

austriatech

+ ***österreichs
leitstelle
elektromobilität***



Informationsmaterial E-Mobilität Teil 1: Ladeinfrastruktur in Gemeinden & Regionen

**OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität
@AustriaTech**
im Auftrag von **klimaaktiv mobil** im Rahmen des
Projekts "**RESi – Regional E-Mobility Step**"

Einleitung

Österreichs Gemeinden haben in ihrer Gestaltungs- und Vorbildfunktion die Möglichkeit, im Bereich der Elektromobilität Maßnahmen und Rahmenbedingungen zu setzen, welche deren Durchdringung und in weiterer Folge die Dekarbonisierung des Verkehrssektors unterstützt. Insbesondere beim **Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur** kommt ihnen eine Schlüsselrolle zu, da sich ein Großteil der benötigten Ladeinfrastruktur in den Räumen kommunaler Verwaltungshoheit befindet.

Dennoch kann es für Entscheidungsträger:innen und Regionalvertreter:innen herausfordernd sein zu entscheiden, wie Ladeinfrastrukturvorhaben bestmöglich initiiert werden sollen. Häufig fehlt es an Klarheit darüber, welche Handlungsinstrumente ihnen bei der Errichtung zur Verfügung stehen und wie sich die **Rolle der Gemeinde & der Region im Prozess** gestalten lässt - ob durch die vollständige Eigenverantwortung bei der Umsetzung, durch die Bereitstellung von Flächen für externe Betreiber:innen oder eine eigene Variante, für die es bisher noch keine Best-Practice-Beispiele bzw. Möglichkeiten zur Anlehnung gibt.

Ziel ist es, lokalen Akteur:innen relevante Hilfestellungen bereitzustellen, damit sie ihre Rolle im Prozess definieren und eine fundierte Entscheidung für die nötigen Prozessschritte treffen können.

Dieses Informationsmaterial soll dazu dienen, den Ladeinfrastrukturausbauprozess vereinfacht darzustellen und anhand von drei möglichen Ausbauszenarien Handlungsräume für Gemeinden, Regionen und lokaler Umsetzer:innen zu veranschaulichen.

austriatech

 *österreichs
leitstelle
elektromobilität*

Ladeinfrastruktur:
Ausbau in
Gemeinden & Regionen
Basis-Informationen

Warum Ladeinfrastruktur in der Gemeinde?



Die Gemeinde kann entscheidend zum Ladeinfrastrukturausbau vor Ort beitragen. Sie kann die **Entwicklung steuern, moderieren und koordinieren**. Das Spektrum der am Ladeinfrastrukturausbau beteiligten Stakeholder ist groß und vielfältig. Als **Schnittstelle zwischen diesen Akteur:innen** steht die Kommune in ständigem Austausch mit diesen Gruppen und hat die Möglichkeit, durch gut strukturierte Prozesse **Anfragen zu bündeln**, Interessen auszugleichen und **Kooperationen zu fördern**. Indem sie diese Prozesse aktiv steuert und die begleitende Kommunikation gestaltet, übernimmt die Kommune eine **Schlüsselrolle beim Aufbau der Ladeinfrastruktur – auch ohne selbst als Betreiberin aufzutreten**.



Die Gemeinde stellt aufgrund ihrer Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten eine wichtige Akteurin im Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum dar.



Ziel auf kommunaler als auch regionaler Ebene sollte ein **bedarfsgerechter und zukunftsorientierter Ausbau von Ladeinfrastruktur** sein. Mit unterschiedlichen Angeboten kann abseits der Hauptverkehrsachsen eine Grundversorgung geschaffen werden.



Indem die Gemeinde Ladeinfrastruktur ausbaut, setzt sie ein Zeichen und gibt **Planungssicherheit** für die Akteur:innen vor Ort: „*Elektromobilität ist die Zukunft*“. Gleichzeitig zeigt sie, dass das Thema strategisch und strukturiert angegangen wird. Die Gemeinde leistet einen aktiven **Beitrag zur Mobilitäts- und Energiewende** und fördert ein umweltbewusstes, nachhaltiges Miteinander.



