

Modellregion Elektromobilität 2015

Endbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

Projekttitle	Elektrisch Mobil im Vorderwald	
Projektnummer	B570654	
Programm	Modellregionen Elektromobilität Ausschreibung 2015	
Beauftragter	Kairos Wirkungsforschung & Entwicklung gGmbH Martin Strele	
Projektpartner	Energieinstitut Vorarlberg – Energieregion Vorderwald Illwerke vkw VLOTTE: VEA GmbH Nissan Center Europe GmbH, Niederlassung Österreich Renault Österreich GmbH Porsche Inter Auto GmbH & Co KG Kia Motors Austria GmbH	
Projektstart und Dauer	Projektstart: 15.01.2016	Dauer: 12 Monate
<p>Synopsis: Elektrisch Mobil im Vorderwald nützt den Ansatz und die Erfahrungen des KEM Leitprojektes „Gut - Genug“ und bildete eine Gruppe von 17 TeilnehmerInnen aus 8 ländlichen Gemeinden sowie eine Begleitgruppe von 11 Personen fundiert im Themenbereich Elektromobilität aus. Mit unterschiedlichen Elektro-Fahrzeugen und auch -Geräten wurden eigene Erfahrungen gesammelt, sinnvolle Einsatzmöglichkeiten für Elektromobilität in der Region gesucht und schließlich 15 individuelle Projekte für Elektromobilität im Umfeld der TeilnehmerInnen durch diese selbst durchgeführt. Für ihre aktive Mitwirkung und die Aufwände für die Projektumsetzungen erhielten die TeilnehmerInnen eine Aufwandsentschädigung von EUR 300,- in Form von regionalen Einkaufsgutscheinen.</p>		

2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

2.1 Kurzfassung

Elektromobilität ist noch nicht in der Mitte der Bevölkerung angekommen. Schwierigkeiten der ersten Jahre, Mythen und Halbwissen zu Ökobilanzen, Einsatzfähigkeit und Kosten verzerren die öffentliche Wahrnehmung. Sowohl die Technik als auch die verfügbare Fahrzeugpalette und die Kostenstruktur sind allerdings inzwischen sehr attraktiv. Ein Markthochlauf braucht die breite Bevölkerung.

Das Projekt „Elektrisch Mobil im Vorderwald“ nutzte die Vorerfahrungen des KEM Leitprojekts „Gut – Genug“ im vorderen Bregenzerwald, und bildete in dieser ländlichen Region 17 Menschen aus acht Gemeinden ohne spezielle Affinität zu Elektromobilität, Energieeffizienz oder Erneuerbarer Energie zu AlltagsexpertInnen und MultiplikatorInnen aus. Zusätzlich wurde eine Begleitgruppe von 11 Personen mit einbezogen, die beratend und betreuend die TeilnehmerInnen unterstützte.

In vier Ausbildungsworkshops und einer Exkursion wurden die wichtigsten Themen rund um die Elektromobilität intensiv vorgestellt, bearbeitet, vertieft und durch begleitende Praxistests auf tatsächliche Anwendungsfreundlichkeit geprüft.

Die TeilnehmerInnen hatten Zugang zu einer Versuchsflotte von völlig unterschiedlichen Elektrofahrzeugen, vom Pedelec, über Elektromopeds, Elektromotorräder, PKWs, Lieferwagen bis zu landwirtschaftlichen Geräten. Mit dem Vorwissen der Ausbildungsworkshops und der Hilfe der Begleitgruppe sowie dem Projektteam, wurden im Kreis der TeilnehmerInnen anschließend 15 konkrete, individuelle Projekte entwickelt und umgesetzt.

2.1.1 Ergebnisse

Alleine oder zu zweit brachten die TeilnehmerInnen in ihrem persönlichen Umfeld in Gemeinde, Nachbarschaft, Freundeskreis oder Verein das Thema Elektromobilität in die Breite. Zentral war es, neben Anwendungen für Elektromobilität immer das größere Bild des Verkehrsverhaltens im Auge zu behalten und nach Wegen zu suchen, letztlich fossil betriebene Verkehrswege einzusparen. Die thematische Breite der Projekte widerspiegelt dieses Ziel eindrucksvoll. Vom Fahrten Teilen, über das Ersetzen von PKW Wegen durch Fahrradwege bis hin zu klassischen Anwendungen von Elektrofahrzeugen für gut ausgelastete Fahrten reichte das Spektrum.

Es ist gelungen, Wissen und eine Begeisterung für das Thema im Kreis der TeilnehmerInnen und der Begleitgruppe zu verbreiten und das eigene Mobilitätsverhalten kritisch zu analysieren und zu hinterfragen.

Wichtig war es, die Ressourcen der TeilnehmerInnen ernst zu nehmen und neben einer kostenlosen Ausbildung für die Umsetzung ihrer Projekte anschließend eine Aufwandsentschädigung in der Höhe von 300 Euro in Form von regionalen Einkaufsgutscheinen zu überreichen. Das führte zu einer hohen Verbindlichkeit und einer hohen Qualität der umgesetzten Projekte. Durch die Anbindung in der KEM Vorderwald und gemeinsam mit der Modellregion VLOTTE haben die TeilnehmerInnen eine angemessene Rolle finden können, weil sie im Auftrag der Region handeln und nicht nur ihr eigenes Hobby verwirklichen wollen.

2.1.2 Wirkungen

Das Ergebnis von „Elektrisch Mobil im Vorderwald“ sind 15 individuelle Projekte. In diesen Projekten waren ca. 270 Personen direkt eingebunden, indirekt wurden fast 1.000 Menschen erreicht. Ein riesiges Feld von Menschen die unmittelbar von Vorteilen und von der Praxistauglichkeit der Elektromobilität überzeugt werden konnten.

Durch eine optimale Vernetzung mit anderen Bausteinen der Elektromobilität in Vorarlberg (z.B. die Mobilitätszentrale der Modellregion VLOTTE, den Mobilitätsmanagement-Bestrebungen von Gemeinden, Verkehrsverbund und zahlreichen Betrieben etc.) wurde so eine wichtige Lücke zwischen der Elektromobilitätsstrategie des Landes, den Bestrebungen und Angeboten von Akteuren auf institutioneller Ebene und der Bevölkerung geschlossen.

Der einfache Aufbau des Projektes, die im Zug des Projektes erarbeiteten Unterlagen, Informationsplattformen und Schulungsmappen können nun anderen Regionen unkompliziert zur Verfügung gestellt werden und erlauben ein einfaches Skalieren des Projektes über die Grenzen der Region und des Bundeslands hinaus. Erste Interessenten aus anderen Regionen Vorarlbergs sind bereits auf die Projektbetreiber zugegangen, um eine Ausrollung in deren Region anzuregen.

2.2 Projektinhalte und Resultate

2.2.1 Ausgangssituation / Motivation

In Vorarlberg ist das Thema Elektromobilität sowohl durch die Aktivitäten der Modellregion VLOTTE als auch durch Projekte, wie das Forschungsprojekt LANDRAD mit elektrisch unterstützten Fahrrädern bereits seit mehr als 6 Jahren im Gespräch. Auffallend ist dabei, dass trotz der zahlreichen positiven Erfahrungen und der wachsenden Gruppe von

NutzerInnen von Elektromobilität sich im Kreise der privaten Haushalte oft Gerüchte und Mythen über Elektromobilität hartnäckig halten. Unwissen und Halbwissen zu Themengebieten wie Ökobilanz, Strombereitstellung, notwendigen Reichweiten, Sicherheit und auch Kosten von elektrischer Mobilität führen zu abwartender Haltung vieler Privathaushalte. Auch in der Elektromobilitäts-Strategie des Landes Vorarlberg wird in 2 von 4 strategischen Handlungsfeldern versucht, direkt private Haushalte anzusprechen.

Im Rahmen der Klima- und Energiemodellregionen Österreichs wurden Leitprojekte entwickelt, die sich für eine breite Ausrollung in anderen Regionen eignen sollen. In der Energieregion Vorderwald hatte das KEM Leitprojekt „Gut - Genug: Einkaufen und Essen was uns und dem Klima gut tut“ enorm positiven Rücklauf und führte zu einer eindrucksvollen Breitenwirkung.

Der Ansatz, der gemeinsam von Energieinstitut Vorarlberg und der Kairos gGmbH umgesetzt und begleitet wurde, setzt auf (i) die intensive Ausbildung von Menschen in Haushaltsverantwortung, (ii) einem anschließenden eigenständigen Projekt der TeilnehmerInnen sowie (iii) auf einer entsprechenden Anerkennung in Form von regionalen Einkaufsgutscheinen als Entschädigung für die Aufwände der TeilnehmerInnen.

Mit diesem Vorgehen wurde eine hohe Verbindlichkeit der TeilnehmerInnen geschaffen, eine völlig neue Personengruppe angesprochen, die üblicherweise wenig in Nachhaltigkeitsthemen in Erscheinung tritt und vor allem eine intensive Breitenwirkung in der Bevölkerung erreicht, da die von den TeilnehmerInnen umgesetzten Projekte in Nachbarschaften, Vereinen, Freundeskreisen weite Kreise zogen.

Die acht Gemeinden des vorderen Bregenzerwaldes Doren, Hittisau, Lingenau, Langenegg, Krumbach, Riefensberg, Sibratsgfall und Sulzberg mit insgesamt ca. 9.400 EinwohnerInnen arbeiten bereits seit 2010 im Rahmen der Klima- und Energiemodellregionen in Richtung Energieeffizienz und Klimaschutz zusammen. Gleichzeitig ist die Region durch ihre Lage, topografische Situation und Bevölkerungsdichte bislang die Region mit der höchsten Zahl angemeldeten PKWs pro Haushalt in Vorarlberg. Sie ist durch die Nebentäler und Weilerstruktur nur schlecht durch einen leistungsfähigen ÖPNV erschließbar und die Bevölkerung ist zu einem großen Teil für Ausbildung und Arbeit auf das Auspendeln angewiesen.

2.2.2 Projektziele

Im folgenden Kapitel sind die Oberziele und Ziele aus dem Antrag übernommen und werden jeweils mit den Ergebnissen und den Einschätzungen und beobachteten Wirkungen nach Projektende gegenübergestellt.

Das Oberziel des Projektes war:

Elektromobilität ist bei der Bevölkerung im vorderen Bregenzerwald eine zumindest gleichberechtigte Mobilitätsform für die gesamte Palette motorisierter Verkehre. Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen werden im Vorderwald mit innovativen Nutzungsformen verbunden (Carsharing, Maschinenring, Gemeinsames Liefern, etc). Zumindest 10 Fahrzeuge sind im Jahr der Projektumsetzung in den Alltagseinsatz übernommen worden.

Ergebnis:

Durch die annähernd 1.000 Menschen, die in Kontakt mit den 15 umgesetzten Projekten kamen, ist in der Region Vorderwald eine breite Bewusstseinsbildung geschehen. Eindrucksvolle Zeichen des breiten Interesses in der Bevölkerung waren beispielsweise der Besuch von über 80 Personen, die an einem verregneten Samstag Vormittag die Feuerwehrgarage in Sulzberg überfüllten um sich zum Thema Elektromobilität zu informieren. Oder die Selbstverständlichkeit, mit der sich der Kinderchor Sulzberg-Thal mit Elektromobilität in Form eines Raps beschäftigt hat. Es ist gelungen, das Thema Mobilität breiter zu thematisieren, als ein Handlungsfeld zu positionieren, in dem es eine Vielzahl von Möglichkeiten gibt, kleine Dinge zu verändern und insgesamt einen maßgeblichen positiven Effekt auf die Gestaltung unserer Zukunft zu geben.

Allein aus dem Kreis der TeilnehmerInnen haben 2 Personen während der Projektlaufzeit ein neues Elektrofahrzeug angekauft, 4 Elektrofahrzeuge sind in gemeinschaftlichem Car-Sharing Einsatz und werden durch die TeilnehmerInnen des Projekts mit unterstützt. Im Umfeld von TeilnehmerInnen (Arbeitsstelle, Bekanntschaft,...) kam es zur Anschaffung von weiteren Elektrofahrzeugen und v.a. zur besseren Anwendung und Nutzung von bestehenden Fahrzeugen. Unmittelbar nach Projektende ist absehbar, dass ausreichend Beiträge geleistet werden um das gesetzte Oberziel tatsächlich als erreicht einstufen zu können.

Die Ziele im Einzelnen:

- a) 20 Personen aus Privathaushalten werden zur Teilnahme am Projekt motiviert und haben eine Vereinbarung über Ausbildung und Durchführung eines eigenen Projektes mit den Projektbetreibern abgeschlossen. Weitere bis zu maximal 20 Akteure aus dem Vorderwald (Wissensträger wie z.B. Energie-Team-Mitglieder, Fahrzeughändler etc.) sind als Coaches und außerdordentliche TeilnehmerInnen im Projekt eingebunden.

Ergebnis:

Der Teilnehmerkreis war etwas geringer als geplant, insgesamt haben sich 18 Personen zur Teilnahme angemeldet, eine Person musste während des Projekts aufgrund von Termenschwierigkeiten absagen. Auffallend ist, dass in mehreren Fällen eine

Teilnehmerschaft auf mehrere Personen aufgeteilt war. Ein Ehepaar das gemeinsam mitmachte, ein Vater, der mit seinem Sohn gemeinsam am Projekt teilnahm. Die Begleitgruppe hat letztlich aus 11 Personen bestanden, die regelmäßig an Veranstaltungen und auch an der Projektumsetzung beteiligt waren. Besonders hervorzuheben ist auch eine Teilnahme eines KEM Managers aus einer anderen Region, der sich über die Teilnahme in der Begleitgruppe um einen know-how Transfer kümmerte.

- b) Die TeilnehmerInnen wurden in 4 intensiven Vortrags-, Arbeits- und Exkursionsworkshops zu Alltagsexperten und MultiplikatorInnen für Elektromobilität ausgebildet.

Ergebnis:

Es wurden zwischen April und November 2017 vier inhaltliche Workshops á 4-5 Stunden durchgeführt und eine ganztägige Exkursion in die Schweiz. Der Wissensgewinn bei den TeilnehmerInnen ist sehr hoch. Die Evaluierung zeigte dass die Wirkung der Teilnahme auf den eigenen Lebensstil als stark bzw. sehr stark bewertet wurde (Durchschnitt 2,5 Punkte bei 0: keine Wirkung, 1: geringe Wirkung, 2: starke Wirkung, 3: sehr starke Wirkung). Alle Workshops gemeinsam wurden in Schulnoten mit im Schnitt 1,55 bewertet. Die beste Note erhielt mit 1,22 die Exkursion; die eigene Projektplanung und Beratung untereinander wurde mit 1,81 am verhältnismäßig schlechtesten bewertet.

- c) Eine kleine Flotte von unterschiedlichsten elektrisch betriebenen Fahrzeugen (E-Moped, Pedelec, E-Motorrad, PKW unterschiedlicher Größe, Lieferwagen, ggf. landwirtschaftliche Fahrzeuge) wurde im Kreise der MultiplikatorInnen und Coaches getestet und mögliche Einsatzgebiete in der Region identifiziert,

Ergebnis:

Die Möglichkeit, konkrete Fahrzeuge zu testen und für Projekte einsetzen zu können war entscheidend für den Erfolg des Projekts. Die Testfahrzeuge wurden insgesamt mit einer durchschnittlichen Schulnote von 1,46 bewertet. Kritisch angemerkt wurde, dass (i) keine landwirtschaftlichen Maschinen verfügbar waren, (ii) kein Tesla für Tests zur Verfügung stand und (iii) kein wirklich alltagstaugliches Moped verfügbar war. Die Projektbetreiber haben selbst Fahrzeuge angeschafft, u.a. auch ein Elektromoped. Die Wartungsintensität, und auch die Einsetzbarkeit dieses Fahrzeugs ist noch nicht wirklich praxistauglich. Am Besten bewertet wurden die inzwischen kostengünstig verfügbaren Neuwagen für den Alltagseinsatz und auch aktuell verfügbare E-Gebrauchtwagen, die entsprechend günstig zu beschaffen wären.

- d) Die MultiplikatorInnen haben gemeinsam mit Coaches konkrete Projekte in ihrem persönlichen Umfeld umgesetzt und dabei auf die Flotte von Versuchsfahrzeugen

zurückgegriffen. Mindestens 300 Menschen sind in Kontakt mit Elektromobilität gekommen und haben durch Informationen aus ihrem direkten Umfeld Interesse am Umstieg auf Elektromobilität.

Ergebnis:

Es wurden insgesamt 15 Projekte umgesetzt. In Anhang sind alle Projekte dokumentiert. Die meisten der Projekte wurden alleine umgesetzt, vereinzelt kam es zur Kooperation zwischen TeilnehmerInnen oder von TeilnehmerInnen und Mitgliedern der Begleitgruppe. Die Qualität der umgesetzten Projekte wurde, wie im Projektvertrag des Klimafonds unter Punkt 3.1. getrennt bewertet.

Als Schulnotenschnitt für die individuellen Projekte ist durch eine Selbstbewertung der TeilnehmerInnen ein Schnitt von 1,58 erreicht worden. Der Schnitt der Fremdbewertung durch die beiden ProjektbetreuerInnen ist etwas schlechter mit einem gesamten Schnitt von 1,97.

2.2.3 Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Das Projekt wurde in einer engen Kooperation zwischen der Projektleitung bei der Kairos gGmbH und des Managements der KEM Vorderwald geplant und umgesetzt. Dabei war der Fokus der Tätigkeiten von Kairos in der Organisation von externen ExpertInnen für Vorträge, im Zusammenstellen von Informationsmaterial, Organisation der Exkursion und Organisation und Vergabe der Fahrzeuge.

Auf der anderen Seite kümmerte sich das Management der KEM Vorderwald intensiv um die TeilnehmerInnen und die Kommunikation nach Außen. So entstand in der Region ein einheitliches Auftreten in Richtung der Bevölkerung und folgte einer durchgängigen Strategie der Klima und Energiemodellregion.

Alle Schritte des Projektes wurden für das gesamte Team und alle TeilnehmerInnen nachvollziehbar auf einem Internet-Laufwerk sowie in Form einer Sammelmappe bereitgestellt.

Die Informationen – zu denen auch Fotos der Veranstaltungen sowie sämtliche verwendeten Präsentationen zählen – sind unter folgender Adresse einsehbar:

<https://drive.google.com/drive/folders/0B60-ob-r3J7CenlJM25ETjY5Sjg?usp=sharing>

2.2.4 Beschreibung der Resultate und Meilensteine (vgl. Arbeitspakete der Einreichung)

Die Umsetzung des Projektes folgte den im Antrag festgelegten Schritten und lässt sich anhand dieser Gliederung kurz und übersichtlich darstellen:

AP1: Konzeption

Meilenstein: Ein grober inhaltlicher Raster über alle 4 Ausbildungsworkshops, bzw. inklusive der Abschlussveranstaltung gesamt 5 Abendveranstaltungen wurde bereits bei Projektstart entwickelt. Die Details wurden allerdings jeweils nach der vorherigen Veranstaltung erst konkretisiert, um auf Fragen und Bedürfnisse der TeilnehmerInnen eingehen zu können. Dieses Vorgehen hat sich als sinnvoll erwiesen, erlaubt es die notwendige Dynamik im Projekt, um auch auf aktuelle Entwicklungen, zusätzliche Akteure und neue Themen reagieren zu können.

Deliverables: Sowohl der Ausbildungsplan mit den festgelegten Themen für alle Ausbildungsworkshops und die Exkursion wurden bereits beim Startworkshop an alle TeilnehmerInnen übergeben. Die oben beschriebene Schulungsplattform im Internet wurde ebenso bereits beim ersten Ausbildungsworkshop vorgestellt und anschließend fortlaufend befüllt. Sie wurden nicht nur von den TeilnehmerInnen, sondern auch von der Begleitgruppe und auch anderen Interessenten rege genutzt.

AP2: Information und TeilnehmerInnen-Gruppe

Meilensteine: Zentrale Aufgabe am Beginn war es, eine Gruppe von TeilnehmerInnen zu definieren, die (i) sich interessiert an der Thematik zeigen, aber (ii) bislang noch nicht aktive Multiplikatoren der Elektromobilität sind, (iii) sich bereit erklären, über den Zeitraum von fast einem Jahr verbindlich die Teilnahme zuzusagen und (iv) ein eigenes Projekt innerhalb dieses Zeitraums umsetzen werden. Die TeilnehmerInnen wurden gezielt über die VertreterInnen der KEM Vorderwald in allen beteiligten Gemeinden gesucht. Die KEM Managerin koordinierte die Suche. Kriterien waren, dass mindestens ein Drittel der TeilnehmerInnen weiblich sein sollen, aus allen Gemeinden mindestens ein/e TeilnehmerIn dabei ist und dass die TeilnehmerInnen Potential haben, in der Bevölkerung anschließend als Multiplikatoren tätig zu sein. 18 TeilnehmerInnen konnten verpflichtet werden, eine TeilnehmerIn musste nach dem ersten Ausbildungsworkshop leider aufgrund terminlicher Verpflichtungen die Teilnahme am Projekt stornieren. Alle anderen 17 TeilnehmerInnen verblieben im Projekt. Wie oben erwähnt, wurden Teilnahmen in 2 Fällen gesplittet, d.h. durch Ehepartner oder durch Vater und Sohn wahrgenommen, was die Gruppe der TeilnehmerInnen schließlich auf 19 Personen anwachsen ließ.

Im Antrag war geplant, eine sogenannte „Begleitgruppe“ zu installieren, von Menschen aus der Region, die aufgrund ihres Anstellungsverhältnisses in den Gemeinden oder aufgrund professioneller Hintergründe im Themenbereich Elektromobilität nicht als klassische TeilnehmerInnen geführt werden sollen. Dabei war auch ein Vertreter einer zweiten KEM als Mitglied der Begleitgruppe geführt. So soll die Weitergabe der Erfahrungen auch in andere Regionen funktionieren.

Die Begleitgruppe bestand letztlich aus 11 Personen, die sich über den gesamten Projektzyklus mehr oder weniger regelmäßig engagierten und bei der Projektumsetzung hilfreich zur Seite standen oder aber auch durch aktives, informiertes und engagiertes Mit-

Diskutieren die Vortragenden gefordert und so die Qualität der vermittelten Informationen gesteigert haben.

Deliverables: Unterschriebene Teilnahmevereinbarungen liegen von allen 18 (bzw. 17) TeilnehmerInnen vor.

AP3: Versuchsflotte

Meilensteine: Die Zusammenstellung der Versuchsflotte gestaltete sich Anfangs etwas schwieriger als im Antrag geplant. Die doch dynamisch verlaufenden Verkäufe von Elektrofahrzeugen in Vorarlberg im ersten Halbjahr 2016 – auch durch eine Ausschreibung des Ökobeschaffungs-Service der Vorarlberger Gemeinden und durch eine Förderung der Anschaffung durch illwerke vkw sorgte bei Händlern teilweise für Schwierigkeiten, Testfahrzeuge über längere Zeiträume bereitstellen zu können. Schließlich entschied sich das Projekt-Team aber dazu, anstatt der klaren Zuordnung von Fahrzeugen zu einzelnen TeilnehmerInnen besser eine rasch wechselnde, freie Flotte von Fahrzeugen bereit zu stellen. Das erzeugte deutlich mehr Aufwände im Abholen, Koordinieren und in der Rückgabe der Fahrzeuge, führte aber dazu, dass alle TeilnehmerInnen unterschiedliche Fahrzeuge (tw. 4 unterschiedliche Fahrzeuge) testen und einsetzen konnten. Dementsprechend war der zweite Meilenstein nicht wie geplant zu erreichen. Die Fahrzeuge wurden durch das Projekt-Team verwaltet und jeweils flexibel zugeordnet.

Deliverables: Die notwendigen Dokumentationen lagen in den Fahrzeugen vor. Alle Fahrzeuge wurden im zweiten Ausbildungsworkshop ausgiebig vorgestellt. V.a. das Laden der Fahrzeuge und das in-Betrieb-nehmen wurde von allen TeilnehmerInnen eingeübt, da es oftmals genau diese kleinen Details sind, die letztlich vor einem Einsatz im Alltag zurückschrecken lassen.

AP4: Ausbildung

Meilenstein: Wichtige Voraussetzung für das Projekt war die fundierte und bedarfsgerechte Ausbildung der TeilnehmerInnen. Die Ausbildungsworkshops mit ihren thematischen Schwerpunkten waren wie folgt:

- 1) Workshop: Grundlagen, Wandel Verstehen, Mobilität und Elektromobilität:
Freitag, 8. April 2016, Hittisau – Ritter von Bergmann Saal.
- 2) Workshop: Fahrzeuge kennenlernen, Beladen, Ideenfindung für das eigene Projekt; Projektmanagement; Ökobilanzen, Stationärspeicher:
Freitag, 3. Juni 2016, Lingenau – Kulturraum.
- 3) Workshop= Exkursion: Eisenbahn und Elektromobilität (SBB in Bern), Batterie-Recycling (Batrec in Wimmis), Batterientwicklung und Stationärspeicher (Ingrid AG und ZEBRA Manufaktur in Meiringen):
Freitag, 24.6.2016: Bern, Wimmis, Meiringen – Schweiz

- 4) Workshop: Mein eigenes Projekt; Projektplanung, Open Space zur Projektbearbeitung;
Freitag, 15.9.2016: Lingenau – Kulturraum
- 5) Workshop und Abschlussveranstaltung: Präsentation der Projekte, Übergabe der Einkaufsgutscheine, Präsentation bei politischen Entscheidungsträgern;
Freitag, 18.11.2016, Sulzberg Thal – Thalsaal

Deliverables: Alle in den Workshops verwendeten Präsentationen wurden in Form von pdf-Files auf die Download-Plattform geladen und stehen dort allen TeilnehmerInnen zur Verfügung. Ebenso zusätzliche Dokumentationen, Verweise, Links und das detaillierte Programm jeder Veranstaltung.

Im Zuge der Umsetzung entstand auch ein Zusammengehörigkeitsgefühl. Vor allem bei der Exkursion blieb Zeit für Gespräche und einen informellen Austausch, der in vielen Ausbildungsworkshops aufgrund der Dichte der vermittelten Informationen oft zu kurz kam.

AP 5: Individuelle Projekte

Meilensteine: Alle 17 TeilnehmerInnen haben bis zum Ende des Gesamtprojektes ein eigenes Projekt umgesetzt. Nur in wenigen Fällen wurden die Projekte in Teams umgesetzt, viele entschieden sich für eine individuelle Umsetzung. Insgesamt sind so 15 Projekte entstanden, nur ein Projekt ist erst vorbereitet und wird erst nach dem Winter umgesetzt werden können.

Deliverables: Die beiliegende Projektdokumentation zeigt anschaulich die Breite und Vielfalt der umgesetzten Projekte und das breite Verständnis einer notwendigen Einbettung von Elektromobilität in ein umfassenderes Verständnis von Mobilität und auch Treibern für Mobilität.

Die Projekte wurden auch laufend auf der Internetseite der Energiemodellregion Vorderwald präsentiert. Unter:

<http://www.energieregion-vorderwald.at>

sind die Projektdokumentationen ebenso einem größeren Kreis von InteressentInnen zugänglich (<http://www.energieregion-vorderwald.at/?sID=261%20>). Die Kurzdokumentationen stehen dort auch zum download bereit.

AP6: Projektmanagement

Deliverables: Vor allem durch die gute Zusammenarbeit mit dem KEM Management konnte eine optimale Abstimmung mit den einzelnen Gemeinden erreicht werden und wurde das gesamte Projekt eingebettet in ein Umfeld, das für die Bevölkerung und auch für die politischen Entscheidungsträger einen gemeinsamen Guss ersichtlich macht und sich nicht einreißt in die große Anzahl von Einzelprojekten, deren Entstehungsgeschichte und auch Nachfolge meist unklar bleibt.

2.2.5 Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

Glücklicherweise verlief das Projekt während der gesamten Umsetzung weitestgehend entsprechend der ursprünglichen Pläne und des Antrags.

Die wenigen Schwierigkeiten waren wie folgt:

1) Identifikation von geeignetem Teilnehmerkreis: Der Ansatz des Projekts folgt – wie schon ein ähnliches in der KEM Vorderwald durchgeführtes Projekt – dem Prinzip, „normale“ Menschen zu Alltagsexperten zu machen und durch sie schwierige Themen in der Bevölkerung zu verbreiten. Dabei fällt die oft beobachtete Distanz zwischen der Bevölkerung und den early adoptors oder Fachexperten weg und auch sperrige Themen werden in umsetzbare Projekte übersetzt. Das bedingt, dass die TeilnehmerInnen dementsprechend keine Fachexpertise im jeweiligen Thema vorweisen sollten, trotzdem aber so engagiert und interessiert sind, dass sie sich in ein neues Thema einarbeiten wollen. Außerdem gilt es, anschlussfähige und kommunikationsfreudige Menschen zu finden, die bei der Projektumsetzung dann auch andere Menschen begeistern können. Das ist auch in diesem Projekt gut gelungen, kann aber eine große Hürde bedeuten. Der Aufwand und das Augenmerk auf diesen Projektschritt darf nicht unterschätzt werden.

2) Das Konzept der „Begleitgruppe“ war entsprechend angedacht, um Fachexpertise in der Region abzugreifen, diesen Menschen ebenso eine klare Rolle zuzuerkennen und dadurch den Kreis von Akteuren zu erweitern. Das hat in einigen Ansätzen gut funktioniert. Trotzdem besteht hier immer die Gefahr, dass die Anforderungen und Bedürfnisse sehr unterschiedlich sind und daher die Gestaltung der Ausbildungsworkshops schwierig wird. Auf eine solche Begleitgruppe würden wir in weiterer Folge verzichten.

3) In jedem neuen Thema gibt es Leuchtturm-Positionen, die über Medien meist mit diesem Thema verbunden werden. In der Elektromobilität ist das vermutlich die Marke „Tesla“. Solche Leuchtturm-Bausteine sind für eine Verbreitung von Themen interessant, für die konkrete Umsetzung können sie auch hinderlich sein. Keine Info-Veranstaltung für Elektromobilität kommt inzwischen ohne die unterschiedlichen Tesla Modelle aus, das Interesse der Bevölkerung ist an diesen Fahrzeugen jeweils am Höchsten. Schade für zahlreiche andere, bereits gut funktionierende und auch erschwingliche Modelle, die dabei oft im Schatten stehen. Außerdem gilt es in Mobilitätsprojekten immer darauf zu achten, dass die Elektromobilität nicht dazu herangezogen wird, bislang unnötige Verkehre nun zu legitimieren.

4) Fahrzeuge für den gewerblichen Bereich sind noch zu wenig verfügbar. Gerade im ländlichen Bereich sind Pritschenwagen, landwirtschaftliche Fahrzeuge aber auch

Allradfahrzeuge gefragt. Hier ist die Modellpalette bislang noch zu wenig ausgebaut. Das wird sich aber in wenigen Monaten schon ändern.

5) Ein Prinzip der Vorarlberger Elektromobilitäts-Strategie ist es, in der Bevölkerung das Staunen über Elektromobilität zu forcieren. Dazu war geplant, auch landwirtschaftliche Geräte und Fahrzeuge einzusetzen. Diese sind allerdings erst in Prototypen oder für Kleinanwendungen vorhanden. Traktoren, Schlepper, Hacken sind noch nicht verfügbar und konnten so im Projekt noch nicht verwendet werden.

2.2.6 Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Wichtigstes Highlight des gesamten Projekts ist es, dass die TeilnehmerInnen ausnahmslos verstanden haben, dass die Elektromobilität nur eingebettet in eine umfassende Mobilitätsbetrachtung forciert werden soll. Es gilt, unnötige Verkehre zu vermeiden und die notwendigen Verkehre möglichst effizient abzuwickeln. Erst dann sollen die verbleibenden Verkehre möglichst umweltschonend abgewickelt werden. Und hier bietet die Elektromobilität *eine* Chance, wenn auch die Strombereitstellung entsprechend verantwortungsvoll gestaltet wird und auch die elektrischen Antriebe im Öffentlichen Personen-Nahverkehr (z.B. der Bahn) sinnvoll genutzt werden.

Diese Zusammenhänge wurden von den TeilnehmerInnen erkannt und in einem peripheren, zerstreut besiedelten ländlichen Raum sehr innovative Möglichkeiten und Ansätze für Projekte entwickelt und umgesetzt.

2.2.7 Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Einzige Abweichung zum Antrag waren nur 17 statt 20 TeilnehmerInnen. Dies war v.a. der Tatsache geschuldet, dass eine Teilnehmerin aus terminlichen Gründen absagen musste und keine Strategie vorlag, spätere Einstiege zu ermöglichen. Gleichzeitig wurden mit insgesamt 15 Projekten deutlich mehr Projekte als im Antrag vorgesehen umgesetzt.

2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Die Schlussfolgerungen aus dem Projekt lassen sich in zwei Themenbereiche strukturieren:

Die Anwendungen von Elektromobilität im ländlichen Raum sowie die bewusste Mäßigung und Einsparung von unnötigen Verkehren und damit eine Stärkung der lokalen Kreisläufe.

Besonders ländliche Räume mit geringer Siedlungsdichte und schlechter Abdeckung mit dem öffentlichen Personennahverkehr werden auch in Zukunft auf individuelle motorisierte Mobilität angewiesen sein. Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten liegen oftmals außerhalb eines fußläufigen Radius, topographische Barrieren stellen auch für die Nutzung des Fahrrads Hindernisse dar.

Die aktuellen verfügbaren Modelle von Elektrofahrzeugen und auch das Preisgefüge stellen schon heute attraktive Möglichkeiten dar, in diesem Gebieten auf Elektrofahrzeuge umzusteigen. In der Projektumsetzung war das bereits zu erkennen, in dem zumindest zwei TeilnehmerInnen nach ausgiebigen Tests für sich selbst ein Elektrofahrzeug angeschafft haben. Das Interesse an den Infoveranstaltungen war ebenfalls groß.

Was im ländlichen Raum bislang noch wenig praktikabel ist, ist die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen. Zu weit sind die Wohnorte von einander entfernt, zu unterschiedlich sind die Ziele von Mobilität. Eine bessere Auslastung von Fahrzeugen, was besonders beim Elektrofahrzeug zu noch einmal deutlich geringeren Kosten führen würde, ist damit nur in wenigen Fällen möglich.

Großes Potential gibt es in diesem Gebieten aber tatsächlich durch ganz konkrete Einsparungen von Verkehren, in dem Bedürfnisse gebündelt, lokale Ressourcen genutzt und aus der peripheren Lage Vorteile gezogen werden.

Ein weiteres Thema, das aktuell an Bedeutung gewinnt, ist das autonome Fahren und die Möglichkeiten, aber auch Gefahren, die diese neue Form von personalextensiver Verkehrsabwicklung mit sich bringen könnte. Auch wenn die Technologie noch nicht unmittelbar vor einer Ausrollung steht, wird sie bereits heute in ländlichen Räumen genau beobachtet, erlaubte sie doch erstmals eine Abkehr von Eigentum an Fahrzeugen und eine gemeinsame Nutzung auch bei entfernt voneinander liegenden Wohnorten. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass lokale Kreisläufe weiter geschwächt würden und die letzten Barrieren für den Abfluss an Interesse, Kaufkraft und Identität verloren gehen.

Im Bereich der Elektromobilität fehlen für die ländlichen Räume derzeit noch Allradfahrzeuge in einem niedrigen und mittleren Preissegment sowie Fahrzeuge für Lastentransporte wie Pritschenwagen und auch landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte.

Weitere Schritte

In der KEM Vorderwald hat sich das Vorgehen, Alltagsexperten in unterschiedlichen Themenbereichen auszubilden und zur Umsetzung von eigenen Projekten anzuregen inzwischen als sehr positiv herausgestellt. Dieser Ansatz soll auch in Zukunft weiterverfolgt werden und mit zusätzlichen Zielgruppen in weiteren Themenbereichen verfolgt werden.

Auch in andere Regionen soll das Vorgehen übertragen werden. An der Umsetzung weiterer Projekte im Themenbereich Mobilität und Elektromobilität haben bereits weitere Regionen Interesse angemeldet. Bereits im Januar 2017 werden Gespräche zu weiteren Anwendungen starten.

Eine direkte Übertragung des Projekts in anderen Regionen müsste allerdings aufgrund der Dynamik des Themas jeweils Wert auf eine Aktualisierung der Inhalte legen.

2.4 Ausblick

Das vorliegende Projekt hat dazu beigetragen, das Wissen und die Einsatzmöglichkeiten heute verfügbarer elektrisch angetriebener Fahrzeuge im vorderen Bregenzerwald bekannt zu machen. Außerdem ist es gelungen, eine Vielzahl von Menschen zur Mobilität im Allgemeinen und auch zu Konsumgewohnheiten und Lebensstil im Besonderen zu sensibilisieren und Anregungen dazu zu geben, den eigenen Lebensstil einfacher und ressourceneffizienter zu gestalten.

Die erarbeiteten Informationen und Daten stehen für eine Weitergabe zur Verfügung, zahlreiche begonnene Umsetzungsschritte werden auch in den kommenden Monaten und Jahren noch positive Neben- und Fernwirkungen entfalten.

In der Modellregion ist es gelungen, auch Mobilität als ein wichtiges Thema in der bisher stark strom- und heizungslastigen Diskussion rund um Energieeffizienz und Erneuerbare Energie zu positionieren.

Langfristig wird das Vorhaben dazu beitragen, dass die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen in der Region überdurchschnittlich hoch sein werden und auch alternative Formen der Fahrzeugnutzung (Carsharing, Fahrdienste, etc.) überdurchschnittlich verbreitet sein werden. Schon bislang ist der Vorderwald als innovative Region in diesen Themenbereichen in Erscheinung getreten.

3 Auswertung

– **Publikationen:**

Im Zuge des Projektes wurden für den internen Kreis der TeilnehmerInnen und Beiräte 4 Workshops (inkl. Exkursion) konzipiert und beworben. In allen Einladungen und Schriftstücken wurden die Logos entsprechend der Richtlinien verwendet.

Die Abschlussveranstaltung war einem erweiterten Kreis zugänglich, v.a. Bürgermeister und Gemeinderäte haben die Veranstaltung ebenso besucht. Einladung, Präsentationen und Tagesordnung sind in der selben Gestaltung entwickelt und verbreitet worden.

Abschließend wurde ein Satz Plakate (siehe Beilage) entwickelt, der einem größeren Kreis zugänglich gemacht wird. Die Plakate wurden in unterschiedlicher Größe sowohl dem Kreis der TeilnehmerInnen als auch den jeweiligen Gemeinden übergeben.

Presseberichte sind derzeit in Vorbereitung und werden in den nächsten Wochen und Monaten entstehen. Dabei sind oftmals die Einzelaktivitäten der TeilnehmerInnen im Vordergrund, nicht alle Presseartikel werden dementsprechend bis zum Projekt-Team gelangen und auch sehr unterschiedlich im Kontext des Gesamtprojekts transportiert werden. Diesen Abstrich nimmt das Projekt-Team in Kauf, da die Identifikation mit dem eigenen Projekt – für das meist weit über das im Projektrahmen vorgesehenen Aufwand hinaus gearbeitet wird – steigt, wenn eine eigene Urheberschaft ermöglicht wird.

Der Kurzbericht über die Dokumente und Publikationen liegt diesem Bericht bei.

4 Unterschrift

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

Bregenz, 30. Dezember 2016

Ort, Datum

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

Achtung: das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden!

Der Auftragnehmer und alle Partner stimmen ausdrücklich zu, dass sämtliche Inhalte uneingeschränkt durch den Auftraggeber veröffentlicht werden können.