



# Harmonisierungsbericht

## Klima- und Energiemodellregion

Energieparadies-Lavanttal

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 Energieparadies-Lavanttal ist ein Zusammenschluss folgender Gemeinden: Frantschach-St. Gertraud, Preitenegg, St. Andrä, St. Paul im Lavanttal, Wolfsberg

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

Das Umsetzungskonzept wurde 2013 erstellt. 2018 ist gemäß den Vorgaben des Klima- und Energiefonds eine Maßnahmenbeschreibung für die Weiterführungsphase 2 erstellt. Zum derzeitigen Zeitpunkt kann keine Änderung am Umsetzungskonzept erfolgen.

Die Maßnahmenbeschreibung dient der Erreichung der im Umsetzungskonzept gesetzten Ziele.

Das bestehende Umsetzungskonzept wurde 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 | 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 |
|--------|--|--|-----------------------|
|        | haben z.B. Anzahl von VeranstaltungsteilnehmerInnen, Anzahl Elektroautos in der Region, etc., es werden keine 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.)
- Energieverbrauch von Verkehr auf Basis von Daten der Statistik Austria

Die im Umsetzungskonzept vorhandenen Daten wurden mit Hilfe von Fragebögen für folgende Bereiche erhoben:

- Private Haushalte
- Landwirtschaftliche Betriebe
- Industrie / Gewerbe
- Gemeinden

Die Fragebogenerhebung wurde mit Unterstützung der HTL Wolfsberg durchgeführt.

## 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  |
|---------------------------------|---|--|-------------------------------|--|
| Datenerhebung                   | Nutzung der Mobilitätsdaten (Datenbasis, Methoden, etc.) wie beim MoMaK     | Evaluierung der bereits erhobenen Daten<br>Abgleich der Mobilitätsdaten mit dem Land Kärnten   | KEM Manager<br>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<br>September 2018 | Die Zeiträume der Pläne sind unterschiedlich   |
| Maßnahmenplanung                | Mobilitätsmaßnahmen mit den Prioritäten der KEM und dem MoMaK harmonisieren | Evaluierung der Prioritätenliste des MoMaKs<br>Setzen von Prioritäten in KEM<br>Koordination innerhalb der Gemeinden<br>Teilnahme an den Coachingworkshops | KEM Manager<br>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<br>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:<br/>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<br/>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

---

In das erstellte Umsetzungskonzept 2013 wurden folgende bestehende Leitbilder auf Bundes- und Landes- und Regionsebene berücksichtigt:

- Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung
- Energiemasterplan Kärnten
- Mobilitätsmasterplan Kärnten 2013

Der Umstieg in der Mobilität erfordert besonders Augenmerk, da er sicher am Schwierigsten zu bewerkstelligen ist. Abgesehen von der Autoaffinität der ÖsterreicherInnen, gibt es für die ländliche Bevölkerung oft keine Alternative zum eigenen Auto und der damit meist fossilen Fortbewegung. Alternativen wie Pendlerbusse, Fahrgemeinschaften und aber auch der Ausbau und die Adaptierung des öffentlichen Verkehrs sind dringend und kurzfristig notwendig. E-Mobilität ist die Zukunft und es müssen jetzt die richtigen Entscheidungen getroffen werden, um für die Zukunft gerüstet zu sein.

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

---

Datenquellen:

- Energiebuchhaltung, Gemeindegebäude, Bausubstanz
- Energieversorger
- Statistik Austria
- GIP.at
- Verkehrsdaten vom Mobilitätsmasterplan Kärnten 2013
- Fragebogenerhebung in Zusammenarbeit mit der HTL Wolfsberg

Bestehende Leitbilder auf Bundes- und Landes- und Regionsebene:

- Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung
- Energiemasterplan Kärnten
- Mobilitätsmasterplan Kärnten 2013

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, 2013), alle 2 Jahre Weiterführungskonzept (Phase 2: 2016, 2018)
- 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. Die Prioritäten wurden anhand der durchgeführten Stärken/Schwächen Analyse ermittelt.

| MoMaK Maßnahme                                 | Priorität in KEM |
|--|------------------|
| Angebot Bahn und Bus verbessern                | x                |
| Landesweite E-Mobilitätsknoten etablieren      | x                |
| Den Umweltverbund bevorzugen und steuern       |                  |
| Ein alltagsgerechtes Radwegenetz aufbauen      | x                |
| Verkehrsinfrastruktur barrierefrei gestalten   |                  |
| Flexibel und bedarfsorientiert unterwegs sein  | x                |
| 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            | x                |
| Fahrräder gemeinsam nutzen                     | x                |
| Mit dem Tourismus zusammenarbeiten             |                  |
| Vor Ort informieren                            | x                |
| Bewusstsein schaffen                           | x                |
| Öffentlichen Verkehr fördern                   | x                |
| Sichere Schulwege schaffen                     |                  |
| Infrastruktur schaffen                         |                  |
| Radfahren sicher gestalten                     | x                |
| Verkehr beruhigen und Zentren attraktiveren    |                  |
| Zu-Fuß-Gehen fördern                           |                  |
| Raumplanung und Verkehr abstimmen              | x                |
| 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 Weiterführungskonzepts erfolgt vom Manager, in Abstimmung mit Bürgermeister\*innen. Das Weiterführungskonzept wird beim Klima- und Energiefonds eingereicht und bewilligt.

Die Einreichung des Weiterführungskonzepts der KEM Energieparadieses-Lavanttal 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 Weiterführungskonzept wird in den nächsten 2 Jahren implementiert. Danach erfolgt die Berichtslegung an den Klima- und Energiefonds und die Beantragung eines weiteren Weiterführungskonzepts welches die weitere Maßnahmenplanung für die darauffolgenden 2 Jahre beinhaltet.