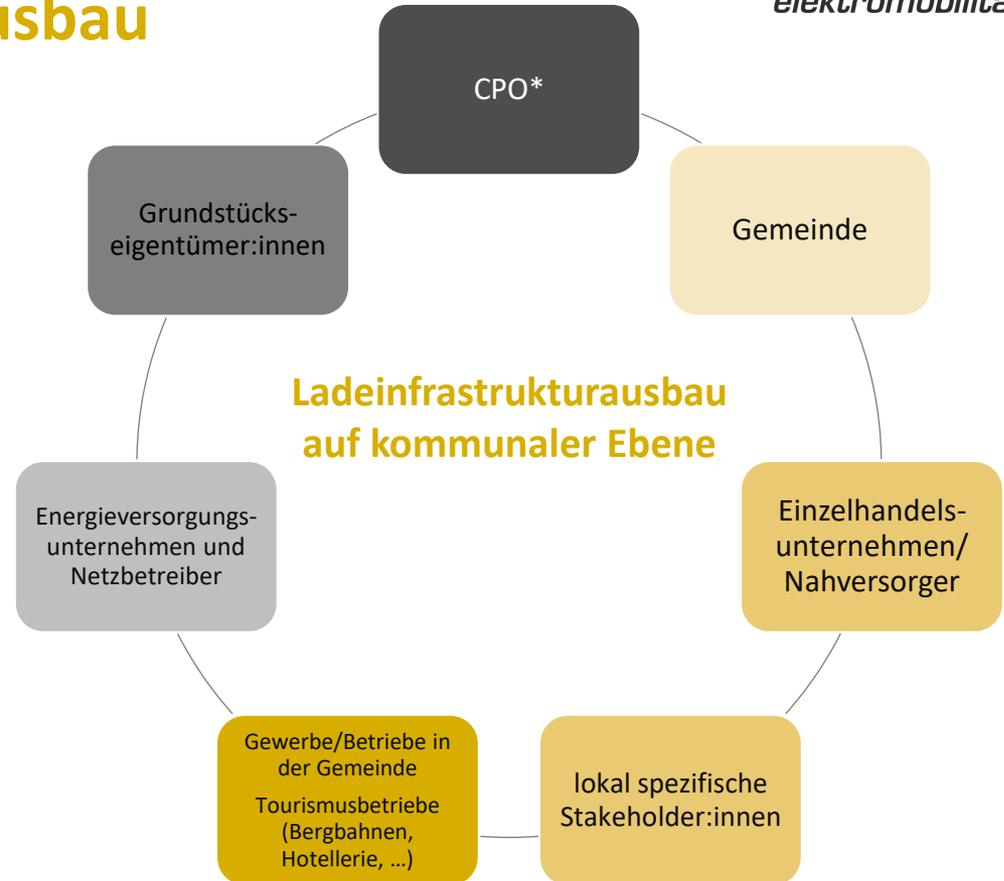
Nur gemeinsam kann der Ausbau eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzer:innenfreundlichen Ladenetzes erfolgreich umgesetzt werden, es braucht Kooperation und Austausch. Die unterschiedlichen Möglichkeiten für Gemeinden, den Ladeinfrastrukturausbau in der Gemeinde zu gestalten. Diese Szenarien werden in weiterer Folge beschrieben

Relevante Stakeholder beim Ladeinfrastrukturausbau

Am Ausbau von Ladeinfrastruktur sind auf unterschiedlichen Ebenen verschiedenste Stakeholder beteiligt. Für Gemeinden ist es wichtig, dieses System zu verstehen, um die eigene Rolle zu definieren und auszufüllen.

Die Gemeinde kann im Ausbauprozess die Rolle der Initiatorin übernehmen, relevante Akteur:innen vernetzen, lokale Investor:innen oder kommunale Liegenschaften ansprechen sowie die Bevölkerung aktivieren & informieren.

* Ein CPO (= Charge Point Operator), ist ein Ladesäulenbetreiber, der Ladestationen betreibt, wartet und die Funktion der Ladestation gewährleistet. Ein CPO kann dabei sowohl als Eigentümer, Errichter, also auch der Betreiber einer Ladestation operieren. Zusätzlich dazu, gibt es noch die Möglichkeit, dass ein CPO eine Ladestation nur für Dritte verwaltet.



