

# Masterplan für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität Green City Plan Hameln 2018

Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Klimaschutz  
am 09. Mai 2018  
– Zwischenbericht –

## *ARGE Green City Plan Hameln 2018*

### **PGV Dargel Hildebrandt GbR**

**Edzard Hildebrandt,**

**Annika Wittkowski & Team**

Adelheidstraße 9b

30171 Hannover

Tel.: 0511 220 601-80 Fax: 0511 220 601-990

Email: [hildebrandt@pgv-hannover.de](mailto:hildebrandt@pgv-hannover.de)

[www.pgv-dargel-hildebrandt.de/](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de/)

### **CIMA Institut für Regionalwirtschaft**

**Dr. Gerhard Becher & Team**

Berliner Allee 12

30175 Hannover

Tel.: 0511 220 079-68 Fax: 0511 220 079-99

Email: [becher@cima.de](mailto:becher@cima.de)

[www.cima.de](http://www.cima.de)

# Masterplan für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität

## Green City Plan Hameln 2018



Sofortprogramm  
„Saubere Luft“  
BMVI 2017-2020

Masterplan 100%  
Klimaschutz  
2016 - 2020

### Green City Plan Hameln 2018

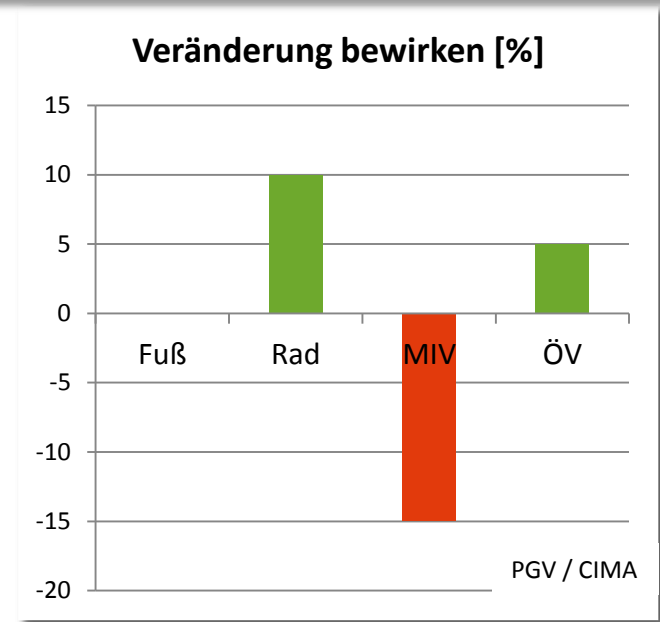
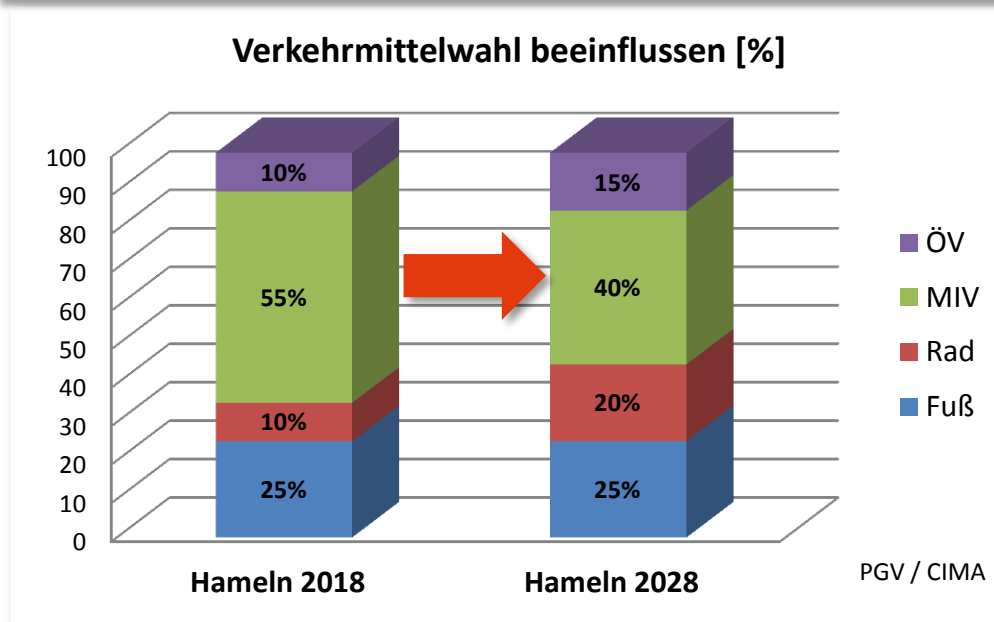
Klimaschutz-  
Teilkonzept 2010  
Radverkehr

