ANHANG 3

NEWSLETTER

zum Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität
im Landkreis Hameln-Pyrmont 2020

target

Landkreis
Hameln-Pyrmont

NEWSLETTER

Nr. 1 • April 2020

Vorwort

Sehr geehrte Bürgermeisterinnen und Bürgermeister,

sehr geehrte Mitwirkende am Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont!

Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans 100 % Klimaschutz für die Region Weserbergland erarbeitet der Landkreis Hameln-Pyrmont ein Konzept zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität. Mit der Erstellung wurde die target GmbH beauftragt. Bei der Erarbeitung des Konzepts stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- die Erfassung und Kommunikation bestehender klimafreundlicher Mobilitätsansätze
- die Transparenz und Vernetzung der relevanten Mobilitäts-Akteure
- die Entwicklung konkreter, umsetzungsreifer Projekte.

Ein Schwerpunkt der Konzepterstellung ist die intensive Beteiligung von Akteuren in Workshops, die Information und Beteiligung von Verwaltung und Politik sowie die Öffentlichkeitsarbeit.

In Zeiten, in denen unsere gewohnte und erprobte Kommunikation außer Kraft gesetzt ist, gehen wir auch in diesem Projekt andere Wege. Die geplanten Workshops und Termine zur Akteursbeteiligung sind bis auf weiteres ausgesetzt. Um Sie in dieser Zeit über das Projekt zu informieren und Sie einzubinden, wenden wir uns mit diesem Newsletter an Sie. Wir wollen hiermit kein neues Informationsmedium einführen, sondern für die Zeit der Corona-Beschränkungen den Austausch und die weitere Arbeit am Projekt ermöglichen. Und Ihnen zudem interessante Informationen zur klimafreundlichen Mobilität in Kommunen bieten. Sobald die Durchführung von Workshops wieder möglich ist, informieren wir Sie über die neuen Termine.

Zielsetzung dieses ersten Newsletters ist es, Ihr Wissen zu nutzen, um bestehende Projekte und Vorhaben zur klimafreundlichen Mobilität im Landkreis zu erfassen und ein möglichst umfassendes Bild über den Status quo zu

www.hameln-pyrmont.de/Wirtschaft-und-Klima/Klimaschutz/Mobilitätskonzept

www.targetgmbh.de

erhalten. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie bzw. Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ihre relevanten Mobilitätsprojekte dokumentieren. Sie können dafür den beigefügten Steckbrief nutzen. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme werden im Rahmen des Projekts veröffentlicht.

Wir freuen uns, trotz der drängenden aktuellen Probleme, über Ihr Interesse und Ihre Unterstützung für das Projekt Klimafreundliche Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihre Bettina Remmert

Landkreis Hameln-Pyrmont, Wirtschaftsförderung

INHALT

Vorwort

Mobil im ländlichen Raum

Leitprojekt Rufbus – bedarfsorientierte Mobilität für ländliche Räume

Die Stabsstelle Mobilitätsmanagement der LNVG stellt sich vor

Förderprogramme

Kurzvorstellung: target GmbH

Mobil im ländlichen Raum

Der Verkehrssektor ist der drittgrößte Verursacher von Treibhausgas-Emissionen in Deutschland, 96 Prozent davon fallen im Straßenverkehr an: die Fahrleistungen steigen, die fossilen Kraftstoffe dominieren und die durchschnittlichen CO_2-Emissionen von PKWs sind hoch. Dazu kommen Feinstaub, Stickoxide und Lärm, oft aufgrund von Durchgangsverkehr. Probleme, die auch den Landkreis Hameln-Pyrmont betreffen, und die dieser mit dem Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität in Kommunen in Angriff nimmt.

Über die bereits im Vorwort genannten Ziele hinaus, geht es auch um die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), ein kommunales Mobilitätsmanagement und die Unterstützung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung, z. B. die Umstellung auf eine 100-Prozent-Nutzung erneuerbarer Energien für strombetriebene Fahrzeuge.

Akteure einbinden, Ideen entwickeln

Eine verstärkte Akteursbeteiligung im Rahmen des Klimaschutz-Teilkonzepts, beispielsweise in Workshops, soll Anstöße geben für Handlungsansätze und Maßnahmen. Die Themen – wie Elektromobilität, Digitalisierung oder klimafreundliche Mobilität und Tourismus – sowie die Termine werden u. a. auf der Webseite des Landkreises Hameln-Pyrmont veröffentlicht (siehe Kasten im Vorwort).

Leitprojekt Rufbus – bedarfsorientierte Mobilität für ländliche Räume

Mit dem Rufbus Hessisch Oldendorf erweitert der Landkreis als Aufgabenträger gemeinsam mit den Öffis sein Angebot. Die Kleinbusse können bei Bedarf angefordert werden und binden Ortsteile besser an die Kernstadt Hessisch Oldendorf und die Kreisstadt Hameln an.

Nach der erfolgreichen Einführung des Rufbusses Ilsetal vor zwei Jahren, wird das alternative Bedienangebot nun auch im gesamten Stadtgebiet Hessisch Oldendorf umgesetzt. Ziel ist es, die Ortsteile rechts und links der Weser besser an das Gemeindezentrum Hessisch Oldendorf anzubinden und gleichzeitig einen Anschluss Richtung Hameln zu ermöglichen. Rufbusse bieten als Ergänzung zu den bestehenden Buslinien 23, 24, 27 und 28 zusätzliche Fahrten am Abend, an Samstagen und in den Ferien. Dazu wurden alle Bedarfs- und Linienfahrten im Verkehrsgebiet Hessisch Oldendorf neu geordnet und abgestimmt.

Der Rufbus fährt nach einem festen Fahrplan, bedient die Haltestellen jedoch nur nach vorheriger Anmeldung. Eine Woche im Voraus oder bis zu einer halben Stunde vor planmäßiger Abfahrt kann eine Fahrt in der Mobilitätszentrale Weserbergland oder online unter www.rufbus.oeffis.de gebucht werden.

Flexible Busverbindungen anhand des tatsächlichen Bedarfs anzubieten, reduziert nicht nur die Fahrzeiten, sondern auch die Emissionsbelastung. Bei entsprechender Nachfrage könnte das Konzept zukünftig ausgebaut werden, denn Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum sind Teil der Daseinsvorsorge. Weitere Informationen: Bastian Schwarz, Tel.: 05151/903-9111, Bastian.Schwarz@Hameln-pyrmont.de.

www.rufbus.oeffis.de

Die Stabsstelle Mobilitätsmanagement der LNVG stellt sich vor

Die Stabsstelle Mobilitätsmanagement der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH stellt sich vor:

Standortfaktor Nahverkehr

Moderne Verkehrsangebote sind genauso Standortfaktor wie schnelles Internet. Aufgabe der Stabsstelle Mobilitätsmanagement der LNVG ist, Landkreise, kreisfreie Städte, Gemeinden und Initiativen im Bereich Nahverkehr in ganz Niedersachsen zu informieren und zu vernetzen. Der Schwerpunkt unserer Arbeit liegt auf dem ländlichen Raum.

Ziel ist es , den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszuweiten und mit anderen Verkehrsangeboten besser abzustimmen und zu vernetzen. Mobilitätsangebote sind Daseinsvorsorge, die zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in ganz Niedersachen beitragen sollen.

Ideen mit Ihnen entwickeln

Der Fokus unserer Beratungsleistung liegt nicht nur auf klassischen ÖPNV-Themen. Unser Ansatz: Alle Verkehrsangebote sollten zusammen betrachtet und geplant werden. Es geht um das möglichst gute Zusammenspiel der Verkehrsarten: Das reicht zum Beispiel vom Fuß- oder Radweg zur Haltestelle, Fahrten mit Linienbussen oder flexiblen Sammeltaxis zum Ziel oder zum Bahnhof, um mit dem Zug weiterzufahren (sog. intermodale Reiseketten). Außerdem wird bei der Beratung deutlich, welche Angebote möglicherweise fehlen, um den ÖPNV attraktiver zu machen.

Außerdem informiert die Stabsstelle Mobilitätsmanagement zu vielen weiteren Mobilitätsthemen, wie z. B. Sharing-Modellen, Mobilitätsberatung und -bildung, Fördermöglichkeiten auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene und zu weiteren aktuellen Entwicklungen im Mobilitätssektor.

Gute Ideen weitergeben

Gute Ideen darf man abgucken – wir bringen Sie in Kontakt mit Referentinnen und Referenten, die ihre Erfahrungen weitergeben. Unsere mit 110 und 80 Teilnehmern ausgebuchten Veranstaltungen im Februar 2020 drehten sich um Themen wie die EU-Förderung von flexiblen Bedienformen im ÖPNV (z. B. Verkehrsangebote ohne feste Haltestellen oder Kombinationen aus ÖPNV und Logistik) und um touristisches Mobilitätsmanagement am Beispiel von ÖPNV-Nutzung auf Kurkarte bzw. Gästekarte.

Zusammen in die Zukunft

Um mit Ihnen und für Sie noch mehr erreichen zu können, ist beabsichtigt, aus der Stabsstelle Mobilitätsmanagement ein landesweites „offenes Mobilitätsnetzwerk“ (Arbeitstitel) zu entwickeln. Zentrale Aufgabe wird es sein, Kommunen bei der Gestaltung zukunftsfähiger, sicherer und nachhaltiger Mobilitätsentwicklung zu vernetzen und zu beraten. Diese Arbeit soll inhaltlich noch tiefer einsteigen als unsere aktuellen Angebote. Als Vorbild

Stabsstelle Mobilitätsmanagement, von links: Dirk Altwig; Stephan Börger (Leiter der Stabsstelle), Julia Pohlmann, Hendrik Koch

dient hierbei das Zukunftsnetz Mobilität NRW (https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/), das seit 2015 die Kommunen und Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen unterstützt.

Die Aktivitäten und das Beratungsangebot des zukünftigen landesweiten „offenen Mobilitätsnetzwerks“ werden in enger Abstimmung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und den drei kommunalen Spitzenverbänden Niedersächsischer Landkreistag (NLT), Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB) und dem Niedersächsischen Städtetag (NST) koordiniert.

Wer wir sind

Seit Herbst 2016 unterstützt die Stabsstelle Mobilitätsmanagement die niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreien Städte), Gemeinden und weitere Initiativen im Bereich Nahverkehr bei der Ausgestaltung des ÖPNV sowie bei der Verwendung der zugewiesenen NNVG-Finanzmittel sowie bei Fördermitteln.

Inzwischen ist die Stabsstelle personell verstärkt. Wir konnten das Beratungsangebot ausweiten durch direkten Austausch vor Ort, mittels verschiedener regionaler und landesweiter Veranstaltungen und dem Informationsaustausch zu „Best-practice“-Beispielen und möglichen Förderungen.

Die Schaffung der Stabsstelle Mobilitätsmanagement basiert auf einer Empfehlung des Zukunftsforums Niedersachsen 2015.

- Kostenloser Newsletter LNVGaktuell: https://www.lnvg.de/lnvg/newsletter/newsletter-anmeldung
- Kontakt: Hendrik Koch, 0511 53333109, kochh@lnvg.de

www.lnvg.de

FÖRDERPROGRAMME

Die Kommunalrichtlinie – Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld – fördert u. a. Mobilitätsstationen, die Verbesserung des Radverkehrs (z. B. Neubau von Radwegen) oder eine intelligente Verkehrssteuerung.

https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie

Im Folgenden sind, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, einige Finanzierungs- und Förderinstrumente für Kommunen aufgeführt; die jeweiligen Fördervoraussetzungen sind im Einzelfall zu prüfen.

ÖPNV / SPNV / Mobilität allgemein

https://www.lnvg.de/foerderung

https://www.lnvg.de/mobilitaet/finanzierung-und-foerderung/sonstige-finanzierungs-und-foerder-moeglichkeiten

Nachhaltige Mobilität

https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/innovation-radverkehr-deutschland.html

Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)

https://www.nbank.de/%c3%96ffentliche-Einrichtungen/Infrastruktur/Verbesserung-der-Stadt-Umlandmobilit%c3%a4t-im-%c3%b6ffentlichen-Personennahverkehr-(Mobilit%c3%a4tszentralen)/index.jsp

Betriebliches Mobilitätsmanagement

https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/betriebliches-mobilitaetsmanagement-bund.html

Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/richtlinie-zur-foerderung-von-nicht-investiven-ma.html

Förderrichtlinie Elektromobilität

https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/elektromobilitaet-bund.html

target GmbH

target

Der Landkreis Hameln-Pyrmont hat für die Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts die target GmbH aus Hameln beauftragt.

target – mit dem roten e für erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Emissionseinsparung

Erneuerbare Energien und Energieeffizienz stehen seit 1994 bei der target GmbH im Mittelpunkt; seit 2008 auch Klimaschutzkonzepte und energetische Quartierskonzepte. Viele Vorhaben werden in Kooperationen durchgeführt, sowohl regional und national als auch auf europäischer Ebene. Bisher wurden mehr als 200 Projekte erfolgreich umgesetzt, davon über 40 im Rahmen von Programmen der Europäischen Union. Und das macht target für Sie:

- Entwicklung von Energie- und Wärmeversorgungskonzepten
- Erstellung von Klimaschutz-, Masterplan- und Quartierskonzepten
- Kommunale Wärmeplanung
- Fortschreibung von Energie- und CO_2-Bilanzen
- Energiemanagement und Erstellung von Energieberichten
- Initiierung und Management von Energieeffizienz-Netzwerken
- Beratung zur Vorbereitung von Klimaschutz-Strategien
- Entwicklung und Durchführung von Qualifizierungen
- Antragstellung im Rahmen von Förderprogrammen
- Organisation und Durchführung von Fachtagungen.

Die target GmbH war Gründungsmitglied der Klimaschutzagentur Region Hannover und ist Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Sonnenenergie (DGS) sowie in den Fördervereinen der Klimaschutzagenturen Weserbergland, Mittelweser und Hildesheim. Derzeit besteht das target-Team aus sieben Personen.

Die Zukunft ist erneuerbar: www.targetgmbh.de

IMPRESSUM

Herausgeber: Landkreis Hameln-Pyrmont

Text: Hermann Sievers, target GmbH

Grafik / Layout: Corinna Menze, target GmbH

Förderung: Bundesumweltministerium
im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative

Förderkennzeichen: 03K10323

Projektlaufzeit: Februar 2020 bis Januar 2021

Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

Klimaschutz-Teilkonzept
Klimafreundliche Mobilität in Kommunen
für den Landkreis Hameln-Pyrmont

Landkreis Hameln-Pyrmont

NEWSLETTER

Nr. 2 • Juli 2020

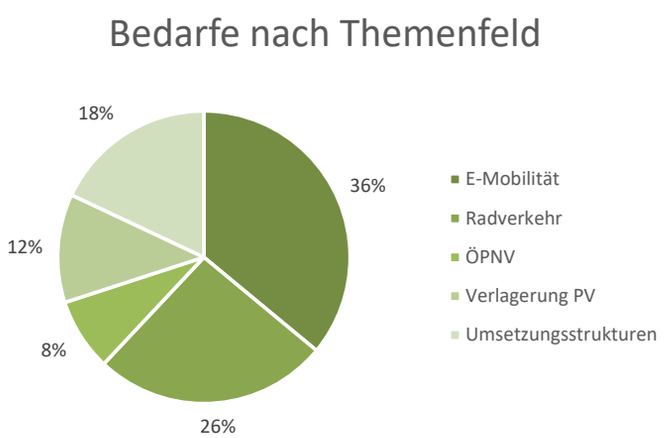
Bürgermeistergespräche und Videokonferenzen

Der geplante Workshop „Klimafreundliche Mobilität im Landkreis Hameln-Pyrmont: Bestandsaufnahme und Austausch“ am Montag, 23. März 2020 musste aufgrund der Corona-Beschränkungen ausfallen. Da eine neue Ansetzung des Termins weiterhin unsicher war, wurden die Gespräche mit den Kommunen im Landkreis Hameln-Pyrmont bilateral im Juni geführt, damit weiter an der Erarbeitung klimafreundlicher Mobilitätsansätze im Landkreis gearbeitet werden konnte.

In den Fachgesprächen mit den Kommunen ging es vorrangig um eine Bestandsaufnahme zur klimafreundlichen Mobilität und Austausch zu möglichen Projektansätzen

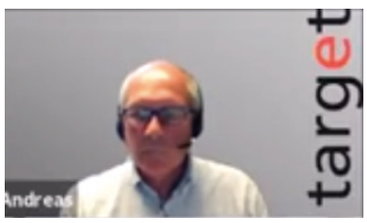
Teilnehmer waren jeweils Vertreter der Gemeinde, Vertreter des Landkreises Hameln-Pyrmont sowie vom Auftragnehmer target GmbH.

Folgendes Ergebnis brachten die Gespräche: Über dreißig laufende Aktivitäten zur Förderung klimafreundlicher Mobilität gibt es bereits landkreisweit – ein erfreulicher Zwischenstand, auf dem sich aufbauen lässt. In den Themenbereichen E-Mobilität, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Verlagerung des Personenverkehrs sowie Umsetzungsstrukturen haben die Bürgermeister über 50 Wünsche und Ideen geäußert! Dieses verdeutlicht das Interesse an diesem Thema und zeigt die Notwendigkeit einer Umsetzungs- und Unterstützungsinstanz für die Kommunen auf!



An dieser Stelle bedanken wir uns noch einmal herzlich bei allen Kommunen für den konstruktiven und interessanten Austausch.

Weiterhin haben wir uns auch – den Umständen geschuldet – intensiv mit neue Kommunikationsmöglichkeiten auseinandergesetzt und sind mit den Akteuren in mehreren Videokonferenzen zusammengekommen. So haben beispielsweise die Mitarbeiter der Lenkungsgruppe an einem digitalen Workshop der Metropolregion über das Förderprogramm „flotte electric“, welches auf Seite 3 erläutert wird, teilgenommen.



Bei einem Webinar der LNVG zur Vorstellung von Mobilitätsnetzwerken stellten die Geschäftsführer der targt GmbH ihre Erfahrungen als Netzwerkmanager vor.

Zudem haben fast alle Kommunen bei der von der target GmbH organisierten Videokonferenz zum Thema „E-Mobilität in Kommunen“ teilgenommen.

Auch an dieser Stelle vielen Dank für die große Bereitschaft und Flexibilität, sich mit diesen Plattformen auseinanderzusetzen. Das hilft uns, das Projekt innerhalb der geplanten Projektdauer umzusetzen.

Zusätzlich werden wir Sie weiter über die Entwicklungen des Konzeptes in unseren Projektnewsletter informieren. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihre Bettina Remmert

Landkreis Hameln-Pyrmont, Wirtschaftsförderung

INHALT

Bürgermeistergespräche und Videokonferenzen
Steigende Anzahl an Pkws im Landkreis
Flotte electric der Metropolregion
Best-Practice: Mobilitätsnetzwerk in Ortenau
Projekt Fahrradparken der Stadt Hameln

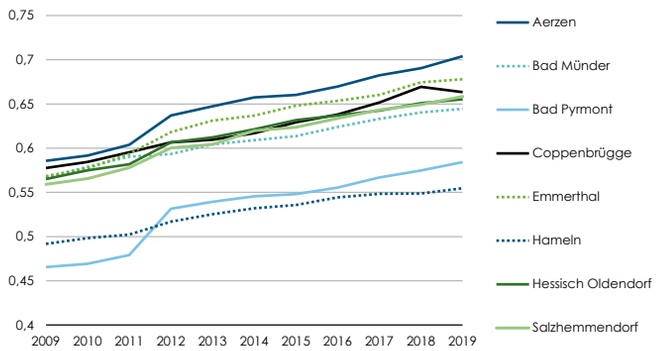
Steigende Anzahl an PKWs im Landkreis

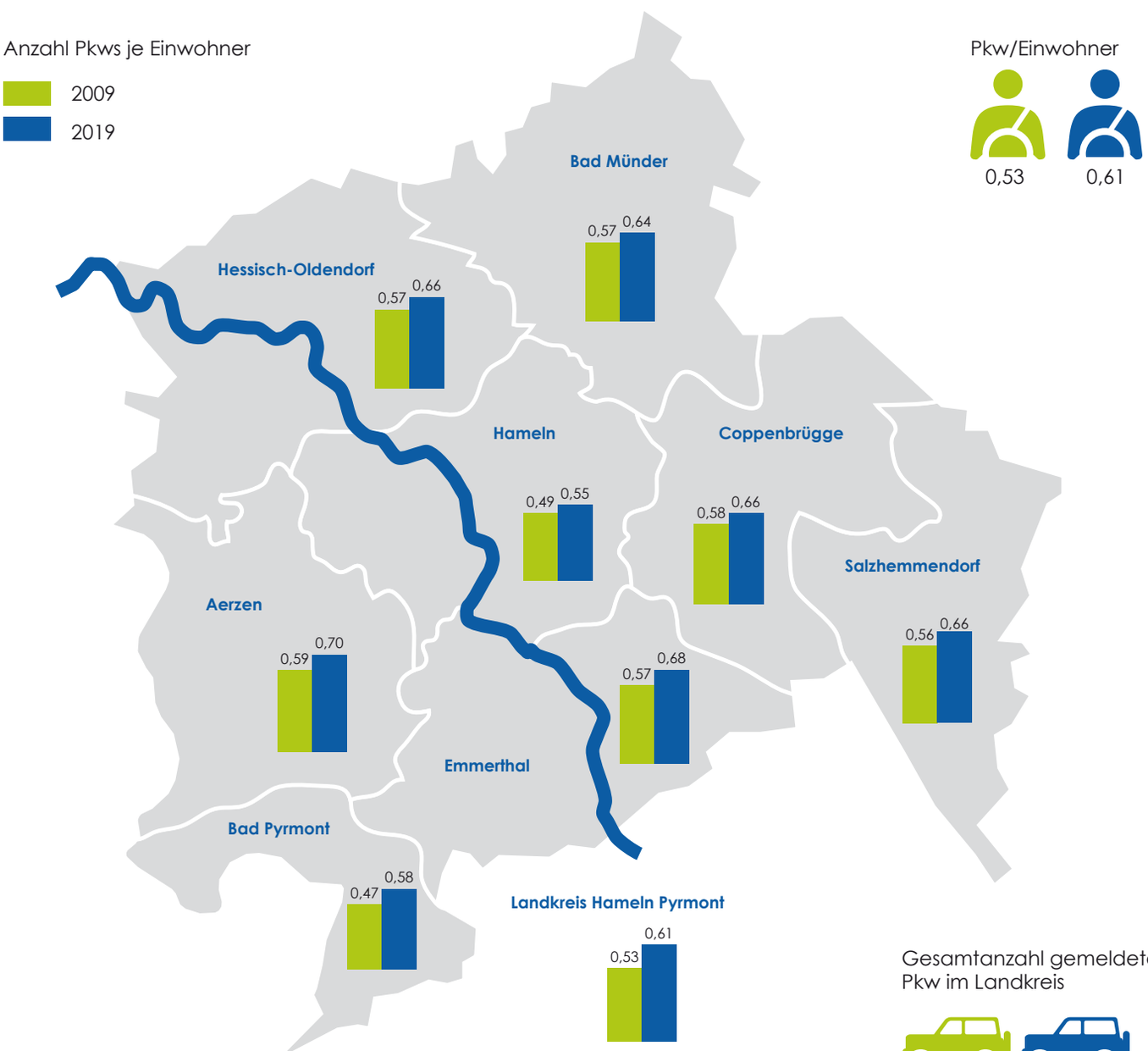
Im Rahmen des Teilkonzepts Mobilität wird aktuell an der Energie- und CO_2-Bilanz gearbeitet. Dazu wird auf Basis der Einwohnerstruktur, der angemeldeten Pkws und des Mobilitätsverhalten eine Einschätzung der Kraftstoffverbräuche vorgenommen. Die Ergebnisse fließen in die Entwicklung konkreter Ansatzpunkte mit ein.