Öffentliche Ladeinfrastruktur

Welche Voraussetzungen muss ein Ladepunkt erfüllen, um als öffentlich zugänglich zu gelten?*

Öffentliche zugängliche Ladepunkte sind Ladepunkte, die sich auf **öffentlichem oder privatem Grund** befinden und von der **Allgemeinheit genutzt** werden können, z. B. auf Supermarktparkplätzen. Auch Ladepunkte, die nur für bestimmte Nutzergruppen wie Kund:innen zugänglich sind, gelten als öffentlich zugänglich. Ladepunkte auf privatem Grund, die nur einem eingeschränkten Personenkreis, z. B. Mitarbeiter:innen eines Unternehmens zur Verfügung stehen, gelten nicht als öffentlich zugänglich.

Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Österreich sind auf ladestellen.at einsehbar.

Weitere Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

- Barrierefreiheit
- Ad-Hoc Bezahlungsmöglichkeiten (d.h. Bezahlung ohne Tarifbindung; bei Schnellladeinfrastruktur muss auch Payment-Terminal vorhanden sein)

austriatech

 *österreichs
leitstelle
elektromobilität*

Ladeinfrastruktur:
Ausbau in
Gemeinden & Regionen
Handlungsoptionen

Handlungsoption 1a: Eigenständige Umsetzung durch die Gemeinde

Ausgangssituation: Die Gemeinde hat sich intensiv mit der Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen auseinandergesetzt und sieht den Ausbau der Elektromobilität als zentrales Handlungsfeld. Auf Basis einer umfassenden Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass ein Ausbau der Ladeinfrastruktur erforderlich ist, um den steigenden Anforderungen der Elektromobilität gerecht zu werden.

Lösungsansatz: Dank ihrer ausreichenden finanziellen Mittel und personellen Ressourcen ist die Gemeinde in der Lage, die Ladeinfrastruktur eigenständig zu planen, zu finanzieren, zu errichten und zu betreiben. Durch die Standortanalyse konnte die Gemeinde geeignete Grundstücke identifizieren, die sich in ihrem Besitz befinden und optimal für den Ausbau der Ladeinfrastruktur geeignet sind. Die Möglichkeit einer Kooperation mit lokalen Stakeholder wurde geprüft, jedoch entschied sich die Gemeinde aufgrund ihrer Expertise und Kapazitäten für die Eigenverantwortung. Die Abrechnung kann im Betrieb selbstständig abgewickelt werden oder von einem externen Anbieter übernommen werden.

Vorteile: Mit dieser Strategie behält die Gemeinde die volle Kontrolle über sämtliche Aspekte des Projekts, von der Standortwahl über die Festlegung der Tarife bis hin zum Betrieb der Ladeinfrastruktur. Zusätzlich profitiert sie direkt von den Einnahmen aus der Nutzung der Ladesäulen. Dieses eigenständige Vorgehen ermöglicht der Gemeinde, die Entwicklung der Elektromobilität aktiv und nachhaltig zu gestalten und auf die spezifischen Bedürfnisse ihrer Bürger:innen einzugehen.

Nachteile: Es wird viel Fachwissen benötigt → ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen müssen zur Verfügung stehen, um auch während der Betriebsphase der Ladeinfrastruktur für Service, Wartung und die Anpassung auf regulative Änderungen vorbereitet zu sein.

Handlungsoption 1b: Die Gemeinde initiiert und koordiniert Ausbau von E-Ladeinfrastruktur durch CPO

Ausgangssituation: Die Gemeinde hat sich intensiv mit der Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen auseinandergesetzt und den Ausbau der Elektromobilität als eines der zentralen Handlungsfelder identifiziert. Um die notwendige öffentliche Ladeinfrastruktur zu realisieren, hat sie beschlossen, in ihrer Rolle als Initiatorin aktiv den Prozess zu starten und zu steuern. Die Gemeinde möchte dabei nicht nur passive Beobachterin sein, sondern gezielt Teil des Ausbaus werden, indem sie Wissen über die lokalen Gegebenheiten einbringt, Kooperationen unterstützt und den Prozess aktiv mitgestaltet.