Hamelner Öffis 2017  
„-36% Fahrpreis,  
+ 15% Fahrplan“

## 2 Vorgehensweise

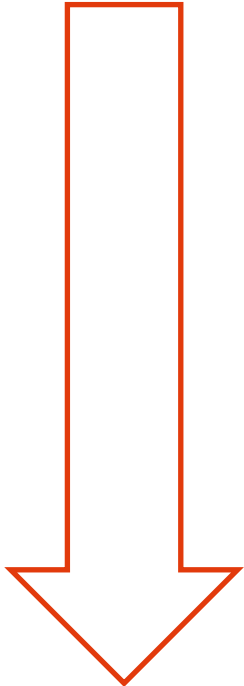
**Grundsatz: Verkehr 1. Vermeiden, 2. Verlagern, 3. Verbessern**

**Zielsetzung GCP: Verkehrsmittelwahl beeinflussen – CO<sub>2</sub>-/NO<sub>2</sub>-Ausstoß senken**



Quelle: Modellbetrachtung PGV; Basis: MiD 2008 für Kernorte ländlicher Kreise

### 3 Ablauf



- **Vorstudie 1** – Förderung des Radverkehrs
- **Vorstudie 2** – Förderung der Elektromobilität
- **Vorstudie 3** – Urbane Mobilität und Logistik – Mobilitätsmanagement
- **Erstellung Masterplan**
  - Inkl. Themenfeld Digitalisierung des Verkehrssystems/Vernetzung im ÖPNV
  - Für alle Maßnahmen werden Kosten und Beiträge zur NO<sub>2</sub>-Minderung abgeschätzt

**Abgabe 15.07.2018**

### 4 Zwischenstand VORSTUDIE 1 – Förderung des Radverkehrs

#### Inhalte/Handlungsschwerpunkte

1. Ausgangssituation
2. Umsetzungsstand Radverkehrsinfrastruktur
3. Weiterentwicklung Radverkehrsnetz zum Vorzugsnetz
4. Weserbrücken für Fuß- und Radverkehr im Vorzugsnetz
5. Modellversuch zur Netzeinbindung der Deisterstraße
6. Fahrradabstellanlagen und Fahrradgaragen in der Stadt
7. Bike-and-Ride am Bahnhof
8. Fahrradverleihsystem
9. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
10. Beteiligung und Wirkungskontrolle



Arbeitsstand  
90%

## Weiterentwicklung Radverkehrsnetz → Vorzugsnetz

BEISPIEL

**Kernaussage:** Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrsnetzes zum *Hamelner Vorzugsnetz* mit Angeboten für Pendler, Stadtteilverbindungen und besserer Netzdurchlässigkeit ist eine grundlegende Entscheidung, um der Entwicklung des Alltagsradverkehrs noch mehr Schubkraft zu verleihen:

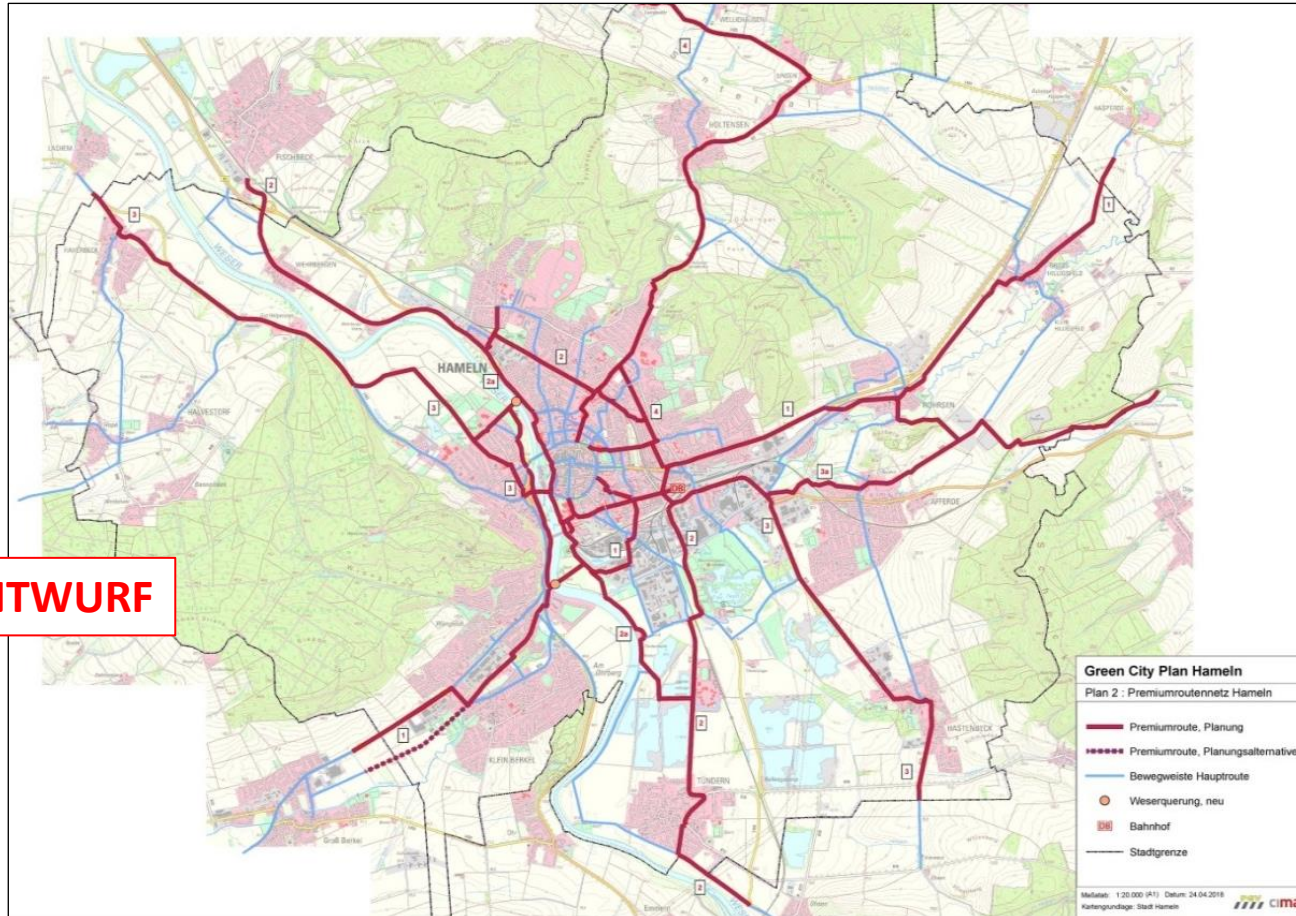
- ✓ Durchgängige **Alltagsrouten**
- ✓ Mischverkehr mit Kfz in **Tempo 30-Zonen**
- ✓ Führung in Nebenstraßen, wenn möglich **Fahrradstraßen**
- ✓ **Leuchtturmprojekt** mit im Idealfall zwei Fuß- und Radwegbrücken über die Weser



# Masterplan für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität Green City Plan Hameln 2018

## Zielkonzept für ein Hamelner Vorzugsnetz

BEISPIEL





### Weserbrücke Südwest für Fuß- und Radverkehr

BEISPIEL

**Kernaussage:** Bisher ist die Münsterbrücke Zwangspunkt zwischen Bahnhof, City und den westlich der Weser gelegenen Stadtteilen. Südlich der alten Bahnbrücke kann eine neue Fuß- und Radwegbrücke in Höhe des Fort Luise eine attraktive Weserquerung der Vorzugsroute 1 im Südwesten herstellen.





