



Mit dem Forschungsprojekt eMORAIL – „Integrated eMobility Service for Public Transport“ – wollen die Österreichischen Bundesbahnen und ihre Partner, Mobilität ohne Komfortverlust anbieten. Zentraler Bestandteil ist die Einbettung der Elektromobilität in ein Gesamt-Verkehrskonzept. Wie das funktionieren kann, soll an zwei Pilotstandorten in der Steiermark und in Niederösterreich getestet werden.

Mit dem Strom fahren

Aus dem Waggon hinters Steuer des Elektroautos und wieder zurück.
Wie mit neuen Carsharing-Modellen und Projekten versucht wird, der Elektromobilität Impulse zu geben.

Obwohl in letzter Zeit viel von Elektromobilität die Rede ist, sind strombetriebene Vehikel – zumal Elektroautos – kaum auf heimischen Straßen anzutreffen. Zu teuer in der Anschaffung, keine ausreichende Infrastruktur. Das sind jene Argumente, die am häufigsten gegen eine breite Elektrifizierung des (Individual-)Verkehrs ins Feld geführt werden.

Dennoch sind Mobilitätsexperten, Wirtschaftsvertreter und Politiker überzeugt, dass die Elektromobilität eine größere Rolle spielen wird – und muss. Denn der Verkehr zählt derzeit zu den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen. So ist vor dem Hintergrund der verfehlten Kyoto-Ziele, handeln angesagt. Eine der zahlreichen Initiativen in Zusammenhang mit E-Mobility stammt von den Österreichischen Bundesbahnen. Im Juli 2010 wurde das Forschungsprojekt eMORAIL – „Integrated eMobility Service for Public Transport“ bei der zweiten Ausschreibung des Programms „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ des Klima- und Energiefonds eingereicht und hat daraufhin die Förderzusage erhalten.

Antragsteller war die ÖBB Holding AG, die in Kooperation mit der ÖBB Infrastruktur AG und der ÖBB Personenverkehr AG und elf anderen Projektpartnern, darunter auch der langjährige ÖBB-Partner Denzel Carsharing, eMobilityservices und eSharingmodellen in der ersten/letzten Meile sollen nachhaltig mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) ver-

knüpft werden und diesen sinnvoll ergänzen. „Ziel ist eine ÖBB, die eine Plattform für Mobilität ist und mehr anbietet, als nur Bahn fahren“, erklärt dazu ÖBB-Chef Christian Kern.

Weg vom Pkw als Besitz

Ziel des Forschungsprojektes ist daher die Konzeption einer benutzerfreundlichen, aber auch kostengünstigen und umweltschonenden Mobilitätslösung für Pendler, die weg vom Pkw als Besitz, hin zum Pkw als Mobilitätsgegenstand (siehe auch Seiten 4 und 5) in optimaler Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV), insbesondere mit den ÖBB geht. Pendlern soll die Möglichkeit geboten werden, ihre Alltagsmobilität nicht mit eigenem Pkw, sondern über Car-Sharing zu gestalten.

Zu diesem Zweck soll ein Geschäftsmodell erarbeitet werden, das dem Nutzer eine ÖBB-Karte in Verbindung mit einem eFahrzeug an seinem Wohnort zur Verfügung stellt. Zusätzliche Services, wie beispielsweise Informations-, Reparatur-, Wartungsservices, sollen den ÖV-Kunden Komfort und Nutzerfreundlichkeit bieten und in Zusammenarbeit mit den betreffenden Kommunen und Gemeinden realisiert werden. Das Projekt startete Anfang 2011. „Das Auto ist eine heilige Kuh“, weiß Markus Schuster vom Verkehrsplanungsbüro Herry Consult um die Emotionalität des Themas. Denn jede Beschränkung, die einen Komfortverlust oder auch nur dessen theoretische Möglichkeit

nach sich ziehen könnte, führt zu heftiger Ablehnung. „Aber wir hoffen, dass wir damit zur Bewusstseinsbildung beitragen und es zu Verhaltensänderungen kommt.“ Das Verkehrsplanungsbüro ist einer der Partner der ÖBB im eMORAIL-Projekt.

„Ob sich diese Carsharing-Modelle durchsetzen werden, ist noch offen“, sagt Schuster weiter. „Es handelt sich um einen ganz neuen Ansatz, den man erst in die Köpfe bringen muss.“ Der Sharing-Gedanke, erläutert er, könne sogar so weit gehen, Privatpersonen, öffentliche Verwaltungen und Unternehmen zusammenzuspannen. Ein möglicher Ansatz: Die Privatperson nutzt das Fahrzeug in einem bestimmten Zeitfenster von 16 bis 8 Uhr, tagsüber wird es dann in der Verwaltung oder in einem Betrieb genutzt. Es gehe um Mobilität ohne Komfortverlust und die Einbettung der E-Mobility in ein Gesamt-Verkehrskonzept, erklärt Schuster.

Das Projekt zielt von Haus aus eher auf ländliche Gebiete ab, sagt Schuster weiter, aber es muss ein ÖV-System geben. Das heißt, es muss sich ein Bahnhof in der Nähe befinden. Nicole Stroj, E-Mobility Koordinatorin der ÖBB, konkretisiert: „Die Zufahrt zu den Hauptachsen, den Bahnstrecken, erfolgt mit einem E-Fahrzeug. Weiter geht mit der Bahn, also wieder elektrisch, hin zum Zielbahnhof.“ Dort angekommen, könnt der Pendler wieder auf ein Elektrofahrzeug umsteigen oder gleich die jeweiligen Öffis be-

nutzen. Wie das funktionieren kann, soll an zwei Pilotstandorten in der Steiermark (Leibnitz) bei Pendlern Richtung Graz und in Niederösterreich (Edlitz, Grimmenstein) bei Pendlern Richtung Wien erprobt werden.

Marktreife angestrebt

„Es werden Testpersonen gesucht, um Erfahrungen für künftige Erweiterungsschritte zu sammeln“, sagt Stroj. Die Entwicklungsschwerpunkte sind: effiziente Lösung für das Energiemanagement unter Einbindung von erneuerbaren Energien; die Ausarbeitung einer Logistik- und Verwaltungsapplikation für die Disposition, die Verrechnung der Fahrzeuge und die Entwicklung einer intelligenten Verknüpfung von Fahrzeugdaten und Daten des öffentlichen Verkehrs über die gesamte Zeitdauer wird das Projekt von Marktforschung und Kundenbefragungen begleitet werden. So soll gewährleistet werden, dass man am Ende ein marktreifes und wettbewerbsfähiges Modell präsentieren kann. Gemeinsam mit ihren Partnern wollen die ÖBB bis ins Jahr 2013 5,14 Millionen Euro in die Entwicklung investieren.

