber ich glaube, dass beides eigentlich mitgedacht werden muss. Es sind ja verschiedene Puzzleteile im Mobilitätsmix.

[26:36] INT05

So ein einheitliches, bleiben wir bei tim Carsharing zum Beispiel, oder Wien hat ja auch die MobilityPoints mit Carsharing versehen als solches. Das kann ich leicht leichter bewerben, weil ich ja im Prinzip das jeweilige Verkehrsunternehmen oder in der Stadt selber eben entsprechend die Möglichkeiten hab das zu machen. Bei einem Peer-to-Peer muss ich höllisch aufpassen, wie habe ich da überhaupt ein einheitliches System dahinter? Weil ich hab im Prinzip von Fahrzeugen natürlich, ich sag mal weiß nicht wieviel Fahrzeugtypen, wieviel Fabrikate und so weiter hinterlegt ist klar. Damit habe ich allerdings beim Peer-to-Peer auch unterschiedlichste tariflichen Sachen drinnen hinterlegt und die rede jetzt nicht einmal vom Standort, wo immer das Fahrzeug zum holen und zum abzugeben ist. Von dem rede ich ja nicht einmal. Aber ich hab das so was von heterogenen, dass ich meine liebe Not hab, das in ein möglichst homogenes, in eine homogene Form zu pressen, dass es mir nachher dann in ein MaaS-System, in eine MaaS-Plattform hineinpasst. Und das ist sicher eine Herausforderung.

[27:57] INTR

Mhm, verstehe, danke. Eine andere Herausforderung wäre ja auch das Thema Versicherung.

[28:05] INT05

Die gehört mit dazu.

[28:05] INTR

Ja, das geht auch ganz viel aus der Forschung hervor, dass Menschen gerade auch bei Peer-to-Peer Angst haben, was passiert, wenn sie zum Beispiel einen Unfall bauen. KFZ-Haftpflichtversicherung, solche Themen. Wie werden Unfälle, Versicherungsfälle bei tim gehandhabt? Und hast du so das Gefühl, dass du dieses Thema Versicherung vielleicht auch noch irgendwie anders geregelt werden könnte, weil es gerade in Österreich ja wohl sehr schwer ist, gleichzeitig zwei Haftpflichtversicherungen irgendwie zu haben.

[28:37] INT05

Ich denk es mir so. Wie es in tim gehandhabt wird, kann ich, kann ich dir selber in der Form nicht sagen, weil da müsstest du meine Kollegen fragen. Aber, ich weiß, wie es bei ZipCar gehandhabt wurde. Ist beziehungsweise bei Vorgängerformen, dass du da eben entsprechend versichert warst, bis zu einer gewissen Schadenshöhe einen Selbstbehalt zahlen musstest. Und dass du das eben entsprechend jeden Schaden, sei es ein Kratzer am Lack oder was auch immer, Unfall sowieso sofort aufnehmen hast müssen, dann entsprechend notfalls der Polizei hinzurufen und dementsprechend dann die Organisation informieren muss. So. Das ist einmal das eine. Prinzipiell versichert sind die Fahrzeuge, wenn du sagst, du hast ein professionelles Produkt, das du für Carsharing nutzt und damit hast du dann im Prinzip… Du hast jetzt eine normale, die normale KFZ-Haftpflichtversicherung hast du ja und da gehört meiner Meinung nach dann, wenn ich das wirklich als Peer-to-Peer betrachte, einfach eine Ergänzungsversicherung, wo man dann zum Beispiel über die Autofahrerorganisationen über ÖAMTC oder ARBÖ das dann eben entsprechend anbieten kann, dass der dass der Besitzer hingeht und sagt, OK, ich habe dann eben entsprechend die zusätzliche Police, dass ich das dann eben als Carsharing-Fahrzeug weiter anbieten kann, dass das dann auch zu einem vernünftigen Preis von der Versicherungswirtschaft eben angeboten wird. Man könnte damit auch natürlich die Positionen beider Autofahrerclubs stärken, wenn sie das vermitteln und wir entsprechend promoten.

[30:20] INTR

Mhm, verstehe, mhm. Vielleicht noch so einen Themenblock zum Thema Wirtschaftlichkeit beziehungsweise Kosten. Peer-to-Peer basiert basiert ja praktisch darauf, dass Peer-User interessiert daran sind, eine möglichst günstige Mobilitätslösung irgendwie zu finden. Es ist häufig ein bisschen günstiger als konventionelles Carsharing und viel günstiger als so der eigene Autobesitz. Peer-Provider hingegen möchten natürlich einen Zuverdienst damit generieren und halt gerne mehr Geld von dieser von diesem Verleih haben. Und das-

[30:54] INT05

Das ist von dir jetzt, das von dir jetzt sehr theoretisch, sehr theoretisch allgemein formuliert.

[31:00] INTR

Ja, ich meine, es gibt ein MisMatch zwischen dem was, was sich Peer-User beziehungsweise Peer-Provider vorstellen, wenn es so um das Thema Kosten geht und ich hab mich gefragt, ob man da oder ob du da auch vielleicht die Politik beziehungsweise irgendwie den Bund in der Verantwortung siehst, Peer-to-Peer Carsharing irgendwie so zu subventionieren oder da Anreize zu schaffen?

[31:26] INT05

Nein. Insofern nicht. Wenn ein reines Peer-to-Peer ist, wenn ich als Privatperson jetzt irgendwo einmal ein Auto mir ausleihen möchte. Warum soll mir nachher dann der Bund das finanzieren als solches? Ich wüsste es nicht, mir fehlt wirklich die Fantasie darunter, weil dass ein reines Peer-to-Peer so privat ist, dass aus welchen Gründen auch immer ich dann das Fahrzeug brauche. Die Allgemeinheit nicht unbedingt einen volkswirtschaftlichen Nutzen aus dem geänderten Mobilitätsverhaltens der jeweiligen Person, die sich das Fahrzeug ausleiht, hat. Ist jetzt ein bisschen allgemein gesprochen. Auf was sie hinaus will, ist: der Staat soll oder allgemein auch die Gebietskörperschaften der Allgemeinheit, kann durchaus ehm... Kann durchaus Carsharing-Systeme subventionieren, wenn die verkehrspolitisch allgemein einen Nutzen haben. Es gibt ja im Prinzip ja, das weißt du wahrscheinlich besser als ich den Schlüssel. Ich weiß jetzt nicht ein Carsharing Fahrzeug wieviel PKWS das wirklich in der Realität ersetzt. Die Meinungen, was ich weiß, gehen von 7 bis 8 bis zu circa 15 auseinander.

[32:54] INTR

Ja, sogar noch mehr teilweise. Aber so bei 9 bis 15 wird's irgendwo liegen, ja.

[32:59] INT05

Irgendwas alleine wenn ich sag nur von welche Bandbreite hast du gehört?

[33:04] INTR

Mhm, so 9 bis 15 vom VCÖ.

[33:06] INT05

50?

[33:07] INTR

15, aber es gibt auch so 20 in manchen Papers. Es kommt halt sehr auf den lokalen Kontext an.

[33:15] INT05

Hängt lokal ab, zweitens hängt vom System ab und natürlich auch, wie man das dann selber schön rechnet. Entschuldigung, wenn ich das so sage.

[33:22] INTR

Ja, ist gut.

[33:25] INT05

Aber. Das heißt, ich brauche zumindest selbst wenn ich sage 9, ein Carsharing-System ersetzt mir 9 andere Fahrzeuge ist klar. Nur bei einem Peer-to-Peer, selbst dass ich dann sage, ein die Nutzung ersetzt mir dann beispielsweise sehr niedergerechnet 5 andere Fahrzeuge, ist in einem Peer-to-Peer Bereich sehr schwer zu erreichen. Und das muss man sich dann wirklich überlegen. Wie schafft man das?

[33:58] INTR

Mhm, ja, voll. Mein ich hab auch noch in meiner Umfrage abgefragt, wer von den Peer-Usern ein Auto besitzt. Das war circa die Hälfte und wenn die Menschen ja angeklickt haben mich auch noch abgefragt, ob sie sich vorstellen könnten es abzuschaffen oder B über GoMore anzubieten und bei beiden Fragen wurde eigentlich fast immer Nein angekreuzt. Also es war so eine 5, eine Likert Skala mit 5 Antwortmöglichkeiten. Aber-

[34:31] INT05

Damit kommst du dann zu einem anderen Punkt, der relevant ist. Ich sag einmal, der heißt mit Zuckerbrot und Peitsche.

[34:38] INTR

Mhm. Ja.

[34:40] INT05

Die Allgemeinheit, sei es jetzt Staat, Länder oder auch die Gebietskörperschaften, müssen Zuckerbrot und Peitsche so gestalten, dass man dann das Fahrzeug nur dann nutzt, wenn man es wirklich braucht und wenn man es aus Bequemlichkeit verwendet, na gut, dann kostet es ein bisschen mehr. Aber das ist ein dünner, sehr, sehr schmaler Grat.

[35:05] INTR

Und wie meinst du das mit es kostet dann eben mehr, was wären da so Maßnahmen, um Autobesitz noch unattraktiver zu machen?

[35:16] INT05

Ich sag mal zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung auf der einen Seite ist sicher ein wesentlicher Teil. Anderer Teil ist, sagen wir mal, Parkraumbewirtschaftung selber, dann sicher auch, ich sag mal Steuer, dass man sagt, eben KFZ-Steuer oder wie auch immer, dass man das macht. In der Richtung das gestaltet.

[35:40] INTR

Ich mein so zur Frage Steuerrecht. Peer-to-Peer Carsharing ist es schon so, dass Peer Provider die KFZ-Steuer dann absetzen können, soweit ich das weiß. Das könnte ja dann auch ein Anreiz sein, um das Auto zumindest zu teilen. Was hältst du davon?

[35:59] INT05

Ist sicher, ist sicher ein Anreiz, wenn man das dann dementsprechend steuerlich abschreiben kann, ja. Ist ja eben aber trotzdem, das ist schon ein erster Schritt, dass die Allgemeinheit dazu was zahlt. Und da ist dann wirklich die Frage, wann kann er es abschreiben? Schon dann, wenn ich es auf der Plattform anbiete? Bei Car2Go oder wo auch immer. Und nachher dann eben entsprechend ja, wenn ich zufällig eine Anfrage reinkomme, na gut, ist halt das Fahrzeug gerade nicht verfügbar, aber ich kann es abschreiben, ich biete es ja an auf der Plattform, das ist meiner Meinung nach schon ein Ausreiz, ein Ausreizen des Systems.

[36:44] INTR

Ja voll, ich mein, das war natürlich auch so mein Gedanke beziehungsweise das ist ja dann so das sogenannte Gießkannenprinzip, aber der Carsharing-Provider, mit dem ich geredet hab, der Peer-to-Peer meinte, dass man es zum Beispiel Zertifikate lösen könnte. Dass man dann angeben könnte oder als GoMore Zertifikate ausstellen könnte von wegen welchen Zeitraum wurde es angeboten, wie viele Buchungen gab es, wieviel Zeit wurde überhaupt praktisch im Kalender vermerkt, dass es zur Verfügung steht und dass man das über so ein Zertifikat dann irgendwie lösen könnte.

[37:20] INT05

So, Gegenfrage, Lara. Das, was du jetzt gerade gesagt hast, ja technisch/ organisatorisch machbar, ist allerdings gleich Aufwand.

[37:31] INTR

Mhm, ja.

[37:34] INT05

Wer macht den Aufwand und wer bezahlt diesen Aufwand?

[37:38] INTR

Ja, ist eine gute Frage. Also im Idealfall natürlich GoMore, die ja auch über den Daten verfügen.

[37:45] INT05

Und wer bezahlt es?

[37:48] INTR

Ähm. Das müsste sich halt müsste für die ja rentabel dann einfach sein. Also dass sie dadurch-

[37:53] INT05

Siehst du, dann sind wir schon wieder bei der Wirtschaftlichkeit.

[37:55] INTR

Ja voll.

[37:57] INT05

Und jetzt stellt sich für mich die Frage, warum soll eine Plattform wie GoMore- Ist ein Ansatz wie du gesagt hast, mit Zertifikaten und so weiter ist durchaus ein seriöser Ansatz, dass ich das dann, ich sag mal nivelliere, Benchmarke mache und dann entsprechend auch zum Beispiel eben dann steuerlich geltend machen kann, braucht man nicht diskutieren. Nur hat die Organisation dafür einen Aufwand dahinter, wenn ich denn dann zahle, muss das dann entweder, der das Fahrzeug aus eigentlich bereitstellt, Fahrzeug bereitstellt Richtung GoMore zahlen. Und sich dann eben entsprechend über die Nutzer ehm über die Mieter des eigenen Fahrzeugs wieder reinholen? Oder irgendwie anders finanziert werden? Und dann unterm Strich stellt sich dann die Frage, wie schaffe ich das dann wirklich so hinzubringen, dass ich dann eine breite Masse habe, die dann für Carsharing Nutzung interessant ist vom Angebotsseitig her mein ich.

[39:00] INTR

Mhm, ja, verstehe.

[39:02] INT05

Also da habe ich meine Zweifel.

[39:03] INTR

Ja, es ist auf jeden Fall eine Herausforderung, aber da bin ich dran. Vielleicht ja… Ich glaub das war es auch schon so mit so meinen Hauptfragen. Vielleicht will ich jetzt mal so in die Abschlussfragen rübergehen. Und zwar ist mir aufgefallen, dass Peer-to-Peer

Carsharing nicht Teil der Sharing Strategie vom früheren BMK ist. Was denkst du dazu beziehungsweise siehst du für also ganz ehrlich in Peer-to-Peer Carsharing einen Benefit und denkst, das es etwas kann was Carsharing, konventionelles Carsharing nicht kann?

[39:46] INT05

Gute Frage. Ad hoc fällt mir nichts ein, was es was Peer-to-Peer kann, was so Normales zum Beispiel tim nicht könnte. Was mir eher umgekehrt- tim kann, da kannst du im Prinzip sagen, so, jetzt, wo ist das nächste Fahrzeug innerhalb der nächsten 10 Minuten frei, dann hingehen und das Fahrzeug holen und nachher na ich brauche es 3 Stunden, ich buche es für 3 Stunden, weil tatsächlich brauche ich es gerade eineinhalb Stunden... Na dann kann ich es nach eineinhalb Stunden zurückgeben und zahle tatsächlich nur die eineinhalb Stunden, die ich es wirklich in Verwendung gehabt habe. Das wird bei Peer-to-Peer sicher nie spielen. Aus verschiedenen Gründen. Auf der anderen Seite her von der Tarifseite her, was sie mir angeschaut hab, wenn du da eben entsprechend Peer-to-Peer ein Fahrzeug ausleihst, bist du von der Kostenseite her in der Regel auch höher als bei einem als zum Beispiel beim tim Carsharing.

[40:46] INTR

Mhm, ich glaub es kommt drauf auf die Mietdauer an. Also-

[40:53] INT05

Na aber was... Aufpassen, aufpassen bitte, aufpassen. Wenn du Carsharing machst, brauchst du es und das ist meine Definition dazu. Relativ kurz. Wenn du ein Fahrzeug über eine Woche Wochenende brauchst oder über mehrere Tage, brauchst du kein Carsharing, sondern da bist du unter der Rubrik Autovermieter. Bitte aufpassen, das ist ein Grat dazwischen. Und wenn du unter der Rubrik Autovermieter bist, brauchst du nicht hergehen und sagen, so, du brauchst das subventioniert vom Staat.

[41:30] INTR

Das heißt, du würdest dafür plädieren, dass also oder deine Einstellung ist, es ist nur eigentlich Peer-to-Peer Carsharing, wenn Menschen das Auto für den Zweck, OK, ich gehe jetzt groß einkaufen oder fahr zum Baumarkt nutzen würden, aber nicht ich gehe für eine Woche nach Kroatien in den Urlaub.

[41:52] INT05

Entschuldige bitte, ist ja ganz ein klares Nein. Ist ein ganz klares Nein. Warum soll ich, ich,

ich habe zum Beispiel daheim einen Kleinwagen. Und ich habe doch eine vierköpfige Familie. So, und jetzt will ich, bleiben wir nach Kroatien auf Urlaub fahren, gut mit dem Kleinwagen, vierköpfige Familie mit Gepäck so einem großen Dachgepäckträger gibt es nicht. Und dann leihe ich mir gerade für den Urlaub, für meinen Privaturlaub ein Carsharing-Auto aus, wo ich dann runterfahr und dieses Carsharing-Auto zahlt mir nachher dann der Vaterstadt mit. Ja schön wär es. Super. Aber wenn das die allgemeine ist, Geschichte ist, sorry jetzt werde ich politisch, dann wundert es mich nicht, dass wir in Österreich in der momentanen Situation sind, in der wir sind. Um Gottes Willen, nein, nicht so. Carsharing ist Kurzzeit. Kurzzeit, wobei die Kurzzeit durchaus von mir aus zwei Tage sein können. Durchaus ja. Aber länger, dann eher dann in Richtung professionelles professionelle Autovermietung.

[43:04] INTR

Mhm, Mhm. Nee.

[43:06] INT05

Und nicht Definition Carsharing.

[43:09] INTR

Ich mein, ich sehe deinen Punkt total. Ich habe auch so das Gefühl, dass das Peer-to-Peer einfach gerade nicht leistet, aber das Ziel ist ja irgendwie auch dahin zu kommen, weil das ist jetzt nicht mehr so ne Interviewfrage oder ist eher so etwas was ich mir ja selber denke. Dass man, obwohl das irgendwie viele Menschen gibt, die irgendwie sich bei GoMore irgendwie registriert haben, dass es sehr wenige wirklich regelmäßig nutzen und wenn, dann eben nur für diese langen Trips. Aber dass die Anzahl der Autos davon ja nicht sinkt, also die Autos im Privatbesitz, es sind ja immer noch einfach sehr viele und natürlich frag ich mich dann, wie man davon wegkommen kann. Und ja.

[43:50] INT05

Aber aber genau das meinte ich eben in verkehrspolitischen Geschichten. Du hast dann im Prinzip, bleiben wir beim Kleinwagen und Familienauto auf Urlaub in Kroatien. Du ersetzt dein Auto mit einem anderen Auto, dein privates Auto wird ein Stehzeug und ein anderes Stehzeug wird ein Fahrzeug. Bisschen überspitzt gesagt. Das kann nicht Sinn und Zweck der Übung sein. Noch noch dazu subventioniert. Also Carsharing und ja, sofort standortbezogen meiner Meinung nach auch ja sofort. Free Floating muss man sich die Details anschauen, wie das dann funktioniert im Hinblick von Erreichbarkeit, wo man es dann hinstellt, weil es ja nicht so einfach in der Innenstadt ein Free Floating, dann das Auto irgendwo

stehen zu lassen. Ist es schon oft standortbezogen, wenn der Standort vorher missnutzt wird von einem anderen PKW-Lenker, was mache ich dann mit meinem Carsharing-Auto. Habe ich alles schon selber am eigenen Leibe erlebt, ist spannend. Aber ich muss das so machen vom System her, dass es verkehrspolitisch Sinn macht. Ansonsten, ist es ist es, macht es keinen Sinn.

[45:08] INTR

Mhm. Ja, verstehe. Vielleicht ein gutes Schlusswort.

G.6 Interview 6

[00:00] INTR

Meine Methode baut ja darauf auf, dass ich aus einer quantitativen Forschung Maßnahmen abgeleitet habe, die dann praktisch die Basis für mein Interview-Leitfaden waren. Und ich codiere ja dann praktisch meine meine Transkripte. Also habe ich mir schon Kategorien überlegt und deshalb verwende ich dann auch die Transkripte in der Masterarbeit praktisch von Interviews, aber ich denke nicht, dass sich dass das jemand groß durchlesen wird.

[00:32] INT06

Passt.

[00:32] INTR

Okay super, danke Ihnen. Dann einen kurzen Überblick zu meiner Struktur. Ich würde ihnen kurz meine Forschung noch mal ein bisschen näherbringen, weil ich glaub, darauf bin ich in meinen Mails noch nicht so ganz ausführlich eingegangen. Dann kommen dre Einstiegsfragen für Sie, die hab ich jeder Person gestellt, mit der ich gesprochen habe. Und hab dann ist so der Hauptblock praktisch über die die Maßnahmen oder die Dinge, die ich aus meiner Forschung abgeleitet habe, die ich mit ihm besprechen wollen würde. Und dann habe ich auch noch ne Abschlussfrage. Genau, erstmal kurz zu meinem Kontext, also ich studiere auf der Uni Geography: Global Change and Sustainability. Das ist ein interdisziplinärer Geographie-Studiengang und schreibe jetzt am Austrian Institute of Technology meine Masterarbeit über Carsharing over Ownership. Ganz speziell guck ich mir-

[01:24] INT06

Carsharing? Verzeihung.

[01:26] INTR

Over Ownership, also Sharing over es selber zu besitzen, praktisch. Mhm, genau, es ist es ist ein sehr langer Titel, das ist nur so der Haupttitel würd ich mal sagen. Und ich wende eine Mixed-Methods Methode an. Das bedeutet genau, dass ich eben diese quantitative Forschung schon durchgeführt habe vor ein paar Monaten. Ich habe zwei Umfragen gemacht mit einmal Peer-Usern und Peer-Providern von Peer-to-Peer Carsharing und auch noch quantitative Plattformdaten von einem Peer-to-Peer Carsharing Unternehmen in Österreich ausgewertet. Und daraus folgend habe ich eben genau das mit Statistik auch ausgewertet. Also in R Studio und diesen halbstrukturierten Ierviewleitfaden dann entwickelt

und sie sind jetzt mein sechstes Interview. Also ich führe auf jeden Fall am Mittwoch noch eines und hab noch eine Person noch angefragt, auf die ich noch, also bei der ich noch auf eine Antwort warte. Und dann denke ich, dass ich auch eine theoretische Sättigung erreicht haben werde, dass da nicht mehr so viele Infos nachkommen werden und werte das dann alles noch mit einem ja Transkriptionsprogramm praktisch dann aus, also mit MAXQDA. Genau das ist so zum Hintergrund. Haben sie dazu noch eine Frage? So zum, weiß nicht zu meinem Studienhintergrund?

[02:45] INT06

Das heißt, die Arbeit trifft, also beschäftigt sich mit Peer-to-Peer Carsharing?

[02:50] INTR

Also, also schreibe ich schon auch so im Allgemeinen über Carsharing, aber ich werde mich auf Peer-to-Peer spezialisieren, weil es so meiner Meinung nach noch eine Research Gap ist. Also ich habe das Gefühl, dass zu Carsharing an sich schon viel geforscht wurde und halt auch gerade dieses kommerzielle. Carsharing beziehungsweise auch so in kleineren Gemeinden, Gemeinden, dass es so ein Carsharing Auto gibt oder mehrere schon bisschen etablierter ist als Peer-to-Peer. Also ich glaub das ist schon noch under researched in Anführungszeichen in Österreich und deshalb halt interessant für mich, dass ich nicht Wissen reproduziere, sondern halt auch tatsächlich zum Pool hinzufüge. Genau. Genau. Ich würde jetzt einfach mal zu meinen Einstiegsfragen übergehen, nämlich die erste lautet, wie sieht Ihre Rolle in Bezug auf Carsharing aus in dem Gebiet, in dem sie arbeiten, was sind ihre Aufgaben und Tätigkeitsfelder?

[03:50] INT06

Mhm ja, da gibt es ein paar Rollen aus meiner. Sicht. Mein Bezug zum Carsharing ist… Der direkteste ist, ich bin operativ tätig im Thayaland, da gibt es sechs Fahrzeuge und ich bin sozusagen für den Betreiber beziehungsweise bin die Geschäftsführerin vom Vertreiber, vom Betreiber. Und dann ist auch sozusagen, dann auch gleich meine Aufgabe, das auch operativ umzusetzen. Das heißt sechs Fahrzeuge. Dann haben wir ein Fahrzeug, das wir für die Stadtgemeinde Horn in Kooperation betreiben, das ist sozusagen alles klassisches Carsharing, und dann gibt es noch meine Rolle als Mandatarin im mit einer Funktion im Vorstand von Carsharing Österreich, um das Thema voranzubringen. Und das Thema beschäftigt oder begleitet mich bei Beratungen. Ich bin Moralitätsberaterin und da kann es immer wieder mal auftauchen, aber am Ende ist es ein Nischenthema, das muss man

schon sagen, zumindest aktuell in Österreich. Zum Thema Peer-to-Peer habe ich ein Projekt namens ‚Nachbarschaftsauto' umgesetzt, mit mit Partnern, so insofern das sind so die Zugänge.

[05:09] INTR

Toll. Und können Sie vielleicht noch mal so als Rückfrage ein bisschen darauf eingehen, was bedeutet das Mandatarin in einem Carsharing Verband zu sein?

[05:18] INT06

Also wir haben den Carsharing, also Carsharing Österreich als Verein 2020 im Sommer gegründet mit dem Ziel die Betreiber, die vor allem die ländlichen Betreiber zu stärken, weil die relativ klein sind, relativ wirtschaftliche Themen einfach, also sehr eng wirtschaften müssen. Und weil hier auf der anderen Seite das Angebot in Österreich, aber auch an denen hängt in der ländlichen Region halt. In Städten ist es anders, aber im ländlichen Bereich, Österreich ist ja nicht unbedingt so urban, kann man sagen, da hängt es an den Kleinen und das wollten wir stärken. Und die Arbeit geht von den Verband, den Verband selbst sozusagen mit seinen Aufgaben zu entwickeln. Mitglieder werben bis zu die Standorte auf der auf der Webseite möglichst gut darstellen bis zu Projekte unterstützen oder mitarbeiten. Wir haben jetzt aktuell ein Projekt zum Beispiel zum Thema Carsharing 2.0 in Salzburg, wo es auch um die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells geht und dann gibt es noch so so so feine Dinge wie Anfragen zu Diplom- und Maßarbeiten.

[06:29] INTR

Spannend. Vielen Dank für die Erklärung. Da falle ich glaub nicht drunter, ja.

[06:36] INT06

Vielleicht noch eins. Ja, genau, das war jetzt ein Wink, aber vielleicht noch... Ja ja, das war eh klar. Aber vielleicht noch eins. Grundsätzlich ist es ein Ehrenamt, wenn Projektmitarbeit in größeren Ausmaß ist, dann dann, dann versuchen wir da immer auch als Projektpartner oder Supply da aktiv zu sein, damit das sozusagen auch auch machbar ist.

[06:56] INTR

Total verstehe ich voll. Genau zu meiner zweiten Frage. Wie schätzen Sie insgesamt gerade die Situation von Carsharing im Allgemeinen, aber vielleicht auch, wenn sie da Erfahrung haben von Peer-to-Peer Carsharing im Speziellen in Österreich ein?

[07:14] INT06

Also beim beim Carsharing Standort- Also ich ich spreche immer vom Standortbezogenen, weil im ländlichen Raum was anderes eigentlich kaum umsetzbar ist. Standortbasiertes Carsharing, denke ich, wird gerade mehr zum Thema. Ich glaube, ein bisschen ist uns das auch als Verband gelungen, dass das ein bisschen auch zu thematisieren, man macht sich im Ministerium Gedanken, die AustriaTech hat einen Auftrag dazu. Wirtschaftlich ist es immer noch sehr schwierig. Glaub die Inflation ist auch immer ein Thema, weil man dauernd irgendwie was anpassen muss. Oder aufpassen muss, dass einem die Mehrkosten nicht nicht sozusagen wirtschaftlich treffen. Ich glaube, dass Carsharing durch das Klimaticket und und, und seine Vorteile auch auch einen Schub bekommen hat, dass mehr Menschen daran denken. Es es ist, ich bin jetzt ein bisschen mehr als zehn Jahre in dem Bereich und es ist nicht mehr ganz so... Wie soll ich sagen? Ganz, ganz so weit weg für für die Mitte der Gesellschaft. Aber es sind auch viele, die sich die, die deren Nutzung einfach zu viel Auto beinhaltet, sodass sie in Carsharing gar nicht sein können. Und wir haben wir haben immer noch das Thema, dass dass wir tendenziell relativ prekäre Geschäftsmodelle haben, außer Gemeinden investieren und die die die Wahrscheinlichkeit, dass Gemeinden investieren wird immer geringer, weil die Gemeindebudgets auch schwieriger werden. Und beim Peer-to-Peer wäre ich ein bisschen vorsichtig mit der Einschätzung, weil ich halte das Potenzial für riesig. Ich kann es nur bedingt einschätzen, wieviel es wirklich gibt, weil das ja auch sehr, sehr unter der Decke sozusagen, ohne dass es jemand weiß, ablaufen kann. Für die Projekte, die wir umgesetzt haben, hat sich eine Stolperstelle gezeigt und an die arbeite ich gemeinsam mit dem land.mobil:LAB Waldviertel auch noch weiter. Ehm das ist, das Thema Versicherung.

[09:22] INTR

Ja, können wir gleich noch reingehen.

[09:22] INT06

Also die… Kommen wir eh noch hin? Wahrscheinlich ja gut.

[09:30] INTR

Ja, das wollte ich auch eh in meinen Einstiegsfragen einmal praktisch abfragen, wenn Sie es benennen oder sich festlegen müssten, was würden Sie sagen, ist so der wichtigste momentane Erfolgsfaktor für für Carsharing und die wichtigste Barriere für Carsharing in Österreich? Dass es sich noch irgendwie weiter irgendwie in diesen Mainstream hocharbeiten kann.

[09:53] INT06

Also der Erfolgsfaktor. Ein guter Standort, eine eine stabile Nutzergruppe, das hat sich eigentlich nicht geändert, weil es gibt keine wirkliche öffentliche Finanzierung. Das heißt, man muss es einfach selbst darstellen. Und die Barriere, ehm wir haben doch, also Carsharing ist ist ein Puzzleteil zwischen ÖV und MIV, und damit ist es halt auch immer ein bisschen zwischen diesen Stühlen. Also die ÖV-Finanzierung denkt es nicht mit und der MIV, wenn das Auto vor der Tür steht, ist es bequemer und das gibt es halt schon eine Menge an Menschen, die auch sich die Bequemlichkeit wirklich noch leisten können.

[10:40] INTR

Ja, voll. Genau, Sie haben gerade schon mal so ne Nutzer

¡nnengruppeangesprochen, diediestabilseinmuss.AusderForschungoderderLiteraturundauchausmeinenUmfrage

[11:33] INT06

Ehm also ich würde die Einschätzung nicht teilen. Wir haben also ich hab jetzt keine vollständige Auswertung, aber wir haben es ziemlich 50:50 von Männern und Frauen. Wir haben klassisch auch Familien, die nur ein Auto haben, wo entweder die Frau oder der Mann das Carsharing nutzt, gibt es beides. Wir haben auch Familien, wo beide dabei sind. Also das das dieses Thema Zweitauto zu vermeiden und Zweitautokosten ist ja meiner Meinung nach einer der Anwendungsfälle, der der extrem stabil ist, auch wirtschaftlich gesehen hat für die Menschen. Und und ansonsten ist ein großes Thema sind für uns auch Senioren. Ja. Und da sind Frauen, eigentlich mehr Frauen bei uns dabei als Männer. Ich glaub das hängt auch an den Pensionen ein bisschen, aber es ist eine Vermutung. Und und und wo wir uns schwer tun, die Menschen zu erreichen, wo es vielleicht auch an den Haushalten liegt und dem dem elterlichen oder dem Eltern-Auto. Wir haben ganz wenige Jugendliche, die das Fahrzeug nutzen, als als Wochenendausgleich oder wo Eltern für ihre Jugendlichen, oder für Studierende das zahlen oder sowas. Sowas wäre eigentlich logisch, passiert aber praktisch nicht. Hatten wir erst einmal in zehn Jahren.

[13:01] INTR

Wow okay, das ist echt selten. Vielleicht da noch eine Rückfrage. Wie macht ihr denn auf eurer Carsharing-Service aufmerksam? Also häufig ist es ja auch so eine Frage von Sichtbarkeit und Informationskampagnen, dass Menschen das dann auch in Anspruch nehmen.

[13:21] INT06

Zu wenig. Also das ist, das ist so eine eine Sache, wo sich die Katze ein bisschen in den Schweif beißt, wie man so schön sagt. Wenn man einerseits sozusagen relativ knappes wirtschaftliches Thema hat, dann ist es so, dass die Menschen, die das Carsharing betreuen, auch andere Aufgaben haben und man halt wenig Zeit und Budget hat für für Marketing. Also das ist ein Thema, wo ich jedes Jahr immer wieder mal überlege, was können wir besser machen. Und ich glaube, dass mit den Social Media-Bereich man sich da durchaus leichter tut inzwischen. Wir werden das im Thayaland zum Beispiel relativ ausbauen, aber sonst ist es sehr klassisch mit mit, mit Webseite und mit Partnern wie ‚Klima- und Energie-Modellregionen', Gemeinde, Gemeindezeitung, Flyer hin und wieder. Vielleicht, vielleicht sollte einfach mehr sein. Sagen wir es so. Also die die Sichtbarkeit ist geringer als es sein sollte und das merkt man auch, dass manche Leute das überhaupt noch nicht kennen, obwohl es es jahrelang gibt. Aber vielleicht noch ein Hinweis. Was ist ein bisschen anstrengend macht, ist gerade die Partner wie Gemeinden, die haben noch nicht verstanden, dass es eigentlich ein Service ist, das ich in jeder Gemeindezeitung bringen sollte. Weil das ist so ähnlich wie die Müllabfuhr. Da sagt man auch nicht einmal in 10 Jahren bringt man die Termine und dann war es das, sondern das muss, eigentlich muss man es immer bringen, und das ist das ist da ist noch zu wenig Bewusstsein glaube ich auch so so in dem Bereich.

[14:50] INTR

Und ich mein, das sind ja auch verschiedene Zielgruppen, wenn sie eh schon vorhin davon gesprochen haben: Senior

¡nnenlesenvielleichteherdieGemeindezeitung, JugendlicheeherSocialMedia, dassinddannauchverschiedeneKan

[15:03] INT06

Genau. Also ich glaube, das wird Social Media in Zukunft mehr bedienen wollen und auch müssen.

[15:09] INTR

Mhm, voll. Gut, dann komm ich mal so ein bisschen zu den zu den Kosten. Also ich hab mich natürlich jetzt eher viel mit Peer-to-Peer Carsharing und mit tim in Graz beschäftigt. Ich kann mir vorstellen, dass es bei euch ähnlich ist. Dass Carsharing nicht auf unbedingt Profit ausgerichtet ist, sondern einfach auf Rentabilität. Ihr wollt irgendwie keine roten Zahlen schreiben, aber ja es ist irgendwie klar, dass es auch eher ein idealistisches Projekt ist und dass man damit jetzt vielleicht nicht groß Profite macht. Wie sieht es bei euch aus, oder teilen Sie überhaupt diese diese Einschätzung und wie ist so das Feedback zu den

Preismodellen und Tariflogiken? Wird es gut angenommen oder gibt es da Kritik? Also ist Menschen zu teuer oder passt es eh? Genau.