# Masterplan für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität Green City Plan Hameln 2018



## Weserbrücke Südwest für Fuß- und Radverkehr

BEISPIEL



Beispiel Wesertorbrücke Nienburg/Weser

Zweite Weserbrücke im Norden in Höhe Breslauer Allee geplant



### 5 Zwischenstand VORSTUDIE 2 – Förderung der Elektromobilität

#### Inhalte

1. Umsetzungskonzept Elektromobilität
2. Ladeinfrastruktur Elektromobilität (MIV)
3. Ladeinfrastruktur Pedelecs/E-Bikes
4. E-CarSharing
5. ÖPNV
6. Elektrobusse, Beschaffung und Einsatz



Arbeitsstand  
80%

## Umsetzungskonzept Elektromobilität I

**Kernaussage:** In folgenden Bereichen können **Maßnahmen für ein Umsetzungskonzept Elektromobilität** durch die Stadt Hameln initiiert oder durchgeführt werden:

- Ladeinfrastruktur
- Beschränkungen für Verbrenner (perspektivisch)
- Privilegierung von Elektromobilität (perspektivisch)
- Beschaffung Fuhrpark
- Bauleitplanung
- ÖPNV
- E-Car-Sharing
- Wissenstransfer, Information, konkrete Erfahrungen vermitteln

Zum Teil erst  
perspektivisch

### Umsetzungskonzept Elektromobilität II

**Kernaussage:** **Hemmnisse in der Entwicklung der Elektromobilität** liegen heute in folgenden Bereichen:

- Marktangebot an Fahrzeugen
- Preisniveau der Fahrzeuge
- Reichweite
- Fehlende Schnellladestationen an Autobahnen und Bundesfernstraßen
- Informationen und Einstellungen der Nutzer und Nutzerinnen
- Strom-Mix in Deutschland
- Fehlende Einpreisung der externen Kosten von Verbrennungsfahrzeugen

### Ladeinfrastruktur Elektromobilität (MIV)

BEISPIEL

**Kernaussage:** Die Stadt Hameln sollte in den nächsten Jahren den Aufbau einer bedarfsgerechten, **öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur** fördern. Hierfür ist ein **einheitlicher und barrierefreier Ad-hoc-Zugang zur Ladeinfrastruktur** notwendig, ohne dass ein langfristiges und auf Dauer angelegtes Vertragsverhältnis zugrunde liegt.

#### **Empfehlung:**

- Ladepunkt am Bahnhof nicht auf dem Bahnhofsvorplatz, sondern im Parkhaus
- Angedachte Ladepunkte an Stadtgalerie und Münsterkirchhof sind verzichtbar
- Alle weiteren im Szenario 2020 enthaltenen Standorte realisieren
- Öffentlichkeitswirksame Eröffnung der Ladesäulen



### Ladeinfrastruktur Elektromobilität (Pedelecs/E-Bikes)

BEISPIEL

**Kernaussage:** Ladeinfrastruktur ist v.a. für längere Touren relevant. Für Pendler und Alltagsnutzer eher als Sicherheit, weniger als notwendige Einrichtung.

#### Empfehlungen

- Ladestationen an zentralen Punkten
- Wichtig: Vandalismus- und Diebstahlschutz
  - Ladevorgänge am Pedelec → Fahrradboxen m. Ladeangebot
  - Ladevorgänge für separate Akkus → Ladeschränke
- Digitale Information, Autorisierung, Bedienung, Buchung und Abrechnung per App / SMS
- Standorte Weserradweg/Pfortmühle und Touristinfo: integriert in Fahrradboxen
- Standorte Bahnhof (Fahrradstation/en), Innenstadt und Ortsteile: Ladeschränke



Quelle: [www.schleswiger-stadtwerke.de](http://www.schleswiger-stadtwerke.de)



Quelle: [www.radfahren-ffm.de](http://www.radfahren-ffm.de)



Quelle: <http://www.stadt-tirschenreuth.de>



### E-CarSharing

### BEISPIEL

**Kernaussage:** Ein E-CarSharing-System sollte in Hameln in Schritten aufgebaut werden. Es ist eine wichtige Möglichkeit, die E-Mobilität in Hameln zu fördern.

#### Empfehlungen

- **Geschäftsmodelle** von privaten Akteuren entwickeln lassen; Stadt aber eingebunden.
- Gemischtes System mit unterschiedlichen Fahrzeugen macht z.Z. Zeit keinen Sinn.
- **Erste Schritte** durch ein professionelles Marketing begleiten lassen.
- **Bereitstellung** von (zunächst) 2 Fahrzeugen am Bahnhof für eine flexible Nutzung.
- Werktags nutzen Beschäftigte der Stadt- und Landkreisverwaltung das Angebot.
- **Zugang** erfolgt nach Registrierung Online mit Smartphone/Apps oder PC/Karte.
- **Keine Einwegfahrten**, da Personalaufwand für Rückführungen entfällt.
- Der **Standort Bahnhof** erhöht vor allem die Kfz-Verfügbarkeit für Bahnreisende.

## 6 Zwischenstand VORSTUDIE 3 – Urbane Mobilität und Logistik – Mobilitätsmanagement

### Inhalte

1. **Mobilitätskonzepte für verschiedene Einrichtungen bzw. Zielgruppen**
2. **Logistikkonzepte für den Lieferverkehr, Lieferservice für den Einzelhandel**
3. Schwerverkehrslenkung zur kurzfristigen Schadstoffminderung
4. Einsatz von Lastenrädern

In  
Bearbeitung

### Mobilitätskonzepte für verschiedene Einrichtungen I

#### BEISPIEL

**Kernaussage:** Mobilitätskonzepte für Betriebe, Verwaltungen und ausgewählte Zielgruppen können zu Veränderungen des Modal Splits führen. Als Beispiele wurden bis-her die **Beschäftigten der Stadtverwaltung Hameln** und **der Postbank/BHW** ausgewählt.

#### Was ist zu tun?

- **Schritt 1:** Analyse der Ausgangslage und Zielgruppe
- **Schritt 2:** Bestandsaufnahme regionales Verkehrsaufkommen, Schwachstellen und Defizite
- **Schritt 3:** Bewertung erfolgreicher Mobilitätskonzepte hinsichtlich Übertragbarkeit
- **Schritt 4:** Befragung Zielgruppe und Workshop
- **Schritt 5:** Ganzheitliches Maßnahmenkonzept



### Mobilitätskonzepte für verschiedene Einrichtungen II

#### BEISPIEL

**Kernaussage:** Mobilitätskonzepte für Betriebe, Verwaltungen und ausgewählte Zielgruppen können zu Veränderungen des Modal Splits führen. Als Beispiel im Bereich innerstädtischer Einzelhandel wird z.Zt. Eine Nutzerbefragung durchgeführt und ausgewertet. Erste Ergebnisse liegen vor:

#### **Befragung VollMund Street Food Market Hameln am 05. und 06. Mai**

1. 104 Personen haben an der Befragung teilgenommen, für diese liegen verwertbare Angaben vor.
2. Etwa die Hälfte der Befragten kamen aus Hameln (Kernstadt); mehrheitlich waren diese zu Fuß oder mit dem Rad gekommen.
3. Die andere Hälfte der Befragten kam von außerhalb, diese sind weit überwiegend mit dem PKW angereist.
4. Als Hauptschwachpunkte wurden beim ÖPNV die Taktung und die zu langen Fahrzeiten angegeben.

*Vollständige Auswertung und Schlussfolgerungen in Bearbeitung.*

## 7 Abschließender Masterplan

### Inhalte

- Zusammenstellung der Maßnahmen aus den Vorstudien zu **Maßnahmenpaketen**
- Abschätzung der **Kosten**, der **NO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale** sowie der **Klimaschutzverträglichkeit**
- **Priorisierung** der Maßnahmen
- Themenfeld **Digitalisierung** und **Vernetzung** (Voraussetzung für Verkehrssteuerung MIV und ÖPNV, Multimodalität\*, Auskünfte, neue Dienste)
- Verwendbarkeit für **Förderanträge**
- **Information der Öffentlichkeit**

Abgabetermin  
15.07.2018

\*) Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums