

I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz mit

Mag. Günther STEINKELLNER

Landesrat für Infrastruktur

Markus ACHLEITNER

Wirtschafts- und Energie-Landesrat

am 18. Dezember 2019

zum Thema

„E-MOTION“ -

**Oberösterreichs Landesstrategie für alternative
Fahrzeugantriebe mit Fokus auf Elektromobilität**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

E-Motion: Alternative Fahrzeugantriebe in OÖ bis 2025 mit Fokus auf Elektromobilität

Unsere Gesellschaft entwickelt sich ständig weiter und verändert sich. Ein Wandel, der sich vermehrt in Richtung Umweltschonung, Nachhaltigkeit und einer hohen Verantwortung für die nachfolgenden Generationen entwickelt. Einer der wesentlichen Bausteine für dieses Wertesystem ist die Mobilität im Bereich alternativer Antriebstechnologien. *„Um den Anforderungen einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung in Oberösterreich gerecht werden zu können, wurde seitens des Landes OÖ eine Mobilitätsstrategie für alternative Fahrzeugantriebe mit dem Fokus auf Elektromobilität erarbeitet“*, erläutern Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner und Wirtschafts- und Energie-Landesrat Markus Achleitner.

Elektromobilität – ein wichtiger Teil der zukünftigen Verkehrsentwicklung

Der Umdenkprozess ist eingeleitet und das jahrelange Nischendasein alternativer Antriebskonzepte scheint überwunden. Nachteile wie Reichweite und Ladezeiten werden in naher Zukunft einer Lösung zugeführt, Forschung und Innovation entlang der gesamten Wertschöpfungskette die entwicklungstechnischen Durchbrüche liefern. Das E-Fahrzeug hat besonders in Sachen Energieeffizienz und Emissionswerten eine Vorreiterrolle und unterstützt die Erreichung der Klimaziele. Die Sicht über den gesamten Produktlebenszyklus darf nicht außer Acht gelassen werden. Speziell bei der Batterieproduktion und dem entsprechenden Recycling gibt es zurzeit noch erhebliche Optimierungspotentiale hinsichtlich Energie-, Emissions- und Ressourcenverbrauch. Aber auch in diesen Bereichen sind durch Forschung und Innovation weitere bahnbrechende Verbesserungen möglich.

Was ist ein E-Fahrzeug? - Übersicht verschiedener Antriebssysteme

Grundsätzlich besitzt ein E-Fahrzeug als Antriebsquelle einen Elektromotor und als Energiespeicher eine Batterie, weshalb dieses auch als Batterie-E-Fahrzeug (engl. Battery Electric-Vehicle – BEV) bezeichnet wird. Durch den rein elektrisch ausgeführten Antrieb verursachen Batterie-E-Fahrzeuge im Betrieb keinerlei

Emissionen oder sonstige negative Umwelteinflüsse. Derzeit befinden sich neben reinen E-Fahrzeugen auch Antriebskonzepte in Kombination mit konventionellen Antrieb wie Benzin- oder Dieselmotor auf dem Markt. Die Landesstrategie fokussiert sich auf E-Fahrzeuge und somit ist für die notwendige Ableitung von zielgerichteten Handlungsfeldern bzw. Maßnahmen die Unterscheidung von großer Bedeutung, welche Kraftfahrzeugtypen dieser grundlegenden Form der Elektromobilität zugerechnet werden dürfen.

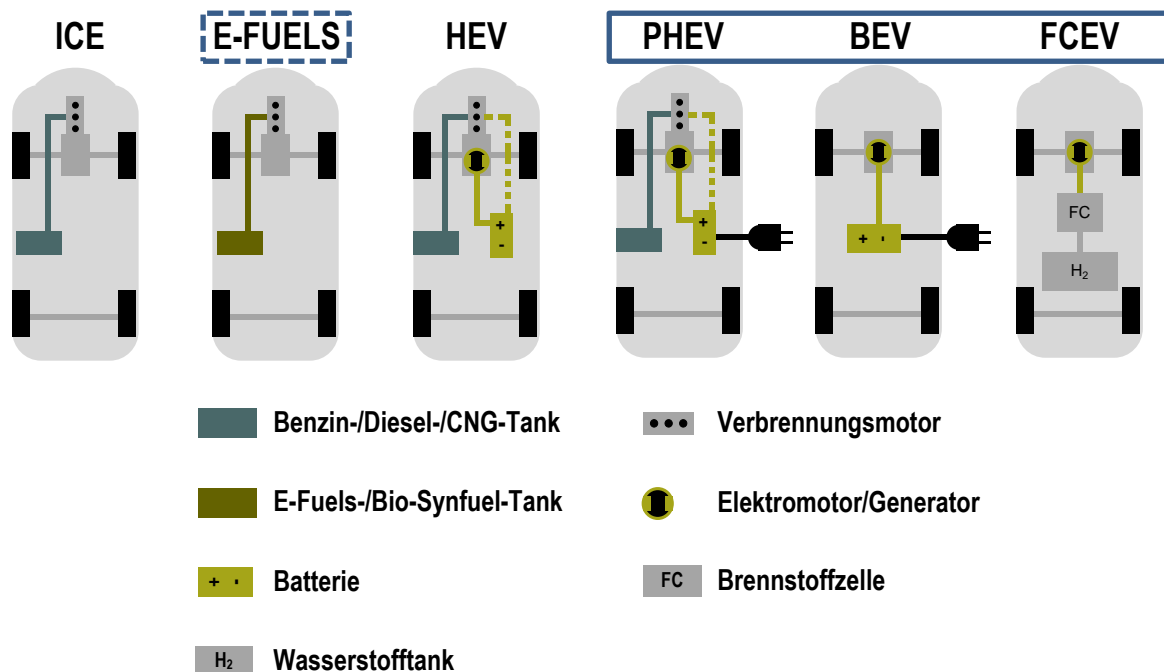


Abbildung 1: Vereinfachte Darstellung verschiedener Antriebssysteme Quelle: Energieinstitut an der JKU Linz basierend auf Daten des Deutschen Bundesministeriums für Bildung und Forschung (2013)