[16:00] INT06

Also also wir haben, wir haben in Thayaland eigentlich immer schon, und das ist jetzt schon mehr als zehn Jahre einen Tarif, der eine Teilnahmegebühr beinhaltet, die mindestens 20€ im Monat ist und dann wird die Nutzung noch verrechnet mit einem Kombinationstarif. Für alle, die sozusagen, also für jeden, der eine Fahrt sich ausrechnet. Oder für viele, die eine ausrechnen, eine Fahrt mit 50 Kilometer und, sagen wir, 4 Stunden, die kostet halt dann mindestens 20€. Ist einfach so. Und, und da wird, da wird klar, dass die die Menschen oft gar nicht wissen, was ein Auto kostet. Also wir sind natürlich nur auf Kostendeckung ausgelegt und darauf, dass wir die Autos refinanzieren, wenn es irgendwie geht und auch weiter im im Bestand zu bleiben. Weil wir haben wir haben 2014 begonnen und haben jetzt an manchen Standorten schon den den dritten Autotausch. Also das dritte ja Fahrzeug laufen, weil man kann ja die Fahrzeuge nicht so lange im Fuhrpark lassen ne also erstens war es ein E-Mobilitätsentwicklungs-Thema, wir hatten am Anfang Fahrzeuge mit 100 Kilometern, da ist irgendwie nicht so lustig zu betreiben. Und dann haben wir, haben wir 2019/21 haben wir, haben wir eine Runde gemacht, wo wir im Prinzip geschaut haben, dass wir die nächstgrößere Batterie in allen Fahrzeugen haben, überall 200 Kilometer und jetzt ist es so, dass wir, dass wir halt einzelne Fahrzeuge wieder tauschen, also das ist schon ein, ein ewiges Tun. Ehm und und wenn jemand sagt, er will damit Profit machen, dann ist er nicht an einem ländlichen Standort üblicherweise. Ja, weil dort wird es eher nicht gelingen. Was wir versuchen, ist, dass wir es, wir es also das Ziel ist immer schwarze Zahlen. Also die schwarze 0, die Klassische und und. Ich glaub, dass, dass man, wenn man ehrlich ist, auch auch sagen muss, dass wenn wenn man jede Stunde zahlen würde, dann dann wäre es auch nicht zu finanzieren. Aber wenn ich zum Beispiel Erstfahrten mache für für für Nutzer, dann dann dann sozusagen nehm ich mir das einfach als als dieses eine Unterstützung, die ich dem System einfach gebe. Wo ich sag OK, das passt für mich dann das Fahrzeug mal zu nutzen, oder oder es ist halt mal einfach ein ein ein Goodie, ein Ehrenamt. Ja also der der operative operative Betrieb hat ein gewisses Stundenkontingent, aber sobald man in Zusatznutzungen geht, in in eine Kurzmiete, die wir anbieten übers Wochenende zum Beispiel, wenn ich reinkomme ins System, oder wenn jemand das Fahrzeug in der Werkstatt hat und kurzfristig ein Auto braucht, und wir können helfen, dann machen

wir das. Und das sind Themen, wo man sagt, da braucht es jemanden, der sich kümmert, und wenn man diese Stunden des Kümmerns alle verrechnen würde, dann wären die Tarife ganz andere.

[18:52] INTR

Mhm verstehe.

[18:53] INT06

Und trotzdem ist es so, dass es, dass es Menschen zu teuer ist. Wobei, es ist immer irgendwem zu teuer, das darf man jetzt auch nicht so so tragisch nehmen. Und auf der anderen Seite muss man immer aufpassen. Wir haben einen Teil der Zielgruppe, sind Menschen, die knapp bei Kasse sind. Einfach aus ihrer Einkommenssituationen heraus. Und das ist einerseits logisch und andererseits bringt es das Problem mit sich, dass manchmal, wenn die Bonität dann dann sich verschlechtert, dass dann auch nicht bezahlt wird. Dann habe ich wieder ein Risiko im System. Also insofern kein einfaches, das Leben als Carsharer, aber auch viele nette Begegnungen.

[19:34] INTR

Kann ich mir vorstellen, da habe ich so ein paar Rückfragen gerade auch im Kopf, einmal zu der Mitgliedschaft. Bei tim Graz ist es so, dass Menschen mit einem Klimaticket irgendwie, ich glaube gar keine Mitgliedsgebühr zahlen. Ist es bei euch auch so, dass es so ein Incentive praktisch gibt? Wahrscheinlich eher nicht, nur weil ihr kleiner seid…

[19:54] INT06

Genau. Wir schaffen das so nicht. Wir haben diese Teilnahmegebühr, die braucht man eigentlich, um einen Teil der der Fixkosten abzudecken und die zweite Säule sind dann die, die ist die Nutzung und die Dritte sind Partner und Sponsoren. Also so decken wir das in Summe ab, keine große Holding wie die Grazer Stadtwerke. Wir versuchen schon so incentives auch zu machen. Wir haben einen Teil der Nutzung, also der Teilnahmegebühr, ist ein monatliches Guthaben, das das, wenn man fährt, dann entsprechend abgezogen wird, das sind 2, 5, 7, 8€, je nachdem wie wie welchen Tarif man hat. Wir sind dabei, auch die Tarife zu diversifizieren. Also wir haben eben in Horn hab ich schon Wenig- und Vielfaltertarife und im im Thayaland müssen Sie diesen Server und ich sind auf fertig stricken und dann sollten Sie im ersten Quartal auch kommen. Und und generell ist die Frage sozusagen, wie sich die Tarife und die Finanzierung entwickelt. Ich bin der Meinung, aber ich werde sehen, wie sich wie ich in der Umsetzung damit dann wie das läuft. Aber ich bin der Meinung,

dass wir wahrscheinlich auch zum Teil, zumindest versuchen sollten Abo ähnliche Tarife auch mit drin zu haben, damit damit man halt sozusagen weniger Risiko im System hat. Weil wenn ich jetzt. Also wenn man sich vorstellt, mindestens 10.000€ ist ungefähr das, was man pro Fahrzeug finanzieren muss übers Jahr. Und, und wenn jetzt ein Drittel davon über die Nutzung reinkommen muss und die Nutzung ist um 50

[21:54] INTR

Aber das klingt spannend, oder es klingt auf jeden Fall nach einem logischen Versuch, also einem logischen Approach, ka.

[22:00] INT06

Soweit ja, es hat eben den, das ist ja beim Peer-to-Peer Carsharing der große Vorteil, dass man kein Auto finanzieren muss üblicherweise, weil das schon da ist. Ja und insofern halte ich es auch für ein Riesenpotenzial eben genau deswegen, weil die Autos schon da sind.

[22:15] INTR

Auch im ländlichen Raum, ehrlich gesagt. Aber es geht ja auch nicht um meine Meinung. Aber ja.

[22:19] INT06

Genau. Na ja, unbedingt.

[22:24] INTR

Ähm. Ich hab einen einen Themenblock zum Thema Parkraumbewirtschaftung. Ich weiß nicht, wie relevant das jetzt auch gerade im ländlichen Raum ist, aber häufig scheitert ja auch irgendwie Carsharing auch so ein bisschen daran, wenn Standorte ausgebaut werden sollen an fehlendem Parkraum. Ist es auch irgendwie n Problem, dass sie so so wahrnehmen? Oder denken Sie, das ist halt eben, und das hatten wir ja auch in unserem kurzen Mailverkehr mal kurz besprochen, dass es durch ein Carsharinggesetz beispielsweise, in dem es halt klare Regelungen für Parkraumbewirtschaftung gibt oder halt das Carsharing-Fahrzeugen ein Parkplatz zur Verfügung gestellt werden, dass das irgendwie auch ein Anreiz sein könnte für Menschen, das Auto irgendwie abzuschaffen beziehungsweise halt zumindest nur noch ein Auto pro Haushalt zu besitzen?

[23:11] INT06

Also das Thema Parkraum ist ist ein Thema. Ob er wirklich zu wenig ist, wage ich zu bezweifeln, aber es es gibt halt einen einen, sobald man irgendwo einen Parkplatz der da

ist angreift und ihn für was anderes nutzen will, gibt es einen Aufschrei von irgendwem. Mindestens eins bis X. Da war sozusagen die Frage, Deutschland hat da eine Regelung, die aber angeblich auch so bürokratisch ist, dass in manchen Gemeinden auch gar nicht angreifen, wie man da einen Parkplatz zur Verfügung stellen kann. Unsere Erfahrung ist, dass das Carsharing halt nicht manchmal standortmäßig dann vielleicht einmal ein paar 100 Meter weiter weg ist als dort, wo man sich sonst vorstellen würde. Oder wir haben in Horn einen Standort, der ist bei der Sporthalle, da ist ein großer Parkplatz, da hat man sich irgendwie keinen Stress gemacht, weil da gibt es eh weiß ich nicht, das sind wahrscheinlich 200 Parkplätze und da fehlt halt jetzt einer unter Anführungszeichen, aber das Thema ist ist halt irgendwie da und man je verbreitet der Carsharing ist, desto besser ist glaub ich, desto weniger muss man es argumentieren, wieso der reserviert ist. Wir haben auch das Thema, dass wir Standorte haben, wo die das EKZ so, so trubelig ist, gerade im Advent, dass die dann den Carsharing-Parkplatz auch verpacken, was auch mühsam ist. Also so Themen gibt es auch. Und und ich hatte jetzt nur kurz als Hinweis einen online Termin, wo es um bidirektionales laden und Carsharing in Holland geht und da werden die Autos quasi als Neighborhood Battery auch genutzt und das wird auch als Argument gebracht, wieso da ein Parkplatz fürs Carsharing reserviert ist. Nicht nur Carsharing, sondern auch die Batterie für den Stadtteil und das ist finde ich spannend, so wie sich da was entwickeln kann. Aber generell persönlich glaube ich, wir haben so viel Platz für die Autos in den Städten also es an dem kann es nicht liegen.

[25:18] INTR

Viel zu viel… Eher zu viel, so meine ich eher.

[25:19] INT06

Ja, ja, also wir haben viel zu viel Platz fürs Blech, aber es ist halt in den Köpfen so drinnen und man muss da schon einiges argumentieren. Es kann vorkommen, dass eben Gemeinden sagen, wie machen wir das, dass wir nicht sozusagen angegriffen werden, wenn wir einem Betreiber einen einen Standort geben und dass wir argumentieren, dann immer so, sie können ja zu den Konditionen, kann ein anderer Betreiber auch einen Standort kriegen, und dann musste er mal kommen. Es ist eh sehr theoretisch, aber aber wenn die Stadtamtsdirektoren feige sind, also feige ist ein schlechtes Wort sehr, sehr vorsichtig sind, dann muss man das halt auch mal die den Pfahl einschlagen und sagen okay, ich verstehe, dass er sich

absichert auf der anderen Seite, wie gesagt, wenn wer kommt, dann kann er dem das gleiche Paket anbieten und soll das einmal machen. Und da wird in 99

[26:19] INTR

Mhm ja.

[26:20] INT06

Wer, wer, wer reißt sich denn um das Carsharing? Das geht ja eher darum, dass wenn eine Gemeinde ein Carsharing machen will, sie überlegt, muss ich es selbst betreiben, weil es schwer ist, wen zu finden oder die Konditionen so sind, dass das relativ teuer wird, wenn man es betreiben lässt.

[26:35] INTR

Noch so ein bisschen weiter darauf eingehend auf diesen rechtlichen Aspekt, gibt es da ne Positionierung vom Carsharing Verein in Österreich oder so von euch als auch irgendwie Betreiber_innen, wie ihr zu einem Carsharing-Gesetz für Österreich steht, weil die Diskussion ja ein bisschen abgeflacht ist, hatte ich jetzt das Gefühl.

[26:59] INT06

Ja, das war ein bisschen stärker noch als Gewessler Ministerin war, glaube ich, hat sich da, da gab es mal so ein bisschen einen Hype um das Thema, auch bei einer Konferenz. Unsere Position ist die, dass man Carsharing stärken muss, wie man das genau macht, ob es ein eigenes Gesetz braucht, sind wir eher eher zurückhaltend, weil weil sehr viele Themen gibt, die auf Carsharing einwirken. Und die alle in ein Gesetz zu packen, ist wahrscheinlich gar nicht so einfach. Also insofern der Weg, den man jetzt geht mit der Straßenverkehrsordnung, dass man es da mal stärkt, ist, glaube ich, ein realistischer, weil es auch vom vom Zeitplan her, wenn man jetzt glaubt, dass irgendjemand Zeit und Muße für ein Carsharing-Gesetz hat, in der Situation, wo so viele andere Themen da sind, halte ich für unwahrscheinlich. Wir haben jetzt keinen, also wir haben, wir haben einen Beitrag vom Obmann bei uns auf der Webseite zum Thema Carsharing, dass wir das Thema der Regelung von Carsharing und des Mitdenkens für wichtig halten. Aber wir sind jetzt nicht sozusagen, wir sind für ein Gesetz oder gegen ein Gesetz, weil es um die inhaltliche Regelung geht.

[28:11] INTR

Und welche, wenn man da noch ein bisschen tiefer bohrt, welche Themen wirken denn auf dieses Carsharing-Gesetz oder dieses Potentielle ein? Also sie sprachen eben davon,

dass es so viele Themen seien, die man dann irgendwie vereinen müsste.

[28:29] INT06

Na ja, es gibt das eine ist diese ganze Parkraumkiste, also sozusagen zu welchem darf es, zu welchen Konditionen darf öffentlicher Parkraum genutzt werden? Dann ist die Frage, wenn ein Carsharing Gesetz gemacht wird, für wen genau gilt das? Ich muss ja auch dann definieren, wir haben da zum Beispiel die Diskussion geführt, ist ein Betreiber mit einem Stand mit einem Auto realistisch oder ist es nicht eigentlich zu wenig? Ja, Faktum ist, wir haben viele Betreiber mit einem Auto. Ja, also also da ist da ist, da ist auch auch sozusagen zum Teil wieder ein bisschen unterschätzt wie wie engagiert, aber auch kleinteilig das System da arbeitet. Dann haben wir die Ganze, die die Frage sozusagen, ob mit mit Standortbezogen und und Free Floater macht ja auch einen Unterschied, ob ich, ob ich sozusagen eine generelle Parkmöglichkeit habe oder diesen einen Parkplatz fixiert. Auch die Frage will ich will ich, will ich sozusagen Konzernbetreiber stärken oder eher die die regionalen. Also wir sind aber keine Juristen, insofern war das einfach so unser relativ einfacher Zugang zu sagen, jeweils die Themen sollte man klären und da ist ein Thema halt auch, wie kann man eine Verknüpfung zum ÖV schaffen? Zum Beispiel Klimaticket. Wie kann man ein breites Angebot schaffen? Eine eine. Basisfinanzierung, die die auf die Nutzer abstellt. Die aber aber sozusagen natürlich nicht viel sein kann, aber anders als jetzt mit ‚klimaaktiv mobil', wo man irgendwie einreicht und drei Jahre später abrechnet und dazwischen nicht faktisch nicht weiß, was man kriegt und nur, wenn man im Minus ist, kriegt man was. Also auf Dauer wird man es nicht überleben. Also das ist extrem aufwendig und eher eher nicht so das Ergebnis, das man braucht, ne. Also insofern, aber wir sind keine Juristen, insofern sind wir auch ein bisschen vorsichtig bei so Fragen.

[30:43] INTR

Ja verstehe. Ich würde noch eine kurze Rückfrage stellen und dann können wir einmal, Sie hatten hier gefragt, nach einer halben Stunde einmal kurz Pause machen.

[30:49] INT06

Ja bitte.

[30:52] INTR

Zu so Rechten. In Graz, also in der Steiermark, wird ja praktisch, wurden diese Mobilitätsverträge eingeführt. Was halten Sie davon? Also das ist Ihnen ein Begriff, oder, die Mobilitätsverträge?

[31:05] INT06

Sie meinen jetzt Mobilitätsverträge im Wohnbaubereich, oder?

[31:08] INTR

Genau, genau, weil das ist ja irgendwo auch ein Schlüssel, weil das so zentral ist vom vom Wohnen irgendwie zum Arbeitsplatz oder ja zu fahren.

[31:16] INT06

Ja, also grundsätzlich auch hohes Potenzial. Ich hab jetzt eben beim Projekt in Salzburg nur auch die Erfahrung gemacht, es gibt Gemeinden, die haben das zu einem Zeitpunkt gemacht. Also die Reduktion der Stellplätze und dann ohne Carsharing Angebot vor 20 Jahren schon und jetzt haben Sie das Problem, dass Sie Bereiche Siedlungsbereiche haben, wo es eigentlich zu viele Autos und zu wenig Stellplätze gibt, wo die Feuerwehr sagt, wir kommen da gar nicht hin, weil es so zugeparkt ist und so weiter. Also da gibt es Probleme aus der Historie zum Teil. Man muss den Mobilitätsvertrag halt wirklich so stricken, dass das Carsharing auf Dauer ausgelegt ist und nicht nach zweieinhalb Jahren oder drei dann dann halt Geschichte ist und und und der Betreiber, also der Wohnbauträger hat halt weniger gemacht, aber auf der anderen Seite kommen die Autos vielleicht doch wieder mehr. Das ist nicht so easy, ich glaube, es wird es wird noch unterschätzt. Wir haben auch den Eindruck, dass die Wohnbauträger erst sich dessen bewusstwerden. Vielleicht auch ein bisschen getragen, getrieben jetzt durch diese Inflationsthemen und Finanzierungsthemen, die sie hatten, dass dass es wirklich auch Thema ist, dass sie einsparen wollen, weil früher ist halt, muss man schon auch sagen, die Gemeinnützigen, die haben ein Regime, wo sie bauen, und das ist sicher nicht alles einfach, aber am Ende die Kosten, die sie haben, legen sie um und passt dann. Also ob das x oder y Stellplätze bauen, das war früher, glaube ich gar kein Thema. Da war eher so naja wir wollen, wir haben immer noch in Horn vor ein paar Jahren ein gemeinnütziger Wohnbauträger hat damit geworben ein grünes, ein grüner Wohnbau, zwei Stellplätze pro Wohnung fix zugeordnet. Ja tragisch ne, die haben es noch nicht verstanden und-

[33:16] INTR

Wow, das ist ja wild.

[33:17] INT06

Aber es gibt schon welche, die sagen, nicht fix zuordnen, sondern zusätzlich vermieten, dann braucht man weniger. Aber wie gesagt, da gibt es und und ich glaube das, das ist

ein ein ein Thema, das sich entwickelt, aber aber die Frage ist halt auch in Salzburg ist scheinbar das Land relativ stark bei der Stellplatzreduktion aktiv, in der Steiermark weiß ich es nicht, in Niederösterreich haben wir da ganz wenig Bewegung, so so wie ich's erlebt. Aber das Thema ist da und meiner Meinung nach könnten könnten Wohnbauten halt auch so so ein ein Faktor sein, der das der das weiterträgt. Wobei wir halt schon sehr viel haben, ne? Und und was man im Wohnbau hat, ist, dass die Gemeinnützigen haben ja einen tagaktiven Katalog, was sie weiter verrechnen können im Rahmen der Betriebskosten und da ist das Carsharing nicht drin, das heißt, es kommt immer on top und das macht es immer ein bisschen zum Outsider und zum na braucht man das. Also wenn, dann müsste man das da reinkriegen ins Gesetz, das haben uns die Wohnbauträger auch gesagt so bei Gesprächen, weil wir da auch welche führen. Aber spannend ist es insofern auch noch der Ansatz grundsätzlich, dass die Gemeinde, die Stad, der Ort, wie auch immer, im Zuge der Widmung. Eben eigentlich vor der Widmung, das Heft in der Hand hat und wenn sie will, kann sie da einen wesentlichen Schritt Richtung Carsharing machen für ihren Ort. Man darf natürlich auch nicht zu viel verlangen vom Wohnbauträger, der kann auch nicht zaubern, aber da ist viel möglich. Und vielleicht noch ein Punkt generell zum Carsharing, wir können einfach im Vergleich vor zehn Jahren, wo wir nicht wussten, wie ist das Auto geladen, wo ist es, wie mache ich es auf von der Entfernung. Das können wir heute alles. Das heißt, wir haben technisch einfach eine ganz andere Basis.

[35:10] INTR

Verstehe.

[35:11] INT06

Und dann noch bidirektionales Laden, da könnte ich ja auch noch weiterdenken, dass es im Wohnbau auch eine Funktion erfüllt und so weiter. Okay machen wir da einen Cut? [kurze Pause von fünf Minuten]

[35:19] INTR

Dann würde ich mal weitermachen mit dem Thema Versicherung. Sie haben es ja vorhin schon selber einmal kurz angesprochen, dass das noch eine große Herausforderung ist. Vielleicht mal so die Frage an Sie, damit ich einen Überblick bekomme, wie wird denn momentan so wie werden Unfälle, Versicherungsfälle momentan bei ihnen gehandhabt und mit welchem Versicherungsdienstleister arbeiten sie da zusammen oder welche Probleme gibt es da auch?

[35:31] INT06

Also unser Partner ist die NV, die Niederösterreichische Versicherung. Die hat in Niederösterreich seit Beginn der E-Mobilität eigentlich immer relativ günstige Tarife angeboten und es gibt, weil wir ein Carsharing sind, das sozusagen nahe an an Gemeinden als öffentliche Institution ist. Haben wir da einen einen besonderen Tarif. Das ist alle paar Jahre wird dann noch mal irgendwie diskutiert, wie sich das weiterentwickelt. Jetzt zum Beispiel seit letztem Jahr gibt es einen für Mikro-ÖV, wo wir dann immer schauen müssen, dass wir auch da mit mit reinkommen. Obwohl wir klassisch eigentlich nicht Mikro-ÖV sind. Also da wird es ein bisschen ein spannendes Thema, aber das, wenn wir das nicht hätten, dann wäre es natürlich so, dass wir, dann hatten wir noch immer zwei Möglichkeiten, man kann die Fahrzeuge klassisch anmelden, ist halt dann in einem Graubereich. Und, und und und und ist immer auch die Frage, kriegt man Versicherung wie wie hoch ist dann Selbstbehalt für den Kaskobereich und und wenn viele Unfälle viele Schäden sind, dann dann kann es halt auch mal mühsam werden. Es gibt bei den Versicherungen den sogenannten Schadenssatz, das ist quasi das Verhältnis zwischen Prämie und Schäden. Und, und, und der ist üblicherweise ist es so, dass die Versicherung sich wünscht, dass maximal 70

[37:51] INTR

Verstehe.

[37:52] INT06

Das ist dann Kasko plus die ganze Haftpflicht. Also Versicherung ist ein-

[38:01] INTR

Oh, jetzt hör ich sie gerade nicht mehr. Ich weiß nicht. Warum ist irgendwas passiert? Ah, jetzt ja.

[38:03] INT06

Okay. War es irgendwie schlecht. Jetzt ist besser?

[38:07] INTR

Ja, super, danke.

[38:08] INT06

Ja, also die die Frage. Die Versicherungen sind ein großes Thema, die Frage des Selbstbehaltes, der ja auch die Prämie dann ein bisschen reduzieren kann, ist auch ein Thema, wo es

Nutzer gibt, die bei 300€ schon sagen, das ist hoch. Wir haben 580 momentan. Es gibt Carsharer, die haben über 1000 als als Selbstbehalt, ja, also das ist ein bisschen auch die Frage, wie man das wie man das anlegt. Und im Peer-to-Peer Bereich, wie gesagt, da gab es auch spannende Rückmeldungen von den Versicherern, wir haben drei Modelle umgesetzt und es gab keinen, der uns... Also wir haben alle drei umsetzen können, die Versicherungen hat immer gesagt, sie machen es mit, aber wir bekommen es nicht schriftlich.

[38:54] INTR

Oh OK. Interessant, wow OK.

[39:02] INT06

Ja also weil, wir haben dann, wir haben dann noch mal sozusagen geklopft und gesagt, na ja, das ist ja irgendwie ein Problem, entweder es geht oder es geht nicht, und dann ist klar geworden, OK, sie, sie wollen es machen, aber rein, wenn es formal zugeht, ist es so, dass sobald in irgendeiner Form ein Entgelt fließt und diese Überlassung nicht so im familiären, freundschaftlichen Bereich quasi ist, was in der Versicherungspolice also auch drinnen ist. Sobald Entgelt fließt und wenn es nur tanken ist oder so, ja sehen Sie sich nicht mehr in der Deckung, wenn sie ganz scharf schauen. Ja, sie würden nicht aussteigen, wenn wir was haben, aber schriftlich hätten sonst nichts nicht gegeben. Und das heißt ja eigentlich, dass ich mit Peer-to-Peer, so wie es aktuell ist, eigentlich nicht weiterkommt.

[39:59] INTR

Ja, also ich hatte mit dem CEO von GoMore am Samstag gesprochen, von GoMore in Österreich. Wir haben auch sehr, sehr lange über Versicherung gesprochen und sie arbeiten momentan mit Omocom zusammen. Die entwickeln extra so Versicherungsprodukte für die Sharing Economy, weil er meinte, dass es auch so, also es gibt keine klare Richtlinie auch von den Finanzaufsichtsbehörden würden die sich irgendwie was wünschen. Also es war ganz… Da muss ich mir auch noch mal genau durchlesen, was er da, ich hab es vorhin transkribiert, was er alles gesagt hat, weil es war auch ganz wuselig und schwierig.

[40:35] INT06

Es ist extrem zäh.

[40:36] INTR

Ja.

[40:37] INT06

Also. Und und und wie es im Versicherungsbereich halt auch üblich ist, wenn man einen

guten Draht zu seinem Versicherer hat, dann wird das schon passen. So im Einzelfall ja, aber ich kann damit keine keine breite Ausholung machen, weil ich das nicht hinterlegen kann. Und was ich eben kurz auch angedeutet habe, vorhin glaube ich bei irgendeinem anderen Punkt, wir haben von der TU ein ein ein Reallabor im Mobilitätsbereich, das im Wahlviertel tätig ist, das ‚land.mobil:LAB'. Und die sind jetzt seit letztem Jahr, glaube ich, Sommer aktiv und da werden wir im Mai werden wir das Thema Peer-to-Peer mit einem Termin angehen und möchten im Vorfeld auch schon mit Versicherungen sprechen. Das Ziel ist… Also es, es hat ja immer schon so temporäre Versicherungen gegeben für ‚carsharing24/7', wenn sie das noch kennen, wahrscheinlich nicht, oder?

[41:35] INTR

Doch, in meiner Recherche ja.

[42:04] INT06

Ja, ja, super. Da war es so, da gab es eine Tagesversicherung als Option zum dazunehmen, soweit ich das im Kopf habe. Das waren irgendwie 5, 6 7€ oder so und dann war der Tag die Kaskoversicherung irgendwie dabei oder so. Also das Thema muss man irgendwie angehen, sonst bringt man im Peer-to-Peer Bereich, wenn man es ausrollen will, nichts weiter. Also das da möchte ich mich auch engagieren, schauen wir mal. Ich hoffe, dass das land LAB ein bisschen mithelfen kann.

[42:04] INTR

Mhm, toll. Ja, es klingt spannend, vielleicht auch so ne generelle Frage. Ich hatte eben mit dem mit GoMore über so das Potential von eben diesem ich sag mal sehr so regionalen Carsharing gesprochen. Wär das für Sie eine Option, dass sie ihre Carsharing Autos, also ich weiß jetzt nicht wie wie hoch da die Buchungszahlen sind, aber wenn die nicht so hoch wären, dann auch über GoMore oder Peer-to-Peer Carsharer praktisch anbieten würden über so ne Plattform?

[42:36] INT06

Also im Prinzip kann man sich das natürlich anschauen, weil es eine zusätzliche Säule ist, die wahrscheinlich nichts kostet.

[42:42] INTR

Ja, voll.

[42:44] INT06

Wir haben ja im Gegensatz zu Peer-to-Peer haben wir einen Vorteil. Wir.... Prinzip ist das

System sehr einfach und und über Selbstbedienung lösbar. Weil ich, weil ich hab ja eine Autoöffnung ohne Schlüssel, was beim Peer-to-Peer ist sonst ja nicht der Fall ist. Das heißt, die können-

[43:01] INTR

Oh doch, gibt es auch bei Peer-to-Peer.

[43:04] INT06

Also gibt es auch, klar, aber es ist, es wird halt oft nicht gemacht, nur weil es weil es Investitionen sind.

[43:07] INTR

Ja, das stimmt natürlich.

[43:11] INT06

Aber natürlich gehts ja, das stimmt schon, ja. Aber aber also also wäre denkbar, haben wir jetzt jetzt niemanden gehabt, der uns das irgendwie angeboten hätte, aber vielleicht müssen wir mal mit GoMore reden.

[43:20] INTR

Vielleicht kommt das ja. Wer weiß, vielleicht verknüpft meine Arbeit so diese zwei urbanen und ländlichen ruralen Räume, wer weiß.

[43:31] INT06

Ja ich weiß ja nicht, wie groß ist denn GoMore?

[44:34] INTR

Also an sich ist GoMore ziemlich groß, weil die wurden ja in Dänemark gegründet und da sind sie ziemlich etabliert auch schon so im Mainstream. Aber seit, in Österreich gibt es das selbst 2022 und so die ganz regelmäßigen Nutzer_innen, das also sind sehr wenige. Ja, ist noch eine Nische.

[43:54] INT06

Verzeihung für die Gegenfrage.

[44:05] INTR

Ähm genau, ich hätte noch eine Frage zu Mobility as a Service. Ich weiß nicht, ob Ihnen der Begriff etwas sagt. Genau das ist ja eben die Integration von verschiedenen Mobilitätsservices in einer App. Denken Sie, das könnte auch ihrem Carsharing oder generell Carsharing weiterhelfen, um so ne Sichtbarkeit auch zu steigern? Um Menschen da auch irgendwie ja drauf aufmerksam zu machen, dass es eben auch Mobilitätsservice ist, den sie

in Anspruch nehmen könnten. Oder...

[44:27] INT06

Ja, also Mobility as a Service ist ist halt ein Großes, ein großer Begriff, wo man dann auch immer schauen muss, was kann man wirklich gut abdecken, verknüpfen. Ich glaube, dass es in zwei Schritten für Carsharing sehr hilfreich wäre. Das eine ist einmal die Beauskunftung, dass man überhaupt weiß, dass es das gibt und ob man dann direkt auch buchen kann. Ich glaube, wie der ‚Wegfinder' das zum Beispiel auch auch macht, das ist natürlich optimal. Wobei ehm da muss man dann auch wieder mit dem Zahlungsdienstleister schauen, inwieweit das für den Carsharer dann dann einfach machbar ist und so. Aber grundsätzlich ehm glaube ich, dass die Verknüpfung total wichtig ist, weil Carsharing eben sonst sehr gern zwischen ÖV und und MIV irgendwie darunter fällt, obwohl es meiner Meinung nach am Land einfach notwendig ist, für manche Fahrten braucht man ein Auto, das wird man nicht ÖV-mäßig abdecken und das wird man auch nicht wenn es sich wer wünscht ÖV-mäßig abdecken.

[45:33] INTR

Ja, wäre auch nicht rentabel wahrscheinlich. Ein nicht ausgelasteter ÖV bringt ja auch auch wenig.

[45:35] INT06

Überhaupt nicht, man muss sich einfach vorstellen, wir haben, wir haben einfach 200 Gemeinden, glaube ich im Waldviertel, und das sind halt einfach ncht sehr viele Einwohner, ne. Und und und und damit ist schon klar, dass die Dynamik eines Angebots enden wollend ist. Und und wir haben wir haben Bezirke, die Städte wie Raabs oder oder oder Groß-Sigharts, die die hatten früher 3, 3.5 Tausend Einwohner und jetzt sind sie unter 3000. Also im Gegensatz zu zu zur Dynamik rund um Wien, die zum Teil nicht wissen, was die Leute unterbringen sollen, gibt es da einfach auch eine Zentrale- Nicht Fugal, sondern die andere-

[46:22] INTR

Petal. Zentripetal.

[46:23] INT06

Genau. Und und die die peripheren Gebiete tun sich da halt nicht so leicht und und die mit ÖV abzudecken, das wird nicht funktionieren. Aber ich glaube, dass uns autonome Fahrzeuge schon weiterbringen würden. Aber auch da braucht man doch eine gewisse quasi Dynamik, damit sich damit sich das rechnet, weil das kostet schon eine Stange Geld.

[46:46] INTR

Ja, voll total.

[46:48] INT06

Also das abgesehen davon, dass sie das Ding dort auskennen muss mit 5G und allem drum und dran, aber. Aber von dem her ich, ich, ich ehm die die Frage war ja sozusagen Mobility as a Service. Ich glaub man muss es einfach in die Richtung, wenn man es in die Richtung denkt, dann ist es Potenzial für Carsharing und dann ist es aber auch Potenzial für die Bewusstseinsbildung, weil dann eben klar ist, dann hab ich mit einem einen Blick. Oder einer Recherche alle Möglichkeiten und und und bin dann einfach schneller in Richtung Carsharing unterwegs. Während wir, wenn wir uns die Standorte auf unserer Webseite haben, ist es schön, aber wer nicht auf unserer Webseite geht, sieht sie halt auch nicht. Und das sind wahrscheinlich von 9 Mio in Österreicher 8 Mio 950 Tausend. Also fast alle halt. Und da ist die Verkehrsauskunft Österreich vielleicht auch ein Partner in die Richtung wird man sehen. Die Frage der Verknüpfung der Daten ist ein Thema. Dann gibt es doch noch die Frage, sozusagen, wie weit diese, diese IVS-Richtlinie, da uns uns auch weiterbringt, weil man da sowieso Daten einwenden muss als als Verkehrsanbieter und solche Dinge. Aber mir scheint, ich weiß es aber nicht, ob es genauso ist. Ich weiß, in Wien kenne ich die Situation auch nicht so genau, aber soweit ich es weiß hat ja der Tiroler und der Vorarlberger Verkehrsverband das Carsharing mit integriert als Option auch für die für die Recherche und zum Teil auch zum zum Abrechnen. Also das oder zumindest ein Goodie dazu. Also die Vorarlberger. Da gibt es Verknüpfungen, die schon laufen eigentlich. Wie gut und so kann ich nichts sagen, das das Thema ist beim VOR noch weniger angekommen.

[48:46] INTR

Verstehe ja, da schaue ich gerne mal rein. Das klingt spannend. Ehm-

[48:52] INT06

Hat sich eigentlich von den Kollegen vom Vorstand noch, dann wer gemeldet? Eh nicht, oder? Die waren schon ziemlich im Stress. Ich hab es eh befürchtet.

[48:52] INTR

Alles gut, ich bin ja eh froh, dass Sie Zeit hatten.

[49:01] INT06

Ja da haben Sie ja eh eine.

[49:02] INTR

Ja, genau, sonst doppelt sich das wahrscheinlich auch viel.

[49:08] INT06

Mhm.

[49:09] INTR

Nee, aber super, dass Sie Zeit hatten. Genau, ich hatte noch eine Frage zu, Sie hatten vorhin kurz angesprochen, eine Miete von 50 Kilometern und 4 Stunden, ist das so eine durchschnittliche Miete, würden Sie sagen oder wie lange dauert so im Durchschnitt eine Miete, wieviel Kilometer werden da gefahren?

[49:17] INT06

Also es kommt natürlich auch immer auf den Standort drauf an, aber es ist durchaus ein ein, ein ein guter Wert, wo man sagt, irgendwo zwischen 40 und 60 Kilometer ist eine Fahrt und und die ist halt irgendwo 4, 5, 6 Stunden lang. Ja, manchmal. Aber das ist so wirklich ein Durchschnitt, was wir sozusagen anbieten grundsätzlich ist Viertelstunde als Minimum Zeit und und dreieinhalb Tage als Maximum.

[49:57] INTR

Mhm.

[49:58] INT06

Also. Und, und da bewegt sich das dann dazwischen halt. Aber so meist sind es halt Termine, einkaufen und dann ist es halt meist so ein Halbtag und und und es gibt auch Leute, die fahren nach Wien oder so, dann ist es Kilometermäßig ganz anders. Aber aber der Schnitt ist in die Richtung.

[50:14] INTR

Mhm, alles klar. Danke. So meine Abschlussfrage wäre an Sie. Und das haben sie ja jetzt auch ein paar Mal so ein bisschen durchscheinen lassen: Was halten Sie allgemein von Peer-to-Peer Carsharing, sehen Sie darin generell einen Benefit für für Carsharing in Österreich?

[50:36] INT06

Also ich sehe Carsharing generell als als Puzzleteil zwischen zwischen dem individuellen Verkehr, dem MIV und dem ÖV. Und aus meiner Erfahrung über die mehr als 10 Jahre, jetzt wo ich selbst drinnen bin, denke ich, kann ich so ein bisschen abschätzen, wie sich das entwickelt hat oder wie es sich auch entwickeln kann. Und der Kapitalbedarf ist einfach nicht ganz gering für einen Carsharing Standard. Wir reden davon 8, 9 oder mehr 10.000€ je nach Fahrzeug und so weiter. Und und wenn man überlegt, dass ist eigentlich ist eigentlich

kein Geschäft. Ja, das heißt, wer macht das dann? Die öffentlichen Kassen werden enger, also schwierig. Wir haben eine gewisse Dynamik, es tut sich was, es gibt Bundesländer, die was angreifen, die Steiermark ist ein Beispiel, da tut sich ein bisschen mehr, die Vorarlberger haben wir Konzessionslösung ausgeschrieben, Salzburg tut sich was, Tirol ist auch relativ aktiv, aber Niederösterreich seh ich jetzt zum Beispiel nix. Da ist der Mikro-ÖV beim VOR jetzt irgendwie Thema, aber sonst nix. Also da, da wird irgendwie so die individuelle Gemeindelösung gesehen und das halte ich persönlich nicht für wirklich, da bewegen wir nichts, da haben es immer in 100 Jahren noch nicht viel weiter. Und insofern, wenn man von der Ressourcenseite kommt und eben auch sieht, dass bei Peer-to-Peer Carsharing, wenn wir schauen, wie viele Fahrzeuge rumstehen, wenn wir schauen, dass das Ressourcenmäßiger ein riesen Vorteil ist, wenn das Fahrzeug schon da ist, dann habe ich halt keine E-Auto, dann ist es halt kein elektrisches, aber ich kann ein Fahrzeug nutzen, das da ist. Und ich kann auch sehr kleine Orte versorgen, sonst haben wir immer das Thema, der Ort im Hauptort steht das Carsharing und die die Leute in den KGs, in den in den kleineren Orten daneben die auch zur Gemeinde gehören, sagen, na ja, wie soll ich zum Carsharing kommen. Die könnten natürlich auch mal mit dem Bus fahren oder mit dem Fahrrad, aber das ist noch noch mehr Barriere. Das heißt, Peer-to-Peer ist ein ein Riesenthema. Halte ich für ganz, ganz wesentlich, weil es eben auch bestehende Ressourcen besser in die Nutzung bringt. Und und und. Und genau dort sozusagen ist, wo ich, wo man halt die Autos auch braucht, ja. Also ich, ich, ich find es sehr spannend und ich find es super, dass sie da auch mal so einen Aufschlag machen mit der Arbeit.

[52:04] INTR

Ja, ich bin gespannt.

[52:04] INT06

Ich würd sie dann auch gern lesen, wenn sie fertig ist.

[52:06] INTR

Ja, Na klar. Also die sende ich Ihnen voll gerne. Ich glaub bisher haben alle Interviewpersonen schon Interesse bekundet, ich hab mir auch schon überlegt, ob ich da so ne keine Synthese dann irgendwie mache so ein kleines Handout auch irgendwie zusätzlich.

[52:18] INT06

Ja das wäre cool, das ist immer praktisch, wenn es was gibt in die Richtung. OK dann sind wir durch, oder?

[52:26] INTR

Ja.

G.7 Interview 7

[00:01] INTR

Genau, ich würde Ihnen einmal kurz einen Überblick zur Struktur unseres Gespräches geben, also ich fang an mit kurzem Input zu meiner Masterarbeit, damit sie auch wissen, worum es eigentlich geht in meiner Forschung, weil die ja bestimmt für sie auch relativ interessant sein könnte. Dann geht es weiter mit drei Einstiegsfragen und dann Maßnahmen, die ich basierend aus meiner qualitativen Forschung eben abgeleitet habe und dann halt in diesem qualitativen Interview besprechen möchte, um Peer-to-Peer car sharing oder car sharing im Allgemeinen, auch tim car sharing, noch attraktiver zu machen. Und dann hab ich noch ne Abschlussfrage mit denen ich eh schon beantwortet hab im Laufe unseres Gespräches. Genau ich achte darauf, dass das Gespräch maximal eine Stunde dauert, oft ging es auch in vierzig Minuten oder einer halben Stunde, je nachdem wieviel Sie auch zu sagen haben, aber falls Sie dann irgendwie auch los müssen oder einen Anschlusstermin haben, geben Sie auch voll gerne Bescheid. Ich bin flexibel.

[00:58] INT07

Alles klar. Also ich hab tatsächlich heute keinen Anschlusstermin, also daran sollte es nicht scheitern. Ich bin mir tatsächlich nicht sicher, ich hab das Thema car sharing hat mir meine Kollegin noch mitgegeben, dass es darum geht im Interview. Das Peer-to-Peer car sharing ist irgendwie glaub ich bei mir durchgerutscht, aber ja also ich freu mich drauf ich bin gespannt und ich ich hoffe, ich kann was beitragen.

[01:21] INTR

Na genau, darum geht es ja auch nicht. Es geht ja auch, also es sind ja alles Expert_innen-Interviews, die Menschen kommen aus ganz unterschiedlichen Bereichen und das ist dann halbstrukturierter Interviewleitfaden, aber natürlich je nach Kompetenzbereich, geht man dann in eine Frage irgendwie n bisschen mehr rein. Und ich glaub das ist alles irgendwie wertvoll, ist weil selbst Dinge, die sie nicht sagen, geben mir ja auch irgendwie so n Input zu dem was irgendwie vielleicht noch nicht so weiß nicht etabliert ist, oder worüber noch nicht so nachgedacht wird. Genau, genau und vielleicht dann passt es auch sehr gut so ein bisschen als Hintergrund: ich studiere auf der Uni Wien einen interdisziplinären Master, der nennt sich „Geography: Global Change and Sustainability“. Und da hab ich so

die Spezialisierung sozioökonomische Transformationen gewählt. Und in unserer Spezialisierung müssen wir eben auch die Masterarbeit schreiben, und deshalb geht es halt eben in meiner Masterarbeit um die Innovation car sharing praktisch. Und genau, der Titel meiner Masterarbeit lautet „Carsharing over Ownership“, so als kurze Überschrift, und die schreibe ich am AIT in der Competence Unit Digital Resilient Cities. Und daher auch so diese Projektmitarbeit an dem Projekt, wo ihre Kollegin ja auch involviert ist. Genau, für meine Forschung wende ich einen Mixed Methods-Ansatz an, das heißt ich habe erst quantitative Forschung durchgeführt, also das waren zwei Umfragen einmal mit peer-provider und peer-user von einem Peer-to-Peer car sharing Unternehmen in Österreich. Und von denen habe ich auch quantitative Plattform Daten erhalten, beispielsweise über die die Preise, durchschnittlichen Preise einer Miete, oder über wo sind die meisten Menschen registriert also solche Daten. Genau, die ich ein bisschen ausgewertet habe, also ausgewertet habe in RStudio mit deskriptiver Statistik. Ja genau, voll, aber es war auch also nicht alle Daten kann ich natürlich auch für meine Forschung verwenden, also muss man ja auch immer ein bisschen die Qualität versuchen zu beurteilen, und das war nicht alles ja relevant einfach dann auch für meinen Forschungskontext. Und basierend darauf, also auch vor allem aus meinen Umfragedaten habe ich dann einen qualitativen Interviewleitfaden entwickelt, mit dem Ziel dass ich jetzt mit Expert_innen praktisch Policy Recommendations oder Maßnahmen auch so ein bisschen besprechen kann. Oder so ein bisschen darauf eingehen kann, was wird bei ihnen in Ihr Bereich vielleicht schon diskutiert zu car sharing zu Peer-to-Peer car sharing und wie könnte es einfach noch verbessert werden das ist dann so praktisch mein research aim, den ich dann halt in meiner Diskussion noch irgendwie so weiterspinne und diskutiere und vergleiche, was die Personen so gesagt haben und auch mit der Literatur dann noch mal in Einklang bringe. Genau, das schon mal zu meinem Hintergrund und ja genau haben sie noch haben sie noch Fragen dazu?

[04:16] INT07

Nein, ich find ich find das ein spannendes Thema. Ich bin schon gespannt, was was bei der quantitativen Analyse rauskommen ist, also ich ich nehm an das werden wir ja diskutieren?

[04:26] INTR

Ja, ein bisschen auf jeden Fall. Und ich hatte auch allen Expert_innen angeboten, beziehungsweise

mir eh schon auch Ihre Kontaktdaten aufgeschrieben, dass ich dann auch nach Fertigstellung meiner Masterarbeit entweder diese zusende oder halt irgendwie ne Synthese daraus, weil das vielleicht… Also ja ein bisschen ich kann die Qualität jetzt auch noch nicht beurteilen, ich habe die Masterarbeit ja noch nicht fertig geschrieben, aber das ist ja vielleicht für Ihre weitere weiß nicht Angebote oder so Beratung auch irgendwie spannend sein könnte, weil soweit ich weiß bin ich so die erste Person die Peer-to-Peer car sharing in Österreich ist richtig untersucht, und ja ich glaube jetzt so ein research gap, dass da noch irgendwie weitere Forschung.

[05:04] INT07

Ja sehr spannend, also ich würd mich auf jeden Fall freuen, wenn das klappt, ja sehr gerne.

[05:09] INTR

Supi, gut dann starten wir mal rein mit meiner ersten Einstiegsfrage, und zwar so ein bisschen Setting und damit ich sie auch ein bisschen kennenlerne als Expertin. Wie sieht denn Ihre Rolle in Bezug auf car sharing in dem Gebiet in dem sie gerade arbeiten aus was sind ihre Aufgaben und Tätigkeitsfelder?

[05:25] INT07

Also ich muss vielleicht, vielleicht hole ich ein bisschen aus, wo ich überhaupt tätig bin, weil ich glaub das hilft auch zu verstehen wie wie meine Rolle ist.

[05:33] INTR

Sehr gerne.

[05:40] INT07

Also die <name removed> bei der ich ja jetzt dann seit ja inzwischen fast zehn Jahren Bereichsleiterin bin, ist ein ein Beratungsunternehmen, ein Consulting und Beratungsunternehmen. Wir sind im Haus Graz angesiedelt, das heißt wir sind sehr sehr stark natürlich in diesem städtischen Umfeld hier auch verankert. Ähm wir.. Unsere unsere Zielsetzung ist ist energieeffiziente energieeffizientes Verhalten zu fördern, also das in allen Bereichen eigentlich. Und das geht von Gebäude über die Netze über Quartiere, bis eben hin zum Thema Mobilität. Und genau und die energieeffiziente Mobilität ist jetzt ein bisschen so dass es mein Bereich ist also wo wo wir wo ich mit meinem Team einfach arbeite. Ja da arbeiten wir auch sehr breit und ein Themenfeld in dem wir auch immer wieder Projekte haben ist das Thema car sharing. Wir haben das auch ein bisschen ich sag jetzt einmal historisch gesehen ist es gewachsen gemeinsam mit der Holing Graz, die ja auch unsere

Eigentümerin ist. Also die die Holding Graz ist eine Eigentümerin der <name removed> und die Holding Graz hat sozusagen als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr ein car sharing Angebot aufgebaut. Nicht nur car sharing ich weiß nicht ob tim bekannt ist „täglich intelligent mobil“, wahrscheinlich genau. Und das ist so das ist auch so dass dass also der Bereich, wo ich einfach mit dem Thema car sharing ganz stark in Berührung gekommen bin in der Vergangenheit, also auch schon vor meiner Zeit an der <name removed> war ich im Forschungsbereich tätig, also zuerst an der BOKU in Wien und dann an der TU Graz. Und und auch in dieser in dieser Rolle sozusagen war ich da schon ein bisschen im Aufbau auch involviert. Und ja das war eigentlich ganz spannend. Und das war so mein mein Zugang eigentlich zum car sharing, also das ist natürlich jetzt ein ein ein öffentlicher Anbieter ist stationsbasiert, es ist mit sehr starken Regeln auch verbunden sagen wir mal so. Ja genau und aber es ist schon auch die Idee das auszurollen, also ich weiß nicht inzwischen gibt es ja auch im im im steirischen Zentralraum also außerhalb von Graz und in Linz gibt es auch schon tim, das heißt es ist schon auch was was wächst, aber es ist trotzdem es bleibt trotzdem sozusagen ein öffentliches Angebot, genau.

[08:21] INTR

Mhm super danke Ihnen.

[08:22] INT07

Ja ich hoff dass dass hilft.

[08:25] INTR

Na klar voll. Genau, dann zu meiner zweiten Frage: wie schätzen sie insgesamt gerade die Situation von car sharing so im aAlgemeinen, vielleicht auch von Peer-to-Peer car sharing im Speziellen in Österreich ein? Wie wird es angenommen?

[08:41] INT07

Wie es angenommen wird? Ich also ich ich hab das Gefühl, es ist ja unterschiedlich, also das kommt ganz stark auf die Angebote an. Ich hab auch das Gefühl, dass ganz stark drauf ankommt, wie engagiert die Personen sind, die dahinter stecken. Ich habe auch das Gefühl, dass es mit der Bereitschaft der Nutzer_innen zu tun hat, also auch die Nutzergruppe glaub ich ist ganz ganz… Also sehr relevant. Also bei tim haben wir das festgestellt, so diese diese sogenannten Early Adopters, die so so als erste dabei sind, die sind total motiviert und begeistert und tragen das auch weiter, also das das ist dann noch ganz viel, also gerade jetzt weil car sharing ja sich auch oft sehr kleinräumig abspielt in in in sehr lokalen Umfeld

und da gibt es auch noch ganz viel Mundpropaganda. Und wenn das funktioniert, geht es gut. Ich hab auch das Gefühl, dass ein bisschen so ein... Also was man lange Zeit glaub ich nicht so erkannt haben, auch in Graz ist es das ist Kostenthema, also das ist auch ein bisschen darüber geht dass man vielleicht sich Kosten einsparen kann, wenn das wenn man das eigene Auto so aufs eigene Auto verzichtet. Was jetzt dann in Graz auch zum Beispiel mit der Zielgruppe der Studierenden adressiert worden ist. Hat aber lang gedauert, muss man auch sagen. Also war tatsächlich so, dass das lang gedauert hat bis ganz gezielt auch die Marketingmaßnahmen in diese Richtung gegangen sind. Dass man sagt OK man macht ganz spezifische Angebote auch für Studierende. Ja, aber das ist schon schon was wo ich auch das Gefühl hätte, dass dass das Potenzial groß ist ja und und und auch die Motivation car sharing zu nutzen einfach auch groß ist, wenn man die mal erreicht die Gruppe ja.

[10:42] INTR

Danke Ihnen und welche-

[10:45] INT07

Achso Peer-to-Peer car sharing! Entschuldigung, das hab ich jetzt dann, da bin ich jetzt gar nicht eingegangen. Da tu ich mich schwerer, weil ich tatsächlich jetzt halt also da da hab ich mich so damit beschäftigt, das kann ich jetzt dann schwer schwer einschätzen. Mein mein Gefühl war, dass es bei Peer-to-Peer noch ein bisschen schwieriger ist, weil also zumindest aus den Rückmeldungen, die ich mal aus einer Studie gelesen hab, war das war das glaub ich mit dem Vertrauen immer so ein Thema. Also dass das dass das Fahrzeug tatsächlich auch bereit ist, dass da dass sozusagen alles passt im Fahrzeug, dass ich mich verlassen kann auch diese rechtlichen Geschichten, also ich glaub da da waren so viele Fragezeichen. Das ist auch jetzt schon länger her, also ich weiß nicht vielleicht gibt es da auch inzwischen Lösungen, aber da hab ich das Gefühl gehabt, das ist bisschen schwieriger. Ich weiß nicht wie da Ihre Erfahrungen sind, da bin ich sehr gespannt.

[11:36] INTR

Ja ich muss mich immer zurückhaltend, dass das nicht ein Gespräch wird, aber wir können auch gerne im Anschluss noch mal... Genau ich ich kommentier immer ein bisschen zu viel, aber ich glaube es wird sich eh in unserem Gespräch abzeichnen, wo so die Reise hingehen wird. Voll dann vielleicht so als letzte Einstiegsfrage, welche sind Ihrer Meinung nach oder aus ihrer Erfahrung jetzt auch mit tim die wichtigsten Erfolgsfaktoren, dass car sharing sich irgendwie erfolgreich etabliert, vielleicht in Graz aber auch irgendwie im

steirischen Zentralraum oder in Linz und was waren die größten Barrieren oder sind die größten Barrieren für so ne erfolgreiche Etablierung?

[12:19] INT07

Also ich glaub ich glaube... Ich mein der der zentrale Punkt im car sharing ist bestimmt die die Sichtbarkeit. Also das Angebot muss bekannt werden. Und ich hab das ich hab auch das Gefühl, dass car sharing nach wie vor nicht durchgehend in der ich sag jetzt mal österreichischen Bevölkerung bekannt ist. Ja also es gibt es gibt noch immer sehr viele Gruppen, die die noch nie von car sharing gehört haben oder vielleicht schon gehört haben, aber keine Ahnung haben, was das wirklich bedeutet und was das auch für sie bringen könnte. Also die auch diesen Nutzen überhaupt nicht sehen. Und ich glaub da ist wirklich der zentrale Punkt, es muss es muss sichtbar sein und es muss auch niederschwellig zugänglich sein. Also wir haben das auch gesehen in den in den Siedlungen, wenn wenn das car sharing wenn es ein siedlungsbezogenes car sharing gibt ist wirklich für ne eingeschränkte Nutzergruppe auch da sein soll, dann hat es oft Anlaufschwierigkeiten. Also dann nutzen das die Menschen nicht, weil sie irgendwie ja einfach sag jetzt mal Respekt davor haben, oder sich nicht drüber trauen. Und da haben wir jetzt angefangen auch in Graz zum Beispiel über die also die in den Mobilitätsverträgen ist ist bisschen schon verankert und noch nicht so explizit, aber dass man über die über diese Informationsveranstaltungen, die beim Einzug zum Beispiel in einen neuen Wohnbau durchgeführt werden, oder bei so Beratungen auch Mobilitätsberatungen, die in in großen Wohnobjekten durchgeführt werden, dass man da das car sharing mehr in den Vordergrund stellt. Und auch wirklich so wie Testtage oder so organisiert. Also dass man sagt OK da ist an wenn sozusagen solche Feste sind in den Siedlungen, dann ist das car sharing vor Ort das Auto ist vor Ort ist das jemand vor Ort der da ist und man kann einfach sich reinsetzen und es ausprobieren. Man kann man kann man lernt dann sozusagen auch wie also gerade beim e-car sharing ist immer ein Thema. Wie lade ich, also wie stecke ich an wie stecke ich ab, wie sperr ich das Ding auf, wie wie wie tue ich mit ja tanken, falls es keine e-car sharing ist. Also einfach das mal zu probieren und dann diese Hemmschwelle auch zu nehmen. Da sind wir jetzt auch gerade dabei das noch ein bisschen stärker zu forcieren, weil eben leider in der Vergangenheit sehr viele auch wieder verschwunden nach der Vertragslaufzeit. Also in den Mobilitätsverträge steht es drinnen, es muss in den Siedlungen errichtet werden, wenn es errichtet und nach zwei Jahren verschwindet wird es wieder, weil sich einfach keiner drüber traut, weil es einfach nicht nicht

genutzt wird, weil die Menschen nicht kennen. Und ich glaub das ist schon ein ganz zentraler Punkt.

[15:17] INTR

Total vielleicht können wir da auch gleich mit so einer Rückfrage noch weiter reingehen. Also erstmal danke für die Einstiegsfragen. Aber genau ich hab mich natürlich auch viel mit jetzt zum einen den Mobilitätsverträgen, aber auch generell so der rechtlichen Situation von car sharing in Österreich auseinandergesetzt, weil es schon auf die Debatte gab um ein Gesetz, um eine Ergänzung der Straßenverkehrsordnung. Graz ist ja auch irgendwie n bisschen ne Vorreiterin mit dem Mobilitätsverträgen, das gibt es ja auch in anderen Bundesländern in anderen so Gemeinden noch nicht. Würden Sie sagen aus ihren Erfahrungen jetzt mit dem Mobilitätsverträgen, dass es wichtig wäre, das auch rechtlich zu verankern, das ist beispielsweise explizite Stellplätze für car sharing gibt, sei es in einem Gesetzestext oder dass es Mobilitätsverträge generell auch in anderen Bundesländern irgendwie gibt, oder auch generell, dass es so zum Bundesgesetz car sharing etabliert wird?

[16:13] INT07

Ich also ja persönlich würde ich meinen das wäre gut, dass es irgendwie verankert wird. Das irgendwie, da gibt es wahrscheinlich verschiedene Möglichkeiten. Wir haben einen Ansatzpunkt wir haben ein ganz spannendes Projekt momentan, wir entwickeln im Auftrag vom Ministerium einen einen Entwurf, also einen eine eine einen ersten Ansatz für einen Mobilitätsausweis für Immobilien für Wohnmobilen. Und da ist irgendwie so die die Idee... Es also da ist da ist die Idee für die verschiedenen Zielgruppen, also vor allem natürlich für die Wohnungssuchenden aber auch für diejenigen für die Wohnungseigentümer nenn ich es jetzt einmal grob, also die die Wohnungen irgendwie vermieten oder bauen oder verwalten oder in irgendeiner anderen Art und Weise damit zu tun haben, eine Art Vergleichbarkeit zu schaffen. Das heißt mit diesem Mobilitätsausweis sollen dann diese Wohnmobilen einfach besser vergleichbar sein. Ist so ähnlich wie der Energieausweis, dass man sagt OK diese Immobilie hat aufgrund ihrer Lage und aufgrund ihrer Ausstattung mit Mobilitätsangeboten die Klasse A bis G. Ja grob das ist das was wir gerade machen, weil es eben also es ist jetzt dann noch ich denke es wird im ja im frühen Sommer sagen wir mal wird das Projekt fertig denke ich und dann wird es da einen ersten Entwurf geben. Und im Zuge dieses Projekts haben wir auch festgestellt und gerade, dass gerade das Thema car sharing ganz schwierig zu beurteilen auch ist, weil es eben noch so wenig gibt. Ja also weil die Frage war dann

im Endeffekt wie bewertet man jetzt das car sharing Angebot einer Wohnanlage so, dass ich es mit einer anderen Wohnanlage vergleichen kann. Und ja man könnte einfach sagen gut Anzahl von Fahrzeugen je Wohneinheit ja so gut, aber was sozusagen die Zielgröße ja also wieviel soll es geben, ja was ist was ist zu wenig was ist auch zu viel vielleicht, weil es dann nicht mehr wirtschaftlich ist. Weil es ist ja auch Thema, weil wenn es eben nicht wirtschaftlich ist dann verschwindet es auch wieder, es ist einfach so ne es muss irgendwie muss ich es auch rechnen, sonst sonst kann sich es nicht halten dauerhaft. Und da war schon von mir auch ein bisschen der Anstoß auch in Richtung Ministerium, dass man sagen es wäre gut irgendeine Form von Richtlinie zu erarbeiten. Und das betrifft jetzt gar nicht nur das car sharing das betrifft auch das Thema Ladeinfrastruktur, das betrifft das Thema Fahrradabstellplätze, bike sharing, Stellplätze für Lastenräder usw. Ja also alles, was zum Mobilitätsangebot in einem Wohnobjekt gehört, dazu eigentlich keine österreichweit gültigen Richtlinien. Und ob man das dann als Richtlinie, als Norm, als gesetzliche Vorgabe umsetzt, das ist dann wieder anderes glaub ich. Ich glaub gesetzliche Vorgabe ist wahrscheinlich der schwierigste Weg, also das der langwierigste und schwierigste Weg. Also insofern hab ich hab ich auch das Gefühl, dass beim Ministerium vielleicht auch eher so Richtlinie oder Norm ist sympathischer wäre, aber das ist auch tatsächlich, was bei uns auch beim Projekt rauskommen wird, dass wir das einfach anregen so was in die Wege zu leiten, was es gibt. Also in der in der RVS gibt es eigentlich auch nicht, genau.

[19:42] INTR

Ja, das würde auch nur teilweise so das Platzproblem, also auch so die Schaffung eines Mobilitätsausweises schafft dann irgendwie Vergleichbarkeit zwischen Objekten oder zu diesem wohnverbunden oder quartiersbezogenem Sharing, aber ja nicht löst ja nicht das Stellplatz Problem in Städten beispielsweise also-

[20:03] INT07

Nein natürlich nicht, ist es ist auch also wir haben, auch wenn wir es gerade gestern auch wieder diskutiert haben, wie zum Beispiel die Stellplatzanzahl in so einem Mobilitätsausweis eingeht. Wir haben momentan den Ansatz, dass wir sagen wir weisen die Anzahl der Stellplätze zwar im Ausweis aus, wir integrieren es aber nicht in die Bewertung. Weil wir einfach nicht wissen, ob wir es positiv oder negativ bewerten, weil das kommt auf die Zielgruppe an.

[20:33] INTR

Ja voll...

[20:34] INT07

Und und es ist ein ganz schwieriges Thema. Und und auf der einen Seite gibt gibt es die die Baugesetze, die eine Stellplatzanzahl vorschreiben, auf der anderen Seite versucht man verzweifelt die Stellplatzschlüssel zu reduzieren, im öffentlichen Raum möchte man die Stellplätze auch nicht, dass man dass der MIV komplett verschwindet ist auch unrealistisch, weil es gibt einfach auch gewisse Dinge die wo es den MIV einfach braucht für gewisse für gewisse Gruppen, für gewisse Wege für gewisse mhm Anforderungen sag ich mal ja im Leben. Ist es halt einfach erforderlich, das heißt verschwinden jetzt auch nicht. So was tun wir damit, ja also das ist glaube ich ein ganz zentrale Frage. Mhm wie gehen wir damit um, aber das ist nichts was wir jetzt in einem Projekt lösen können, wo wir Vergleichbarkeit untersuchen aber aber ich glaube es ist auch ein Thema dass es sich lohnt, um mal anzuschauen.

[21:29] INTR

Total denke ich auch, das wird uns noch lange beschäftigen. Es ist halt auch eine Gerechtigkeits- so eine Verteilungsfrage einfach zu dem gehört auch öffentlicher Raum und welche ja Fahrzeuge dürfen dort stehen und nicht stehen. OK vielleicht so ein bisschen auf das Thema Sichtbarkeit zurückzukommen, da hab ich auch einige Fragen beziehungsweise das hat sich jetzt auch in meiner Forschung immer wieder wiederholt dieses Motiv der Schaffung der Sichtbarkeit und irgendwie Awareness wie man auch so schön sagt, dass es halt einfach dieses Angebot gibt und ein ein eine Möglichkeit eine Option wäre ja dieses Konzept von Mobility as a Service, also die Integration von verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen einer App. Ich hab auch gehört, dass das in Graz schon diskutiert wurde, dass es schon n Plan gab das etablieren und dann aufgrund von finanziellen Engpässen das Projekt nicht umgesetzt werden konnte. Vielleicht so n bisschen auch eine Einschätzung von Ihnen, was halten sie von MaaS oder denken sie das könnte diese Sichtbarkeit zum Teil auch schaffen, oder auch generell eine Beauskunftung in anderen Apps das car sharing vielleicht noch ein bisschen attraktiver oder interessanter wird für Personengruppen? Genau.

[22:40] INT07

Ja also ich glaub grundsätzlich jede Art von von Sichtbarkeit würde helfen, also natürlich wenn wenn es gelingt eine einheitliche Plattform für Mobilität zu haben und, also da sprach ich jetzt nicht von einheitlich für Graz, sondern wirklich also Mobilität ist ja ist ja

nicht ortsbezogen. Ja das muss man ja auch ehrlich sagen, also natürlich gilt sich Mobilität sehr oft im lokalen Rahmen ab, aber das ist nicht ausschließlich so. Und und man sieht es ja auch finde ich wenn wenn wenn Menschen, eigentlich wenn Menschen Autos kaufen, finde ich sieht man das ganz klar. Es ist es ist immer noch die Meinung, dass dass das Fahrzeug für den für den Fall konfiguriert werden muss, der sozusagen die größten Ansprüche hat. Also für die längste Urlaubsfahrt mit den meisten Gepäck muss dieses Fahrzeug also konfiguriert werden. Also ich es wird sozusagen nicht für den häufigsten Fall, sondern sondern für den schwierigsten Fall konfiguriert. Und und das glaube ich ist auch beim also ist beim Thema Mobilität generell so, dass man immer vom vom ungünstigsten Fall ausgeht, das heißt was mache ich dann, wenn ich wenn ich dann doch irgendwo aufs Land muss, irgendwo in die Pampa was tue ich dann, dann bin ich ja verloren, wenn mein Fahrzeug die Reichweite nicht hat oder was weiß ich. Und und ich glaub da kann könnte MaaS einen einen wichtigen Ansatz auch bieten. Dass man sagt OK, wenn du diese Plattform nutzt, hast du immer eine Lösung, du kommst überall hin zu je also egal wie du wo du hin möchtest, was du sozusagen, wie du mobil sein möchtest. Du du wirst immer eine Lösung bekommen. Und da sozusagen ein bisschen diese Angst auch raus zu nehmen ich bleib ich bleib sozusagen irgendwo hängen oder ich komm nicht weiter oder ich kann diesen Weg nicht bewältigen. Ich glaub das ist eine riesen Chance, aber da müsste man das ganze viel größer denken wahrscheinlich. Aber trotzdem, also alles was auch kleinräumig schon sozusagen sich verbindet, verknüpft und für den Nutzer einfacher macht, finde ich finde ich absolut begrüßenswert und und und finde ich sollte sollte auf jeden Fall forciert werden. Ich hab ich hab auch gelernt in unseren Projekten, dass das Thema MaaS nicht unbedingt nur oder eigentlich weniger oft weniger ein technisches Problem ist als ein Organisatorisches ich nenn es jetzt mal organisatorisch. Also im Sinne von wer gibt welche, also wer möchte welche daten an wen weitergeben und welche nicht. Und und und möchte ich überhaupt kooperieren, oder möchte ich das eigentlich nicht weil ich in Konkurrenz stehe. Also gerade bei privatwirtschaftlich agierenden Institutionen ist das halt auch verständlich ja, wenn die sagen das ist Konkurrenz, also natürlich geb ich denen meine Daten nicht. Und meine also schon gar nicht Kundendaten und und solche Dinge. Ja also ich verstehe das, dass das schwierig ist muss ich auch ehrlich sagen. Und die Frage ist wie man das wie man das lösen kann in einem ja privatwirtschaftlichen Markt auch der ja, wo das wo Mobilität ja eigentlich sehr stark verankert ist. Mobilität ist ja nur teilweise im öffentlichen Bereich verankert.

Also schwierig also aber ich ja ich bin ein Fan von MaaS. Ich mein in Graz ja da waren die handelnden Personen sehr motiviert und es war tatsächlich ein ein finanzielles Thema im Endeffekt. Ja ja ich aber ob jetzt so Graz alleine hätte wahrscheinlich jetzt auch nicht also Graz hätte wahrscheinlich für sich alleine keine eigene Lösung auf die Beine gestellt sondern sich wahrscheinlich auch irgendwo angeschlossen, was ja auch Sinn macht. Ja soweit... Ich ich weiß nicht ich weiß nicht wie es in dem Rest von Österreich ist bin ich tatsächlich jetzt nicht so am letzten Stand, wie da die ob ob da was voran geht in dem Thema, aber vielleicht können wir da auch im Nachgang sonst noch sprechen, wenn Sie was wissen oder ja...

[27:10] INTR

Soweit ich weiß, sind Vorarlberg und Tirol da ganz gut schon in so Integration, aber ich glaub so die App gibt es einfach noch nicht, die alles so... Und da da gebe ich ihnen schon recht, es sind unterschiedliche Tarife unterschiedliche auch Versicherungsbedingungen, rechtliche Fragen, Konkurrenzfragen, Datenfragen es ist so komplex... Ja ja genau OK. Ich würd mir halt so n bisschen auch so-

[27:36] INT07

Aber in der Theorie-

[27:36] INTR

Ja in der Theorie, ja in der Theorie es ist n hört sich sehr nett an.

[27:39] INT07

In Theorie braucht man nicht.. Ja natürlich.

[27:45] INTR

Genau, ich würd mal so n bisschen zum so n großen Themen Block Demographie gehen. Und zwar geht aus meiner Forschung hervor dass hauptsächlich Männer car sharing nutzen, die in so ein bis zwei Personen Haushalten leben so auf jeden Fall akademisch irgendwie geprägt sind, sozioökonomisch gut gestellt, sind genau das sind dann auch so die early adopters, die Sie eigentlich schon angesprochen haben. Jetzt wollen wir natürlich sollte natürlich car sharing auch die breite Gesellschaft erreichen. Wie denken sie ist das möglich, oder teilen sie überhaupt diesen Eindruck, dass vor allem Männer und kleine Haushalte und nicht so sehr Frauen und Personen, die irgendwie größere Familien in größeren Familien eingebunden sind car sharing nutzen und wenn sie das irgendwie teilen, die hatten sie so oder haben sie Maßnahmen im Kopf, um dieses Angebot noch irgendwie breiter zu streuen, um irgendwie genau da auch noch mal so diese Sichtbarkeitsfrage auch irgendwie

zu schaffen?

[28:42] INT07

Das ist ein ganz spannendes Thema. Ich hab also ehrlich gesagt, also persönlich war ich tatsächlich in unserer ersten Runde von tim, also wo wir die ersten Erfahrungen gesammelt haben wirklich überrascht. Also es war zwar in der Forschung schon das Thema, dass sie vermutet haben, dass diese Gruppen die Hauptzielgruppen sein werden für das für das car sharing. Trotzdem hat es mich persönlich überrascht, weil ich irgendwie gedacht hätte das car sharing eine Chance bietet für einkommensschwächere Gruppen, die eben kein Auto besitzen und damit auf einmal die Chance haben auch einzelne Wege mit dem Auto zurückzulegen. Und ich dachte, dass ist von diesen Gruppen mehr genutzt wird, was so nicht eingetreten ist. Und ich ich hab mich dann auch gefragt, warum das so ist. Wir haben dann auch also eine Kollegin von mir hat dann auch so einige Studien auch dazu gelesen und hat sich mit dem Thema auch beschäftigt und wenn ich das richtig verstanden hab, ist tatsächlich... Also bei Frauen und Männern gibt es ein bisschen einen unterschiedlichen Zugang. Offenbar neigen Männer eher dazu Dinge schneller mal auszuprobieren ohne viel drüber nachzudenken. Also die sind da eher bereit einfach was auszuprobieren ohne irgendwelche Ängste, Erwartungshaltungen, Vorbehalte oder so zu haben. Also sie sehen es, finden es cool, probieren es Punkt. Und das haben wir festgestellt ist bei Frauen weniger, die die agieren einfach vorsichtiger und und und haben da größere Vorbehalte auch gegenüber Neuem und car sharing und sind dadurch schwieriger zu erreichen einfach ja. Also die die finden das auch toll so wenn sie es hören ja, aber es es dauert einfach sie zu überzeugen, dass das für sie auch eine gute Lösung ist und dass und dass es gar nicht so sie gar nicht Angst haben müssen davor ja. Und das war auch das was ich gesagt hab in den Quartieren, was wir was wir dann auch forciert haben dass man da dieses an die Hand nehmen sozusagen noch mehr macht, weil damit erreicht man auch eben diese Gruppen, die wirklich da Vorbehalte haben und und Ängste. Auch ich glaub, dass das tatsächlich auch interessanterweise ein ein geschlechterspezifisches Thema ist. Ja das ist das eine und eben und und die was natürlich schon auch ist die Zugänglichkeit glaub ich, also ich glaub diese diese Gruppe, die sie jetzt angesprochen haben, also diese kleine Haushalte eben sehr stark männlich orientiert early adopter, das sind wahrscheinlich auch die die den Zugang zu der Information eher haben ja. Also die sich eher für solche Themen interessieren vielleicht und die damit auch das mitbekommen, dass da was, dass es da was Neues gibt es ja die

sich damit beschäftigen und dann einfach auch motiviert sind, das einmal auszuprobieren. Und ja und die und andere Gruppen, also gerade Randgruppen ist schwieriger an die heranzukommen einfach. Mhm ja obwohl ich nach wie vor der Meinung bin, dass es großes Potenzial hätte, weil die damit einfach eine Chance kriegen ein ein zusätzliches Angebot zu nutzen zu dem sie vielleicht sonst überhaupt keinen Zugang haben.

[32:24] INTR

Mhm voll, das geht auch aus meiner Forschung hervor, dass bei den peer-usern so die Hauptmotivation eigentlich Kostenfaktoren sind also, dass sich Menschen von dieser da dadurch dass sie kein eigenes Auto besitzen halt einfach Kostenersparnis erhoffen beziehungsweise auch diese Verantwortungsübernahme wegfällt, dass ist mein eigenes eigenes Auto ja einfach auch muss das regelmäßig irgendwie ja sich drum kümmern ne.

[32:47] INT07

Ja genau, genau ja ja.

[32:51] INTR

Da frag ich mich natürlich, warum das vielleicht beim Menschen noch nicht so ankommt, beziehungsweise wie man diesen diese finanzielle Komponente dann auch noch n bisschen mehr herausstellen kann, also was man in puncto kosten Transparenz tun könnte, aber auch Anreize schaffen, wie zum Beispiel das car sharing vielleicht noch ein bisschen ich weiß nicht, und das da interessiert mich ihre Meinung aber, ob es irgendwie ob sie denken dass halt irgendwie so Subventionen, Förderung für car sharing irgendwie, um das Angebot vielleicht noch ein bisschen günstiger zu machen, oder so durch eine Mitgliedschaft die irgendwie vergünstigt wird, wenn man ein Öffi-Ticket hat, ob das vielleicht noch mehr Nutzer_innen-Gruppen ansprechen könnte, damit Menschen dann halt auch irgendwie diese Option mehr wahrnehmen, oder dann auch irgendwie so ein bisschen diese dieses Thema Kostenersparnis noch auch so ein bisschen mehr in den Vordergrund rücken können vielleicht.

[33:44] INT07

Also grundsätzlich glaub ich ja, ich glaub schon, dass das eben über die also gerade für solche Gruppen über die über die Kosten schon funktionieren kann. Wir haben in Graz die Situation, dass die dass die Grundgebühr für das tim car sharing automatisch entfällt, wenn man eine Jahreskarte für den ÖV hat. Das heißt alle Jahreskarten-Besitzer in Graz haben automatisch auch eine car sharing-Mitgliedschaft, so kann es auch umgekehrt sehen. Was ich

weiß jetzt tatsächlich leider nicht, ob das also das haben wir eigentlich noch nie angeschaut, ob das dann auch wirklich andere Gruppen anspricht. Also das kann ich jetzt tatsächlich nicht sagen ja, also ob ob sozusagen durch diese Vergünstigung andere Personengruppen des car sharing nutzen als ohne die Vergünstigung. Kann ich jetzt nicht sagen, wär interessant. Zusätzliche Förderungen ja ehm ich mein es es war ja es also bei tim war es ja auch so das ist ja auch mit Fördermitteln aufgebaut worden, muss man ja auch ehrlich sagen. Also der der Startschuss von und die und die und die erste die erste Generation der Infrastruktur ist ja mit Förderprojekten entstanden in Graz. Und es wär auch anders wahrscheinlich nicht gegangen also das das hätte niemand also kein privater Investor wahrscheinlich in die Hand genommen das Geld, um dieses um dieses Angebot zu etablieren. Das heißt es ist eigentlich schon irgendwie subventioniert, ja es ist auch es war auch viele Jahre noch subventioniert, weil es einfach nicht kostendeckend ist. Inzwischen würde ich sagen, ist es also, ob es jetzt vollständig kostendeckend ist, weiß ich nicht, weil ich da keinen Einblick hab, aber ich glaub es ist nahe an der Kostendeckung ja. Natürlich man muss auch dazu sagen, dass das car sharing in Graz ist jetzt an die Holding angegliedert, an ihr Graz Holding, das heißt es ist auch ein bisschen schwierig, die Kosten so getrennt darzustellen, weil einfach da sehr viel vermischt wird, weil gewisse Dinge, die sowieso im Konzern passieren, da einfach mitlaufen das ist schwer auseinander zu dividieren. Also deswegen tu ich mir schwer, weil nachdem es ja auch private car sharing Anbieter gibt, die offenbar wirtschaftlich das betreiben, gehe ich ja mal davon aus dass das grundsätzlich funktioniert, wenn man es natürlich wenn man da natürlich zusätzliche Anreize schaffen will. Es ist ja auch die Frage, wie schafft man das weil wenn man die wenn man wenn man generell das car sharing subventioniert, dann hat man ja dann spricht man nicht gezielt bestimmte Gruppen an, sondern dann ist es ja eigentlich, wie soll ich sagen, wir sagen dazu immer Gießkannenprinzip. Also wo jetzt die Frage ist, ob man das jetzt auch erreichen will. Ja wenn man jetzt sagt, man möchte ganz bestimmten Zielgruppen damit erreichen, dann müsste man das wahrscheinlich über andere Themen machen. Wie also wir haben ja jetzt auch das Thema Mobilitätsbudget gerade bei bei Arbeitgebern auch zum Beispiel. Und dass man es vielleicht über sowas macht. Dass man sagt, OK Menschen mit geringerem Einkommen bekommen dann zum Mobilitätsbudget, wenn sie car sharing nutzen noch was dazu oder so ja also so irgendwie könnte ich mir das vorstellen, also dass man es einfach gezielter macht aber so war es glaub ich auch gemeint oder?

[37:38] INTR

Ja genau, also so meine ich das. Genau, aber ich sehe auch die Schwierigkeit darin, dass es nicht ein Gießkannenprinzip wird und dass Menschen, die zum Beispiel ihr Auto über GoMore vermieten ehm es ist schwer das zu subventionieren, weil du einfach einen Rahmen schaffen musst, um nachzuprüfen ob eine Vermietung stattfindet oder an wen und wie häufig ja schwierig.

[38:00] INT07

Also gerade beim Peer-to-Peer wahrscheinlich, weil das ja dann auch noch auf wenn das auch noch viel-

[38:05] INTR

Es ist informeller, natürlich also ja ja-

[38:06] INT07

Ja genau, genau.

[38:10] INTR

Mhm, vielleicht auch noch so, Sie hatten das zu Beginn schon angesprochen als wir auch über so Barrieren gesprochen haben, dass Sie meinten so zum einen diese Vertrauensfrage, zum anderen ist natürlich auch Recht und Versicherung ein großes Thema. Und mit Versicherung setz ich mich schon sehr viel auseinander, es ist gar nicht mein Bereich, aber ich bin jetzt in die Kfu-Haftpflichtversicherungs-Welt eingetaucht. Ähm ja und frag mich irgendwie so so zum einen ich hatte auch schon gesprochen mit einer Person die sich mit tim auskennt, wie Versicherung über tim car sharing funktioniert. Ich weiß nicht ob sie da irgendwie Expertise haben in dem Bereich, aber haben sie das Gefühl, dass dieses Versicherungssystem irgendwie noch verbessert werden kann, beziehungsweise wie nehmen sie die Versicherungslage mit car sharing momentan wahr? Finden Sie die Regelungen irgendwie einheitlich, oder haben Sie das Gefühl es bräuchte irgendwie noch andere Versicherungslösungen und -produkte, um irgendwie es einfach ein bisschen unkomplizierter und niederschwelliger zu machen so car sharing Fahrzeuge zu versichern? Oder ja.

[39:20] INT07

Also ich ich ich kann jetzt das, also diese Frage kann ich tatsächlich nicht aus Experten-Sicht, sondern tatsächlich nur aus Nutzer-Sicht beantworten. Ja also aus Nutzer-Sicht hab ich, hatte ich noch nie das Gefühl, dass die Versicherung nicht ausreichend ist also oder dass das dass das irgendwie ein Thema ist. Oder dass mich das irgendwie beunruhigt ja. Ich

nutze jetzt allerdings auch das tim car sharing, also da ist es jetzt ja also da da ist es einfach alles geregelt und man bekommt sozusagen eine Information, wie das geregelt ist und damit ist es dann auch erledigt. Ja also für mich persönlich... Ich hab mich auch einmal, also es ist jetzt auch schon länger her, eben auf ich weiß jetzt nicht mehr was es für eine Plattform war, aber eben so ein Peer-to-Peer car sharing System auch einmal mir das angeschaut, weil ich mir gedacht hab es wär vielleicht gut im unmittelbaren Umfeld von von meinem von meinem Wohnumfeld sozusagen ein ein ein- Ich will nicht sagen ein fixes Auto, aber sozusagen ja ein Sharing Fahrzeug zu haben, wo ich einfach weiß OK, das kenne ich schon, das ist wirklich nah, das ist auch verfügbar, wenn ich es brauch und nicht die ganze Zeit ausgeliehen. Also so aus diesem aus dieser Perspektive heraus hab ich mal versucht sowas zu finden und da bin ich dann genau eben auch über solche Themen gestolpert, weil damals war das dann auch noch so auf der Plattform, dass es geheißen hat, na ja das muss man dann halt irgendwie selbst regeln. Oder da da muss man sich irgendwie, also es war eher so ein wir vermitteln euch, aber dann müsst ihr euch das selbst ausmachen. Und da war dann bei mir auch der Punkt, wo ich gesagt hab, das ist mir dann doch zu wenig. Also zu wenig Sicherheit, weil ich möchte, ich möchte eben so so so wie Sie auch vorher gesagt haben, ich möchte mich nicht darum kümmern. Es ist, also es ist mir egal wie es funktioniert, ich möchte einfach nur, dass es funktioniert. Also genau, aber da also zu den Details der Versicherungsbedingungen kann ich leider wirklich gar nichts sagen weil mit dem habe ich mich nicht beschäftigt bis jetzt, das war noch kein Thema.

[41:34] INTR

Mhm vielleicht so ein anderes, so ein anderer Punkt zu dem sie vielleicht auch irgendwie Erfahrung gemacht haben. Sie haben auch gerade so Erreichbarkeit, Nähe zum Wohnort angesprochen. Das hatten wir jetzt eigentlich auch mit dem Mobilitätsverträgen so ein bisschen besprochen, dass ist halt irgendwie ein quartiersbezogenes Angebot braucht. Haben Sie es, also geht ja sehr viel um diesen diese 15 Minuten, diesen 15-Minuten trash hold oder höchstens 20 Minuten, dass Menschen vom Wohnort oder ja Arbeitsplatz maximal 15, 20 Minuten eigentlich brauchen möchten, um das Fahrzeug zu erreichen. Wie könnte sowas noch verbessert werden, also gehen Sie da auf Ausweitung des Angebots oder Intermodalität, wie wie meinen Sie könnte diese Erreichbarkeit oder Verfügbarkeit noch ausgebaut werden?

[42:23] INT07

Also wie die Erreichbarkeit, dass man die die die Standorte von dem Fahrzeug besser erreicht ist die Frage, oder?

[42:28] INTR

Oder wie sollen die Standorte vielleicht auch platziert sein?

[42:34] INT07

Also meine persönliche Erfahrung und das ist jetzt wieder aus Nutzer-Perspektive gesprochen, war tatsächlich erstens, das car sharing Fahrzeug, wenn das car sharing Fahrzeug weiter weg ist als ein ich sag jetzt einmal im Haushalt verfügbares Fahrzeug, oder vielleicht ein Fahrzeug, das in der Familie irgendwie verfügbar ist, oder oder auch und das hab ich auch festgestellt ein in meinem Fall auch das Fahrrad. Also in dem Moment, wo ich wo ich zum car sharing Fahrzeug weitergehen muss als als ein ein alternatives Verkehrsmittel verfügbar ist, steigt die Hürde es zu nutzen enorm. Und das Ganze und das Ganze steigert sich noch mit schlechten Wetterbedingungen, also wenn es regnet, dann ist also ist sofort alles zu weit. Und ich gehe sehr viel zu Fuß, also ich habe grundsätzlich kein Problem mit zu Fuß gehen. Aber aber wenn es draußen schüttet, habe ich keine Lust zu diesem car sharing Stellplatz 10 Minuten zu gehen. Ja und was auch noch dazu kommt, wenn meistens wenn ich ein ein ein ein ein Fahrzeug brauch, dann hab ich etwas zu transportieren. Das ist jetzt tatsächlich bei mir in den seltensten Fällen was zum einkaufen, weil ich inzwischen mir die Dinge eigentlich also die die irgendwie zu liefern sind alle liefern lasse. Also ich ich ich fahr nicht mehr in ein Geschäft und nehm irgendwas Größeres mit, mach ich nicht mehr, ich lass mir alles liefern. Aber meistens, wenn ich was zu transportieren hab, dann ist es von meinem Wohnort weg. Ja also es ist entweder von meinem Wohnort irgendwo anders hin, oder es ist von meinem Wohnort zu entsorgen oder so irgendwas. Ja und dann brauche ich das Fahrzeug an meinem Wohnort und zwar so nah wie möglich, weil ich möchte die Dinge auch nicht irgendwohin schleppen. Und das hab ich einfach auch für mich festgestellt, also je je näher der Sharing Standort zu meinem Wohnort gerutscht ist, umso mehr hab ich es genutzt. Und das ist glaube ich ganz zentral, also ich ich glaub wirklich dass das car sharing in unmittelbarem Wohnumfeld am Besten in der Tiefgarage, wo die Bequemlichkeit einfach auch gegeben ist, ja dass man die Dinge nicht weit tragen muss, dass man nicht im Regen raus muss und so weiter. Und dass ich auch sicher weiß, wo es steht ja, weil ich sehe es ja auch jeden Tag, wenn ich dann dort vorbeikomme. Dass das glaube ich ein ein Schlüsselfaktor ist. Und ja im öffentlichen Raum ist natürlich die Möglichkeit der Nutzung breiter

grundsätzlich. Die Sichtbarkeit ist natürlich noch größer. Aber die die, also die Distanz die potenzielle Distanz zu den Fahrzeugen wird halt auch größer und die Nutzungsbereitschaft damit auch geringer.

[45:38] INTR

Ja voll. Schwierig...

[45:40] INT07

Also das ist ja zwiespältig.

[45:44] INT07

Und und dementsprechend auch noch mal vielleicht für das zu dem zu dem Thema zu dem, wo wir vorher gesprochen haben. Im unmittelbaren Wohnumfeld, also ich glaub ja es braucht wahrscheinlich Richtlinien, um das dauerhaft im Wohnumfeld zu implementieren und einfach eigentlich eigentlich diese, also das was jetzt die Stellplatz, die Stellplatzzahl ist, die Stellplatzverordnung, das müsste wahrscheinlich früher oder später ersetzt werden durch eine vorgegeben, durch ein vorgegebenes car sharing. Das ist meine Meinung, ist es noch ein langer Weg dorthin, ich weiß. Aber wenn wenn man sich daran gewöhnt, dass man geteilte Fahrzeuge im Wohnbau, gerade im im im im Mehrparteienwohnbau ist, oder in Mehrparteien-Wohnanlagen, ist das eigentlich prädestiniert. Weil da gibt es eigentlich schon die Nutzergruppen, die genau die gleichen Ansprüche haben und die sich Fahrzeuge teilen können.

[46:43] INTR

Stimmt, das Potenzial ist da. Mhm super, ja danke Ihnen. Ich würde einfach auch jetzt einfach meine Abschlussfrage stellen, weil ich glaube, ich habe einen sehr guten Eintrag bekommen. Und zwar sehen Sie in Peer-to-Peer car sharing einen Benefit für für Österreich? Vielleicht auch als Ergänzung zum tim Angebot, weil das natürlich auch ein so ja bitte also so ein Angebot ist, das nicht in ganz Österreich einfach umgesetzt werden kann, aufgrund der Wirtschaftlichkeit.

[47:14] INT07

Also ich glaube, ich glaube dass es auf jeden Fall- Also ich glaube ja, es die Antwort, die kurze Antwort ist mir ja. Ich glaube es ist eine eine gute Ergänzung, ich glaub alles was was es an mehr Angebot gibt hilft. Ja also je breiter das Angebot ist, umso mehr Möglichkeiten man hat Mobilität alternativ zu gestalten, umso besser. Ja also das das ist mal so meine Grundeinstellung. Ich glaube aber eben auch aus meiner eigenen Erfahrung heraus, dass

es schon wichtig ist, es es abzusichern, es gut zu organisieren, es für die grad für die für die Nutzer_innen oder in dem Fall dann auch auf beiden Seiten, also die die ihr Fahrzeug anbieten und die die das Fahrzeug dann auch nutzen, muss es eine gewisse Art von Sicherheit geben. Weil sonst sind die Hürden einfach so groß, das zu tun. Vielleicht wenn das, ich weiß nicht, Sie haben sich das sicher schon durchgedacht, wenn das in eine MaaS-Platform integriert ist, wo man sagt OK, dort werden diese ganzen Themen gelöst ja für beide Seiten, dann ja dann funktioniert es vielleicht super man weiß.

H Appendix: Category System of the Coded Interviews

Category	Code	Description	Example (Translation)
User Groups & Inclusivity	Social Inclusion	Consideration of societal groups with limited access to (P2P) car sharing.	"[...] I had somehow thought that car sharing would offer an opportunity for people on lower incomes who don't own a car, giving them the chance to make short journeys by car. And I thought these groups would make more use of it, but that hasn't happened." (original: "[...] ich irgendwie gedacht hätte das car sharing eine Chance bietet für einkommensschwächere Gruppen, die eben kein Auto besitzen und damit auf einmal die Chance haben auch einzelne Wege mit dem Auto zurückzulegen. Und ich dachte, dass ist von diesen Gruppen mehr genutzt wird, was so nicht eingetreten ist.")
	Children/ Family/ Care	Needs of families/ caregivers that are relevant to P2P car sharing usage.	"Issues like 'Do I have a child seat? Do I have to carry it with me? How do I manage that?', these are simply the kinds of things that act as a barrier for many people." (original: "Themen wie habe ich dann einen Kindersitz, schleppe ich den dann mit, wie mache ich das, das sind dann einfach Themen, die man dann die für viele dann auch schon die Barriere sind.")

Category	Code	Description	Example (Translation)
	Women/ Gender	Gender-specific requirements for P2P car sharing usage.	"[...] what's also a major factor for women is that, in some cases, this initial contact is often seen as a barrier once again." (original: "[...] was bei Frauen auch ganz stark noch dazu kommt, ist, dass teilweise so dieser Erstkontakt noch einmal mehr oft das Barriere gesehen wird.")
Awareness	Communication	Measures to inform the public about (P2P) car sharing.	"[...] and we don't have much time or budget for marketing. So this is an area where I find myself thinking every year about what we could do better. And I think that social media has definitely made things a lot easier in that respect." (original: "[...] und man halt wenig Zeit und Budget hat für für Marketing. Also das ist ein Thema, wo ich jedes Jahr immer wieder mal überlege, was können wir besser machen. Und ich glaube, dass mit den Social Media-Bereich man sich da durchaus leichter tut inzwischen.")
	Visibility	Physical presence/ visibility of P2P car sharing offer in the public.	"That simply means stepping up our marketing efforts. And, of course, making sure the cars are branded and ensuring we're seen even more clearly as a car-sharing company." (original: "Das heißt einfach verstärkt noch ins Marketing gehen. Und ja einfach auch zu schauen, dass die Autos auch gebrandet sind und einfach noch mehr als Carsharing-Unternehmen wahrgenommen zu werden.")

Category	**Code**	**Description**	**Example (Translation)**
Behaviour	Emotions & Trust	Users' and providers' feelings and trust towards the rental of vehicles through the platform and emotional connection with car.	"[...] Peer-to-peer is a bit more difficult, because – at least according to the feedback I once read in a study – I think trust has always been an issue." (original: "[...] Peer-to-Peer noch ein bisschen schwieriger ist, weil also zumindest aus den Rückmeldungen, die ich mal aus einer Studie gelesen hab, war das war das glaub ich mit dem Vertrauen immer so ein Thema.")
	Verification & Rating	Ratings and reputation of the rental process and peer-user verification.	"[...] Peer-to-peer car-sharing is often just a matter of human interaction, so it's bound to happen that people don't always get on." (original: "[...] Peer-to-Peer Carsharing oft einfach so zwischenmenschliche, wo wo dann einfach kommt es halt vor, dass sich Menschen nicht so verstehen.")
Collaboration	Associations	Cooperation between car sharing provider and car sharing association.	"I think this joint appearance would be extremely helpful in establishing a united front on this issue." (original: "Also dieser gemeinsame Auftritt würde ich, glaube ich, extrem helfen, um eine gemeinsame Lobby auch zu haben zu dem Thema.")
	Private-Private	Collaboration between P2P car sharing provider and other business/ car sharing providers.	"We're also delighted to have business customers on the platform." (original: "Wir freuen uns auch über Businesskunden, die wir auf der Plattform haben.")

Category	Code	Description	Example (Translation)
	Public-Private	Partnerships between public authorities and car sharing providers.	"At the moment, we simply haven't had the resources to reach out to individual local authorities, but that's something we'd very much like to do, because it simply makes perfect sense." (original: "Im Moment haben wir einfach nicht die Ressourcen gehabt, auf die einzelnen Gemeinden zuzugehen, aber das ist sowas, was wir schon gern machen würden, weil es einfach absolut Sinn machen wird.")
	Public-Public	Cooperation between public authorities and municipal car sharing.	"[...] we also have tim stations in the surrounding communities, which are branded in the same way – which is important, as it creates a consistent brand identity and ensures they are easily recognisable." (original: "[...] wir haben dort auch tim-Stationen in den in den umliegenden Gemeinden, die gleich gebrandet sind, auch was ja wichtig ist, dass das sozusagen eine Linie ist, dass das ein Wiederkennungswert hat.")

Category	Code	Description	Example (Translation)
Accessibility & Availability	Sar Sharing System (Keyless)	Access of different car sharing systems via e.g. keyless offer.	"The main reason, and indeed the most important reason, is that it simply makes it easier for people to rent out their cars, and that it's simply a better experience for those renting the car, because they can rent it at short notice, pick it up using their mobile phone – it's just that much smoother than having to wait for someone to confirm the booking and so on." (original: "Der Hauptgrund ist auch, der wichtigste Grund ist auch, dass die Leute dann einfach leichter vermieten, dass auch für die Leute, die das Auto mieten, das einfach eine bessere Experience ist, weil die können dann kurzfristig das Auto mieten, können das mit dem Handy abholen, das einfach nochmal reibungsloser, als wenn sie jetzt warten müssen, bis jemand die Buchung bestätigt und solche Sachen.")
	Multimodal Planning	Integration of car sharing into traffic planning, allowing the combination of different transport modes.	"[...] where these mobility hubs would be located. That would, of course, be the ideal solution, because then people could easily reach the hub by public transport; it would also be useful for delivery vans." (original: "[...] wo es halt diese Mobilitätspunkte geben würde. Das wäre natürlich die optimale Lösung, weil dann können irgendwie Leute gut öffentlich diesen Punkt erreichen, wäre auch interessant mit Lieferwägen.")

Category	Code	Description	Example (Translation)
	Parking (at Residence, Public Spaces), Reserved Parking	Availability of parking at home or in public spaces, including reserved parking spots.	"[...] on the other hand, there are desperate attempts to reduce the number of parking spaces; people don't want parking spaces in public spaces either, and expecting private motorised transport to disappear completely is also unrealistic [...]" (original: "[...] auf der anderen Seite versucht man verzweifelt die Stellplatzschlüssel zu reduzieren, im öffentlichen Raum möchte man die Stellplätze auch nicht, dass man dass der MIV komplett verschwindet ist auch unrealistisch [...]")
	Diversity of Vehicle Types	Offer of different vehicle types.	"[...] we have a wide variety of vehicle models." (original: "[...] wir haben unterschiedlichste Fahrzeugmodelle.")
	Availability of Vehicle	Number and accessibility of car sharing vehicles.	"[...] the first point of departure is, of course, quite clearly the widespread availability of vehicles." (original: "[...] erster Ansatzpunkt sind natürlich ganz klar die, die flächendeckende, das flächendeckende Angebot von Fahrzeugen.")

Category	**Code**	**Description**	**Example (Translation)**
	Distance to Vehicle	Proximity of vehicles to users' residence or workplace.	"[...] the moment I have to walk farther to reach a car sharing vehicle than I would for an alternative mode of transportation, the barrier to using it increases significantly." (original: "[...] in dem Moment, wo ich zum car sharing Fahrzeug weitergehen muss als als ein alternatives Verkehrsmittel verfügbar ist, steigt die Hürde es zu nutzen enorm.")
Digital Integration	MaaS Integration	Integration of (P2P) car sharing into digital mobility platforms or apps.	"[...] that the issue of MaaS is not necessarily, or rather less often, a technical problem than an organisational one [...]" (original: "[...] dass das Thema MaaS nicht unbedingt nur oder eigentlich weniger oft weniger ein technisches Problem ist als ein Organisatorisches [...]")
Economic Aspects	Installation & Operation Costs (Funding)	Costs for setting up and operating a car sharing service, including possible funding.	"[...] the moment I have to walk further to reach a car-sharing vehicle than I would for an alternative mode of transport, the barrier to using it rises enormously." (original: "[...] in dem Moment, wo ich wo ich zum car sharing Fahrzeug weit gehen muss als als ein ein alternatives Verkehrsmittel verfügbar ist, steigt die Hürde es zu nutzen enorm.")

Category	Code	Description	Example (Translation)
	Subscriptions	Different tariff models or subscriptions for users.	"In Graz, the basic fee for tim car sharing is automatically waived if you have an annual public transport pass." (original: "Wir haben in Graz die Situation, dass die dass die Grundgebühr für das tim car sharing automatisch entfällt, wenn man eine Jahreskarte für den ÖV hat.")
	Subsidies	Financial incentives for usage of provision of a car sharing service.	"[...] if you subsidise car sharing in general, then you're not specifically targeting certain groups, but rather it's actually, how shall I put it, what we always call the watering can principle [...]" (original: "[...] wenn man wenn man generell das car sharing subventioniert, dann hat man ja dann spricht man nicht gezielt bestimmte Gruppen an, sondern dann ist es ja eigentlich, wie soll ich sagen, wir sagen dazu immer Gießkannenprinzip [...]")
	Cost Transparency	Clarity of costs of private car ownership and other mobility services to users.	"[...] I do think that this can work in terms of costs, especially for groups like that [...]" (original: "[...] glaub schon, dass das eben über die also gerade für solche Gruppen über die über die Kosten schon funktionieren kann [...]")

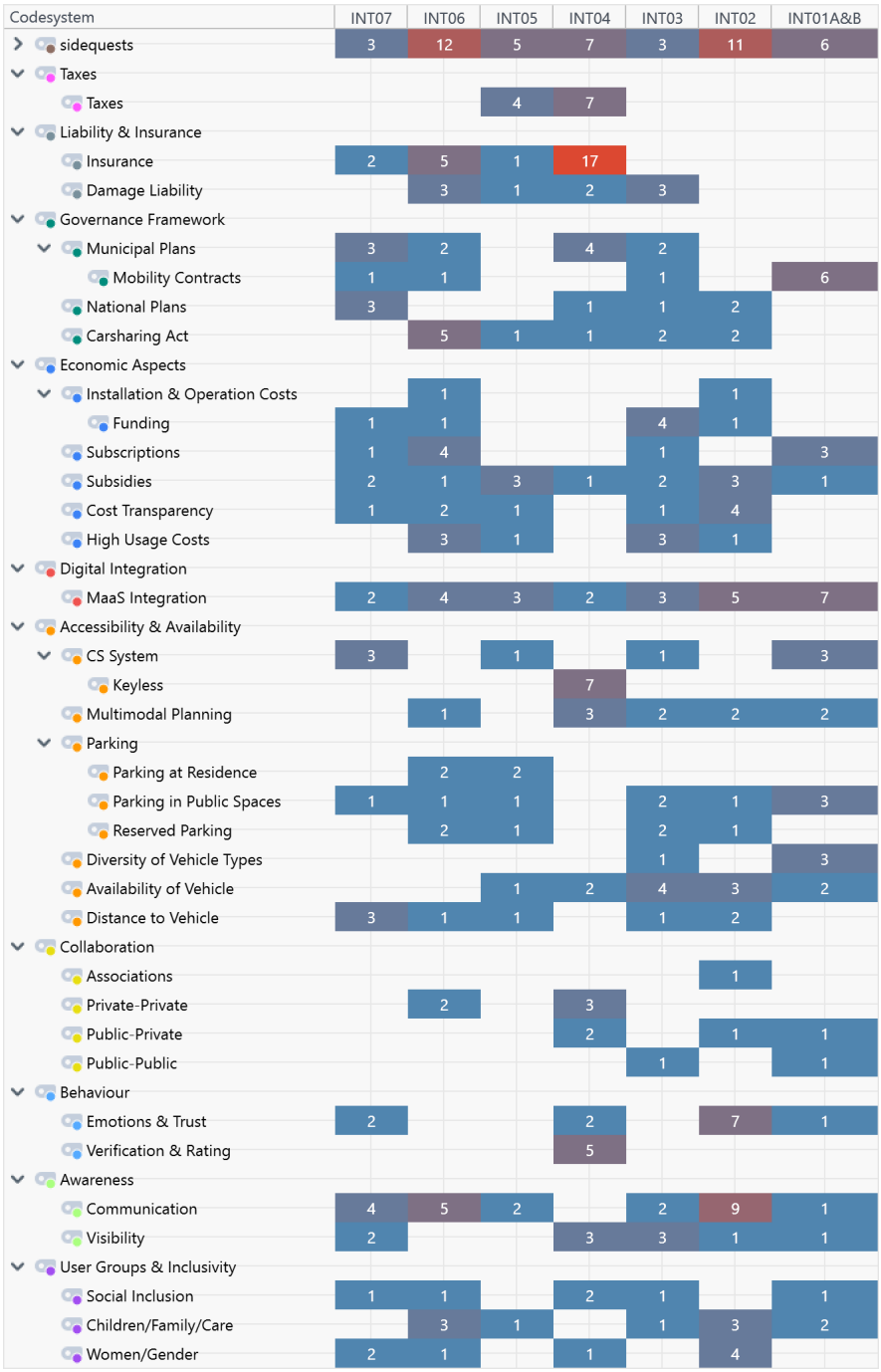
Category	**Code**	**Description**	**Example (Translation)**
	High Usage Costs	Perceived high usage costs of car sharing.	"We have this entry fee, which is actually needed to cover part of the fixed costs; the second source of income comes from usage fees, and the third is from partners and sponsors [...]" (original: "Wir haben diese Teilnahmegebühr, die braucht man eigentlich, um einen Teil der der Fixkosten abzudecken und die zweite Säule sind dann die, die ist die Nutzung und die Dritte sind Partner und Sponsoren [...]")
Governance	Municipal Plans (Mobility Contracts)	Local strategies, contracts or concepts for car sharing.	"[...] for us, the underlying policy is, above all, to continue promoting carsharing [...]" (original: "[...] bei uns ist vor allem auch die Politik dahinter, dass Carsharing weiter forciert wird [...]")
	National Plans	National strategies and plans regarding shared mobility.	"[...] a statutory requirement is probably the most difficult route – that is, the most time-consuming and challenging one." (original: "[...] gesetzliche Vorgabe ist wahrscheinlich der schwierigste Weg, also das der langwierigste und schwierigste Weg.")

Category	Code	Description	Example (Translation)
	Carsharing Act	Legal regulations related to car sharing.	"Our position is that car-sharing needs to be strengthened; however, we are rather cautious about exactly how this should be done and whether a specific law is required, because there are so many factors that affect car-sharing." (original: "Unsere Position ist die, dass man Carsharing stärken muss, wie man das genau macht, ob es ein eigenes Gesetz braucht, sind wir eher eher zurückhaltend, weil weil sehr viele Themen gibt, die auf Carsharing einwirken.")
Liability & Insurance	Insurance	Insurance products and requirements for P2P car sharing vehicles.	"[...] the market is still too small for insurance companies to offer, for example, their own motor liability insurance products specifically for car-sharing users, because that would be the sort of thing the insurance industry would do if it were to offer a product that covered that." (original: "[...] da ist die Nische noch zu klein, als dass die Versicherungsunternehmen zum Beispiel eigene KFZ-Haftpflichtversicherungsprodukte für Carsharing-Leute anbieten, weil das wäre dann zum Beispiel sowas, wenn die Versicherungsbranche ein Produkt anbieten wird, dass das auch abdecken würde.")

Category	**Code**	**Description**	**Example (Translation)**
	Damage Liability	Rules on liability for damages to vehicles.	"Insurance is a major issue; the question of the excess – which can, of course, reduce the premium slightly – is also a point of contention, with some users saying that even €300 is too high." (original: "Die Versicherungen sind ein großes Thema, die Frage des Selbstbehaltes, der ja auch die Prämie dann ein bisschen reduzieren kann, ist auch ein Thema, wo es Nutzer gibt, die bei 300€ schon sagen, das ist hoch.")
Taxes	Taxes	Tax aspects for peer-providers and according guidelines.	"It's cost-effective for car owners if they can simply claim these expenses against their tax bill." (original: "Das ist kosteneffizient ist für die Autobesitzer, wenn die einfach die diese Ausgaben steuerlich geltend machen können vom Auto.")

I Appendix: MAXQDA Code Matrix

MAXQDA Code Matrix



Codesystem	INT07	INT06	INT05	INT04	INT03	INT02	INT01A&B
sidequests	3	12	5	7	3	11	6
Taxes							
Taxes			4	7			
Liability & Insurance							
Insurance	2	5	1	17			
Damage Liability		3	1	2	3		
Governance Framework							
Municipal Plans	3	2		4	2		
Mobility Contracts	1	1			1		6
National Plans	3			1	1	2	
Carsharing Act		5	1	1	2	2	
Economic Aspects							
Installation & Operation Costs		1				1	
Funding	1	1			4	1	
Subscriptions	1	4			1		3
Subsidies	2	1	3	1	2	3	1
Cost Transparency	1	2	1		1	4	
High Usage Costs		3	1		3	1	
Digital Integration							
MaaS Integration	2	4	3	2	3	5	7
Accessibility & Availability							
CS System	3		1		1		3
Keyless				7			
Multimodal Planning		1		3	2	2	2
Parking							
Parking at Residence		2	2				
Parking in Public Spaces	1	1	1		2	1	3
Reserved Parking		2	1		2	1	
Diversity of Vehicle Types					1		3
Availability of Vehicle			1	2	4	3	2
Distance to Vehicle	3	1	1		1	2	
Collaboration							
Associations						1	
Private-Private		2		3			
Public-Private				2		1	1
Public-Public					1		1
Behaviour							
Emotions & Trust	2			2		7	1
Verification & Rating				5			
Awareness							
Communication	4	5	2		2	9	1
Visibility	2			3	3	1	1
User Groups & Inclusivity							
Social Inclusion	1	1		2	1		1
Children/Family/Care		3	1		1	3	2
Women/Gender	2	1		1		4	