



# Harmonisierungsbericht

## Klima- und Energiemodellregion

Großglockner/Mölltal - Oberdrautal

The content of this presentation reflects only the author's view and the Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises (EASME) is not responsible for any use that may be made of the information it contains.



SIMPLA has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 695955

# 1. Einleitung des Prozesses

---

## 1.1 Politisches Bekenntnis

---

Die KEM Großglockner/Mölltal – Oberdrautal ist ein Zusammenschluss folgender Gemeinden: Berg im Drautal, Dellach im Drautal, Flattach, Greifenburg, Heiligenblut am Großglockner, Irschen, Kleblach-Lind, Lurnfeld, Mallnitz, Oberdrauburg, Obervellach, Rangersdorf, Reißbeck, Sachsenburg, Stall und Steinfeld.

Sie werden im Rahmen des österreichischen Klima- und Energiefonds zentral koordiniert und aus Bundesmitteln finanziert.

Die politische Verantwortung in den Klima- und Energiemodellregionen liegt bei den einzelnen BürgermeisterInnen der Gemeinden. Diese werden von einem Modellregionsmanager koordiniert. Dieser ist auch der Ansprechpartner für die Region nach außen. Vor Beginn der Aktivitäten wird ein Umsetzungskonzept mit einem Arbeitsplan erstellt. Dieses Programm wird dann über den Zeitraum von zwei Jahren abgearbeitet. Nach zwei Jahren wird ein Weiterführungskonzept für die Fortführung erstellt.

Der Mobilitätsplan für Kärnten wurde in Kärnten auf Landesebene erstellt. Er wurde in einem mehrjährigen Stakeholderprozess erstellt. Er beschreibt eine Reihe von Maßnahmen zur Steigerung der Intermodalität von Mobilität in Kärnten, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des aktiven Verkehrs und von Elektromobilität. In den Prozess waren die zuständigen Abteilungen des Landes, von NGOs, der Verwaltung etc. eingebunden. Gemeinden waren prinzipiell zum Prozess eingeladen. Da ein Mobilitätsplan stets auch energierelevant ist, bedürfen Energie- und Mobilitätspläne einer Harmonisierung.

Um den Harmonisierungsprozess zu starten, wurden die BürgermeisterInnen vom KEM Manager informiert und es erfolgte die Zusage für die Unterstützung bei der Harmonisierung von Mobilitätsmaßnahmen basierend auf den Prioritäten des MoMaKs.

## 1.2 Einrichtung des Harmonisierungsteams

---

In den Harmonisierungsprozess waren eingebunden:

- KEM ManagerIn: Projektleiterin, verantwortlich für die Kommunikation mit den BürgermeisterInnen, Reporting mit dem Klima- und Energiefond
- BürgermeisterInnen der teilnehmenden Gemeinden (Einbindung bei Bedarf und je nach Fragestellungen)
- Vertreter verschiedener Abteilungen der Landesregierung
- Klimabündnis Kärnten
- Externe Experten zu konkreten Fragestellung im Bereich Mobilität

## 2. Planung

### 2.1 Bewertung des Ausgangszustands

Im ersten Schritt wurden die für das Umsetzungskonzept erforderlichen Aspekte mit dem MoMaK verglichen.

Aspekt	Klima- und Energiemodellregion	Mobilitätsaktionsplan des Landes (MoMaK)	Harmonisierungsbedarf
Organisation	Zentral, auf nationaler Ebene, in der Region betreut ein KEM-Manager mehrere Gemeinden	Auf Bundeslandsebene, Umsetzung durch die zuständige Abteilung des Landes	Zur Vermeidung von Parallelaktivitäten und Redundanzen top down und bottom up Abstimmung
Vision, Leitbild	Nicht zwingend, unterschiedliche Schwerpunkte	Ein gemeinsames Leitbild im MoMaK	Vision sollte auf für die Region relevante Aspekte des MoMaK eingehen
Datenerhebung (Baseline)	Keine explizite Anleitung bzw. wird die Datenerhebung vom Klima- und Energiefonds als zu aufwändig eingeschätzt.	Daten aus Verkehrsverbund, Zählungen, etc.	Es wäre vorteilhaft die gemeinsame Planungsgrundlage und den regelmäßigen Austausch von Daten und Informationen als Prozess darzustellen, von vielen Beteiligten als wenig prioritär eingeschätzt
Maßnahmendefinition	Durch den Modellregionsmanager in Abstimmung mit den Mitgliedsgemeinden	Anhand einer Prioritätenliste der zuständigen Abteilung des Landes	Regelmäßiger Austausch über Möglichkeiten und Mittel wird als sinnvoll eingeschätzt
Maßnahmendurchführung	Im Rahmen der Umsetzungskonzepte	Anhand einer Prioritätenliste der zuständigen Abteilung des Landes	Regelmäßiger Austausch über Möglichkeiten und Mittel wird als sinnvoll eingeschätzt
Finanzierung	Aus den Mitteln des Klima- und Energiefonds im Rahmen der Umsetzungskonzepte und Ausnutzung von Instrumenten des Klima- und Energiefonds	Seitens des Landes auch unter Zuhilfenahme von EU-Mitteln	Regelmäßiger Austausch über Möglichkeiten und Mittel wird als sinnvoll eingeschätzt
Monitoring und Controlling	Im Rahmen vom KEM – Qualitätsmanagement: 5 von den KEM ManagerInnen aus einer Liste ausgewählte Indikatoren (Liste von 30 Indikatoren liegt vor, die teilweise einen direkten Bezug zu den gewählten Maßnahmen haben z.B. Anzahl von VeranstaltungsteilnehmerInnen, Anzahl Elektroautos in der Region, etc., es werden keine	Evaluierungsprozess mit definierten Kennzahlen	Im Rahmen des Evaluierungsprozesses des MoMaKs sollten die erzielten Einsparungen aus den KEMs einfließen

Aspekt	Klima- und Energiemodellregion	Mobilitätsaktionsplan des Landes (MoMaK)	Harmonisierungsbedarf
	Indikatoren erhoben die einen Bezug zu CO <sub>2</sub> Emissionsreduktion haben.		

Vorhandene Daten:

- Daten zum Energieverbrauch privater Gebäude
- Daten zum Energieverbrauch öffentlicher Gebäude
- Daten öffentlicher Unternehmen (Wirtschaftsbetriebe der Gemeinden: Abfallverband, Wasser- und Abwasserwirtschaftsverband, Sporteinrichtungen, etc.)

Fehlende Daten:

- Energieverbrauch von Verkehr
- Landwirtschaft
- Industrie.

Folgende Dokumente sollten dabei überprüft werden:

- Relevante Gesetze und Dokumente: Kommunalhaushalt, Flächennutzungsplan, Entscheidungen des Gemeinderats
- Informationsquellen für das Umsetzungskonzept: Energieverbrauch von Wohngebäuden, Energieverbrauch öffentlicher und privater Gebäude, Energieeinsatz für den Transport, lokale Produktion von erneuerbarer Energie
- Andere relevante Pläne: MoMaK

## 2.2 Einbindung von Partnern und Stakeholdern

Stakeholder werden im Rahmen von Informationsveranstaltungen eingebunden. Es wurde darauf geachtet, dass VertreterInnen von allen Gemeinden in den Prozess involviert werden.

## 2.3 Arbeitsplan

Folgender Arbeitsplan wurde definiert:

Bereiche für die Harmonisierung	Ziel	Arbeitsschritt	Verantwortlich Umgesetzt bis	Einschränkungen
Vision	Mit dem MoMaK harmonisierte Mobilitätsplanung	Ausarbeitung der gemeinsamen Vision die die Standpunkte der Stakeholder und der wichtigsten lokalen Akteure berücksichtigt und eine übergreifende und gemeinsame Basis für die Erreichung der Ziele schafft.	KEM Manager September 2018	
Datenerhebung	Nutzung der Mobilitätsdaten (Datenbasis, Methoden, etc.) wie beim MoMaK	Evaluierung der bereits erhobenen Daten Abgleich der Mobilitätsdaten mit dem Land Kärnten	KEM Manager September 2018	Ausgangsbasis kann nicht harmonisiert werden, da die KEM den Vorgaben des Klima- und Energiefonds folgen
Ziele	Zieldefinition für den Bereich Mobilität im Einklang mit dem MoMaK	Definition von Mobilitätszielen für die KEM	KEM Manager September 2018	Die Zeiträume der Pläne sind unterschiedlich
Maßnahmenplanung	Mobilitätsmaßnahmen mit den Prioritäten der KEM und dem MoMaK harmonisieren	Evaluierung der Prioritätenliste des MoMaKs Setzen von Prioritäten in KEM Koordination innerhalb der Gemeinden Teilnahme an den Coachingworkshops	KEM Manager November 2018	Spezifisch für jede KEM
Monitoring und Controlling	Evaluierung der CO <sub>2</sub> Einsparungen in der KEM	Auswahl der Kennzahlen aus dem KEM QM	KEM Manager Dezember 2018	Keine formale Anforderung vom Klima- und Energiefonds, außer der Auswahl aus den 30 KEM-QM Indikatoren

Detailplan für die Harmonisierung von Mobilitätsmaßnahmen: Vertiefende Wissensvermittlung und Coaching zu ausgewählten Themen auf Basis der Prioritäten des Mobilitätsmasterplans Kärnten (MoMaK)

Thema	Fragestellungen für den Workshop
E-Car-Sharing	<p>Erfolgsfaktoren und mögliche Stolpersteine in der Praxis für E-Car-Sharing: Ziel des Workshops ist es</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kriterien erarbeiten, wie E-Car-Sharing in der Region optimal entwickelt werden kann</li> <li>• entsprechende Aktivitäten planen</li> </ul>
ÖV/Mikro ÖV	<p>Künftige Ausschreibungen des öffentlichen Verkehrs (Linienbusverkehr/S-Bahn und Rufbus / Anrufsammeltaxi u.ä) in den Verkehrsregionen Ziel des Workshops ist es</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ablauf der Ausschreibungen und wie sich die KEMs einbringen können, (Kriterien und Beispiele erarbeiten, wie liniengebundener ÖV und Mikro ÖV möglichst ohne finanziellen Zusatzaufwand zu einem optimierten Gesamtangebot entwickelt werden können)</li> <li>• Planung von Aktivitäten</li> </ul>
Neuerstellung und Überarbeitung der Umsetzungskonzepte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätskonzept für die Region unter Berücksichtigung des MoMaKs</li> <li>• Überarbeitetes bzw. erstmalig erstelltes Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung des MoMaKs</li> </ul> <p>Grundlage für die Identifikation von Nutzbringenden Maßnahmen für die Region und Priorisierung von Maßnahmen für das nächste Weiterführungskonzept.</p>
E-Mobilität und Ladeinfrastruktur (Kombination mit PV Anlagen)	<p>Folgende Fragen werden behandelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wer sind die Zielgruppen in meiner Region?</li> <li>• Welche Infrastruktur, insbesondere Ladestationen, sind notwendig?</li> <li>• Welche öffentliche Ladeinfrastruktur (E-Autos, E-Bikes/E-Scooter) wird in der Region benötigt?</li> <li>• Wie können „normale“ Ladestationen (keine Schnellladung) in Mehrparteienhäusern, Arbeitsstätten und im öffentlichen Raum umgesetzt werden?</li> <li>• Welche Finanzierungs-/ Fördermöglichkeiten gibt es für die Umsetzung?</li> <li>• Welche Kennzahlen werden für die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen benötigt und wie kann ein effizientes Monitoring und Controlling in der Region aussehen?</li> <li>• Ist ein Einheitliches Kartensystem in Sicht?</li> </ul>
Alltagsradeln und Radwege	<p>Folgende Fragen werden behandelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie kann die aktuelle Situation für das Alltagsradeln (Qualität der Fahrradinfrastruktur) in meiner Region fundiert und effizient analysiert und beurteilt werden?</li> <li>• Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, Radabstellplätze): wie kann man das umsetzen?</li> <li>• Wie kann ÖV und Radverkehr besser verknüpft werden?</li> <li>• Mit welchen Maßnahmen kann zum Alltagsradeln motiviert werden?</li> <li>• Welche Finanzierungs-/ Fördermöglichkeiten gibt es für die Umsetzung?</li> <li>• Kooperation mit Unternehmen, Betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>• Kooperation mit Tourismus</li> </ul>
Erster Mobilitätsgipfel Kärnten	<p>Vernetzungstreffen aller wichtigen Akteure im Mobilitätssektor (Verkehrsabteilung des Landes, Städte Villach und Klagenfurt, betriebliches Mobilitätsmanagement Beispiel Infineon, KEMs, Tourismus, Verkehrsverbund, NGOs)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzpräsentationen über die aktuellen und zukünftigen Umsetzungsmaßnahmen / Aktivitäten der verschiedenen Akteure</li> <li>• Wie kann der regelmäßiger Austausch zwischen Land und KEMs intensiviert werden (enge Kooperation MoMaK – KEMs)</li> <li>• Wie kann die Kommunikation und Kooperation aller Stakeholder in Zukunft verbessert werden?</li> </ul>

# 3. Umsetzung

---

## 3.1 Harmonisierung der Visionen

---

Folgende Elemente wurden für den Bereich Mobilität in die Vision bis 2050 aufgenommen:

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Schaffung von multimodalen Knoten
- Verringerung der Anzahl der PKWs
- Die Einbindung der Zielgruppen soll gefördert werden und auch jede Altersgruppe soll angesprochen werden.

## 3.2 GEMEINSAME SAMMLUNG UND NUTZUNG VON DATEN FÜR BEI/MEI UND FÜR DIE KONTEXTANALYSE

---

Datenquellen:

- Energiebuchhaltung, Gemeindegebäude, Bausubstanz
- Energieversorger
- Statistik Austria
- GIP.at
- Fragebogenerhebung: Industrie, Landwirtschaft
- Pendlerdaten „Ein Blick auf die Gemeinde“

Es wird besonders darauf hingewiesen, dass die Datenquellen, Verarbeitungsmethoden und die CO<sub>2</sub> Emissionsfaktoren für die Verkehrsdaten mit dem MoMaK abgeglichen werden sollen. Die Ergebnisse sollten in einem Aktivitätenbericht dargestellt werden.

## 3.3 Harmonisierung des Ausgangsjahrs und Überwachung des Zeitplans

---

Die Ausgangsbasis Zeitpläne bleiben unverändert da die Startzeitpunkte vom jeweiligen Programm bestimmt und nicht veränderbar sind.

- KEM: Umsetzungskonzept (Phase 1), alle 2 Jahre Weiterführungskonzept (Phase 2)
- MoMaK: Evaluierung alle 5 Jahre

Keine weiteren Aktivitäten derzeit.

## 3.4 Harmonisierung der Maßnahmen

Beim Klima- und Energiefonds wurde diskutiert, dass regionale Mobilitätspläne berücksichtigt werden sollten, wenn Umsetzungskonzepte erstellt werden. Gemäß der Aussage des Klima- und Energiefonds kann es eine Aufgabe des Qualitätsmanagement der KEMs sein, darauf zu achten.

Eine Übersicht der Maßnahmen aus dem MoMaK und die von der KEM priorisierten Maßnahmen befinden sich in folgender Tabelle:

MoMaK Maßnahme	Priorität in KEM
Angebot Bahn und Bus verbessern	x
Landesweite E-Mobilitätsknoten etablieren	
Den Umweltverbund bevorzugen und steuern	
Ein alltagsgerechtes Radwegenetz aufbauen	
Verkehrsinfrastruktur barrierefrei gestalten	x
Flexibel und bedarfsorientiert unterwegs sein	
Park and Ride: Vom Auto auf Bahn und Bus	
Bike and Ride: Mit dem Fahrrad zur Haltestelle	
Gemeinsam fahren	x
Autos gemeinsam nutzen statt besitzen	x
E-Mobilität weiter forcieren	x
Fahrräder im öffentlichen Raum parkieren	
Fahrräder nahe und sicher abstellen	
Fahrräder gemeinsam nutzen	
Mit dem Tourismus zusammenarbeiten	x
Vor Ort informieren	
Bewusstsein schaffen	x
Öffentlichen Verkehr fördern	x
Sichere Schulwege schaffen	
Infrastruktur schaffen	
Radfahren sicher gestalten	
Verkehr beruhigen und Zentren attraktiveren	
Zu-Fuß-Gehen fördern	
Raumplanung und Verkehr abstimmen	
Parkraum bewirtschaften und neu gestalten	

## 3.5 Monitoring der Maßnahmen

Die Anforderung des Klima- und Energiefonds ist, entsprechend der Qualitätsmanagementvorschriften (KEM-QM), die Auswahl von 5 Indikatoren aus 30 vorgegebenen Kennzahlen.

Kennzahlen im KEM QM	Kennzahlen im MoMaK
Anteil der Dauerkartenbesitzer in der Region (ÖPNV)	Laufende Senkung der absoluten Emissionen im Verkehr
Car-Sharing Fahrzeuge in der Region pro 1000 EW	
Anteil des Einzugsbereichs des Umweltverbunds (Anrufsammeltaxi, Rufbus, Gemeindebus) an der Gesamtsiedlungsfläche	
E-Ladestellen PKW öffentlich zugänglich pro 1000 EW	
Anteil neu zugelassene mehrspurige E-KFZ (rein batteriegetrieben)	
Anteil neu zugelassene KFZ mit alternativen Antrieben	

Die unmittelbare Verbindung zu den MoMaK Zielen besteht in der Ermittlung des Beitrages der umgesetzten Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Im Rahmen des Coachings wurde angeregt durch die zukünftige Definition von messbaren Kenngrößen zur Ermittlung des Beitrages der jeweiligen Maßnahme zur Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen.

Grundsätze der Auswahl von Kennzahlen sind:

- Vergleichbarkeit: Die Kennzahlen müssen einen Vergleich ermöglichen und Veränderungen widerspiegeln.
- Zielorientierung: Die aufgestellten Kennzahlen müssen so gewählt sein, dass sie auf Verbesserungsziele hinwirken.
- Ausgewogenheit: Die Kennzahlen müssen die Wirksamkeit der Maßnahmen möglichst aussagekräftig darstellen.
- Kontinuität: Um vergleichende Aussagen zu ermöglichen, müssen die Kennzahlen nach den gleichen Erfassungskriterien aufgestellt werden und sich auf vergleichbare Zeiträume bzw. Maßeinheiten beziehen.
- Aktualität: Die Kennzahlenermittlung (z. B. monatlich, vierteljährlich, jährlich) muss so häufig sein, dass rechtzeitig Einfluss auf Zielgrößen genommen werden kann.
- Verständlichkeit: Die dargestellten Kennzahlen müssen für den Anwender klar und verständlich sein und seinen Informationsbedürfnissen entsprechen. Das System muss übersichtlich sein und sich auf die wichtigsten Zahlen konzentrieren.

Bevor sich eine Gemeinde/Klima- und Energiemodellregion für eine Kennzahl zur Verfolgung der Zielerreichung der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen entscheidet, sollten folgende Fragen gestellt werden:

- Sind die Daten geeignet, um die Wirksamkeit der Maßnahmen darzustellen?
- Ermöglichen die Kennzahlen eine Quantifizierung der Ziele?
- Eignen sich die Daten in der vorliegenden/verfügbaren Form für einen jährlichen Vergleich?

Kennzahlen sollten regelmäßig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie noch zutreffen und um neue Informationen, Entwicklungen und Veränderungen zu berücksichtigen.

## 3.6 Die Freigabe der Pläne

---

Die Freigabe des Umsetzungskonzepts erfolgt vom Manager, in Abstimmung mit Bürgermeister. Das Umsetzungskonzept wird beim Klima- und Energiefonds eingereicht und bewilligt.

Die Einreichung des Umsetzungskonzeptes der KEM Großglockner beim Klima- und Energiefonds ist im Dezember 2018 erfolgt.

# 4. Monitoring und Controlling des Harmonisierungsprozesses

---

Berichtswesen gemäß den Vorgaben des Klima- und Energiefonds

Jährlicher Austausch mit dem Land Kärnten im Rahmen des im Rahmen von SIMPLA erstmalig durchgeführten Mobilitätsgipfels (siehe Kapitel 5)

# 5. Aktualisierung und Weiterführung

---

Besonders für Klima- und Energiemodellregionen ist es wichtig, eine Kommunikationsstruktur für einen regelmäßigen Austausch zwischen den Regionen und mit den Vertretern auf Landesebene zu schaffen. Dies wird in Form von regelmäßigen Workshops geschehen. Im Rahmen von SIMPLA wurde in der Pilotregion „Kärnten“ ein Mobilitätsgipfel veranstaltet.

Der Mobilitätsgipfel wurde als Vernetzungstreffen aller wichtigen Akteure im Bereich der Mobilität (Verkehrsabteilung des Landes Kärnten, der Städte Villach und Klagenfurt, Unternehmen in Hinblick auf das betriebliche Mobilitätsmanagement, dem Tourismusverband, dem Verkehrsverbund, dem Klima- und Energiemodellregionen und NGOs) veranstaltet. Das Land Kärnten wird die Weiterführung organisieren.

Das Umsetzungskonzept wird in den nächsten 2 Jahren implementiert. Danach erfolgt die Berichtslegung an den Klima- und Energiefonds und die Beantragung des Weiterführungskonzepts welches die weitere Maßnahmenplanung für die darauffolgenden 2 Jahre beinhaltet.