NEWSLETTER
1/2022

Koordinierungsstelle
Klimafreundliche Mobilität
Landkreis Hameln-Pyrmont

Vom Teilkonzept zur Koordinierungs-Stelle

Projektantrag zum Mobilitätsnetzwerk

Am 1. Januar 2022 hat die „Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont“ seine Arbeit aufgenommen. Hierbei handelt es sich um ein gefördertes Projekt nach der Kommunalrichtlinie, Programmschwerpunkt 2.5 Kommunale Netzwerke und ist ein Mobilitätsnetzwerk, an dem der der Landkreis Hameln-Pyrmont, alle kreisangehörigen Kommunen sowie die Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont als 100%iges Tochterunternehmen des Landkreises als Netzwerkpartner beteiligt sind. Die Projektlaufzeit gilt für den Zeitraum von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2024. Das Netzwerkmanagement trägt die target GmbH. Unterstützt wird die target GmbH bei der Projektabwicklung von der Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH.

Ttitel des Berichts und der Anhänge zum Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Moblität im Landkreis Hameln-Pyrmont (target GmbH 2020)

Klimaschutzteilkonzept Mobilität 2021

Vorausgegangen war die Erstellung eines Klimaschutzeilkonzepts Klimafreundliche Mobilität für den Landkreis Hameln-Pyrmont, das ebenfalls von der target GmbH erarbeitet wurde. Auf Basis der Empfehlungen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz hatte der Landkreis Hameln-Pyrmont das Klimaschutzteilkonzept beauftragt, das im Januar 2021 vorgelegt und im Juni 2021 politisch beraten wurde.

In jenem Klimaschutzteilkonzept wird die Bildung eines kommunalen Netzwerks zum Thema klimafreundliche Mobilität vorgeschlagen, um die unterschiedlichen Handlungsansätze zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Mobilitätssektor im Landkreis und in den Kommunen zu koordinieren und voranzutreiben. Wir sprechen daher von der Koordinierungsstelle.

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

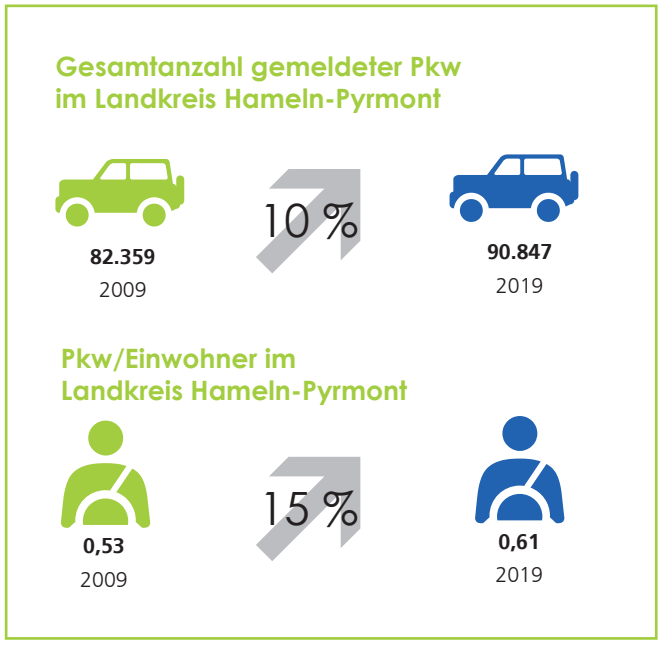
Ziel: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Wie das Klimaschutzteilkonzept aufzeigte, verlief die Entwicklung des Verkehrs im Landkreis Hameln-Pyrmont in den letzten Jahren gegenläufig zu den von der Bundesregierung geforderten Einsparungen – im Landkreis, wie auch in ganz Deutschland.

Auf den Mobilitätssektor entfallen im Landkreis Hameln-Pyrmont 30 Prozent des gesamten Endenergieverbrauchs. Pro Einwohner sind das 4.690 kWh und damit 480 kWh über dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Die Anzahl an Fahrzeugen mit fossilen Antrieben ist im Landkreis von 2009 bis 2019 um 10 Prozent gestiegen, der Anteil Pkw/Kopf sogar um 15 Prozent. An dem CO_2-Ausstoss hat sich seit 1990 kaum etwas geändert.

Um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen, ist die Reduzierung des MIV (motorisierten Individualverkehrs) ein



Entwicklung der Anzahl gemeldeter Pkw und Pkw pro Einwohner im Landkreis Hameln-Pyrmont von 2009-2019 (target GmbH auf Basis KBA, 2020)

Fortsetzung S. 2

Fortsetzung von S. 1

wesentlicher Baustein. Werden die Zielsetzungen aus dem Klimaschutzgesetz zu Grunde gelegt, müssen die THG-Emissionen im Sektor Mobilität im Landkreis bis zum Jahr 2030 um 42 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden.

Ko-Stelle Klimafreundliche Mobilität

Mit der Koordinierungsstelle soll eine Struktur sowie konkrete Maßnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzung eingeleitet werden. Inhaltliche Grundlage der Netzwerkarbeit sind die Maßnahmenvorschläge aus dem Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität. Folgende Themenschwerpunkte sollen bearbeitet werden: Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebssysteme, Stärkung des Radverkehrs, Intermodalität, Stärkung des ÖPNV, Fördermittelberatung und Bündelausschreibungen, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Festigung von Umsetzungsstrukturen.

Gefördertes Projekt

Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt über die Kommunalrichtlinie. Gefördert werden Personalkosten für die Arbeit der Ko-Stelle sowie für externe Fachleute, Sachkosten, Öffentlichkeitsarbeit und Medien. Die Förderung beträgt 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Das Gesamtbudget für die Laufzeit von drei Jahren wird auf 300.000 Euro kalkuliert. Den Eigentanteil von 30 Prozent übernimmt der Landkreis Hameln-Pyrmont für seinen Städte und Gemeinden. Somit entstehen den Kommunen für diese Servicestelle keine zusätzlichen Kosten.

Vorteile für Kommunen

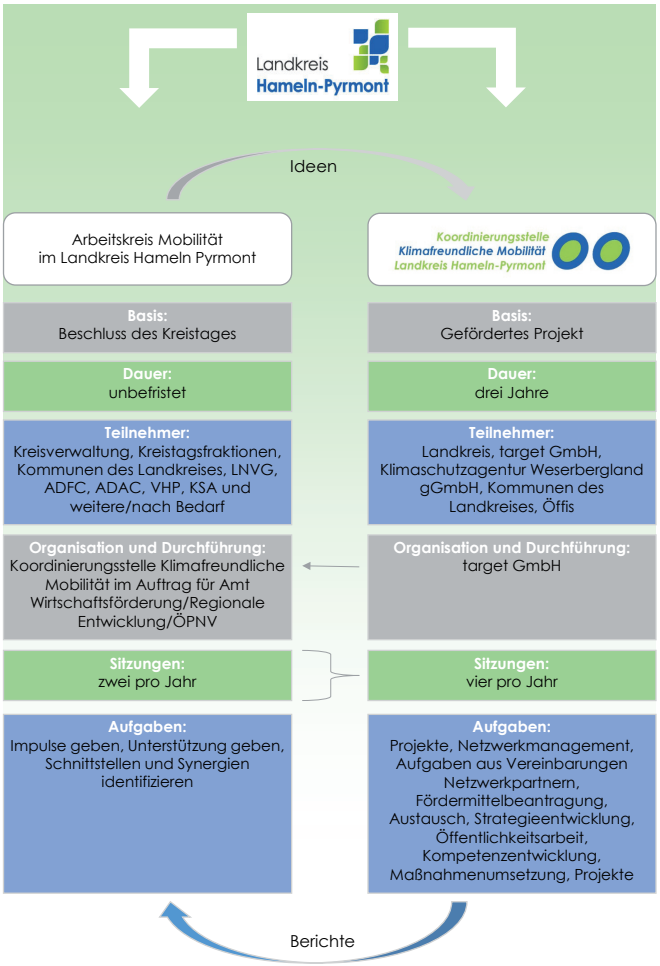
Themenschwerpunkte der Ko-Stelle Klimafreundliche Mobilität für die nächsten drei Jahre sind:

- Stärkung des interkommunalen **Austauschs** über Erfahrungen und gute Beispiele sowie Information und Einbindung weiterer Akteure
- Recherche und Beantragung von **Fördermitteln** zur klimafreundlichen Mobilität
- Kommunen als **Vorreiter der Mobilitätswende** (Kommunaler Fuhrpark, Ladeinfrastruktur, Carsharing-Infrastruktur, fachliche Beratung der Kommunen, Verankerung des Themas in den Verwaltungen)
- begleitende **Öffentlichkeitsarbeit**, Bildungsarbeit und Imagepflege
- fachliche Begleitung und Erarbeitung von Themen durch **Experten** im Rahmen von Fachveranstaltungen
- Aufbau und Stärkung von **Kompetenzen innerhalb der Verwaltungen**
- Hilfestellung bei der **Umsetzung von Maßnahmen** durch konkrete Antragstellungen
- Initiierung von **Projekten** (Beratungen, Schulungen, Öffentlichkeitsarbeit, Investitionen)

Zielsetzungen der Netzwerkarbeit sind das Anstoßen konkreter Projektvorhaben, die Etablierung von Umsetzungsstrukturen und Auslösen von Investitionen in eine klimafreundliche Mobilitätsinfrastruktur im Landkreis.

Abgrenzung zum Arbeitskreis Mobilität

Neben der Ko-Stelle gibt es auf Beschluss des Kreistags bereits den Arbeitskreis Mobilität, der ebenfalls das Ziel verfolgt den Verkehr im Landkreis umweltfreundlicher zu gestalten. Der Arbeitskreis Mobilität soll deswegen in die Tätigkeit der Netzwerkarbeit integriert und als Impulsgeber genutzt werden. So werden Synergien geschaffen, um die Thematik zielgerichtet und handlungsfeldübergreifend im Landkreis umzusetzen. Die Unterschiede und Gemeinsamkeiten beider Institutionen sind im folgenden Schaubild dargestellt.



Abgenzung der Instituionen Arbeitskreis Mobilität und Ko-Stelle (target GmbH 2022)

Lenkungsgruppe und Netzwerkmanagement

Die Ko-Stelle wird gelenkt von Mitarbeitenden des Landkreises, der target GmbH und der Klimaschutzagentur Weserbergland gGmbH.

klimaschutz agentur weserbergland target Landkreis Hameln-Pyrmont

Ansprechpartner für die Netzwerkpartner ist Andreas Steege von der target GmbH. Im März fanden Gespräche mit den Bürgermeistern und Fachvertretern der Kommunen statt, um einen konkreten Arbeitsplan für die Netzwerkarbeit zu entwickeln.

Andreas Steege
steege@targetgmbh.de
05151-403099-0

Interview mit dem Geschäftsführer der Öffis Arne Behrens

Eine kurze Geschichte der VHP

Die Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH (VHP) wurde zum 1. Januar 2015 von den Aufgabenträgern Landkreis Hameln-Pyrmont und der Stadt Hameln für eine Laufzeit von zehn Jahren mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag betraut. Ab 2025 strebt die VHP eine Folgebeauftragung durch den Landkreis an.

Unternehmensreform: Rückwirkend zum 1. Januar 2017 fusionierte die Kraftverkehrsgesellschaft Hameln mbH (KVG) mit der VHP und die Rattenfänger Reisen Bus und Touristik GmbH (RRH) mit der Regionalverkehr Hameln-Pyrmont GmbH (RHP). Zuvor hatte die RHP die Verkehrssparte der Stadtwerke Bad Pyrmont Energie und Verkehrs GmbH (SWP) übernommen. Zum 1. Januar 2019 wurde die RHP mit der VHP verschmolzen. Seitdem werden alle Kräfte der Öffis bei der VHP gebündelt. Einziger Gesellschafter der VHP ist seit 2017 der Landkreis Hameln-Pyrmont. Der neue Gesellschafter trug maßgeblich dazu bei, die Fahrzeugflotte zu modernisieren und damit umweltverträglicher zu machen. So startete die VHP ab 2018 die Beschaffung von Hybridbussen, und verfügt mittlerweile über 21 Busse des Typs Mercedes Citaro C2 Hybrid.

Reform der Aufgabenträger: Darüber hinaus hat auch bei den Aufgabenträgern eine Bündelung der Kräfte stattgefunden: Die ehemaligen Aufgabenträger Hameln und Bad Pyrmont haben ihre Verantwortlichkeiten an den Landkreis Hameln-Pyrmont abgegeben. Dieser ist nunmehr landkreisweit einziger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV.

Tarifreform: Ab 2017 brachte die Reform der Ticketpreise – bei gleichzeitiger Ausweitung des Fahrplans – starke Fahrgaststeigerungen: von 7,8 Mio. Fahrgästen (2016, vor der Tarifreform) auf 10,1 Mio. (2019). Erfolgsgarant war und ist ein niedriger und einfacher Tarif. Das sogenannte 365-Euro-Ticket wird von dem Abo der Öffis schon seit Jahren unterboten. Mit Beginn der Corona-Krise Anfang 2020 brachen aber auch bei den Öffis die Fahrgastzahlen ein. Seit 2021 zieht – in Abhängigkeit der Inzidenzlage – die Nachfrage wieder an.

Beschäftigte und Busse: Im Jahr 2021 beschäftigte die VHP 179 Mitarbeitende, der überwiegende Teil davon ist im Fahrdienst tätig. Die VHP bringt mit 79 eigenen Bussen und 54 Bussen von Subunternehmern rund 4,5 Mio. Fahrplankilometer auf die Straße. Mit der finanziellen Unterstützung des Landkreises Hameln-Pyrmont und den Fördermitteln des Landes Niedersachsen konnte die Busflotte kontinuierlich verjüngt werden: Zu Beginn der ÖPNV-Reformen im Jahr 2017 betrug das Durchschnittsalter der eigenen Busse noch 9,5 Jahre, mittlerweile sind es 5,3 Jahre. Von den 79 eigenen Bussen verfügen 62 über die Abgasnorm EURO 6. Darüber hinaus wirken die seit 2019 angeschafften Hybridbusse (Abgasnorm EURO 6d) zusätzlich emissions- und verbrauchsmindernd.

Die Ursachen für den **attraktiven ÖPNV im Landkreis** lassen sich vor dem Hintergrund der gemachten Erfahrungen wie folgt zusammenfassen:

- Politik und Verwaltung des Landkreises stehen hinter den Öffis
- Einfache und günstige Ticketpreise + gutes Fahrplanangebot + moderne Busse

Arne Behrens, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont (VHP2022)

- Einfache und flexible Entscheidungsstrukturen zwischen Politik, Verwaltung und Öffis
- (Branchenübergreifende) Vernetzung der Öffis mit ihrem Umfeld.

https://www.oeffis.de

Was ist das Besondere an den Öffis im Landkreis Hameln-Pyrmont?

Die Marke „Öffis" ist vom Grundsatz positiv besetzt und seit nunmehr über 25 Jahren etabliert, übrigens auch mit positivem Effekt für den Arbeitgeber VHP. Wir merken dies durch unsere Vernetzung in der Branche und aufgrund von Kundenrückmeldungen.

Wir schätzen auch die gute Zusammenarbeit mit unserem Gesellschafter und Aufgabenträger – dem Landkreis Hameln-Pyrmont. Darüber hinaus konnten wir auch die Kommunalpolitik parteiübergreifend für unsere Belange gewinnen.

Welche Auswirkungen hat die Pandemie auf die Öffis?

Leider hat die Corona-Pandemie auch bei den Öffis zu starken Nachfragerückgängen geführt. Obwohl die Nachfrage 2021 gegenüber 2020 schon wieder leicht anzog, liegen wir bei den Fahrgeldeinnahmen noch rund 19 Prozent hinter dem Niveau von vor Corona. Aktuell haben wir es mit der hochansteckenden

Fortsetzung S. 4

Fortsetzung von S. 3

Omikron-Variante zu tun. Die Öffis zählen wir zur erweiterten kritischen Infrastruktur, die es gilt, durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Wir hatten daher zuletzt zur Absicherung der Stabilität des Fahrbetriebs ab dem 2. Februar 2022 vorsorglich einige Fahrplanreduzierungen angestoßen.

Wo sehen Sie den Beitrag und die Herausforderungen des ÖPNV in der Mobilitätswende?

Eine klimaverträgliche Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn Antriebs- und Verkehrswende zusammenwirken. Einerseits müssen wir unseren Fahrzeugpark langfristig klimaneutral ausgestalten. Wir haben dazu aktuell einen Förderantrag beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gestellt, um über eine Machbarkeitsstudie herauszufinden, welche alternative Antriebsart zu den Öffis passt. Die Verkehrswende – also die Veränderung des Modalsplit – wurde ganz wesentlich durch günstige und einfache Ticketpreise sowie durch Anpassung der damit verbundenen Fahrtmöglichkeiten realisiert (z. B. auch Rufbussystem in der Fläche). Zuletzt (vor Corona) konnte für den Landkreis ein Modal-Split-Anteil von rund 14 Prozent ÖPNV-Nutzung erreicht werden. Für einen eher ländlichen Raum ist das bemerkenswert. Darüber hinaus arbeiten wir daran, den ÖPNV noch einfacher zu machen, beispielsweise durch bereichsübergreifende Tickets mit der Bahn oder dem Tourismus.

Was sind Ihre aktuellen Mobilitätsvorhaben?

Aktuell sind wir noch mit unserem Bordrechner-Projekt beschäftigt. Dies wollen wir zum Ende des Jahres 2022 abschließen. Letztendlich bildet diese Technik das digitale Rückgrat der Öffis. Die damit zusammenhängenden Datenströme optimieren das Leitsystem der Busse, die Kommunikation intern untereinander, aber auch die Kommunikation extern zu den Kunden und zu anderen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden. Durch die neue Hard- und Software wird auch das kreisübergreifende E-Ticketing ermöglicht sowie eine bessere Marktforschung zur Steigerung der Auslastung unserer Busse.

Welche Rolle wünschen Sie sich für den Arbeitskreis Mobilität, den der Kreistag ins Leben gerufen hat?

Der Arbeitskreis Mobilität bietet den Öffis die Möglichkeit, Politik und Verwaltung frühzeitig bei klimarelevanten Projekten mitzunehmen. Die ersten hier kommunizierten großen Projekte werden die alternativen Antriebe und die dazugehörige Infrastruktur darstellen. Wir planen, die bereits mit Fördermitteln angekündigte Werkstatterweiterung auf die neue Technik anzupassen. Die Investitionsvolumina (und auch die Fördermittel) werden dabei alle bisherigen Projekte der Öffis in den Schatten stellen. Dies erfordert einen möglichst breiten Konsens, da es möglicherweise um die Verschiebung von Prioritäten geht. ■

Best Practice: das Aktionsnetzwerk movidu

Das Aktionsnetzwerk movidu ist auf Initiative der Region Hannover gemeinsam mit dem Regionalen Landesamt für Schule und Bildung Hannover und der Klimaschutzagentur Region Hannover aus der Taufe gehoben worden. Im Aktionsnetzwerk movidu hat sich eine Vielfalt von Partnern zusammengeschlossen, die alle ein gemeinsames Anliegen verbindet: Kinder und Jugendliche sollen lernen, in ihrem Alltag möglichst sicher, eigenständig und umweltschonend von A nach B zu kommen. Die direkte Zusammenarbeit mit Schulen bildet dabei den Schwerpunkt ihres Engagements im Sinne einer Bildung für eine nachhaltige Mobilität.

Die movidu-Netzwerkpartner ergänzen sich mit ihren knapp 50 Bildungsangeboten rund um nachhaltige Mobilität für Schulen in der Region Hannover. Die Partner – u. a. bekannte Verkehrsakteure wie der ADAC, der ADFC, die Polizei, die Verkehrswacht, die Bahn oder der GVH – stellen für unterschiedliche Schulformen und Alterstufen Bildungsangebote zur Verfügung. Z. B. lernen im Bildungsangebot „Act local, think global – Dein Einfluss aufs Weltklima“ Schüler der 8. bis 13. Klasse das Konzept Klimagerechtigkeit kennen. Im „Fahrradprojekt an Förderschulen“ lernen Schüler den sicheren Umgang mit dem Fahrrad. Im Rahmen einer „Bahnhofsralley” erkunden Schüler den Hauptbahnhof Hannover und erfahren viel Wissenswertes rund ums Bahnfahren. ■

https://movidu.de

IMPRESSUM

Herausgeber: target GmbH

Text / Lektorat: Corinna Menze, Andreas Steege, Hermann Sievers; target GmbH

Grafik / Layout: Corinna Menze, target GmbH

Förderung: Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative

Förderkennzeichen: 03K18215

Projektlaufzeit: Januar 2022 bis Dezember 2024

Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE