

# Elektromobilität in der Praxis

## Endbericht

### Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

### Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

## 1 Projektdaten

<b>Projekttitel</b>	Generation e-fahren	
<b>Projektnummer</b>	B869713	
<b>Programm</b>	Elektromobilität in der Praxis Ausschreibung 2018	
<b>Beauftragter</b>	Energieregion Weiz-Gleisdorf GmbH MMag. Nicole Hütter (Projektleitung)	
<b>Projektpartner</b>	12 Gemeinden der Energieregion Weiz-Gleisdorf Betriebe & Organisationen aus der Region Regionale Händler von E-Fahrzeugen Anbieter mobiler Ladelösungen	
<b>Projektstart und Dauer</b>	Projektstart: 01.02.2019	Dauer: 12 Monate
<b>Synopsis:</b>	<p>Im Fokus des Projekts standen kostenlose Testaktionen mit Elektrofahrzeugen in Verbindung mit Mobilitätszentralen im städtischen und ländlichen Raum. Hierzu wurden unterschiedliche Nutzergruppen für die Dauer von insgesamt 10 Monaten zwei E-Autos und acht E-Bikes zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden den Testern die Möglichkeit geboten, die drei, bereits vorhandenen e-Sharing-Systeme der Region unentgeltlich zu testen. Die Erarbeitung eines theoretischen, gesamtregionalen Nutzungssystems für e-Sharing-Systeme schaffte erste Anknüpfungspunkte für zukünftige multimodale Mobilitätszentralen in der Region und darüber hinaus. Projektbegleitend erfolgte die Erarbeitung und Bereitstellung von nützlichen E-Mobilität-Informationen in Form eines Fragen-Antworten-Leporellos.</p>	

## 2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

### 2.1 Kurzfassung

Bereits vor zwölf Jahren erklärte die Energierregion Weiz-Gleisdorf das Thema „Elektromobilität“ zu einer grundlegenden Säule der regionalen Entwicklung. Da in der Region ein nachhaltiger Modalsplit stets im Vordergrund stand, wurde neben der Verwendung von E-Fahrzeugen auch die Nutzung von Sharing-Systemen mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch gezielte Maßnahmen gefördert.

Basierend auf den bisherigen Erfahrungen wurden wichtige Erkenntnisse in Bezug auf die Bewusstseinsbildung von E-Mobilität sowie geeignete Maßnahmen zur Beschleunigung der Marktdurchdringung dieser in der Region gewonnen. In diesem Zusammenhang stellt das vorliegende Projekt „Generation e-fahren“ eine konsequente Fortsetzung der bisher gesetzten Maßnahmen im Bereich der Mobilität dar.

Das übergeordnete Projektziel war die Erhöhung des regionalen Bewusstseins für E-Mobilität im Allgemeinen und für regionale e-Sharing-Konzepte im Speziellen sowie die Beschleunigung der Marktdurchdringung. Dieses Projektziel wurde durch die nachstehenden Maßnahmen im Rahmen des Projekts erreicht.

In einem ersten Schritt wurden unterschiedliche Nutzergruppen für die Projektteilnahme definiert: Gemeinden, BürgerInnen, regionale Betriebe sowie sonstige regionale Organisationen und deren Mitglieder. Den TeilnehmerInnen wurde im Rahmen eines e-Sharing-Systems für 10 Monate zwei unterschiedliche E-Autos und acht E-Bikes der neuesten Generation kostenlos zur Verfügung gestellt. Hierdurch wurde nicht nur der regionale Bedarf an weiteren Testmöglichkeiten von E-Fahrzeugen gedeckt, sondern auch noch vorhandene Hemmnisse zur Nutzung von E-Mobilität in der Region adressiert.

Begleitend zum obigen e-Sharing-System wurde den TeilnehmerInnen - gemeinsam mit den Betreibern bereits in der Region vorhandener e-Sharing-Modelle - die Möglichkeit geboten, für die Dauer der Projektlaufzeit diese drei Systeme kostenlos zu nutzen. Hierdurch wurden nicht nur weitere Testmöglichkeiten geschaffen und Hemmnisse zur Nutzung weiter abgebaut, sondern auch erstmals in der Region unterschiedliche Sharing-Systeme auf Projektebene miteinander verknüpft. Um eine überregionale Schnittstelle zu anderen Sharing-Systemen abseits der Region zu schaffen, wurden die TeilnehmerInnen auch über bereits bestehende Systeme außerhalb der Energierregion informiert.

Ebenfalls wurde im Zuge des Projekts gemeinsam mit den Betreibern ein theoretischer Lösungsansatz erarbeitet, der ein gesamtregionales Nutzungssystem für alle regional vorhandenen e-Sharing-Systeme ermöglicht. Hierdurch wurden die regionalen Sharing-Modelle in der Region weiter verankert und das Konzept des Sharings in der Region weiter vorangetrieben.

Projektbegleitend wurden zielgruppenspezifische Informationen rund um das Thema „E-Mobilität“ erarbeitet und kostenlos zur Verfügung gestellt. Diese stellen sowohl für die teilnehmenden NutzerInnengruppen wie auch sonstigen Stakeholder innerhalb und außerhalb der Energieregion Weiz-Gleisdorf eine umfassende Entscheidungsgrundlage dar. Im Fokus stand hierbei die Adressierung noch vorhandener Hemmnisse zur Nutzung von E-Mobilität in Form eines Fragen-Antworten-Leporellos. Essentielle Informationsbasis für die noch vorhandenen Hemmnisse, Vorurteile, Unwahrheiten etc. waren hier die TesterInnen und deren Erfahrungen im Zuge der Testphase. Ergänzt wurden diese Informationsmaterialien durch bereits bestehende E-Mobilitäts-Unterlagen der Energieregion, die aufgrund der Aktualität weiterhin nützliche Informationen zu E-Fahrzeugen bereithalten. Aber auch Informationsmaterial des Klima- und Energiefonds sowie des Landes Steiermark wurden kostenlos bereitgestellt. Um sämtliche Materialien ausgewählten Zielgruppen sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, wurden diese sowohl in digitaler als auch gedruckter Form veröffentlicht sowie über ausgewählte Medienkanäle und Netzwerke öffentlichkeitswirksam vorgestellt.

Den Abschluss des Projekts bildete eine ex-post Evaluierung. Im Rahmen dieser wurden der Ablauf und die Ergebnisse gemeinsam mit den ProjektpartnerInnen einer kritischen Prüfung unterzogen. Auf diese Weise können wertvolle Erkenntnisse und Verbesserungspotenziale für künftige Projekte abgeleitet werden.

## 2.2 Projektinhalte und Resultate

### 1. Ausgangssituation / Motivation

Die Energieregion Weiz-Gleisdorf besteht seit 1996, umfasst aktuell 12 Gemeinden in der Oststeiermark und ist die Heimat von rund 46.000 EinwohnerInnen. Zusätzlich zu den Themen „Erneuerbare Energie“ und „Energieeffizienz“ erklärte die Region bereits im Jahr 2008 den Schwerpunkt „Elektromobilität“ zu einer grundlegenden Säule der regionalen Entwicklung. Durch gezielte Maßnahmen wird seitdem den negativen ökologischen, sozialen und ökonomischen Effekten konventioneller ein- und mehrspuriger Fahrzeuge durch eine Transition hin zu alternativen Mobilitätsformen und einem nachhaltigen Modalsplit entgegengewirkt.

Wie die nachfolgende exemplarische Darstellung zeigt, konnte die Region aufgrund zahlreicher Pilotprojekte und infrastruktureller Maßnahmen in den vergangenen Jahren wichtige Beiträge zur Bewusstseinsbildung für e-Mobilität sowie zur Marktdurchdringung elektrischer Fahrzeuge und Sharing-Konzepte leisten.



Im Zuge der Umsetzung des Projekts „energie-rad-region Weiz-Gleisdorf“, welches mit dem VCÖ-Mobilitätspreis 2010 ausgezeichnet wurde, wurde neben der Erstellung eines Mobilitäts- und Marketingkonzepts für Pedelecs auch ein Verleihbetrieb mit 200 e-Fahrrädern und 12 Solar-Ladestationen innerhalb der Region aufgebaut. Dieses Projekt bildete eine wichtige Basis für zahlreiche weitere E-Mobilitätsprojekte in der Region.

# Elektromobilität in der Praxis



Im Rahmen des Smart City-Projekts „iENERGY Weiz-Gleisdorf 2.0 the power of a vision!“ wurde u.a. das Teilprojekt „will e-fahren“ umgesetzt. Im Vordergrund stand, auf Wunsch des Auftraggebers - Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) - die wissenschaftliche Analyse des Mobilitäts- und Ladeverhaltens. Hierzu wurden rd. 200 TestfahrerInnen zwei unterschiedliche e-Autos zur Verfügung gestellt und deren Verhalten während der Testphase wissenschaftlich hinsichtlich der Implementierung von regionalen e-Car-Sharing-Systemen untersucht. Auch konnten durch dieses Projekt die ersten beiden e-Car-Sharing-Systeme in der Region mitinitiiert bzw. die Rahmenbedingungen geschaffen werden.



Weiters erfolgte im Zuge des zuvor genannten Smart-City-Projekts die Durchführung eines Mobilitätsworkshops mit der Modellregion Elektromobilität „Großraum Graz“ zur Erarbeitung von Anknüpfungspunkten und (Elektromobilitäts-)Projektideen im Zusammenhang mit den Pendlerströmen entlang der Achse „Weiz-Gleisdorf ↔ Graz“. Hieraus entstand das Projekt „eCo-Pendeln“, welches PendlerInnen eine Förderung von bis zu 5.000 € pro neu gekauftem oder geleastem e-Fahrzeug gewährte.

Auch als Klima- und Energie-Modellregion wurden bereits zahlreiche Maßnahmen im Bereich der Mobilität gesetzt. Während der Umsetzungsphase der KEM Weiz-Gleisdorf wurde durch die Abhaltung von regionalen Mobilitätsdialogen eine Basis für ein gesamtregionales Mobilitätskonzept geschaffen sowie durch die Durchführung von e-Car und Carsharing-Pilotprojekte an einer gesamtregionalen, nachhaltigen Veränderung im Modalsplit gearbeitet. Durch die aktuelle Weiterführung der KEM wird eine Drehscheibe zur Entwicklung und Abstimmung regionaler Mobilitätsmaßnahmen aufgebaut und die regionale e-Infrastruktur erweitert.



**Klima- und Energie-Modellregionen**  
Wir gestalten die Energiewende



„Social e-Drive“ - ein Projekt der Ausschreibung „Modellregionen Elektromobilität“ aus dem Jahr 2014 - erarbeitete für mobile soziale Dienste eine Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Anschaffung und Nutzung elektrischer Fahrzeuge. Die Basis dieser Broschüre bildeten praktische Erfahrungen aus einer sechsmonatigen Testphase mit drei mobilen sozialen Diensten, vier verschiedenen e-Autos sowie ExpertInnengesprächen und Recherchen.

„e-CULT - Energiedienstleistungen Weiz-Gleisdorf“ - ein Projekt der Ausschreibung „Modellregionen Elektromobilität“ aus dem Jahr 2015 - erarbeitete für Jugendliche und junge Menschen eine Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Anschaffung und Nutzung von Pedelecs. Die Basis des Booklets bildeten praktische Erfahrungen aus einer neunmonatigen Testphase mit rd. 200 jungen Menschen und unterschiedlichsten Pedelecs sowie ExpertInnengesprächen und Recherchen.



Basierend auf diesen exemplarisch ausgewählten sowie anderen Projekten aus der Vergangenheit konnten folgende wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, die bei zukünftigen Mobilitätsprojekten in der Energieregion Weiz-Gleisdorf jedenfalls zu berücksichtigen sind:

- starke **Nachfrage** nach **weiteren Testmöglichkeiten** von E-Fahrzeugen vorhanden

Die in der Vergangenheit durchgeföhrten mediale Aufrufe, in welchen Personen zur Teilnahme an E-Mobilitäts-Projekten in der Region gesucht wurden, führten zu derart vielen BewerberInnen, dass bei keinem Projekt allen Interessierten eine Teilnahme ermöglicht werden konnte. Auch nach Abschluss der Projekte gibt es noch immer laufend Anfragen bezüglich optionaler Testmöglichkeiten von E-Fahrzeugen über die Energieregion Weiz-Gleisdorf, die jedoch mangels fehlender Projekte nicht bedient werden können.

- regionale **Sharing-Systeme** sind noch **nicht ausreichend verankert**

Ein Erfahrungsaustausch mit den Betreibern regionaler Sharing-Systeme verdeutlicht, dass die Akzeptanz dieser Systeme im ländlichen Raum - im Gegensatz zu Sharing-Konzepten in urbanen Gebieten - deutlich hinter ihren Möglichkeiten liegen. Dementsprechend stellt auch der Betrieb der Sharing-Modelle in der Energieregion mit ihren größtenteils ländlichen Strukturen eine Herausforderung dar. Ursache hierin wird von den Betreibern in drei Aspekten gesehen: mehrere Fahrzeuge pro Haushalt vorhanden (kein Bedarf), Unsicherheit vor der (Erst)nutzung (Hemmnis), Sharing-System nicht bekannt (fehlendes Bewusstsein). Diese Gründe werden auch durch die wissenschaftliche Analyse des Mobilitäts- und Ladeverhaltens, welche im Rahmen des bereits abgeschlossenen Projekts „will e-fahren“ durchgeföhrte wurde (siehe Ausführungen Seite 4 dieses Dokuments), belegt.

- **Hemmnisse** für die **Nutzung von E-Fahrzeugen** sind vorhanden

Im Zuge der zuvor erwähnten, wissenschaftlichen Analyse im Rahmen des abgeschlossenen Projekts „will e-fahren“ wurde unter anderem erhoben, welche Gründe seitens der Befragten gegen die Nutzung eines Carsharing-Systems sprechen. Diese Hemmnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- unzureichendes Wissen über finanzielle Vorteile der E-Fahrzeuge

Die finanziellen Vorteile von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind nicht ausreichend bekannt.

Insbesondere ist dies darauf zurückzuföhren, dass die laufenden Kosten für den Betrieb eines konventionellen Fahrzeugs deutlich unterschätzt werden. In weiterer Folge werden die Gesamtkosten der E-Fahrzeuge mit zu niedrigen Kosten der konventionellen Fahrzeuge verglichen, wodurch die finanziellen Vorteile der E-Fahrzeuge nicht ersichtlich sind.

- Reichweitenangst

Die Angst, dass die Fahrleistung des Elektrofahrzeugs nicht ausreicht, um das eigene Mobilitätsverhalten abzudecken, zählt zu jenen Gründen, weshalb ein elektrisch betriebenes Fahrzeug grundsätzlich nicht genutzt wird. Dass diese sogenannte Reichweitenangst weiterhin stark verbreitet ist belegen beispielsweise Zeitungsartikel, Leserbriefe sowie Facebook-Diskussionen, die im Zuge des abgeschlossenen Projekts „will e-fahren“ zu diesem Thema veröffentlicht wurden.

- unzureichendes Wissen über die Ladedauer und -infrastruktur

In Verbindung mit dem Hemmnis der Reichweitenangst konnten im Rahmen der zuvor erwähnten wissenschaftlichen Analyse eine lange Ladedauer sowie die fehlende -infrastruktur als Hindernisse bei der Nutzung von E-Autos identifiziert werden. Diesbezüglich in die Tiefe gehende Interviews mit den TeilnehmerInnen des bereits beendeten Projekts „will e-fahren“ führten zur Erkenntnis, dass einem Großteil der befragten Personen weder die tatsächliche Ladedauer von E-Fahrzeugen noch sämtliche in der Region vorhandenen Ladestationen bekannt sind.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen wurde das vorliegende Projekt zur weiteren Bewusstseinsbildung und Beschleunigung der Markteinführung konzipiert, wobei die zuvor angeführten, zentralen Erkenntnisse aktiv adressiert wurden:

- i. Deckung des regionalen Bedarfs an weiteren Testmöglichkeiten von E-Fahrzeugen durch den Aufbau und Bereitstellung eines neuen e-Sharing-Systems sowie die kostenlose Nutzung bereits bestehender e-Sharing-Systeme in der Region
- ii. Verankerung der regionalen Sharing-Systeme durch den Aufbau eines gesamtregionalen Nutzungssystems für alle e-Sharing-Angebote in der Region
- iii. Adressierung von Hemmnissen zur Nutzung von E-Mobilität durch die Erarbeitung und Bereitstellung von E-Mobilitäts-Informationen

## 2. Projektziele

Mit dem Projekt „Generation e-fahren“ verfolgte die Energieregion Weiz-Gleisdorf das übergeordnete Ziel, das regionale Bewusstsein für E-Mobilität im Allgemeinen sowie Sharing-Modelle im Speziellen zu erhöhen und die Marktdurchdringung zu beschleunigen. Um dies zu erreichen, wurden die nachfolgenden Teilziele definiert und im Rahmen der Projektumsetzung erreicht.

### **kostenlose Nutzung bereits bestehender e-Sharing-Systeme & Aufbau und Bereitstellung neuer e-Sharing-Systeme**

Unterschiedliche Nutzergruppen benutzen einerseits die im Rahmen eines e-Sharing-Systems zur Verfügung gestellten Modelle elektrifizierter PKWs und Fahrräder. Andererseits verwenden diese Nutzergruppen auch die bereits vorhandenen, drei e-Sharing-Systeme der Region. Während der 10-monatigen Testphase setzen sie sich in verschiedenen Situationen mit den praktischen Vorzügen der E-Fahrzeuge und den Vorteilen des e-Cars sowie e-Bike-Sharings auseinander und übernehmen diese Art der Fortbewegung in ihr tägliches Mobilitätsverhalten. Durch entsprechende Informationen wissen die TeilnehmerInnen auch über Sharing-Systeme außerhalb der Region Bescheid. Hierdurch haben sie für sich sowohl innerhalb wie auch außerhalb der Region Anknüpfungspunkte identifiziert, um sich zukünftig elektrisch fortbewegen zu können.

### **Aufbau gesamtregionales Nutzungssystem für alle e-Sharing-Angebote**

In Abstimmung mit den regionalen Anbietern bereits vorhandener e-Sharing-Angebote wurden im Rahmen von Workshops einerseits Lösungen zur leichteren Transition von der Nutzung dieser Sharing-Systeme im Test- auf den Realbetrieb erarbeitet. Andererseits wurde der Fokus auf die theoretische Verknüpfung der bestehenden Sharing-Systeme zu einem gesamtregionalen Nutzungssystem gelegt.

## **Erstellung und Bereitstellung von E-Mobilitäts-Informationen**

Auf Basis von Dialogen mit den FahrzeugtesterInnen wurden E-Mobilitäts-Informationen erarbeitet und sowohl in digitaler wie auch gedruckter Form kostenlos zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden bereits vorhandene Unterlagen des Klima- und Energiefonds sowie der Energierregion Weiz-Gleisdorf für Pedelecs sowie e-Autos zur Verfügung gestellt. In Folge trugen die Materialien als Informations- und Entscheidungsgrundlage zum Abbau von Hemmnissen bei der Nutzung von E-Fahrzeugen bei.

## **Dissemination**

Eine regelmäßige Berichterstattung in (über-)regionalen Print- und Onlinemedien mit hoher Reichweite informierte die Bevölkerung über den Projektablauf und die -ergebnisse. Weiters wurden die vorhandenen Netzwerke des Klima- und Energiefonds, der Projektpartner wie auch der Energierregion Weiz-Gleisdorf zur Dissemination genutzt.

## **Lessons Learned**

Erkenntnisse, welche im Rahmen des Projekts gewonnen wurden, wurden kritisch evaluiert und stellten wichtige Erfahrungswerte für zukünftige E-Mobilitäts-Projekte in der Energierregion Weiz-Gleisdorf dar.

## **3. Tätigkeiten im Rahmen des Projekts inklusive methodischem Zugang**

### **Projektmanagement (AP 1)**

Über die gesamte Projektdauer hinweg erfolgten durch die Projektleitung in Form eines rollierenden Projektmanagements koordinierende und administrative Maßnahmen zur Gewährleistung der erfolgreichen Realisierung sämtlicher Arbeitspakete. Abschließend führte die Leitung gemeinsam mit den PartnerInnen eine Evaluierung des Projekts durch. Hierbei wurden der Projektablauf und die -ergebnisse einer kritischen Prüfung unterzogen. Auf diese Weise wurden wertvolle Erkenntnisse und Verbesserungspotenziale für künftige Projekte zur Förderung der E-Mobilität gewonnen.

Zur Akquise der TeilnehmerInnen für die Testphase sowie zum Schließen von Kooperationen wurden Interessierte durch die Projektleitung über das Projekt und die Rahmenbedingungen einer optionalen Teilnahme bzw. Kooperation informiert. Diese Erstgespräche wurden in weiterer Folge finalisiert, wobei sichergestellt wurde, dass die TeilnehmerInnen bzw. ProjektpartnerInnen sich mit den Projektzielen identifizieren und diese mittragen.

Die Auswahl der TeilnehmerInnen für die Testphase erfolgte in zwei Schritten. Zuerst wurde am 15.02.2019 eine Pressekonferenz im Service-Center Gleisdorf in Verbindung mit einem medialen Aufruf abgehalten, um möglichst viele Personen über das Projekt im Allgemeinen sowie die Möglichkeiten zur Projektteilnahme im Speziellen zu informieren.



1: Pressekonferenz © Woche Gleisdorf - Ulrich Gutmann

In einem zweiten Schritt wurden im Zuge von Gesprächen die Rahmenbedingungen sowie Art und Umfang der geplanten Nutzung der E-Fahrzeuge abgeklärt und hierauf basierend geeignete TeilnehmerInnen ausgewählt. Diese wurden im Anschluss in unterschiedliche Nutzergruppen unterteilt - Gemeinden, BürgerInnen, regionale Betriebe sowie sonstige regionale Organisationen und deren Mitglieder - und ein Standortplan für die Nutzung der E-Fahrzeuge ausgearbeitet.

Parallel zur Akquise der TeilnehmerInnen erfolgte die definitive Auswahl der ProjektpartnerInnen. Entsprechend der Projektkonzeption wurden ein Fokus auf die Regionalität der PartnerInnen gelegt, um einerseits bei einem Bedarf an technischem Spezialwissen, dem/der Interessierten eine Ansprechperson in der Region bieten zu können. Andererseits konnte durch diese Regionalität, im Fall eines Kaufinteresses für ein E-Fahrzeug, ein in der Region bekannter/etablierter Händler empfohlen werden.

Verhandlungen mit BetreiberInnen von E-Fahrzeugen zielten darauf ab, den TeilnehmerInnen unterschiedliche Fahrzeugmodelle mit einer großen Reichweite für die Testphase bereitzustellen. Hierdurch sollten die TeilnehmerInnen nicht nur unterschiedliche E-Autos miteinander vergleichen können, sondern auch mit einer großen Reichweite eine optionale Reichweitenangst der FahrerInnen aktiv adressiert werden. Weiters wurde ein Augenmerk auf das Preis-Leistungsverhältnis und die schnelle Verfügbarkeit der Fahrzeuge gelegt. Bei den E-PKWs fiel die Entscheidung auf die regionalen Autohäuser BMW Unger (St. Ruprecht/Raab) und Vogel & Co. Weiz. Erstgenanntes Autohaus stellte für das Projekt einen BMW i3 (120Ah bzw. 42,2 kWh) zur Verfügung und der Autohändler aus Weiz einen Renault ZOE (41 kWh). Zum damaligen Zeitpunkt (Februar 2019) zählten beide Fahrzeugmodelle mit einer Reichweite von je rd. 300 km lt. WLTP zur neuesten Generation an E-Autos.

Hinsichtlich der Miete von unterschiedlichen E-Bikes konnte der Bikeshop Schmuck (Anger) für die Projektteilnahme gewonnen werden. Dieser stellte für die Radsaison 2019 (April bis September - sechs Monate) acht unterschiedliche, elektrisch betriebene E-Bike-Modelle zur Verfügung: zwei Citybikes für Damen, zwei Citybikes für Herren, zwei Mountainbikes für Damen sowie zwei Mountainbikes für Herren.

Für die Miete von zwei mobilen Ladesystemen wurde eine Kooperation mit DiniTech aus St. Stefan im Rosental (Steiermark), dem exklusiven Hersteller des NRGkicks geschlossen. Hierdurch war es möglich, den TestfahrerInnen eine innovative Lösung für das Laden eines E-Autos aufzuzeigen.

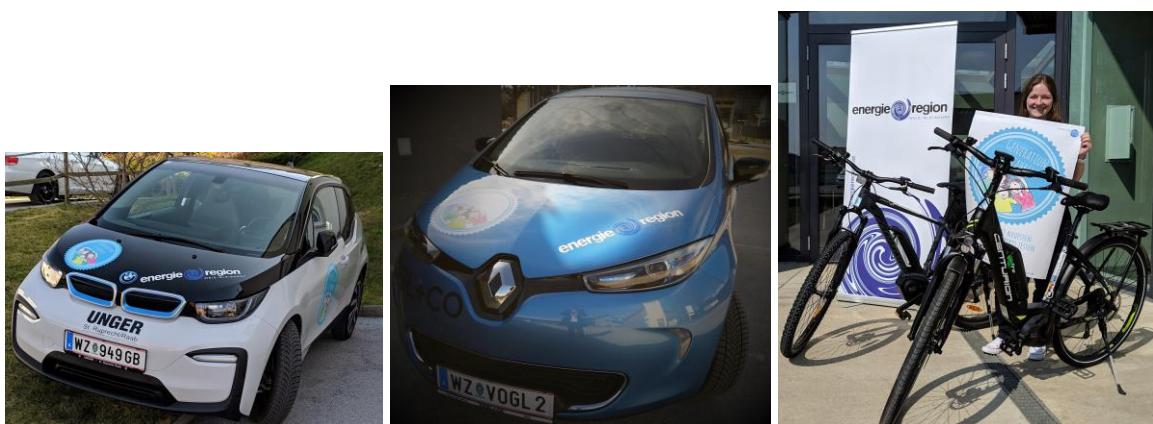
Ergänzend wurden die bereits vor der Projekteinreichung geführten Erstgespräche mit den Betreibern bereits in der Region bestehender Sharing-Systeme vertieft und schlussendlich eine Projektteilnahme ausverhandelt. Hierdurch konnten alle drei Sharing-System-Anbieter der Region für eine Projektteilnahme gewonnen werden. Die Stadtgemeinde Gleisdorf und der gemeinnützige Verein „Ever-Green E-Carsharing“ betreiben je ein Car-Sharing-System. Die Kommune verfügte zum damaligen Zeitpunkt über einen BMW i3 (12,9 kWh), der Verein besaß einen Renault ZOE (22 kWh) am Standort Weiz. Die Stadtgemeinde Weiz betrieb damals eine E-Bike-Sharing-System mit 12 Stationen und 80 Fahrrädern, davon 20 E-Bikes.

Für die Produktion und Montage des Brandings der E-Fahrzeuge sowie die Erstellung und Bereitstellung der E-Mobilitäts-Informationen wurde je ein regionales Werbe- und Marketingunternehmen beauftragt.

Ein Kick-off mit allen essenziellen ProjektpartnerInnen erfolgte am 04.02.2019. Im Zuge dieses wurden die einzelnen ProjektpartnerInnen einander vorgestellt und die geplanten Maßnahmen sowie der Zeitplan besprochen.

## e-Sharing-Systeme (AP 2)

Am Beginn des Aufbaus und der Bereitstellung eines neuen e-Sharing-Systems stand - nach Erhalt der E-Fahrzeuge der neuesten Generation - das Branden des BMWi3, des Renault ZOE sowie der vier E-Citybikes und der vier E-Mountainbikes mit dem Projektlogo. Diese diente einerseits als wirkungsvolle Werbemaßnahme und andererseits zur Steigerung der Identifikation der TeilnehmerInnen mit dem Projekt. Aber auch die Schlüssel und die Fahrzeugmappen (inkl. Fahrtenbuch, Unfallbericht, Parkgenehmigungen und Kontaktdaten der 24-h-Helpline) wurden gebrandet.



2: gebrandete E-Fahrzeuge © Energierregion Weiz-Gleisdorf

Im Anschluss an das Branding organisierte die Projektleitung eine Pressekonferenz, welche am 15.02.2019 unter Anwesenheit medialer VertreterInnen abgehalten wurde. Im Rahmen dieser wurde das Projekt gemeinsam mit politischen VertreterInnen der Energieregion Weiz-Gleisdorf, den Projektpartnern sowie ersten TeilnehmerInnen der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das große Medienecho mit rd. 20 Artikeln in Print- und Onlinemedien sorgte für eine Vielzahl an InteressentInnen, die sich für eine optionale Projektteilnahme bei der Projektleitung meldeten.

Auf Basis dieser Meldungen erfolgte die Zuteilung der E-Fahrzeuge zu insgesamt 17 unterschiedlichen Standorten. In Abhängigkeit des geplanten Nutzungs- und Mobilitätsverhaltens standen die E-Autos und/oder E-Bikes im Rahmen eines Sharings-Systems vor Ort für einen bestimmten Zeitraum zur kostenlosen Nutzung zur Verfügung. In Summe wurden die beiden E-Autos über einen Testzeitraum von insgesamt zehn Monaten von 405 Personen getestet und in Summe 36.887 km zurückgelegt. Die acht E-Bikes wurden über sechs Monate hinweg von 166 Menschen test gefahren. Durch die unterschiedlichen Modelle konnten differenzierte Testeindrücke gewonnen. Aber auch die Auswirkungen durch unterschiedliche Jahreszeiten hatten Einfluss auf die Erfahrungen.

Die Übergabe bzw. die Rücknahme der E-Fahrzeuge von den jeweiligen Standorten bzw. den „Standort-Verantwortlichen“ erfolgte durch die Projektleitung. Auch eine umfassende Einschulung in die E-Autos und E-Bikes sowie die fachgerechte Nutzung der Ladeinfrastruktur wurde vor Ort durch die Projektleitung durchgeführt.

Einen zentralen Aspekt des e-Sharing-Systems stellte das Laden der elektrisch betriebenen Fahrzeuge dar. Da das Laden der einspurigen E-Fahrzeuge für gewöhnlich über eine konventionelle Haushaltssteckdose erfolgt und bei vorangegangenen Projekten das Laden der Akkus über die vorhandenen Lademöglichkeiten einwandfrei funktionierte, wurden im Zuge des vorliegenden Projekts keine zusätzlichen Ladestationen bereitgestellt.

Im Gegensatz dazu stand das Laden von zweispurigen Fahrzeugen. Hier zeigte sich im Rahmen vorangegangener Projekte, dass es zusätzlich zur nur rudimentär ausgebauten, öffentlichen Ladeinfrastruktur jedenfalls einer mobilen Lösung bedarf, um die Nutzung eines E-Autos unter realen Bedingungen zu testen. Aus diesem Grund wurden den TesterInnen während der Testphase pro E-Auto eine mobile Ladeeinheit in Form des NRGkicks zur Verfügung gestellt, welcher ein Laden an jeder erdenklichen Steckdose ermöglichte.

An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass in der Energieregion Weiz-Gleisdorf seit April 2018 die Weiterführung der Klima- und Energie-Modellregion (kurz KEM) erfolgt. Eine der darin enthaltenen Maßnahmen widmet sich dem Aufbau der regionalen Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in der Energieregion. Dementsprechend konnten im Zuge des vorliegenden Projekts „Generation e-fahren“ nicht nur die bis zum Projektstart vorhandene öffentliche Ladeinfrastruktur genutzt werden, sondern auch jene Ladestationen, die parallel zur Projektdauer des vorliegenden Projekts, im Rahmen der KEM errichtet wurden. Im Gegenzug konnte das Projekt „Generation e-fahren“ dazu beitragen, mögliche Potenziale für zukünftige Ladestationen zu identifizieren. In Summe wurden während der Projektlaufzeit die folgenden öffentlichen Ladestationen in Betrieb genommen:

- Gutenberg-Stenzengreith: 2 Wallboxen (je 1 Ladepunkte, 22 kW, Lastmanagement)
- Gutenberg-Stenzengreith: 1 Standsäule (1 Ladepunkt, 11 kW)
- Naas: 1 Standsäule (2 Ladepunkte, 22 kW, Inbetriebnahme im November 2019)

- Weiz: 1 Standsäule mit 3 Wallboxen (je 1 Ladepunkt, je 22 kW, Lastmanagement)

Als Unterstützung stand für die FahrerInnen über den gesamten Testzeitraum die Projektleitung über eine eigene, kostenlose 24-h-Helpline bezüglicher etwaiger Fragen und Probleme zur Verfügung, um so eine umgehende Beantwortung bzw. Lösung dieser zu gewährleisten.

Zeitgleich mit dem Aufbau und der Bereitstellung eines neuen e-Sharing-Systems wurden gemeinsam mit den Betreibern bereits in der Region vorhandener e-Sharing-Systeme - Stadtgemeinden Weiz und Gleisdorf sowie Verein Ever-Green E-Carsharing - die Voraussetzungen für eine kostenlose Nutzung der Systeme während der Projektlaufzeit durch die TeilnehmerInnen geschaffen. In Summe standen den TeilnehmerInnen somit zusätzlich zum neuen e-Sharing-Angebot mit zwei E-Autos und acht E-Bikes weitere 20 E-Bikes (plus 60 konventionelle Räder) durch WeizBike sowie zwei zusätzliche E-Autos durch TAMi und Ever-Green zur Verfügung. Hierdurch wurde erstmals in der Region eine Verknüpfung zwischen unterschiedlichen e-Sharing-Angeboten geschaffen.

Die Anmeldung zur Teilnahme erfolgte in Rücksprache mit dem/der jeweiligen Nutzer/in entweder am Standort des Sharing-Anbieters oder im Büro der Projektleitung. Auch die erstmalige Einschulung in ein Sharing-System bzw. ein E-Fahrzeug wurde, falls nötig, entweder durch den Anbieter selbst oder durch die Projektleitung vorgenommen. In Summe nahmen 59 Personen das Angebot an und legten 20.311 km mit den beiden e-Car-Sharing-System zurück. Und weitere 7 Personen machten von der Möglichkeit Gebrauch, dass Sharing-System „WeizBike“ kostenlos testen zu können. Aufgrund der unlimitierten Kilometerleistung je E-Bike wurden diesbezüglich keine Aufzeichnungen über die zurückgelegten Kilometer geführt.

Im Sinne einer regionsübergreifenden Betrachtung wurden den TeilnehmerInnen ergänzend Informationen über bereits bestehende Sharing-Systeme außerhalb der Region bereitgestellt. Neben dem Grazer Car-Sharing-System „tim“ (täglich, intelligent, mobil“) wurde insbesondere auf die an die Energieregion geographisch angrenzenden Sharing-Systeme und die Möglichkeiten zur Nutzung dieser aufmerksam gemacht. Aber auch neuartige all-inclusive E-Mobilitätslösungen wurden den TeilnehmerInnen vorgestellt. Hierdurch steht bei ausgewählten, regionalen Betrieben erstmals ein Paket aus E-Auto, Ladekarte mit Flatrate sowie ein fossil betriebener Leihwagen für längere Strecken zur Verfügung.

## Nutzungssystem e-Sharing-Angebote (AP 3)

Begleitend zur kostenlosen Bereitstellung bereits bestehender e-Sharing-Systeme wurde mit den BetreiberInnen einerseits eine Lösung zur leichteren Transition der Nutzung dieser Systeme vom Test- auf den Realbetrieb erarbeitet. Hierzu wurden in einem ersten Schritt in Abstimmung mit den jeweiligen Anbietern je nach Sharing-System entsprechende Bedingungen für die kostenlose Teilnahme während der Projektlaufzeit erarbeitet. Durch die starke Anlehnung an die Nutzungsbedingungen im Realbetrieb war es den Anbietern möglich, jene TeilnehmerInnen, die nach Ende des Projekts ein Sharing-System weiter nutzen wollten, in wenigen Arbeitsschritten im System vom Test auf die tatsächliche Teilnahme umzustellen. Durch diese unkomplizierte, kostenlose wie auch zeitlich schnell zu erledigende Umstellungsmöglichkeit, entschieden sich während der Projektlaufzeit vier Personen für eine Umstellung. Eine weitere Person überlegte eine Umstellung zu einem späteren Zeitpunkt.



3: Kundenkarten der regionalen Sharing-Systeme

Andererseits sollte im Rahmen dieses Arbeitspakets ein langfristiges System des e-Sharings in der Energieregion etabliert werden, welches über das Projektende hinaus eine einheitliche Nutzung aller in der Region vorhandenen Systeme ermöglicht.

Hierzu wurde in einem ersten Schritt, direkt im Anschluss an das Kick-off-Treffen am 04.02.2019, mit allen BetreiberInnen der regionalen e-Sharing-Systeme ein erster Workshop durchgeführt. Durch die Analyse zeigte sich, dass die beiden in der Region bereits bestehenden e-Car-Sharing-Systeme auf dieselbe Verwaltungssoftware zurückgreifen. Im Gegensatz dazu verfügt das e-Bike-Sharing-System über eine eigene, für dieses System speziell programmierte Software. Bei der Analyse der Hardware wiesen alle drei Systeme die Gemeinsamkeit auf, dass die Nutzung der E-Fahrzeuge über ein NFC-Kartensystem erfolgt. Somit ist aus rein technischer Sicht eine Verknüpfung beider e-Car-Sharing-Systeme jedenfalls möglich, während eine Verknüpfung mit dem e-Bike-Sharing-System zum aktuellen Zeitpunkt ausgeschlossen ist.

Um geeignete Rahmenbedingungen für eine Transitionslösung zu erarbeiten, die unabhängig des dahinterstehenden Betreibers alle e-Sharing-Systeme in der Region verknüpft, wurden die BetreiberInnen der beiden e-Car-Sharing-Systeme am 08.02.2019 zu einem zweiten Workshop geladen. Mit Hilfe der Projektleitung, die als neutrale Moderatorin fungierte, zeigte sich, dass es bereits in der Vergangenheit Versuche für ein gesamtregionales Nutzungssystem und in weiterer Folge für entsprechende Rahmenbedingungen gab. Diese Versuche scheiterten damals an den Auffassungen der beteiligten Kommunen bzw. deren politischen VertreterInnen betreffend des gesamtregionalen Nutzens eines Sharing-Systems. Im Rahmen des Workshops wurde deutlich, dass sich diese Standpunkte bis zum heutigen Zeitpunkt nicht geändert haben. Regionale e-Sharing-Systeme werden seitens der Gemeinden weiterhin als kommunale Serviceleistung gesehen, die - u.a. aus ökonomischer Sicht - exklusiv für die eigenen BürgerInnen angeboten werden sollen.

Diese Erkenntnis wird durch zwei Beispiele unterstrichen. Zum einen am Beispiel der Stadtgemeinde Weiz, die bis jetzt (Stand: Februar 2020) ausschließlich ein Sharing-System für e-Bikes und konventionelle Fahrräder für seine BürgerInnen betrieb. In 2019 wurde jedoch die Entscheidung zur Errichtung eines eigenen e-Car-Sharing-Systems getroffen. Hierbei wird bewusst ein eigenständiges System aufgebaut, obwohl der gemeinnützige Verein „Ever-Green“ in der Gemeinde Weiz seit über drei Jahren ein e-Car-Sharing-System betreibt und eine Zusammenarbeit in einem Sharing-System technisch möglich war. Somit gibt es zukünftig – voraussichtlich Mitte 2020 – in Weiz zwei getrennt voneinander betriebene e-Car-Sharing-Systeme: eines für alle Interessierten (Ever-Green) sowie eines exklusiv für die BürgerInnen der Stadtgemeinde Weiz. Auch das zweite Beispiel verdeutlicht, dass Sharing-Systeme von den Kommunen als Serviceleistung für die eigenen BürgerInnen wahrgenommen werden. So hat die Stadtgemeinde Gleisdorf in diesem Jahr das eigene e-Car-Sharing-System grundlegend umstrukturiert. Aber auch nach der Umstrukturierung, die mit Dezember 2019 beendet wurde, ist das System weiterhin exklusiv für BürgerInnen der Stadtgemeinde verfügbar.

Trotz der zu diesem Zeitpunkt negativen Aussichten auf die Umsetzbarkeit eines gesamtregionalen Nutzungssystems, wurden seitens der Projektleitung gemeinsam mit den BetreiberInnen der Sharing-Systeme drei Einzelgespräche (09.09., 02.10. und 26.11.2019) geführt, um einen theoretischen Ansatz eines gesamtregionalen Systems zu erarbeiten, auf welchen im Bedarfsfall jederzeit zurückgegriffen werden kann. Folgende Rahmenbedingungen für ein gesamtregionales Nutzungssystem konnten in diesem Zusammenhang definiert werden:

- technische Verknüpfung beider e-Car-Sharing-Systeme möglich
- Nutzung derselben Verwaltungssoftware (z.B. IBIOLA Mobility Solutions GmbH)
- Nutzung derselben Hardware (NFC-Karte & Sender im Fahrzeug)
- Zusammenführung/Umstellung der Systeme entweder durch den Software-Anbieter oder die regionalen Anbieter der Sharing-Systeme
- Einbindung des e-Bike-Sharing-Systems → Notwendigkeit einer Abklärung mit IT-ExpertInnen

Weiters wurden mit allen BetreiberInnen vereinbart, nach Abschluss der Umstrukturierungen in den einzelnen Sharing-Systemen jedenfalls weitere Abstimmungstreffen abzuhalten, um einen gesamtregionalen Ansatz weiterzuverfolgen. Die Energieregion Weiz-Gleisdorf bietet sich in diesem Zusammenhang als neutrale Schnitt- bzw. Koordinationsstelle an.

## **E-Mobilitäts-Informationen (AP 4)**

Zur weiteren Bewusstseinsbildung und Beschleunigung der Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen und Sharing-Systemen wurden im Zuge des Projekts hilfreiche E-Mobilitäts-Informationen erarbeitet und bereitgestellt.

In diesem Zusammenhang hatten die TestfahrerInnen die Möglichkeit ihre Erfahrungen auf einseitigen Feedback-Bögen zu verschriftlichen. Alternativ wurden Leitfaden-gestützte Interviews geführt und die Informationen ebenfalls in die dafür vorgesehenen Bögen übertragen. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse bildeten die essenzielle Grundlage für die Erarbeitung und Bereitstellung von neuen E-Mobilitäts-Informationen. Insbesondere wurde hier ein Fokus auf die in den Bögen abgefragten Bereiche „Nutzung - Schwierigkeiten - Probleme“, „Informationen - Bedarf - Themen“, „Kauf in der Zukunft - Ja - Nein - Gründe“ gelegt. In einem weiteren Schritt erarbeitete die Projektleitung durch den Dialog mit ausgewählten TesterInnen

sowie ExpertInnen ergänzende Informationen zu diesen Bereichen. Hierdurch wurden die folgenden Schwerpunkte identifiziert und durch die E-Mobilitäts-Unterlage gezielt adressiert (in alphabetischer Reihenfolge): Batterie, Fahrspaß, Kauf vs. Miete, Kosten, Ladedauer, Laden, Reichweite und Umweltschutz.

Zur Erreichung einer besonders großen Wirkung in der regionalen Bevölkerung wurden die Inhalte optisch ansprechend, übersichtlich und zugleich einfach verständlich aufbereitet. Durch kritische Fragen und informative Antworten rund um die zuvor genannten Schwerpunkte der E-Mobilität werden so Mythen beseitigt und Hemmnisse gezielt adressiert. Das optisch ansprechende Leporello wurde allen Interessierten in digitaler und gedruckter Form kostenlos zur Verfügung gestellt.



4: Fertiges Leporello (Faltheft)

Ergänzend wurde den FahrerInnen vor Fahrantritt weiteres Informationsmaterial zur Verfügung gestellt, welches durch den Klima- und Energiefonds oder das Land Steiermark in der Vergangenheit erarbeitet wurde und zum Zeitpunkt des Projekts noch immer Aktualität besaß. Beispielsweise sind hier der „Faktencheck E-Mobilität“ und die Flyer „Mein neues Auto - ein E-Auto“, „2 Tage E-Auto testen um nur 20 €“ und „E-Carsharing - Warum auch sie von einem E-Car auf Zeit profitieren“ zu nennen. Seitens der Energieregion wurden ebenfalls Unterlagen aus vorangegangenen E-Mobilitäts-Projekten bereitgestellt. Z.B. ein E-Mobilitätsleitfaden aus dem Projekt „Social -Drive“, welcher mobilen sozialen Diensten sowie ähnlich gelagerten (Dienstleistungs-)Unternehmen eine extensive Informations- und Entscheidungsgrundlage zur Beschaffung und Nutzung von Elektroautos bereitstellt. Aber auch ein Booklet rund ums Thema Pedelec und E-Bike, welches im Rahmen des Projekts „e-CULT“ speziell für Jugendliche und junge Erwachsene erarbeitet wurde, wurde kostenlos, gesammelt in einer Mappe, zur Verfügung gestellt.



5: Info-Mappe mit E-Mobilitäts-Informationen & Kontaktdaten

Weiters stellten die, im Rahmen des Projekts gewonnenen Erfahrungen auch eine wichtige Basis für zukünftige E-Mobilitätsprojekte dar. So konnte für die Region bereits drei neue Schwerpunkte im Zusammenhang mit der E-Mobilität identifiziert werden: Car-Sharing in Wohnsiedlungen, E-Fahrzeuge im kommunalen Einsatz sowie einspurig motorisierte E-Fahrzeuge in Privathaushalten. Darauf aufbauend wurden erste neue E-Mobilitätsprojekte konzipiert, die bereits bei der Ausschreibung „Elektromobilität in der Praxis 2019“ eingereicht wurden bzw. bei zukünftigen Ausschreibungen eingereicht werden.

## Dissemination (AP 5)

Um eine möglichst große Anzahl an Menschen innerhalb und außerhalb der Energieregion Weiz-Gleisdorf über das Projekt „Generation e-fahren“ zu informieren, erfolgte die Informationsverbreitung durch die Projektleitung sowie die -partnerInnen während des gesamten Projekts.

In regelmäßigen Abständen wurden durch die Projektleitung in Abstimmung mit den Standortverantwortlichen Medienberichte über den aktuellen Projektstatus sowie die bisherigen Erfahrungen verfasst und diese in (über-)regionalen Print- und Onlinemedien verbreitet. Im Fokus standen hierbei jene Medien, die eine besonders hohe regionale Akzeptanz aufweisen und somit eine große Reichweite innerhalb der Energieregion besitzen. Beispielhaft sind hier die Kleine Zeitung, die Woche Weiz bzw. Gleisdorf und die kommunalen Zeitungen der zwölf Energieregions-Gemeinden zu nennen. Ergänzend erfolgte auf der Homepage sowie der Facebook-Seite der Energieregion Weiz-Gleisdorf eine projektbegleitende Berichterstattung.

**ENERGIEREGION WEIZ-GLEISDORF**

## Jeder kann E-Auto oder E-Bike testen

Bis Ende des Jahres kann man kostenlos mit E-Autos und E-Bikes fahren.

Von Ulla Patz

Wer kauft schon gerne die Katze im Sack? Niemand, also stellt die Energierregion Weiz-Gleisdorf nun zwei verschiedene Modelle der neuesten Generation von Elektroautos kostenlos zum Testen zur Verfügung – und zwar allen, die in dieser Region leben. Ebenso kann man die neuesten E-Bikes vom Stadtteil bis zum Mountainbike, testen.

BMW Unger in St. Ruprecht stellt dafür einen BMW i3 zur Verfügung, das Autohaus Vogl & Co aus Weiz einen Renault Zoe. Die acht Test-E-Bikes kommen vom Bikeshop Schmuck in Anger. Wer die Fahrzeuge testen möchte, kann sich bei der Energierregion Weiz-Gleisdorf melden (siehe Info-Kasten). Der Testbetrieb läuft zehn Monate lang. Autos und Fahrräder werden auch für ein bis zwei Wochen in den Gemeinden der Energierregion direkt verliehen. „Das ist auch sinnvoll“, sagt

**Was es auszuleihen gibt**  
Bis Ende des Jahres können in der Energierregion Weiz-Gleisdorf Elektrofahrzeuge der neuesten Generation kostenlos getestet werden. Zur Verfügung stehen folgende Fahrzeuge: ein BMW i3 und ein Renault Zoe sowie acht E-Bikes.

**Gleicherzig** bietet die regionalen Car-Sharing-Systeme Evergreen (Weiz) und TAMI (Gleisdorf) je ein E-Auto kostenlos zum Ausleihen an.

Über das Welzer Radverleih-

system können E-Bikes kostenlos ausgeliehen werden. Interessenten können sich bei Nicole Höller (Energierregion Weiz-Gleisdorf) anmelden: Tel. 0664-88 44 737.

Die Energierregion Weiz-Gleisdorf umfasst Albersdorf-Prebisch, Gleisdorf, Gutenberg-Stenzengreith, Hofstätten an der Raab, Ludesdorf-Wilfersdorf, Mitterdorf an der Raab, Mortantsch, Naas, Puch bei Weiz, St. Ruprecht an der Raab, Thannhausen und Weiz.



Ich kann mit dem E-Bike zu Begegnissen fahren, ohne zu schwitzen, auch, wenn diese am Weizberg sind.

**Erwin Eggenereich**

66

Diese Testphase läuft bis Januar 2020 und wird zu 100 Prozent über das Programm „Elektromobilität in der Praxis“ des Klima- und Energiefonds gefördert.

Ein erklärter Freund des E-Bikes ist der Welzer Bürgermeister

Erwin Eggenereich: Ich kann mit dem E-Bike zum Beispiel zu Begegnissen fahren, ohne zu schwitzen, auch, wenn diese am Weizberg sind.



Diese Fahrzeuge der neuesten Generation – zwei E-Autos und acht E-Bikes, sowie ältere E-Autos und -Räder können ausgeliehen werden

### 6: Bericht der Kleinen Zeitung (Feb. 2019)

Nach Abschluss der Testphase wurden die erzielten Ergebnisse sowie die E-Mobilitäts-Informationen in Form des Leporellos durch die Projektleitung über geeignete Medienkanäle und Veranstaltungen verbreitet. Durch Schaltungen in (über)regionalen Print- und Online-Medien wurden relevante Stakeholder über die Ergebnisse sowie das kostenlos verfügbare E-Mobilitäts-Material informiert. Auch erfolgte eine Verbreitung der Ergebnisse sowie des gedruckten Materials durch Auflage dieser an „Points of Contact“ mit den jeweiligen Zielgruppen. Zusätzlich wurden die E-Mobilitäts-Unterlagen über die bestehenden Netzwerke der Energierregion Weiz-Gleisdorf an die österreichischen LEADER-Regionen, die Klima- und Energie-Modellregionen sowie die Klimawandel-Anpassungs-Modellregionen zur Weiter- und Ausgabe übermittelt. Eine weitere Dissemination erfolgte im Rahmen von Vernetzungsveranstaltungen des Klima- und Energiefonds sowie der Projektpartner.



7: Auflage des Leporellos bei Points of Contact

## 4. Beschreibung der Resultate und Meilensteine (vgl. Arbeitspakte der Einreichung)

### AP 1 - Projektmanagement

M 1.1 Abschluss der jeweiligen Arbeitspakete: Zur erfolgreichen Projektumsetzung wurden die geplanten Arbeitspakete innerhalb der vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen abgeschlossen. Auch die terminlichen Vorgaben gemäß der ursprünglichen Projektkonzeption konnten eingehalten werden.

M 1.2 Abschluss der Evaluierung des Projektablaufs und der -ergebnisse: Der Projektfortschritt wurde in regelmäßigen Abständen durch die Projektleitung in Rücksprache mit den ProjektpartnerInnen evaluiert, um etwaige Abweichungen frühzeitig erkennen und diesen entgegensteuern zu können. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse und etwaige Verbesserungspotenziale wurden im Bedarfsfall im Rahmen interner Protokolle schriftlich dokumentiert.

M 1.3 Abgabe des Endberichts: Der vorliegende Endbericht wurde fristgerecht und gemäß den Vorgaben des Fördergebers bzw. der Abwicklungsstelle erstellt und samt entsprechendem Anhang eingereicht.

M 1.4 Abschluss der Erst- und Folgegespräche mit den TeilnehmerInnen: Unmittelbar nach Projektstart wurden die bereits geführten Erst- und Folgegespräche bezüglich einer Projektteilnahme mit Interessierten finalisiert. Im weiteren Projektverlauf wurden weitere Gespräche mit weiteren Interessierten geführt.

M 1.5 Auswahl der TeilnehmerInnen: Den abschließenden Gesprächen folgte die Auswahl der TeilnehmerInnen sowie die Unterfertigung der entsprechenden Vereinbarungen zur Projektteilnahme.

M 1.6 Abschluss der Erst- und Folgegespräche mit potenziellen ProjektpartnerInnen: Bereits kurz nach Projektstart wurden die Gespräche mit den potenziellen PartnerInnen in den Bereichen „E-Fahrzeuge“, „mobile Ladeeinheit“ und „Grafik, Druck, Design“ abgeschlossen.

M 1.7 Auswahl der ProjektpartnerInnen: Den abschließenden Gesprächen folgte die Auswahl der PartnerInnen sowie die Unterfertigung entsprechender Verträge zur Projektkooperation.

### AP 2 - e-Sharing-Systeme

M 2.1 Abschluss der organisatorischen und administrativen Tätigkeiten für die Eröffnungsveranstaltung: Bereits am ersten Projekttag, dem 1. Februar 2019, wurde mit den Vorbereitungen für die Eröffnungsveranstaltung gestartet. In den darauffolgenden 14 Tagen wurden alle nötigen Arbeiten aus organisatorischer und administrativer Sicht abgeschlossen, um die Eröffnungsveranstaltung in Form einer Pressekonferenz am 15.02.2019 abzuhalten.

M 2.2 Branding der E-Fahrzeuge: Um das Projekt auch über die E-Fahrzeuge selbst zu bewerben, wurden diese - unter Berücksichtigung der Publizitätsvorschriften des Klima- und Energiefonds - unmittelbar nach der Überstellung zum Projektträger durch ein regionales Grafik- und Druckunternehmen beklebt. Im Laufe des Projekts berichteten TestfahrerInnen von Gesprächen mit der regionalen Bevölkerung, die aufgrund der beklebten Fahrzeuge interessierte Fragen zum Projekt bzw. zur E-Mobilität stellten.

M 2.3 Abhaltung der offiziellen Eröffnungsveranstaltung bzw. Pressekonferenz: Am 15.02.2019 fand unter Anwesenheit zahlreicher MedienvertreterInnen, Vertretern des Vorstands der Energieregion Weiz-Gleisdorf sowie ersten ProjektteilnehmerInnen eine Pressekonferenz statt. Dieser folgten über 20 Berichterstattungen in unterschiedlichen Online- und Printmedien.

M 2.4 Übergabe der gebrandeten E-Fahrzeuge inkl. Einschulung in diese: Das große Medienecho sorgte für eine Vielzahl an InteressentInnen, die sich für eine optionale Projektteilnahme meldeten. Basierend auf diesen Meldungen erfolgte die Zuteilung der E-Fahrzeuge zu einzelnen Standorten. Im Anschluss wurden den jeweiligen Standortverantwortlichen die E-Fahrzeuge übergeben und diese umfangreich eingeschult.

M 2.5 Implementierung eines Nutzungssystems für die E-Fahrzeuge: Basierend auf den Anmeldungen der TeilnehmerInnen erfolgte die Zuteilung der E-Fahrzeuge zu insgesamt 17 verschiedenen Standorten in der Region. In Abhängigkeit des geplanten Nutzungs- und Mobilitätsverhaltens standen die E-Autos und/oder E-Bikes für einen bestimmten Zeitraum zur kostenlosen Nutzung im Rahmen eines Sharings-Systems zur Verfügung. Im Anschluss wechselten die E-Fahrzeuge den Standort. Die ständige Erreichbarkeit der Projektleitung (persönlich, telefonisch, per Mail) sowie die eingerichtete 24-h-Helpline förderte das Sicherheitsgefühl der TeilnehmerInnen sowie einen reibungslosen Ablauf der Testphase.

M 2.6 Abschluss der Workshops mit den Betreibern: Gemeinsam mit den Anbietern der bereits in der Region vorhandenen drei Sharing-Systeme wurden in zwei Workshops (04. & 08.02.2019) optionale Nutzungssysteme diskutiert und ein projektinternes System zur effizienten Nutzung der Sharing-Systeme während des Projektzeitraums entwickelt.

M 2.7 Implementierung eines Nutzungssystems für die bestehenden e-Sharing-Systeme: Im Anschluss an die Workshops wurde das Nutzungssystem für die Projektdauer aufgebaut. Die Entscheidung fiel hierbei auf ein zentrales Verleihsystem am jeweiligen Standort der E-Fahrzeuge. Die ständige Erreichbarkeit der Projektleitung (persönlich, telefonisch, per Mail), die eingerichtete 24-h-Helpline sowie die Kontaktmöglichkeiten der BetreiberInnen förderte das Sicherheitsgefühl der TeilnehmerInnen sowie einen reibungslosen Ablauf der Testphase.

M 2.8 Übergabe von Informationen über bestehende Sharing-Konzepte außerhalb der Region: Den TestfahrerInnen wurde vor Fahrantritt aktuelle Unterlagen des Landes Steiermark zur Verfügung gestellt, in welchen die zahlreichen, (über)regionalen Sharing-Systeme und deren Vorteile angeführt wurden.

## AP 3 - Nutzungssystem e-Sharing-Angebote

M 3.1 Abschluss der Analyse bestehender Sharing-Systeme: Die Analyse der in der Region vorhandenen e-Sharing-Systeme konnte im Rahmen eines Workshops unmittelbar nach Projektstart (04.02.2019) gemeinsam mit den Anbietern dieser Systeme abgeschlossen werden.

M 3.2 Identifikation geeigneter Transitionslösungen: Durch die Analyse konnten bei der Hard- und Software sowohl technische Gemeinsamkeiten wie auch Unterschiede identifiziert werden. So ist aus rein technischer Sicht eine Verknüpfung beider e-Car-Sharing-Systeme jedenfalls möglich, während eine Verknüpfung mit dem e-Bike-Sharing-System zum aktuellen Zeitpunkt ausgeschlossen ist.

M 3.3 Abschluss der Erarbeitung geeigneter Rahmenbedingungen für die Transition: In einem zweiten Workshop mit den Anbietern der e-Car-Sharing-Betriebe am 08.02.2019 zeigte sich, dass es bereits in der Vergangenheit Versuche für ein gesamtregionales Nutzungssystem und in weiterer Folge für entsprechende Rahmenbedingungen gab. Im Rahmen des Workshops wurde konstatiert, dass nicht nur die Hindernisse für die Umsetzung einer gesamtregionalen Lösung weiterhin vorhanden sind, sondern durch Umstrukturierungsarbeiten bei allen Sharing-BetreiberInnen weitere Hürden hinzugekommen sind.

Ergänzend zu einer Transition eines gesamtregionalen Nutzungssystem wurde der Fokus auch auf die Erarbeitung von Lösungen für die einzelnen Sharing-Systeme gelegt, um die Nutzung dieser durch die TeilnehmerInnen auch nach der Testphase zu fördern. Basierend auf den Rahmenbedingungen für eine Teilnahme während der Testphase konnten entsprechende Bedingungen für eine Übertragbarkeit zum Echtbetrieb erarbeitet werden.

M 3.4 Abschluss der Erarbeitung von Ansätzen für ein gesamtregionales Nutzungssystem: Basierend auf den Erkenntnissen des Workshops erfolgte die Erarbeitung eines theoretischen Ansatzes für ein gesamtregionales System.

M 3.5 Bewerbung der erarbeiteten Lösungen: Aufgrund der Erkenntnisse des Workshops konnte nur ein theoretischer Ansatz für ein gesamtregionalen System erarbeitet werden, der dementsprechend nicht beworben wurde. Jedoch wurde zwischen allen Anbietern vereinbart, den gesamtregionalen Ansatz weiterzuverfolgen. Die Energieregion Weiz-Gleisdorf bietet sich in diesem Zusammenhang als neutrale Schnitt- bzw. Koordinationsstelle an.

## AP 4 - E-Mobilitäts-Informationen

M 4.1 Abschluss der Informationserhebung: Die Erfahrungen der TestfahrerInnen, verschriftlicht in Feedbackbögen, waren die essenzielle Grundlage für die E-Mobilitäts-Informationen. Insbesondere wurde ein Fokus auf jene Bereiche gelegt, die durch die Auswertung der Bögen (weiterhin) Hindernisse und Ängste im Umgang mit der E-Mobilität darstellen. Ergänzend erfolgte eine gezielte Informationsrecherche für diese Bereiche sowie ExpertInnengesprächen.

M 4.2 Abschluss der inhaltlichen Gestaltung der E-Mobilitäts-Informationen: Aufgrund der Tatsache, dass sich während der Testphase zeigte, dass der Bedarf an weiteren Informationen für e-Bikes gering ist, entschied die Projektleitung sich beim Inhalt der E-Mobilitäts-Informationen auf E-Autos und E-Car-Sharing-Systeme zu konzentrieren. Basierend auf den Auswertungen der Feedbackbögen wurden jene Schwerpunkte herausgearbeitet und mit Informationen gezielt adressiert, die (weiterhin) Hindernisse und Ängste im Umgang mit der E-Mobilität darstellen (in alphabetischer Reihenfolge): Batterie, Fahrspaß, Kauf vs. Miete, Kosten, Ladedauer, Laden, Reichweite und Umweltschutz. Bei der textuellen Ausgestaltung wurde insbesondere auf die Eignung der Inhalte für alle Altersklassen geachtet.

M 4.3 Abschluss der grafischen Aufbereitung der E-Mobilitäts-Informationen: Nach der inhaltlichen folgte die grafische Aufbereitung der E-Mobilitäts-Informationen. Im Vordergrund standen hierbei die textuell wie auch optisch ansprechende Gestaltung. Aufbauend auf bisherigen Erfahrungen mit bewusstseinsbildenden Drucksorten fiel die Entscheidung für die grafische Aufbereitung der Inhalte auf die Form eines modernen Leporellos.

M 4.4 Beauftragung zum Druck der E-Mobilitäts-Informationen: Der Druck des Leporellos erfolgte in einer Auflage von 2.500 Exemplaren. Zusätzlich ist das Leporello in einer digitalen Fassung verfügbar und steht auf der Homepage der Energierregion Weiz-Gleisdorf zum kostenlosen Download bereit.

## AP 5 - Dissemination

M 5.1 Erfolgte Dissemination über geeignete Print- und Onlinemedien: Für die Dissemination des Projekts wurden im Zuge des Projektverlaufs verschiedene Kanäle genutzt: a) Pressekonferenz, b) (Über-)Regionale Medien, c) regionale Veranstaltungen und d) Netzwerke:

- a) Pressekonferenz: Die Abhaltung einer Pressekonferenz zum Projektstart diente sowohl dazu, die Bevölkerung über das Projekt zu informieren, als auch Interessierte zur Teilnahme an den Testphasen einzuladen.
- b) (Über-)Regionale Medien: Rd. 45 Beiträge (Stand Ende Jänner 2020) in verschiedenen Print- und Onlinemedien belegen die überregionale Reichweite der Projektbewerbung. Die Basis hierfür stellten die Pressekonferenz zur Projektvorstellung und Pressemitteilungen zu Zwischen- und Endergebnissen sowie zur Vorstellung des Leporellos dar.
- c) regionale Veranstaltungen: Zur Dissemination des Projekts wurde dieses im Laufe der Projektzeitraums bei unterschiedlichen regionalen Veranstaltungen mit großer Bürgerbeteiligung vorgestellt. So wurden Informationen über das Projekt bei einer kommunalen Bürgerversammlung, einem Vereins- und Gemeindetag, fünf Energie-Info-Abenden in der Region, beim Österreichischen Bürgermeisterinnentreffen 2019 und beim Aktionstag der Europäischen Mobilitätswoche 2019 präsentiert.
- d) Netzwerke: Zur weiteren Verbreitung von Projektinformationen sowie zur Verfügbarkeit des Leporellos wurden die bestehenden Netzwerke der Energierregion Weiz-Gleisdorf genutzt. Hier sind insbesondere die Netzwerke der Klima- und Energiemodell- und der LEADER-Regionen zu nennen. In diesem Zusammenhang wurde das Projekt auch im Rahmen des Vernetzungsevents „E-Mobilität in der Praxis: Projekte - Ergebnisse - Erfahrungen“ vorgestellt. Auch erfolgte eine Dissemination über die 12 Mitgliedsgemeinden der Energierregion, wodurch im speziellen die regionale Bevölkerung erreicht werden konnte.

M 5.2 Aussendung der E-Mobilitäts-Informationen zur Auflegung an „Points of Contact“: Nach Fertigstellung des Leporellos wurde dieses mittels Presseaussendung beworben. In weiterer Folge berichteten (über)regionale Medien über die Verfügbarkeit. Das Leporello wird kostenlos über die Homepage der Energierregion Weiz-Gleisdorf zur Verfügung gestellt und kann über die Homepage in gedruckter Form kostenlos bestellt werden. Ebenfalls liegt das Leporello zur freien Entnahme in den Rathäusern bzw. Gemeindeämtern sowie Bürgerbüros bzw. -stellen der zwölf Energieregions-Gemeinden auf.

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

### *Eignung der e-Sharing-Systeme*

Durch das Projekt „Generation e-fahren“ wurden erste Schritte gesetzt, um die regionalen Sharing-Systeme in der Energieregion Weiz-Gleisdorf bekannter zu machen und deren Akzeptanz zu erhöhen. So konnten durch die kostenlosen Testmöglichkeiten während des Projekts insgesamt vier Personen dazu bewegt werden, sich nach Projektende bei regionalen Sharing-Systemen anzumelden und diese zukünftig in ihre Alltagsmobilität zu integrieren. Jedoch zeigte sich auch, dass die regionalen Sharing-Systeme im ländlichen Raum - im Gegensatz zu jenen in urbanen Gebieten - weiterhin deutlich hinter ihren Möglichkeiten liegen. Als Ursachen hierfür wurden in Rücksprache mit den Anbietern dieser Systeme und den TestfahrerInnen des Projekts „Generation e-fahren“ folgende Aspekte identifiziert: a) es besteht kein Bedarf, da mehrere Fahrzeuge pro Haushalt vorhanden sind, b) es gibt Unsicherheiten bezüglich der (Erst)nutzung und ob das System für den persönlichen Bedarf geeignet ist, c) die regionalen Systeme verfügen über zu wenige Verleihstationen und d) das Sharing-System ist nicht bekannt. Hier bedarf es weiterer Testmöglichkeiten, um den Ansatz „Mobilität als Dienstleistung“ innerhalb der Bevölkerung weiter voranzutreiben, Unsicherheiten im Umgang mit den Sharing-Systemen abzubauen und langfristig den Auf- und Ausbau dieser Systeme zu fördern.

### *Umweltschutz vs. Testfahrt*

Bereits bei der Projektkonzeption zeigte sich, dass eine Vorab-Schätzung der Kilometer, die im Rahmen des Projekts durch die TestfahrerInnen mit den E-Autos zurückgelegt werden, äußerst schwierig ist. Zwar gibt es statistische Werte, die von rd. 34 Kilometer zurückgelegter Strecke pro Tag und Person ausgehen, jedoch haben bisherige Projekterfahrungen gezeigt, dass im Zuge der Testfahrten deutlich mehr Kilometer als im täglichen Schnitt gefahren werden, um die Fahrzeuge ausgiebig zu testen. Dieser Aspekt wirkt sich auf zwei unterschiedliche Bereiche aus. Zum einen ist dies bei der Kostenkalkulation für die E-Autos von Bedeutung. Hier gilt es eine ausreichende Kilometerleistung im Budget zu berücksichtigen, um die Testphase trotz nicht geplanter, zusätzlicher Kilometer weiterführen zu können. In diesem Zusammenhang ist auch die Kooperationsbereitschaft der FahrzeugvermieterInnen gefragt, die auf sich verändernde Rahmenbedingungen flexibel reagieren müssen (Kilometerleistung, Mietpreis, Weiterverkaufswert etc.). Der zweite Bereich, der von der schwer einschätzbaren Kilometerleistung betroffen ist, ist der Umweltschutz. Dieser steht in der Testphase in Konkurrenz zu den gefahrenen Kilometern. Grund hierfür ist, dass sich die TeilnehmerInnen nur in einer ausreichend dimensionierten Testphase davon überzeugen können, dass die Reichweite der modernen E-Autos mit den heute zur Verfügung stehenden Lademöglichkeiten eine überaus praktikable Gesamtlösung für den Alltag bietet. In weiterer Folge galt es im Rahmen des Projekts zusätzlich zur E-Mobilität auch den Ansatz der Multimodalität und so die Fortbewegung von kurzen Distanzen zu Fuß, mit dem (E-)Bike und den öffentlichen Verkehrsmitteln ins Gedächtnis zu rufen.

## *Gesamtregionales Nutzungssystem*

Im Rahmen des Projekts war u.a. die Erarbeitung eines gesamtregionalen Nutzungssystems geplant. Dieses Arbeitspaket musste auf die theoretischen Aspekte beschränkt werden, da sich im Rahmen von Workshops sowie Einzelgesprächen mit den Betreibern der in der Region bereits vorhandenen e-Sharing-Systeme zeigte, dass seitens der Gemeinden ein Sharing-System, sowohl für E-Bikes als auch für E-Autos, als kommunale Serviceleistung für die eigenen BürgerInnen gesehen wird. Ein Vorteil durch die Bereitstellung eines gesamtregionalen Nutzungssystems wurde bisher und wird auch zum aktuellen Zeitpunkt von den Gemeinden nicht gesehen. In weiterer Folge kann zwar ein Ausbau der e-Sharing-Systeme in der Region verzeichnet werden (siehe auch Kapitel 6 - Beschreibung von Projekt-„Highlights“), jedoch sind diese Systeme im Moment noch voneinander separiert. Aus diesem Grund wird es seitens des Projektträgers auch nach Projektende Bemühungen geben, als neutrale Stelle zukünftige Kooperationen anzuregen.

## **6. Beschreibung von Projekt-„Highlights“**

### *Über 570 begeisterte TeilnehmerInnen*

Um eine möglichst große gesamtregionale Wirkung zu erzielen, wurde bei der Implementierung eines Nutzungssystems seitens der Projektleitung der Fokus daraufgelegt, den BürgerInnen die E-Fahrzeuge geographisch aufgeteilt in der gesamten Energierregion Weiz-Gleisdorf zur Verfügung stellen zu können. Dementsprechend wurde aufbauend auf den ersten, eingelangten Anmeldungen durch die Pressekonferenz ein erster Standortplan erarbeitet. Hierbei konnte jede der zwölf Gemeinde der Energierregion bzw. deren Rathaus, Gemeindeamt oder Gemeindezentrum als Verleihstandort gewonnen werden. Ergänzt wurden diese im Laufe der Projektzeit durch weitere fünf Standorte. Die Grundlage für die Auswahl der zusätzlichen Orte bildeten hierbei die weiteren Anmeldungen zur Projektteilnahme. Durch diese insgesamt 17 Standort war es organisatorisch möglich, über einen Testzeitraum von zehn Monaten die beiden E-Autos 405 Personen bzw. die acht E-Bikes 166 Menschen im Rahmen eines Sharing-Systems zur Verfügung zu stellen.

### *Positive Effekte für die (KEM-)Region und deren Gemeinden*

Persönliche Gespräche sowie schriftliche Anmerkungen in den Feedback-Bögen machten deutlich, dass das Projekt „Generation e-fahren“ sowohl positive Effekte für die Region als auch deren zwölf Gemeinden hatte. So konnte sich die Energierregion Weiz-Gleisdorf als regionale Anlaufstelle für E-Mobilität bei der Bevölkerung sowie den regionalen Organisationen und Betrieben weiter etablieren. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere die Position des Klima- und Energie-Modellregions-Managers (MRM) weiter gestärkt. Dies zeigte sich konkret durch vermehrte (Förder-)Anfragen rund um das Thema „E-Mobilität“, die während der Projektlaufzeit ausgelöst und durch den MRM erfolgreich abgewickelt wurden. So gab es u.a. Beratungen zum Kauf von E-Autos und E-Bikes, zur Errichtung von Ladestationen (öffentliche und privat) und zum Aufbau von e-Car-Sharing-Systemen in Kommunen.

Aber auch für die zwölf Gemeinden der Energierregion hatte das Projekt „Generation e-fahren“ positive Effekte. Durch die Verleihstandorte bei den Rathäusern, Gemeindeämtern und -zentren wurden die zugehörigen Kommunen durch die Bevölkerung bewusst als Teil des Projekts wahrgenommen. Die Möglichkeit kostenlos E-Fahrzeuge zu testen, wurde durch die BürgerInnen als überaus erfreuliche Service-Leistung der jeweiligen Gemeinde gesehen.

## *Eignung der E-Fahrzeuge*

Die Eignung der E-Fahrzeuge zeigt sich im Projekt durch die persönlichen Rückmeldungen sowie die Auswertungen der Feedback-Bögen. FahrerInnen, die in der Vergangenheit bereits mit älteren E-Fahrzeugen gefahren waren, hatten die Möglichkeit Fahrzeuge der neuesten Generation zu testen und ihre neuen Eindrücke mit ihren bisherigen Erfahrungen zu vergleichen. Und auch Personen ohne Vorerfahrungen hatten die Möglichkeit unterschiedliche Fahrzeuggenerationen und somit auch verschiedene Reichweiten miteinander zu vergleichen. So wurden im Rahmen des Projekts E-Fahrzeuge der neuesten Generation, aber auch die älteren E-Fahrzeuge der e-Sharing-Systeme getestet. In Summe zeigte sich, dass mit jeder neuen Generation und der damit einhergehenden zunehmenden Reichweite auch die E-Fahrzeuge für immer mehr NutzerInnen geeignet sind.

Diese Alltagstauglichkeit hatte sofort direkte Auswirkungen auf einige TeilnehmerInnen und deren Familien. So wurde durch das Projekt der Kauf von vier E-Autos angeregt. Drei davon wurden bewusst anstelle eines konventionellen Fahrzeugs gewählt. Alle KäuferInnen entschieden sich hierbei für einen Renault ZOE der neuesten Generation. Im vierten Fall wurde ein gebrauchter Nissan Leaf erworben, der als Ersatz für ein benzinbetriebenes Auto eingetauscht wurde.

Aber auch die getesteten E-Bikes sorgten für ein positives Feedback bei den TesterInnen sowie Änderungen in der Fortbewegung. Hauptsächlich für den Einsatz im Geschäfts- und Freizeitverkehr getestet, kamen die FahrerInnen auch bei diesen Fahrzeugen zur Erkenntnis, dass diese für die jeweiligen Einsatzzwecke über eine ausreichende Reichweite verfügen. In weiterer Folge erwarben sechs Personen neue E-Bikes, wobei die Hälfte davon angab, zukünftig auch kleine Strecken im Arbeitsverkehr mit diesen E-Fahrzeugen zurücklegen zu wollen.

Darüber hinaus haben einige TestfahrerInnen bekundet, bei einem zukünftigen Fahrzeugkauf elektrische Alternativen bei der Kaufentscheidung zu berücksichtigen.

## *Ausbau der e-Sharing-Systeme*

Auch wenn sich im Rahmen des Projekts gezeigt hat, dass die regionalen Sharing-Systeme im ländlichen Raum weiterhin deutlich hinter ihren Möglichkeiten liegen (siehe Kapitel 5 - Schwierigkeiten), gab bzw. gibt es auch positive Entwicklungen in diesen Bereichen. So hat das Projekt der Gemeinde Gutenberg-Stenzengreith der entscheidende letzte Anstoß gegeben, um ein e-Car-Sharing-System in der Kommune errichten zu wollen. Weitere Schritte werden nun mit Unterstützung des Klima- und Energie-Modellregions-Managers abgewickelt. Ebenfalls bot das Projekt die Möglichkeit, sich mit den Anbietern der regionalen Sharing-Systeme über deren geplante Ausbau auszutauschen und die Bevölkerung über die Weiterentwicklung der Systeme zu informieren. So errichtete der gemeinnützige Verein „Ever-Green“ mit seinem gleichnamigen e-Car-Sharing-System während der Projektlaufzeit einen neuen Standort inkl. neuem E-Auto in der angrenzenden KEM-Region „Klimafreundlicher Naturpark Almenland“. Hierdurch kann mittlerweile an drei unterschiedlichen Standorten - KEM Weiz-Gleisdorf, KEM Almenland und Graz - dieses System mit drei unterschiedlichen E-Autos genutzt werden. Weiters baute der Verein eine Kooperation mit der Stadtgemeinde Weiz auf, wodurch voraussichtlich ab Mitte des Jahres die Kommune ihren BürgerInnen ein neues e-Car-Sharing-System mit zwei E-Autos zur Verfügung stellen wird. Die Abwicklung des Systems wird durch den Verein erfolgen. Ergänzend hat die Stadtgemeinde in der Radsaison 2019 auch das e-Bike-Sharing-System „WeizBike“ um eine zusätzliche Station erweitert und plant zwei weitere Stationen für das Jahr 2020. Und auch die Stadtgemeinde Gleisdorf hat ihr e-Car-Sharing-System „TAMI“ im Jahr 2019 umstrukturiert und ist mit diesem im Frühjahr 2020 in Betrieb

gegangen. So wurde das bisher geleaste E-Auto durch ein E-Auto der neuesten Generation im Eigenbesitz getauscht und künftig das System selbst betrieben. In Summe führten alle Änderungen dazu, dass die Sharing-Systeme weiter ausgebaut wurden, um diese Form der Mobilität langfristig in der Region zu etablieren.

### *Erfahrungen aus den Testfahrten*

Jedem/r FahrerIn wurde nach Abschluss seiner/ihrer Testfahrt die Möglichkeit geboten, die gesammelten Erfahrungen entweder schriftlich in einem einseitigen Feedback-Bogen oder mündlich im Gespräch mit der Projektleitung Revue passieren zu lassen. Insgesamt machte jede/r vierte TestfahrerIn von diesem Angebot freiwillig Gebrauch. Die gesammelten Erfahrungen wurden im Anschluss durch die Projektleitung ausgewertet. Hierbei zeigte sich, dass bestimmte Themen zum Teil trotz bzw. zum Teil gerade wegen den Testfahrten mit den E-Autos aktiv adressiert werden müssen. In weiterer Folge wurden diese aufgegriffen, zu gleichermaßen interessanten wie kurzweiligen Texten verpackt und in einem Leporello zusammengefasst. Dieses Faltheft ist durch seine außergewöhnliche Form ein wahrer „Eyecatcher“ und kann ohne Einschränkung von allen Interessierten gleichermaßen genutzt werden. Darüber hinaus bildeten die Erfahrungen aus den Testfahrten auch eine wichtige Grundlage für die Entwicklung neuer Projektideen im Bereich der E-Mobilität.

## **7. Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag**

### *e-Sharing-Systeme - Verleihdauer E-Bikes*

Für die Bereitstellung des neuen e-Sharing-Systems war ursprünglich angedacht, die acht E-Bikes für die Dauer von zehn Monaten von einem regionalen Händler anzumieten. Hierdurch wären E-Autos und E-Bikes für denselben Zeitraum zur Verfügung gestanden. Im März 2019, als mit den E-Autos die zehnmonatige Testphase gestartet wurde, musste jedoch witterungsbedingt der Start mit den E-Bikes auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Schlussendlich konnte erst im April 2019 mit der Testphase der acht E-Bikes begonnen werden. Witterungsbedingt wurden die E-Bikes mit Ende September 2019 wieder an den Händler retourniert. Insgesamt standen diese somit für die Dauer von insgesamt sechs Monaten zur Verfügung.

### *e-Sharing-Systeme - Rückgabe BMW i3*

Ergänzend zu den E-Bikes, wurden für die Bereitstellung des neuen e-Sharing-Systems ein BMW i3 und ein Renault ZOE von zwei regionalen Autohändlern angemietet. Diese beiden Fahrzeuge sollten für die Dauer von zehn Monaten im Rahmen des Sharing-Systems genutzt und anschließend den Händlern retourniert werden. Gestartet wurde mit der Testphase Anfang März 2019, nachdem die Fahrzeuge aufgrund der geltenden Winterreifenpflicht nach der Pressekonferenz noch mit Winterreifen ausgestattet wurden. Nach einer anfänglich intensiven Nutzung der beiden E-Autos stellte die Projektleitung fest, dass die Nachfrage nach weiteren Testfahrten mit dem BMW i3 ab Mitte September 2019 verebbt war. Aus diesem Grund erfolgte durch die Projektleitung ein erneuter Aufruf zur Projektteilnahme. Da auch dieser zu keinen weiteren Interessenten führte, wurde der BMW i3 Ende September und somit einen Monat früher als geplant, an den Händler retourniert.

### *e-Sharing-Systeme - Tausch E-Auto*

Im Vergleich zum BMW i3 wurde der Renault ZOE für die Dauer von zehn Monaten im Rahmen des Sharing-Systems genutzt und anschließend dem Händler retourniert. Etwa bei der Hälfte der Testlaufzeit kam es bei diesem Fahrzeug zu einer ungeplanten Änderung, denn der angemietete Renault ZOE wurde gegen einen neuen ZOE mit derselben Ausstattung getauscht. Grund hierfür war ein Projektteilnehmer, der nach seiner

Testfahrt mit dem Renault ZOE derart begeistert war, dass dieser sofort Kontakt mit dem regionalen Händler aufnahm, um das Testfahrzeug zu kaufen. Um sowohl die Testphase ungestört weiterführen zu können sowie die Interessen des Testfahrers zu berücksichtigen, wurde zwischen der Projektleitung und dem Händler eine geeignete Lösung vereinbart. So stellte der Händler umgehend ein neues E-Auto derselben Marke und Ausstattung für die weiteren Testfahrten zur Verfügung. Zeitgleich war es dem Interessenten möglich das E-Auto noch während der Projektphase zu kaufen. Für etwaige weiteren Personen, die im Laufe der Testphase ein Interesse am Kauf eines der E-Fahrzeuge - sowohl E-Autos wie auch E-Bikes - anmelden sollten, wurde präventiv mit den Händlern vereinbart, entsprechende Interessentenlisten zu führen, um nach Ende der Testphase zwischen den Interessenten und den Händlern einen Kontakt herstellen zu können. Diese Vorgehensweise erwies sich als ideal, um die E-Mobilität in der Region weiter voranzutreiben. So wurde nach dem Ende der Testphase auch der zweite Renault ZOE durch einen Testfahrer gekauft. Und auch die acht E-Bikes, die im Projekt zum Test zur Verfügung standen, wurden von vier TestfahrerInnen erworben. Beim getesteten BMW i3 stehen der Händler und ein optionaler Käufer zum aktuellen Zeitpunkt noch in Verhandlung.

## *E-Mobilitäts-Informationen - Schwerpunkte*

Ursprünglich war geplant in den E-Mobilitäts-Informationen sowohl die E-Autos wie auch jenes der E-Bikes zu thematisieren. Im Zuge des Projekts zeigte sich, dass die Nachfrage nach Testfahrten mit E-Bikes in der Bevölkerung geringer als vermutet war. Dies war auf den Umstand zurückzuführen, dass bereits ein Großteil der Bevölkerung in der Energieregion Weiz-Gleisdorf zumindest einmalig ein E-Bike getestet hat. Darüber hinaus gibt es auch einen großen Teil an BürgerInnen, die bereits selbst ein elektrisch betriebenes Fahrrad besitzen. Dementsprechend gab es seitens dieser Nutzergruppe kaum Bedarf an E-Mobilitäts-Informationen für E-Bikes. Dieser fehlende Bedarf wurde ebenfalls durch die Feedback-Bögen der TestfahrerInnen der E-Bikes belegt, die keine Fragen oder Informationsbedarf zu bzw. Schwierigkeiten mit den elektrisch betriebenen Rädern hatten. Aus diesem Grund traf die Projektleitung die Entscheidung, den Inhalt der E-Mobilitäts-Informationen auf das Thema der E-Autos zu beschränken.

## **2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten**

### **Schlussfolgerungen**

#### *Abstimmungsgespräche*

Bei diesem Projekt waren die Anbieter der bereits in der Region vorhandenen Sharing-Systeme von essentieller Bedeutung, da sie für die Umsetzung des Arbeitspaket Nr. 3 mitverantwortlich waren. Aus diesem Grund wurden bereits im Zuge der Projektkonzeption erste Abstimmungsgespräche geführt. Durch diese konnten bereits vorab alle Anbieter bzw. deren rechtliche VertreterInnen für eine Projektteilnahme gewonnen und eine verbindliche Zusage eingeholt werden. In weiterer Folge konnten sich die Projektleitung und die Anbieter während der Umsetzungsphase auf die eigentlichen Aufgaben und damit verbundenen Herausforderungen des Arbeitspaket fokussieren. Diese Vorgehensweise empfiehlt sich auch bei zukünftigen Projekten.

#### *Teilnahmebedingungen*

Bereits durch vorangegangene Projekte wurde die wichtige Erfahrung gemacht, dass die Rahmenbedingungen zur Teilnahme an der Testphase vor Beginn dieser definiert sein müssen. Dies bietet sowohl dem/der

TestfahrerIn wie auch der Projektleitung die nötige (rechtliche) Absicherung für die Projektteilnahme. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die umfassende Versicherung des Fahrzeugs gegen etwaige Zwischen- und Schadensfälle. Hierbei zeigte sich, dass ein etwas höher angesetzter Selbstbehalt zu einem achtsameren Umgang der TestfahrerInnen mit den E-Fahrzeugen führt. Ein „Sicherheitspaket“ aus Einschulung, 24-h-Helpline und ÖAMTC-Kooperation bieten eine zusätzliche Sicherheit im Umgang. Diese Vorgehensweise empfiehlt sich auch bei zukünftigen Projekten.

## *Testphase*

Im Zuge der Testfahrten zeigte sich, dass eine umfassende Einschulung in die Nutzung der jeweiligen E-Fahrzeuge von besonderer Relevanz war. Insbesondere der Erstkontakt mit den E-Autos in Form kurzer Testfahrten auf einem verkehrsberuhigten Gelände, wie zum Beispiel einem Parkplatz, war von grundlegender Bedeutung. Hierdurch konnten etwaige Berührungsängste der FahrerInnen mit dem Thema „E-Mobilität“ schnell abgebaut werden. Weitere Sicherheit bot den TesterInnen die ständige Erreichbarkeit der Projektleitung durch die 24-h-Helpline. Hierdurch konnten Fragen zu speziellen Funktionen des Fahrzeugs geklärt wie auch akut aufgetretene Probleme zeitnah beseitigt werden, um so das Fahrvergnügen nicht einzuschränken. Die Kooperation zwischen ÖAMTC und den Autohändlern sowie eigens für das Projekt reservierte Ersatz-E-Autos rundeten das „Sicherheitspaket“ ab. Weiters zeigte sich, dass länger andauernde Testzeiträume (mehr als 24 h) von Vorteil für die FahrerInnen sind, da hierdurch die E-Autos möglichst realitätsnah getestet werden konnten. So konnte das E-Fahrzeug in den Alltag und die damit verbundene Mobilität des/der FahrerIn eingebunden werden, wodurch die Eignung des E-Autos für den eigenen Mobilitätsbedarf unter realen Bedingungen getestet wurde. Diese Vorgehensweise empfiehlt sich auch bei zukünftigen Projekten.

## *Stakeholder*

Wie bereits im Rahmen der Testphase war auch im Zuge der Konzipierung des Leporellos die Einbindung jener Stakeholder, für welche die Informationsgrundlage verfasst wird, von besonderer Relevanz. Hierdurch konnten die unterschiedlichen Erfahrungen und Eindrücke mit den elektrischen Fahrzeugen erhoben und eingearbeitet werden. Auch erlaubte dies die unterschiedlichen Anforderungen zu erfassen und entsprechend ihrer Bedeutung in das Leporello einfließen zu lassen.

## *Sharing-Systeme*

Im Rahmen des Projekts zeigte sich, dass das Konzept des Sharings, welches im großstädtischen Raum von Erfolg gekennzeichnet ist, nur bedingt auf den ländlichen Bereich übertragen werden kann. Als Ursachen hierfür wurden in Rücksprache mit den Anbieter der regionalen Sharing-Systeme und den TestfahrerInnen des Projekts „Generation e-fahren“ folgende Aspekte identifiziert: a) es besteht kein Bedarf, da mehrere Fahrzeuge pro Haushalt vorhanden sind, b) es gibt Unsicherheiten bezüglich der (Erst)nutzung und ob das System für den persönlichen Bedarf geeignet ist, c) die regionalen Systeme verfügen über zu wenige Verleihstationen und d) das Sharing-System ist nicht bekannt. Hier bedarf es zukünftig weiterer Testmöglichkeiten, um den Ansatz „Mobilität als Dienstleistung“ innerhalb der Bevölkerung weiter voranzutreiben, Unsicherheiten im Umgang mit den Sharing-Systemen abzubauen und langfristig den Auf- und Ausbau dieser Systeme im ländlichen Bereich zu fördern.

## weiteren Schritte

### *Leporello*

Das erarbeitete Leporello wird zukünftig als Grundlage für Beratungsgespräche in der Region verwendet, um die interessierten Personen in strukturierter Art und Weise über das Thema „Elektromobilität“ informieren und entsprechende Unterlagen bereitzustellen zu können. Als erste, regionale Ansprechstelle rund um das Thema „E-Mobilität“ wird insbesondere der Klima- und Energie-Modellregions-Manager das Leporello nutzen und in der Region sowie darüber hinaus verbreiten.

### *Folgeprojekte*

Die erfolgreiche Projektumsetzung sowie die damit einhergehenden positiven Effekte haben die Effizienz und Effektivität von Projekten, welche sowohl praktische Testmöglichkeiten wie auch die Bereitstellung von Informationsgrundlagen beinhalten, unterstrichen. Diesen Erkenntnissen folgend, konnten bereits drei neue Schwerpunkte für die Region im Zusammenhang mit der E-Mobilität identifiziert werden: Car-Sharing in Wohnsiedlungen, E-Fahrzeuge im kommunalen Einsatz sowie einspurig motorisierte E-Fahrzeuge in Privathaushalten. Darauf aufbauend wurden erste neue E-Mobilitätsprojekte konzipiert, die bereits zur Förderung eingereicht wurden bzw. bei zukünftigen Ausschreibungen eingereicht werden. Bei allen drei Projekten bzw. -ideen soll eine enge Koordination mit dem Klima- und Energie-Modellregionsmanager erfolgen, um eine gesamtregionale Abstimmung zu gewährleisten.

Im Fokus von „Car-Sharing in Wohnsiedlungen“ stehen kostenlose Testaktionen von e-Car-Sharing-Komplettsystemen - e-Auto, mobiles Ladegerät, Ladekarten für öffentliches Laden, Online-Buchungstool - für Siedlungen mit einer Größe von 4-20 Wohneinheiten. Zeitgleich sollen über den Projektzeitraum auch die in der Region bereits bestehenden e-Car-Sharing-Systeme unentgeltlich genutzt werden können. Ergänzend soll mit den Betreibern derartiger Sharing-Lösungen unverbindliche Angebote (Kostenplänen) und Konzepte für die langfristige Implementierung von e-Car-Sharing-Systemen bei interessierten NutzerInnengruppen erstellt werden. Langfristig soll durch dieses Maßnahmenpaket die Attraktivität von e-Car-Sharing-Systemen erhöht und diese in weiterer Folge in der Region auf- und ausgebaut werden.

Bei „e-Fahrzeuge im kommunalen Einsatz“ sollen in den zwölf Gemeinden der Energieregion Weiz-Gleisdorf elektrisch betriebene Nutz- bzw. Kommunalfahrzeuge zum Testeinsatz gelangen. Hierdurch haben die Gemeinden die Möglichkeit unterschiedliche e-Nutzfahrzeuge in verschiedensten kommunalen Einsatzbereichen zu evaluieren. Projektbegleitend soll die Erarbeitung und Verbreitung eines Flyers zum Thema „e-Nutzfahrzeuge in Gemeinden“ erfolgen. Neben unterschiedlichen Hemmnissen der „E-Mobilität“ auf kommunaler Ebene finden auch Lösungsansätze für die gemeindeübergreifende Verwendung von e-Nutzfahrzeugen Eingang in diesen. Langfristig sollen hierdurch e-Nutzfahrzeuge bei zukünftigen Kaufentscheidungen durch kommunale EntscheidungsträgerInnen mitberücksichtigt und so die klimafreundliche Mobilität in Gemeinden vorangetrieben werden.

Mittlerweile wurde das Projekt mit dem Titel „e-Kommunal Genia! E-Nutzfahrzeuge unterwegs in den Gemeinden der Energieregion Weiz-Gleisdorf“ durch den Klima- und Energiefonds im Rahmen der Ausschreibung „Elektromobilität in der Praxis 2019“ zur Förderung anerkannt und wird mit Februar 2020 zur Umsetzung gebracht.

Die Projektidee mit den einspurig motorisierten E-Fahrzeugen in Privathaushalten befindet sich erst in der Konzeptionsphase. Hier möchte man auf die Erfahrungen des vorliegenden Projekts „Generation e-fahren“ aufbauen. Dieses hat u.a. gezeigt, dass E-Autos mit jeder weiteren Generation für immer mehr Menschen alltagstauglich werden. Großteils ist dies auf die immer größer werdende Reichweite der E-Autos zurückzuführen. Da mittlerweile auch im Sektor der einspurig motorisierten E-Fahrzeuge die Entwicklung weiter vorangeschritten ist, soll im Rahmen eines neuen Projekts auch diese positive Weiterentwicklung im Bereich der E-Mobilität der regionalen Bevölkerung nähergebracht werden.

## **andere Zielgruppen**

Das Leporello beschränkt sich trotz seiner textuell und grafisch modernen Gestaltung nicht auf Jugendliche und junge Erwachsene, sondern ist ohne Einschränkung für LeserInnen aller Altersklassen geeignet. Dementsprechend ist das Faltheft für Privatpersonen, Personengruppen sowie Organisationen und Gemeinden gleichermaßen verwendbar.

## **Grundlage für Projekte**

Weiters bietet das Leporello eine geeignete Grundlage für optionale Projekte innerhalb der Region, aber auch darüber hinaus. Beispielsweise kann dieses zielgruppenspezifisch angepasst bzw. ergänzt werden, um eine geeignete Informations- und Entscheidungsgrundlage für ausgewählte Nutzergruppen bereitzustellen zu können.

## **2.4 Ausblick**

### **Mittelfristiger Ausblick über positive Effekte für die Elektromobilität Österreich**

Als aktuelle LEADER-Region, Smart Urban Region und Klima- und Energie-Modellregion sowie voraussichtliche Klimawandel-Anpassungs-Modellregion besitzt die Energierregion Weiz-Gleisdorf ein umfangreiches Netzwerk, um das Thema „Elektromobilität“ im Allgemeinen sowie Ergebnisse aus regionalen E-Mobilitätsprojekten im Speziellen bewusstseinsbildend in die Region und darüber hinaus zu transportieren und so die Marktdurchdringung elektrischer Fahrzeuge zu fördern.

Hierdurch wird auch 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 von E-Fahrzeugen soll auch eine vermehrte Bereitschaft entstehen, diese in das eigene Mobilitätsverhalten zu integrieren. Idealerweise kann sich die Energierregion Weiz-Gleisdorf über die gemeindeeigenen Grenzen hinaus als Vorzeigeregion für das Thema „Elektromobilität“ positionieren.

### **Potentielle langfristige Effekte für die Elektromobilität in Österreich**

Langfristig soll im Sinne der regionseigenen Vision 2050 „Die Region blüht!“ der Mobilitätsbedarf im Bereich des motorisierten Individualverkehrs innerhalb der Region hauptsächlich 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 Pressepiegel wurde diesem Bericht zum Download beigelegt.

### Projektinterne Veranstaltungen:

- Kick-off mit ProjektpartnerInnen in St. Ruprecht/Raab (Stmk.): 04.02.2019
- Pressekonferenz zur Projektvorstellung in St. Ruprecht/Raab (Stmk.): 15.02.2019

### Workshops & weiterführende Einzelgespräche:

- Arbeitspaket Nr. 3 - gesamtregionale Sharing-Systeme in St. Ruprecht/Raab (Stmk.): 08.02.2019
- Einzelgespräch Nr. 1: 09.09.2019
- Einzelgespräch Nr. 2: 02.10.2019
- Einzelgespräch Nr. 3: 26.11.2019

### Projektpräsentation bei externen Veranstaltungen:

- Bürgerversammlung in Hofstätten/Raab (Stmk.): 04.02.2019
- Vereins- und Gemeindetag in Mortantsch (Stmk.): 28.04.2019
- KLIEN-Vernetzungsevent „E-Mobilität in der Praxis Projekte – Ergebnisse – Erfahrungen“ in Wien: 16.05.2019
- Österreichisches Bürgermeisterinnentreffen 2019 in Puch bei Weiz (Stmk.): 06.08.2019
- Aktionstag der Europäischen Mobilitätswoche 2019 in Weiz (Stmk.): 17.09.2019
- Energie-Info-Abend in Mortantsch (Stmk.): 09.10.2019
- Energie-Info-Abend in Ludersdorf-Wilfersdorf (Stmk.): 02.11.2019
- Energie-Info-Abend in Gutenberg-Stenzengreith (Stmk.): 06.11.2019
- Energie-Info-Abend in Naas (Stmk.): 07.11.2019
- Energie-Info-Abend in Puch bei Weiz (Stmk.): 13.11.2019

### Publikationen, Presseberichte & Veröffentlichungen zum Projektstart:

- AlmenlandBLICK: März 2019
- Amtliche Nachrichten Thannhausen: 01. März 2019
- Christoph Stark Facebook: 15.02.2019
- Christoph Stark Homepage: 15.02.2019
- e-conncted Homepage: 01.02.2019
- Gemeindenachrichten St. Ruprecht/Raab: März 2019
- Gleisdorf Facebook: 18.02.2019
- Gleisdorf Homepage: 18.02.2019
- Kikeriki: Februar 2019
- Kleine Zeitung Online: 16.02.2019
- Kleine Zeitung: 16.02.2019

- Mitterdorfer Gemeindenachrichten: März 2019
- Stadtjournal Gleisdorf: April 2019
- Weiz Facebook: 15.02.2019
- Weiz Präsent: März 2019
- Weiz Homepage: 15.02.2019
- Woche Weiz Facebook: 01.03.2019
- Woche Weiz Homepage: 16.02.2019
- Woche Weiz: 27.02.2019

## **Publikationen, Presseberichte & Veröffentlichungen während des Projekts:**

- Albersdorf-Prebuch Gemeinde Aktuell: Juni 2019
- Amtliche Nachrichten Thannhausen: Mai 2019
- Chance B Facebook: 11.06.2019
- Gemeindezeitung Gutenberg-Stenzengreith: Juli 2019
- Gemeindezeitung Gutenberg-Stenzengreith: Oktober 2019
- Hofstätten/Raab Homepage: Mai 2019
- Innovationszentrum WE.I.Z. Homepage: September 2019
- Kleine Zeitung Online: 25.05.2019
- Kleine Zeitung: 26.05.2019
- Ludersdorf-Wilfersdorf Homepage: Juli 2019
- Mortantsch Homepage: April 2019
- Mortantscher Nachrichten: April 2019
- Mortantscher Nachrichten: Juli 2019
- Naaser Nachrichten: September 2019
- Naaser Nachrichten: Juni 2019
- Pucher Nachrichten: Juli 2019
- Schweinwerfer Lu-Wi: Dezember 2018
- Unsere Gemeinde Hofstätten: März 2019
- Weiz Facebook: 10.09.2019
- Woche Weiz Facebook: 15.05.2019
- Woche Weiz Homepage: 08.04.2019
- Woche Weiz: 26.06.2019

*Publikationen, Presseberichte & Veröffentlichungen zum Projektende waren zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vorhanden.*

## **Weitere Dokumente**

Die nachfolgende Auflistung führt weitere Dokumente an, die im Zuge des Projekts verwendet wurden. Die entsprechenden Unterlagen sind diesem Bericht als „sonstige Dokumente“ beigelegt:

- Checkliste Übergabe/Rücknahme BMW i3
- Checkliste Übergabe/Rücknahme Renault ZOE
- Checkliste Übergabe/Rücknahme E-Bike

- Feedback-Bogen E-Auto
- Feedback-Bogen E-Bike

## 4 Unterschrift

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

ST. RUPRECHTR., 29.1.2020

Ort, Datum

  
**Energierregion Weiz-Gleisdorf GmbH**  
Unterflorowitz 101, 8181 St. Ruprecht/Raab  
[www.energieregion.at](http://www.energieregion.at)  
ATU 64710230 | FN 322933b



Unterschrift und Stempel des Beauftragten