Lösungsansatz: Obwohl die Ressourcen begrenzt sind, zeigt sich die Gemeinde entschlossen, das Projekt voranzutreiben. Die Gemeinde wählt den Weg der Zusammenarbeit mit erfahrenen Akteur:innen und CPOs. Ein wesentlicher erster Schritt ist die Durchführung einer fundierten Bedarfs- und Standortanalyse. Die Analyse ermöglicht es der Gemeinde, den konkreten Ladeinfrastrukturbedarf zu ermitteln und strategisch geeignete Standorte zu identifizieren. Die Gemeinde verfügt über Flächen, die sich optimal für die Errichtung von Ladeinfrastruktur eignen. Diese Flächen bieten die Grundlage, um in Gespräche mit potenziellen Partner:innen einzutreten und attraktive Bedingungen für den Ausbau zu schaffen.

Anhand der Informationen aus der ersten Standortanalyse wird ein CPO beauftragt, der die Ladestation am geeigneten Standort errichtet und gegebenenfalls betreibt. Dabei können flexible Modelle entwickelt werden, die den individuellen Bedürfnissen und Möglichkeiten der Gemeinde gerecht werden. Die Definition von Ausstattung und Ladeleistung erfolgt zumeist direkt über den CPO.

Vorteil: Die Gemeinde muss wenig finanzielle Mittel aufwenden und flexible Modelle sind möglich. Basierend auf Verhandlungen mit dem CPO kann zudem eine Kooperation bei Kommunikation & Branding der Ladeinfrastruktur erfolgen. Eine auf diese Weise bereitgestellte Ladeinfrastruktur kann daher auch ideal von der Gemeinde für ihre Nachhaltigkeitsinitiativen vermarktet werden.

Nachteil: Bei Betrieb durch externe Partner hat die Gemeinde nur eingeschränkte Lenkwirkung insb. auf Tarife, Ladeleistungen und die Ausgestaltung / Ausstattung (kann u.U. vertraglich geregelt werden).

Handlungsoption 2: Errichtung von öff. Ladeinfrastruktur in Kooperation mit lokalen Stakeholder

Ausgangssituation: Die Gemeinde hat sich entschieden, den Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht selbst zu übernehmen, sieht jedoch die Notwendigkeit, eine bedarfsgerechte Versorgung mit Lademöglichkeiten sicherzustellen, um die Mobilitätswende aktiv zu unterstützen. Die Gemeinde setzt auf eine kooperative Herangehensweise, die lokale Ressourcen und Initiativen einbindet. In der Gemeinde sind bereits Unternehmen aktiv, die Ladeinfrastruktur errichtet haben oder konkrete Pläne für den Ausbau verfolgen. Diese unternehmerischen Aktivitäten stellen eine wichtige Grundlage dar, die die Gemeinde gezielt fördern und koordinieren kann.

Lösungsansatz: Die Gemeinde initiiert weitere Kooperationen, da sie auf die Kompetenz der Unternehmen setzt und nicht selbst als Betreiberin auftreten will. Sie unterstützt zentrale Umsetzer:innen wie die Nahversorger beim zügigen bedarfsgerechten Ausbau durch schnelle behördliche Prozesse (insb. Unterstützung bei Grundstücksfindung, Netzanschlüssen und Genehmigungen) und bei der Kommunikation an die Bevölkerung.

Mögliche Kooperationspartner je nach lokalen Gegebenheiten:

- Einzelhandelsunternehmen, Nahversorger → Supermarkt-Parkplätze werden insb. in den Regionen als besonders relevant für die Bedarfsdeckung durch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur gesehen. Eine 24/7-Öffnung ist hier besonders wichtig und wird in aktuellen Förderprogrammen sowie durch Punkte aus der Ladepunkt-Daten-VO auch vorausgesetzt.
- Betriebe, Unternehmen → insb. Fokus auf Hotellerie & Gastronomie sowie Tourismusbetriebe wie Bergbahnen & Thermen

Vorteile: Geringe Kosten für die Gemeinde, es wird eine Win-Win Situation geschaffen: Betriebe profitieren von erhöhter Attraktivität, die Gemeinde & Bevölkerung von der verbesserten Infrastruktur. Es müssen mit hoher Wahrscheinlichkeit keine neuen Flächen versiegelt werden.

Nachteil: Bei Betrieb durch externe Partner:innen hat die Gemeinde keine Lenkwirkung (kann u.U. vertraglich geregelt werden). Gemeinde abhängig bezüglich der Verfügbarstellung der Lademöglichkeit außerhalb des Kund:innenstamms der Partnerbetriebe.

Handlungsoption 3: Gemeinde stellt Fläche bereit / sorgt für Flächenverfügbarkeit für den freien Markt

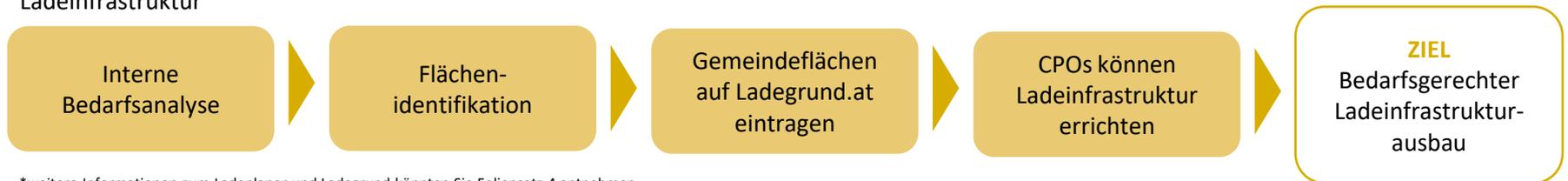
Ausgangssituation: Die Gemeinde beschäftigt sich neu mit dem Thema Ladeinfrastruktur für E-Autos. Die schnelle und einfache Grundlagenanalyse (z.B. ab Q2/2025 mit der Hilfe von [ladeplaner.at](#)*) hat ergeben, dass bis 2030 zusätzliche Ladepunkte in der Gemeinde benötigt werden. Aufgrund fehlender personeller Ressourcen/finanzieller Mittel wird die Gemeinde selbst keine Ladeinfrastruktur finanzieren, sowie auch möglichst wenig Zeit und Ressourcen für Stakeholder-Management aufwenden.

Flächenidentifikation: Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie der Gemeinde fokussiert sich jene darauf, ausreichend Flächen für den Ausbau zur Verfügung stehen und trägt diese auf [ladegrund.at](#)* ein. Wenn die Gemeinde selbst nicht im Besitz von geeigneten Grundstücken ist, versucht sie Privatpersonen und lokale Unternehmen (siehe Handlungsoption 2) zu erreichen und diese zu motivieren, ihre Grundstücke, die sich zum Ladeinfrastrukturausbau gut eignen würden, online einzutragen. Interessierte CPOs sehen diese Flächen und können über die Plattform mit der/dem Anbieter:in in Kontakt treten.

Lösungsansatz: Stammtisch mit Gemeindevertreter:innen, Stakeholder und Grundstückseigentümer:innen

Vorteile: Wenig benötigte personelle Ressourcen (Bedarfsanalyse und Standortanalyse kann bei dieser Handlungsoption sehr gering ausfallen, die Gemeinde selbst muss keine finanziellen und personellen Ressourcen aufwenden, es wird kein Fachwissen benötigt). Die Gemeinde kann entscheiden, ob sie die Stakeholder beim weiteren Prozess – z.B. Unterstützung bei Netzanschlüssen und Genehmigungen – aktiv unterstützt.

Nachteil: Die Gemeinde hat keinen Einfluss auf den Betrieb (z.B.: Tarifgestaltung durch CPOs, ...) sowie auf die technische Ausstattung der Ladeinfrastruktur



Wichtige Schritte beim Ladeinfrastrukturausbau (1/3)

Ein zentraler Bestandteil jeder Handlungsoption ist die Durchführung einer **Bedarfs- und Standortanalyse**. Diese bildet die Grundlage, um den aktuellen Status Quo des Ladeinfrastrukturbedarfs in der Gemeinde zu ermitteln und zielgerichtet planen zu können. Die Analyse dient nicht nur dazu, die derzeitige Versorgungslage und potenzielle Lücken aufzudecken, sondern auch, um fundierte Entscheidungen für die weitere Vorgehensweise zu treffen.

Zu Beginn – bevor der genaue Handlungsspielraum der Gemeinde definiert wurde – kann die Bedarfsanalyse zunächst in vereinfachter Form durchgeführt werden. Auch einfache Standortbewertungen, basierend auf allgemeinen Kriterien wie Erreichbarkeit, Eigentumsverhältnisse und strategische Bedeutung, können in diesem Stadium ausreichend sein.

Im weiteren Verlauf des Prozesses wird die Bedarfs- und Standortanalyse zunehmend spezifiziert und an **die gewählte Handlungsoption angepasst**. Wenn beispielsweise die Gemeinde die Ladeinfrastruktur eigenständig aufbauen möchte, wird die Analyse detaillierter. Sollte die Gemeinde hingegen auf Kooperationen mit lokalen Stakeholdern setzen, könnten die Ergebnisse der Analyse dazu dienen, potenzielle Partner gezielt anzusprechen und gemeinsame Standorte zu identifizieren.

Grundlagenanalyse

Bestandsanalyse

Überblick darüber, wie der Status Quo der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in der Gemeinde aussieht, verschaffen.

- Über ladestellen.at oder ladegrund.at die bereits vorhandenen Ladepunkte anzeigen (ab Q2/2025: ladeplaner.at)
- Für eine noch genauere Bestandsanalyse kann auch bei den Netzbetreibern nachgefragt werden, wie viel private Ladeinfrastruktur in der Gemeinde vorhanden ist

Wichtige Schritte beim Ladeinfrastrukturausbau (2/3)

Bedarfsermittlung

In einem nächsten Schritt muss analysiert werden, wie viel Ladeinfrastruktur für 2040 in der Gemeinde verfügbar sein sollte und wie viel dafür noch ausgebaut werden muss

- ladeplaner.at (ab Q2/2025 kostenlos verfügbar)

Standortanalyse

Wo macht Ladeinfrastruktur aus raumplanerischer Sicht auf dem Gemeindegebiet tatsächlich Sinn?

- Strategische Steuerung zur optimalen Verteilung der Ladeinfrastruktur unerlässlich
- Die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur unterscheidet sich innerhalb des Gemeindegebiets

Fragen im Zuge der optimalen Standortwahl:

- Welche Points-of-Interest gibt es in der Gemeinde? (Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitanlagen, hochfrequentierte öffentliche Gebäude)
- Wo parkt die Bevölkerung ihre Autos? (große Bewohner:innenparkplätze, Parkhäuser) → wird sie das auch in Zukunft dort tun und will die Gemeinde dies aktiv forcieren?
- Welche bereits versiegelten Flächen können für den Ladeinfrastrukturausbau genutzt werden? (Ziel beim Ladeinfrastrukturausbau sollte wie auch generell bei der Entwicklung der Gemeinde sein, möglichst wenig neue Flächen zu versiegeln.)
- Gibt es Mobilitätsknotenpunkte (Mobility Hub, Bahnhof, Park-and-Ride-Anlage) wo ein Ausbau sinnvoll erscheint?
- Unterstützung durch CPOs und Netzbetreiber
 - Auf Expertise der CPOs bei der Standortsuche und –bewertung zurückgreifen

Wichtige Schritte beim Ladeinfrastrukturausbau (3/3)

Technische Anforderungen so früh wie möglich klären

- Erforderlicher Netzanschluss auf Basis von Bedarfsanalyse und Ausbaustrategie der CPOs klären
- Benötigte Bau- und Nebenleistungen definieren
- Zeit & Ressourcen einplanen: Prozesse zum Thema Netz sind komplex und erfordern Expertise sowie Geduld

Kommunikation ist essenziell!

- Wie sehen die Ausbaustrategien von Nahversorgern oder von Betrieben in der Gemeinde aus? Können daraus Kooperationen entstehen? Wie lassen sich Doppelungen und schlechte räumliche Verteilung der Ladeinfrastruktur vermeiden?
- Regelmäßiger Kontakt/Austausch der Ausbaustrategien von Einzelhandelsunternehmen bzw. Unternehmen mit Kund:innenparkplätzen
- Ein Blick über den Tellerrand schadet nie! Wie geht der Ladeinfrastrukturausbau in anderen Gemeinden der Region/Nachbargemeinden voran? Ergeben sich da auch mögliche Kooperationen, damit grenzüberschreitende Versorgung gesichert ist? Was waren die Hürden vor Ort – und was die großen Erfolge?

Rechtliche Rahmenbedingungen

- Klären von Widmung/Haftungsfragen, Zugänglichkeit insb. bei Nahversorger-Parkplätzen (Nacht-Schranken)
- Förderungen (24/7-Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Ladeleistungen)
- Braucht es eine Ausschreibung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur → dann möglichst früh koordinieren und Best Practice-Beispiele bei Energieagenturen der Länder, KEM-Regionen und OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität anfragen

Elektrifizierung des Gemeindefuhrparks – Chancen für die Gemeinde

Flottenumstellung

- Umstieg auf E-Fahrzeuge im Gemeindefuhrpark fördert Nachhaltigkeit, senkt Betriebskosten und verbessert die Umweltbilanz
- Umstellung betrifft heute nicht mehr nur PKW und leichte Nutzfahrzeuge: Markt für batterieelektrische Spezialfahrzeuge (Schneeräumung, Kehrmaschinen, forstwirtschaftliche Spezialfahrzeuge und Einsatzfahrzeuge) wird immer größer

Ladeinfrastruktur

- Planung: Wo und wie werden die Fahrzeuge geladen?
- Nutzung kommunaler Gebäude (z. B. Bauhof, Schulen) als Ladestandorte
- Integration in ein intelligentes Lademanagementsystem

Öffentliche Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur

- Ladepunkte außerhalb der Nutzungszeiten für Bürger:innen öffnen
- Kombination mit E-Carsharing oder anderen Mobilitätsangeboten möglich

Synergien schaffen

- Einbindung in Energiegemeinschaften für die Nutzung von erneuerbarer Stromerzeugung
- Aufbau eines Mobilitätsnetzes: Gemeindefuhrpark als Teil eines umfassenden E-Mobilitätskonzepts (inkl. ÖPNV, Mobilityhubs) und Integration der Bevölkerung sowie lokaler Unternehmen möglich

Zusammenfassung der wichtigsten Schritte im Ladeinfrastrukturausbauprozess



austriatech

**österreichs
leitstelle
elektromobilität**

Bedarfsermittlung

Aktuellen und künftigen Bedarf ermitteln → demografische und regulative Veränderungen inkludieren



Standort- und Ladeszenarien-analyse

Wo wird Ladeinfrastruktur in der Gemeinde tatsächlich benötigt werden?



Stakeholder Management

Identifikation der beteiligten Akteur:innen und Kooperationsmöglichkeiten



Rollendefinition der Gemeinde

Möglichkeiten aktiver Rolle definieren und Handlungsoption wählen



ZIEL

Bedarfsgerechter Ladeinfrastrukturausbau in der Gemeinde gemeinsam mit Bevölkerung und Unternehmen



Denkanstöße



Synergien schaffen

- Kombination mit **Energiegemeinschaften** – Nutzung lokaler erneuerbarer Energie (z. B. Solar/Wind), frühe Integration von Speichermöglichkeiten* für Lastspitzen. Ebenso kann durch aktive Partizipation eine höhere Akzeptanz durch Bürgerbeteiligung erreicht werden – nachhaltige Mobilität als umfassende Aktivität der Gemeinde

Partizipation

- Bevölkerung in Ausbau integrieren und über Ausbauprozess informieren
- Umfragen & Workshops zur Standortwahl
- Transparenz durch Infoveranstaltungen und Kampagnen schaffen

Mobilitätsangebote verknüpfen

- Aufbau von Mobilityhubs
 - Bündelung von Ladeinfrastruktur, e-Carsharing, Fahrradverleih & ÖPNV
 - Förderung intermodaler Mobilität und effizienter Raumnutzung