



NEWSLETTER

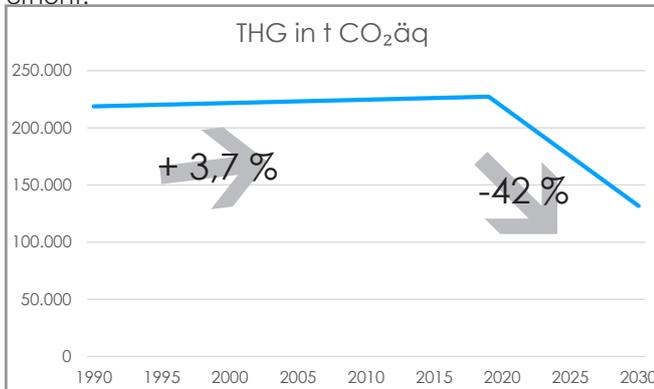
Nr. 4 • Januar 2021

Ergebnisse aus dem Teilkonzept

Sehr geehrte Bürgermeister, sehr geehrte Mitwirkende am Klimaschutz- Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont!

Dies ist der letzte Newsletter im Rahmen des Projekts. Die Erarbeitung des Teilkonzepts ist fast abgeschlossen, zurzeit wird an der Endfassung des Berichts gearbeitet.

Das Ergebnis ist ernüchternd: Nicht nur im Landkreis, sondern in ganz Deutschland ist man dem Ziel, die CO₂-Emissionen aus dem Sektor Verkehr bis 2030 um 40 bis 42 Prozent im Verhältnis zu 1990 zu senken, kein Stück nähergekommen. Im Gegenteil: Deutschlandweit ist der THG-Ausstoß in diesem Sektor sogar um 3,7 Prozent gestiegen. Zwar hat sich die Technik und Effizienz der Pkw deutlich verbessert, gleichzeitig aber sich deren Anzahl drastisch erhöht.



Ziel zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus Alltagsverkehr im Landkreis Hameln-Pyrmont (target GmbH 2020)

Die Vorgabe ist aber nach wie vor die gleiche. Nun muss das Ziel in den nächsten zehn Jahren erreicht werden. Im Landkreis Hameln-Pyrmont werden 97 Prozent der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr vom motorisierten Individual-Verkehr (MIV) verursacht. Um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erfüllen, muss die Treibhausgasemission pro Einwohner in dem Sektor von derzeit 1,53 auf 0,89t CO₂ gesenkt werden. Dies erfordert eine deutliche Reduzierung der Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge mit Benzin oder Dieselantrieb bis 2030. Dafür müssten in 10 Jahren etwa ein Viertel der Einwohner und Arbeitnehmer im Landkreis alle Fahrten nur noch mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit E-Fahrzeugen bestreiten. Oder alle kraftstoffbetriebenen Pkws müssten ihre jährliche Fahrleistung von derzeit 14.750 km auf 8.551 km reduzieren. Dies setzt eine entsprechende Infrastruktur sowie die Bereitschaft der Menschen zur Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens voraus.

Gesamtanzahl gemeldeter Pkw mit Benzin- oder Dieselantrieb im Landkreis Hameln-Pyrmont



90.630
2019



53.369
2030

Masterindikator zur Klimafreundlichen Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont bis 2030 (target GmbH 2020)

Die Zielsetzung ist nur mit mehreren verschiedenen Ansätzen zu erreichen, die sich auch in den Handlungsfeldern des Konzepts widerspiegeln. Auch wenn der Landkreis und die Kommunen nicht allein für die Verkehrswende im Weserbergland verantwortlich sind, so können wir doch zumindest zur Reduzierung des MIV im Landkreis Strukturen schaffen, um unseren Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg auf Rad, Bus, Bahn, Car- und RideSharing und alternative Antriebe zu erleichtern.

Um die Aktivitäten aus diesem Konzept fortzusetzen und die vielfältigen Projektideen daraus auch zeitnah umzusetzen, ist die Etablierung einer Umsetzungsinstanz für den Landkreis empfohlen worden. Die Schaffung einer solchen „Koordinierungsstelle“ wird derzeit geprüft.

Ein herzliches Dankeschön an alle Mitwirkende für die konstruktive Arbeit zum Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihre Bettina Remmert

INHALT

Ergebnisse aus dem Konzept

Interview mit dem Klimaschutzbeauftragten der Stadt Hameln

CarSharing-Konzepte



Interview mit Stefan Welling, Klimaschutzbeauftragter der Stadt Hameln

Herr Welling, Sie sind seit November 2020 neben Ihrer Rolle als Klimaschutzbeauftragter der Stadt Hameln Leiter der Aktivitäten der Metropolregion im Bereich Elektromobilität. Was sind dort konkret Ihre Aufgaben?

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg befindet sich momentan in einer Phase der Neuorganisation. Nachdem der ehemalige Geschäftsführer des Vereins „Kommunen in der Metropolregion“, Raimund Nowak, in Ruhestand ging, habe ich für den Zeitraum der Neuorganisation den Part der technischen Leitung für die Bereiche Elektromobilität und erneuerbare Energien übernommen.

Dies betrifft vor allem die Betreuung des Projekts in spe, dessen Phase 1 bereits über das Programm Mobilitätswerkstatt 2025 gefördert wurde und das sich nun kurz vor dem Abschluss befindet. Im Dezember 2020 haben wir einen Förderantrag für die Phase 2 des Projekts gestellt und hoffen, mit unserer ganzheitlichen Ausrichtung durch die Verbindung von Elektromobilität und erneuerbaren Energien den Fördermittelgeber überzeugen zu können. Des Weiteren bin ich mitverantwortlich für die weitere Ausrichtung der Modellversuchsflotte „Flotte electric“, über die die Kommunen der Metropolregion zu günstigen Konditionen Elektrofahrzeuge beziehen können. Auch die fachliche Beratung von Kommunen fällt in meinen Aufgabenbereich.

Die Stadt Hameln hat im August 2018 ihren Masterplan Mobilität vorgelegt. Wo liegen die Schwerpunkte des Konzepts und welche Maßnahmen sind daraus entstanden?

In den Jahren 2010 bis einschließlich 2016 wiesen die regelmäßigen Stickstoffdioxid-Messungen (NO₂) in Hameln Werte auf, die deutlich über den gesetzlich zulässigen Grenzwerten lagen. Dies führte dazu, dass die Stadt Hameln Ende 2017 entschied, ein Konzept für nachhaltige Mobilität erstellen zu lassen.

Auch dieser Green City Plan „Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität“ der Stadt Hameln setzt sich bereits intensiv mit klimafreundlicher Mobilität auseinander. Die Schwerpunkte liegen vor allem darin, die Luftqualität zu verbessern, den Modal Split vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in Richtung Radverkehr, Fußverkehr und öffentliche Verkehrsmittel zu verschieben, klimafreundliche, zukunftsweisende Mobilitätsangebote zu schaffen und die Digitalisierung für eine Vernetzung der Verkehrssysteme in Hameln zu nutzen.

Die Maßnahmen werden sukzessive abgearbeitet, derzeit mit dem Schwerpunkt auf die Verbesserung und den Ausbau der Fahrradinfrastruktur sowie der Förderung der Elektromobilität und Ausbau der Ladeinfrastruktur. Hier konnte bereits einiges umgesetzt werden. So weist Hameln bereits jetzt eine recht hohe Dichte an Schnellladepunkten auf, für mehrere öffentliche Parkplätze bzw. Parkhäuser sind weitere Ladepunkte geplant. Auch der

Themenblock E-CarSharing bzw. Mobility-Sharing wird regelmäßig weiter verfolgt, derzeit werden verschiedene Varianten auf Umsetzungsfähigkeit hin überprüft. Hervorzuheben ist neben der zukünftigen Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs für den Radverkehr ebenfalls das aktuelle Pilotprojekt „Fahrradparken in Hameln“, welches in dieser Größenordnung einzigartig ist. Die Stadt Hameln bietet interessierten Privatleuten und Wohnungsgesellschaften an, auf öffentlichem oder privatem Grund Fahrradabstellanlagen zu errichten, die dann von den Nutzern angemietet werden können. Insgesamt stehen für dieses Projekt, welches vom BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) gefördert wird, 695.000 Euro zur Verfügung.



Stefan Welling, Stadt Hameln

Welche Zielsetzungen hat die Stadt Hameln in Bezug auf E-Mobilität?

Einige Zielsetzungen in Bezug auf die Stärkung der Elektromobilität finden sich wie bereits erläutert im „Masterplan Mobilität“.

Die Stadt Hameln befasst sich jedoch schon deutlich länger mit der Entwicklung und Förderung der Elektromobilität. So hat der Rat der Stadt Hameln bereits im Jahr 2015 beschlossen, dass aus Klimaschutzgründen vorrangig Elektrofahrzeuge beschafft werden sollen, sofern wirtschaftlich darstellbar. Im Vergleich zu anderen Kommunen im Landkreis Hameln-Pyrmont verfügt die Stadt Hameln zumindest im Bereich des Pkw-Fuhrparks bereits über einen überdurchschnittlich hohen Anteil von Elektrofahrzeugen. Die Stadtverwaltung möchte auch weiterhin Vorbild sein und wird die Elektrifizierung ihres Fuhrparks in den nächsten Jahren weiter forcieren.

Unter Berücksichtigung der für die Erreichung der Klimaziele notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors, wird neben der Veränderung des Modal Split eine Elektrifizierung der übrigen Fahrzeuge unumgänglich sein. Das Ziel kann also nur sein, die Elektromobilität in allen Bereichen weiter auszubauen und zu fördern, sei es im privaten Bereich als auch im ÖPNV. Und dabei sind ausdrücklich Pedelecs und E-Roller mit einzubeziehen, da sie einen Bruchteil des Verkehrsraums benötigen, die ein Pkw in Anspruch nimmt.

Konkretere Ziele mit entsprechenden Meilensteinen sollen im Zuge der Fortschreibung des kommunalen Klimaschutzkonzepts der Stadt Hameln noch in diesem Jahr festgelegt werden.



Wo sehen Sie die größten Hemmnisse für die Etablierung der E-Mobilität?

Wenn wir die Zulassungszahlen des Jahres 2020 betrachten, scheint es so, als wenn wir den endgültigen Durchbruch der Elektromobilität erleben. Neben der BAFA-Innovationsprämie trägt auch das stetig wachsende Marktangebot an elektrisch betriebenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen seinen Teil dazu bei.

Nun muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter vorangetrieben werden, damit diese mit der Entwicklung Schritt halten kann. Hier sind die aktuellen Förderprogramme für nicht öffentliche Ladeinfrastruktur im privaten (KfW-Programm 440) sowie gewerblichen Bereich (Förderrichtlinie des Landes Niedersachsen „Richtlinie nicht öffentliche Elektroladeinfrastruktur Unternehmen“) schon ein guter Weg.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur muss jedoch nicht nur ebenfalls weiter ausgebaut, sondern auch der Zugang vereinfacht und vereinheitlicht werden. Tesla macht seit Jahren mit dem eigenen Supercharger-Netzwerk vor, wie einfach es sein kann. Einstecken und laden ohne vorherige Authentifizierung per Ladekarte oder App zu einem festen Preis. Gerade das teilweise tatsächlich vorhandene Chaos in Bezug auf eine Vielzahl an Ladestromanbietern mit den unterschiedlichsten Konditionen kann eine Hürde darstellen.

