

# Modellregion Elektromobilität 2012

## Endbericht

**Programmsteuerung:**

Klima- und Energiefonds

**Programmabwicklung:**

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

### 1 Projektdaten

<b>Projekttitel</b>	eXchange – Vernetzungsplattform der Modellregionen	
<b>Projektnummer</b>	KR12EM5K01452	
<b>Programm</b>	Modellregionen Elektromobilität Ausschreibung 2012	
<b>Beauftragter</b>	Österreichische Energieagentur Willy Raimund	
<b>Projektpartner</b>	ETA Umweltmanagement GmbH	
<b>Projektstart und Dauer</b>	Projektstart: 01.01.2013	Dauer: 13,5 Monate
<b>Synopsis:</b>		
<p>Ziel des Projekts war es, die Möglichkeiten für eine forcierte Vernetzung der acht Modellregionen der Elektromobilität in Österreich sowohl thematisch als auch organisatorisch zu analysieren und daraus ein Konzept für die Verankerung einer längerfristigen Vernetzungsplattform zu entwickeln. Parallel dazu wurden auch bereits erste Vernetzungsaktivitäten mit den Modellregionen initiiert.</p>		

## 2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

### 2.1 Kurzfassung

Um Elektromobilität in Österreich weiter zu forcieren, braucht es gemeinsame Wege der Akteure, insbesondere der E-Mobilitätsmodellregionen, denn genau dort finden sich die realen Testlabors der zahlreichen Forschungsprojekte. Die Notwendigkeit für diesen gemeinsamen Weg wird auch im Umsetzungsplan der österreichischen Bundesregierung „Elektromobilität in und aus Österreich“ betont. Zudem gilt es, das umfangreiche Wissen der Akteure in den Modellregionen für die Weiterentwicklung der Elektromobilität insgesamt nutzbar zu machen.

Ziel des Projektes war es, gemeinsam mit den Verantwortlichen der einzelnen E-Mobilitätsmodellregionen ein inhaltliches und organisatorisches Konzept für eine Vernetzungsplattform der Modellregionen zu entwickeln, das die Grundlage für eine langfristige, sich im Idealfall selbst tragende Vernetzungsplattform werden sollte. Bereits durch die gemeinsame Arbeit an diesem Konzept sollte die Kooperation zwischen den Akteuren gestärkt werden.

Zur Erhebung der Ausgangslage wurden persönliche Interviews mit den Verantwortlichen der Modellregionen geführt. Dabei wurden sie zur derzeitigen Zusammenarbeit mit anderen Modellregionen, zum Umsetzungsstatus, zu Information und Kommunikation und zu möglichen Kooperationsthemen befragt. Die Erhebungsphase zeigte grundsätzlich einen deutlichen Bedarf an einer stärkeren Vernetzung der Modellregionen.

Darüber hinaus wurden weitere (potenzielle) Vernetzungspartner kontaktiert, wie der E-MobilitätsLeuchtturm Wien, die Klima- und Energiemodellregionen (KEM), die KLEA (Kooperation der Länder und Energieagenturen), die Trägerorganisationen der e5-Gemeinden, einzelne klima:aktiv mobil Partner (also potenzielle Nutzer und Umsetzer) sowie international vergleichbare Initiativen.

Auf Basis der Analyse wurde der Entwurf für ein inhaltliches Konzept erstellt. In einem Workshop im Rahmen des Beiratstreffens am 27.6.2013 wurden die Ergebnisse vertieft. Einige Themen stießen durchaus auf größeres Interesse bei den Modellregionen. Danach wurden diese Themen für eine inhaltliche Kooperation weiter konkretisiert und finalisiert.

Organisatorisch wurde von Anfang an seitens der Modellregionen ins Treffen geführt, dass es zu wenig interne Personalressourcen für Vernetzungsaktivitäten mit anderen Modellregionen gebe und auch eine Finanzierung des externen Betreuungsaufwandes für eine Vernetzungsplattform für die Modellregionen nicht in Frage komme. Diese starke Diskrepanz zwischen inhaltlichem Interesse und fehlenden Ressourcen ist derzeit ein Hemmnis für den Aufbau einer stabilen Vernetzungsplattform der Modellregionen.

## 2.2 Projektinhalte und Resultate

### 2.2.1 Ausgangssituation / Motivation

Um Elektromobilität in Österreich weiter zu forcieren, braucht es gemeinsame Wege der Akteure, insbesondere der E-Mobilitätsmodellregionen, denn genau dort finden sich die realen Testlabors der zahlreichen Forschungsprojekte. Die Notwendigkeit für diesen gemeinsamen Weg wird auch im Umsetzungsplan der österreichischen Bundesregierung „Elektromobilität in und aus Österreich“ betont: „Bestehende und in Aufbau befindliche Modellregionen werden miteinander verbunden, um die Erkenntnisse regional und ökologisch fokussierter Anwendungen zu nutzen und damit die flächendeckende Implementierung zu unterstützen.“<sup>1</sup>

Um diese im Umsetzungsplan geforderte Vernetzung der Modellregionen zu realisieren und die Ergebnisse, das Wissen und die Erfahrung aus den Modellregionen österreichweit zu verwerthen, entstand die Idee einer Vernetzungsplattform für die Modellregionen – so könnte die Zusammenarbeit institutionalisiert und auch ausgeweitet werden.

In die Plattform eingebunden werden könnten auch die E-Mobilitätsleuchttürme, die Klima- und Energiemodellregionen (KEM), die Trägerorganisationen der e5- und Klimabündnisgemeinden, die klima:aktiv mobil Partner (also potenzielle Nutzer und Umsetzer) sowie international vergleichbare Initiativen. vorgestellt wurden die Aktivitäten auch bei zwei Treffen der KLEA (Kooperation der Länder und Energieagenturen, in der die Landesenergiebeauftragten sowie die Länderenergieagenturen versammelt sind).

Eine Vernetzungsplattform wäre der Nukleus, um den herum künftig eine kontinuierliche Abstimmung, Koordination und gemeinsame Aktivitäten entstehen sollten. Die Ergebnisse des Projektes sollten im positiven Fall die Grundlage für eine langfristige, sich im Idealfall selbst tragende Vernetzungsplattform bilden.

### 2.2.2 Projektziele

Ziel des Projektes war es auszuloten, ob und wie eine solche Vernetzungsplattform der Modellregionen der Elektromobilität realisierbar wäre, und anschließend ein organisatorisches und inhaltliches Umsetzungskonzept dafür gemeinsam mit den verantwortlichen Akteuren der Modellregionen zu erarbeiten. Gleichzeitig sollten erste konkrete Vernetzungsaktivitäten initiiert werden.

Neben den Modellregionen wurde eine Kooperation mit folgenden Stakeholdern angestrebt:

---

<sup>1</sup> Quelle: BMLFUW, BMVIT, BMWFJ: Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich, Wien, Juni 2012

- Projekte im Rahmen der Ausschreibung „Leuchttürme der Elektromobilität“,
- Klima- und Energiemodellregionen des Klima- und Energiefonds,
- Österreichische e5-Gemeinden und -Regionen,
- klima:aktiv mobil Partner (also potenzielle Nutzer und Umsetzer) und
- KLEA (Kooperation der Länder und Energieagenturen), sowie
- international vergleichbare Initiativen im deutschsprachigen Raum bzw. in Europa wie z.B. HyER.

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

Die Kernpunkte dieses Projektes waren die Konzeption der Vernetzungsplattform (Feasibility-Studie zu Organisation und inhaltlicher Themenlandkarte) sowie erste Vernetzungstreffen, die einerseits der Konzeption dienten und andererseits, wenn möglich, erste konkrete Vernetzungsaktivitäten einleiten sollten. Die konkreten Inhalte und Aktivitäten der Vernetzungsplattform der Modellregionen selbst wurden im Rahmen dieses Projektes in enger Abstimmung mit den Modellregionen und wichtigen Stakeholdern erarbeitet.

#### Methodik:

- Interviews mit den Managern der Modellregionen
- Recherchen und Kontaktaufnahme mit nationalen und internationalen Plattformen
- Präsentation des Projekts eXchange bei wichtigen Stakeholdern, inklusive der Einladung zur Kooperation
- Erhebung und Analyse der organisatorischen Anforderungen der Modellregionen an eine Vernetzungsplattform
- Workshops mit den Modellregionen inklusive Durchführung, Vor- und Nachbereitung zur Konzeptentwicklung, inhaltlichen Diskussion und zur Initiierung von ersten Vernetzungsaktivitäten

#### ■ **Projekt-Workshop 17.1.2013**

Der Projektstart-Workshop wurde im Rahmen der Beiratssitzung der Modellregionen für Elektromobilität durchgeführt.

Im Rahmen der Beiratssitzung wurde den anwesenden Verantwortlichen der Modellregionen das Projekt eXchange präsentiert und das Projektinformationsblatt verteilt.

Die TeilnehmerInnen wurden gebeten, die Kooperation ihrer eigenen Modellregion mit den anderen von „0“ (keine Kooperation) bis „3“ (intensive Kooperation) zu bewerten und weitere Kooperationspartner zu nennen.

Zudem sollten die TeilnehmerInnen Themen anführen, die für die Vernetzungsplattform gut geeignet wären bzw. wo schon Kooperationen bestehen. In der Diskussion wurden mögliche erste Inhalte für die Plattform konkretisiert.

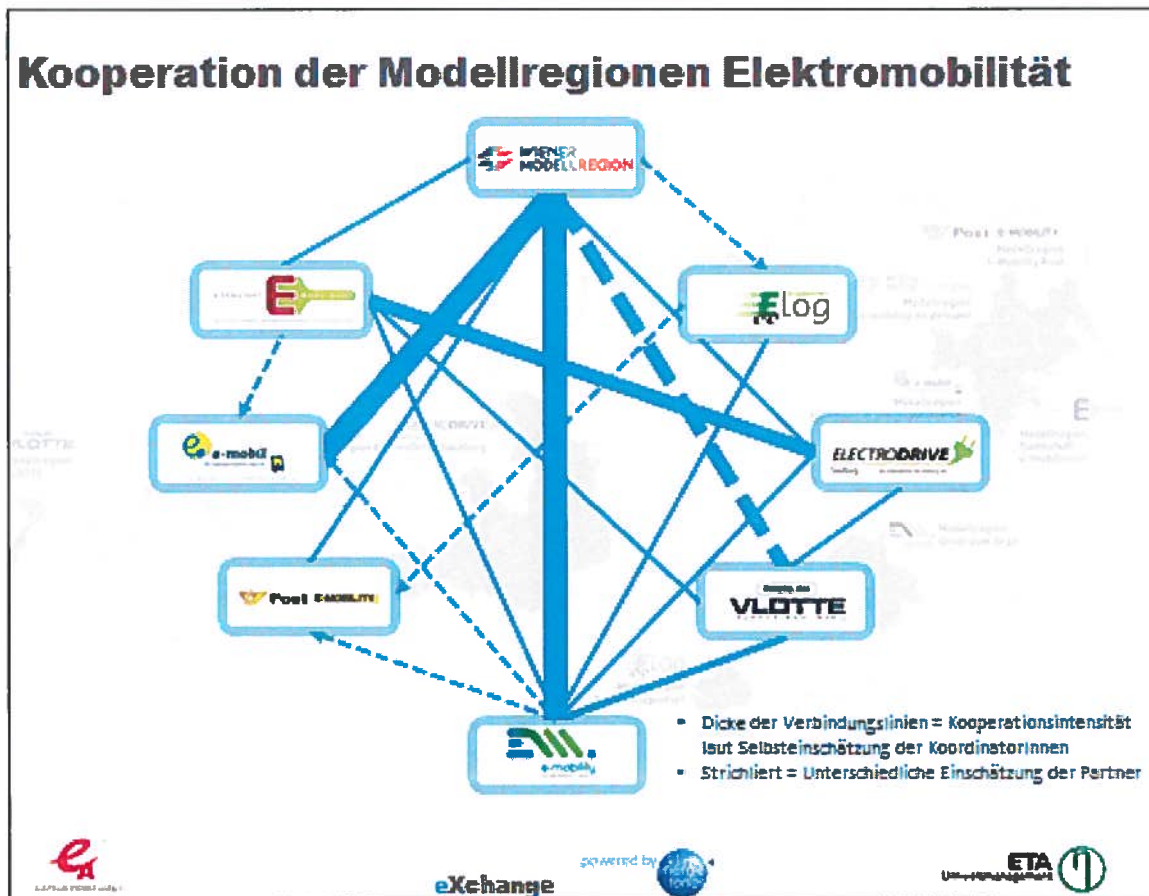
■ **Aktueller Vernetzungsstatus**

Auf Basis der Erhebungsbögen mit der Einschätzung der derzeitigen Kooperationssituation wurde ein Vernetzungsdiagramm erstellt (siehe nachfolgende Abbildung). Die Stärke der blauen Verbindungslinien gibt die Intensität der Kooperation laut Selbsteinschätzung der Modellregionen an. Die strichlierten Linien zeigen eine unterschiedliche Einschätzung der Kooperationsstärke zwischen zwei Modellregionen an.

Die Darstellung zeigt, dass die Modellregionen im Jänner 2013 zum überwiegenden Teil noch sehr wenig miteinander vernetzt waren. Stärkere Kooperationstätigkeit fand damals hauptsächlich zwischen diesen Modellregionen statt:

- e-mobility on demand Wien – Großraum Graz
- ElectroDrive Salzburg – Eisenstadt e-mobilisiert
- e-mobility on demand Wien – e-pendler Niederösterreich

Diese Einschätzung wurde in den individuellen Interviews mit den Modellregionen (siehe unten) nochmals hinterfragt und hat sich weitgehend bestätigt.





### ■ Interviews mit den Modellregionen

Anhand ausführlicher Interviews mit den Verantwortlichen der einzelnen Modellregionen wurde ein detailliertes Bild über die derzeitige Situation hinsichtlich der Kooperation und des Austauschs zwischen den Akteuren erarbeitet und Themen und Kooperationsinteresse weiter detailliert. Folgende Leitfragen bildeten den roten Faden der Gespräche:

- Welcher Austausch findet derzeit zwischen den Modellregionen statt, zu welchen Themen / Inhalten. Was funktioniert gut, was weniger?
- Welche Instrumente werden derzeit genutzt (z.B. e-connected, etc.)
- Welche Vernetzungsangebote fehlen komplett, was wäre von Interesse? (regional / überregional, etc.)
- Stärken / Schwächen der Modellregionen in der Umsetzung
- Welche konkreten Inhalte und Themen sind prioritär zu behandeln und wie könnten Kooperationsprojekte realisiert werden?

Die Interviews wurden mit allen Modellregionen geführt, von allen Interviews existieren Ergebnisprotokolle:

- VLOTTE 19.3.2013
- E-Mobility Post 23.5.2013
- e-mobility on demand 12.6.2013
- e-pendler Niederösterreich 07.6.2013
- ElectroDrive Salzburg 19.6.2013
- Eisenstadt e-mobilisiert 26.6.2013
- E-LOG Klagenfurt 24.6.2013
- Großraum Graz 28.6.2013

Die Interviews wurden anschließend analysiert und die Anliegen der Modellregionen herausgearbeitet, insbesondere mögliche Themen für Kooperationen.

### ■ Abstimmungsmeeting mit Spirit Design und NTT (7.3.2013)

Als eine erste Vernetzungstätigkeit wurde den Modellregionen angeboten, die Erhebungsphase der neuen Projekte der Ausschreibung 2012 zu den Modellregionen über eXchange zu bündeln. Dazu wurden Vertreter von Spirit Design (Wagner, Hartmann) und NTT (Hagenauer) zu einem Abstimmungstermin eingeladen. Es zeigte sich, dass mit dem Projekt von Spirit Design eine gemeinsame Herangehensweise teilweise möglich ist. Mit NTT wurde diese Möglichkeit aufgrund doch sehr unterschiedlicher Projektfokusse nicht gesehen, eine Abstimmung wurde daher nicht weiter verfolgt.

### ■ Präsentation des Projekts im Rahmen der KLEA – Kooperation der Länder und Energieagenturen (21.3.2013 und 18.10.2013)

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Treffen der KLEA wurde das Projekt vorgestellt und die Einladung zur Unterstützung der Vernetzungsaktivitäten und zur Kooperation mit den Modellregionen an die Ländervertreter ausgesprochen.

### ■ Teilnahme an der HyER Jahreshauptversammlung in Brüssel (26.6.2013)

Seitens der Plattform HYER – Hydrogen Fuel Cells and Electro-mobility in European Regions erfolgte die Einladung zur Teilnahme an der Jahreshauptversammlung, um einen Überblick über die Aktivitäten der Plattform zu gewinnen und die Vorteile einer Mitgliedschaft einer österreichischen Vertretung einschätzen zu können. Ein Vertreter des eXchange Projektteams nahm daher an der Veranstaltung in Brüssel teil.

### ■ 2. Projekt-Workshop (27.06.2013)

Im Rahmen der 2. Beiratssitzung des Jahres am 27.6.2013 gab es einen Projekt-Workshop zur Präsentation und Diskussion der zentralen Handlungsfelder aus der Interviewphase. Dazu wurde den Modellregionen der Status quo des Projekts präsentiert.

Danach diskutierten drei Gruppen die folgenden Fragen:

1. Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Themen im Hinblick auf den Nutzen für die Arbeit in den Modellregionen? Detaillieren Sie die wichtigsten Themen. Was soll konkret als Ergebnis vorliegen?
2. Wie könnte man die vielfältige Expertise der Modellregionen bestmöglich für die Weiterentwicklung der E-Mobilität in Österreich nutzen?
3. Was wird in der/mit der Modellregion nach Ende des Förderprojekts geschehen? Wo sieht sich die Modellregion in 10 Jahren?

Abschließend wurden bei einem informellen Ausklang weitere Vernetzungsmöglichkeiten besprochen.

Die Ergebnisse der Projektworkshops bildeten zusammen mit den Interviewergebnissen die Basis für die Erarbeitung des inhaltlichen Konzepts.

### ■ 3. Projekt-Workshop (29.08.2013)

Anlässlich der Ausschreibung für Modellregionen der Elektromobilität 2013 wurde seitens des Projektkonsortiums ein eigener Vernetzungsworkshop organisiert. Themenschwerpunkte waren:

- Fragen an KPC bezüglich Förderabwicklung
- Präsentation der neuen Ausschreibung Modellregion der Elektromobilität
- Diskussion bezüglich Projektideen für die Ausschreibung



#### ■ Newsletter

Informationen mit besonderer Relevanz für Modellregionen (u.a. zur Ladeproblematik Renault ZOE) wurden zusammengestellt und an die Modellregionen versandt.

#### ■ Stellungnahme der Modellregionen für eine Abänderung der StVO

Auf Betreiben von eXchange erfolgte die Einladung seitens des bmvit, eine Stellungnahme für eine Abänderung der StVO in Bezug auf die Kennzeichnung einer Parkerlaubnis für E-Autos – ein Anliegen der Modellregionen – zu verfassen. Diese wurde erstellt und an das bmvit übermittelt.

#### ■ 4. Projekt-Workshop (22.01.2014)

Im Rahmen der Beiratssitzung der Modellregionen der Elektromobilität am 22.01.2014 wurden die vorläufigen Projektergebnisse den Modellregionen präsentiert und anschließend diskutiert.

### 2.2.4 Beschreibung der Resultate und Meilensteine

#### ■ Ist-Situation

Infolge der sehr unterschiedlichen Vernetzungsgrade der einzelnen Modellregionen sind auch die Vernetzungsbedürfnisse unterschiedlich. Zusammenfassend lassen sich drei zentrale Vernetzungsbedürfnisse ableiten:

1. (Persönlicher) Austausch mit anderen Modellregionen, Vernetzung bei gemeinsamen Anliegen (z.B. Förderungen)
2. Vernetzung mit den Leuchttürmen der Elektromobilität
3. Vernetzung mit internationalen Partnern  
(Welche Trends gibt es, welche Standards setzen sich durch?)

#### Verschiedenartiges Wissen und Erfahrung der Modellregionen nutzen

Die Modellregionen haben in sehr unterschiedlichen Bereichen Know-how aufgebaut, z.B.:

- E-Car-Sharing
- Pedelec-Verleih
- Bewusstseinsbildung bei MitarbeiterInnen und KundInnen zu E-Mobilität
- Betreuung potentieller NutzerInnen (Pkw)
- E-Busse

Das vorhandene Know-how sollte künftig besser kommuniziert werden. Dazu könnten etwa die vorhandenen Best-practices in einer Themenlandkarte dargestellt werden, die zeigt, wo Know-how zu welchen Themen vorhanden ist.

Über die Vernetzungsplattform könnten Modellregionen künftig monats- oder quartalsweise bekannt geben:

- Was wurde aktuell umgesetzt?
- Was ist aktuell geplant?
- Was sind/waren aktuelle Probleme bzw. Herausforderungen dabei?

Auf diese Weise könnte mit einem sehr einfachen Reporting erreicht werden, dass die Modellregionen informiert sind, welche Themen gerade in welchen Regionen bearbeitet werden und somit für eine eventuelle Vernetzung genutzt werden könnten.

### Informationsquellen

**E-connected** wird nur teilweise von den Modellregionen genutzt. Die Angebote der Website (Newsbereich, Studien etc.) sind auch nur teilweise bekannt, insbesondere kennt kaum einer der Modellregionsverantwortlichen den News-Kanal.

Einige Modellregionen informieren sich vor allem über den sogenannten „**Woltron Newsletter**“, der einmal pro Woche die Highlights rund um die Elektromobilität zusammenfasst.

Als weitere Informationsquelle wurde der tägliche Newsletter der deutschen Internet-Plattform **electrive.net** genannt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Modellregionen ihre News sehr spezifisch und über unterschiedliche Kanäle beziehen. Die Interviewpartner gaben an, dass sie damit ihre Informationsbedürfnisse gut abdecken können.

News speziell für die Modellregionen würden natürlich grundsätzlich begrüßt. Sie müssten allerdings gut selektiert und aufbereitet sein: z.B. sollte bei einer Info zu einer neuen Studie zur E-Mobilität nicht nur die Studie versandt, sondern auch ein kurzer Kommentar zu der Studie mitgeschickt werden.

### ■ **Inhaltliches Konzept**

Auf Basis der Ergebnisse aus den Interviews und der Diskussion in den Projekt-Workshops wurde gemeinsam mit den Modellregionen ein Katalog von Themen und Umsetzungsvorschlägen erarbeitet. Daraus wurden die aus derzeitiger Sicht prioritären Themen ermittelt, die zusammengefasst als inhaltliches Konzept für eine Vernetzungsplattform dienen.

- **Förderungen**
  - > Abstimmung der Modellregionen in Förderangelegenheiten
  - > Anpassungsbedarf bei bestehenden Förderregimen
- **„Interoperabilität“ bei Mobilitätskarten**  
Wechselseitige Nutzung von Mobilitätskarten in den verschiedenen Modellregionen ermöglichen

- **„Interoperabilität“ bei Ladestationen**
  - > Einheitlicher Zugang zu Ladestellen
  - > Einheitliche Kennzeichnung von Ladestellen
  - > Entwicklung eines österreichweiten, technischen Ladestellen-Standards
  - > Aufbau einer Schnellladestellen-Kette
  - > Österreichweiter, einheitlicher, qualitätsgesicherter Ladestellenfinder
- **Gemeinsames Auftreten gegenüber den Automobilherstellern**
  - > Konditionen für Neuanschaffung
  - > Bereitstellung von Testfahrzeugen
- **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Gemeinsame bzw. abgestimmte Aktivitäten der Modellregionen, z.B. zur

  - > Genehmigung von Ladestellen
  - > Anpassung der Stellplatz-VO an die Bedürfnisse der E-Mobilität, E-Carsharing, etc.
- **Politische Rahmenbedingungen**

Erstellung eines gemeinsamen Forderungskatalogs der Modellregionen an die Politik
- **Forschungsergebnisse & Erfahrungen besser nutzbar machen**
  - > National (mit Leuchttürmen, KEMs, regionale Mobilitätsmanager/-zentren etc.)
  - > Internationale Trends, Projekte und Initiativen
  - > Know-how zusammenführen
- **Kooperation mit anderen Akteuren der Elektromobilität**
  - > Gemeinsames Auftreten gegenüber der ÖBB
  - > z.B. KEMs, e5
- **„Best practice“-Austausch**
  - > z.B. E-CarSharing, E-Taxis, Urbane E-Logistik

### ■ Organisatorisches Konzept

Mehrmals wurde von den Verantwortlichen auf die teils sehr stark limitierten Personalressourcen in den Modellregionen hingewiesen. Das bedeutet für die Organisation einer künftigen Plattform, dass sie diese Restriktion berücksichtigen muss und daher möglichst ressourcenschonend für die ModellregionsmanagerInnen organisiert sein sollte.

### Plattform-Management

Aufgrund der fehlenden Kapazitäten sowohl bei den Modellregionen als auch bei den Förderstellen ist eine externe Betreuung der Vernetzungsplattform durch kompetente BeraterInnen unbedingt erforderlich. Diese bringen neben der notwendigen Personalkapazität zusätzliches Know-how ein und können auch die wichtige Mittlerrolle zwischen den

Modellregionen und deren Stakeholdern (Förderstellen, Politik, OEMs,..) einnehmen. Dies wurde im Rahmen des Projektes eXchange erprobt und hat gut funktioniert.

Das Arbeitsprogramm für das jeweilige Jahr bzw. auch längerfristig wird vom Plattform-Management in enger Kooperation mit den Modellregionen und dem Fördergeber erstellt und dann gemeinsam umgesetzt.

Das Plattform-Management nimmt auch die gemeinsame „Außenvertretung“ wahr, insbesondere die Kooperation mit anderen nationalen und internationalen Organisationen und einschlägigen Initiativen.

#### Finanzierung einer Vernetzungsplattform

Für die externe Betreuung der Vernetzungsplattform sind entsprechende Finanzmittel erforderlich. Darüber hinaus auch für die Organisation von Netzwerktreffen, Workshops, Teilnahme an internationalen Veranstaltungen etc.

Die Modellregionen sehen derzeit keine Möglichkeit, finanzielle Mittel für eine Vernetzungsplattform aufzubringen, auch nicht in Form einer Kofinanzierung mit dem Klima- und Energiefonds. Teilweise wurde sogar gefordert, dass die Modellregionen für ihre Vernetzungsarbeit ein eigenes Budget erhalten müssten, um ihre Personalkosten abzudecken.

Daher müsste nach derzeitigem Diskussionsstand die Finanzierung der Vernetzungsplattform durch eine Förderstelle oder die zuständigen Ministerien erfolgen.

#### Vernetzungstreffen

Vernetzungsbedarf wird von den Modellregionen in erster Linie in Form von persönlichem Austausch gesehen. Die Nutzung von sozialen Medien für den Austausch (z.B. Blogs, Foren, Communities) ist daher keine Option.

Die Vernetzung sollte daher primär über Vernetzungstreffen stattfinden.

Im Rahmen des Projekts wurden die Beiratstermine der Modellregionen für eXchange-Workshops genutzt. Gemäß der Zielsetzung, die Plattform möglichst ressourcenschonend zu gestalten, wird die Zusammenlegung von Vernetzungstreffen mit den Beiratstreffen empfohlen. Auf diese Weise können Zeitressourcen für die Anreise und Reisekosten minimiert werden.

Gleichzeitig hat sich aber auch gezeigt, dass aus aktuellem Anlass auch Treffen, die außerhalb der halbjährlichen Beiratstermine stattfinden, angenommen werden, wenn das Thema für die Modellregionen entsprechende Relevanz hat. So geschehen beim von eXchange organisierten Termin am 29.8.2013 zur Abstimmung bezüglich Förderfragen mit der KPC und Diskussion der Ausschreibung „Modellregionen der Elektromobilität 2013“, bei dem Vertreter der meisten Modellregionen anwesend waren.

Im Falle konkreter gemeinsamer Projekte wären wohl auch Arbeitstreffen dazu notwendig, die von den jeweils beteiligten Modellregionen beschickt werden müssten.

### Newsletter intern

Ein Informationsaustausch zwischen den Modellregionen ergänzend zu den (nur) halbjährlich stattfindenden Beiratstreffen wurde grundsätzlich positiv bewertet.

Dazu wurde mit den Modellregionen folgende Herangehensweise entwickelt:

Das Plattform-Management sammelt bei den Modellregionen im Abstand von ein bis zwei Monaten (oder im Quartal) per E-Mail Informationen zu folgenden Fragen:

- Was wurde aktuell umgesetzt? Mit welchen Ergebnissen?
- Was ist wann aktuell geplant?
- Was sind/waren aktuelle Probleme bzw. Herausforderungen dabei?

Die Antworten werden vom Plattform-Management aufbereitet und in kompakter Form an alle Modellregionsmanager ausgesendet.

### News außerhalb der Modellregionen

Die Modellregionen nutzen bereits ihre eigenen Quellen für News rund um die Elektromobilität (siehe Ist-Analyse).

Die Gestaltung eines Newsletters mit allgemeinen (externen) Informationen und Neuigkeiten durch die Vernetzungsplattform wäre dann nützlich, wenn ein über die bestehenden Informationsangebote hinausgehender Mehrwert geschaffen werden kann.

Dies könnte die qualitätsvolle, aber auch kompakte und gut lesbare Zusammenfassung von nationalen und internationalen Studienergebnissen sein. Dabei sollte auch auf Themen oder Kapitel, die besondere Relevanz für die Modellregionen haben sollten, hingewiesen werden.

## **2.2.5 Beschreibung von Projekt-„Highlights“**

- Intensiver persönlicher Austausch mit allen Modellregions-Verantwortlichen
- Intensivierung der Kontakte zwischen den Modellregionen
- Workshop mit den Modellregionen zur Abstimmung von Förderfragen mit der KPC und Diskussion möglicher gemeinsamer Einreichungen im Rahmen der Ausschreibung Modellregionen der Elektromobilität 2013.
- Die ÖBB bietet an, einen zentralen Ansprechpartner für die Modellregionen einzurichten.
- Auf Initiative von eXchange wurde eine gemeinsame Stellungnahme der Modellregionen zur Abänderung der StVO in Bezug auf die Kennzeichnung einer Park-erlaubnis für E-Autos verfasst und an das BMVIT übermittelt.
- Einladung zur Jahresversammlung der HyER Plattform nach Brüssel, um u.a. auch Erfahrungen aus den Österreichischen Modellregionen einzubringen.

### 2.2.6 Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Keine wesentlichen Abweichungen zum Projektantrag eingetreten.



## 2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Das Projekt hat gezeigt, dass zu vielen Themen Vernetzungsbedarf zwischen den Modellregionen bzw. auch mit anderen Akteuren im Bereich Elektromobilität besteht, wenn sichergestellt werden soll, dass Fördermittel nicht nur zu partiell guten Ergebnissen führen, sondern die Elektromobilität in Österreich insgesamt voranbringen sollen.

Die inhaltliche Herausforderung besteht darin, die – aufgrund der unterschiedlichen thematischen Ausrichtung der Modellregionen – unterschiedlichen Interessen hinsichtlich Vernetzung und Austausch gut auszubalancieren und darauf einzugehen.

Knackpunkte sind die Finanzierung der Aktivitäten einer Vernetzungsplattform und deren Organisation. Mangelnde Personalressourcen in den Modellregionen erzeugen Vorbehalte bei den Verantwortlichen der Modellregionen hinsichtlich einer stärkeren Vernetzung. Eine (auch partielle) Bereitschaft der Modellregion, eine Vernetzungsplattform mitzufinanzieren, besteht derzeit nicht. Eine Finanzierung müsste also durch den Klimafonds bzw. durch die zuständigen Ministerien (oder auch die Länder) erfolgen. Allerdings wohl außerhalb der Forschungsprojekt-Logik der diversen Projekt-Ausschreibungen, da deren Evaluierungskriterien für eine Vernetzungsplattform nur bedingt anwendbar sind. Wenn ein Interesse des Bundes (oder eben auch der Länder) an einer Vernetzung besteht, um die Modellregionsergebnisse bestmöglich zu nutzen, sollten die entsprechenden Ressourcen direkt zur Verfügung gestellt werden. Selbstverständlich sollen und können die Aktivitäten der Vernetzungsplattform evaluiert werden, anhand geeigneter Kriterien.

Die Ergebnisse können bestehenden Plattformen zur Elektromobilität wie z.B. der Bundesinitiative eMobility Austria oder dem Bundesverband Nachhaltige Mobilität Input für künftige Aktivitäten bringen. Auch bei der Erstellung von Elektromobilitätsstrategien von Städten und Ländern können die Schlussfolgerungen genutzt werden.

Das Projektteam hat sich bei der Ausschreibung 2014 Modellregion Elektromobilität für die Umsetzung der Vernetzungsplattform beworben. Die Finanzierung des Projekts wurde allerdings von der Förderstelle abgelehnt.

## 2.4 Ausblick

Auch wenn es im Rahmen der E-Mobilitätsmodellregionen kurzfristig keine institutionalisierte Vernetzungsplattform geben wird, so hat doch die Diskussion im Rahmen des Beirats der Modellregionen am 21. Jänner 2014 ergeben, dass sich die Vernetzung der Modellregionen im Jahr 2013 deutlich verbessert hat. Es ist damit zu rechnen, dass einzelne Modellregionen in nächster Zeit zumindest zu bestimmten Themen vermehrt zusammen arbeiten werden.

### 3 Auswertung

#### Workshops/ Dissemination

- Projekt-Workshop im Rahmen der Beiratssitzung im Jänner 2013
- Projekt-Workshop im Rahmen der Beiratssitzung im Juni 2013
- Kooperation der Länder und Energieagenturen (KLEA): Das Projekt wurde den Vertretern der Länder und Energieagenturen am 21.3.2013 und 18.10.2013 in Wien von DI Willy Raimund (AEA) präsentiert und die Einladung zur Unterstützung der Vernetzungsaktivitäten an die Vertreter ausgesprochen.
- Projekt-Workshop als eigenständiges Meeting am 29. August 2013 in Wien

#### Dokumente:

- PPT-Präsentation zum Projekt eXchange
- Interviewleitfaden für die Durchführung der persönlichen Interviews mit den Modellregionen
- Protokolle zu den Interviews mit den Modellregionen
- Übersichtskarte zum Status-quo der Kooperationen der Modellregionen

### 4 Unterschrift

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

Wien, 13.2.2014

Ort, Datum

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'i.v. [Name]', written over a horizontal line.

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

## Anhang: Übersicht zu bestehenden E-Mobilitäts-Plattformen

### Europäische Verbände und Projekte

#### AVERE

AVERE wurde 1978 gegründet und ist ein Europäisches Netzwerk bestehend aus Mitgliedern aus den Bereichen Anwender, NGOs, Verbände, Interessengruppen, Körperschaften öffentlichen Rechts, Forschungsorganisationen, Fahrzeug- und Fahrzeugteilehersteller und Energieversorger.

Das übergeordnete Ziel von AVERE ist der Einsatz von Batterie-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeugen für eine grünere Mobilität in Städten und Ländern. Um dieses Ziel zu erreichen, zählen zu den Hauptaktivitäten von AVERE das Netzwerken und Monitoren im Rahmen europäischer und weltweiter Projekte, Lobbying sowie Forschung und Entwicklung.

AVERE (zuständig für Europa und Afrika) bildet gemeinsam mit EVAAP (Asien und Pazifik) und EDTA (Amerika) die WEVA (World Electric Vehicle Association).

AVERE versucht die Erfahrungen und Anstrengungen seiner Mitglieder im Bereich wissenschaftlicher und technologischer Entwicklungen zu bündeln und so die Marktentwicklung in allen Bereichen zu forcieren. AVERE unterstützt seine Mitglieder auch bei der Partnersuche in allen Europäischen Ländern und bietet Hilfestellung bei der Projektkoordination. Außerdem nimmt AVERE eine gewichtige Stimme bei der Europäischen Kommission ein, wenn es darum geht, die Interessen der Mitglieder zu vertreten und die Entwicklung von sauberen Fahrzeugen voranzutreiben.

Die Mitglieder zahlen je nach Art ihrer Mitgliedschaft einen jährlichen Mitgliedsbeitrag, der individuell mit der Hauptversammlung vereinbart wird.

AVERE organisiert die regelmäßig stattfindenden EET – („Electric Ele-Drive Transportation) Konferenzen und zusammen mit der WEVA die alle 12–18 Monate stattfindenden „World Electric Vehicle“ Symposien.

[www.aver.org](http://www.aver.org)

#### HyER

HyER ist die „European Association for Hydrogen and fuel cells and Electro-mobility in European Regions“ und wurde in Abstimmung mit der EU Kommission 2008 gegründet.

Die Plattform verfolgt die folgenden Ziele:

1. Auf Basis der Erfahrungen aus den Regionen/Städten Entwicklung von Empfehlungen in Richtung Politik.
2. Entwicklung eines europaweiten Förderregimes für alternative Fahrzeuge.
3. Entwicklung – gemeinsam mit Industriepartnern – von regionalen Markteinführungsplänen fertiger Produktentwicklungen.

Im Rahmen des Projekts wurden auch mögliche Vorteile einer Mitgliedschaft der Österreichischen Modellregionen erhoben:



- Plattform: HyER liefert News, bietet ein europaweites Netzwerk für Erfahrungsaustausch und wird von der Europäischen Kommission gehört! Auch viele deutsche Partner.
- HyER arbeitet an Vereinheitlichung/Standards: z.B. Trainingslehrgänge für Techniker
- HyER managt Projektanfragen – Chance für Modellregionen als Projektpartner

Historisch kommen viele Mitglieder aus dem Bereich der Wasserstoff- und Brennstoffzellen Technologie. Die Plattform ist wie folgt organisiert:

<u>HyER Annual General Meeting</u>	
<u>HyER Board</u>	
Executive Team	
Back office: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Project management</li> <li>• Observatory Pool</li> <li>• Support services</li> </ul>	Front office: <u>Membership services</u>

Die unterstrichenen Elemente werden aus den Mitgliedsbeiträgen finanziert, die weiteren über Projekteinnahmen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt € 3.500 (ohne Stimmrecht) bzw. € 5.000 (mit Stimmrecht).

Derzeit hat die Plattform 40 Mitglieder, darunter:

- Hamburg, Hessen, Nord-Rhein Westfalen, Baden-Württemberg, Niedersachsen
- Grenoble-Isere
- Amsterdam

Für eine Vernetzung der Modellregionen auf europäischer Ebene scheint HyER eine geeignete Plattform zu sein.

[www.hyer.eu](http://www.hyer.eu)

**GOING ELECTRIC (Association for Electric Vehicles and their Users in Europe)**

„Going Electric“ wurde im Mai 2008 als internationale Non-Profit Organisation mit Sitz in Brüssel gegründet. Zu den Mitgliedern zählen Unternehmen, Verbände, NGOs und Privatpersonen. „Going Electric“ versteht sich als Organisation, die Sprachrohr für alle EV Stakeholder sein soll und sich für einheitliche europäische Rechtsgrundlagen einsetzt, um Europa als Marktführer hinsichtlich Produktion und Vermarktung von Elektrofahrzeugen zu positionieren.

„Going Electric“ bietet seinen Mitgliedern umfangreiche Informationen zum Thema Elektromobilität via Newsletter, Website und Social Media, auch finden regelmäßige Netzwerktreffen statt. Weiters wird Lobbying bei der EU betrieben, auch unternehmensspezifisches Lobbying kann gegen Entgelt in Anspruch genommen werden. Der Mitgliedsbeitrag bei „Going Electric“ beträgt je nach Art der Mitgliedschaft 250 EUR im Jahr (Standard Mitgliedschaft für Unternehmen) oder 1.500 EUR im Jahr (Premium Mitgliedschaft).

[www.going-electric.org](http://www.going-electric.org)

## **ENEVATE – European Network on Electric Vehicles and Transferring Expertise**

Im Projekt ENEVATE – European Network on Electric Vehicles and Transferring Expertise arbeiten Partner aus sechs verschiedenen nordwesteuropäischen Ländern zusammen (Niederlande, Belgien, Deutschland, Großbritannien, Irland, Frankreich), um die Entwicklung und Einführung der Elektromobilität voranzutreiben.

Das erklärte Ziel des ENEVATE-Netzwerkes ist die Unterstützung einer schnellen Einführung der Elektromobilität in Nordwesteuropa. Mittels strukturierter transnationaler Zusammenarbeit und Kooperation zwischen Behörden, Wissens- und Innovationszentren und Vertretern der Wirtschaft soll hierzu Wissen vermittelt, Aufklärung betrieben und die Umstellung erleichtert werden. Auf diese Weise schlägt ENEVATE Brücken zwischen den relevanten Akteuren, die bisher primär für sich agierten.

Durch die Projektarbeit sollen nicht nur Innovationen im Elektrofahrzeugsektor gefördert, sondern auch der Ausbau der Energie-Infrastruktur mit beispielsweise Ladestationen beschleunigt werden. Betrachtet werden sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Warentransport. Zur Koordinierung der Entwicklungen im Bereich Elektromobilität werden die Partner integrierte Verkehrskonzepte erarbeiten. Um den Einsatz der neuen Technik durchzusetzen, wird im Projekt auch ein Fokus auf Akzeptanz fördernde Maßnahmen bei Verbrauchern und Behörden gelegt. ENEVATE gibt damit entscheidende Impulse, die Europa 2020-Ziele umzusetzen und zugleich eine langfristige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur herbeizuführen.

[www.enevate.eu](http://www.enevate.eu)

## **IEE Projekt Green eMotion**

Zur Förderung der Elektromobilität hat die Europäische Kommission eine auf vier Jahre (2011–2015) angelegte länderübergreifende Initiative ins Leben gerufen: 43 Partner aus den Bereichen Industrie, Fahrzeughersteller, Energieversorger, Gemeinden, und Forschung sollen in Modellregionen innerhalb Europas neue Erfahrungen mit Elektromobilität sammeln und die Technik nachhaltig weiterentwickeln.

Ziele der Green eMotion Initiative sind vor allem die Entwicklung europaweit einheitlicher Prozesse, Standards und IT-Lösungen, denn die Lenker der Elektrofahrzeuge sollen zukünftig einfachen und grenzenlosen Zugang zu Ladeinfrastrukturen und den damit verbundenen Dienstleistungen quer durch die ganze Europäische Union bekommen. Die im Projekt eingebundenen Modellregionen wie Barcelona, Madrid, Rom, Pisa, Berlin, Straßburg oder Kopenhagen werden insgesamt mehr als 10.000 Ladesäulen aufweisen. Auch in Irland sollen ungefähr 2.000 elektrische Fahrzeuge mit rund 3.500 Ladestationen Teil einer landesweiten Einführung der Elektromobilität sein.

Bei Green eMotion sollen Erfahrungen mit Autos, Bussen und Zweirädern mit rein elektrischem Antrieb und als Hybridfahrzeuge gesammelt werden. Spezielle Aspekte in einzelnen Modellregionen umfassen Batterieaustausch, Laden mit Gleichstrom sowie die Einbindung in intelligente Stromnetze. Weitere wichtige Punkte sind grenzüberschreitender Verkehr, unterschiedliche Bezahlssysteme und die Erprobung von neuen Geschäftsmodellen.

[www.greenemotion-project.eu](http://www.greenemotion-project.eu)



## Nationale Initiativen

### Österreich

#### Bundesinitiative eMobility Austria

Die Bundesinitiative eMobility Austria wurde im Herbst 2013 als gemeinnütziger Verein zur Förderung der Elektromobilität in Österreich gestartet. Sie sieht sich als unabhängigen eMobility Cluster für KMUs, ExpertInnen und kommunale Gebietskörperschaften in Österreich und bietet eine Plattform für anwendungsorientierte Umsetzung von neuen Mobilitätskonzepten.

Elektromobilität wird dabei im Zusammenspiel mit öffentlichem Verkehr und erneuerbaren Energien gesehen.

[www.biem.at](http://www.biem.at)

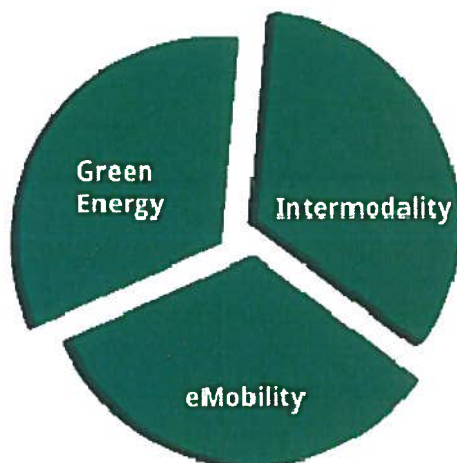


Abbildung 1: Themenbereiche der Bundesinitiative eMobility Austria, Quelle: biem

#### Bundesverband Nachhaltige Mobilität – Austrian Sustainable Mobility

Der Bundesverband Nachhaltige Mobilität ist ein Zusammenschluss von im Bereich nachhaltiger Mobilität tätiger Vereine, Firmen, Organisationen und Einzelpersonen.

Der Verband setzt sich für bessere Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität ein. Im Fokus stehen Elektrofahrzeuge, aber auch Pflanzenölfahrzeuge und das Thema intermodale Mobilität.

<http://bvmobil.at/>

#### Austrian Mobile Power

Austrian Mobile Power wurde im Jahr 2009 als Plattform zur Förderung von Elektromobilität in und aus Österreich gegründet. Aktuell sind 36 Mitglieder aus den Bereichen Fahrzeug, Infrastruktur, Energie, Anwendertechnologie und Interessenvertretung eingetragen.

Ziel ist es, relevante Player aus Politik und Wirtschaft zu vernetzen, gemeinsam Ideen zu generieren und Elektromobilität in Österreich voranzutreiben – auf der Produkt- und Serviceebene wie auch durch Öffentlichkeitsarbeit.

[www.austrian-mobile-power.at](http://www.austrian-mobile-power.at)





Abbildung 2: Mitglieder der Austrian Mobile Power

## Deutschland

### Forum ElektroMobilität e.V.

Der Verein „Forum Elektromobilität e.V.“ hat seinen Sitz in Berlin und bietet allen Akteuren und Fachexperten aus Forschung, Industrie und Politik die Integrations- und Partnerplattform zur Entwicklung gemeinsamer Innovationskonzepte und Strategien im Zielfeld Elektromobilität.

Der Verein

- unterstützt den Aufbau von Systemkompetenz für die deutsche Wirtschaft
- bündelt branchen- und technologieübergreifend die relevanten Kompetenzen
- treibt alternative Antriebstechnologien und -konzepte für einen schnellen Markteintritt voran
- realisiert den Brückenschlag von der Forschung zur Wirtschaft sowie zum Bund
- berät zu möglichen Fördermitteln und unterstützt die Suche geeigneter Kooperationspartner für Förderprojekte
- bietet eine strategische Marketingplattform
- positioniert und kommuniziert Bedarfe und Kompetenzen der Mitglieder
- fördert den gezielten Leistungs- und Meinungsaustausch, u. a. im Rahmen von Workshops, Roadshows oder der Jahresveranstaltung KONGRESS

Der Mitgliedsbeitrag wird individuell ausverhandelt.

<http://www.forum-elektromobilitaet.de/>

### Nationale Plattform Elektromobilität

Die "Nationale Plattform Elektromobilität (NPE)" wurde am 3. Mai 2010 gegründet. Sie setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Gesellschaft zusammen. In 7 Arbeitsgruppen mit je ca. 20 hochrangigen Expertinnen und Experten werden für die Elektromobilität wichtige Themen wie zum Beispiel "Antriebs- und Batterietechnologie" oder "Materialien und Recycling" behandelt. Die Arbeitsgruppen werden durch den Lenkungskreis koordiniert, dem im Wesentlichen die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen sowie Vertreter der Bundesregierung angehören. Die NPE ist ein Beratungsgremium der Bundesregierung. Sie beobachtet und analysiert die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und gibt Empfehlungen, wie die Ziele des Nationalen Entwicklungsplanes Elektromobilität erreicht werden können. Dazu berichtet sie regelmäßig der Bundesregierung.

Unter anderem wurden von der Bunderegierung im Zeitraum 2009–2011 acht Modellvorhaben mit insgesamt 130 Millionen Euro gefördert. Akteure aus Wissenschaft, Industrie und den beteiligten Kommunen arbeiten bei diesen Modellprojekten eng zusammen, um den Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum voranzubringen. Koordiniert wurden die Modellregionen Elektromobilität von der NOW – Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Die Organisation und Durchführung der Projekte innerhalb der Modellregionen erfolgte über regionale Projektleitstellen. Diese waren besetzt mit regionalen Akteuren aus den Bereichen Wirtschaftsförderung, Stadtwerke, Energieagenturen und sonstigen öffentlich-privaten Partnerschaften. Schnell nahmen die regionalen Leitstellen auch eine Filterfunktion bei Projektskizzen ein und bauten Kompetenzen darin auf, regionale Akteure miteinander in Kontakt zu bringen und Projektkonsortien zusammenzuführen.

Das Strategiekonzept der Modellregionen gliederte sich in drei Ebenen: in die Ebene der überregionalen Technologieförderung, die Ebene der Demonstration in den 8 Modellregionen und die Ebene der übergeordneten thematischen Plattformen. Die drei Ebenen des Programms wurden durch eine verteilte Organisationsstruktur aus lokalen und zentralen Elementen umgesetzt. Die Aufgabe aller Plattformen war einerseits der direkte Erfahrungsaustausch zwischen den Projektpartnern, andererseits wurde die langfristige Vernetzung aller Beteiligten initiiert.

[http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Zukunftstechnologien/Elektromobilitaet/elektromobilitaet\\_node.html](http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Zukunftstechnologien/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html)

### **Schweiz**

Mit dem «Schweizer Forum Elektromobilität» wurde 2011 vom Bundesamt für Straßen (ASTRA) und vom Touring Club Schweiz ein neues Kompetenzzentrum für Elektromobilität geschaffen. Ziel des Kompetenzzentrums ist es, allen Akteuren und Interessengruppen praktische Entscheidungshilfen beim Eintritt in den Elektromobilitätsmarkt zu bieten. Als besonderes Highlight organisiert das «Schweizer Forum Elektromobilität» seit 2010 seinen jährlichen Kongress. Aus der ersten Ausgabe des Kongresses ging die „Charta von Luzern“ hervor, eine Absichtserklärung sämtlicher Akteure, die sich für die Entwicklung der Elektromobilität einsetzen. Im Folgejahr mündete die „Charta“ in der „Challenge von Luzern“. Diese verpflichtet die Unterzeichner, ihre Ziele und Verwirklichungen für die kommenden Jahre vorzustellen. Zum Beispiel sollen im Jahr 2020 alle Zwei- und Dreiradfahrzeuge sowie ein Großteil der Lieferfahrzeuge der Schweizerischen Post elektrisch betrieben werden. 2012 wurde am 3. Kongress die „Schweizer Road Map“ vorgestellt, die von 30 Unternehmen unterstützt wird. Im Mittelpunkt dieser Road Map stehen die notwendigen Sofortmaßnahmen öffentlicher und

privater Akteure für eine beschleunigte Markteinführung von steckdosenfähigen Elektrofahrzeugen in der Schweiz.

#### Ville – Das Schweizer Städtenetz zur Elektromobilität

Im Rahmen des Städtenetz Ville soll in einer ersten Phase eine umfassende Bestandsaufnahme zum State-of-the-Art städtischer Überlegungen, Planungen und Maßnahmen zur Elektromobilität erfolgen. Dabei sollen sowohl die Vorhaben der maßgeblichen lokalen Akteure im Energie- und Verkehrssektor (Energieunternehmen, Verkehrsbetriebe, etc) als auch jene der relevanten städtischen Ämter (Mobilität, Energie, Umwelt, etc.) betrachtet werden. Während dieser Phase entsteht sukzessive das Netzwerk aus jenen Schweizer Städten, die bereits erste Anstrengungen in Richtung der Elektromobilität unternommen haben.

Ziel ist die Entwicklung eines "Handbuchs für das lokale Elektromobilitätsmanagement", welches sich mit der Infrastrukturplanung an der Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Energiesektor befasst. Zudem soll die Schaffung eines ordnungs-, umwelt-, energie- und verkehrspolitischen Rahmens auf lokaler Ebene sowie Instrumente und Maßnahmen zur Nachfragesteuerung vor Ort diskutiert werden.

Es wurde ein Fragebogen entwickelt, der an die Gemeinden, aber auch an in den Gemeinden tätige Unternehmen geht. Es soll möglichst breit und umfassend Auskunft erhalten werden, was aktuell für die Elektromobilität passiert.

<http://www.forum-elektromobilitaet.ch/>

### **Norwegen**

Seit 20 Jahren arbeitet die „Norwegian Electric Vehicle Association“ an einer erfolgreichen Einführung von Elektrofahrzeugen in Norwegen, die entweder ganz oder teilweise mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Die „Norwegian Electric Vehicle Association“ ist eine Non-Profit Organisation und Mitglied bei AVERE (European Association for Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicles) und WEVA (World Electric Vehicle Association).

Die EV Vereinigung repräsentiert den Großteil der Besitzer von Elektroautos in Norwegen und kooperiert mit der norwegischen Regierung, der Fahrzeugindustrie und anderen Organisationen.

Mitte 2013 waren in Norwegen 12.000 Elektrofahrzeuge, bei einer Einwohnerzahl von 5 Millionen, registriert. Das macht Norwegen zum weltweiten Vorreiter bei der Einführung von Elektrofahrzeugen und Oslo, mit der höchsten EV Dichte einer Hauptstadt, zur EV Hauptstadt der ganzen Welt. Norwegen besitzt 4.000 Ladestationen, bis Ende 2013 sollen auch 100 Schnelladestationen zur Verfügung stehen.

Unter anderem gehen folgende Errungenschaften auf das Konto der „Norwegian Electric Vehicle Association:

- Keine Steuern auf den Fahrzeugkauf
- Befreiung von 25% MwSt. beim Kauf
- Keine Gebühren für mautpflichtige Straßen
- Kostenfreies Parken
- Benützen von Busspuren

## Niederlande

Die niederländische Regierung verfolgt das Ziel, bis 2025 etwa 1 Mio. Elektro-Kfz (einschließlich Hybrid) auf den Straßen zu haben. Als Meilensteine werden 2015 rund 20.000 und 2020 rund 200.000 Elektroautos angestrebt. Neue E-Mobiles sollen bis 2018 von der Pkw-Kaufsteuer (BPM) und Kfz-Steuer (MRB) befreit werden. Besonders dynamisch bei der Einführung von Elektroautos zeigt sich Amsterdam, 2040 sollen hier fast ausschließlich E-Mobiles verkehren. Die Stadt ist durch ein ausgebreitetes Netz an Ladestationen und eine Auswahl von elektrischen Autos Spitzenreiter beim grünen Transport. Sie verfolgt das Ziel, die grünste Metropole zu werden, in der 2040 fast nur noch Elektroautos verkehren.

Ein erstes Förderprogramm aus 2009 hat die Wirksamkeit von Zuschüssen verdeutlicht. Amsterdam stellte 3 Mio. Euro zur Verfügung, um den Kauf von 260 E-Mobiles zu subventionieren. Die Unternehmen selbst investierten weitere 9 Mio. Euro in elektrische Fahrzeuge. Ein neuer Fördertopf wurde zu Beginn des Jahres 2012 bereitgestellt. Dieser soll den Ausbau einer E-Flotte bei Unternehmen stimulieren. Die Stadt stellt hierfür bis 2015 rund 8,6 Mio. Euro für Zuschüsse bei der Beschaffung und steuerliche Anreize bereit.

### Vaalser Verträge

Im März 2012 wurde mit der Unterzeichnung der Vaalser Verträge eine Grundlage für grenzenlose europäische Elektromobilität geschaffen. Die Vereinbarungen sind Kooperationen zwischen acht Partnern in sieben Ländern für das sogenannte E-Roaming, darunter ladenetz.de (Deutschland) und e-laad.nl (Niederlande). Zudem wurde das europäische Clearing House System (eCHS) eingeführt, welches von Ladenetz, e-laad und Blue Corner (Belgien) entwickelt wurde und den europaweiten Austausch von relevanten Informationen zwischen Stationsbetreibern und Fahrstromanbietern ermöglicht. In den Vereinbarungen wird die vertragliche Grundlage zwischen den Anbietern geregelt. Deutsche und niederländische Netzbetreiber hatten bereits Ende 2010 ein Abkommen zur grenzüberschreitenden Elektromobilität geschlossen, welches das erste seiner Art in Europa war.

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=616704.html>

## Italien

### Plattform ITALEMP

Die Plattform für die Elektromobilität trägt die Bezeichnung ITALEMP und ist auf Initiative der Kfz-Industrie entstanden. Das Forschungszentrum von Fiat (Centro Ricerche Fiat) und die Unternehmen Pininfarina und Dallara haben sie gemeinsam mit den Industrieverbänden Assoknowledge und Associazione Technica dell' Automobili (ATA) ins Leben gerufen. Inzwischen gehören nahezu 70 Unternehmen und 17 Universitäten und Forschungsgesellschaften zu ITALEMP, darunter neben Fiat, Ferrari und Piaggio eine Reihe von Kfz-Teile-Herstellern, die Energiegesellschaften Eni und Enel, und auch die Hersteller von elektrischen Geräten, Indesit und Electrolux sind vertreten.

Umweltministerium, Bildungs- und Forschungsministerium und das Ministerium für die wirtschaftliche Entwicklung haben Unterstützung zugesagt.

Ziel ist die Definition von gemeinsamen Zielen für Forschung und Entwicklung im Bereich der urbanen Mobilität, die Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, der Aufbau einer nationalen Infrastruktur für Elektromobilität und die Koordination von nationalen und europäischen Zielsetzungen und Maßnahmen. ITALEMP will einen nationalen Plan für Elektromobilität formulieren und diesen innerhalb von 5 bis 10 Jahren umsetzen. Ein wichtiger Aspekt wird die Beobachtung der Entwicklung



in anderen Ländern, insbesondere in Europa sein. Die Anstrengungen sollen auf Felder konzentriert werden, in denen die italienische Industrie Möglichkeiten sieht, Marktführer zu werden. Die umfassende Nutzung von Förderprogrammen und -geldern der EU (zum Beispiel "Green Cars") ist ein zentrales Anliegen des Zusammenschlusses.

Bereits vor Einrichtung der Plattform wurde eine Reihe von nennenswerten, wenn auch unkoordinierten Initiativen angekündigt, nachdem die Regulierungsgesellschaft für Energie im April 2010 eine Liberalisierung der Regeln für Stromanschlüsse verkündet hatte. Sie erlaubt seither die Installation von beliebig vielen Stromanschlüssen in privaten und öffentlichen Gebäuden und im Freien und ermöglicht damit die flächendeckende Installation von Ladestationen.

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=71510.html>

## Großbritannien

### „Real life Trials“

Eine Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität, die vom Technology Strategy Board, einer vom Wirtschaftsministerium BIS (teil)finanzierten Organisation zur Förderung von Innovation, bereits im Sommer 2009 angestoßen wurde, sind acht Testprojekte, sogenannte "Real life"-Trials, die mit insgesamt 25 Mio. £ gefördert werden. Im Rahmen dieser auch als Ultra Low Carbon Vehicle Demonstrator Programme bezeichneten Tests werden bis Ende 2010 bis zu 340 Elektrofahrzeuge in verschiedenen britischen Städten unter "Real life"-Bedingungen erprobt.

Im Juni 2010 wurden 100 Elektroautos von smart an Testfahrer in London und Birmingham ausgeliefert, während eine zweite Tranche von 40 MINI-E Fahrzeugen (BMW) in Oxford zum Test-Einsatz kam. Weitere Kooperationen zum Test von E-Fahrzeugen wurden mit Toyota und Peugeot durchgeführt. Bei diesen Testphasen handelt es sich um Partnerschaften zwischen Herstellern, Energieversorgern, lokalen Behörden sowie teils Universitäten und Forschungsinstituten.

### „Integrated Delivery Programme“

Das vom TSB (Technology Strategy Board) koordinierte "Integrated Delivery Programme" ist insgesamt 200 Mio. £ schwer und wird sowohl von der Regierung als auch dem Privatsektor finanziert. Diese Initiative soll die Markteinführung von Elektrofahrzeugen im Vereinigten Königreich durch gemeinschaftliche Forschungs- und Entwicklungsprojekte bis hin zur Produktion von Testautos beschleunigen. Zu den Organisationen, die sich finanziell am Integrated Delivery Programme beteiligen, gehören neben dem Verkehrsministerium DfT das Engineering and Physical Sciences Research Council (EPSRC) sowie die regionalen Wirtschaftsförderagenturen Advantage West Midlands und One North East.

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=72722.html>

## China

### Initiative „10 Städte – 1.000 Fahrzeuge“

In China gibt es viele Modellregionen zur Einführung der Elektromobilität und damit auch viele Unterschiede in der konkreten Ausgestaltung der Anreiz- und Förderinstrumente. Hohe Sichtbarkeit erlangte das im Jahr 2008 gestartete „10 cities – 1000 vehicle demonstration project“. Mittlerweile umfasst das Programm 25 Städte und mehr als 20.000 Elektrofahrzeuge – der Name bezieht sich auf 10 Städte pro Jahr und 1.000 Fahrzeuge pro Stadt.

Dieses Projekt kann als die offizielle Leitlinie chinesischer Förderpolitik betrachtet werden. Gefördert werden Hersteller von Elektrofahrzeugen und Batterien mit einem Betrag in Höhe von max. 50.000 RMB (ca. 6.000 EUR) für Plug-in Hybrid EVs bzw. 60.000 RMB (ca. 7.500 EUR) für reine EVs oder sogar 250.000 RMB (ca. 30.000 EUR) für Brennstoffzellenfahrzeuge. Im Fokus standen zunächst ausschließlich öffentliche Fahrzeuge – Busse, Taxen, Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, Polizei und Krankenwägen, Post; Sonderfahrzeuge, wie Straßenkehrmaschinen und Fahrzeuge für die Forstwirtschaft. Käufer sind demzufolge auch keine Privatpersonen, sondern Regierungsorgane. Nur in den 5 Pilotstädten Shanghai, Changchun, Shenzhen, Hangzhou, und Hefei wird mittlerweile der Kauf von privaten Elektrofahrzeugen im Rahmen dieses Projektes gefördert.

Das Zusammenspiel nationaler Förderung und lokaler Initiativen kann sehr anschaulich am Beispiel von Shenzhen betrachtet werden. Hier kommt noch eine lokale Förderung von Privatpersonen hinzu, die mit der nationalen Förderung kombiniert werden kann, so dass für ein rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug 120.000 RMB (ca. 15.000 Euro) Förderung zusammenkommen. Shenzhen kann mit über 3.000 zugelassenen rein elektrischen Fahrzeugen – weitere 2.000 wurden in 2012 allein von der Regierung angeschafft – weltweit mit auf die größten Erfolge bei der Einführung von Elektromobilität verweisen.

[http://www.mobilitaet.biz/fileadmin/Dateien/IMG/mobilitaet\\_morgen/Magazin\\_Mobilitaet\\_Morgen\\_2.2012.pdf](http://www.mobilitaet.biz/fileadmin/Dateien/IMG/mobilitaet_morgen/Magazin_Mobilitaet_Morgen_2.2012.pdf)