Ein Befund gibt zu denken: Die Anzahl der gemeldeten Pkws im Landkreis ist in zehn Jahren um über 10 Prozent angestiegen, bei sinkender Einwohnerzahl. Dadurch stieg der Anteil an Pkws pro Einwohner sogar um 14 %.

Im Sinne einer angestrebten Verkehrswende muss es also Ziel sein, Maßnahmen zu entwickeln, um diesen Trend anzuhalten bzw. sogar umzukehren.

Pkw-Bestand pro Einwohner





Gesamtanzahl gemeldeter Pkw im Landkreis

Grafik von target

Flotte electric

Seit dem Jahr 2013 betreibt der Verein „Kommunen in der Metropolregion“ eine der größten kommunalen E-Fahrzeugflotten in Europa. Aufgebaut wurde die Flotte im Rahmen eines Projektes der großen Forschungs- und Entwicklungsinitiative der Bundesregierung Schaufenster Elektromobilität. Im Sinne einer nachhaltigen Nutzung der gewonnen Erkenntnisse wurde die Modellflotte fester Bestandteil der Arbeit der Metropolregion. Inzwischen haben rund 90 Kommunen und kommunale Betriebe Fahrzeuge aus der Flotte genutzt und über vier Millionen vollelektrische Kilometer in vielen verschiedenen Einsatzbereichen zurückgelegt. Auf Basis dieser Erfahrungen erfolgt ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Nutzern mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Herstellern und Autohäusern.

Die Elektrifizierung der Fuhrparks von Kommunen und kommunalen Betrieben

Die Erfahrungen mit der Flotte electric waren ausschlaggebend für den Beschluss der Mitgliederversammlung des Vereins Kommunen

- ab dem Jahr 2020 in kommunalen Fuhrparks grundsätzlich nur noch Elektrofahrzeuge zu beschaffen,
- Elektrofahrzeugen Vorrang beim Parken und Liefern zu gewähren,
- ab dem Jahr 2025 nur noch Busse mit alternativen Antrieben zu beschaffen.

Das Angebot der Flotte electric

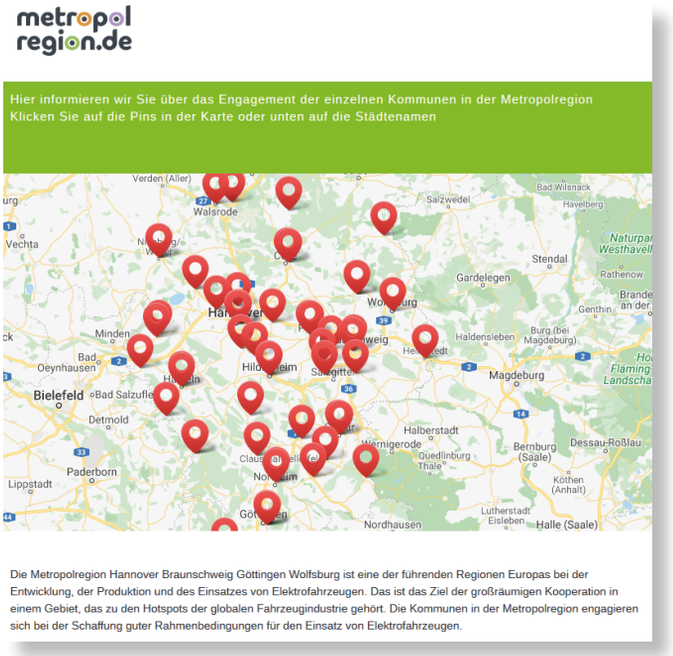
- Unterstützung bei der Auswahl des passenden vollelektrischen Fahrzeuges
- Temporäre Nutzung von Fahrzeugen der Flotte electric für Testaktionen
- Schulung die Fahrerinnen und Fahrer / e.Pferdchen
- Beratung bei der Einrichtung der Ladeinfrastruktur für die E-Fahrzeuge

66 Pedelecs und E-Cargo-Bikes der Flotte electric laufen bis 8/2020 im Verleihsystem im Gebiet der Stadt Hannover. Lastenradinitiativen (z. B. Hann. Münden) werden unterstützt.

Möglichkeiten der Beteiligung an dem Modellvorhaben

Kommunen und kommunale Betriebe aus Niedersachsen können sich an dem Modellversuch beteiligen. Konditionen des Modellversuchs und die aktuelle Verfügbarkeit von Fahrzeugen bitte anfordern unter amtelectric@metropolregion.de

Die Fahrzeuge in der Flotte electric werden durch den Umweltbonus des Bundes gefördert. Der Bonus beträgt 6.000 Euro pro Fahrzeug (vollelektrisch). Vom Listenpreis muss der Hersteller den Bonusbetrag von 3.000 Euro ablassen. Mit dieser Preisreduzierung von 9.000 Euro und der von Herstellern gewährten Großkundenrabatte können



die Flottenfahrzeuge zu sehr attraktiven Konditionen betrieben werden. Großkundenrabatte gewähren die Hersteller Volkswagen und RENAULT (Konditionen Juni 2020). Aufgrund des beschränkten Fahrzeugangebotes können nicht alle Beteiligungswünsche an der Modellflotte erfüllt werden.

Um ihre Angebote für die Kommunen weiter zu verbessern startet die Metropolregion eine Umfrage zur E-Mobilität in Kommunen.

Für die Kommunen im Landkreis wird die Umfrage im Rahmen des Konzepts zur Klimafreundlichen Mobilität durch die target GmbH durchgeführt.

Neue Einsatzmöglichkeiten für Pedelecs und eCargo Bikes

Die 66 Pedelecs und E-Cargobikes der Flotte electric laufen derzeit in einem von der Landeshauptstadt Hannover finanzierten Verleihsystem, das im August 2020 endet. Die Räder sollen dann u. a. in Lastenradinitiativen der Mitgliedskommunen verteilt werden.

Aktueller Fahrzeugbestand

Im Juni 2020 hat die Flotte electric einen Fahrzeugbestand von 63 E-PKW/LFZN. Davon 55 Fahrzeuge im Modellversuch mit 24- bis 48-monatigen Vereinbarungen mit Laufzeiten der Modellversuchsvereinbarungen z. T. bis 2024.

Beteiligte Kommunen aktuell

Stadt Braunlage • Gemeinde Butjadingen • Landkreis Celle • Gemeinde Cremlingen • Stadt Einbeck • Landkreis Emsland • Stadt Gifhorn • Landkreis Gifhorn • Stadt Hameln • Landkreis Hameln-Pyrmont • Landeshauptstadt Hannover • Stadt Hildesheim • Gemeinde Isernhagen • Stadt Langenhagen • Stadt Osterode am Harz • Landkreis Peine • Stadt Salzgitter • Landkreis Schaumburg • Landkreis Wolfenbüttel

https://www.metropolregion.de/flotte-electric/
bianca.schmidt@metropolregion.de
T +49 511 898586-22

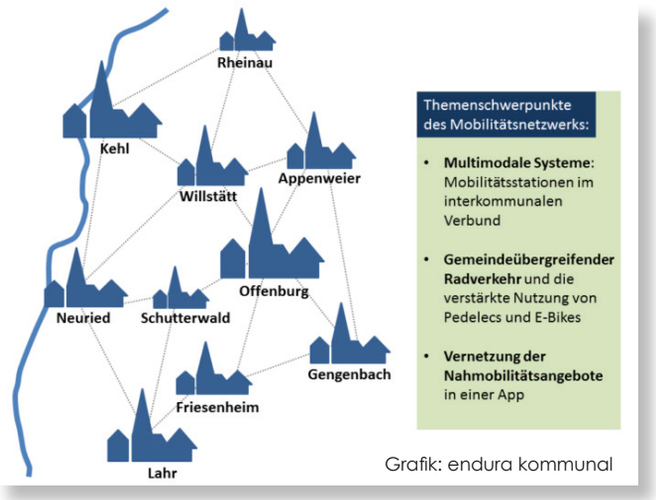
Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Viele Maßnahmen lassen sich erst sinnvoll und wirtschaftlich durch interkommunale Kooperation planen und umsetzen. Vor diesem Hintergrund erarbeiten die zehn Kommunen Appenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl, Lahr, Neuried, Offenburg, Rheinau, Schutterwald und Willstätt aktuell gemeinsame Lösungen und nutzen Synergieeffekte beim Thema nachhaltige Mobilität. Das von ihnen gegründete Mobilitätsnetzwerk Ortenau, welches vom Bundeswirtschaftsministerium gefördert wird, ist das bundesweit Erste seiner Art.

Mobilität endet nicht an der Gemarkungsgrenze, im Gegenteil!

Durch aufeinander abgestimmte Mobilitätslösungen greifen vielfältige Nahverkehrsangebote künftig besser ineinander. Bürgerinnen und Bürger sollen sich einfach und klimafreundlich in ihrer Kommune und zwischen Städten und Gemeinden fortbewegen können. Ziel des Mobilitätsnetzwerkes ist es, durch regelmäßigen Austausch die Zusammenarbeit zu optimieren und so den Gesamtaufwand für die interkommunalen Mobilitätsprojekte zu minimieren.

Auf folgende drei Schwerpunktthemen haben sich die Netzwerkkommunen verständigt:



Grafik: endura kommunal

In regelmäßig stattfindenden Netzwerktreffen und durch den Einbezug von Experten werden dabei verschiedene Themen diskutiert und konzipiert. Hierzu zählen: Carsharing, Radverkehr, Mobilitätsstationen, ÖPNV-Anbindung, Pedelecs & E-Bikes, Mitfahrsysteme, kommunale Fuhrparke, eine gemeinsame Marke, Fahrradverleihsysteme, einheitliches und anbieterübergreifendes Buchungssystem, Anbindung von Ortsteilen, Bürgerbus bzw. weitere ÖPNV-ergänzende Angebote uvm.

Die gewonnenen Erkenntnisse sollen als Bausteine das Gesamtverkehrskonzept des Landkreises ergänzen und somit auch weiteren Kommunen des Kreises zur Verfügung stehen.

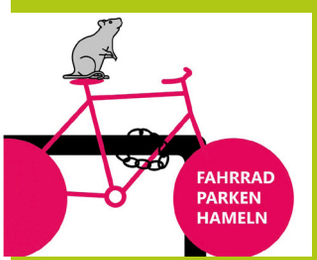
Das Netzwerkmanagement hat die endura kommunal.

Diese Vernetzungsstruktur kann auch für die Kommunen im Landkreis Hameln-Pyrmont beispielgebend wirken.

https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de
sarah.berberich@endura-kommunal.de

PROJEKT ZUM FAHRRAD-PARKEN IN HAMELN

Die Stadt Hameln wird im Rahmen eines wegweisenden Förderprojektes des Bundes ab Sommer 2020 Fahrradabstellanlagen am Wohnort errichten. Damit bietet sich für Hamelner Einwohner die Möglichkeit, ihr Fahrrad nahe der Haustür sicher, abschließbar, komfortabel und vor der Witterung geschützt zu parken.



Der voraussichtliche Mietpreis beträgt je nach Modell zwischen 3,- € und 6,- € im Monat.

Die Stadt bittet derzeit Interessierte um Rückmeldung per E-Mail-Adresse oder telefonisch, um die gemeldeten Wohnorte als potenziellen Standorte berücksichtigen zu können. Dabei handelt es sich zunächst lediglich um eine Interessenbekundung. Nach Eingang der Rückmeldung setzt sich die Stadt mit den Interessenten und gegebenfalls mit dem Vermieter/Eigentümer in Verbindung, um einen Termin zu vereinbaren und Einzelheiten (möglicher Standort, Art der Box etc.) zu klären.

https://www.fahrradparken-hameln.de/
Verkehrsplanung@hameln.de

IMPRESSUM

Herausgeber: Landkreis Hameln-Pyrmont

Text: Hermann Sievers, target GmbH

Grafik / Layout: Corinna Menze, target GmbH

Förderung: Bundesumweltministerium
im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative

Förderkennzeichen: 03K10323

Projektlaufzeit: Februar 2020 bis Januar 2021

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

NEWSLETTER

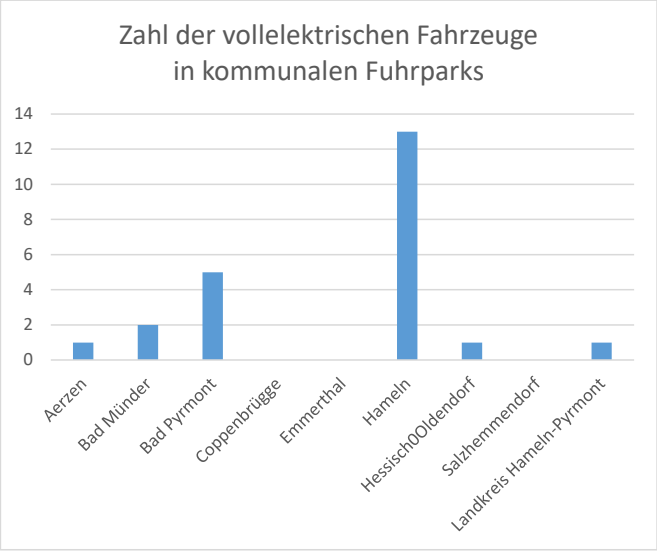
Nr. 3 • November 2020

Ist-Analyse und Fachgespräche

Sehr geehrte Bürgermeister,

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

Die Ist-Analyse zum Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität ist fast abgeschlossen. Interessant waren dabei auch die Ergebnisse der Befragung über den Einsatz elektrischer Fahrzeuge in den kommunalen Fuhrparks, die die target GmbH für die Metropolregion durchgeführt hat (siehe unten stehende Grafik).



target GmbH auf Basis Fragebogen Metropolregion, Stand Oktober 2020

Parallel dazu wurde auch die E-Ladeinfrastruktur im Landkreis zusammengefasst (siehe Seite 2).

