

Weiblich, umweltbewusst und meist urban – Frauen als Impulsgeber für Mobilität

E-Mobilität erobert vor allem im städtischen Bereich zunehmend die Verkehrsflächen. Ein wichtiger Multiplikatoreffekt, um die E-Mobilität im Alltag tatsächlich zu verankern und zu leben, wird Frauen zugesprochen.

Teil des Mobilitätssystems

Dr. Daphne Frankl-Templ, MA, Koordinatorin für Elektromobilität im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), sagt dazu: „Im Rahmen des vom bmvit geförderten Projekts Define hat das Umweltbundesamt (UBA) eine Analyse des Fahrzeugbestands und potenzieller Kunden

durchgeführt. Interessant war, dass die potenziellen Käuferinnen und Käufer von E-Fahrzeugen vor allem weiblich sind, im urbanen Raum leben oder bereits Nutzerinnen von Nutzer von Car-Sharing Angeboten sind.“ Dass Elektromobilität vom Image her zumindest anfänglich weiblich war, davon ist auch DI Angelika Rauch, Geschäftsführerin der TBW Research GesmbH, überzeugt. Dies sei vor allem an den Attributen leise, klein und umweltfreundlich gelegen. Mittlerweile hätten jedoch auch Männer die Elektromobilität für sich entdeckt. „Frauen in der Minderheit. Das gilt sowohl für

die Macher als auch für die served user“, sagt Rauch.

Dies sei etwa darauf zurückzuführen, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen beim Marketing vor allem die technischen Details in den Vordergrund rücken. „Sie fürchten, dass sie sonst bei Männern an Image verlieren“, sagt Rauch. Darüber hinaus hätten Frauen gerade in Bezug auf Elektroautos noch Vorbehalte. „Das gilt für Sicherheit, Reichweite, das Handling und die Infrastruktur“. Die Fragen, wie das E-Fahrzeug zu laden und ob die gesamte Wegeketten zu schaffen sei, würden Frauen tatsächlich spürbar beschäftigen, weiß auch

Bettina Schützhofer, Verkehrspsychologin bei „sicher unterwegs“. „Die Alltagstauglichkeit, beginnend bei der Ladekante bis zur Lebensdauer der Batterie, ist ein wesentlicher Entscheidungsgrund für den Autokauf“, sagt die Verkehrspsychologin.

Seien diese Anfangsbarrieren beseitigt, würden Frauen sicherlich eher als Männer auf Elektromobilität setzen. Die Sorge um die Reichweite und die damit verbundene Unsicherheit, mit dem Fahrzeug „liegen zu bleiben“, sei ein Faktor, weiß auch Frankl-Templ: „Daher fördern wir im Rahmen unserer Programme Ladeinfrastruktur so-

Kolumne

E-Mobility „Ja“, aber intelligent!

Stau in der Anfahrtsstraße, Gedränge in der U-Bahn: Wir werden immer mobiler, der öffentliche und der Individualverkehr versuchen mit neuen Lösungen und Technologien Schritt zu halten. Längst scheint das Duell (Auto gegen Öffi) Vergangenheit. Heute setzen wir auf Multimodalität und aktive Mobilität – also kombiniert und situativ unterwegs zu sein. Je nach Wetter, Laune der Kinder etc. können andere Verkehrsmittelkombinationen gewählt werden. Wir bewegen uns rasant in eine neue Dimension, in der Individualmobilität zwar nach wie vor wichtig ist, besonders für bestimmte Zielgruppen wie Familien oder Zeiträume wie das Wochenende, aber immer mehr auch mit öffentlichen Angeboten kombiniert wird.

Auch in den Mobilitätstechnologien sind neue und vielfältige Lösungen angesagt: E-Mobilität und neue Informations- und Buchungstechnologien. Fast könnte man sagen: Free E-Mobility nicht im Sinne von free, sondern free in choice. E-Mobility wird vielfach gleichgesetzt mit sauberer Luft und weniger Autolärm – also mit Lebensqualität und neuem Lebensgefühl, das immer mehr Menschen einfordern. E-Mobility hat das Potenzial diesem Gefühl gerecht zu werden, allerdings nicht unreflektiert und nur in einer umfassenden Abschätzung der Technikfolgen, die aus unserer Sicht heute oft vernachlässigt werden: Wie steht es um umweltfreundliche Lösungen der Speicher- und Ladeproblematik der E-Fahrzeuge? Wie kann eine flächendeckende Versorgung unter Berücksichtigung der 20-20-20 Energieziele der EU bewerkstelligt werden? Wo sind die Grenzen des Individualverkehrs?

E-Mobility „Ja“, aber mit intelligenten, vorausschauenden Entwicklungen in der dazugehörigen Technologie insgesamt. E-Mobility in Kombination mit einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs, der auch dringend neue Lösungen benötigt, die allen gerecht werden: Wie der Personengruppe, die zu anderen als den Stoßzeiten unterwegs ist, etwa den kinderbetreuenden Personen – derzeit nach wie vor eher Frauen, aber immer mehr auch Männer. Die Stärkung von Effizienz und Ressourcenschonung im Verkehr soll umfassend gedacht werden. Da sind wir nach wie vor auf der Suche nach geeigneten Lösungen: Abgestimmt auf spezifische Zielgruppen, aber auch auf entlegene Regionen, wo wir unseres Erachtens noch ganz am Anfang stehen und der eigene Pkw zurzeit nicht nur Bequemlichkeit, sondern Not-

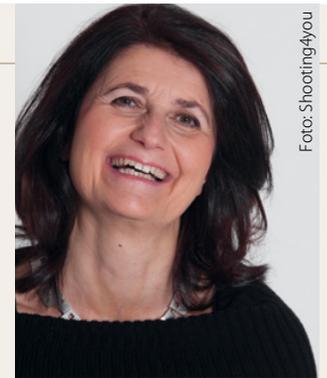
wendigkeit ist. Für Frauen ist das eigene Fahrzeug deutlich weniger Statussymbol und eher Mittel zum Zweck, die vielen kleinen Wege, die durch Haushaltsführung, Beruf und Kinderbetreuung zusätzlich zum Beruf entstehen, zu bewerkstelligen. Gerade im ländlichen Raum bietet sich E-Mobilität für Alltagswege über dem 3-km Radius an, die schon weniger zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Wir Frauen können Kinder und Jugendliche ermutigen, einerseits im Alltag aktiv (also mit Muskelkraft) unterwegs zu sein, um Übergewicht und Zivilisationskrankheiten aufgrund von Bewegungsmangel vorzubeugen und andererseits die Nutzung umweltfreundlicher Technologien vorzuleben.

Wir können entscheidend die Einstellung zur Mobilität insgesamt prägen. In der Stadt und am Land. Für die Stadt zeichnen sich viele neue Lösungen ab und werden umgesetzt, am Land müssen neue und vielleicht andere Mobilitätssysteme (bedarfsorientierte Mikro-ÖV-Lösungen) entwickelt werden, die es ermöglichen, zeitlich und räumlich flexibel und selbstbestimmt unterwegs zu sein. Wenn beispielsweise Unternehmen und Gemeinden beginnen ihre Flotten auf E-Mobilität umzurüsten, dabei auf lokale, umweltfreundliche Energieressourcen zurückgreifen oder selber Strom erzeugen und zusätzlich die private Nutzung der Fahrzeuge forcieren, so kann der ländliche Raum schlagartig aufgewertet werden. Und besonders junge Frauen werden dies zu schätzen wissen.

Unser Fazit: Es ist unerlässlich Frauen auf jeder Entscheidungsebene einzubinden. Die Zukunft der Mobilität liegt in einem sinnvollen Umgang mit E-Mobility kombiniert mit gemeinschaftlicher Nutzung und flexiblem zielgruppengerechten öffentlichen Verkehr.

Mag. Susanne Wolf-Eberl ist Betriebswirtin mit Schwerpunkt Marktforschung, Geschäftsführerin von Research&Data Competence (Mobilitäts- und Energieforschung) und Gründerin und Obfrau des Vereins WIMEN (Women in Mobility & Energy, Environment Network – siehe: www.wimen.at) der interdisziplinäre Expertinnen vernetzt und gemeinsam Positionen erarbeitet.



Mag. Susanne Wolf-Eberl

Foto: Shooting4you



Foto: Reinhard Reidinger
DI Angelika Rauch: „Elektromobilität war vom Image her – zumindest anfänglich – weiblich“

wohl im urbanen Bereich als auch auf den Hauptkorridoren. 2015 werden wir mit der Umsetzung der EU-Richtlinie ‚Aufbau von Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe‘ beginnen“.

Nachhaltigkeit ist wichtig

„Grundsätzlich wird das Thema Elektromobilität von Frauen nämlich durchaus akzeptiert. Nachhaltigkeit ist ihnen wichtig“, sind sich Rauch und Schützhofer einig. „Und zwar in allen Belangen“. Darüber hinaus seien kurze Wege, derzeit das Hauptthema bei der Elektromobilität, „Frauenwege“. „Mehr als 30 Prozent der Autofahrten enden nach zwei Kilometern und mehr als die Hälfte aller mit dem Auto zurückgelegten Wege liegen innerhalb einer Distanz von fünf Kilometern – viele Wege sind also schon jetzt problemlos mit Elektroautos machbar“, beschreibt Frankl-Templ.

Dass die geschlechterspezifisch zugeschnittene Bewusstseinsbildung nicht vorhanden sei, sei vor allem auf zwei Aspekte zurückzuführen: Zum einen liege der Fokus darauf, das Thema Elektromobilität

generell in der Bevölkerung zu verankern und zum anderen auf der Schaffung der für die Elektromobilität notwendigen Infrastruktur.

Fokus auf Nutzergruppen

„Angesichts des derzeit noch geringen Marktanteils müssen wir natürlich auf gewisse Nutzergruppen fokussieren“, sagt Frankl-Templ. „Als Verkehrsministerium denken wir bei der Elektromobilität weniger entlang der Genderrelevanz – obwohl wir mit der FEMtech-Förderung natürlich engagiert Forschungsprojekte zu diesen Themen unterstützen –, sondern daran, wo Anreize die größte Hebelwirkung entfalten können. Ein gutes Beispiel



Foto: Frankl-Templ
Dr. Daphne Frankl-Templ, MA: „Laut einer Studie des Umweltbundesamtes sind potenzielle Käuferinnen und Käufer von E-Fahrzeugen weiblich“

dafür sei das Thema Dienstwagen, erfolge doch weit mehr als die Hälfte aller Pkw-Neuzulassungen durch Unternehmen. Ein anderes sei die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Flotten. „Daher unterstützen wir, beispielsweise im Rahmen unseres Programms ‚Leuchttürme der Elektromobilität‘, die Entwicklung

neuer Konzepte für eine saubere Stadtlogistik“, erklärt Frankl-Templ.

Frauen als Multiplikatoren

Sind alle Unsicherheitsfaktoren ausgeschaltet, komme Frauen mit Sicherheit eine maßgebliche Bedeutung zu, E-Mobilität im heimischen Verkehr zu etablieren. Die Tatsache, dass die meisten Elektroautos derzeit eher kleinere Autos seien, mache sie für Frauen durchaus interessant, sagt Schützhofer. „Viele Frauen mögen eher kleinere Autos“, unterstreicht die Verkehrspsychologin. Ein anderer Aspekt, der der Elektromobilität zur Akzeptanz verhelfen könnte, sei die Tatsache, dass bei Frauen der Besitz eines Autos nicht so im Vordergrund stehe wie bei Männern. „Das macht Carsharing und Mitfahrzentralen, die zunehmend auf Elektromobilität setzen, für sie interessant“, sagt Schützhofer. Damit könne auch das Thema Preis entschärft werden, sind Elektrofahrzeuge in der Anschaffung doch kostspieliger als „normale“ Autos.

Dass immer noch der Preis des Fahrzeuges einer der wichtigsten Kaufentscheidenden Faktoren ist, glaubt auch Frankl-Templ. Allerdings ist sie in Hinblick auf günstigere E-Fahrzeuge optimistisch: „Ich gehe davon aus, dass die Batteriekosten über die nächsten Jahre noch einmal signifikant sinken werden, daher finanzieren wir auch viele Forschungsprojekte in diesem Bereich. Verbunden mit einer wesentlich breiteren Modellpalette werden die Fahrzeuge preislich damit attraktiver werden – nicht nur bei den Betriebskosten, sondern auch beim

Anschaffungspreis.“ Insbesondere die CO₂-Regulierung werde in den nächsten Jahren zu einer breiteren Modellpalette der Hersteller führen. Frankl-Templ: „Durch sinkende Preise und verbunden mit der täglichen Nutzung der Elektromobilität in unseren Bahnen wird die Präsenz der Fahrzeuge merklich steigen und damit auch die Normalität in der Nutzung.“



Foto: Fotostudio Sissi Furgler
Mag. Bettina Schützhofer: „Viele Frauen mögen eher kleinere Autos“

Teil des Systems

Wichtig sei ihr immer wieder klarzustellen, dass Elektrofahrzeuge tatsächlich nur ein Teil des Mobilitätssystems sind: „Viele Menschen nutzen Elektromobilität täglich in Zügen, U-Bahnen und Straßenbahnen. Auch E-Fahrräder boomen in Österreich. Der Anteil der elektrisch zurückgelegten Wege liegt in Wien bei weit über 50 Prozent – Elektromobilität ist also bereits längst ein akzeptierter Bestandteil der täglichen Wege vieler Menschen“. Der Einsatz der E-Pkw mache dort Sinn, wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stößt, sagt Daphne Frankl-Templ. Deswegen fördere das bmvit gezielt eCarsharing und E-Taxi Systeme.



Business Mobility heute: Elektromobilität und Carsharing für Ihre Flotte.

Auch in Österreich haben wir als starker Partner an Ihrer Seite nur ein Ziel: Ihr maßgeschneidertes Business Mobility-Konzept – jetzt auch mit individuellen Lösungen für Elektrofahrzeuge und schlüssellosem Corporate CarSharing auf Leasingbasis.

Bleiben Sie informiert auf alphabet.at