So können in diesem Zusammenhang etwa die derzeit sehr populären und weit verbreiteten Hybrid-Antriebe nur als E-Fahrzeug klassifiziert oder behandelt werden, wenn die Aufladung der Batterie über ein externes Kabel möglich ist. Man spricht hier von sogenannten Plug-in-Hybrid-E-Fahrzeugen (engl. Plug-in-Hybrid Electric Vehicle - PHEV). Ist diese für den Betrieb wesentliche Energiezufuhr über Kabel nicht möglich, handelt es sich um ein Hybrid-E-Fahrzeuge (engl. Hybrid Electric Vehicle - HEV) und erfolgt eine Zurechnung zu Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb. Eine weitere Form von E-Fahrzeugen sind Brennstoffzellen-E-Fahrzeuge (engl. Fuel Cell Electric Vehicle – FCEV), hierbei wird die zur Fortbewegung notwendige elektrische Energie in einer Brennstoffzelle aus Wasserstoff erzeugt.

Zu den alternativen Antrieben zählen ebenso Gasfahrzeuge und Fahrzeuge mit flüssigen Biokraftstoffen & E-Fuels. Gasfahrzeuge (Antrieb z.B. mittels Erdgas, Flüssiggas oder Biogas) werden mittels herkömmlicher Ottomotoren betrieben. Flüssige Biokraftstoffe & E-Fuels werden entweder aus Biomasse sowohl aus der Land- und Forstwirtschaft als auch aus Reststoffen aus Gewerbe und Haushalten (Biokraftstoffe) oder mittels Strom aus Wasser und Kohlendioxid (E-Fuels) hergestellt. Am weitesten verbreitet sind konventionelle Antriebe mit Benzin- oder Dieselmotor (engl. Internal Combustion Engine - ICE). Eine Übersicht über unterschiedliche Antriebssysteme bietet Abbildung 1.

So lässt sich die Strategie zusammenfassen:

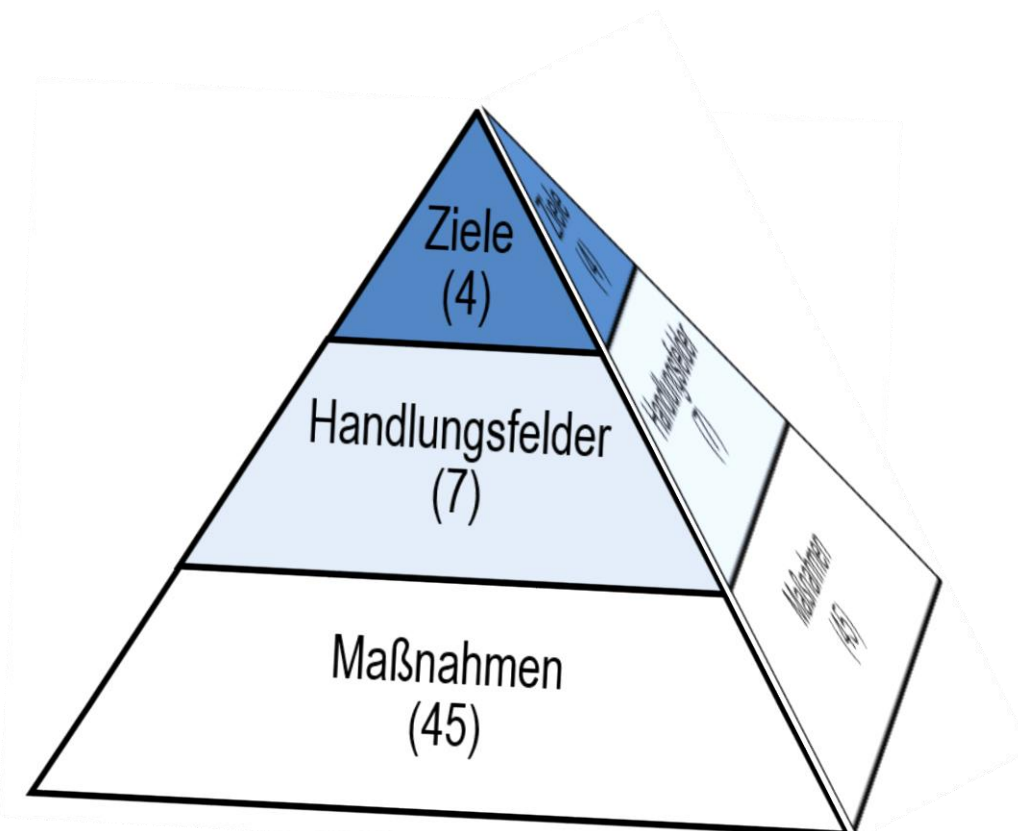


Abbildung 2: Leitziele, Handlungsfelder und Maßnahmen Quelle: Energieinstitut an der JKU Linz

„Oberösterreich war und ist schon immer ein wichtiger Industriestandort und soll das auch zukünftig bleiben. Die Marktentwicklung im Bereich der Elektromobilitätstechnologien bietet für oberösterreichische Unternehmen ein enormes Potential, eine aktive Führungsrolle zu übernehmen. Bereits jetzt sind entlang dieser gesamten Wertschöpfungskette zahlreiche Firmen an neuen Technologien beteiligt“, unterstreicht Landesrat Achleitner. Derzeit liegen die

Schwerpunkte allerdings bei einer Vielzahl der Akteure des Automobilzulieferbereichs noch bei Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb. „Mit der entwickelten Landesstrategie legt das Land Oberösterreich eine Charta vor, das die Implementierung alternativer Antriebe und insbesondere die Elektromobilität positiv und nachhaltig beeinflussen soll“, so Landesrat Steinkellner. Eine offene, positive Grundstimmung in Bevölkerung, Wirtschaft, Wissenschaft und den Gebietskörperschaften ist für eine zielgerichtete Neuausrichtung und Sensibilisierung aller Akteure unerlässlich. Diese entsprechende Motivation dient als Grundlage, um innovative Technologieentwicklungen und somit den technologischen Transformationsprozess der Mobilitätswende aktiv zu gestalten und zielgerichtet voranzutreiben. Das Land Oberösterreich benennt Ziele, die als Basis für eine Forcierung alternativer Antriebe und insbesondere der Elektromobilität für die kommenden Jahre dient. Die Strategie definiert folgende vier Ziele:

Ziel 1: Steigerung des Anteils und der Anzahl an E-Fahrzeugen bei PKW-Neuzulassungen auf 20% im Jahr 2025

Die Bundesstrategie „#mission2030“ sieht eine überwiegend emissionsfreie Mobilität bis 2030 vor und es soll mit diesem OÖ.-Ziel die Umsetzung der Bundesstrategie unterstützt werden. Beim Anteil der Neuzulassungen von E-Fahrzeugen liegt Oberösterreich im Bundesländervergleich im vorderen Feld¹, allerdings ist hier noch wesentliches Steigerungspotential zur Erreichung der gesteckten Ziele für eine Erhöhung des Anteils an E-Fahrzeugen bei den PKW-Neuzulassungen auf 20% im Jahr 2025 notwendig.

Ziel 2: Ausbau der Ladeinfrastruktur

Eine Herausforderung der Elektromobilität ist die Implementierung eines strukturierten und gleichmäßig über alle Landesteile verbreiteten Netzes an E-Tankstellen. Speziell in den letzten Jahren wurden hier bereits gezielt Akzente gesetzt, allerdings sind im Zuge einer zu erwartenden steigenden Nutzung von E-Fahrzeugen weitere Investitionen in die Ladeinfrastruktur unbedingt notwendig,

¹ BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (2019) Elektromobilität in Österreich: Zahlen, Daten & Fakten März 2019 (aufgerufen am 26.04.2019)

um auch letztendlich diese emotionalen Eintrittsbarrieren erfolgreich überwinden zu können.

Ziel 3: Kombination der Elektromobilität mit öffentlichem Verkehr

Neben Initiativen hinsichtlich einer Umstellung der Mobilität auf alternative Antriebssysteme spielt auch eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs eine wesentliche Rolle in der Mobilitätswende. Durch multimodale Verkehrskonzepte, bestehend aus der Verknüpfung von Angeboten öffentlicher Verkehrsträger mit Elektromobilität, soll eine generelle Reduktion des PKW-Individualverkehrs erzielt und zugleich eine vermehrte Verwendung verschiedener Verkehrsmittel erreicht werden.

Ziel 4: Stärkung des Bewusstseins für alternative Antriebstechnologien, insbesondere für Elektromobilität

In der Gesellschaft werden öffentliche Einrichtungen als besonders wirkungsvoll erachtet und mit einer hohen Glaubwürdigkeit bedacht. Diese maßgebliche, zentrale Instanz und das aktive Einwirken auf notwendige Bewusstseinsveränderungen werden speziell bei neuen Technologien als unbedingt notwendig erachtet. Gerade bei der Elektromobilität sind eine breite gefächerte positive Grundstimmung und die Abschaffung von vielfach noch vorhandenen Eintrittsbarrieren unerlässlich.

Handlungsfelder und Maßnahmen:

Aufbauend auf den Zielen 1- 4 wurden 7 Handlungsfelder identifiziert, welche derzeit 45 Maßnahmen enthalten. Die Maßnahmen werden eingesetzt, um die Ziele zu erreichen.

Handlungsfeld 1: Vorbildwirkung der Landesbediensteten und öffentlicher Dienststellen beim Land Oberösterreich

Zur Ausübung einer Vorbildfunktion gegenüber der Gesellschaft hat das Land Oberösterreich in den vergangenen Jahren durch die Errichtung von Ladestationen und den Ankauf von E-Dienstkraftfahrzeugen bereits erste Initiativen zur Nutzung der Elektromobilität gesetzt. Dieser Weg sollte auch

zukünftig konsequent fortgeführt bzw. noch deutlich ausgebaut werden, was durch die folgenden Ziele zum Ausdruck gebracht wird:

- Aktive Bewusstseinsbildung für Elektromobilität in der Landesverwaltung etablieren
- Anschaffung von neuen E-Fahrzeugen für die Landesflotte und somit Schaffung von Anreizen bzw. Regelungen zu deren prioritären Verwendung (z.B.: Online-Fuhrparksteuerung)
- Ausbau der (landesinternen) Ladestationen
- Errichtung von abrechnungsfähigen Ladestationen für Privat-PKW an Mitarbeiterparkplätzen
- Überlegungen zur Anschaffung von LKW's mit alternativem Antriebsstrang

Handlungsfeld 2: Einspurige E-Fahrzeuge

Ein zukünftiger Schwerpunkt soll bei der Marktdurchdringung von einspurigen E-Fahrzeugen gesetzt werden, da es in diesem Bereich noch gezielter Anreize für eine höhere Marktdurchdringung bedarf. Einspurige E-Fahrzeuge sind vor allem in urbanen und dichtbevölkerten Gebieten durch ihre Vorteile bei Geschwindigkeit, Raumbedarf, Lärm und Emissionen eine Alternative zu fossil betriebenen Fortbewegungsmitteln – vorausgesetzt sie dienen nicht als Ersatz von konventionellen Fahrrädern. Zur verstärkten Alltagsintegration dieser schnellen und umweltfreundlichen Alternativen zum herkömmlichen PKW wurden folgende Maßnahmen erarbeitet:

- Förderung zur Forcierung von E-Mopeds und E-Motorroller
- Gebündelte und somit kostengünstige Beschaffungslösungen für öffentliche Einrichtungen
- Schaffung von zusätzlichen Abstellflächen mit entsprechender infrastruktureller und diebstahlsicherer Ausstattung
- Entwicklung von kurz- bzw. langfristigen Share- und Verleihlösungen

Handlungsfeld 3: Mehrspurige E-Fahrzeuge

Die Umstellung von mehrspurigen Fahrzeugen auf eine alternative Antriebsform wie die Elektromobilität steht derzeit strategiemäßig im Fokus und deshalb sollten geeignete Zielgruppen beim Umstieg unterstützt werden. Um den Anteil bei den

E-PKW-Zulassungen und beim E-PKW-Bestand entsprechend zu erhöhen, wurden folgende Maßnahmen formuliert:

- Unterstützende Initiativen zum Bundesförderprogramm für Private
- Unterstützende Initiativen zum Bundesförderprogramm für Unternehmen
- Unterstützende Initiativen zum Bundesförderprogramm für Gemeinden
- Allgemeine Begünstigungen im Straßenverkehr wie etwa eine Parkgebührenbefreiung in Kurzparkzonen oder die gezielte Vernetzung von kurz- und langfristigen Sharing-Lösungen
- Ausarbeitung von innovativen Ansätzen zu Finanzierungsmodellen

Ergänzend sollten durch spezielle Förderungen auch Überlegungen angestellt werden, wie man den LKW- und Busverkehr vermehrt mit alternativen Antriebsmöglichkeiten betreiben kann. Hier sind in erster Linie die Sondierungen des Marktes, der dafür in Frage kommenden Fahrzeuge und die Erhebung von Einsatzmöglichkeiten von großer Bedeutung. Elektromobilität sollte zukünftig nicht nur auf PKW- und Zweiradebene beschränkt sein, sondern auch den „Schwerverkehr“ nachhaltig beeinflussen.

Handlungsfeld 4: Ladeinfrastruktur

Der Verkehrsteilnehmer ist über viele Jahre an das dichte Netz von Tankstellen für herkömmlich fossil betriebene Fahrzeugtypen gewöhnt, diese Gedanken der Sicherheit sind auch für alternative Antriebe unbedingt notwendig. Gezielte Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit einer gut aufbereiteten visuellen Darstellung können vielfach schon einen Umdenkprozess einleiten und zu einer positiven Trendwende beitragen. Aus diesem Grund sind folgende Maßnahmen zur Forcierung eines weiteren Ausbaus geplant:

- Erarbeitung eines beschlussfähigen Gesetzesantrags für Ladestationen bei Gebäuden
- Umsetzung der OÖ Bautechnikverordnungs-Novelle für die gezielte Nachrüstung von Ladestationen an öffentlich zugänglichen Stellplätzen
- Förderung von F&E Projekten für den Verbund von Ladestationen mit Smart Grid und Elektromobilität (effiziente Ladeverteilung im Zusammenhang mit Netzausgleich)

- Sichtbarmachung von vorhandener Ladeinfrastruktur auf der Homepage des Landes Oberösterreich (keine Parallelstrukturen zum Bund)
- Physisches Hervorheben (öffentlich) zugänglicher Ladeinfrastruktur zur besseren Bewusstmachung der Verfügbarkeit
- Finanzierung bzw. Co-Förderung bei der Errichtung von Ladestationen für Privatpersonen

Handlungsfeld 5: Elektromobilität und Öffentlicher Verkehr

Elektromobilität soll zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele beitragen und das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr fördern, den Fahrzeugeinsatz im öffentlichen Verkehr stark unterstützen. Um eine verstärkte Verwendung verschiedener Verkehrsmittel zu erreichen, wurden folgende Maßnahmen als wesentlich identifiziert:

- Ausstattung von multimodalen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs wie etwa Bahnhöfe mit entsprechender Ladeinfrastruktur
- Unterstützung von Pilotprojekten in Betrieben im Verbund mit einem E-Mobilitätswettbewerb und anschließender Preisverleihung
- Förderung der Umstellung auf Busse mit alternativem Antrieb
- Einführung einer gemeinsamen Mobilitäts-Scheckkarte für den öffentlichen Verkehr, E-Ladestellen und E-Sharing-Lösungen
- Aufbau einer Mobilitätslandkarte, wo neben aller öffentlichen Verkehrsmittel auch Ladestellen und E-Sharing-Lösungen angezeigt werden (keine Parallelstrukturen zum Bund)
- Unterstützung von Tourismusregionen bei Pilotprojekten wie etwa des „sanften Tourismus“ auf Basis von Elektromobilität
- Förderung des Taxi-Verkehrs bei der Beschaffung von E-Fahrzeugen und Errichtung der dafür notwendigen Schnellladestationen
- Umsetzung der Infrastrukturvereinbarung mit den ÖBB

Speziell im Taxigewerbe ist der Einsatz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb derzeit noch eine gewisse Herausforderung, doch durch eine stärkere Bewusstmachung der Thematik wird zukünftig auch hier die kundenseitige Nachfrage nach alternativen Antriebstechnologien steigen. Für die Betreiber entsteht durch diese Differenzierung von anderen Wettbewerbern ein zusätzlicher Nutzen. Das Taxigewerbe eignet sich durch die Vielzahl an unterschiedlichen Fahrgästen als

hervorragende Werbepattform für eine verstärkte positive Meinungsbildung gegenüber alternativer Antriebssysteme.

Handlungsfeld 6: Wirtschaftsstandort, Wertschöpfung und Beschäftigung, Logistik

Für eine angestrebte Trendwende in der Mobilität ist es ganz wesentlich, dass in den Unternehmen die Chance einer neuen Technologie mit der Möglichkeit zum Aufbau wettbewerbsrelevanter Kernkompetenzen erkannt und genützt werden. *„Nicht jeder ist jedoch auch aus eigenen Mitteln in der Lage, die dafür notwendigen Ressourcen zu erkennen, zu bündeln und entsprechend umzusetzen. Das Land Oberösterreich ist aus diesem Grund bemüht, Netzwerke aufzubauen, parallele Zukunftsentwicklungen zu untersuchen und dadurch Lösungen für neue Geschäftsmodelle in Unternehmen anzubieten“*, erklärt Landesrat Achleitner. Durch folgende Maßnahmen sollen Stakeholder aus Gesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft gewonnen werden:

- Wirtschaftliche Potentiale in Unternehmen durch Informationskampagnen und gezielte Beratung erschließen
- Forschung im gesamten Bereich der Elektromobilitätswertschöpfungskette durch gezielten Wissenstransfer aus erfolgreichen europäischen Regionen oder Austausch mit „Big Playern“ stärken
- Nationaler und internationaler Austausch zur besseren Vernetzung von Projekten bzw. Aktivitäten
- Bildungsoffensive zur Elektromobilität im schulischen sowie im beruflichen Bereich

Für die gezielte Vernetzung der unterschiedlichen definierten Handlungsfelder und der daraus abgeleiteten Maßnahmen spielt auch eine ressourcenschonende Gestaltung der Logistik eine wichtige Rolle. Wie auch in anderen Bereichen ruhen hier die Hoffnungen auf einem stetigen Ausbau der Elektromobilität und der dafür notwendigen Strukturen. So bringt teilweise schon jetzt das immer noch rasant wachsende Geschäft mit dem Onlinehandel die Versorgungsströme in bestimmten Gebieten an ihre Grenzen und gleichzeitig nimmt auch die Erwartung des Endkunden an ökologisch vertretbaren Lieferungen immer mehr zu. Dadurch steigt auch vermehrt der Druck auf die Dienstleister und die daraus resultierende Umstellung auf nachhaltige Strukturen ist in bestimmten Bereichen nur mehr eine

Frage der Zeit. Aus diesem Grund ist es offensichtlich, dass die Logistik vielfach als eigentlicher Treiber der Mobilitätswende bezeichnet wird und die gesamte Branche vor einem einschneidenden Umbruch steht.

Speziell in der Stadtlogistik ist bereits eine richtungsweisende Trendumkehr zu erkennen, da hier die derzeit noch vorhandenen technischen Problembereiche, wie etwa die Reichweite, nur eine untergeordnete Rolle spielen. Diese Gestaltung der Logistik in diesen Gebieten kann grundsätzlich durch eine Vielzahl kurzer Wege kombiniert mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einer hohen Zahl an Zufahrtsbeschränkungen charakterisiert werden. In den eher ländlicheren Gebieten stellt die Elektromobilität die jeweiligen Dienstleister derzeit noch vor teilweise große Herausforderungen, da sich die vielfach weiten Wege und die sehr beschränkte Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur nachteilig auf den von Kundenseite erwarteten Servicelevel und die dafür notwendige Planung auswirken. Auch die Forcierung und die Erzielung von bedeutenden Fortschritten im Schwerlastbereich spielen in diesem Zusammenhang eine ganz wesentliche Rolle. Derzeit sind viele Entwicklungen auf den PKW- oder Individualverkehr ausgelegt, doch gerade im unternehmerischen Umfeld macht der Transport von großvolumigen und schweren Gütern vielfach den Großteil der wirtschaftlichen Tätigkeit aus. Um die angestrebten Klimaziele erfüllen zu können, muss auch hier ein schnellstmögliches Umdenken einsetzen. Um den Ausbau der Elektromobilität und eine logistische Vernetzung der einzelnen Tätigkeitsfelder in allen Gebieten verstärkt voranzutreiben, benötigt es die definierten Handlungsfelder und Maßnahmen. Gezielte Förderprogramme (des Bundes) für die Umstellung der Fahrzeugflotten und auch die verstärkte Integration einspuriger Fahrzeuge bedeuteten klare Initiativen um der Entwicklung neuer, innovativer Logistikkonzepte eine entsprechende Plattform zu bieten. Diese Initiativen könnten von Seiten des Landes Oberösterreich unterstützt werden.

Handlungsfeld 7: Bewusstseinsbildung, Vernetzung und Marketing

Derzeit wird batteriebasierte Elektromobilität teilweise auf Grund verschiedener Faktoren noch als problematisch angesehen. Diese Bedenken sollen durch eine gezielte Bewusstseinsbildung schrittweise mit Hilfe des Aufzeigens von Möglichkeiten ausgeräumt und positiv in den Gedanken potentieller Nutzer

verankert werden. Für das dafür notwendige Erreichen der Gesellschaft über unterschiedliche und auch vertraute Kanäle wurden in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen als hilfreich identifiziert:

- Spezielle Informations- und Beratungsmöglichkeiten für Private, Betriebe, Wohnbauträger und Gebietskörperschaften
- Etablierung von Vernetzungsplattformen durch die Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessens- und Stakeholder-Gruppen
- Darstellung von Geschichten des Gelingens durch das Aufzeigen eines erfolgreichen Flottenausbaus
- Informationsoffensive auf der Energiesparmesse durch eine spezielle Elektromobilitäts-Roadshow

Elektromobilität als Treiber für die Wirtschaft:

Auch immer mehr Unternehmen verändern ihre Geschäftsmodelle in Richtung Elektromobilität oder sind gerade damit beschäftigt gänzlich neue Entwicklungsbereiche aufzubauen. Die Wirtschaft hat also die entsprechenden Zeichen der Zeit erkannt und ist darum bemüht, technologisch am Ball zu bleiben bzw. den Fortschritt nicht zu verpassen. Mehrere oberösterreichische Unternehmen haben sich bereits im Elektromobilitätsmarkt etabliert und für eine Vielzahl anderer bietet der fortschreitende Wandel eine Chance neue Geschäftsfelder zu erschließen. Speziell urbane Mobilität wird zukünftig mit großer Wahrscheinlichkeit elektrisch stattfinden und durch den belebten Wettbewerb werden auch die Mobilitätspreise auf einem erschwinglichen Niveau bleiben.

Oberösterreich hat 2017 die Landesenergiestrategie „Energieleitregion OÖ 2050“ entwickelt. Neben der Technologieführerschaft bei allen Formen der notwendigen Energieeffizienz ist in dieser Strategie auch die Wichtigkeit der Wettbewerbsfähigkeit des Industrie- und Wirtschaftsstandortes als klar zu erreichendes Ziel definiert. Zur Steigerung des Elektromobilitätsanteils gibt es von Bund und dem Land Oberösterreich bereits unterschiedliche Anreize wie steuerliche Begünstigungen und Förderungen. Mit diesen Maßnahmen hat sich die Zahl an E-Fahrzeugen (BEV, PHEV, FCEV) bei den PKW-Neuzulassungen in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht. Während im Jahr 2013 in Summe nur 838

E-Fahrzeuge² neu zugelassen wurden, waren es 2018 bereits 8.652³. Somit hat sich die Anzahl an Neuzulassungen von E-Fahrzeugen in den vergangenen fünf Jahren mehr als verzehnfacht und erreichte 2018 einen Anteil von rund 2,5%.

E-Mobilität als Schlüsseltechnologie:

Durch die vorliegende Strategie und Positionierung für alternative Fahrzeugantriebe bis 2025, mit Fokus auf Elektromobilität bekennt sich das Land Oberösterreich deutlich zu folgenden zentralen, zielgerichteten Punkten:

- Elektromobilität als Schlüsseltechnologie für die Mobilitätswende
- Öffentliche Anreizsysteme als unverzichtbare Basis für angestrebte Umdenkprozesse
- Ständiger Austausch auf unterschiedlichen Ebenen als Motor für Wirtschaft und Innovationen

„Die Weiterverfolgung der eingeschlagenen Richtung steht in unmittelbarem Zusammenhang, um die Erreichung der nationalen und globalen Vorgaben zur angestrebten Dekarbonisierung voranzutreiben. Die Elektromobilität auf Basis von erneuerbaren Energien ist hier bestimmt nicht die einzige Lösung, aber mit Sicherheit eine wirkungsvolle Maßnahme für eine umweltschonende und nachhaltige Mobilitätslösung“, unterstreicht Landesrat Achleitner.

² Quelle: Statistik Austria 2014

³ Quelle: Statistik Austria 2019

Förderpaket für die Forcierung der E-Mobilität mit dem Schwerpunkt

„Ladeinfrastruktur“:

„Seitens des Wirtschafts- und Energieressorts des Landes OÖ wird mit 19. Dezember ein eigenes Förderpaket mit dem Schwerpunkt ‚Ladeinfrastruktur‘ gestartet, um gemäß Handlungsfeld 4 der Landesstrategie die E-Mobilität in Oberösterreich weiter voranzutreiben“, kündigt Landesrat Achleitner an.

Das Förderpaket umfasst folgende Punkte:

A) Sonderförderprogramm „Errichtung von Schnell- und Ultraschnellladeinseln für E-Fahrzeuge in oö. Gemeinden zur Stärkung des ländlichen Raumes“:

Die Entwicklung der E-Mobilität – vor allem beim Individualverkehr – ist eng mit dem Thema „Ladeinfrastruktur“ verknüpft. In OÖ gibt es mit Stand Mai 2019 insgesamt 624 Ladepunkte, davon 334 über 11 kW-Leistung und davon 35 Ladepunkte mit 50 kW bzw. höher. Ausbaupotential gibt es vor allem noch bei Gleichstromschnell- (50 kW) und Ultraschnellladestationen (> 50 kW).

Die Gleichstromladestationen konzentrieren sich in OÖ derzeit auf den Zentralraum, das Autobahnnetz und auf Standorte eines Lebensmitteldiskonters. In den Flächenbezirken ist das Angebot bis dato überschaubar. Derartige Schnell- und Ultraschnellladestationen sind vor allem für den Berufsverkehr und für jene Menschen notwendig, welche am Hauptstandplatz des Fahrzeugs keine geeigneten Lademöglichkeiten aufweisen, wie z.B. Mehrfamilienhausbewohner/in-nen oder Gehsteigparker/innen.

„Das Programm Schnell- und Ultraschnellladestationen in OÖ wurde mit den großen oberösterreichischen Energieversorgern abgestimmt und so konzipiert, dass Ladeinseln gefördert werden, welche zumindest eine 50 kW-Ladeinfrastruktur, mit Ausbauoptionen für 150 kW, samt 11 oder 22 kW-Wechselstromladung aufweisen. Die Förderung garantiert zudem Abgabepreise, die einen kosteneffizienten Betrieb von E-Fahrzeugen sicherstellen. Rund 20 bis 30 solcher Ladeinseln können je nach Ausstattungsgrad und Leistung mit diesem Programm umgesetzt werden“, erklärt Landesrat Achleitner.

B) Sonderförderprogramm „E-Ladestationen im mehrgeschoßigen Wohnbau“:

Dieses Förderprogramm ergänzt die bestehende Förderung für einzelne smarte Ladestationen für Privatpersonen. Es unterstützt die „Basis-Infrastruktur“ einer Lademöglichkeit für E-Autos in einer Wohnanlage mit mehr als drei Wohneinheiten.

Knapp 43 % der Menschen in Oberösterreich wohnen in Mehrfamilienhäusern – diese sind aktuell von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge weitestgehend abgeschnitten. Technisch gibt es bereits Lösungen, um in bestehenden Mehrfamilienhäusern Lademöglichkeiten (Lademanagement, Netzverstärkung, Lastmanagement, Datenanbindung, ggf. Netzverstärkung, Unterverteiler usw.) nachzurüsten. *„Der Fokus bei dieser Aktion liegt unter anderem auch darin, intelligente, netzdienliche und somit zukunftssichere Ladelösungen im mehrgeschossigen Wohnbau für mehrspurige Kraftfahrzeuge in Oberösterreich zu schaffen, um damit auch Elektromobilität für die im mehrgeschossigen Wohnbau lebenden Menschen zu ermöglichen“*, erläutert Landesrat Achleitner.

Eigentümer von Mehrwohnungshäusern sowie Eigentümergemeinschaften sollen mit dieser Förderung zur Anschaffung und Installation der erforderlichen Basis-Ladeinfrastruktur in einer Wohnanlage mit mehr als drei Wohneinheiten animiert werden. Auch diese Aktion wurde mit den großen oberösterreichischen Energieversorgern abgestimmt.

C) Verlängerung der Förderaktion „E-Mobilität – Intelligente E-Ladestation im Haushalt“ bis 2020:

Aktuell wurden 97 Ladestationen mit einem Betrag von 52.000 Euro gefördert. Diese Sonderaktion würde mit 31.12.2019 auslaufen. *„Da die Förderaktion des Bundes für den Ankauf von E-Autos noch bis Ende 2020 läuft und aufgrund der Lieferzeiten mit einer geschätzten Nachlaufzeit von noch mindestens 6 Monaten gerechnet werden kann, wird die Laufzeit bis 30. Juni 2021 verlängert“*, so Landesrat Achleitner.

D) Landesinitiative für energieeffiziente emissionsarme Taxis („E-Taxis“):

„Eine wesentliche Maßnahme auch zur Verringerung der Stickoxidbelastung in Linz ist die Förderung von Elektromobilität. Daher wird im Rahmen einer Landesinitiative für energieeffiziente emissionsfreie Taxis die Anschaffung von Elektro-Fahrzeugen und

Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen vom Land OÖ gefördert. Diese Aktion wird nun bis 30. Juni 2020 verlängert“, kündigt Landesrat Achleitner an.

Landstrom für Kabinenschiffahrts-Anlegestellen in OÖ: Start der Umsetzung 2020 geplant:

Stark vorangetrieben durch Oberösterreich gelang es in den vergangenen Monaten seit April 2019 einen abgestimmten Prozess - unter der Schirmherrschaft des BMVIT und organisiert von der viadonau - zum Thema „Landstrom für die relevanten Anlegestellen der Kabinenschiffahrt entlang der Donau“ durchzuführen. Dieser Prozess lief unter Einbindung aller Stakeholder und Bundesländer verbunden mit „Leitplanungen“ durch externe Experten (technischer Natur durch die ÖSWAG und organisatorischer Natur durch die Stadtwerke Würzburg). Für Oberösterreich geht es konkret um die Anlegestellen in Engelhartzell, in Linz und auch im Ennschafen.

Mehrere bundesländerspezifische Workshops und Abstimmungsrunden mit Ländernbetreibern, Stromnetzbetreibern, Energieversorgern und der viadonau fanden statt, um den inhaltlichen Abgleich mit den extern beauftragten Leitplanern sicherzustellen.

Auch in Niederösterreich und Wien fanden derartige Workshops statt. Gestern erfolgte in Krems der Abschluss der Arbeitsgruppentätigkeit mit der Präsentation der abgeschlossenen technischen und organisatorischen Leitplanungen.

Nach Abschluss der Leitplanungen wird es auch von möglichen Förderrahmenbedingungen auf Bundesebene abhängen, wie schnell die Investitionsentscheidungen der potentiellen Betreiber der Landstromanlagen fallen können - die Kosten für einen Landstromanschluss liegen bei durchschnittlich 400.000 Euro. Wirtschafts- und Energie-Landesrat Markus Achleitner stellt dazu fest: *„Für Oberösterreich hoffen wir, dass es nach den jetzt vorliegenden definierten technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen auch rasch zu Gesprächen über eine bundesweit einheitliche Finanzierungs-, bzw. Förderunterstützung für alle drei Bundesländer kommt. Damit würde sichergestellt, dass es in OÖ, Wien und NÖ gleiche Rahmenbedingungen für die Umsetzung gibt - im Sinn einer zukunftsfähigen modernen Kabinenschiffahrt auf der Donau. Die Problemfelder Lärm und Luftverschmutzung bei*

anliegenden Kabinenschiffen an den hochfrequentierten Ländern sollen künftig der Vergangenheit angehören. Wir wollen rasch diese letzte Frage klären, um mit den potentiellen Betreibern über die Umsetzung in Linz und Engelhartzell reden zu können. Erklärtes Ziel ist es, im kommenden Jahr 2020 in die Umsetzung zu kommen.“

Förderungsmaßnahme für das Projekt Mobiles Oberösterreich

Mehrere E-Carsharing-Angebote (Vereine, Gemeinden, etc.) schaffen bereits heute in Österreich ein interessantes Mobilitätsangebot. Um das Potential eines koordinierten Angebots für AnbieterInnen bzw. NutzerInnen zu heben, soll mit diesem Projekt eine Plattform entwickelt werden, welche diese Angebote des E-Carsharing in Österreich bündelt. Vorrangiges Ziel ist, dass mit einer E-Carsharing Mitgliedschaft bei einem x-beliebigen Anbieter (Verein, Gemeinde, Unternehmen) österreichweit E-Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden können. Die Plattform vernetzt die bereits bestehenden Angebote und garantiert die rechtlichen wie finanziellen Rahmenbedingungen für die E-Carsharing Mitglieder. Um hierbei einerseits „Wildwuchs“ zu vermeiden und andererseits kein privates Monopol entstehen zu lassen, wird eine offene, gemeinnützige und von Vereinen, Gemeinden und Unternehmen getragene Plattform implementiert.

Beschaffung von alternativ betriebenen KFZ des Landes OÖ

„Mit gutem Beispiel voranzugehen, ist nicht nur der beste Weg, andere zu überzeugen, es ist auch der einzige“, ist Landesrat für Infrastruktur Günther Steinkellner überzeugt. Deshalb ist besonders im Bereich der Beschaffung von KFZ der Landesverwaltungseinheiten der Fokus auf Elektrofahrzeuge zu setzen. Die Übernahme der ersten Fahrzeuge für die Landesstraßenverwaltung konnte vor wenigen Tagen erfolgen. Für weitere Anschaffungen im LKW-Bereich mit alternativem Antriebsstrang sind noch weitere Marktentwicklungen abzuwarten um die geforderte Effektivität und Leistungsqualität zu gewährleisten.

Clean Vehicles Directive für Oberösterreich

Bei den Bemühungen, die Treibhausgasemissionen zu senken, spielt der Verkehrssektor eine zentrale Rolle. Ein Kernziel der europäischen Klimapolitik ist die Verlagerung von Straßenverkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger,

vor allem auf die Schiene. Zudem sollen die Emissionen durch eine Antriebswende gesenkt werden. Vorreiter bei der Antriebswende soll der ÖPNV mit Bussen werden. In diesem Sinne halten wir in Oberösterreich uns bestmöglich an die Vorgaben der Clean Vehicles Directive und werden ab August 2021 die Stadtverkehre emissionsarm ausschreiben. Bis 2025 sollen demnach 45% der neu ausgeschriebenen Busse alternative Antriebe besitzen.

Nur gemeinsam können wir Ziele erreichen

Erst kürzlich wurde auch von Seiten der EU-Kommission der „European Green Deal“ vorgestellt. Die darin erwähnten Ziele sind überaus ehrgeizig und zwingen zu umfangreichen Handlungsschritten. *„Das ausgearbeitete Maßnahmenbündel E-Motion OÖ ist ein interdisziplinäres Arbeitspaket, bei dem die gesamte OÖ Landesregierung Hand in Hand geht. Nur gemeinsam und darüber hinaus mit der Unterstützung des Bundes und der EU kann dieser Weg erfolgreich zurückgelegt werden“*, so Steinkellner abschließend.