Zurzeit finden noch Fachgespräche zu verschiedenen Themen statt. So wurde unter anderem Ende Oktober das Thema „Wasserstoff“ behandelt (siehe Artikel auf Seite 3). Am 4. Dezember wird es eine Online-Veranstaltung zum Thema „CarSharing“ geben, zu der Sie sich gerne unter *sievers@targetgmbh.de* anmelden können. Weiterhin sind noch Fachgespräche zu den Themen „Klimafreundliche Mobilität in Unternehmen“ und „Lösungen für den ländlichen Raum“ geplant.

Am 25. November wurden die Ergebnisse der Ist-Analyse dem Umweltausschuss der Kreistages vorgestellt. Tobias Timm, Geschäftsführer der target GmbH, erläuterte die

Ergebnisse und stellte als erstes Folgeprojekt die Möglichkeit einer „Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität“, als Verstetigungs- und Unterstützungsinstanz für die Kommunen im Landkreis, vor.

Wir werden Sie weiter über die Entwicklungen des Konzepts über unseren Projekt-Newsletter informieren. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre und eine besinnliche Vorweihnachtszeit.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihre Bettina Remmert

Landkreis Hameln-Pyrmont, Wirtschaftsförderung

INHALT

Ist-Analyse und Fachgespräche

E-Ladeinfrastruktur im Landkreis

Wasserstoff-Modellregion Schaumburg

Interview mit dem Mobilitätsmanager des Kreis Lippe

E-Ladeinfrastruktur im Landkreis

Stand: September 2020

Ladestation

nicht öffentliche Ladestation

Grafik von target

Nr.	Standort
1	Domänenburg Rathaus Parkplatz, Burgstr. 1, Aerzen
2	Rewe, Schillerstr. 35, Bad Pyrmont
3	Parkplatz Infocenter, Europa-Platz 1, Bad Pyrmont
4	Stadtwerke Bad Pyrmont, Südstr. 3, Bad Pyrmont
5	Marktplatz Bad Pyrmont, Luisenstraße, Bad Pyrmont
6	Parkhaus, Rathausstr. 9, Bad Pyrmont
7	Hufeland Therme, Forstweg 17, Bad Pyrmont
8	Bürgeramt, Werner-Düwe-Str., Coppenbrügge
9	Edeka, Hauptstr. 60a, Emmerthal
10	Burger King, Zinngießerstr. 1, Hameln
11	Hochschule Weserbergland, Am Stockhof 2, Hameln
12	Lidl, Reimersdeskamp 9, Hameln
13	Stadtwerke, Hafenstraße 14, Hameln
14	Am Posthof, Wendehammer, Hameln
15	Kastanienwall 52, Hameln
16	Erichstraße, Hameln
17	Bahnhofsplatz, Hameln
18	Springer-Landstraße/Rudolf-Schmidt-Straße, Hameln
19	Fleckenverwaltung, Hauptstr. 2a, Emmerthal
20	Schlosshotel Münchhausen, Schwöbber, Aerzen
21	Phoenix Contact, Dringenauer Straße 30, Bad Pyrmont
22	Grohnder Fährhaus, Grohner Fähre 1, Emmerthal
23	E.ON Kraftwerksgelände, Emmerthal
24	Institut für Solarenergieforschung, Am Ohrberg, Emmerthal
25	Multimarkt Parkplatz, Werkstraße 17, Hameln
26	Marktkauf Parkgarage, Böcklerstraße 6, Hameln

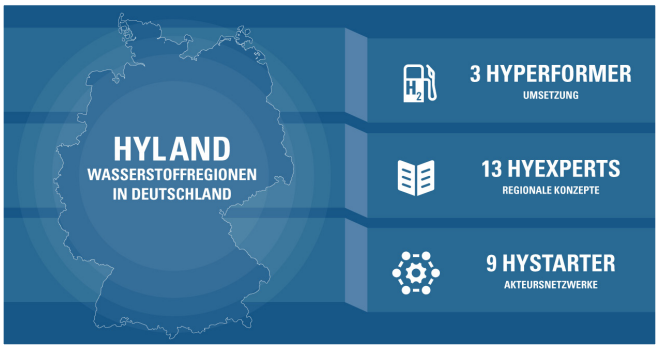
Quellen

https://www.standorttool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/
https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Karte/Ladesaeulenkarte-node.html;jsessionid=544707A9BB27CEA5CF07F9572C28063F
https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/
https://ladesaeulenregister.de/
https://lemnet.org/de/map/
https://www.plugsurfing.com

Mit Wasserstoff die Zukunft heute gestalten

Am Donnerstag, den 29. Oktober 2020 berichtete Horst Roch, Leiter der Klimaschutzstelle des Landreises Schaumburg, in einer Zoom-Veranstaltung über die „Wasserstoff-Modellregion Schaumburg".

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Programm „HyLand – Wasserstoffregionen in Deutschland" aufgelegt, das Kommunen gezielt motivieren soll, den Einsatz von Wasserstofftechnologie in ihrer Region zu untersuchen.



Der Landkreis Schaumburg ist eine von deutschlandweit neun Regionen in der Kategorie HyStarter und die einzige in Niedersachsen. Das Ziel im Rahmen von HyStarter ist die Erarbeitung eines Handlungskonzepts zur Initiierung einer regionalen Wasserstoffwirtschaft, das von den relevanten Akteuren der Region unterstützt wird. Dabei soll eine konkrete Vision der regionalen Wasserstoffwirtschaft für den Zeitraum bis 2050 entwickelt werden. Grundlage dafür sind technische, wirtschaftliche und rechtliche Machbarkeitsanalysen sowie messbare Klimaschutzeffekte.

Deutschland im Kleinen

Ausgangslage für die Projektteilnahme des Landkreises Schaumburg ist die „Durchschnittlichkeit" und somit Repräsentativität des Landkreises hinsichtlich Geografie, Bevölkerungszusammensetzung, Infra- und Unternehmensstruktur. Der Landkreis hat sich als „Deutschland im Kleinen" beworben, dem sich als ältestes Kohlerevier Norddeutschlands mit vielen ehemaligen Bergwerken und Halden die Chance bietet, wieder zu einem Energieproduktionsstandort mit Zukunftscharakter zu werden. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien wie Windkraft und Bioenergie ist im Landkreis schwierig, somit sind neue Ansätze gefragt. Mit Wasserstoff könnten Quellen und Senken abgefedert und unterschiedliche Sektoren gekoppelt werden. Der Landkreis möchte in der Konzepterstellung den Schwerpunkt auf die Nutzung von Reststoffen und Abfällen legen. Dies ist ein einzigartiger Ansatz unter den Projektteilnehmern.

Im Projekt wird der Landkreis fachlich und organisatorisch von einem Expertenteam begleitet, welches die regionalen Potenziale, die Chancen und die Grenzen der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien herausarbeitet. Die Projektleitung hat die SPILETT new technologies GmbH aus Berlin.

HYSTARTER
WASSERSTOFFREGIONEN IN DEUTSCHLAND

Zum aktuellen Zeitpunkt sind alle sogenannten Strategiedialoge abgeschlossen. Nach der Strategiephase wird entschieden, ob das bis Mitte 2021 abzuschließende Technologiekonzept mit seinen Maßnahmen tragfähig und damit weiter förderfähig ist.

Vision: Wasserstoff-Müllwagen

Erste Maßnahmen könnten beispielsweise Machbarkeitsanalysen für eine konkrete Wasserstoff-Brennstoffzellen-Buslinie oder für Müllwagen sein.

www.now-gmbh.de/de/bundesfoerderung-wasserstoff-und-brennstoffzelle/wasserstoffregionen-in-deutschland

https://www.hy-starter.de/

Die nächste Online-Fachveranstaltung mit dem Thema „CarSharing" findet am 4. Dezember 2020 von 10:00 bis 12:00 Uhr statt.
Anmeldungen dafür bitte an sievers@targetgmbh.de

INFO-BOX

Klimafreundliche Mobilität bedeutet neben Verbesserung der Infrastruktur nicht nur eine Reduzierung des Verkehrs, sondern beinhaltet auch das Thema alternativer Antriebe als Ersatz für Diesel und Benzin. Elektroautos, Hybrid-Fahrzeuge, Plug-In-Hybride und Autos, die mit Erdgas (CNG) oder Autogas (LPG) fahren, sind Alternativen zum klassischen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Als ein weiteres Zukunftsmodell gilt das E-Auto mit Brennstoffzelle. Fahrzeuge mit Brennstoffzelle beruhen auf dem Einsatz von Wasserstoff (Wasserstoff ist das häufigste chemische Element im Universum und tritt auf der Erde nur in Wasser oder gebunden in anderen chemischen Verbindungen auf. Er kann gasförmig, flüssig oder in Feststoffen gespeichert werden). Statt eines Verbrennungsmotors sorgt ein Elektromotor für den Antrieb, der aus einer Brennstoffzelle samt Pufferbatterie gespeist wird. Im Grunde ist ein Brennstoffzellenfahrzeug ein Elektrofahrzeug mit Onboard-Stromerzeugung. Die Brennstoffzelle erzeugt elektrischen Strom durch die Umkehrung der Elektrolyse. Dabei reagieren Wasserstoff und Luftsauerstoff zu Wasser unter Abgabe von elektrischer Energie und Wärme. Die dadurch erzeugte Energie treibt einen Elektromotor an. Dies geschieht lokal emissionsfrei, es wird nur Wasserdampf freigesetzt. Zu berücksichtigen sind allerdings auch die Emissionen und Energieverluste, die bei der Erzeugung des Wasserstoffs anfallen.

Interview mit dem Dennis Hetmann, Mobilitätsmanager des Kreis Lippe

Herr Hetmann, Sie sind seit Februar dieses Jahres als Mobilitätsmanager im Kreis Lippe tätig.

Genau, ich habe bereits im Studium zum Umweltingenieur meine Schwerpunkte im Bereich Klimaschutz gelegt. Der Kreis Lippe hat im Rahmen des Förderprogramms „Masterplan 100% Klimaschutz" zu dem bereits vorhanden Mitarbeitern im Bereich Klima und Energie zusätzlich drei Klimaschutzmanager eingestellt, die die Handlungsfelder „Persönliches Umfeld", „Haus", „Wirtschaft", „Erneuerbare Energien", „Kommune" und „Mobilität" abdecken. Die Zusammenstellung des Teams und die Themenfelder an sich klingen schon sehr interessant, und da ich selbst im ländlichen Bereich lebe und somit sehr abhängig davon, bin mobil zu sein, fand ich die Stelle des Mobilitätsmanagers sehr reizvoll. Denn es ist ja kein Geheimnis, dass eine nachhaltige Mobilität einer der wichtigen Schlüssel ist, um dem Klimawandel entgegenzuwirken.

Was genau sind Ihre Aufgaben als Mobilitätsmanager?

Der Masterplan hat eine klares Ziel definiert, nämlich bis 2050 95% der Treibhausgasemissionen und 50% des Endenergiebedarfs einsparen. Dafür wurden in den verschiedenen Handlungsfeldern Maßnahmen definiert. Die Aufgabe des Mobilitätsmanagers, ist es diese Maßnahmen umzusetzen.

Die Masterplanphase ist nun seit dem 30.06. beendet und viele Maßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt. So wurden unter der Federführung des Mobilitätsmanagers beispielsweise in nahezu jeder lippischen Kommunen Fördergelder für den Austausch eines Fahrzeugs mit herkömmlichen Verbrennungsmotor gegen ein Elektroauto akquiriert. Die Kommunen setzen diese Fahrzeuge nun beispielsweise als Dienst- oder Transportwagen ein.

Auch die Förderung des Radverkehrs ist eine Aufgabe des Mobilitätsmanagers. Seit 2017 koordiniert der Mobilitätsmanager in Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeauftragten des Kreises die Deutschlandweite Aktion „STADTRADELN", an der sich seitdem alle lippischen Kommunen gemeinsam beteiligen. Dadurch entlastet der Kreis die einzelnen Kommunen sowohl personell als auch finanziell.

Weitere Maßnahmen im Rahmen des Masterplans waren unter anderem eine lippeweite Modal-Split-Analyse, welche eine gute Datengrundlage für weitere Projekte liefert oder auch die Initiierung einer elektrifizierten Schnellbuslinie.

Insgesamt besteht die Aufgabe des Mobilitätsmanagers also darin, das breite Spektrum dieses Sektors klimafreundlich zu gestalten. Der Masterplan hat dabei erste Grundsteine gelegt und viele Türen für Folgeprojekte geöffnet. Beispiele dafür sind die erfolgreichen Teilnahmen an den Förderwettbewerben wie dem HyExpert des BMVI zur Wasserstoffmodellregion (HyDrive OWL) oder dem KommunalerKlimaschutz.NRW (Lippe Re-Klimatisiert).

Wie gestalten Sie die Zusammenarbeit mit den Kommunen im Kreis Lippe?

Wie bereits beschrieben, werden die Kommunen in die Umsetzung der Maßnahmen aktiv mit eingebunden. Teilweise sind es Maßnahmen für die einzelnen Kommunen wie die Elektroautos oder der Bau von Mobilstationen. Es sind aber auch Projekte und Maßnahmen, in denen der Kreis Lippe durch und mit den Region gestärkt wird. So konnte in diesem Jahr im Rahmen des Stadtradelns nur gemeinsam mit rund 750.000 geradelten Kilometern in drei Wochen der 39. Platz aller 1.482 Teilnehmerkommunen erreicht werden.

Darüber hinaus tausche ich mich regelmäßig mit den Klimaschutzmanagern aus. In einer themenoffenen Runde versuchen wir so, gemeinsam Probleme zu lösen und Synergien zu nutzen. Vertreter von Kommunen ohne Klimaschutzmanager können sich aber genauso bei mir melden, wenn Sie Probleme oder Ideen haben. Insgesamt ist es ein sehr intensiver Austausch und ein positives Miteinander.

Mit welchen weiteren Akteuren arbeiten Sie zusammen?

Ich arbeite mit einem breiten Netzwerk von Akteuren zusammen. Auf der einen Seite sind das Kollegen aus unserem Hause und dabei insbesondere das Klimaschutzteam. Auf der anderen Seite sind es auch viele externe Akteure wie Vertreter Kollegen aus anderen Kommunen oder Vertreter verschiedener Institutionen und Unternehmen, aber auch einzelne Bürger, die sich bei mir über Projekte, etc. informieren. Da Klimaschutz nicht über eine einzelne Person funktioniert, ist dieses Netzwerk auch besonders wichtig. Ganz nach dem Motto „Handeln, teilen nutzen"

Welche Projekte begleiten Sie aktuell?

Derzeit arbeite ich im Projekt „Lippe Re-Klimatisiert" in drei Teilprojekten.

Das erste Projekt „Fahrradfreundlichkeit" soll zum einen den Mitarbeitern des Kreises erleichtern, den Weg zur Arbeit mit dem Rad zu bewältigen. Dafür werden am Kreishaus Umkleidekabinen, Duschen und eine Fahrradabstellkäfig mit Lademöglichkeiten für E-Bikes errichtet, um die Attraktivität zu steigern. Des Weiteren werden zwei weitere sichere Fahrradabstellanlagen in Detmold errichtet, um den Radverkehr im Allgemeinen zu stärken.

Im Rahmen des Teilprojektes „Umsteigen im Klimahafen" werden insgesamt sieben Mobilstationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten in Lippe errichtet. Geplant sind Radabstellanlagen mit elektronischem Buchungssystem, elektronische DFI-Systeme, Ladeinfrastruktur für E-Autos, Fahrradreperaturstationen, etc. So soll der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und die Attraktivität dieser gesteigert werden.

Das dritte Teilprojekt nennt sich „Postfossiler interkommunaler Fuhrpark". In dieser Maßnahme hat sich der Kreis mit acht Detmolder Behörden bzw. Institutionen zusammen getan, um die einzelnen Fuhrpark zu bündeln und optimieren. Ziel ist es, den finanziellen und personellen Aufwand durch ein gemeinsames Fuhrparkmanagement zu minimieren. Der Fuhrpark soll besser ausgelastet werden, damit die Mitarbeiter weniger Dienstfahrten mit dem Privat-PKW absolvieren. Des Weiteren wird betrachtet, inwiefern der Fuhrpark nach Dienstende in ein CarSharing übergehen kann, um die Fahrzeuge auch außerhalb der Dienstzeiten nutzen zu können. Damit der Fuhrpark nachhaltig ist, wurden bereits 15 weitere Elektrofahrzeuge in den Fuhrpark aufgenommen, die herkömmliche Verbrenner ersetzen. Langfristig wollen wir eine Lösung erarbeiten, die den Mitarbeitern die komplette Palette an Verkehrsmitteln aufführt und die nachhaltigste und gleichzeitig sinnvollste Lösung vorschlägt. Gleichzeitig wird im Hintergrund die Buchung übernommen.

Ein weiteres spannendes Projekt, das ich begleite, ist die Entwicklung der Wasserstoffmodellregion HyDrive-OWL. Gemeinsam mit der Stadt Bielefeld und dem Kreis Minden-Lübbecke haben wir erfolgreich am Wettbewerb HyExpert des BMVI teilgenommen. Die Projektskizze HyDrive-OWL konnte dabei mit dem Ansatz überzeugen, dass wir die komplette Wertschöpfungskette von Wasserstoff in der Region etablieren wollen. Inzwischen haben wir die Feinkonzeptionierung der Skizze öffentlich ausgeschrieben und das Fraunhofer Institut für solare Energiesysteme damit beauftragt, unsere Ansätze für die Erzeugung, Verteilung, Speicherung und Anwendung von Wasserstoff detailliert auszuarbeiten. Damit wir zum Ende der Projektlaufzeit mit der Umsetzung der Strategie beginnen können.

Welches sind Ihre Vorzeigeprojekte? Was lief im Kreis Lippe im Bereich klimafreundliche Mobilität, besonders gut?

Der Masterplan 100% Klimaschutz hat zum einen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und zum anderen Folgeprojekte wie die Wasserstoffmodellregion und LiReK angestoßen, weshalb man von einem Vorzeigeprojekt für den Bereich Mobilität und den Klimaschutz insgesamt reden kann.

In welchen Handlungsfeldern liegt besonders viel Potenzial?

Der Bereich Mobilität hat ein riesiges Potential. Ich denke, dass wir auf kommunaler Ebene mit gutem Beispiel vorangehen müssen, damit wir die Bürger dazu motivieren, ihr Mobilitätsverhalten auf postfossile und nachhaltige Lösungen umzustellen. Schlussendlich kommt es nämlich auf jeden einzelnen an, wenn wir die gesetzten und beschlossenen Klimaziele erreichen wollen. Je früher wir damit anfangen, desto mehr Chancen haben wir das zu schaffen. Ein Mobilitätsmanager kann dafür auf kommunaler Ebene die richtigen Ansätze liefern.

Inwiefern hat die aktuelle Pandemie Ihre Aktivitäten beeinflusst?

Anfangs war es eine ziemliche Umstellung. Viele Termine und Veranstaltungen konnten nicht mehr stattfinden, und man musste sich erst mit den digitalen Kommunikationsmöglichkeiten zurecht finden. Inzwischen finde ich es aber sehr vorteilhaft, nicht für jeden Auswärtstermin die Dienstfahrt antreten zu müssen. Viele Gespräche funktionieren auch super über Video- oder Telefonkonferenzen. Das spart mir und vielen Kollegen Zeit und schont durch das Wegfallen der Fahrten das Klima.

Dennis Hetmann, Kreis Lippe

Dennoch geht es nicht ganz ohne persönlichen Kontakt; insbesondere der Erstkontakt zu Akteuren ist dadurch benachteiligt.

Der signifikanteste Nachteil ist für mich, dass viele Veranstaltungen wegfallen, auf denen man auch mal nebenbei durch kurze persönliche Gespräche Netzwerke knüpfen konnte.

Was reizt Sie persönlich an dem Thema Klimafreundliche Mobilität? Wie sind Sie selber unterwegs?

Mir ist es insgesamt wichtig mich möglichst klimafreundlich zu verhalten. Damit habe ich bereits in der Schulzeit angefangen. Nach der Schule war es mir wichtig, dieses Interesse auch im Studium zu vertiefen, um mich aktiv dafür einsetzen zu können. So kam ich letztendlich zum Mobilitätsmanager. Ich selbst versuche beispielsweise bei kurzen Wegen auf das Auto zu verzichten. Die Fahrt zum Bäcker mache ich deshalb mit dem Rad, das ist gerade morgens ein toller Wachmacher und hält mich zusätzlich fit. Außerdem beschäftige ich mich derzeit mit der Anschaffung eines E-Autos. Dafür möchte ich die Fördergelder in Anspruch nehmen, die es derzeit von Bund und Land gibt. Da kriege ich als Mobilitätsmanager Tipps und Möglichkeiten direkt mit. Diese Tipps gebe ich dann gerne auch mal privat weiter.

Herzlichen Dank für das Interview.

IMPRESSUM

Herausgeber: Landkreis Hameln-Pyrmont

Text: Hermann Sievers, Corinna Menze, target GmbH

Grafik / Layout: Corinna Menze, target GmbH

Förderung: Bundesumweltministerium
im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative

Förderkennzeichen: 03K10323

Projektlaufzeit: Februar 2020 bis Januar 2021

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

NEWSLETTER

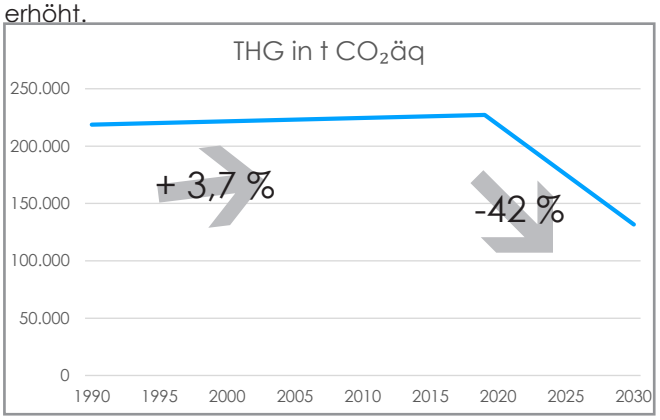
Nr. 4 • Januar 2021

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 CO_2-Emisionen 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 CO_2 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 Moblitätsverhaltens 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, Klimaschutzbeauftrager 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 (NO_2) 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 werde 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 Ladestruktur 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 vorangehen 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 „CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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-floatende 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 mikashare 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 ZOEs als E-Cars exclusiv 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:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE