

Modellregion Elektromobilität 2014

Endbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

Projekttitle	Social e-Drive - Elektromobilität im sozialen Praxistest (ursprüngl. „Test Drive - Elektromobilität im sozialen Praxistest“; Änderungsantrag am 23.03.2015 bei DI Ursula Fürstler)	
Projektnummer	B467643	
Programm	Modellregionen Elektromobilität Ausschreibung 2014	
Beauftragter	Energierregion Weiz-Gleisdorf GmbH Dr. Iris Absenger-Helmli	
Projektpartner	gfa-consulting gmbh Gemeinnützige Dienstleistungsgesellschaft Weiz GmbH Chance B Lebenshilfe Weiz e-mobility Graz GmbH Energie Steiermark AG Weizer Zeitung GmbH & Co KG	
Projektstart und Dauer	Projektstart: 19.03.2015	Dauer: 15 Monate
Synopsis:	<p>Drei mobile Sozialdienste aus der Energierregion Weiz-Gleisdorf testeten kostenlos für insgesamt sechs Monate vier unterschiedliche E-Autos auf ihre Tauglichkeit im beruflichen Alltag. Die gewonnenen Testeindrücke der NutzerInnen wurden durch Interviews erhoben und in unterschiedlichen Medien veröffentlicht. Zusätzlich wurde auf www.energieregion.at eine zentrale Anlaufstelle für Informationen rund um das Thema „Elektromobilität“ errichtet. Basierend auf den Informationen dieser Plattform, den Gesprächen mit den TesterInnen sowie ExpertInnen aus dem Bereich der E-Mobilität wurde ein Leitfaden entwickelt, der als Informations- und Entscheidungsgrundlage die Beschaffung und Nutzung von E-Autos bei mobilen sozialen Diensten fördert.</p>	

2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

2.1 Kurzfassung

Die Kurzfassung bietet einen Überblick über das Projekt und dessen Inhalte.

Die Energieregion Weiz-Gleisdorf war sich früh des besonderen Potenzials elektrisch betriebener Fahrzeuge bewusst. Dementsprechend ist das Thema „Elektromobilität“ in der Energieregion Weiz-Gleisdorf bereits seit 2008 eine grundlegende Säule der regionalen Entwicklung. Die seither in diesem Zusammenhang umgesetzten Projekte führten zu zahlreichen Erfolgen. Exemplarisch kann hierbei auf die zahlreichen ein- und mehrspurigen Elektrofahrzeuge in der Region sowie auf Auszeichnungen im Bereich Mobilität (Steirischer Mobilitätspreis 2010) und Klimaschutz (Klimaschutzpreis 2010) verwiesen werden. Aber auch aktuell befinden sich in der Energieregion im Rahmen der Smart-Cities-Initiative und der Klima- und Energie-Modellregion „Start up Energieregion Weiz-Gleisdorf“ weitere Elektromobilitäts-Projekte in der Umsetzung.

Zur weiteren Förderung der Marktdurchdringung elektrischer Fahrzeuge wurde, basierend auf den bisherigen Erfahrungen, in der Region ein Bedarf zur Bereitstellung zielgerichteter Informationen und Testmöglichkeiten für spezifische Anwendergruppen erkannt. Das Projekt „Social e-Drive - Elektromobilität im sozialen Praxistest“ ist in diesem Zusammenhang eine konsequente Fortsetzung der bisher gesetzten Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität. Der thematische Fokus des Projekts liegt auf dem in der Region weit gefassten Begriff der Barrierefreiheit, welcher in der Energieregion Weiz-Gleisdorf eine wichtige Rolle einnimmt. Hierdurch erfolgt im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips eine Verknüpfung der ökologischen und ökonomischen Vorteile der Elektromobilität mit den sozialen Aspekten der Daseinsvorsorge.

Das übergeordnete Projektziel war die Bereitstellung einer umfassenden Informations- und Entscheidungsgrundlage für die Elektrifizierung der Fuhrparke mobiler sozialer Dienste, welche durch ihre vielseitigen mobilitätsintensiven Dienstleistungen, den Flottenbetrieb sowie die aktuelle demographische Entwicklung ein optimales Einsatzgebiet für die Elektromobilität darstellen.

Zur Erreichung dieses Projektziels wurden zu Beginn zwei mobile soziale Dienste - Chance B und Dienstleistungsgesellschaft der Region Weiz (DLG) - für die Projektteilnahme ausgewählt. Aufgrund der effizienten und zielgerichteten Medienarbeit traten im Laufe des Projekts weitere Unternehmen mit dem Interesse an einer Teilnahme an die Energieregion Weiz-Gleisdorf heran. Von diesen konnte ein Betrieb - die Lebenshilfe Weiz - ausgewählt und in das Projekt integriert werden.

Für die beteiligten mobilen Dienste wurden mit den Geschäftsführungen und MitarbeiterInnen vorab geeignete Einsatzbereiche für die Elektrofahrzeuge identifiziert. Im Zuge individueller Workshops wurden die TestfahrerInnen vor Beginn der Testphase durch einen Impulsvortrag in das Thema „Elektromobilität“ eingeführt sowie bisherige Hemmnisse im Umgang mit und Erwartungen an die E-Fahrzeuge thematisiert. Im Zuge der sechsmonatigen Testphase wurden den Sozialbetrieben vier unterschiedliche E-Fahrzeugmodelle kostenlos zur Verfügung gestellt.

Begleitend zur Testphase wurden Interviews mit den TesterInnen geführt und basierend auf den gewonnenen Eindrücken publikationsfähige Berichte verfasst. Eine eigens auf der Homepage der Energieregion Weiz-Gleisdorf eingerichtete Seite diente als zentrale Anlaufstelle für Informationen und Fragen rund um das Thema „Elektromobilität“.

Basierend auf den im Laufe der Testphase erhobenen Informationen zum Mobilitätsbedarf und -verhalten mobiler Sozialdienste, ExpertInnengesprächen sowie recherchierten Daten wurde ein an die spezifischen Bedürfnisse der mobilen sozialen Dienste angepasster Leitfadens erstellt. Durch den Umfang der bereitgestellten Informationen stellt dieser nicht nur für diese Zielgruppe, sondern für alle am Thema Interessierten eine umfassende Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Beschaffung und Nutzung elektrischer Fahrzeuge dar. Zur öffentlichkeitswirksamen Verbreitung des Leitfadens wurde dieser über geeignete Medienkanäle und Netzwerke verbreitet. Auch wurden die im Rahmen der Projektumsetzung hergestellten Kontakte zu EntscheidungsträgerInnen mobiler sozialer Dienste zur Dissemination des Leitfadens genutzt. Weiters steht dieser unter www.energieregion.at zum kostenlosen Download bereit.

Im Rahmen einer Abschlussveranstaltung wurden im Beisein der drei mobilen sozialen Dienste die Ergebnisse des Projekts bzw. des Leitfadens präsentiert sowie den TeilnehmerInnen die Möglichkeit der Reflexion, des Informationsaustausches sowie der Diskussion geboten.

Den Abschluss des Projekts bildete eine ex-post Evaluierung, in welcher der Projektablauf und die Ergebnisse einer kritischen Prüfung unterzogen wurden. Auf diese Weise wurden wertvolle Erkenntnisse und Verbesserungspotenziale für künftige Projekte der Energieregion Weiz-Gleisdorf zur Förderung der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen abgeleitet.

2.2 Projektinhalte und Resultate

Dieser Teil des Berichtes enthält detaillierte Informationen über die Projektziele, die in der Einreichung und Beauftragung definiert wurden sowie die Methoden zur Zielerreichung.

1. - Ausgangssituation / Motivation

Die zunehmende Nutzung konventioneller Fahrzeuge zeichnet sich maßgeblich verantwortlich für die negativen ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen auf Mensch, Tier und Umwelt. So ist aktuell in Österreich ein großer Teil der gesamten Treibhausgasemissionen auf den Verkehrssektor zurückzuführen. Als geeignete Maßnahme, um diesen negativen Entwicklungen entgegenzuwirken, wird die Elektrifizierung des Antriebs und somit des Verkehrs gesehen.

Die Energieregion Weiz-Gleisdorf war sich früh des besonderen Potenzials elektrisch betriebener Fahrzeuge bewusst. Dementsprechend ist das Thema „Elektromobilität“ in der Energieregion Weiz-Gleisdorf bereits seit 2008 eine grundlegende Säule der regionalen Entwicklung. Die seither in diesem Zusammenhang umgesetzten Projekte führten zu zahlreichen Erfolgen. Exemplarisch kann hierbei auf die zahlreichen ein- und mehrspurigen Elektrofahrzeuge in der Region sowie auf Auszeichnungen im Bereich Mobilität (Steirischer Mobilitätspreis 2010) und Klimaschutz (Klimaschutzpreis 2010) verwiesen werden. Aber auch aktuell befinden sich in der Energieregion weitere Elektromobilitäts-Projekte in der Umsetzung.

Das durch die Energieregion als Smart Urban Region kürzlich abgeschlossene Projekt „iEnergy 2.0“ ermöglichte die Realisierung von regionalen Carsharing- und Verleihsystemen sowie die Abhaltung von Mobilitätsworkshops. Die zurzeit als Klima- und Energie-Modellregion „Start up Energieregion Weiz-Gleisdorf“ durchgeführte Konzeptumsetzung setzt im Bereich „Energieregion mobil“ die folgenden Maßnahmen um: Abhaltung von Workshops, Vorarbeiten zur Entwicklung eines Mobilitätskonzepts, Erarbeitung einer regionalen Carsharing-Plattform, Forcieren von sanfter Mobilität. Im Zuge der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität 2015“ befindet sich das Projekt „e-CULT Energieregion Weiz-Gleisdorf“ zur Bereitstellung zielgerichteter Informationen und Testmöglichkeiten für Jugendliche und junge Erwachsene in der Umsetzung.

Aufgrund dieser bisherigen Erfahrungen wurde in der Region zur weiteren Förderung der Marktdurchdringung elektrischer Fahrzeuge ein Bedarf zur Bereitstellung zielgerichteter Informationen und Testmöglichkeiten für spezifische AnwenderInnengruppen erkannt.

Das Projekt „Social e-Drive - Elektromobilität im sozialen Praxistest“ machte sich die bisherigen Erkenntnisse zu Nutze und stellte eine konsequente Fortsetzung der bislang gesetzten Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität dar. Der thematische Fokus des Projekts lag auf dem Begriff der Barrierefreiheit, wobei dieser nicht im herkömmlichen Sinne, sondern weit gefasst, als „Zugänglichkeit“ bzw. „universelle Benutzbarkeit für alle“ verstanden wird. Dieser nahm in der Region nicht nur in der vorangegangenen LEADER-Periode 2007-2013 eine besondere Stellung ein, sondern stellt auch in der Lokalen Entwicklungsstrategie der aktuellen LEADER-Periode 2014-2020 ein zentrales Thema dar. Durch die Berücksichtigung dieser „Barrierefreiheit“ ist es möglich, die ökologischen und ökonomischen Vorteile der elektrischen Fortbewegung im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips mit sozialen Aspekten synergetisch in Verbindung zu setzen. Hierbei bieten speziell die mobilen sozialen Dienste durch ihre vielseitigen mobilitätsintensiven Dienstleistungen, den (konventionellen) Flottenbetrieb sowie die aktuelle demographische Entwicklung ein optimales Einsatzgebiet für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

2. - Projektziele

Das grundlegende Ziel des Projekts war - in Verbindung mit einer umfassenden praktischen Testphase - die Bereitstellung einer umfassenden Informations- und Entscheidungsgrundlage für die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten mobiler sozialer Dienste und damit einhergehend die Etablierung bedarfsgerechter elektrischer Fahrzeuge in diesem Bereich.

Zur Erreichung dieser Zielsetzung wurden die folgenden Teilziele definiert:

- Die Identifizierung geeigneter Einsatzbereiche elektrisch betriebener, mehrspuriger Fahrzeuge bei der Erbringung der Dienstleistungen von mobilen sozialen Diensten zeigt EntscheidungsträgerInnen und MitarbeiterInnen einerseits die Möglichkeiten eines effizienten Einsatzes dieser Fahrzeuge auf und verdeutlicht andererseits ökologische Verbesserungs- und ökonomische Einsparungspotenziale.
- Die Durchführung von Alltagstests von E-Autos im Zuge der Erbringung der unterschiedlichen Dienstleistungen bringt den EntscheidungsträgerInnen sowie MitarbeiterInnen die Vorteile elektrischer Fahrzeuge auch praktisch näher.
- Die Befragung der TestfahrerInnen sowie das Verfassen von hierauf basierenden Testberichten ermöglicht es, die gemachten Erfahrungen sowie die Anforderungen der unterschiedlichen Dienstleistungen an die Fahrzeuge zur Erbringung dieser festzuhalten und

zu reflektieren, um hierdurch konkrete Maßnahmen zur Förderung der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen abzuleiten.

- Die Errichtung einer Onlineplattform ermöglicht es, die Erfahrungen aus der praktischen Testphase zu publizieren sowie eine zentrale Anlaufstelle rund um das Thema „Elektromobilität“ aufzubauen.
- Durch die Erstellung eines Leitfadens, welcher für mobile soziale Dienste und ähnlich gelagerte (Dienstleistungs-)Unternehmen eine extensive Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Beschaffung und Nutzung elektrischer Fahrzeuge bietet, wird die Nutzung von E-Fahrzeugen bei derartigen Unternehmen gefördert.
- Die kritische Evaluierung des Projekts und Sammlung der Erkenntnisse bildet eine wichtige Basis für zukünftige Elektromobilitätsprojekte in der Energieregion Weiz-Gleisdorf.

3. - Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Zur Erreichung der Projektziele wurden die nachfolgenden Maßnahmen mit jeweils geeigneten Methoden umgesetzt.

Kooperationen

In einem ersten Schritt wurden zusätzlich zur Kooperation mit der Modellregion Elektromobilität Großraum Graz (e-mobility Graz), in deren Fokus die Nutzung von Synergieeffekten, der Austausch von Know-How sowie die Unterstützung der Dissemination der Projektergebnisse standen, weitere für die erfolgreiche Projektumsetzung erforderlichen PartnerInnen ausgewählt.

Aufgrund der extensiven Erfahrung in der Erarbeitung und Umsetzung (über-)regionaler Mobilitäts- und Förderprojekte, einer hervorragenden Kenntnis des regionalen Mobilitätssystems sowie einer weitreichenden projektrelevanten Vernetzung wurde die Projektleitung nach eingehenden Gesprächen an die gfa consulting GmbH vergeben.

Hinsichtlich der beteiligten mobilen sozialen Dienste fiel die Entscheidung auf die Chance B Gruppe mit Standort in Gleisdorf und die Gemeinnützige Dienstleistungsgesellschaft der Region Weiz. Ausschlaggebend für die Wahl dieser beiden mobilen sozialen Dienste waren nicht nur das Interesse ihrer MitarbeiterInnen an einer Teilnahme, die Bereitschaft der Geschäftsführung zur Umsetzung des Projekts sowie die vorhandene, regionale Verankerung der Unternehmen in der Energieregion Weiz-Gleisdorf. Von besonderer Bedeutung für die Projektumsetzung waren die unterschiedlichen Dienstleistungsportfolien sowie geografischen Einsatzgebiete bzw. Mobilitätsbedarfe der beiden Dienste. Diese Faktoren erlaubten es, den Einsatz der Elektrofahrzeuge unter verschiedenen Rahmenbedingungen zu evaluieren.

Bezüglich der Anmietung der E-Fahrzeuge stand die Nutzung verschiedener Fahrzeugkonzepte und -klassen im Vordergrund, um so den testenden Betrieben die Leistungsfähigkeit sowie Vielseitigkeit der modernen E-Mobilität verdeutlichen und divergente Testerfahrung generieren zu können. Hierzu wurden in Rücksprache mit verschiedenen potenziellen ProjektpartnerInnen Evaluierungen diverser Fahrzeugmodelle durchgeführt. Hierauf basierend entschied man sich für den Kleintransporter Renault Kangoo Maxi Z.E. der e-mobility Graz, das Kompaktfahrzeug Renault ZOE sowie den Kleinwagen VW e-up! der Energie Steiermark. Da man den teilnehmenden mobilen sozialen Diensten zusätzlich zu diesen eher konventionellen Fahrzeugkonzepten zum Vergleich auch ein speziell für die Anforderungen der E-Mobilität konzipiertes Fahrzeug einer höheren Leistungsklasse

zur Nutzung bereitstellen wollte, ein solches über regionale Partner nicht zu einem fairen Preis zu beziehen war, setzte man sich mit der BMW Group Austria in Kontakt. Die Projektkonzeption überzeugte die Verantwortlichen der BMW Group derart, dass diese für die sechsmonatige Testphase einen BMW i3 mit für mobile soziale Dienste sinnvoller Ausstattung, wie beispielsweise Schnellladefunktion, eigens produziert und der Energieregion Weiz-Gleisdorf zu Sonderkonditionen zur Verfügung gestellt wurde.

Im Bereich der Medienarbeit erfolgte, aufgrund der hohen Auflage und damit verbundenen Reichweite zur regionalen Bevölkerung, eine Zusammenarbeit mit der Weizer Zeitung GmbH & Co KG.

Testphase

Der Auswahl der ProjektpartnerInnen und der jeweils vorab erfolgten bilateralen Definition geeigneter Einsatzbereiche für die Fahrzeuge bei den mobilen sozialen Diensten folgten individuelle Workshops mit den projektbeteiligten mobilen Sozialdiensten. Im Rahmen dieser wurde den Geschäftsführungen und MitarbeiterInnen der teilnehmenden mobilen sozialen Dienste zentrale Aspekte des Themas „Elektromobilität“ - unter anderem Klimarelevanz, Vorteile, aktuelle Situation und Laden - anhand eines Vortrages näher gebracht sowie etwaige Hemmnisse, Vorurteile sowie Erwartungen seitens der TestfahrerInnen adressiert und diskutiert. Weiters wurde den TeilnehmerInnen der detaillierte Projektablauf dargelegt sowie eine eigens entworfene Checkliste übergeben. Diese listete zentrale Aspekte im Rahmen der Nutzung eines E-Fahrzeuges auf und gewährleistete bei Berücksichtigung umfassende Testeindrücke.

Basierend auf den identifizierten Einsatzbereichen sowie unter Berücksichtigung diverser Faktoren, wie beispielsweise der saisonalen Auftragslage, wurde ein organisatorischer Plan zur effizienten und effektiven Nutzung der Fahrzeuge durch die mobilen sozialen Dienste erarbeitet. Insgesamt standen den beiden ursprünglichen ProjektpartnerInnen für die Erbringung ihrer Dienstleistungen über sechs Monate hinweg vier verschiedene Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Jedem der beiden mobilen Sozialdienste wurden zu Beginn der Testphase, nach Unterfertigung der eigens erarbeiteten Nutzungsbedingungen und einer umfassenden Einschulung in die Nutzung der jeweiligen Fahrzeuge inkl. begleiteter Testfahrten, zwei dieser Autos übergeben. Unter Beachtung etwaiger Bedarfe erfolgte nach rund drei Monaten ein Wechsel der Fahrzeuge, sodass jedes von diesen von den beiden mobilen sozialen Diensten auf seine Alltagstauglichkeit getestet werden konnte.

Da die Chance B im Gegensatz zur DLG an ihrem Standort über keine adäquate Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge verfügte, wurde ihr zeitgleich mit den ersten beiden Fahrzeugen auch eine mobile Ladesäule zur Verfügung gestellt. Die Inbetriebnahme sowie Einschulung in diese erfolgte durch den Projektmitarbeiter.

Aufgrund der effizienten und zielgerichteten Medienarbeit traten im Laufe des Projekts weitere Unternehmen mit dem Interesse an einer Teilnahme an die Energieregion Weiz-Gleisdorf heran. Von diesen konnte ein Betrieb - die Lebenshilfe Weiz - ausgewählt und nach einer organisatorischen Restrukturierung im Rahmen einer verkürzten Testphase in das Projekt integriert werden. Hierdurch ergab sich die Möglichkeit, die elektrischen Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Eignung für die Freizeitgestaltung und dem Transport von körperlich und geistig behinderten Person zu testen. Um diese umfassend zu nutzen, wurde die Mietdauer des Renault Kangoo Z.E. um einen Monat verlängert.

Betreuung

Über den gesamten Testzeitraum stand das Projektteam bezüglich etwaiger Fragen und Probleme zur Verfügung. Regelmäßig wurden auch Gespräche mit den jeweils definierten Ansprechpersonen der mobilen sozialen Dienste geführt, um etwaige Problem- und Fragestellungen frühestmöglich zu bearbeiten. Um den Betrieb des jeweiligen mobilen sozialen Dienstes nicht einzuschränken, wurde eine 24/7-Hotline für die TestfahrerInnen eingerichtet. Diese war insbesondere bei aufgetretenen Ladeschwierigkeiten von großer Bedeutung. Nach Fehler- oder Problemmeldungen wurde unverzüglich telefonisch oder vor Ort an einer Problemlösung gearbeitet bzw. zwischen dem mobilen sozialen Dienst sowie dem Fahrzeugvermieter vermittelt. Zusätzlich erzeugte diese „Rund-um-die-Uhr-Erreichbarkeit“ bei den TestfahrerInnen, wie sich im Rahmen von Gesprächen herausstellte, eine gewisse Form von Sicherheit und wirkte somit einer etwaigen anfänglichen Skepsis bzw. Unsicherheit entgegen.

Interviews und Testberichte

Um die differenzierten Testeindrücke der FahrerInnen sowie die grundsätzlichen Anforderungen an Dienstfahrzeuge systematisch erheben, qualitativ auswerten und in weiterer Folge als wichtige Informationsgrundlage für den Leitfaden verwenden zu können, wurde ein Fragebogen erstellt. Basierend auf diesem wurden nach Beendigung der ersten und zweiten Testphase leitfadengestützte Einzelinterviews mit den TestfahrerInnen geführt und so rund 40 Testeindrücke erhoben. Auf Wunsch der TestfahrerInnen erfolgten zum Teil auch Gruppeninterviews.

Mittels eines zweiten spezifischen Fragebogens wurden weiters auch die Anforderungen der EntscheidungsträgerInnen respektive der Geschäftsführungen der mobilen Sozialdienste an den betrieblichen Fuhrpark - u.a. Finanzierung, Betriebskosten und Fahrzeugklassen - bestimmt, um diese im Rahmen der Leitfadenerstellung berücksichtigen zu können.

Zusätzlich begleitete der Projektmitarbeiter der Energieregion Weiz-Gleisdorf MitarbeiterInnen der teilnehmenden mobilen sozialen Dienste auf repräsentativen Fahrten bzw. bei repräsentativen Tätigkeiten, um erweitert Gespräche hinsichtlich der Eignung der E-Fahrzeuge führen, sich einen persönlichen Eindruck verschaffen sowie die Fahrten textuell und bildlich dokumentieren zu können.

Leitfaden

Der praktischen Testphase folgte die Erstellung des Leitfadens zur Elektrifizierung von Fuhrparks mobiler sozialer Dienste. Dieser bildet idealtypisch den gesamten Integrationsprozess von elektrischen Fahrzeugen - von der Implementierung in die Unternehmensstrategie bis hin zur intelligenten Fuhrparksteuerung - in den Fuhrpark von mobilen sozialen Diensten ab und bietet hierdurch eine umfassende Informations- und Entscheidungsgrundlage für die Elektrifizierung von betrieblichen Fahrzeugflotten. Die Informationen aus den Interviews mit den Geschäftsführungen und TestfahrerInnen der mobilen sozialen Dienste bildeten hierbei eine von drei Grundlagen. Eine weitere stellte eine ausführliche Literatur- und Internetrecherche dar. Die dritte Grundlage bildeten zahlreiche ExpertInnengespräche. Hierzu wurden mehrfach Gespräche mit unterschiedlichen Schwerpunkten mit VertreterInnen der Modellregionen Großraum Graz und Vlotte geführt. Auch wurden EntscheidungsträgerInnen von mobilen sozialen Diensten, welche bereits erste Erfahrungen im Bereich der E-Mobilität sammeln konnten, interviewt. Bezüglich weiterführender Informationen zu Bundes- und Landesförderungen für elektrische Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur wurden die entsprechenden Förderstellen kontaktiert. Zur Erhebung weiterführender fahrzeugspezifischer

Informationen und zur Gewährleistung einer korrekten Berechnung der Total Costs of Ownership ausgewählter Fahrzeuge wurden Gespräche mit Fahrzeughändlern, Importeuren und dem ÖAMTC geführt.

Nach Abschluss der inhaltlichen folgten die grafische Aufbereitung sowie der Druck des Leitfadens. Hierzu wurden telefonisch und persönlich mehrere Koordinations- bzw. Feedbackgespräche mit dem externen Dienstleister geführt, welcher nach Evaluierung des Angebots hiermit beauftragt wurde.

Präsentation vor Entscheidungsträgern mobiler sozialer Dienste

Bereits während der abschließenden Arbeiten wurde der Leitfaden EntscheidungsträgerInnen mobiler sozialer Dienste im Rahmen eines Netzwerktreffens des Netzwerks „Beschäftigungsbetriebe Steiermark“ (BBS), welches rund 30 Mitgliedsbetriebe aufweist, präsentiert.

Abschlussveranstaltung

Nach Fertigstellung des Leitfadens wurde eine gesonderte Abschlussveranstaltung im Beisein der beteiligten mobilen sozialen Dienste Chance B, DLG und Lebenshilfe Weiz abgehalten. Im Rahmen dieser wurden durch das Projektteam die wichtigsten Erkenntnisse des Projekts bzw. des Leitfadens präsentiert und im Anschluss Raum für einen gemeinsamen Erfahrungsaustausch zwischen den TesterInnen geschaffen.

Internetplattform

Nach dem umfassenden Relaunch der Homepage der Energieregion Weiz-Gleisdorf wurde auf dieser an prominenter Stelle ein Bereich für allgemeine Informationen rund um das Thema „Elektromobilität“ (z.B. verfügbare sowie geeignete Fahrzeugmodelle, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten, Ladeinfrastruktur, Total Costs of Ownership, ökologischer Nutzen & Vorteile von Elektromobilität, intelligente Steuerung) eingerichtet. Diese entsprechen - für die Allgemeinheit und nicht zielgruppenspezifisch aufbereitet - grundsätzlich den Inhalten des Leitfadens. Ergänzend kann der Leitfaden kostenlos und ohne Registrierung über die Homepage heruntergeladen oder über die digitale Publikationsplattform „issuu“ online betrachtet werden.

Dissemination

Für die Dissemination des Projekts wurden im Zuge des Projektverlaufs verschiedene Kanäle genutzt, um eine versatile Bewerbung des Projekts zu ermöglichen.

Zu Beginn des Projekts wurde im Beisein der Geschäftsführungen der Chance B und der DLG Weiz sowie (über-)regionaler MedienvertreterInnen eine Pressekonferenz abgehalten. Dieser folgte auch entsprechende Presseaussendung, um auch jene Medien über den Projektstart zu informieren, welche nicht persönlich vor Ort sein konnten.

Abschließend wurde am Ende des Projekts eine Abschlussveranstaltung durch den Projektträger durchgeführt.

Weiters wurde während der Testfahrten, in Abstimmung mit den TesterInnen, durch das Projektteam ein Zeitungbericht veröffentlicht, um einen Überblick über die gemachten positiven wie auch negativen Erfahrungen zu geben. Entgegen der ursprünglichen Projektkonzeption wurde in diesem Zusammenhang auf die Veröffentlichung einzelner Erfahrungsberichte verzichtet, da die einzelnen

Erfahrungen der Testfahrten sehr ähnlich ausfielen und sich, bedingt durch die unterschiedlichen Einsatzbereiche, nur in Details unterschieden.

Darüber hinaus wurde während der gesamten Projektlaufzeit das bereits vorhandene und gut etablierte Netzwerk des Projektträgers als LEADER-Region, Smart Urban Region und Klima- und Energie-Modellregion genutzt, um das Projekt im Rahmen von regelmäßigen Treffen über die regionalen Grenzen hinaus zu bewerben.

Zusätzlich wurden externe Veranstaltungen genutzt, um über die ursprüngliche Projektkonzeption hinaus, das Projekt und dessen Ergebnisse im Rahmen weiterer Disseminationsaktivitäten zu verbreiten. Hierzu wurde im Zuge des „Lebensfest 2015“ der Lebenshilfe Weiz, der Veranstaltung „Mythos Puch 2015“, dem „e-mobility Infotag 2015“ der Modellregion für Elektromobilität „Großraum Graz“, der 13. Sitzung des Beirats der Modellregionen E-Mobilität sowie eines „Netzwerktreffen der Beschäftigungsbetriebe Steiermark“ das Projekt bzw. der Leitfaden den TeilnehmerInnen vorgestellt.

Auch wurde das Projekt im Laufe der Umsetzung für die Preisauszeichnungen VCÖ-Mobilitätspreis 2015 zum Thema „Mobilität“ sowie beim Energy Globe STYRIA AWARD 2016 eingereicht.

Zur Dissemination des Leitfadens wurde bereits parallel zur Testphase Kontakt mit relevanten Stakeholdern aufgenommen. So wurden im Sinne eines Top-Down-Ansatzes unter anderem das Sozialministerium, die für mobile soziale Dienste zuständigen Ämter bzw. Referate österreichischer Landesregierungen sowie Dachverbände über das Projekt und den in Arbeit befindlichen Leitfaden mit der Bitte um Verbreitung innerhalb ihrer Netzwerke persönlich und schriftlich informiert. Da diese übergeordneten Organisationen bzw. Institutionen und Einrichtungen jedoch nicht über die notwendigen Medien und Netzwerke verfügten, um projektrelevante Informationen an ihre Mitglieder zu kommunizieren, wurde telefonisch und schriftlich Kontakt mit mobilen sozialen Diensten bzw. deren Landesorganisationen bzw. Zweigstellen in ganz Österreich Kontakt aufgenommen - u.a. Caritas, Rotes Kreuz, Hilfswerk, Sozialmedizinischer Pflegedienst Hauskrankenpflege, Volkshilfe, AIS-Agentur, Pro Mente und Johanniter. An die hierdurch geknüpften Kontakte sowie an die Mitglieder des Netzwerks der Beschäftigungsbetriebe Steiermark wurde nach Fertigstellung des Leitfadens eine digitale oder gedruckte Kopie mit der Bitte um weitere Verteilung innerhalb der zur Verfügung stehenden Netzwerke übermittelt.

Über die Fertigstellung und Verfügbarkeit des Leitfadens wurden VertreterInnen (über-)regionaler Medien in persönlichen Gesprächen informiert. Ergänzend erfolgte eine Presseaussendung an weitere MedienvertreterInnen. Weiters steht der Projektträger aktuell im Kontakt mit der Redaktion des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs, die plant einen Artikel über das Projekt bzw. den hieraus entstandenen Leitfaden in der August-Ausgabe des „auto touring“-Magazins zu veröffentlichen.

Darüber hinaus ist der Projektträger bemüht, jedenfalls auch nach Projektende, den Leitfaden weiter zu verbreiten. Hierzu wird dieser auf der Homepage www.energieregion.at zum kostenlosen Download bereitgestellt sowie im Büro zur freien Entnahme aufgelegt. Zusätzlich kann der Leitfaden telefonisch und/oder per Email als Hardcopy angefordert werden. Unter anderem werden gedruckte Exemplare des Leitfadens auch an den Klima- und Energiefonds, die Modellregionen Elektromobilität, und Gemeindeämter der Energieregion Weiz-Gleisdorf zur weiteren Verbreitung übermittelt.

Evaluierung

Abschließend führte das gesamte Projektteam eine ex-post Evaluierung des Projekts durch. Hierdurch wurden der Projektablauf und die erzielten Ergebnisse einer kritischen Prüfung unterzogen. Auf diese Weise konnte das Projektteam wertvolle Erkenntnisse und Verbesserungspotenziale für künftige Projekte der Energieregion Weiz-Gleisdorf zur Förderung der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen ableiten.

4. - Beschreibung der Resultate und Meilensteine

Arbeitspaket 1 - Projektmanagement

- M 1.1 - Erstellung des Zwischenberichts: Da der Projektträger gemäß Fördervertrag nicht zur Erstellung eines Zwischenberichts verpflichtet war, wurde auf die Erstellung eines solchen verzichtet. Eine etwaige Dokumentation zu internen Zwecken blieb hiervon unberührt.
- M 1.2 - Erstellung des Endberichts: Der vorliegende Endbericht wurde fristgerecht und gemäß den Vorgaben des Fördergebers bzw. Abwicklungsstelle erstellt und samt entsprechendem Anhang eingereicht.
- M 1.3 - Abschluss der jeweiligen Arbeitspakete: Zur erfolgreichen Projektumsetzung wurden die geplanten Arbeitspakete innerhalb der vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen abgeschlossen. Die terminlichen Vorgaben gemäß der ursprünglichen Projektkonzeption konnten nicht eingehalten werden, da sich der Zugang zu Veranstaltungen von mobilen sozialen Dienste bzw. (Dach-)Verbänden und Netzwerken, zur Präsentation der Projekt(zwischen)ergebnisse und des Leitfadens als schwierig gestaltete. Aus diesem Grund wurde um eine Projektverlängerung um drei Monate angesucht. Innerhalb dieser konnte schlussendlich der nötige Kontakt hergestellt werden, um den Leitfaden auf einer derartigen Veranstaltung zu präsentieren.
- M 1.4 - Evaluierung des Projektablaufs und der -ergebnisse: Der Projektfortschritt wurde in regelmäßigen Abständen innerhalb des Projektteams evaluiert, um etwaige Abweichungen frühzeitig erkennen und diesen entgegensteuern zu können. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse und Verbesserungspotenziale wurden schriftlich dokumentiert.

Arbeitspaket 2 - Schließen von Kooperationen

- M 2.1 - Abschluss der Erst- und Folgegespräche mit potenziellen KooperationspartnerInnen: Bereits kurz nach Projektstart wurden die Gespräche mit den potenziellen KooperationspartnerInnen abgeschlossen und mit der e-mobility Graz, der BMW Group Österreich sowie der Energie Steiermark geeignete PartnerInnen für die Bereitstellung der Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur ausgewählt. Im Bereich der „mobilen Sozialdienste“ entschied man sich unter anderem aufgrund der regionalen Verankerung, der unterschiedlichen Dienstleistungsportfolien und geographischen Einsatzgebiete sowie Mobilitätsbedarfe sowie des Commitments der Geschäftsführungen für eine Zusammenarbeit mit der Chance B sowie der DLG. Dies gewährleistete nicht nur umfassende Testeindrücke, sondern auch eine synergetische Projektumsetzung. Im Laufe des Projekts wurden diverse Anfragen von Betrieben bezüglich einer möglichen Projektteilnahme evaluiert. Hierauf basierend wurde nachträglich ein weiterer Kooperationspartner aus dem Bereich „Mobile Sozialdienste“ - die Lebenshilfe Weiz - in das Projekt integriert. Die Entscheidung für PartnerInnen aus den Bereichen „Grafik und Layout“ sowie „Druck“ zur grafischen Aufbereitung und zum Druck des Leitfadens erfolgte, basierend auf den hierzu vorgelegten

Konzepten, parallel zur Erstellung des Leitfadens. Hinsichtlich der Medienpartnerschaften fiel die Wahl auf Print- und Onlinemedien mit einer hohen (über-)regionalen Reichweite.

- M 2.2 - Schließung der Kooperationsverträge: Den abschließenden Gesprächen folgten die Vertragsverhandlungen sowie die Unterfertigung der entsprechenden Verträge. Ein besonderes Augenmerk lag hierbei auf der Ausarbeitung adäquater und verbindlicher Nutzungsbedingungen für die Verwendung der Testfahrzeuge durch die mobilen sozialen Dienste. Hierdurch konnten vor allem rechtliche Aspekte, wie zum Beispiel Haftungsfragen, in geeigneter Weise adressiert werden.
- M 2.3 - Sicherung der Zusammenarbeit mit (Dach-)Verbänden und Trägerorganisationen aus dem Bereich „mobile soziale Dienste“ zur Dissemination des Leitfadens: Um durch entsprechende Kooperationen eine Bewerbung des Projekt sowie die Dissemination des Leitfadens über die Netzwerke und Medienkanäle von (Dach-)Verbänden, Trägerorganisationen, Ämter bzw. Referate von Landesregierungen sowie das Sozialministerium zu gewährleisten, wurde mit diesen persönlich und schriftlich Kontakt aufgenommen. Aufgrund der vorherrschenden Organisationsstrukturen und des Mangels an geeigneten Medien(kanälen) war diesen Institutionen jedoch eine solche Zusammenarbeit nicht möglich. Als Folge dessen wurden österreichweit einzelne Niederlassungen von mobilen sozialen Diensten auf Landes- oder Gemeindeebene kontaktiert, um so eine zielgruppenspezifische Informationsverbreitung sicherzustellen.

Arbeitspaket 3 - Eröffnungsworkshop

- M 3.1 - Abhaltung der offiziellen Kick-Off-Veranstaltung: Die Kick-off-Veranstaltungen bzw. Workshops samt Impulsvortrag, welche individuell für jeden mobilen sozialen Dienst abgehalten wurden, sensibilisierten die zukünftigen TestfahrerInnen sowie EntscheidungsträgerInnen für das Thema „Elektromobilität“ und legten detailliert den Projektablauf dar. Weiters konnten hierdurch etwaige Unsicherheiten seitens der MitarbeiterInnen der mobilen sozialen Dienste adressiert werden. Diese bezogen sich primär auf die, im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen, eingeschränkte Reichweite.
- M 3.2 - Pressekonferenz zur Information (über)regionaler Medien: Am 01.04.2015 fand unter Anwesenheit der Geschäftsführungen der Chance B und DLG Weiz sowie (über-)regionalen MedienvertreterInnen eine Pressekonferenz statt, welcher zahlreiche Berichterstattungen über das Projekt in unterschiedlichen Online- und Printmedien folgten.
- M 3.3 - Bestimmung der Einsatzbereich für die Testfahrzeuge sowie Diskussion von Barrieren: Bereits vor den Kick-off-Veranstaltungen wurden in bilateralen Gesprächen mit den Geschäftsführungen der teilnehmenden mobilen Sozialdienste Einsatzbereiche für die Testfahrten eruiert. Hierbei entschied man sich unter anderem für den Einsatz der vier E-Fahrzeuge in den folgenden Bereichen: sozialpsychologische Betreuung, Arbeits- und Berufsausbildungsassistenz, Essenzustellung, Wohnassistenz, Jugendcoaching, Arbeitsberatung, sozialer Hilfsdienst, Grünraumpflege und Schullassistenz.

Arbeitspaket 4 - Testfahrten

- M 4.1 - Installation der Ladestationen: Zeitgleich mit der Übergabe der beiden Elektrofahrzeuge für die erste Testphase, wurde am Standort der Chance B eine mobile Ladesäule für die Dauer der Testphase aufgestellt, um so die Ladung der Fahrzeuge am Unternehmensstandort testen zu können. Aufgrund der örtlichen elektrotechnischen Gegebenheiten entschied man sich in Rücksprache mit der Geschäftsleitung sowie der

Ansprechperson für Ladeinfrastruktur der Energie Steiermark für eine Ausführung, welche die Ladebetriebsart 3 unterstützte und über eine Ladeleistung von 3,7 kW verfügte. Erwartungskonform ging dies mit Einschränkungen hinsichtlich der Ladedauer einher. Dementsprechend würde im Rahmen der Anschaffung von E-Fahrzeugen und in Abstimmung mit diesen eine Energieabgabestelle mit höherer Ladeleistung und mehreren Ladepunkten bevorzugt werden. Von den MitarbeiterInnen der DLG konnte zur Ladung der Fahrzeuge, nach Rücksprache mit der Energie Steiermark, die am Standort W.E.I.Z. befindliche und fest installierte Ladestation kostenlos genutzt werden. Mit einer maximalen Leistung von 22 kWh sowie vier Ladepunkten war diese in Verbindung mit den von den Fahrzeugen unterstützten Ladebetriebsarten sowie dem Mobilitätsprofil der DLG ausreichend dimensioniert. Aufgrund der Nähe des Unternehmensstandorts griff auch die Lebenshilfe auf die die Ladestation am Standort W.E.I.Z. zurück.

- M 4.2 - Bezug und Zuweisung der Testfahrzeuge samt Chip-Karten zur Nutzung von Ladestationen: Nachdem mit der Energie Steiermark und der e-mobility Graz entsprechende Mietverträge für zwei bzw. ein Testfahrzeug(en) sowie mit der BMW Austria Group der Leasingvertrag für ein Fahrzeug abgeschlossen wurden, konnten die E-Autos vom jeweiligen Vermieter übergeben werden. Eine umfassende Einschulung samt Testfahrten beseitigte noch vorhandene Unsicherheiten seitens der MitarbeiterInnen der mobilen Sozialdienste. Für alle vier Fahrzeuge beantragte die Energieregion Weiz-Gleisdorf Parkgenehmigungen der Stadt Graz sowie der Stadtgemeinden Weiz und Gleisdorf, welche batterieelektrischen Fahrzeugen ein kostenloses Parken in sonst kostenpflichtigen Kurzparkzonen ermöglichen, und stellte diese den testenden Betrieben zur Verfügung. Chipkarten zur Authentifizierung an (halb-)öffentlichen Ladestationen innerhalb der geographischen Einsatzgebiete der mobilen sozialen Dienste konnten durch die Energieregion nicht bereitgestellt werden, da diese aufgrund von Abrechnungsmodalitäten der relevanten Betreiber durch Zeichnungsberechtigte der Sozialdienste beantragt werden mussten. Hierzu wurden jedoch den Geschäftsführungen die entsprechenden Informationen und Unterlagen durch den Projektmitarbeiter bereitgestellt. Beide mobilen Sozialdienste sahen jedoch von einer Nutzung von Ladeinfrastruktur, welche zur Nutzung eine Authentifizierung benötigten ab, da sich die Ladestationen an den jeweiligen Unternehmensstandorten sowie die verfügbaren authentifikationsfreien Energieabgabestellen als ausreichend erwiesen.
- M 4.3 - Fertigstellung und Übergabe der Checklisten: Die eigens erarbeiteten Checklisten boten den TestfahrerInnen eine Informationsgrundlage zur umfänglichen Nutzung der E-Fahrzeuge und dienten als Basis für die Interviews zur Erhebung der Testeindrücke.
- M 4.4 - Beklebung der Fahrzeuge: Um das Projekt laufend zu bewerben, wurden die Fahrzeuge, unter Berücksichtigung der Publizitätsvorschriften des Klima- und Energiefonds, beklebt. Im Zuge der Interviews berichteten zahlreiche TestfahrerInnen von Gesprächen mit der regionalen Bevölkerung, die aufgrund der beklebten Fahrzeuge interessierte Fragen zum Projekt bzw. zur E-Mobilität stellten.
- M 4.5 - Beginn/Beendigung Testphase 1 und 2: Die Testphasen 1 und 2 dauerten insgesamt rund sieben Monate. Entgegen der ursprünglichen Planung von je drei Monaten pro Phase, wurde aufgrund der Integration eines dritten Sozialdienstes, die zweite Testphase um ein weiteres Monat verlängert. Während der Testphasen wurden die einzelnen Fahrten durch entsprechende Fahrtenbücher dokumentiert. Insgesamt wurden mit den vier Fahrzeugen über 15.000 Kilometer durch die mobilen sozialen Dienste zurückgelegt. Der Wechsel der Fahrzeuge zwischen den Sozialdiensten erfolgte jeweils nach einer technischen und

optischen Prüfung der Fahrzeuge zur Dokumentation des aktuellen Zustands. Im Laufe der Testphase konnten an den Fahrzeugen weder technische Gebrechen festgestellt werden noch entstanden schwerwiegende Schäden an Fahrzeugen.

- M 4.6 - Aufzeichnung ausgewählter Routen mittels „Mobility Simulator“: Der Einsatz des „Mobility Simulator“ ist für die Analyse vordefinierter Wegstrecken hinsichtlich des Einsatzes von E-Fahrzeugen optimiert. Die Ergebnisse hieraus können nicht auf adaptierte oder gänzlich andere Strecken bzw. Streckenprofile übertragen werden. Da die teilnehmenden mobilen sozialen Dienste die Fahrzeuge jedoch auf nicht-standardisierten und täglich wechselnden Wegstrecken einsetzten, wurde auf die Nutzung der App verzichtet.
- M 4.7 - Rückgabe der Testfahrzeuge samt Chip-Karten: Die Rückgabe der Fahrzeuge an die Vermieter bzw. Leasinggeber erfolgte nach Ende der zweiten Testphase und Dokumentation des jeweiligen Fahrzeugzustandes durch die Energieregion Weiz-Gleisdorf. Die Rückgabe von Chipkarten zur Authentifizierung bei Ladestationen entfiel, da, wie zuvor erläutert, von einer Beantragung dieser abgesehen wurde.
- M 4.8 - Deinstallation der Ladestationen: Zeitgleich mit der Rückgabe der Fahrzeuge wurde auch die mobile Ladestation am Standort Gleisdorf abgebaut und dem Vermieter retourniert.

Arbeitspaket 5 - Testberichte

- M 5.1 Fertigstellung des Fragebogens: Vor Beginn der ersten Testphase wurde ein Fragebogen zur Befragung der FahrerInnen erstellt, um die gesammelten Eindrücke während den Testfahrten schriftlich festhalten zu können. Der Fragebogen wurde zielgruppenspezifisch erstellt, um die unterschiedlichen Ebenen des Unternehmens zu berücksichtigen. Während bei den Geschäftsführungen der Fokus des Fragebogens auf der Anschaffung und dem Betrieb sowie den damit verbundenen Kosten lag, wurden die MitarbeiterInnen zu den benötigten und gewünschten Anforderungen eines Fahrzeugs zur Erbringung der jeweiligen Dienstleistungen befragt.
- M 5.2 - Beginn/Beendigung der Befragungen: Die Befragungen wurden in Abstimmung mit den Dienstplänen der MitarbeiterInnen idealerweise zeitnah nach den Testfahrten durchgeführt. Die letzten Befragungen wurden umgehend nach Ende der zweiten Testphase abgeschlossen. Die rund 40 erhobenen Testeindrücke zeigten unter anderem, dass die bisher verwendeten konventionellen Fahrzeuge für einen Großteil der Wegstrecken durch E-Autos substituiert werden könnten, ohne hierdurch den täglichen Betrieb in irgendeiner Form einzuschränken. Vor allem die anfängliche Unsicherheit bezüglich der Reichweite der Fahrzeuge stellte sich rückblickend als größtenteils unbegründet dar. Hinsichtlich der Ladung der Fahrzeuge reichte ein nächtlicher Ladevorgang meist aus, um die Wegstrecken des folgenden Tages zu bewältigen. Hierdurch zeigte sich deutlich, dass eine entsprechend dimensionierte Ladeinfrastruktur am Unternehmensstandort ein unverzichtbarer Aspekt im Rahmen der Elektrifizierung eines betrieblichen Fuhrparks darstellt. War jedoch bei sehr langen Wegen ein Zwischenladen notwendig, um ans gewünschte Ziel zu gelangen, wurde sowohl die öffentliche Ladeinfrastruktur als auch die Ladedauer der Fahrzeuge bemängelt. Aufgrund dieser fallbezogenen Einschränkung wurde mehrfach die Eignung der E-Pkw als Pool-Fahrzeuge im Sinne eines bedarfsgerechten Fuhrparks hervorgehoben. Überzeugen konnten die TestfahrerInnen auch die Fahrleistung, der Komfort, das Platzangebot und die Ausstattung der E-Autos. Hierbei standen sie ihren konventionellen Dienstfahrzeugen in Nichts nach. In vielen Bereichen konnten sie diese sogar deutlich übertreffen. Die Informationen aus den Interviews fanden Eingang in die Ausführungen des Leitfadens und

wurden als Grundlage für publikationsfähige Berichte verwendet, welche den regionalen Medien sowie interessierten Organisationen aus dem Bereich „mobile soziale Dienste“ übermittelt wurden.

Arbeitspaket 6 - Internetplattform

- M 6.1 - Einrichtung und Freischaltung der Internetplattform: Auf der Homepage der Energieregion Weiz-Gleisdorf (www.energieregion.at) wurde nach deren Relaunch ein entsprechender Bereich rund um das Thema „Elektromobilität“ als zentrale Anlaufstelle für diesbezügliche Fragen eingerichtet. Die Informationen umfassen, für die Allgemeinheit aufbereitet, die Inhalte des im Rahmen dieses Projekts erarbeiteten Leitfadens. Diese Informationen werden künftig regelmäßig aktualisiert, kontinuierlich erweitert und mit Verweisen auf weiterführende Informationsquellen ergänzt. Auch ist es möglich über die Homepage den Leitfaden kostenlos herunterzuladen bzw. mittels der issuu-Plattform online zu betrachten.

Arbeitspaket 7 - Erstellung des Leitfadens

- M 7.1 - Abschluss der inhaltlichen Erstellung des Leitfadens: Die Informationsrecherche sowie ExpertInnengespräche als Grundlage der Erstellung des Leitfadens erfolgten parallel zu den beiden Testphasen. Nach Beendigung der Phasen wurden die bisher erhobenen Informationen um die Erfahrungen und Inputs der TestfahrerInnen und Geschäftsführungen der beteiligten mobilen sozialen Dienste ergänzt. Im Rahmen der Erarbeitung zeigte sich, dass in Abhängigkeit des Dienstleistungsportfolios der Mobilitätsbedarf und das -verhalten mobiler sozialer Dienste stark variieren und nicht klar von anderen Branchen abgegrenzt werden können. Dies machte eine universellere Aufbereitung der Informationen erforderlich, wodurch der Leitfaden auch für andere mobilitätsintensive Branchen sowie generell am Thema interessierte Betriebe und Personen von Bedeutung ist. Auf 44 Seiten bildet der Leitfaden „Social e-Drive - E-Mobilitätsleitfaden für mobile soziale Dienst“ einen idealtypischen Integrationsprozess von elektrischen Fahrzeugen und der entsprechenden Ladeinfrastruktur in betriebliche Fuhrparke ab.
- M 7.2 - Grafische Aufbereitung des Leitfadens: Nach der inhaltlichen folgte die grafische Aufbereitung des Leitfadens. Diese erfolgte in Kooperation mit der Werbeagentur „Klepej & Tandl“ bzw. der Medienagentur PPA. Im Vordergrund standen hierbei die Lesefreundlichkeit sowie ein ansprechendes Design des Leitfadens.
- M 7.3 - Druck des Leitfadens: Der Druck des Leitfadens erfolgte in einer Auflage von 500 Exemplaren.

Arbeitspaket 8 - Abschlussveranstaltung

- M 8.1 - Abhaltung der offiziellen Abschlussveranstaltung des Projekts inkl. Übergabe des Leitfadens: Am 15.06.2016 fand die Abschlussveranstaltung des Projekts „Social e-Drive“ statt. An dieser Veranstaltung nahmen die Geschäftsführungen bzw. Entscheidungsträger sowie MitarbeiterInnen der drei am Projekt beteiligten mobilen sozialen Dienste teil. Im Fokus der Veranstaltung standen die Präsentation des Leitfadens inkl. dessen Übergabe sowie der gemeinsame Erfahrungsaustausch bzw. Reflexion des Projekts. Die Ergebnisse der Diskussion bestätigten wiederum die Inhalte aus den Interviews.
- M 8.2 - Pressekonferenz zur Information (über)regionaler Medien: Anstelle der ursprünglich geplanten Pressekonferenz nach Abschluss des Projekts wurden mit VertreterInnen

(über-)regionaler Medien persönliche Gespräch bzgl. des Projektabschlusses bzw. der Verfügbarkeit des Leitfadens geführt. Ergänzend zur Informationen weiterer Medien erfolgte die Aussendung einer entsprechenden Presseaussendung.

Arbeitspaket 9 - Dissemination

- M 9.1 - Erfolgte Dissemination über geeignete Kanäle: Für die Dissemination des Projekts wurden im Zuge des Projektverlaufs verschiedene Kanäle genutzt. Zusätzlich zur Abhaltung von drei eigenen Veranstaltungen, erfolgte die Teilnahme des Projektträgers an externen Treffen und Events. Neben Präsentationen im Zuge regelmäßiger Versammlungen im Netzwerk von LEADER, der Konsortialtreffen der Smart Urban Region Weiz-Gleisdorf sowie Veranstaltungen der Klima- und Energie-Modellregion „Start up Weiz-Gleisdorf“, stellte der Projektträger das Projekt im Zuge von fünf (Groß-)Veranstaltungen vor. Hierdurch konnte die Dissemination nicht nur innerhalb der Bevölkerung, sondern auch auf Ebene der EntscheidungsträgerInnen mobiler sozialer Dienste erfolgen. Weiters veröffentlichte der Projektträger zu Beginn, während und nach Abschluss der Testfahrten sowie nach Fertigstellung des Leitfadens Presseaussendungen, um die (über-)regionale Bevölkerung über den jeweils aktuellen Projektstatus zu informieren. Rund 30 Artikel in verschiedenen Online- sowie Printmedien sowie zwei Kurzfilme belegen die überregionale Reichweite der Projektbewerbung. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse des Projekts während der Projektlaufzeit auf der Homepage www.energieregion.at veröffentlicht und bleiben auch nach Projektende auf dieser verfügbar.

5. - Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

Im Laufe der Umsetzung der Bewerbungs- und Disseminationsmaßnahmen war eine Top-Down-Adressierung mobiler sozialer Dienste nur bedingt möglich. Die vom Projektteam kontaktierten übergeordnete Institutionen und Organisation, wie beispielsweise das Sozialministerium, diverse (Dach-)Verbände sowie Ämter und Referate von Landesregierungen, verfügen laut persönlicher Auskunft entweder nicht über die hierfür geeigneten Medien und Kommunikationskanäle oder dürfen diese nicht für externe Zwecke, wie die Bekanntmachung und Verbreitung des Leitfadens, nutzen. Auch eine Kontaktaufnahme mit Bundesgeschäftsstellen mobiler Sozialdienste zur österreichweiten Verbreitung des Leitfadens innerhalb der jeweiligen Organisation stellte das Projektteam vor ähnlich gelagerte Schwierigkeiten. Hierdurch bedingt erfolgte zur zielgruppenspezifischen Dissemination des Leitfadens eine gezielte, jedoch auch äußerst zeitintensive, Adressierung von Landesverbänden bzw. kommunalen Zweigstellen von mobilen sozialen Diensten mit der Bitte um Verbreitung von Informationen über das Projekt bzw. des Leitfadens innerhalb ihrer regionalen Netzwerke.

Ergänzend wurde eruiert, inwieweit etwaige Magazine bzw. Zeitschriften zur zielgruppenspezifischen Bewerbung des Projekts und des Leitfadens genutzt werden können. Nach erfolgter Rücksprache mit EntscheidungsträgerInnen mobiler sozialer Dienste sowie einer entsprechend Recherche, musste jedoch dieser potenzielle Disseminationskanal aufgrund des Mangels geeigneter Medien verworfen werden.

Als in besonderem Maße schwierig gestaltete sich der Zugang zu Veranstaltungen von mobilen sozialen Dienste bzw. (Dach-)Verbänden und Netzwerken, zur Präsentation der Projekt(zwischen)ergebnisse und des Leitfadens vor einer größeren Anzahl an EntscheidungsträgerInnen der Zielgruppe. Einerseits, da kaum Informationen hinsichtlich etwaiger Veranstaltungen öffentlich zugänglich waren sowie andererseits, da der Zugang zu diesen

grundsätzlich beschränkt und das Einbringen von Punkten für die Agenda nur den entsprechenden Mitgliedsbetrieben vorbehalten ist. Durch die Herstellung entsprechender Kontakte war es jedoch - entgegen dem Usus - möglich, den Leitfaden auf einer derartigen Veranstaltung vorstellen zu dürfen.

6. - Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Nachfolgend werden ausgewählte Highlights des Projekts näher erläutert.

BMW i3

Ein erster Höhepunkte des Projekts war die Unterstützung der BMW Group Austria in Form der Produktion sowie Bereitstellung eines BMW i3 zu Sonderkonditionen. Hierdurch konnte den TestfahrerInnen ein speziell für die Anforderungen der E-Mobilität konzipiertes Fahrzeug einer höheren Leistungsklasse zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus zeigte BMW Group Austria auch besonderes Interesse an den Erfahrungen der TestfahrerInnen mit ihrem E-Fahrzeug. Hierzu bereitete das Projektteam die fahrzeugspezifischen Informationen aus den Interviews entsprechend auf und übermittelte diese an den zuständigen Mitarbeiter. Dieser wiederum, wie sich im Rahmen eines Feedbackgesprächs herausstellte, leitete diese an die BMW AG mit Sitz in München zur Evaluierung weiter.

Interesse mobiler sozialer Dienste

Sozialdienste aus ganz Österreich zeigten großes Interesse am Projekt im Allgemeinen sowie am Leitfaden im Speziellen. Mit der Lebenshilfe Weiz konnte aufgrund dessen sogar ein weiterer mobiler sozialer Dienst in das Projekt integriert werden. Darüber hinaus fand im Laufe des Projekts unter anderem mit dem Hilfswerk Steiermark, der Volkshilfe Burgenland, Pro Mente Kärnten und der SöDieB ein erweiterter Informationsaustausch statt.

Interesse der Bevölkerung

Die im Zuge des Projekts veröffentlichten Medienberichte führten zu einer Vielzahl an positiven Resonanzen. Einerseits konnte hierdurch während des gesamten Projektes, aber auch danach eine Steigerung diverser Anfragen betreffend „Elektromobilität“ in der gesamten Region verzeichnet werden. Neben telefonischen Anfragen, welche im Büro des Projektträgers eingingen, wurden auch einzelne Gemeindeämter der Energieregion Weiz-Gleisdorf kontaktiert und die FahrerInnen während ihren Testfahrten von Passanten angesprochen. Insbesondere betrafen die Anfragen die bisher gemachten Erfahrungen der TestfahrerInnen, vorhandene Förderungen zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs und die Verfügbarkeit von Ladestationen in der Region.

Eignung der Elektrofahrzeuge

Nach der qualitativen Auswertung der Interviews mit den TestfahrerInnen zeigte sich, dass ein Großteil des Mobilitätsbedarfs der am Projekt beteiligten mobilen sozialen Dienste durch die zur Verfügung gestellten Elektrofahrzeugen gedeckt werden konnte. Dieses äußerst positive Ergebnis hatte in weiterer Folge auch Auswirkungen auf die teilnehmenden mobilen sozialen Dienste. Die Chance B und Lebenshilfe Weiz haben sich dazu entschlossen, unter Verwendung des Leitfades, den eigenen Fuhrpark einer genaueren Analyse zu unterziehen, Potenziale für Elektrofahrzeuge in der eigenen Betriebsflotte zu identifizieren und diese bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen zu berücksichtigen. Die DLG Weiz ist bereits einen Schritt weiter und hat nach Ende der praktischen Testphase den Fuhrpark durch Anmieten eines Kia Soul EV temporär erweitert.

Leitfaden

Der Leitfaden enthält neben spezifischen Informationen für mobile soziale Dienste eine Vielzahl an Basisinformationen zum Thema „Elektromobilität“. Dementsprechend beschränkt sich dieser, entgegen der ursprünglichen Planung, nicht auf eine Zielgruppe, sondern kann grundsätzlich ohne Einschränkung von allen Interessierten gleichermaßen genutzt werden. Hierdurch bietet sich die Möglichkeit, eine weitaus größere Gruppe an Stakeholdern mit dem Leitfaden und den darin enthaltenen Informationen zu erreichen.

7. - Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

In folgenden Arbeitspaketen bzw. Meilensteinen kam es zu Abweichungen vom Antrag:

- AP 1 - M 1.1: Da der Projektträger gemäß Fördervertrag nicht zur Erstellung eines Zwischenberichts verpflichtet war, wurde auf die Erstellung eines solchen verzichtet.
- AP 1 - M 1.3: Aufgrund des erschwerten Zugangs zu Veranstaltungen von mobilen sozialen Diensten bzw. (Dach-)Verbänden und Netzwerken zur Präsentation der Projekt(zwischen)ergebnisse sowie des Leitfadens, konnte dieses Arbeitspaket erst nach einer Projektverlängerung von drei Monaten erfolgreich abgeschlossen werden.
- AP 2 - M 2.2: Im Laufe des Projekts wurde mit der Lebenshilfe Weiz ein dritter mobiler sozialer Dienst in das Projekt integriert. Dies erlaubte es, die Testfahrzeuge auch auf ihre Eignung im Bereich der Freizeitgestaltung und des Transports von körperlich und geistig behinderten Personen zu testen.
- AP 2 - M 2.3: Aufgrund der vorherrschenden Organisationsstrukturen und des Mangels an geeigneten Medien(kanälen) konnten mit (Dach-)Verbänden und Trägerorganisationen aus dem Bereich „mobile soziale Dienste“ keine Kooperationen zur Dissemination der Projekt(zwischen)ergebnisse bzw. des Leitfadens eingegangen werden. Kompensatorisch wurde ein persönlicher Kontakt zu Bundes- und Landesverbänden sowie kommunalen Zweigstellen mobiler sozialer Dienste hergestellt.
- AP 3 - M 3.1: Entgegen den Ausführungen im Projektantrag entschied sich das Projektteam, die Pressekonferenz und Kick-off-Veranstaltungen mit den mobilen sozialen Diensten jeweils getrennt abzuhalten. Dies ermöglichte individuellere, den jeweiligen Bedürfnissen der mobilen Sozialdienste entsprechende Veranstaltungen sowie eine, aufgrund der Vielzahl an TeilnehmerInnen, vereinfachte terminliche Koordination.
- AP 4 - M 4.2: Chipkarten zur Authentifizierung an (halb-)öffentlichen Ladestationen konnten durch die Energieregion nicht bereitgestellt werden, da diese aufgrund von Abrechnungsmodalitäten der relevanten Betreiber durch Zeichnungsberechtigte der Sozialdienste beantragt werden mussten. Hierzu wurden jedoch den Geschäftsführungen die entsprechenden Informationen und Unterlagen durch den Projektmitarbeiter bereitgestellt.
- AP 4 - M 4.5: Die praktische Testphase wurde um einen Monat auf insgesamt sieben Monate verlängert, um der nachträglich in das Projekt integrierten Lebenshilfe Weiz eine adäquate Testphase zur Beurteilung der Eignung von E-Fahrzeugen zu bieten.
- AP 4 - M 4.6: Da die teilnehmenden mobilen sozialen Dienste die Fahrzeuge auf nicht-standardisierten und täglich wechselnden Wegstrecken einsetzten, der „Mobility Simulator“ jedoch für die Analyse vordefinierter Wegstrecken konzipiert ist, wurde von der Nutzung dieser App abgesehen.
- AP 4 - M 5.2: Da die einzelnen Erfahrungen der TestfahrerInnen hinsichtlich der Testfahrten sehr ähnlich ausfielen und sich, bedingt durch die unterschiedlichen Einsatzbereiche, nur in Details unterschieden, wurde entgegen der ursprünglichen Projektkonzeption auf die

Veröffentlichung von einzelnen Erfahrungsberichten verzichtet. Anstelle dessen publizierte das Projektteam in Abstimmung mit den TesterInnen einen Zeitungsbericht, welcher einen aggregierten Überblick über die bisher gemachten positiven wie auch negativen Erfahrungen widerspiegelte.

- AP 8 - M 8.2: Die ursprünglich geplante Pressekonferenz nach Abschluss des Projekts wurde nicht abgehalten. Stattdessen fanden persönliche Gespräche mit VertreterInnen (über-)regionaler Medien statt. Ergänzend, zur Informationen weiterer Medien, erfolgte eine Presseaussendung.

2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Welche Schlussfolgerungen kann das Projektteam ziehen?

Zielgruppenspezifische Maßnahmen

Im Zuge der Umsetzung des Projekts bestätigte sich die grundlegende Bedeutung einer zielgruppenspezifischen Adressierung zur Bewusstseinsbildung bzw. Sensibilisierung für das Thema „E-Mobilität“, um in weiterer Folge deren Marktdurchdringung zu fördern. Vor allem die Verbindung umfassender Testmöglichkeiten mit der Bereitstellung einer an die Bedürfnisse und Anforderungen der Zielgruppe angepassten Informations- und Entscheidungsgrundlage in Form des Leitfadens erwies sich als besonders erfolgsversprechend.

Testphase

Im Zuge der Testfahrten zeigte sich, dass die Einbindung sämtlicher innerbetrieblichen Stakeholder entlang des Integrationsprozesses von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in den Flottenbetrieb - von der Geschäftsführung bzw. den EntscheidungsträgerInnen über die Fuhrparkverantwortlichen bis hin zu den MitarbeiterInnen des operativen Bereichs - von grundlegender Bedeutung war. Hierdurch konnten etwaige innerbetriebliche Barrieren abgebaut und somit projektförderliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. Als zentral stellten sich hierbei die entsprechenden Kommunikationsmaßnahmen heraus. Von besonderer Relevanz waren umfassende Einschulungen in die Nutzung der jeweiligen E-Fahrzeuge sowie begleitete Probefahrten. Weitere Sicherheit bot den MitarbeiterInnen die Einrichtung einer Hotline zum Projektteam. Hierdurch konnten Fragen zu speziellen Funktionen des Fahrzeugs geklärt wie auch akut aufgetretene Probleme zeitnah beseitigt werden, um so den täglichen Betrieb nicht einzuschränken.

Um realistische Rahmenbedingungen für eine Testphase mit mehrspurigen elektrischen Fahrzeugen schaffen zu können, bedarf es nicht nur der Bereitstellung bedarfsgerechter Fahrzeuge, sondern auch einer entsprechenden Ladeinfrastruktur. Dies stellt vor allem bei mobilitätsintensiven Dienstleistungsunternehmen, wie es mobile soziale Dienste sind, einen zentralen Faktor dar. Ergänzend empfiehlt sich die Beantragung entsprechender Chip-Karten zur Nutzung der (halb-)öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie die Zurverfügungstellung mobiler Ladegeräte, um so im Zuge von betriebsexternen Ladungen nicht ausschließlich auf „Notladegeräte“ angewiesen zu sein. Als wichtig erwies sich im Zusammenhang mit dem Laden der Fahrzeuge weiteres das Vorhandensein einer betriebsinternen Ansprechperson, welche vor allem zu Beginn der Testphase, die korrekte Ladung der Fahrzeuge überwacht, um so Einschränkungen des Betriebs aufgrund von Ladeschwierigkeiten ausschließen zu können.

Leitfaden

In Gesprächen mit den Geschäftsführungen mobiler sozialer Dienste zeigte sich, dass für diese die Erhebung entscheidungsrelevanter Informationen bezüglich der Elektrifizierung betrieblicher Fuhrparke aufgrund der Vielzahl an Informationen und Verstreuung dieser mit einem großen Aufwand verbunden ist. Dies bestätigte die Bedeutung der Erarbeitung einer zielgruppenspezifischen Informations- und Entscheidungsgrundlage zur effektiven Förderung der Elektromobilität.

Wie bereits im Rahmen der Testphase war auch im Zuge der Konzipierung des Leitfadens die umfassende Einbindung sämtlicher betrieblicher Stakeholder von besonderer Relevanz. Hierdurch konnten die unterschiedlichen Erfahrungen und Eindrücke mit den elektrischen Fahrzeugen sowohl auf strategischer als auch operativer Ebene erhoben und eingearbeitet werden. Auch erlaubte dies die unterschiedlichen Anforderungen, beispielsweise aus wirtschaftlicher und operativer Sicht, zu erfassen und entsprechend ihrer Bedeutung in den Leitfaden einfließen zu lassen.

Welche weiteren Schritte werden durch das Projektteam anhand der Resultate gesetzt?

Leitfaden

Der erarbeitete Leitfaden sowie die hierauf basierenden Informationen der Homepage der Energieregion Weiz-Gleisdorf werden in regelmäßigen Abständen einer internen Evaluierung hinsichtlich der Aktualität der Informationen unterzogen. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass sich diese stets auf dem aktuellen Stand befinden und somit weiterhin eine verlässliche Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Anschaffung und Nutzung von E-Fahrzeugen darstellen.

Weiters werden die Inhalte des Leitfadens als Grundlage für die zunehmende Anzahl an Beratungsgesprächen verwendet, um die interessierten Personen in strukturierter Art und Weise über das Thema „Elektromobilität“ informieren und entsprechende Unterlagen bereitstellen zu können.

Folgeprojekte

Die erfolgreiche Projektumsetzung sowie die damit einhergehenden, vielseitigen positiven Effekte haben die Effizienz und Effektivität von zielgruppenspezifischen Projekten, welche sowohl praktische Testmöglichkeiten wie auch die Bereitstellung von Informationsgrundlagen beinhalten, unterstrichen. Diesen Erkenntnissen folgend wurde bereits ein weiteres Projekt erfolgreich abgeschlossen und befindet sich ein weiteres in der Umsetzung.

„will e-fahren“ wurde von September bis Dezember 2015 im Rahmen des Projekts „iEnergy 2.0 Weiz-Gleisdorf – the power of a vision!“ der Smart-Cities-Initiative des Klima- und Energiefonds umgesetzt. Dieses baute auf der Erkenntnis auf, dass vorhandene Hemmnisse gegenüber Elektrofahrzeugen insbesondere durch praktische Testmöglichkeiten verringert werden können. Zu diesem Zweck wurde über 200 TeilnehmerInnen im Zuge einer dreimonatigen Testphase die Möglichkeit geboten, zwei unterschiedliche Elektrofahrzeuge auf deren Tauglichkeit für den eigenen Alltag zu testen. Hierdurch konnten neben einer weiteren Steigerung der Bewusstseinsbildung durch eine zeitgleich hiermit durchgeführte Analyse des Mobilitäts- und Ladeverhaltens wichtige Erkenntnisse für die zukünftige regionale Entwicklung im Bereich der E-Mobilität gewonnen werden.

Das Projekt „e-CULT Energieregion Weiz-Gleisdorf“ wird seit Februar 2016 in der Region im Zuge der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität 2015“ umgesetzt. Im Rahmen dieses Projekts werden

zielgruppenspezifisch Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16 bis 20 Jahren hinsichtlich der Nutzung einspuriger E-Fahrzeuge - Pedelecs und E-Roller - sensibilisiert. Im Laufe einer achtmonatigen Testphase werden rund 100 Personen der Zielgruppe für acht Monate unterschiedliche Zweiräder auf deren Alltagstauglichkeit testen. Ergänzend wird am Ende des Projekts gemeinsam mit der Zielgruppe ein Booklet erstellt, welches als Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Beschaffung von elektrisch betriebenen, zweispurigen Fahrzeugen für Jugendliche und junge Erwachsene dient.

Welche anderen Zielgruppen können relevante und interessante Schlussfolgerungen aus den Projektergebnissen ziehen und wer kann auf die Projektergebnisse aufbauend weiterarbeiten?

Aktualisierung des Leitfadens

Da der Leitfaden neben spezifischen Informationen für mobile soziale Dienste, auch eine Vielzahl an Grundlagen zur Anschaffung und zum Betrieb von Elektrofahrzeugen enthält, beschränkt sich dieser nicht nur auf diese eine Zielgruppe, sondern kann grundsätzlich ohne Einschränkung von allen Interessierten genutzt werden. Dementsprechend ist der Leitfaden für Privatpersonen, Personengruppen sowie Organisationen und Gemeinden gleichermaßen verwendbar. Da in diesen gleichzeitig die essentiellen Projektergebnisse Eingang gefunden haben, werden auch diese über den Leitfaden zu anderen Zielgruppen mittransportiert.

Grundlage für Projekte

Weiters bietet der Leitfaden eine geeignete Grundlage für etwaige interne und externe Projekte, um beispielsweise eine alternative zielgruppenspezifische Anpassung bzw. Ergänzung der Informationen vorzunehmen und so auch anderen mobilitätsintensiven Branchen eine geeignete Informations- und Entscheidungsgrundlage bereitstellen zu können.

2.4 Ausblick

Mittelfristiger Ausblick über positive Effekte in der Modellregion Elektromobilität

Als Lokale Aktionsgruppe im Rahmen von LEADER 2014-2020, Klima- und Energiemodellregion sowie Smart Urban Region besitzt die Energieregion Weiz-Gleisdorf ein umfangreiches Netzwerk, um das Thema „Elektromobilität“ im Allgemeinen sowie Ergebnisse aus regionalen Elektromobilitäts-Projekten im Speziellen bewusstseinsbildend in die Region zu transportieren und so die Marktdurchdringung elektrischer Fahrzeuge zu fördern.

Hierdurch wird die notwendige Basis geschaffen, um weitere Projekte zum Thema „Elektromobilität“ (über-)regional umzusetzen. Mittelfristig sollen zielgruppenspezifische Projekte und bedarfsgerechte Informationsgrundlagen zu einem erhöhten Bewusstsein der Bevölkerung für das Thema führen. Neben einem gesteigerten Know-How über die Vorteile der Elektromobilität, die vorhandenen Fahrzeugmodelle, die damit verbundenen Kosten sowie die Handhabung der E-Fahrzeuge, soll auch eine vermehrte Bereitschaft bestehen, E-Fahrzeuge in das eigene Mobilitätsverhalten zu integrieren. Idealerweise kann sich die Energieregion Weiz-Gleisdorf über die gemeindeeigenen Grenzen hinaus als Vorzeigeregion für das Thema „Elektromobilität“ positionieren.

Potentielle langfristige Effekte in der Modellregion Elektromobilität

Langfristig soll im Sinne der regionseigenen Vision 2050 der Mobilitätsbedarf im Bereich des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Region zu einem Großteil durch Elektrofahrzeuge bedient werden. Die notwendige Ladeinfrastruktur soll durch erneuerbare Energiequellen bereitgestellt werden, um die Vision der Energieautarkie zu erreichen und zeitgleich dem Namen „Energierregion“ gerecht zu werden. Hinsichtlich des überregionalen Verkehrs sollen E-Carsharing Angebote und ein gutes öffentliches Verkehrsangebot forciert werden.

3 Auswertung

Publikationen

Die nachfolgende Auflistung listet jene Publikationen und Veranstaltungen auf, welche zu einer Verbreitung der Projektergebnisse beigetragen haben. Der Pressespiegel ist diesem Bericht beigelegt.

Projektinterne Veranstaltungen

- 01.04.2015: Pressekonferenz zur Vorstellung des Projekts
- 16.06.2016: Abschlussveranstaltung mit den MitarbeiterInnen der Chance B, DLG und der Lebenshilfe Weiz zur Präsentation des Leitfadens und zum Erfahrungsaustausch

Information mobiler sozialer Dienste

- Kalenderwochen 32 bis 37 im Jahr 2015: Kontaktaufnahme mit dem Sozialministerium, den für mobile soziale Dienste zuständigen Ämtern bzw. Referaten österreichischer Landesregierungen sowie (Dach-)Verbänden und Landesorganisationen bzw. Zweigstellen von mobilen sozialen Diensten in ganz Österreich, um über das Projekt zu informieren und um eine Weiterverbreitung innerhalb der jeweiligen Netzwerke anzuregen.

Projektexterne Veranstaltungen

- 06.02.2015 & 09.04.2015: Konsortialmeetings „iENERGY 2.0“ im Rahmen der Smart-Cities-Initiative
- 26.05.2015, 12.10.2015, 26.11.2015, 25.02.2016 & 21.04.2016: LEADER-Vorstandssitzungen der Energierregion Weiz-Gleisdorf
- 26.05.2015 & 11.05.2016: Generalversammlung der Energierregion Weiz-Gleisdorf
- 25.06.2015 & 09.06.2016: Konsortialmeeting „Start up“ als Klima- und Energiemodellregion
- 27.06.2015: Lebensfest 2015 der Lebenshilfe Weiz
- 19.09.2015: Mythos Puch 2015
- 25.09.2015: e-mobility Infotag 2015
- 04.11.2015: 13. Sitzung des Beirats der Modellregionen E-Mobilität
- 06.04.2016: Netzwerktreffen der Beschäftigungsbetriebe Steiermark

Medienberichte

- 31.03.2015: Chance B Facebook - Wer soziale Dienstleistungen...
- 01.04.2015: Chance B Homepage - Chance B testet Elektroautos für den Einsatz in seinen Sozialen Dienstleistungen
- 01.04.2015: Woche Gleisdorf Online - „Elektrisierte Sozialdienste“

- 01.04.2015: Weiz Präsent Homepage - „Elektromobilität im sozialen Praxistext“
- 02.04.2015: Kleine Zeitung Online - „Energierregion geht bei E-Autos voran“
- 07.04.2015: Sozial- und Gesundheitsmanagement Weiz Homepage: „Social e-Drive“
- 07.04.2015: Woche Weiz Online - „Social e-Drive: DLG und Chance B testen Elektroautos“
- 15.04.2015: Süd-Ost Journal Homepage - “Social e-Drive: 4 e-Autos werden von zwei sozialen Trägern getestet”
- 17.04.2015: e-connected Homepage - „Im Dienst der Menschen“
- Mai 2015: Stadtjournal Gleisdorf - „Gutes tun und mit Strom fahren“
- Mai 2015: Weiz Präsent - „Social e-Drive: Elektromobilität im sozialen Praxistest“
- August 2015: Woche Weiz - „Social e-Drive: Elektromobilität im Praxistest“
- August 2015: van.at - „kuratorium für triviale mythen“
- 15.08.2015: Woche Weiz Online - „Mythos Puch: Raritäten und Klassiker“
- September 2015: Weiz Präsent - „Social e-Drive: Elektromobilität im Praxistest“
- September 2015: Südsteiermark TV - „Mythos Puch“
- September 2015: Vulkan TV - „Mythos Puch 2015 in Albersdorf“
- 17.09.2015: Woche Weiz Online - „Mythos Puch II“
- 19.09.2015: Woche Weiz Online - „100 Jahre Mythos Puch, eine Ausstellung im ASZ in Albersdorf-Prebuch“
- 20.09.2015: Woche Weiz Online - „Mythos Puch: Der Beginn einer großen Geschichte“
- 21.09.2015: Woche Weiz Online- „Albersdorf-Prebuch: Der ‚Mythos Puch 2015‘ zur Ehre des Handwerks“
- 22.09.2015: KLIEN Newsletter Online - „Die Hilfe kommt auf leisen Sohlen“
- 25.09.2015: e-mobility Infotag Zeitung - „Sozialdienste unter Strom“
- Oktober 2015: Kulmrundschau - „Social e-Drive: Elektromobilität Praxistest“
- 04.10.2015: Weizer Bezirksjournal - „Mythos Puch macht Zeitgeschichte lebendig“
- 18.11.2015: Woche Weiz - „Social e-Drive“ und „will e-fahren“: Zwei E-Mobilitäts-Projekte fahren in der Energierregion ins Ziel
- 29.06.2016: Woche Weiz - „Social e-Drive: 4 Autos, 15.000 km, 1 Leitfaden“

Einreichungen bei Projektauszeichnungen

- 29.06.2015: Projekteinreichung beim VCÖ-Mobilitätspreis 2015 zum Thema „Mobilität im Wandel“
- 20.11.2015: Projekteinreichung beim Energy Globe STYRIA AWARD 2016

Weitere Dokumente

Die nachfolgende Auflistung listet weitere Dokumente auf, die im Zuge des Projekts verwendet wurden. Die entsprechenden Unterlagen sind diesem Bericht beigelegt.

- Checkliste
- Übergabeformulare
- Fragebogen Geschäftsführung/EntscheidungsträgerInnen
- Fragebogen MitarbeiterInnen
- Leitfaden
- Fact Sheet

4 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Ort, Datum

Unterschrift und Stempel des Beauftragten