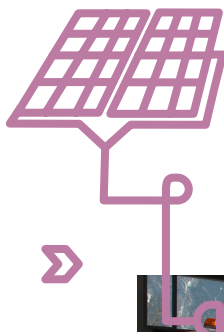


TIROL
2050
energieautonom



SO FÄHRT TIROL 2050

Elektromobilität in Gemeinden

Handlungsmöglichkeiten mit Praxisbeispielen

Inhalt

Vorwort (Politik)	3
1. Warum E-Mobilität auf kommunaler Ebene?	4
2. Handlungsfelder für Gemeinden und Regionen	6
A. Handlungsfeld: Vorbildwirkung	7
A.1 Verwaltung: Arbeits- und Dienstwege	7
A.2 Kommunaler Fuhrpark	8
A.3 Kommunale Zusatzgeräte	10
A.4 Kommunale Wohnungen	11
B. Handlungsfeld: Ladeinfrastruktur	12
B.1 Privat	12
B.2 Öffentlich	13
C. Handlungsfeld: Dienstleistung	15
C.1 E-Carsharing	15
C.2 ÖBB Bike	17
C.3 Elektrifizierung alternativer Mobilitätsangebote	18
D. Handlungsfeld: Information und Bewusstseinsbildung	19
D.1 Bevölkerung und Unternehmen informieren	19
D.2 Zielgruppenspezifische Aktionen	20
D.3 E-Mobilität kennenlernen	22
3. Infos und Kontakte	23



Vorwort

Die Tiroler Gemeinden sind für das Land Tirol wichtige Partner bei vielen zukunftsweisenden Projekten. Sie als politisch gewählte VertreterInnen oder MitarbeiterInnen in der Verwaltung sind diejenigen, die Ihren Ort und die Menschen in Ihren Gemeinden am besten kennen und genau wissen, welche Angebote, Maßnahmen und Initiativen zu Ihrer Gemeinde passen. Mit der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie, Tirol 2050 energieautonom und dem Maßnahmenplan E-Mobilität 2023-2025 ist der Weg in die nachhaltige und klimafreundliche Zukunft unseres Landes festgeschrieben – die Umsetzung der dafür notwendigen Schritte und damit das Erreichen unserer gemeinsamen Ziele muss auf vielen Ebenen und in unterschiedlichen Handlungsfeldern passieren. Elektromobilität ist dabei ein wesentlicher Baustein für unsere energie-, verkehrs- und klimapolitischen Ziele. Mobilität ist ein zentrales Bedürfnis, auf das nicht verzichtet werden kann und auch nicht verzichtet werden soll. Gleichzeitig ist der Weg hin zu einer klimafreundlichen Mobilität eine große gemeinsame Herausforderung. Als Gemeinde können Sie einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, alternative Mobilitätsangebote für die Bevölkerung zu schaffen, den Platzverbrauch für Parkflächen zu reduzieren und das Bewusstsein für die Bedeutung nachhaltiger Mobilitätsformen zu stärken. Vom elektrischen Gemeindefuhrpark über öffentliche Lademöglichkeiten bis hin zu E-Carsharing-Angeboten und bewusstseinsbildenden Maßnahmen – der Leitfaden, den Sie nun in Händen halten gibt eine Übersicht über die unterschiedlichen Maßnahmen und zeigt bereits erfolgreich umgesetzte Best-Practice-Beispiele in Tirol. Gemeinsam können wir unser Ziel erreichen und unser Land in eine klimafreundliche Zukunft führen.

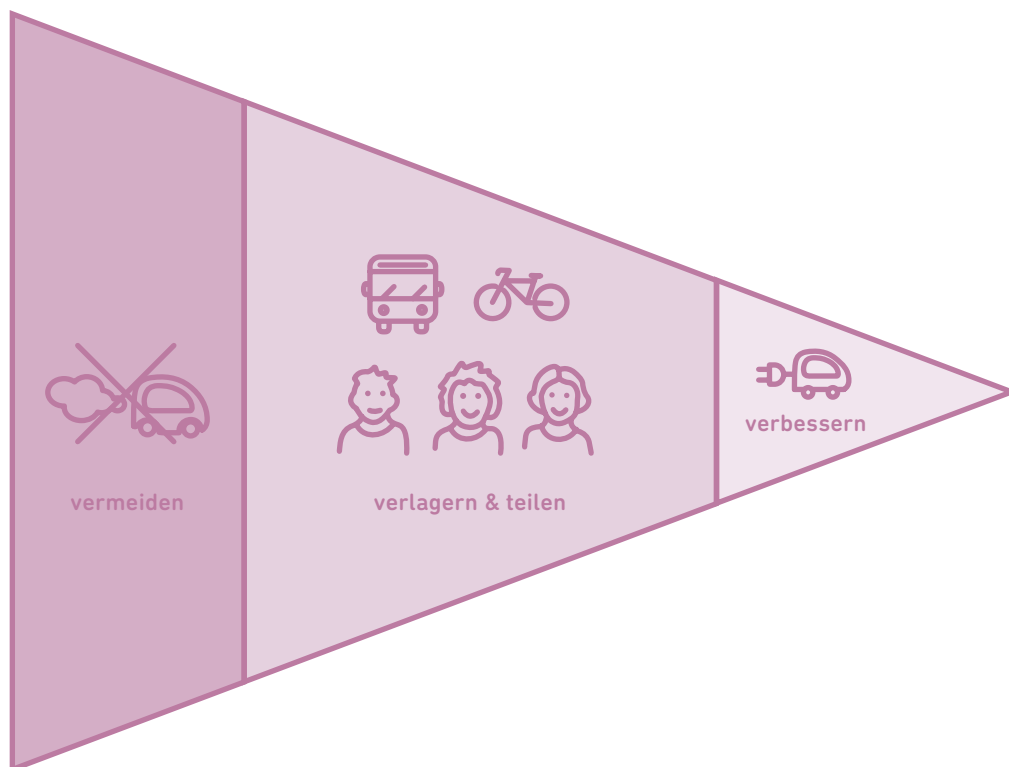
Danke für Ihren Beitrag und Ihr Engagement – wir zählen auf Sie!

LH Anton Mattle und LR René Zumtobel

Teil eines nachhaltigen Mobilitätssystems

Die Mobilität von morgen ist effizient, emissionsfrei und digital vernetzt. Den Rahmen dafür geben die 3 „V's“ – Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verbessern – vor. Ergänzt wird diese Priorisierung um den Zukunftstrend „Verkehr teilen“. Für die motorisierte Individualmobilität bzw. den Bereich der Verbesserung stellt die Elektromobilität die Schlüsseltechnologie dar.

Eine daran orientierte Umsetzung von kommunalen Maßnahmen und Rahmenbedingungen stellt das Ziel eines nachhaltigen Mobilitätssystems sicher.



Klarer Weg

Die nationalen und internationalen energie- und klimapolitischen Zielsetzungen sowie jene vieler Automobilhersteller streben einen Ausstieg des Verbrenners an. Der Beschluss der EU ab dem Jahr 2035 nur noch Neuwagen zuzulassen welche keine zusätzlichen Treibhausgase im laufenden Betrieb ausstoßen, unterstreicht die Ambitionen Österreichs, bereits ab 2030 (Mobilitätsmasterplan 2030) nur mehr emissionsfreie Fahrzeuge neu zuzulassen. Der batterieelektrische Antrieb ist die Alternative im motorisierten Individualverkehr.

Das Land Tirol bekennt sich mit *TIROL 2050 energieautonom* ebenfalls zum batterieelektrischen Antrieb im motorisierten Individualverkehr. Mit der *Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie* sowie dem *Maßnahmenplan E-Mobilität 2023-2025* wird der Technologiewandel unterstützt und vorangetrieben. Die Umsetzung findet in den Gemeinden und Regionen statt, weshalb diese einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen der gesetzten Vorhaben leisten.

Positionierung und Unterstützung

Das Modellangebot an elektrisch betriebenen Fahrzeugen stellt schon heute eine praxistaugliche Alternative für zahlreiche Anwendungsfälle dar. Mit den steigenden Zulassungszahlen macht die Elektromobilität somit auch vor dem kommunalen Zuständigkeitsbereich nicht Halt. Gemeinden und Regionen sollten sich ehest möglich mit der Thematik auseinandersetzen, um bestmöglich vorbereitet zu sein. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen wird dabei der energie- und klimapolitischen Vorbildrolle gerecht. Aber auch begleitende Rahmenbedingungen können den Umstieg auf E-Mobilität und die lokale bzw. regionale Mobilitätswende unterstützen.

2. Handlungsfelder für Gemeinden und Regionen

Die Elektromobilität ist angekommen! Umso wichtiger ist es, die Chancen und Möglichkeiten im kommunalen Bereich zu erkennen und aktiv zu nutzen. Als Arbeitgeberin, Unterstützerin oder in ihrer Vorbildfunktion hat die Gemeinde oder Region mehrere Rollen, die E-Mobilität zu unterstützen und damit einen wichtigen Beitrag zur Tiroler Mobilitätswende zu leisten.

Der Leitfaden baut auf vier Handlungsfeldern auf. Die darin beschriebenen Maßnahmen kombiniert mit Praxisbeispielen zeigen auf welche Aktivitäten Gemeinden oder Regionen setzen können.

- › **A. Handlungsfeld: Vorbildwirkung**
 - › A.1 Verwaltung: Arbeits- und Dienstwege
 - › A.2 Kommunaler Fuhrpark
 - › A.3 Kommunale Zusatzgeräte
 - › A.4 Kommunale Wohnungen
- › **B. Handlungsfeld: Ladeinfrastruktur**
 - › B.1 Privat
 - › B.2 Öffentlich
- › **C. Handlungsfeld: Dienstleistung**
 - › C.1 E-Carsharing
 - › C.2 ÖBB Bike
 - › C.3 Elektrifizierung alternativer Mobilitätsangebote
- › **D. Handlungsfeld: Information und Bewusstseinsbildung**
 - › D.1 Bevölkerung und Unternehmen informieren
 - › D.2 Zielgruppenspezifische Aktionen
 - › D.3 E-Mobilität kennenlernen

A Handlungsfeld Vorbildwirkung

Gemeinden und Regionen haben in ihrer Gestaltungsfunktion stets die Möglichkeit und Verantwortung, mit gutem Beispiel voranzugehen. Auch im Bereich E-Mobilität können Maßnahmen und Rahmenbedingungen gesetzt werden, welche die weitere Durchdringung sowie den Umstieg unterstützen.

A.1 Verwaltung: Arbeits- und Dienstwege

Dienstreisen sowie die PendlerInnenmobilität erfolgen möglichst umweltfreundlich und effizient. Gemeinden und Regionen schaffen für ihre Mitarbeitenden die entsprechenden Voraussetzungen.

Dienstwege

Deren Ausmaß sowie das daran gebundene Mobilitätsbedürfnis variieren je nach Größe und Struktur der Gemeinde bzw. Region. Aber auch ob die Wege primär innerhalb oder außerhalb der Gemeinde- bzw. Regionsgrenze zurückgelegt werden, hat Einfluss auf die Auswahl der möglichen Mobilitätsform. Im Sinne einer erfolgreichen Mobilitätswende hat die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs oberste Priorität. Die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr sowie das Nutzen von Sharing-Angeboten (siehe Handlungsfeld Dienstleistung) steht dabei im Vordergrund. Sind der Ersatz bzw. die Neuanschaffung eines Fahrzeuges trotz allem notwendig, stehen unterschiedliche E-Modelle zur Verfügung.

Eine Ist-Standbetrachtung der Dienstfahrten hilft, Ansprüche und Möglichkeiten auszuloten, um in weiterer Folge die Mobilität in der Verwaltung umweltfreundlich und effizient gestalten zu können. Dafür helfen folgende Fragestellungen:

- › Welche Dienstfahrten gibt es und welche Ansprüche werden daran gestellt?
- › Welche Mobilitätsangebote bestehen und können genutzt werden?
- › Welche E-Fahrzeuge können in Betracht gezogen werden? E-Bike, E-Transportrad, E-Moped, E-Carsharing (siehe Handlungsfeld Dienstleistung) oder E-Auto?

Arbeitswege

Auch hier hat die Vermeidung und Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs Priorität. Entscheiden sich PendlerInnen für eine Verbesserung der Antriebstechnologie - sprich den Umstieg auf E-Mobilität, kann die Gemeinde bzw. Region als Arbeitgeberin dies durch die Errichtung von Ladeinfrastruktur maßgeblich unterstützen (siehe Handlungsfeld Ladeinfrastruktur).

» PRAXISBEISPIEL: EBEN AM ACHENSEE

E-Auto für den Außendienst

2017 wurde über ein Leasingmodell ein E-Auto angeschafft. 2021 erfolgte der Tausch auf ein neues E-Modell. Das E-Auto wird vorwiegend für den Außendienst verwendet, in der Regel sind das Vor-Ort-Termine im relativ weitläufigen Gemeindegebiet. Zusätzlich ist bei Dienstfahrten über die Gemeindegrenze das E-Auto der Verwendung des privaten, vorwiegend fossilen PKWs vorzuziehen. Geladen wird am Ladepunkt in der Tiefgarage beim Gemeindeamt.



© Foto: WEST Fotostudio, Energieagentur Tirol

A.2 Kommunalen Fuhrpark

Der kommunale Fuhrpark wird sukzessive auf alternative Antriebsformen – mit Fokus auf Elektromobilität – umgerüstet. Gemeinden und Regionen leisten damit einen relevanten Beitrag für die Tiroler Mobilitätswende.

Ob Bauhof oder Sozialsprengel: Der gemeindeeigene Fuhrpark bietet großes Potential für die Elektromobilität. Derzeit am Markt verfügbare E-Fahrzeuge erfüllen schon heute die Ansprüche zahlreicher kommunaler Anwendungen und die Angebotspalette nimmt stetig zu. Ein Umstieg auf Elektromobilität sollte zu allererst dort stattfinden, wo der Aufwand am Geringsten und die Praxistauglichkeit am Höchsten ist. Dazu wird folgende Herangehensweise empfohlen:

1. Fuhrparkanalyse

- » Wofür wird das aktuelle bzw. zukünftige Fahrzeug benötigt?
- » Wer verwendet es? Sind mehrere Personen auf das Fahrzeug angewiesen?
- » Welche Nutzungszeiten hat das Fahrzeug?
- » Wie groß sind die täglichen Fahrleistungen?

2. Alternativen zum Auto

- » Der klassische Austausch vom Verbrenner zu E-Auto ist oftmals nicht notwendig. Je nach Anforderung kann auch das platz- und kostensparende Fahrrad, E-Bike, oder E-Moped das Mobilitätsbedürfnis erfüllen.

- Auch das Konzept des Auto Teilens, das E-Carsharing (siehe Handlungsfeld Dienstleistung), kann eine Option darstellen: z.B.: reservierte Fixzeiten für die Gemeinde während die Randzeiten der Bevölkerung zur Verfügung stehen.

3. Lademöglichkeit

- Mit der Entscheidung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug sollte zeitgleich geklärt werden, ob am Abstellplatz eine Lademöglichkeit vorhanden ist bzw. errichtet werden kann.
- Im Zuge dessen sollte auch die gewünschte Ladeleistung definiert und die technische Umsetzbarkeit geklärt werden. Am Beispiel E-Auto reichen in den meisten Fällen 11 kW (= Kilowatt, Einheit für Leistung) aus, um über Nacht die täglich gefahrene Strecke nachzuladen.

4. Auswahl des E-Fahrzeuges

- Auf Basis der (1.) Fuhrparkanalyse, (2.) Überlegungen von möglichen Alternativen zum Auto und (3.) einer potenziellen Lademöglichkeit wird festgestellt, ob und welches E-Fahrzeug den Bedürfnissen gerecht wird. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die fahrzeugseitige Ladeleistung gelegt und mit jener der Ladestation abgeglichen werden.
- Vor der Anschaffung sollten auf jeden Fall die NutzerInnen, dies sind schließlich jene Personen, die tagtäglich damit zu tun haben, in Form von Testmöglichkeiten eingebunden werden.



© Foto: Energieagentur Tirol

➤ PRAXISBEISPIEL: KUNDL

Elektrifizierung des kommunalen Fahrzeugfuhrparks

Mit Stand 2022 sind von neun Fahrzeugen im Fuhrpark bereits sechs batterieelektrisch unterwegs. Die E-Fahrzeuge werden unter anderem von den Verwaltungs- sowie BauhofmitarbeiterInnen für die Grünraumpflege oder von den BetreuerInnen der gemeindeeigenen Veranstaltungsgebäude genutzt. Die nutzenden Personen wurden von Anfang an in den Anschaffungsprozess miteinbezogen, was sich an der großen Zufriedenheit und Akzeptanz bei den MitarbeiterInnen zeigt. Bei Neuanschaffungen wird – bei Verfügbarkeit – stets ein Fahrzeug mit batterieelektrischen Antrieb gewählt.

A.3 Kommunale Zusatzgeräte

Neben der Vermeidung von fossilen Energieträgern bei Fahrzeugen werden auch die benzinbetriebenen Zusatzgeräte des Bauhofs sukzessive durch elektrische ausgetauscht.

Rasenmäher, Heckenschere, Trimmer & Co., die Liste an potentiell austauschbaren Geräten ist lang. Die Vorteile ihrer Elektrifizierung liegen klar auf der Hand - keine Abgase und oft weniger Lärm, was Arbeitsbedingungen und AnrainerInnen-Situationen gleichzeitig verbessert. Am Markt steht bereits ein breites Angebot an E-Geräten zur Verfügung, welches vergleichbare Geräte mit Verbrennungsmotoren ersetzt. Mit entsprechender Akkukapazität sind praxistaugliche Nutzungszeiten ohne Nachladen erreichbar. Zudem gibt es erprobte Akkusysteme, welche innerhalb einer Marke für verschiedene Zusatzgeräte gleichermaßen einsetzbar sind. Eine Zwischenladung durch das kommunale E-Fahrzeug kann eine zusätzliche Funktion darstellen.

Neben der geringeren Lärmbelastung und Schadstoffbelastung für AnwenderInnen, AnrainerInnen und Umwelt ergeben sich durch die deutlich geringeren Instandhaltungs- und Wartungskosten auch wirtschaftliche Vorteile für die Gemeinde.

***Tip:* Vor der Anschaffung sollten auf jeden Fall die BauhofmitarbeiterInnen, die tagtäglich damit arbeiten müssen, in Form von Testmöglichkeiten eingebunden werden.**

➤ PRAXISBEISPIEL: KIRCHBICHL

Elektrifizierung der kommunalen Zusatzgeräte

Seit 2017 werden in Abstimmung mit den MitarbeiterInnen des Bauhofs bevorzugt akkubetriebene Zusatzgeräte angeschafft. Über die Hälfte der Zusatzgeräte sind derzeit elektrisch betrieben – darunter Heckenscheren, Freischneider und Laubbläser. Insbesondere bei der Baum- und Strauchpflege haben sich die elektrischen Geräte in der Praxis bewährt.



A.4 Kommunale Wohnungen

MieterInnen von gemeindeeigenen Wohnungen wird der Zugang zu nachhaltiger Mobilität erleichtert. Sharing-Angebote (siehe Handlungsfeld Dienstleistung) sowie eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur (siehe Handlungsfeld Ladeinfrastruktur) werden zur Verfügung gestellt.

Sharing-Angebote

Als Immobilieneigentümerin initiiert die Gemeinde Sharing-Angebote, also das gemeinsame Nutzen unterschiedlicher E-Fahrzeuge. Diese müssen direkt oder in unmittelbarer Nähe zu den kommunalen Wohneinheiten stationiert sein, um einen möglichst hohen Anreiz für die MieterInnen darzustellen. Aber auch für die breite Öffentlichkeit sollen die Angebote zugänglich sein. Als Standort bieten sich die einer Liegenschaft zugeordneten Abstellplätze an. Ob Bestandsgebäude oder Neubau: MieterInnen müssen von Anfang an über die geplanten Angebote informiert und eingebunden werden.

Ladeinfrastruktur

Das Ladebedürfnis geht einher mit den stetig steigenden Zulassungszahlen an E-Fahrzeugen. Vor allem das komfortable Anstecken des E-Autos zu Hause gewinnt zunehmend an Bedeutung und verlangt nach entsprechenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen. Als Immobilienbesitzerin errichtet die Gemeinde die vorgelagerte Infrastruktur – wie z.B. eine Leerverrohrung. Ohne großen Aufwand kann so im Nachhinein und bedarfsgerecht eine Ladestation installiert werden. Um den Netzzugang nicht unnötig zu belasten und Lastspitzen zu vermeiden, sollte jedenfalls der Einsatz eines Lastmanagements bzw. die intelligente Steuerung von Ladevorgängen diskutiert werden.



© Foto: Energieagentur Tirol

➤ PRAXISBEISPIEL: FLAURLING

E-Carsharing bei Gemeindehaus

Im Gemeindehaus sind Gemeindeamt, neun Wohneinheiten und die Raiffeisenbank untergebracht. Das Maximum der rechtlich möglichen Höchstanzahl an Stellplätzen wurde für die Wohneinheiten bewusst nicht ausgeschöpft. Als Alternative bzw. Kompensation für die MieterInnen wurde direkt beim Gemeindehaus ein E-Carsharing Standort initiiert. Auch die breite Gemeindebevölkerung sowie die Gemeinde selbst nutzt das Angebot für ihre Dienstfahrten.

B Handlungsfeld: Ladeinfrastruktur

Mit steigenden Zulassungszahlen an E-Autos steigt auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur. Geladen wird vor allem während längerer Stehzeiten. Diese liegen vor allem zu Hause und / oder bei der Arbeit vor. Vorrangig sollte deshalb an diesen Orten Lademöglichkeiten geschaffen werden. Die Errichtung von Schnellladestationen ist entlang von Hauptverkehrsrouen essentiell. Gemeinden und Regionen haben unterschiedliche Möglichkeiten, den Aufbau von Ladeinfrastruktur voranzutreiben und damit die weitere Verbreitung der E-Mobilität maßgeblich zu unterstützen.

B.1 Privat

Der Aufbau von privater Ladeinfrastruktur findet im Baurecht Berücksichtigung. Neben den gemeindeeigenen Bauvorhaben werden von der Gemeinde als erster Baubehörde die rechtlichen Vorgaben bei allen anderen Projekten eingefordert.

Unter privater Ladeinfrastruktur versteht man Lademöglichkeiten, welche nicht der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Dies trifft auf Abstellplätze von Wohngebäuden als auch von Unternehmen und Gemeinden zu. In der Tiroler Bauordnung bzw. den technischen Bauvorschriften sind für den Neubau sowie die größere Renovierung nachfolgende Gebote für den Aufbau von Ladeinfrastruktur definiert:

	Kriterium	Verpflichtung
Wohngebäude	Ab 10 Abstellmöglichkeiten	100 Prozent Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur* für die nachträgliche Errichtung von Ladepunkten
Nicht-Wohngebäude	Ab 10 Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> » Errichtung von mind. 1 Ladepunkt » Ausstattung jeder 5. Abstellmöglichkeit mit Leitungsinfrastruktur* für die nachträgliche Errichtung von Ladepunkten
Nicht-Wohngebäude (Bestand)	Mehr als 20 Abstellmöglichkeiten	Bis 1. Jänner 2025 Errichtung von mind. 1 Ladepunkt

*Leitungsinfrastruktur = Leerverrohrung oder Kabeltrasse für Elektrokabel, Platzreserven für Stromzähler etc.



Empfehlung für Wohngebäude:

- › ab 3 Abstellmöglichkeiten 100 Prozent Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur

Empfehlung für Nicht-Wohngebäude:

- › bei jedem Neubau, größerer Renovierung und Neugestaltung 100 Prozent der zugehörigen Abstellplätze mit Leitungsinfrastruktur vorbereiten
- › 20% bzw. mindestens 3 Abstellplätze mit einem Ladepunkt ausrüsten

B.2 Öffentlich

Vor dem Hintergrund, dass Ladevorgänge von E-Pkws und leichten E-Nutzfahrzeugen zum überwiegenden Anteil zu Hause oder bei der Arbeit stattfinden, sollte der Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur überlegt und bedarfsorientiert erfolgen. Gemeinden und Regionen haben hier – sofern Handlungskompetenzen bestehen – die Möglichkeit, diese Entwicklung aktiv und sinnvoll mitzugestalten.

Öffentliche Ladeinfrastruktur hat prinzipiell den Anspruch, in kürzester Zeit und damit mit hoher Ladeleistung den Akku bzw. Reichweite wieder nachzuladen. Großes Potential liegt hier entlang von Hauptverkehrsachsen. Das österreichische Autobahn- und Schnellstraßennetz wird daher in den nächsten Jahren massiv mit einem öffentlichen Ladeangebot ausgestattet. Für dessen Umsetzung verantwortlich ist die ASFINAG. Des Weiteren obliegt der Aufbau einer flächendeckenden, öffentlichen Ladeinfrastruktur Energieversorgungsunternehmen, wie z.B.: Stadtwerken, sowie professionellen LadestellenbetreiberInnen. Anlassbezogen kann die Gemeinde oder die Region durch Koordination als auch Kollaboration unterstützen.

Der größte Wirkungsbereich aus kommunaler Sicht wird hingegen bei den eigenen Objekten erzielt. Eine Lademöglichkeit für die gemeindeeigenen MitarbeiterInnen steigert die Attraktivität als Arbeitgeberin und erleichtert zudem den Umstieg auf E-Mobilität. Mit zunehmenden Reichweiten der E-Fahrzeuge und angepasstem Ladeverhalten ist davon auszugehen, dass sich Ladevorgänge zu einem überwiegenden Anteil auf das private Laden zu Hause oder bei der Arbeit und dem öffentlichen Laden entlang von Hauptverkehrsrouten aufteilen werden. Halböffentliche Ladeangebote, wie z.B.: bei Einkaufszentren, werden daher mittel- bis langfristig an Bedeutung verlieren. Eine Ausnahme bilden touristische Freizeiteinrichtungen (z.B.: Seilbahnen), bei denen die Attraktivität des Aufenthalts – vor allem für weit anreisende Tagesgäste – durch einen Ladeservice gesteigert wird. Nichtsdestotrotz ist mit Stand heute (2023) die Errichtung von Ladeinfrastruktur z.B.: bei Veranstaltungsgebäuden, Sportanlagen, etc. von Bedeutung, um als Gemeinde bzw. Region die Akzeptanz und Entwicklung der batterieelektrischen Mobilität aktiv voranzutreiben. Die dort zu erwartenden längeren Parkzeiten, und damit potenziellen Ladezeiten, halten die benötigten Ladeleistungen und Investitionen gering. Der Handlungsbereich von Gemeinden beschränkt sich in den meisten Fällen auf Ladeleistungen bis max. 22 kW. Um das Gemeindebudget sowie den Netzzugang nicht unnötig zu belasten, sollte die Auswahl der Ladeleistung stets nach der Regel „so viel Leistung wie nötig, und nicht NICHT so viel wie möglich“ erfolgen.

	Ladedauer für 100 km Reichweite [h]	Einsatzgebiet
3,7 kW	5 – 6 h	lange Standzeiten, z.B.: MitarbeiterInnenparkplätze; Empfehlung: 3-phasige Ausführung für evt. Nachrüstung von Ladeleistung
11 kW	2 – 3 h	Tiefgaragen, Parkplatzanlagen – wo eine etwas längere Verweildauer zu erwarten ist, z.B.: Veranstaltungsgebäude, Sportanlagen, etc.
22 kW	1 – 2 h	Kurze Aufenthalte, z.B.: Ortszentrum

Als Orientierung, ob ein Ladevorgang verrechnet werden soll, kann die jeweilige Zielgruppe dienen. Für gemeindeeigene MitarbeiterInnen bietet sich ein anreizgebender Ladeservice an, um auf E-Mobilität umzusteigen. Eine der Allgemeinheit zur Verfügung gestellte Lademöglichkeit sollte – aufgrund des höheren Aufwands – abgegolten werden. Zudem wird in diesem Fall empfohlen, auf die Expertise und Kompetenz einer professionellen Betreiberfirma zurückzugreifen.

	Zielgruppe	Wer unterstützt bei der Umsetzung	Standorte
Anreizgebende Gestaltung des Ladeservice	GemeindemitarbeiterInnen	Eigenregie mit lokalem Elektrobetrieb/ Stadtwerke	MitarbeiterInnenparkplätze
Kostenpflichtig	Öffentlichkeit	Höherer Aufwand im Betrieb durch Service, Abrechnung etc.; Empfehlung: Inanspruchnahme eines dienstleistenden Unternehmens sprich LadestellenbetreiberIn	Tiefgaragen, Parkplatzanlagen bei Veranstaltungsgebäuden, Sportanlagen, etc.



© Foto: iKB

➤ PRAXISBEISPIEL: ABSAM

Ladeinfrastruktur bei gemeinde-eigenen Einrichtungen

Die Standorte wurden so gewählt, dass sich Ladevorgänge in den Alltag von E-AutobesitzerInnen integrieren lassen. Beim Gemeindeamt, Sportplatz und Wanderparkplatz wurden jeweils zwei Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 11 kW errichtet. Das Altersheim bietet eine Lademöglichkeit mit 11 und eine mit 22 kW an. Die Flächen für die Ladeinfrastruktur werden von der Gemeinde zur Verfügung gestellt. Für die Errichtung und den laufenden Betrieb des Ladeangebots besteht eine Kooperation mit einem regionalen Ladestellenanbieter.

C. Handlungsfeld: Dienstleistung

Den Grundsätzen "vermeiden, verlagern, verbessern und teilen" folgend sind in den letzten Jahren zahlreiche neue, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote entstanden. Aber auch bereits bestehende Mobilitätsangebote haben das Potenzial elektrifiziert zu werden. Gemeinden und Regionen sind hierfür relevante Impulsgeber.

C.1 E-Carsharing

E-Carsharing ergänzt die Angebote des öffentlichen Verkehrs und schließt die Lücke zur „letzten Meile“. NutzerInnen steht damit auch eine attraktive Alternative zum privaten Auto bzw. betrieblichen Fuhrpark zur Verfügung.

Ein flächendeckender sowie niederschwelliger Zugang zu allen Tiroler E-Carsharingangeboten wird sichergestellt, um ein höchstes Maß an Attraktivität sicherzustellen.

Das Konzept des Auto Teilens ist bereits im Familienverbund ein gängiges Modell. Beim E-Carsharing wird dies einem erweiterten Personenkreis (BürgerInnen, lokale Wirtschaft, Bankinstitute, Vereine, Organisationen, Tourismus, Gemeinde) zugänglich gemacht. Dabei steht die Nutzung im Vordergrund, wodurch sich der organisatorische und finanzielle Aufwand eines eigenen (E-)Autos auf ein Minimum reduzieren lässt. Für den Aufbau sowie Betrieb eines professionellen E-Carsharings werden unterschiedliche Komponenten benötigt bzw. fallen verschiedene Aufgaben an. In der Praxis wird dafür häufig auf die Expertise und Erfahrung von am Markt etablierten Betreiberfirmen zurückgegriffen. Gemeinden sowie auch andere Stakeholder treten dabei als Standortpartner auf. In den meisten Fällen reduziert sich die monatlich zu entrichtende Nut-

zungsgebühr um die Einnahmen – je stärker E-Carsharing genutzt wird, umso geringer fallen die Ausgaben für den Standortpartner aus.

Für die Umsetzung wird folgende Herangehensweise empfohlen:

- › (Politischen) Willen seitens der Gemeinde/ Region einholen
- › Bedarf erheben bzw. Interesse abfragen
- › Ansprüche an Infrastruktur definieren – Standort, Ladeinfrastruktur, E-Auto
- › Angebot(e) einholen
- › Zuständigkeiten in der Verwaltung definieren – z.B.: Ansprechperson für Betreiberfirma
- › über Fördermöglichkeiten informieren
- › Auftrag erteilen/ Standort umsetzen
- › kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit

- › PRAXISBEISPIELE: KUFSTEIN(BEECAR), HALL (FLOMOBIL), KALS AM GROSSGLOCKNER(FLUGS)

Angebot eines E-Carsharings

Kufstein

Über das Stadtgebiet sind in Summe 18 E-Autos verteilt. Innerhalb von fünf Gehminuten kann ein E-Carsharing Standort erreicht werden, wodurch ein flächendeckendes Angebot sichergestellt wird. Die NutzerInnen sind vielfältig. Neben Privatpersonen – Familien, StudentInnen, etc. – wird E-Carsharing auch von der lokalen Wirtschaft sowie Bankinstituten verwendet. Verantwortlich für den Betrieb von „Beecar“ sind die Stadtwerke Kufstein.



© Foto: floMOBIL



Hall

Das im Ortszentrum stationierte E-Carsharing wurde im April 2022 in Betrieb genommen. Mit der in 3 Gehminuten erreichbare Bushaltestelle, stellt das E-Carsharing eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr dar. Großer Beliebtheit erfreut sich das zusätzliche Mobilitätsangebot bei MitarbeiterInnen der Stadt Hall sowie BürgerInnen aus Hall und Umgebung. Verantwortlich für den Betrieb von „floMOBIL“ sind die Stadtwerke Wörgl.

© Foto: FLUGS e-Carsharing



Kals am Großglockner

Das seit 2019 bestehende E-Carsharing wird in doppelter Funktion genutzt: Werktags wird das E-Auto von 8-18 Uhr als Gemeindemobil für Gemeindefahrten verwendet. An Randzeiten und am Wochenende steht es den BürgerInnen zur Verfügung. Der Standort befindet sich im Ortszentrum in unmittelbarer Nähe zum Gemeindeamt, Tourismusverband und der Bushaltestelle. Verantwortlich für den Betrieb von „FLUGS“ ist die Regionalenergie Osttirol.

C.2 ÖBB Bike

Die Zurverfügungstellung von Mountainbikes mit und ohne elektrischen Antrieb an Bahnhöfen schafft einen niederschweligen Zugang zu Radfahren und Radinfrastruktur. Der öffentliche Verkehr wird damit um ein weiteres umweltfreundliches Mobilitätsangebot für Einheimische und TouristInnen ergänzt.

ÖBB Bike ist ein volldigitales Verleihsystem für (E-)Mountainbikes und richtet sich primär an FreizeitsportlerInnen und TouristInnen. Es stärkt die kombinierte Nutzung von Bahn und (E-)Bike. Die Standorte sind daher stets am Bahnhof oder in dessen direktem Umfeld angesiedelt. Buchen, Ausleihen und Zurückgeben erfolgen dabei digital und vollautomatisch per wegfinder-App. Der Betrieb der Verleihstation inkl. (E-)Mountainbikes erfolgt durch PartnerInnen aus dem Zweiradhandel bzw. durch Fach-Radwerkstätten. Die Rolle der Gemeinde bzw. Region (z.B.: TVB) beschränkt sich auf die Zurverfügungstellung geeigneter Flächen – sofern nicht durch die ÖBB gegeben - bzw. Räumlichkeiten für die Bike Lounges sowie einer finanziellen Beteiligung beim Aufbau eines potentiellen Standortes.

» PRAXISBEISPIEL: KIRCHBERG

ÖBB Bike Standort

Die Bikelounge ist ca. 700 m vom Bahnhof entfernt. Während den Sommermonaten besteht ein 24h Self Service. Die 15 E-Mountainbikes können dadurch rund um die Uhr mittels App eigenständig ausgeliehen werden. Der Standort wurde in Kooperation mit ÖBB (Wegfinder App, Marketing), Sport Rudi GmbH (E-Mountainbikes, Verleihstandort, Shop) und Inn Bike GmbH (Bike Service, App) initiiert. Ansprechperson für das Projekt ist die Sport Rudi GmbH.



© Foto: sportrudi.com

C.3 Elektrifizierung alternativer Mobilitätsangebote

Unterschiedliche Mobilitätsangebote bieten sich für den Umstieg auf Elektromobilität an. Immer dort, wo es Sinn macht, soll die Elektrifizierung sukzessive vorangetrieben und umgesetzt werden.

Mit zunehmender Entwicklung und Modellvielfalt haben sich auch die Anwendungsfälle der E-Mobilität vergrößert. Darum strebt das Land Tirol eine 100 Prozentige Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs an, welche neben der regulären Busflotte auch den bedarfsorientierten Verkehr sowie weitere Mobilitätsangebote umfasst. Die Basis dafür bildet die Dekarbonisierungsstrategie des Verkehrsverbunds Tirol und den Innsbrucker Verkehrsbetrieben. Der Einsatz alternativer Antriebe wird im Zuge der Neuausschreibung geplant und umgesetzt.

Auch in kommunaler Verantwortung stehende Mobilitätsangebote wie Rufbusse sind Beispiele, welche sich als Teil des multimodalen Mobilitätsangebots elektrifizieren lassen. Vor allem bei einer Neuanschaffung bzw. einem Fahrzeugtausch sollte der Einsatz eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs jedenfalls geprüft werden. Eine Analyse des Fuhrparks bzw. Einsatzzwecks hilft entsprechende Erfordernisse zu definieren, um ein geeignetes E-Fahrzeug anzuschaffen.



➤ PRAXISBEISPIEL: STAMS

„STAXI“ - Rufbus mit E-Fahrzeug

In Zusammenarbeit mit der Vinzenzgemeinschaft Stams betreibt die Gemeinde seit 2014 das so genannte „STAXI“. Das E-Fahrzeug wird für Personenfahrten innerhalb der Gemeinde und Lieferdienste verwendet. Gefahren wird nach Bedarf und vorheriger Buchung von Montag bis Freitag von 08:00 bis 17:00 Uhr. Täglich finden ca. 10 Fahrten mit insgesamt 80-120 km statt. Neben den leicht bewältigbaren Fahrstrecken können mit dem elektrischen Antrieb 2,52 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

D. Handlungsfeld: Information und Bewusstseinsbildung

Gemeinden und Regionen haben durch ihren direkten Draht zu ihren BewohnerInnen die Möglichkeit, ihrer Bevölkerung die E-Mobilität näher zu bringen. Zudem können sie alle Interessierten aktiv bei der Entscheidungsfindung unterstützen und sich dadurch als service- und klimaschutzorientierte Gemeinde bzw. Region positionieren.

D.1 Bevölkerung und Unternehmen informieren

Eine laufende Kommunikation informiert Privatpersonen sowie betriebliche EntscheidungsträgerInnen über aktuelle Entwicklungen und bestehende Angebote im Bereich Elektromobilität und motiviert zugleich auf deren Umstieg.

Die Elektromobilität stellt bereits für viele Anwendungszwecke eine praxistaugliche Option dar. Die endgültige Entscheidung für ein E-Auto wird jedoch oftmals durch Mythen und Vorurteile behindert. Fragen zum Thema Laden stehen ebenso im Raum, wie die derzeit verfügbaren Fördermöglichkeiten. Das technische Potential als mobiler Speicher auf vier Rädern und die damit sinnvolle Kombination mit Photovoltaik ist ebenfalls noch nicht in ausreichendem Maße bekannt. Auch e-mobile Erfolgsgeschichten sowie gemeindeeigenes Engagement bieten sich an, vor den Vorhang geholt zu werden. Für die Kommunikation und Verbreitung sollten alle gemeindeeigenen Kanäle (Gemeindezeitung, Gemeindehomepage, GEM2GO, Social Media) und Veranstaltungsformate genutzt werden. Damit die Inhalte auch in dem jeweiligen Medium landen bzw. kommuniziert werden, sollte jedenfalls eine verantwortliche Person damit beauftragt werden.

➤ PRAXISBEISPIEL: LANGKAMPFEN

Öffentlichkeitsarbeit zum Thema E-Mobilität

Das Veranstaltungsformat „Energie-Stammtische“ wurde genutzt um das Thema Elektromobilität zu behandeln. Vorträge, Informationen und Erfahrungsberichte von GemeindegängerInnen, welche bereits ein E-Auto besitzen, lieferten interessierten TeilnehmerInnen Antworten auf die gängigen Fragen zur E-Mobilität. Zudem werden über die Gemeindehomepage in regelmäßigen Abständen themenspezifische Neuigkeiten und Informationen bereitgestellt. Des Weiteren werden BürgerInnen mittels Gemeindeförderung bei der Anschaffung von E-Autos, E-Bikes/Lastenrädern sowie E-Mopeds unterstützt.

Ärztliche Mitwirkung, An einem Haushalt, Zugewandt durch post.at

My ENERGIE STAMM TISCH LANGKAMPFEN

Nach der Corona-Pause starten wir im Herbst wieder mit 3 Energiestammtischen. Die Stammtische finden in der Gemeindestube statt und starten jeweils um 19 Uhr.

Do, 23.09.21

ELEKTROMOBILITÄT
Ab 18:00 E-Autoschau beim Gemeindeamt
 Langkampfer E-AutofahrerInnen stehen mit ihren Fahrzeugen für Fragen zur Verfügung.
 Voraussichtlich sind folgende Marken vertreten:
 Audi, Citroen, Kia, Nissan, Tesla, Volkswagen

19 Uhr - Informationen zur Elektromobilität

- Mythen über E-Autos
- Umweltverträglichkeit & CO₂-Bilanz von E-Autos
- Kosten für Anschaffung & Betrieb
- Lademöglichkeiten & Reichweiten
- Marktübersicht

Do, 21.10.21

PHOTOVOLTAIK UND ENERGIE-ERZEUGER-GEMEINSCHAFTEN

Do, 18.11.21

HEIZUNGSTAUSCH UND GEBÄUDESANIERUNG

programm für energieeffiziente gemeinden

Für jede Veranstaltung gelten die aktuell gültigen Corona-Regeln.
 Wir freuen uns auf eine zahlreiche Teilnahme. Informationen zu den einzelnen Terminen sind auf der www.langkampfen.at zu finden.
 Das e5-Team der Gemeinde Langkampfen

© Foto: Gemeinde Langkampfen

D.2 Zielgruppenspezifische Aktionen

Das Ansprechen von definierten Zielgruppen sorgt bei den betroffenen Personen für eine erhöhte Aufmerksamkeit sowie Sensibilisierung zum Thema Elektromobilität.

Zielgruppe Jugend

Jugendliche bzw. junge Erwachsene sind die E-MobilistInnen von morgen. Daher sollte diese Zielgruppe so früh wie möglich mit der elektrischen Antriebstechnologie in Berührung gebracht werden. Fahrschulen, Jugendzentren und Schulen sind dabei wichtige MultiplikatorInnen. Als Anbieter von elektrischen Fahrzeugen sollte auch der lokale Handel berücksichtigt werden. Ideen und Vorschläge für die Zielgruppe Jugend:

- Testmöglichkeiten von E-Fahrzeugen im Rahmen etablierter Veranstaltungen
- Projektmonat „Kennenlernen unterschiedlicher E-Mobilitätsangebote“
- Themenschwerpunkt E-Mobilität in Schulen/ Jugendzentren mit Workshops/ Vorträgen und Testmöglichkeit
- Öffentlichkeitsarbeit-Kampagne „Jugend und E-Mobilität“
- Auflage von Förderungen – z.B.: für E-Mopeds

Zielgruppe E-AutobesitzerIn

Je länger die Standzeiten eines E-Fahrzeuges, desto größer ist die Sinnhaftigkeit dort Ladeinfrastruktur zu errichten. Vor allem zu Hause besteht der Bedarf und Wunsch einer eigenen Lademöglichkeit. In Form einer koordinierten Sammelbestellung von Ladestationen ergeben sich für die TeilnehmerInnen organisatorische sowie finanzielle Vorteile. Eine Initiierung ist aufgrund der Wirksamkeit jedenfalls in Kooperation mit anderen (Nachbar-)Gemeinden oder auf regionaler Ebene zu empfehlen.

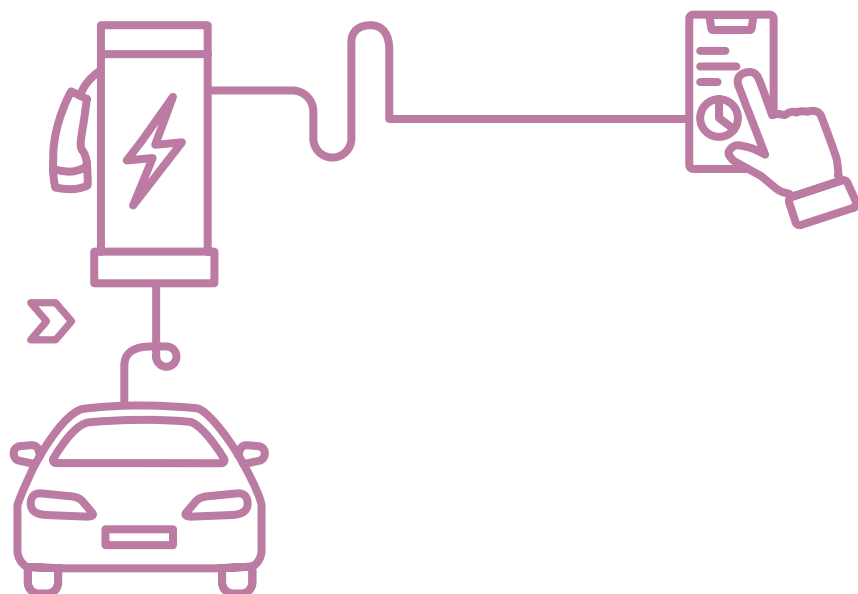


Energieagentur Tirol / Blitzkneisser

» PRAXISBEISPIEL: REGION SCHWAZ

e5-Jugend fährt E-Moped

Das erklärte Ziel der Aktion war die Anzahl an Zulassungen von E-Mopeds zu erhöhen. Mit einer einheitlichen Gemeindeförderung einer gezielten Werbekampagne samt Gewinnspiel setzten die fünf an der Aktion teilnehmenden Gemeinden entsprechende Anreize. Vor allem die Jugend sollte dadurch angesprochen werden. Über den Projektzeitraum von 6 Monaten konnte der Anteil an E-Moped-Neuzulassungen auf ein Drittel gesteigert werden.



D.3 Mobilität kennenlernen

Durch das selbstständige Ausprobieren sollen sich interessierte Personen in Eigenregie von der E-Mobilität überzeugen. Vorurteile werden dadurch beseitigt und die Vorzüge des elektrischen Antriebs erlebbar gemacht.

Vieles wird über die E-Mobilität berichtet und noch mehr wird darüber geredet. Aber selbst hinter dem Lenkrad gesessen hat wahrscheinlich nur ein geringer Teil der Gesellschaft. Neben Zahlen und Fakten braucht es daher auch das Erlebnis in der Praxis. Wie fährt es sich? Ist die Reichweite für meinen Alltag ausreichend und wie funktioniert das mit dem Laden? Dies sind nur einige Fragen die sich potentielle E-AutofahrerInnen durch das eigenständige Testen selbst beantworten können.

Gemeinden oder Regionen kooperieren dazu mit dem lokalen/regionalen Zweirad- und Autohandel sowie Betreiberfirmen öffentlicher Ladeinfrastruktur und initiieren (mehrtägige) Testmöglichkeiten. Dieses Angebot fördert nicht nur das Interesse und die Bedeutung der E-Mobilität, sondern stärkt zudem auch die lokale bzw. regionale Wirtschaft.

➤ PRAXISBEISPIEL: SO FÄHRT TIROL 2050

Testaktion „e-Auto sucht dich“

An der tirolweiten Testaktion beteiligten sich 11 Autohäuser und stellten dafür ein vielfältiges Angebot an E-Autos zur Verfügung.

Die Bevölkerung erhielt dadurch die einmalige Möglichkeit ein E-Auto über einen Zeitraum von 3 Tagen in seiner Praxistauglichkeit kennenzulernen. Für das Laden zu Hause wurde eine mobile Ladeeinheit bereitgestellt. Die Finanzierung wurde zu unterschiedlichen Teilen auf alle teilnehmenden AkteurInnen aufgeteilt. In Summe wurde 1.200 Personen das Kennenlernen eines E-Autos ermöglicht.



3. Infos und Kontakte

Weitere Informationen zur E-Mobilität und alternativen Mobilitätslösungen finden Sie unter
» www.energieagentur.tirol

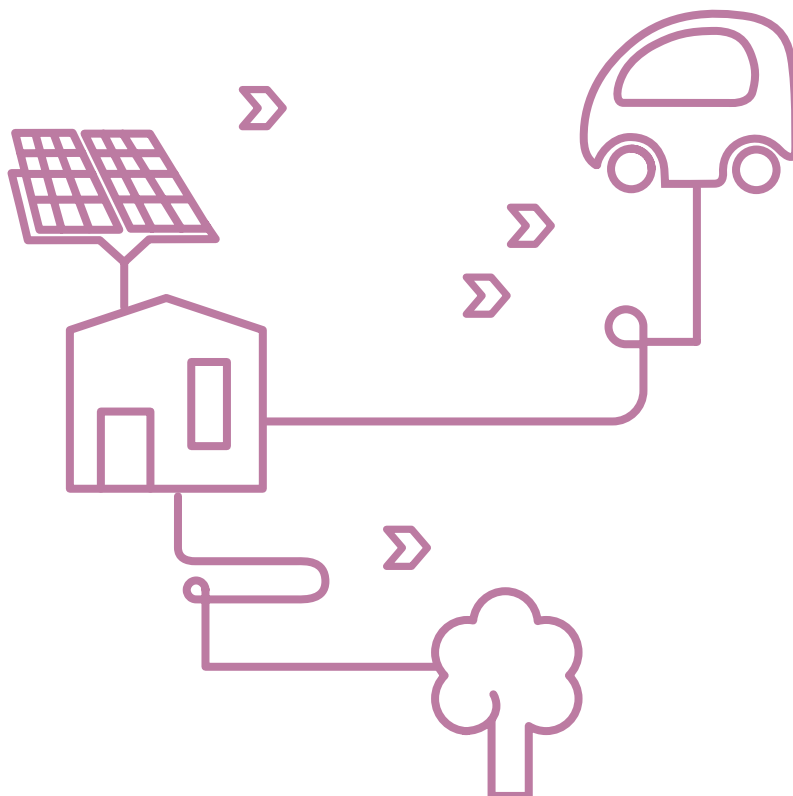
Ihre Ansprechpartner bei der Energieagentur Tirol

Fabian Sandholzer

Alternative Mobilitätsangebote
+43 512 589913 33
fabian.sandholzer@energieagentur.tirol

Thomas Geisler

Elektromobilität
+43 512 589913 13
thomas.geisler@energieagentur.tirol





Herausgeber
Amt der Tiroler Landesregierung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 (0) 512 508, post@tirol.gv.at

Fachliche Verantwortung
Energieagentur Tirol GmbH, Südtiroler Platz 4/3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 5899913, office@energieagentur.tirol, www.energieagentur.tirol
Die Energieagentur Tirol ist die Beratungseinrichtung des Landes Tirol zur
Förderung eines umwelt- und ressourcenschonenden Energieeinsatzes.

Stand September 2023

Trotz größter möglicher Sorgfalt lassen sich Druck-
und andere Fehler nicht völlig ausschließen.



TIROL 2050, Südtiroler Platz 4/3, 6020 Innsbruck
Tel. +43 512 589913, info@tirol2050.at

www.tirol2050.at