Auch wenn dies hauptsächlich ein Thema für Langstreckenfahrer oder Personen, die zu Hause über keine Lademöglichkeit verfügen, ist, muss hier noch einiges passieren. Der Durchschnittsfahrer möchte bei längeren Fahrten nicht ständig planen müssen, wo er wann mit welcher Ladekarte sein Fahrzeug laden kann. Die ISO-Norm 15118 soll einen entsprechenden Weg bereiten, derzeit erfüllen aber noch zu wenige Fahrzeuge die technischen Voraussetzungen.

Ein weiteres Hemmnis stellen die leider noch immer verbreiteten Vorurteile gegenüber der Elektromobilität dar, sei es die angeblich erhöhte Brandgefahr oder die Verwendung von Rohstoffen wie Lithium oder Kobalt von zweifelhafter Herkunft. Hier ist wohl noch einiges an Aufklärungsarbeit zu leisten. Fakt ist: Ein in Brand geratenes Elektrofahrzeug muss von der Feuerwehr anders behandelt werden als ein „Verbrenner“, stellt sie aber nicht vor unlösbare Probleme. Und im prozentualen Verhältnis zum jeweiligen Gesamtfahrzeugbestand ist keine erhöhte Brandhäufigkeit festzustellen.

Auch das Thema Rohstoffbeschaffung muss ernst genommen, aber eben in das richtige Verhältnis gesetzt werden. So finden sowohl Lithium als auch Kobalt ebenfalls Verwendung bei der Produktion von Verbrennungsfahrzeugen und selbst bei der Entschwefelung von Kraftstoffen wird Kobalt als Katalysator eingesetzt. Im Grunde ist es jedoch als positiv zu sehen, dass die Rohstoffbeschaffung der Fahrzeughersteller durch diese Diskussion in den Fokus geraten ist. So wurden die Hersteller dazu gedrängt, die gesamte Wertschöpfungskette auf mehr Nachhaltigkeit auszurichten und somit z.B. bei Rohstofflieferverträgen auch die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltstandards aufzunehmen.

Was reizt Sie persönlich an dem Thema E-Mobilität? Besitzen Sie privat auch ein E-Auto?

Elektrisch fahren macht einfach Spaß – das unmittelbar anliegende Drehmoment, der Komfort, das geräuscharme, entspannte Fahren, kein Diesel- oder Benzingeruch mehr, deutlich geringere Wartungs- und Instandhaltungskosten und nicht zuletzt die hohe Effizienz. Immerhin können Elektrofahrzeuge mit derselben Energiemenge durchschnittlich mindestens die dreifache Distanz im Vergleich zu einem „Verbrenner“ zurücklegen. Hinzu kommen noch die zukünftigen netzdienlichen Einsatzmöglichkeiten über „Vehicle to Grid“ (V2G, Konzept zur Abgabe von elektrischem Strom aus den Antriebsakkus von Elektro- und Hybridautos zurück in das öffentliche Stromnetz) bzw. „Vehicle to Home2“ (V2H, Prinzip, bei dem die überschüssige Energie aus der eigenen Photovoltaikanlage im Auto gespeichert und dann wieder ins hauseigene Energiesystem eingespeist wird). Wenn wir das gesamte „Energiesystem Deutschland“ aller Sektoren betrachten, führt kein Weg an der Elektromobilität vorbei.

Meine Meinung ist: Wenn ich die Elektromobilität nach vorne bringen möchte, muss ich selbst mit positivem Beispiel vorgehen und auch aus eigener Erfahrung berichten können. Also fahre ich, nachdem ich mich bereits seit einigen Jahren intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt habe, seit Ende 2019 selbst ein Elektroauto. Dabei habe ich großen Wert darauf gelegt, ein gebrauchtes Fahrzeug mit möglichst geringem „CO₂-Rucksack“ und hohem Anteil an recycelten bzw. natürlichen Materialien zu wählen, bei dem bereits in der Produktion erneuerbare Energien eingesetzt wurden. Ergänzend dazu habe ich im vergangenen Jahr eine Photovoltaik-Anlage installieren lassen, über die ich auch mein Fahrzeug lade.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge weisen über den Lebenszyklus gerechnet bereits dann deutlich niedrigere CO₂-Emissionen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor auf, wenn der aktuelle Strommix zugrunde gelegt wird. Von den übrigen Schadstoffen, die bei der Verbrennung von Diesel oder Benzin entstehen, ganz zu schweigen. Der Anteil erneuerbarer Energien wird jedoch weiterhin zunehmen, zudem haben viele Fahrer von Elektrofahrzeugen einen Ökostromtarif abgeschlossen. Kurzum: Elektroautos sind auch unter Berücksichtigung des viel thematisierten CO₂-Rucksacks bereits jetzt im ökologischen Vorteil und werden in Zukunft immer sauberer.

Dies kann ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor rein physikalisch niemals erreichen, selbst wenn „klimaneutraler“ Treibstoff aus grünem Strom erzeugt wird. Hier ist der Wirkungsgrad geradezu katastrophal, da der Energieeinsatz im Vergleich zum Elektrofahrzeug fast um den Faktor 10 höher liegt. Für Nischenbereiche mögen diese „E-Fuels“ teilweise eine Übergangslösung darstellen, aber nicht für die große Masse.

Welche Unterstützung, welchen Service für die Kommunen würden Sie sich vom Konzept „Klimafreundliche Mobilität“ des Landkreises wünschen?

Ich würde mir wünschen, wenn das Konzept des Landkreises Hameln-Pyrmont den Kommunen Handlungsempfehlungen an die Hand gibt und sie dazu motiviert, sich noch intensiver mit nachhaltiger Mobilität auseinander zu setzen und in diesem Bereich noch stärker aktiv zu werden. ■



CarSharing-Konzepte

CarSharing bedeutet, dass man sich ein Auto mit anderen teilt. Der Besitzer des Autos ist z.B. ein CarSharing-Anbieter. Registrierte Nutzer können alle Fahrzeuge des Anbieters bedarfsweise buchen. Die Buchung erfolgt z.B. über eine Internet-Seite, Handy-App oder eine Telefonzentrale. Geöffnet wird das Fahrzeug mit einer Chipkarte oder mit dem Handy. Der Autoschlüssel befindet sich meist im Fahrzeug. Nur die tatsächliche Fahrzeugnutzung wird dann in Rechnung gestellt. Alle Kosten wie Anschaffungskosten, Wartung und Reparatur, Benzin oder Strom, sind im Fahrpreis inbegriffen.

Für viele Haushalte kann CarSharing günstiger sein als ein eigenes Auto. Als Faustregel gilt: Wer weniger als 10.000 Kilometer im Jahr mit dem Auto zurücklegt, der spart mit CarSharing bares Geld (www.carsharing.de).

Grundsätzlich unterscheidet man zwei Carsharing-Varianten: Beim **stationsbasierten CarSharing** stehen die Autos auf einem festen Parkplatz. Nutzer holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich. Diese Variante eignet sich besonders für Nutzer, die auf ein eigenes Auto verzichten wollen und trotzdem die Verlässlichkeit eines in ihrer Nähe bereitgestellten Fahrzeugs brauchen. Im ländlichen Raum könnten über so eine Variante Dorf-Autos etabliert werden.

Bei der **Free-Floating-Variante** stehen die Autos irgendwo in der Stadt, frei geparkt. Nutzer können die Fahrzeuge über das Handy orten und buchen. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Nutzungsgebiets wieder ab. Diese Variante ist nur in einigen großen Städten zu finden. Reservierungen im Voraus sind nicht möglich. Free-floatinge Fahrzeuge sind nicht immer verlässlich in der Nähe verfügbar. Sie eignen sich aber gut für spontane Fahrten oder solche, bei denen man den Endzeitpunkt nicht genau bestimmen kann. Free-floating macht außerdem One-way-Fahrten innerhalb des Stadtgebiets möglich.

Stationsbasiert	
	Das Fahrzeug wird an einer Station in der Nähe abgeholt und muss dorthin zurück gebracht werden.
Free-floating	
	Das Fahrzeug steht dort, wo der letzte Kunde es abgestellt hat. Man ortet es per Handy. Nach der Fahrt stellt man es ab, wo man will. (Aber nur innerhalb des vom Anbieter definierten Geschäftsgebiets!)

Unterschiede zwischen stationsbasiertem und free-floating CarSharing (Grafik: bcs; www.carsharing.de)

Eine **Kombination** beider Varianten könnte auch im Landkreis geschaffen werden. Gäbe es in allen größeren Orten eine einheitliche CarSharing-Struktur, wären auch so One-Way-Fahrten möglich (z.B. zu Bahnhöfen). Fahrzeuge müssten dafür dann aber auch an zentralen Verkehrsverknüpfungspunkten abgestellt werden.



CarSharing-Fahrzeuge bei Firma Lenze in Groß Berkel (mikarshare)

Im Fachgespräch am 4. Dezember 2020 zum Thema CarSharing berichtete Alex Holtzmeyer von den CarSharing Erfahrungen im **Lebensgarten im Flecken Steyerberg**. Die Gegend dort ist typisch ländlich, und in Ermangelung eines gut ausgebauten Radverkehrsnetzes und öffentlichen Personennahverkehrs haben die Bürger des Lebensgartens auf Eigeninitiative gesetzt und eine kostengünstige und umweltfreundliche Mobilitäts-Lösung für die Bürger vor Ort geschaffen. Das CarSharing-Projekt mit Elektroautos und Solartankstelle ist das älteste Projekt seiner Art in Deutschland. Mittlerweile wurde das Angebot erweitert um E-Bikes und RideSharing. Aktuell wird eine Buchungsplattform ausgewählt, die den Bürgern als App zur Verfügung stehen wird, um die CarSharing-Buchungen und Mitfahrgelegenheiten zu koordinieren.

Ebenfalls in dem Fachgespräch berichtete Tina Krieger von den Angeboten des **CarSharing-Anbieters mikarshare** (www.mymikar.de). Grundsätzlich bietet mikarshare ein Komplettpaket: Von der Vermittlung von Fahrzeugen, über die komplette Wartung bis hin zum Online-Buchungssystem. Dabei gibt es zwei Finanzierungsmodelle: Sponsoring und Leasing. Einsatzgebiete für CarSharing-Fahrzeuge sind die Nutzung für die Öffentlichkeit, für kommunale Fuhrparks und auch für Wohnanlagen und Unternehmen. Bei der Firma Lenze in Groß Berkel sind zurzeit zwei Renault ZOE als E-Cars exklusiv für die Mitarbeitenden im Einsatz. Ein Beispiel für den Einsatz von CarSharing im kommunalen Fuhrpark ist die Gemeinde Monheim: Die Verwaltung hat den kompletten Dienstwagenfuhrpark auf CarSharing umgestellt. Ein Teil der Wagen steht auch für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Bad Windsheim hat einen über Sponsoring finanzierten 9-Sitzer-Bus als Bürgerbus im Einsatz.

IMPRESSUM

Herausgeber: Landkreis Hameln-Pyrmont

Text / Lektorat: Corinna Menze, target GmbH, Stefan Welling, Stadt Hameln

Grafik / Layout: Corinna Menze, target GmbH

Förderung: Bundesumweltministerium im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative

Förderkennzeichen: 03K10323

Projektlaufzeit: Februar 2020 bis Januar 2021

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages