

E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030



E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030

Erarbeitet durch:
Regionsmanagement Osttirol – www.rmo.at
Autoren: DI Michael Hohenwarter
DI Nicole Suntinger

September 2017

Der Vorstand des Regionsmanagement Osttirol (RMO) beauftragte die Geschäftsführung des RMO im November 2016, im Rahmen des Interreg Europe Projekts „LAST MILE“ eine Elektromobilitätsstrategie für Osttirol zu erarbeiten.

Die E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030 lehnt sich an das von der Tiroler Landesregierung beschlossene Aktionsprogramm Elektromobilität 2017-2020.

Die Beschlussfassung zur Umsetzung dieser Strategie erfolgt am 27.09.2017 durch den Vorstand des Regionsmanagement Osttirol.



Inhaltsverzeichnis

Internationaler und nationaler Rahmen	4
Landesstrategie Tirol	5
Mobilität in Osttirol – die Zukunft ist elektrisch	8
Rahmenbedingungen - E - Mobilität 2020 und darüber hinaus	9
E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030	10
Missionstatement	10
Nutzen & Zweck der Strategie	10
Umsetzung	11
Ziele und Maßnahmen	12
Ausblick	24
Abkürzungsverzeichnis	25
Weiterführende Informationen	26
Anhang	27



Internationaler und nationaler Rahmen

Der Rahmen für die E-Mobilitätsstrategie Osttirol wird auf eine Reihe von Beschlüssen im internationalen und nationalen Kontext aufgebaut und orientiert sich nach Strategien und Rahmenvereinbarungen zum Klimaschutz, insbesondere aber nach den von der Tiroler Landesregierung verabschiedeten Strategien zum Klimaschutz und dem beschlossenen Aktionsprogramm Elektromobilität 2017 - 2020.

Übereinkommen von Paris: Weltweit erster gemeinsamer Klimavertrag (2015)

Bei der 21. Weltklimakonferenz in Paris im Dezember 2015 haben sich um die 200 Staaten auf einen gemeinsamen und neuen Weltklimavertrag geeinigt. Großteils wurde das Abkommen schon in den nationalen Parlamenten ratifiziert, fast 190 Staaten haben bereits ihre Klimaschutzpläne vorgelegt. Die Vereinbarung ist im November 2016 in Kraft getreten. Das Ziel: Die durch die Treibhausgase verursachte Erderwärmung auf unter 2 Grad, möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. Im Vergleich zur vorindustriellen Zeit sollen die globalen Treibhausemissionen auf null reduziert werden.

Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraft-Stoffe (2014)

Um die Entkarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben, wurde im Oktober 2014 eine neue Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates erlassen, um die Umweltbelastungen im Verkehr zu begrenzen und die Abhängigkeit von Erdöl zu erreichen. Der gemeinsame Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe soll gefördert werden, indem der Diesel- und Benzinverbrauch bis 2030 signifikant reduziert wird. In Städten soll die Umsetzung noch rascher vollzogen werden. Im November 2016 wurde dazu in Österreich ein nationaler Strategierahmen „Saubere Energie im Verkehr“ festgelegt.

Nationaler Strategierahmen: „Saubere Energie im Verkehr“ (2016)

Österreich will bis zum Jahr 2050 einen weitgehend CO₂-neutralen Verkehrssektor schaffen, der wirtschaftlich, sozial, effizient und sicher ist. Neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedeutet das für den Straßenverkehr mittel- bis langfristig den überwiegenden Umstieg auf Nullemissions-Fahrzeuge auf Basis von erneuerbarer Energie. Die österreichische Verkehrspolitik setzt vor allem auf die Elektrifizierung als Baustein für ein modernes und effizientes Gesamtverkehrssystem.

Landesstrategie Tirol

Von der Tiroler Landesregierung wurde in den vergangenen Jahren eine Reihe von Strategien verabschiedet und Gesetze beschlossen, wodurch Rahmenbedingungen für eine selbstbestimmte gesellschaftliche Weiterentwicklung im Einklang mit Natur und Umwelt festgelegt wurden. Die Elektromobilität unterstützt als erforderlicher technologischer Fortschritt den kulturellen Wandel, um die ehrgeizig gesteckten Energieziele erreichen zu können.

Tiroler Energiestrategie 2020 (2007)

In der Tiroler Energiestrategie 2020 wird einerseits die Steigerung der Energieeffizienz und andererseits der Ausbau heimischer, erneuerbarer Energieträger definiert. Seit 2009 existiert ein jährliches Energiemonitoring, welches diesen Prozess und die Zielerreichung überwacht.

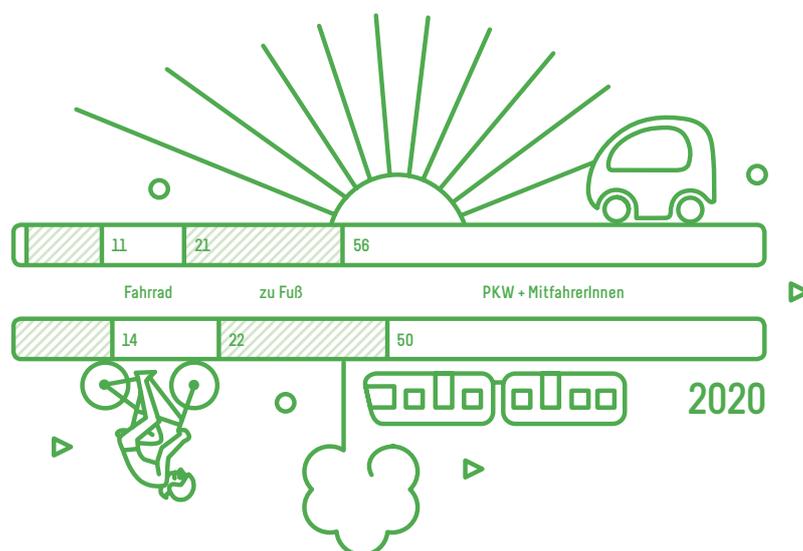
Nachhaltigkeitsstrategie (2012)

In der Tiroler Nachhaltigkeitsstrategie werden Maßnahmen für den Weg in ein energieautonomes 2050 skizziert. Vom Gesamtenergieverbrauch Tirols fallen mehr als ein Drittel auf den Verkehrssektor. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, sind wirkungsvolle Maßnahmen im Bereich des Verkehrssektors notwendig. Neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der in Tirol bereits seit Jahren stetig voranschreitet, wird auch die Einbindung neuer technologischer Konzepte als notwendig erachtet. Elektrofahrzeuge wurden dort bereits als Zukunftstechnologie mit Potenzial genannt. Auch die Bedeutung kompakter Siedlungs- und Verkehrsstrukturen als wirksamer Hebel in der Raumplanung wurde angeführt, um das Verkehrsaufkommen durch vorausschauende Planung zu reduzieren.

Tiroler Mobilitätsprogramm (2013)

Das Tiroler Mobilitätsprogramm 2013 fokussiert sich auf ein verändertes Mobilitätsverhalten, weg vom Individualverkehr, hin zu nachhaltigen Mobilitätslösungen. Es sollen die Anteile des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Radverkehrs bis 2020 landesweit um jeweils 3% gesteigert werden.

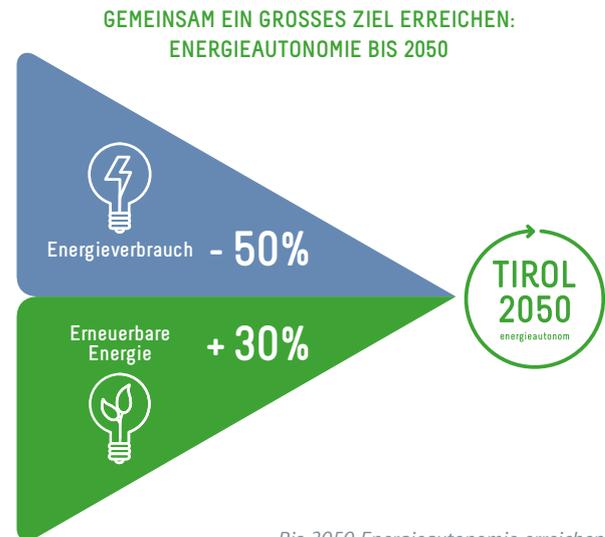
Auch der Anteil des Fußgängerverkehrs soll sich um 1% erhöhen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von mehr als 56% auf unter 50% bis zum Jahr 2020 sinken soll.



Modal Split in Tirol:
Verkehrsaufkommen im Personenverkehr
nach benutztem Verkehrsmittel, (in %).
(Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, 2011)

Tirol 2050 energieautonom (2014)

Tirol will bis 2050 energieautonom sein. Das Programm „TIROL 2050 energieautonom“ bündelt alle bisher beschlossenen Strategien und versucht zur Verwirklichung der Vision der Energieautonomie auch die Tiroler Bevölkerung aktiv mit an Bord zu holen. Bis zum Jahr 2050 soll der Energieverbrauch in Tirol halbiert (-50%) und der Anteil an erneuerbaren Energieträgern um 30% erhöht werden. Dabei werden nicht nur neue Technologien, wie Wasserstoffautos oder „intelligente Gebäude“ eine Rolle spielen. Der Wandel zu einer zukunftsfähigen Gesellschaft soll über viele einzelne Schritte und die Vielfalt von Ideen der Menschen in Tirol gelingen. Mit dem gemeinsamen Einsatz für die Energieautonomie Tirols schreitet das Bundesland in eine enkeltaugliche Zukunft.



*Bis 2050 Energieautonomie erreichen.
(Quelle: Energie Tirol, Tirol 2050)*

Tiroler Klimaschutzstrategie (2015)

Die Tiroler Klimaschutzstrategie nennt zahlreiche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimawandelanpassung. Die Maßnahmen für den Verkehrssektor richten sich ebenso auf ein verändertes Mobilitätsverhalten mit verändertem Modal Split zu Gunsten des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs. Eine Reihe von technischer, legislativer und bewusstseinsbildender Maßnahmen soll die Verlagerung in Richtung Umweltverbund ermöglichen.

So fährt Tirol 2050 (2016)

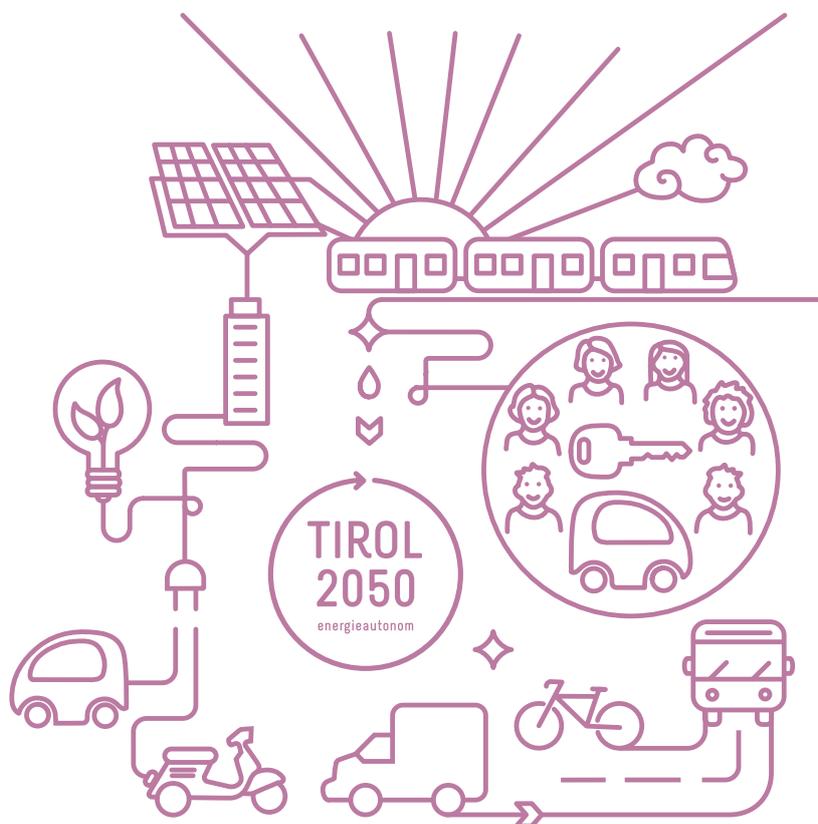
Basierend auf Tirol 2050 energieautonom wurde im Jänner 2016 von der Tiroler Landesregierung das Projekt „So fährt TIROL 2050“ beschlossen. Ziel ist es, die nachhaltige Mobilität der Tirolerinnen und Tiroler zu erhöhen und gleichzeitig den Verkehr zu reduzieren. Die Elektromobilität sowie ein verändertes Mobilitätsverhalten sind neben der Ausschöpfung von Potenzialen durch die Digitalisierung im Straßen- und Güterverkehr wichtige Säulen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Es werden auch gezielt Maßnahmen im Bereich der Netzworlbildung, des Wissensaufbaus und -transfers, der Beratung sowie der Projektentwicklung und -begleitung gesetzt.

Aktionsprogramm E-Mobilität 2017 – 2020 (2017)



Die Elektromobilität wird als Zukunftschance gesehen. Damit die Zukunft der E-Mobilität auch in Tirol stärker ausgebaut wird, braucht es entsprechende Rahmenbedingungen, die neue Lösungsansätze unterstützen. Im Rahmen des Projektes „So fährt Tirol 2050“ wurde daher das Aktionsprogramm E-Mobilität 2017-2020 erarbeitet, um die Elektromobilität eingebettet in ein integriertes Gesamtsystem voranzutreiben. Das Aktionsprogramm soll eine Aufbruchsstimmung erzeugen und als Entscheidungsgrundlage dienen. Es verfolgt das kurzfristige Ziel, bis 2020 rund 1.000 öffentliche Ladepunkte auszubauen und den Anteil der Elektroautos in Tirol auf 5% zu steigern. Langfristig leistet das Aktionsprogramm einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Energieautonomie.

Aktionsprogramm
E-Mobilität 2017-2020.
(Quelle: Energie Tirol,
Tirol 2050)



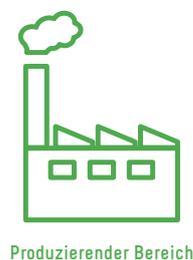
MOBILITÄT in OSTTIROL

die Zukunft ist elektrisch

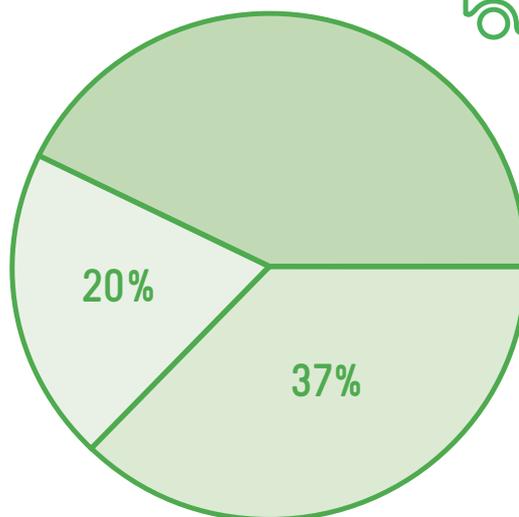


Mobilität ist ein zentrales Bedürfnis für den Menschen und gleichzeitig die größte ökologische und soziale Herausforderung. Im Verkehrssektor verbrauchen wir in Tirol rund 43% (inkl. Tanktourismus) der Gesamtenergie. Eine höhere Energieeffizienz im Verkehr zu erreichen, ist einer der Kernaufgaben von Tirol 2050.

Endenergieverbrauch nach Sektoren in Tirol (in %)
(Quelle: Aktionsprogramm E-Mobilität, S. 7)



Produzierender Bereich



Verkehr inkl. Tanktourismus



Gebäude Dienstleistungen

In Osttirol kommt die Energie für Mobilität (privat wie öffentlich) zum überwiegenden Teil aus fossilen Quellen. Aufgrund der Rahmenbedingungen, die in Osttirol gegeben sind (geringe Bevölkerungsdichte, geografische Gegebenheiten), ist die Einführung eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems kaum finanzierbar. Um eine ökologisch und sozial zukunftsfähige Mobilität in Osttirol sicherzustellen, kommt daher der E-Mobilität eine besondere Bedeutung zu.

Rahmenbedingungen - E - Mobilität 2020 und darüber hinaus¹

Die Reichweite der Fahrzeuge, welche 2020 auf den Markt kommen, beträgt im Sommer ca. 400 km und während der kalten Jahreszeit ca. 300 km. Die Herausforderungen, die in Osttirol aufgrund von Wetter (Schnee, extreme Kälte im Winter) und den geografischen Bedingungen (steile und enge Straßen) bestehen, werden zunehmend mit E-Mobilität zu bewältigen sein. Neben der Tatsache, dass 94% aller Autofahrten der Österreicher kürzer als 50 km sind, können die Autos Alltagsstrecken problemlos bewältigen.

Die E-Fahrzeuge werden voraussichtlich bis zu 90% zu Hause oder am Arbeitsplatz (tagsüber) geladen – also dort, wo das Fahrzeug für längere Zeit abgestellt wird und mit geringer Leistung geladen werden kann. Für Gäste deckt sich die Ladezeit des E-Fahrzeuges hauptsächlich mit dem Aufenthalt in der touristischen Unterkunft. Das Laden im öffentlichen Bereich ist vor allem für überregional Reisende bzw. Fernreisende als auch für den Tagestourismus von Bedeutung.

Die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit von elektrischen PKWs zu PKWs mit Verbrennungsmotoren ist bei kleineren Modellen über den Lebenszyklus des Fahrzeuges (Anschaffungs- und Betriebskosten) bereits gegeben. Hemmend wirken im Moment noch die - im Vergleich zu Verbrennungsfahrzeugen - höheren Anschaffungskosten.

Der Strombedarf wird im Zuge einer 100% elektrischen Personenmobilität (Güterverkehr ausgeschlossen) in Tirol um ca. 10% steigen. Nach Meinung von Experten sollte dieser „Mehrbedarf“ durch Photovoltaikanlagen und derzeit bereits projektierten Wasserkraftwerken bereitgestellt werden können. Für Osttirol kann man von ähnlichen Werten ausgehen.

Flächendeckende Probleme im Stromnetz durch Verbrauchsspitzen, induziert durch Ladevorgänge von E-Mobilen, sind in den nächsten Jahren keine zu erwarten. Auch für die Zukunft wird in diesem Bereich kein gravierendes Problem auftreten, sofern eine intelligente Steuerung der Ladevorgänge zur Anwendung kommt.

Nicht auszuschließen ist jedoch, dass es in Bereichen, wo das Stromnetz schwach ausgebaut ist, zu Engpässen kommen kann. Ein Netzausbau ist in diesen Bereichen zu prüfen bzw. die Kosten sind einer dezentralen Stromerzeugung und Speicherung in den betroffenen Bereichen gegenüber zu stellen.



Der Akku ist ein Schlüsselement, wenn es um die Zukunftsfähigkeit der Elektroautos geht. Die rasanten Technologieentwicklungen tragen zunehmend zum enormen Kostenrückgang und einer höheren Energiedichte der Batterien bei. Die Akku-Kapazität sinkt im Lebenszyklus eines Elektrofahrzeuges nur geringfügig, sodass die Batterie nach der Nutzung im Elektroauto weitere nachhaltige Funktionen als Speicher erfüllen kann. Recycling oder Weiterverwendungssysteme gibt es bisher nur wenige. Sie dürften sich dann etablieren, wenn die Zahl alter Akkus steigt. Die Rückgewinnung der Rohstoffe (Kobalt, Kupfer, Nickel) wird aber bereits praktiziert.²

Elektromotoren arbeiten sehr leise und sind lokal abgasfrei, emittieren also im Betrieb selbst keine Luftschadstoffe. Eine komplett emissionsfreie und ressourcenschonende Mobilität können aber auch E-Fahrzeuge nicht leisten. Über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg betrachtet haben Elektroautos gegenüber konventionellen oder Hybrid-Varianten weniger CO₂-Emissionen, Energieaufwand, Schadstoff- und Lärmemissionen. Die Treibhausgase werden bei Elektroautos, unter Berücksichtigung des gesamten Fahrzeuglebenszyklus (inkl. Produktion) sowie der heimischen Stromerzeugung, gegenüber fossil betriebenen Kfz um 70 bis 90% reduziert. Jedoch kann die „graue Energie“, die allein in der Produktion von Elektrofahrzeugen anfällt, mitunter sogar höher sein als jene, die in konventionellen Kfz steckt. Am besten ist die Ökobilanz von E-Fahrzeugen, wenn sie zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden.³

In der Strategie wird daher vorausgesetzt, dass der Strom für die E-Mobilität aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft, Sonnen- und Windenergie, Biomasse, etc.) produziert und bezogen wird und dabei vorzugsweise auf Ökostrom aus der Region gesetzt wird.

¹ Aussagen basieren auf Erfahrungswerten von Experten der Elektromobilität, Workshop vom 23.01.2017 und 30.08.2017

² Faktencheck E-Mobilität: Was das Elektroauto wirklich bringt; S. 17

³ Faktencheck E-Mobilität: Was das Elektroauto wirklich bringt; S. 8

E-MOBILITÄTSSTRATEGIE OSTTIROL 2030

Der Vorstand des Regionsmanagement Osttirol hat beschlossen, eine E-Mobilitätsstrategie für den gesamten Bezirk zu erstellen. Damit sollen zielgerichtete Impulse für die E-Mobilität in Osttirol gesetzt werden, um den Ausbau der E-Mobilität auf unterschiedlichen Ebenen zu unterstützen und voranzutreiben. Schon heute müssen die Weichen gestellt werden, damit Osttirol die bevorstehenden Veränderungen im Mobilitätsbereich aktiv mitgestalten kann. Der Zeithorizont für die Umsetzung der E-Mobilitätsstrategie Osttirol wird auf 2030 definiert.

Die Inhalte der Strategie wurden innerhalb einer Arbeitsgruppe mit regionalen Akteuren und Experten erarbeitet. Alle 33 Gemeinden im Bezirk sowie relevante Institutionen und Organisationen in der Region Osttirol wurden durch einen offenen und kommunikativen Prozess miteinbezogen und haben einen wesentlichen Beitrag bei der Erarbeitung geleistet.

Missionstatement



Die E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030 stellt sicher, dass der Umstieg auf Elektromobilität in Osttirol im Bereich der Personenbeförderung rasch und koordiniert gelingt.

Nutzen & Zweck der Strategie

Die E-Mobilitätsstrategie Osttirol dient als Richtschnur für Gemeinden, Institutionen, Unternehmen und Private, wie der konkrete Ausbau der E-Mobilität auf regionaler Ebene bis 2030 erfolgen soll. Weiters soll die Strategie einen Impuls erzeugen und den jeweiligen Akteuren in der Region eine Orientierungs- und Handlungsgrundlage bieten.

Angelehnt an das Aktionsprogramm E-Mobilität des Landes Tirol (2017) soll die E-Mobilitätsstrategie Osttirol eine positive Grundstimmung erzeugen und helfen, den Anschluss der rasanten technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen im Bereich der Mobilität im Bezirk aktiv zu gestalten.

Mit konkreten Maßnahmen kann die Umsetzung koordiniert gelingen, vorangetrieben und erleichtert werden.

Die E-Mobilitätsstrategie Osttirol wirkt sich im Besonderen positiv auf folgende Bereiche aus:

- ✓ Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Energieautonomie (Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen, Verbesserung der Luftqualität, Nutzung von erneuerbaren Energien).
- ✓ Sie bietet der Bevölkerung und dem Tourismus ein verbessertes und leistbares Mobilitätsangebot (z.B. durch E-Carsharing).
- ✓ Sie wirkt positiv in Bezug auf das Selbstbewusstsein und die Selbstwahrnehmung durch die lokale Bevölkerung (Stichwort: Innenmarketing).
- ✓ Der Marketingwert für den Tourismus erhöht und verdichtet sich – schlüssige Ergänzung zur vorliegenden Positionierung.
- ✓ Eine erhöhte regionale Wertschöpfung wird durch den Ausbau der E-Mobilität erzielt.

Umsetzung

Die E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030 wird als ein Prozess betrachtet, der über die Jahre gemeinsam und in abgestimmter Weise weiterentwickelt werden soll. So wird die E-Mobilitätsstrategie als „Living Paper“ gesehen, das an die geänderten Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Bezirk laufend angepasst wird.

Eine Überprüfung der Ziele, der Zielerreichung und der Maßnahmen wird jährlich durch eine Arbeitsgruppe mit Akteuren aus folgenden Institutionen im Bezirk vorgenommen:

- ✓ Vertreter des Regionsmanagements Osttirol (RMO)
- ✓ Vertreter Öffentlicher Personen Nahverkehr Osttirol (ÖPNV)
- ✓ Tourismusverband Osttirol (TVB)
- ✓ Nationalpark Hohe Tauern (NP)
- ✓ Regionalenergie Osttirol (REO)
- ✓ Land Tirol / Verkehrsverbund Tirol (VVT)
- ✓ Energie Tirol
- ✓ TIWAG
- ✓ Vertreter Autohandel Osttirol
- ✓ Experten für E-Mobilität

Das Regionsmanagement Osttirol wird die Rolle als Gesamtkoordinator übernehmen und steht den Akteuren unterstützend zur Seite. Damit ist gewährleistet, dass die Strategie den aktuellen Gegebenheiten entspricht und stets ein Fortschritt erreicht wird.

In der Umsetzungsphase der Strategie werden die technischen Belange (Koordinator (T)) vorwiegend von der Regionalenergie übernommen, die als E-Carsharinganbieter in Osttirol diese Kompetenz mitbringt. Die Aspekte im Bereich Information, Kommunikation, Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit (Koordination (ÖA)) wird vom RMO in Kooperation mit externen Experten übernommen. Um die touristischen Belange kümmert sich federführend der TVB Osttirol.



Ziele und Maßnahmen



Die Ziele und Maßnahmen in der E-Mobilitätsstrategie sollen schrittweise (kurz- bis langfristig) umgesetzt werden, wobei der Zeithorizont für die Umsetzung der Strategie bis zum Jahr 2030 festgelegt wird. Der Zeithorizont für die Strategie wurde bis 2030 gesetzt, weil ab diesem Zeitpunkt die Entwicklung nach rein marktwirtschaftlichen Kriterien laufen und keine gezielten Förderungen und Maßnahmen mehr notwendig sein sollten.

In die Strategie werden vorerst (Stand 2017) keine Güterverkehrsziele miteinbezogen, weil bei den technischen Entwicklungen in diesen Bereichen noch Bedarf besteht.

Die Ziele und Maßnahmen wurden anhand von Literaturrecherche, Experteninputs und im Rahmen von Workshops mit der Arbeitsgruppe (Stakeholder aus der Region) erarbeitet.

Um den Ausbau der Elektromobilität in Osttirol zu unterstützen, wurden

5 strategische Ziele - mit operativen Teilzielen

– definiert. Um die Umsetzung der strategischen Ziele und Teilziele zu erreichen wurden Maßnahmen entwickelt, die in den nachstehenden Maßnahmentabellen dargestellt sind.

Die Maßnahmen geben eine Richtschnur vor, welche konkreten Schritte zur Zielerreichung der E-Mobilitätsstrategie notwendig sind. Es wurden in erster Linie (nicht ausschließlich) Maßnahmen erarbeitet, die im Einflussbereich der Akteure in Osttirol liegen.

Sofern es zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Maßnahmen möglich war, wurden Mitwirkende, mögliche Finanzierungsquellen sowie Maßnahmenverantwortliche festgelegt, die für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich sind. Damit wird ein Verantwortungsgefühl für die Umsetzung der Strategie durch die jeweiligen Akteure und Institutionen erzeugt.

Ziel 1

Öffentliche Einrichtungen agieren flächendeckend als Vorbilder für die Einführung der Elektromobilität (laufend)

Hintergrund und Wirkung: Öffentliche Einrichtungen haben eine hohe Glaubwürdigkeit in der Gesellschaft. Daher ist es besonders wirkungsvoll, wenn diese Stellen als Vorbilder vorangehen. Mit öffentlich zugänglichen Ladestationen kann beispielsweise in allen Osttiroler Gemeinden - mit überschaubarem finanziellen Aufwand - ein starkes Signal gesetzt werden. Analoges gilt für sämtliche Fahrten, die ein öffentlicher Arbeitgeber seinen Mitarbeitern vergütet bzw. ermöglicht. Auch hier kann durch eine konsequente Umstellung des Fuhrparks bzw. durch die Nutzung von E-Carsharing-Angeboten und eine klare Dienstordnung zur Nutzung dieser Angebote/ nachhaltigen Verkehrsmittel eine flächendeckende Vorbildwirkung erzeugt werden.

2017: Empfehlung für die Ausführung bzw. Auswahl und Standort von Tankstellen und Bezahlssystemen ist veröffentlicht (Upgrade, Monitoring).

1.1.1.	Einrichten einer Expertengruppe zur Ausarbeitung einer Empfehlung für die Ausführung von Tankstellen (keine Produktempfehlung).	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Experten	RMO / Last Mile	RMO

2018: Sämtliche Gemeinden verfügen an öffentlichen Standorten über „barrierefreie“ Lademöglichkeiten.

1.2.1.	Errichtung der öffentlich zugänglichen „barrierefreien“ (keine Einschränkung durch Kundenkartensysteme) Lademöglichkeiten.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (T), Unternehmen im Umfeld von Frequenzpunkten	KPC, LEADER	Gemeinden

1.2.2.	Sämtliche öffentlich zugängliche E-Tankstellen im Bezirk sind erfasst und werden auf einem Onlineportal, welches laufend gewartet wird, dargestellt.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden		Koordinator (ÖA)

2020: 30% der Personentransporte von öffentlichen Einrichtungen werden elektrisch absolviert.

1.3.1. Fuhrparkanalysen zur Prüfung der Umstellung öffentlicher Flotten.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (T)	KPC, LEADER	Gemeinden, Bezirkshauptmannschaft, gemeindenahe Einrichtungen

1.3.2. Umstellung des Fuhrparks (gebündelte Beschaffung mehrerer öffentlicher Stellen) z.B. auch bei Taxibetrieben.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (T)	KPC	Gemeinden, Bezirkshauptmannschaft, gemeindenahe Einrichtungen

1.3.3. Umsetzung von Sensibilisierungsmaßnahmen bei Gemeinderäten: Gemeinderäte müssen das Thema Elektromobilität verstehen und dafür einstehen können.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (ÖA), Gemeinden, „So fährt Tirol 2050“	LEADER, KPC, Land Tirol	Gemeinden

1.3.4. Aufbau eines möglichst einfachen Monitoringsystems, um abbilden zu können, wieviel Prozent der Personentransporte tatsächlich elektrisch absolviert werden.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden	KPC, LEADER	Koordinator (ÖA)

Ziel 2

Ein leistbares und „bequemes“ Elektromobilitätsangebot steht für die überwiegende Mehrheit der Osttiroler Bevölkerung bzw. der Gäste zur Verfügung. (2025)

Hintergrund und Wirkung: Der Trend in der Mobilität verlagert sich hin zur Elektromobilität. Die zunehmende Tendenz „Nutzen statt Besitzen“ steigt – abgewandt vom privaten Autobesitz hin zur Sharing Community. Diese Entwicklung tritt in Städten besonders intensiv auf. Im ländlichen Raum findet diese Entwicklung traditionell verspätet und in verminderter Intensität statt. Dennoch wird auch in den verdichteten Bereichen des ländlichen Raums der Trend „Nutzen statt Besitzen“ immer relevanter. E-Carsharing kann daher als zukunftsfähiger Mobilitätsbaustein angesehen werden, dessen Umsetzung bereits heute technisch ausgereift ist.

Der Ausbau des E-Carsharing soll schlussendlich nicht nur die „Ökobilanz“ der Mobilität verbessern, sondern für Familien in Osttirol die praxistaugliche Alternative zum 2. oder 3. Auto werden. Ein im Moment noch visionär anmutendes Ziel sind selbstfahrende Micro-ÖV-Systeme. Pilotversuche gibt es heute schon in verschiedenen Ländern, darunter auch in Österreich.

2018: In 7 Gemeinden wird ein „Osttirol – weit“ einheitliches E-Carsharingsystem angeboten.

2.1.1.	Ausarbeitung einer Empfehlung für einen Anbieter im Bereich E-Carsharing für Osttirol mit einem auf die Region abgestimmten Tarifmodell.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
REO, Koordinator, „So fährt Tirol 2050“		RMO

2.1.2.	Entwicklung und Umsetzung von E-Carsharing Standorten in Osttirol in Abstimmung mit interessierten Gemeinden.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (T)	KPC, LEADER	Gemeinden

2.1.3. (= 1.3.3.)	Umsetzung von Sensibilisierungsmaßnahmen bei Gemeinderäten: Gemeinderäte müssen das Thema Elektromobilität und Carsharing verstehen und dafür einstehen können.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, „So fährt Tirol 2050“, Koordinator (ÖA)	LEADER	Gemeinden

2020: In 20 Gemeinden wird ein „Osttirol – weit“ einheitliches E-Carsharingsystem angeboten.

2.2.1.	Siehe vorheriges Ziel.	
--------	------------------------	--

2020: Es besteht ein integriertes Auskunft-, Buchungs- und Verrechnungssystem „Öffentlicher Verkehr“ und „E-Carsharing“

2.3.1.	Entwicklung und Umsetzung des Auskunft-, Buchungs- und Verrechnungssystems.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (T)	Land Tirol, KPC	VVT / Land Tirol

2020: Pilotprojekte „Elektrischer öffentlicher Nahverkehr“ sind umgesetzt.

2.4.1.	Entwicklung eines Pilotprojekts „elektrischer ÖV“ (z.B. eine Linie in Osttirol wird mit Elektrobussen betrieben).	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
ÖPNV	Land Tirol	VVT

2.4.2.	Prüfung der Machbarkeit bzw. bei Machbarkeit Umsetzung des Pilotprojekts.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
ÖPNV		VVT

2.4.3.	Projektanbahnung und –umsetzung für die Einführung von E-Taxis bei Taxiunternehmen.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
WKO, Taxiunternehmen		Koordinator

2025: Pilotprojekt elektrischer, selbstfahrender Personentransport ist umgesetzt.

2.5.1.	Projektanbahnung und -entwicklung für selbstfahrendes Micro-ÖV-System in einem räumlichen Umfeld, in dem niedrige Geschwindigkeiten zulässig bzw. möglich sind.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, Land Tirol, Standortagentur, „So fährt Tirol 2050“,	LEADER	Koordinator

Ziel 3

Die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist für Gäste und Einheimische ausreichend dimensioniert (2020)

Hintergrund und Wirkung: Die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum hat besonders in den nächsten 5 Jahren, in denen die Reichweite der E-Fahrzeuge noch teilweise unzureichend ist, eine große Bedeutung. Für den Binnenverkehr (Quell- und Zielort in Osttirol) werden die öffentlichen E-Tankstellen jedoch bald ihre Bedeutung verlieren. Ein Ausbau in geringem Maß macht im Moment jedoch Sinn und hat unter anderem eine psychologische Wirkung. Die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich muss kurz- und mittelfristig in erster Linie auf den Ausflugsverkehr ausgerichtet sein.

Eine längerfristige Teilzielsetzung ist nicht möglich, da die effektive Nachfrage nach Ladestationen maßgeblich von den am Markt befindlichen Fahrzeugmodellen abhängen wird. Denn es ist auch durchaus denkbar, dass die Reichweitensteigerung (> 300 km nach 2020) der Fahrzeuge nur im hohen Preissegment stattfindet.



2018: Es gibt mindestens eine Schnellladestation (>= 50 kW) in Osttirol für den überregionalen Verkehr.

3.1.1. Entwicklung des Standortes für Schnellladestationen.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Standortgemeinde, Energieversorger		Koordinator (T)

3.1.2. Errichtung der Schnellladestationen		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, Koordinator, Koordinator (T)	KPC	Energieversorger

2019: Die Top 10 Tagesausflugsziele in Osttirol verfügen an 5% ihrer Stellplätze über Lademöglichkeiten („geringe“ Leistung ausreichend, da geschätzt mindestens 3h Ladezeit)

3.2.1. Auswahl der 10 meist frequentiertesten Ausflugsziele.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
NP, TVB, Standortgemeinde, Bergbahnen		TVB

3.2.2. Entwicklung von modularen schrittweise erweiterbaren Tankstellenkonzepten für die 10 meist frequentiertesten Ausflugsziele (Planung udgl.).		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, Koordinator (T), externe Experten, Energieversorger, TVB, Bergbahnen, NP		TVB

3.2.3. Errichtung einer Basis Ladeinfrastruktur an den 10 meist frequentierten Ausflugszielen.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, Energieversorger, Koordinator (T)	KPC, Interreg, Land Tirol	TVB, NP, Betriebe, Bergbahnen, Gemeinden

Ziel 4

50% der Neuzulassungen in Osttirol sind Elektrofahrzeuge (2030)

Hintergrund und Wirkung: Die Angebotspalette der Autoindustrie ist im Bereich der E-Fahrzeuge im Moment noch überschaubar. Das Preis-Leistungsverhältnis im Segment der kleinen E- Fahrzeuge ist - über den Lebenszyklus betrachtet (Anschaffung und Betrieb) - bereits konkurrenzfähig mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Damit die Anschaffung von E-Fahrzeugen für den Endkunden jedoch ein Thema wird, sind eine Vielzahl von Kommunikations- und Informationsmaßnahmen notwendig.

Weiters gilt es, in der Kommunikation die mögliche Kombination von alternativer Energieerzeugung (Photovoltaik auf Dachflächen bei Einfamilienhäusern für eigene Stromproduktion) zu betonen.

2020: 5 % der Neuzulassungen sind Elektrofahrzeuge.

4.1.1.	Zielformulierungen für Alternative Energieerzeugung und Elektromobilität im örtlichen Entwicklungskonzept der Gemeinden verankern.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, Koordinator		Raumplaner
4.1.2.	Bewusstseinsbildende Maßnahmen in der „Führungsetage“ bei Unternehmen zum Thema E-Mobilität und Mobilitätskosten.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (ÖA)		WKO
4.1.3.	Bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Themenspektrum „Alternative Energie, E-Mobilität und Klimaschutz“ in der Bevölkerung.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Gemeinden, Koordinator (ÖA)	LEADER, Interreg	Arbeiterkammer, Landwirtschaftskammer, Gemeinden
4.1.4.	E-Mobilitäts-Testtage für die Öffentlichkeit	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (ÖA)	LEADER, KPC, Land Tirol	Autohändler

4.1.5.	Unabhängige Umstiegsberatung auf E-Fahrzeuge für die Osttiroler Bevölkerung.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
„So fährt Tirol 2050“, Gemeinden, Autohändler	LEADER, Land Tirol, KPC	Koordinator (ÖA)

4.1.6.	Schaffung von ausgewiesenen, vorübergehend kostenfreien E-Car Parkplätzen im öffentlichen Raum.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Koordinator (T)		Stadt Lienz, Gemeinden

4.1.7.	Sensibilisierung von Wohnbauträgern, Architekten und Planern für die künftigen Anforderungen an den Wohnungsbau im Kontext von E-Mobilität und erneuerbarer Energie.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
„So fährt Tirol 2050“, Energie Tirol, WKO	LEADER, Interreg	Koordinator

4.1.8.	„Anrainer-Laden“ im baulich verdichteten öffentlichen Raum ermöglichen.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
Stadt Lienz, Gemeinden, Koordinator	KPC, FFG	Stadt Lienz, Gemeinden

2021: Strombedarfsdeckung – Überprüfung der Netzleistung bei steigendem Strombedarf

4.2.1.	Szenario-Entwicklungen: Strombedarfsdeckung und Netzausbau in Osttirol bei zunehmendem Ausbau der E-Mobilität.	
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche
TINETZ, Koordinator (T)		TIWAG

2025: 30% der Neuzulassungen sind Elektrofahrzeuge

4.3.1.	Siehe Ziel: 5% der Neuzulassungen sind Elektrofahrzeuge.	
---------------	---	--

Ziel 5

Osttirol hat sein touristisches Image durch ein umfassendes E-Mobilitätsangebot verstärkt (2025)

Hintergrund und Wirkung: 90% der Ladevorgänge finden zu Hause oder am Arbeitsort statt. Umgelegt auf den Tourismus bedeutet dies, dass der Gast am Ausflugsort (=Betrieb), in erster Linie aber im Hotel (=zu Hause) nach einer Lademöglichkeit suchen wird. Die Notwendigkeit auf betrieblicher Ebene Maßnahmen zu setzen scheint offensichtlich. Besonders in den kommenden 5 Jahren werden E-Fahrzeug-Besitzer eher dem zahlungskräftigen „ökoaffinen Segment“ zuordenbar sein. Die kommenden 5 Jahre stellen also ein ideales Zeitfenster für Destinationen und Betriebe dar, die ihre „naturbezogene“ Positionierung durch das Thema E-Mobilität ergänzen bzw. verdichten und Neukunden gewinnen möchten. Investitionen in das Thema E-Mobilität können also jetzt noch als „Verkaufsargument“ im Marketing verwendet werden.

Die Zielsetzung umfasst neben der betrieblichen Ebene jedoch auch das Mobilitätsangebot im Allgemeinen. Hier gilt Analoges zum vorherigen Absatz. E-Mobilität kann in den nächsten 5 Jahren einen wesentlichen Beitrag zur Positionierungsleistung Osttirols liefern, wenn konsequent an der „sanften, e-mobilen Erschließung“ der Urlaubs- und Berglandschaft Osttirols gearbeitet wird.

2019: Es besteht ein „CO₂ - freundliches“ Urlaubs-Mobilitätsangebot in Osttirol.

5.1.1.	Entwicklung des Produkts „CO ₂ -freundliche Urlaubs-Mobilität“ in Osttirol unter Einbindung der relevanten Akteure (öffentliche überregionale Anreise, in der Region elektrisch mobil).		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
ÖBB, Tirol Werbung, Betriebe, REO, VVT, Anbieter bzw. Fahrzeughandel, WKO, NP	LEADER, KPC	TVB	

5.1.2.	Umsetzung eines 2-3 jährigen Pilotprojekts „CO ₂ -freundliche Urlaubsmobilität“ inkl. abgestimmtes Marketing durch den TVB (z.B. E-Carsharingstandorte an überörtlichen ÖV-Knotenpunkten – auch außerhalb des Bezirks).		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
ÖBB, Tirol Werbung, Betriebe, VVT, REO, Autohändler, NP	LEADER, KPC	TVB	

5.1.3.	Umsetzung von Sensibilisierungsmaßnahmen bei Gastronomiebetrieben: Gastronomen müssen für das Thema Elektromobilität einstehen können (Ausbau von E-Ladestationen und Parkplätzen etc...).		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche	
WKO, „So fährt Tirol 2050“		TVB	

5.1.4.	Workshop „CO ₂ -freundliches Urlaubsangebot“ für Beherbergungsbetriebe, um ein einheitliches Verständnis bzw. einheitliche Kommunikation über E-Mobilität zu erreichen.		
Mitwirkende	Mögliche Förderungen	Maßnahmenverantwortliche	
So fährt Tirol 2050“, WKO, NP		TVB	

2020: Es besteht ein flächendeckendes (touristisch ausgerichtetes) E-Bike Angebot im Bezirk.

5.2.1.	Konzepterstellung inkl. Prüfung der Machbarkeit für den Aufbau eines flächendeckenden E-Bike Verleihsystems, Routennetz und E-Ladeinfrastruktur.		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
Sporthändler, Tourismusbetriebe, RMO, Stadtmarketing Lienz, NP	LEADER, KPC	TVB	

5.2.2.	Umsetzung des flächendeckenden E-Bike Verleihsystems (Sportgeschäfte), Ladeinfrastruktur (Betriebe und Koordinator) und Routennetz mit entsprechender Marketingbegleitung.		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
Sportgeschäfte, Tourismusbetriebe, Stadtmarketing Lienz, NP	KPC	Sporthändler, tourist. Betriebe	

5.2.3.	Sensibilisierungsmaßnahmen zum Thema E-Mobilität / E-Bike in den Tourismusbetrieben: Aufbau einer Auskunftsstelle zum Thema E-Mobilität.		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
WKO, NP, Koordination (ÖA)	LEADER, KPC	TVB	

5.2.4.	Begleitende Kommunikations- und Sensibilisierungsmaßnahmen um Interessens- und Nutzungskonflikte zwischen Landwirten, Jägern und Touristikern zu vermeiden.		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
Gemeinden, NP, Alpenverein, Koordination (ÖA)		TVB	

2020: 20 % der 3* Betriebe und Privatvermieter und 50 % der 4* und 5* Betriebe verfügen über E-Lademöglichkeiten (nur geringe Leistung: 8h Ladezeit) für mind. 10 % der Gäste.

5.3.1.	Fortwährende Sensibilisierung und Beratung für die Tourismusbetriebe, welche Chancen und Notwendigkeiten vorhanden sind (90% der Ladevorgänge erfolgen zu Hause = im Quartier).		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
„So fährt Tirol 2050“, Koordinator, NP, NP-Partnerbetriebe, Koordination (ÖA)	LEADER, KPC	TVB	

5.3.2.	Entwicklung einer Schwerpunkt-Förderaktion für Investitionen in Ladeinfrastruktur in Beherbergungsbetrieben. Abgleich bzw. Abstimmung mit den bereits bestehenden Förderungen.		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
WKO, Land Tirol, TVB, NP		TVB	

5.3.3.	Einbindung des Themas Elektromobilität in die Marketing- und Kommunikationsprodukte des TVB Osttirol.		
Mitwirkende	Mögl. Förderungen	Maßnahmenverantw.	
Gemeinden, NP, Alpenverein		TVB	

2025: 40 % der 3* Betriebe und Privatvermieter und 100 % der 4* und 5* Betriebe verfügen über E-Lademöglichkeiten (nur geringe Leistung: 8h Ladezeit) für mind. 30 % der Gäste.

5.4.1.	Siehe vorheriges Ziel		
--------	-----------------------	--	--



Ausblick

Die Umsetzung der E-Mobilitätsstrategie Osttirol 2030 wird als laufender Entwicklungsprozess gesehen. Die Strategie ist flexibel gestaltet und reagiert auf veränderte Rahmenbedingungen, die sich aufgrund der rasanten (technischen) Entwicklungen ergeben können. Demnach werden notwendige Anpassungen der Ziele und Maßnahmen vorgenommen, die im Rahmen einer jährlichen Arbeitssitzung mit relevanten Stakeholdern (siehe Seite 12) überarbeitet werden. Durch ein laufendes Monitoring wird die Erreichung der gesetzten Ziele überprüft.

In den kommenden Jahren werden jene Maßnahmen der E-Mobilitätsstrategie Osttirol eingeleitet und umgesetzt, die im Wirkungsbereich der jeweiligen Maßnahmenverantwortlichen liegen. Die Maßnahmen wurden in dieser Strategie in groben Zügen definiert, für deren Umsetzung bedarf es jedoch noch einer weiteren vertiefenderen Bearbeitung.

Die Verbindlichkeit der Maßnahmenverantwortlichen für die E-Mobilitätsstrategie Osttirol wurde dadurch erreicht, dass alle verantwortlichen Personen und Institutionen in den Erstellungsprozess involviert wurden. Weiters wurden die Ziele der Strategie und die praktische Konsequenz für die jeweilige Organisation bei den Planungsverbänden, dem Nationalpark und dem Tourismusverband vorgestellt und wohlwollend zur Kenntnis genommen bzw. beschlossen.

Weiterführende Informationen

- Amt der Tiroler Landesregierung (2007): Tiroler Energiestrategie 2020. Grundlage für die Tiroler Energiepolitik. Innsbruck
- Amt der Tiroler Landesregierung (2012): Leben mit Zukunft. Tirol nachhaltig positionieren. Innsbruck
- Amt der Tiroler Landesregierung (2013): Mobilitätsprogramm 2013 – 2020. Innsbruck
- Amt der Tiroler Landesregierung (2015): Bericht der Klimaschutzkoordination – Erreichung der Klimaschutzziele bis 2020 – Klimaschutzmaßnahmen. Innsbruck
- Amt der Tiroler Landesregierung (2016): Tiroler Energiemonitoring 2015 – Statusbericht zur Umsetzung der Tiroler Energiestrategie. Innsbruck
- Amt der Tiroler Landesregierung (2017): Aktionsprogramm Elektromobilität 2017 – 2020. Innsbruck
- Austriatech (2016): Elektromobilität 2015 – Monitoringbericht. Wien
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (2016): Nationaler Strategierahmen „Saubere Energie im Verkehr“ in Erfüllung der österreichischen Umsetzungsverpflichtung von Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Wien
- Klima- und Energiefonds (2015): Modellregionen der Elektromobilität in Österreich – Erfahrungen aus sechs Jahren Pionierarbeit. Wien
- Klimaenergiefonds, VCÖ (2017): Faktencheck E-Mobilität. Was das Elektroauto wirklich bringt. Wien
- Umweltbundesamt (2014): Ökobilanz alternativer Antriebe - Elektrofahrzeuge im Vergleich. Wien
- Umweltbundesamt (2015): Szenarien zur Entwicklung der Elektromobilität in Österreich bis 2020 und Vorschau 2030. Wien
- Umweltbundesamt (2016): Ökobilanz alternativer Antriebe – Fokus Elektrofahrzeuge. Wien

Abkürzungsverzeichnis

FFG	Forschungsförderungsgesellschaft
Koordinator (ÖA)	Koordinator Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
Koordinator (T)	Koordinator Technik
KPC	Kommunalkredit Public Consulting (Förderabwicklungsstelle Klimafonds)
NP	Nationalpark Hohe Tauern
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr Osttirol
REO	Regionalenergie Osttirol
RMO	Regionsmanagement Osttirol
RWP Isel	Regionalwirtschaftliches Programm Isel
VVT	Verkehrsverbund Tirol

Anhang

Ziel 1	Öffentliche Einrichtungen agieren flächendeckend als Vorbilder für die Einführung der Elektromobilität (laufend)
2017	Empfehlung für die Ausführung bzw. Auswahl und Standort von Tankstellen und Bezahlssystemen ist veröffentlicht (Upgrade, Monitoring).
2018	Sämtliche Gemeinden verfügen an öffentlichen Standorten über „barrierefreie“ Lademöglichkeiten.
2020	30% der Personentransporte von öffentlichen Einrichtungen werden elektrisch absolviert.
Ziel 2	Ein leistbares und „bequemes“ Elektromobilitätsangebot steht für die überwiegende Mehrheit der Osttiroler Bevölkerung bzw. der Gäste zur Verfügung. (2025)
2018	In 7 Gemeinden wird ein „Osttirol – weit“ einheitliches E-Carsharingsystem angeboten.
2020	In 20 Gemeinden wird ein „Osttirol – weit“ einheitliches E-Carsharingsystem angeboten.
2020	Es besteht ein integriertes Auskunfts-, Buchungs- und Verrechnungssystem „Öffentlicher Verkehr“ und „E-Carsharing“.
2020	Pilotprojekte zum Thema elektrischer öffentlicher Nahverkehr sind umgesetzt.
2025	Pilotprojekte mit elektrischem selbstfahrenden Personentransport sind umgesetzt.
Ziel 3	Die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist für Gäste und Einheimische ausreichend dimensioniert (2020)
2018	Es gibt mindestens eine Schnellladestation (≥ 50 kW) in Osttirol für den überregionalen Verkehr.
2019	Die Top 10 Tagesausflugsziele in Osttirol verfügen an 5% ihrer Stellplätze über Lademöglichkeiten.
Ziel 4	50% der Neuzulassungen in Osttirol sind Elektrofahrzeuge (2030)
2020	5% der Neuzulassungen sind Elektrofahrzeuge.
2021	Strombedarfsdeckung - Überprüfung der Netzleistung bei steigendem Strombedarf
2025	30% der Neuzulassungen sind Elektrofahrzeuge.
Ziele 5	Osttirol hat sein touristisches Image durch ein umfassendes E-Mobilitätsangebot verstärkt (2025)
2019	Es besteht ein „CO ₂ - freundliches“ Urlaubs-Mobilitätsangebot in Osttirol.
2020	Es besteht ein flächendeckendes (touristisch ausgerichtetes) E-Bike Angebot im Bezirk.
2020	20% der 3* Betriebe und Privatvermieter und 50% der 4* und 5* Betriebe verfügen über E-Lademöglichkeiten für mindestens 10% der Gäste.
2025	40% der 3* Betriebe und Privatvermieter und 100% der 4* und 5* Betriebe verfügen über E-Lademöglichkeiten für mindestens 30% der Gäste.

Amlacher Straße 12
A-9900 Lienz
www.rmo.at

T +43(0)4852-72820-570
F +43(0)4852-72820-44
E info@rmo.at



» Regionalentwicklung braucht Menschen, Weitblick und Zusammenarbeit «



Layout: GRAFIK ZLOEBL GmbH - www.grafikzloebel.at • Fotos: Regionalenergie Osttirol (FLUGS), GRAFIK ZLOEBL, pixabay.com

