

PROJEKT:

**in.spe Innovationen für die Verbindung von Verkehrs- und Energiewende**

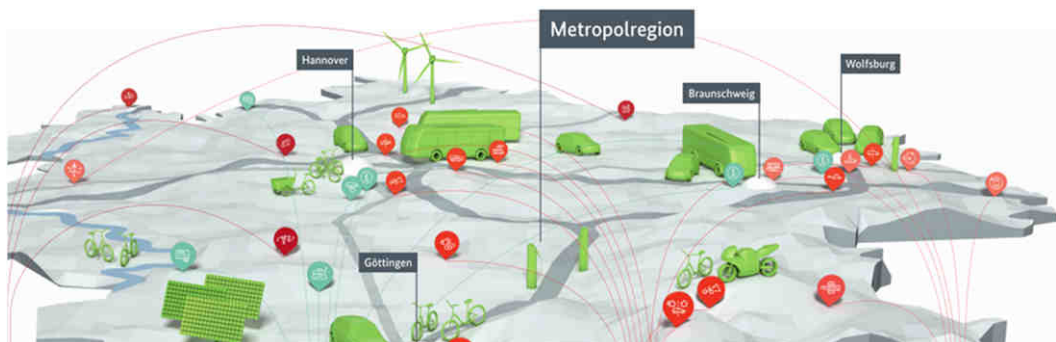
TRÄGER:

**Kommunen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg e.V.**

Herrenstraße 6 · 30159 Hannover · T +49 511.89 85 86-22 · [amtelectric@metropolregion.de](mailto:amtelectric@metropolregion.de)

INHALT:

- I. Summary
- II. Darstellung der konkreten kommunalen Mobilitätsprobleme und entsprechender Lösungsbedarfe
- III. Ausführliche Beschreibung des Konzepts
  - Handlungsfeld Metropolregion elektrifizieren
  - Handlungsfeld Fahrzeugexperimente
  - Handlungsfeld Rettungsinseln
- IV. Anbindung an kommunale Strukturen
- V. Angestrebte Wirkung des Projekts
- VI. Metropolregion



## I. Summary

Das Gebiet der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg soll im Zuge der *MobilitätsWerkStadt 2025* auf einer großräumigen Gebietskulisse den Umbau der Mobilitätswelt als mutiges Vorhaben vorantreiben und die Veränderungen der Verkehrstechnologien, die Ausbreitung der Digitalisierung sowie die durch die Bekämpfung des Klimawandels notwendigen Umstellungen im Energiesektor aktiv gestalten. In einem der weltweit wichtigsten Standorte der Fahrzeugindustrie sollen die besonderen Synergieeffekte der Kooperation von Kommunen, Unternehmen, wirtschaftsnahen Verbänden, Hochschulen und wissenschaftlichen Einrichtungen sowie dem Land Niedersachsen für eine innovative Strategie- und Maßnahmenentwicklung bei der Verbindung von Verkehrs- und Energiewende genutzt werden.

Die Vorteile einer großräumigen Gebietskulisse, die mit Ausnahme von Millionenstädten alle in Deutschland vorhandenen Raumtypen umfasst, sollen bezüglich der Übertragbarkeit der Erkenntnisse schon im Entwicklungsprozess herausgestellt werden. Die Ausweisung als Zielgebiet der Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung soll von den Beteiligten auch dahingehend genutzt werden, bürokratische Hemmnisse in den eigenen Wirkungskreisen abzubauen und den Anpassungsbedarf übergeordneter Regelwerke im Verkehrs- und Energiesektor zu identifizieren.

Das Vorhaben läuft unter dem Titel *in.spe – Innovationen für die Verbindung von Verkehrs- und Energiewende* und wird von den Kommunen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg e. V. getragen.

Das Vorhaben ***in.spe*** gliedert sich in drei Handlungsfelder:

- *Metropolregion elektrisieren,*
- *Fahrzeugexperimente*
- *Rettungsinseln*

### **Handlungsfeld Metropolregion elektrisieren**

Die konzeptionellen Grundlagen zur Förderung der Elektromobilität sollen in dem Handlungsfeld *Metropolregion elektrisieren* gestärkt werden. Für die Kommunen unterhalb der Großstadtebene werden Musterkonzepte angeboten. Auf der großräumigen Ebene wird ein Gesamtkonzept entwickelt. Hier baut die Metropolregion auf die Ergebnisse abgeschlossener oder bestehender Projekte auf. Auf dieser Basis können die in dem Vorhaben *in.spe* gesuchten innovativen Lösungen zur Verbindung von Verkehrs- und Energiewende geschaffen werden.

### **Handlungsfeld Fahrzeugexperimente**

In diesem Handlungsfeld sollen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf 1,2,3,4 oder mehr Rädern, die noch nicht als Serienfahrzeuge angeboten werden, schneller in der Praxis erprobt werden können. Hier bietet sich eine Bereitstellung über die vom Verein Kommunen betriebene vollelektrische Modellflotte *Flotte electric* an. Zusätzlich können einzelne Städte und Gemeinden im Gebiet der Metropolregion den Fahrzeugherstellern Testmöglichkeiten in ihrem Gebiet zur Verfügung stellen. Diese Aktivitäten sollen dazu beitragen, dass das vereinbarte Ziel der Kommunen, ab dem Jahr 2020 nur noch lokal emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen, erreicht wird.

## Handlungsfeld Rettungsinself

Unter dem Titel Rettungsinself arbeitet das Vorhaben in.spe an Lösungen für die deutlich sichtbare Verbindung von Verkehrs- und Energiewende. Es geht um die Platzierung von Einrichtungen, die lokal erneuerbare Energie erzeugen und speichern. Anpasste Ladeinfrastruktur sowie Leihfahrzeuge sollen den zentralen Herausforderungen der Elektromobilität begegnen. Im Zuge der Entwicklung von *Rettungsinself* soll ein besonderer Schwerpunkt auf die ästhetische Gestaltung gelegt werden. Zu diesem Zweck werden entsprechende Wettbewerbe stattfinden.

Träger des Vorhabens in.spe sind die Kommunen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg e. V. In diesem Verein sind alle kreisfreien Städte, Landkreise und mehrere kreisangehörigen Gemeinden sowie regionale Verbände im Gebiet der Metropolregion organisiert. Der Verein bündelt die Interessen der Kommunen in der Metropolregion GmbH, wird aber auch seit 2012 als Träger und Partner von regionalen und überregionalen Modellvorhaben im Bereich Mobilität und Energie aktiv. Partner des Projekts sind der Landesverband erneuerbare Energien Niedersachsen/Bremen (LEE), das Institut für Solarenergieforschung Hameln (ISFH), Hameln, der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Niedersachsen, das Energie-Forschungszentrum Niedersachsen (EFZN), Goslar sowie die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH, die im Gebiet der Metropolregion die großräumige Kooperation von Kommunen, Unternehmen, wirtschaftsnahen Verbänden, Hochschulen und dem Land Niedersachsen koordiniert. Der Verein Kommunen ist größter Gesellschafter der Metropolregion GmbH.

## II. Darstellung der konkreten kommunalen Mobilitätsprobleme und entsprechender Lösungsbedarfe

Das Gebiet Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg zählt zu den elf Metropolregionen von europäischer Bedeutung, die von der Ministerkonferenz für Raumordnung in Deutschland anerkannt wurden.



In dem Gebiet wohnen rund 3,8 Millionen Einwohner auf einer Fläche von etwa 19.000 m<sup>2</sup>.

Die großräumige Kooperation von Kommunen, Unternehmen und wirtschaftsnahen Verbänden, Hochschulen und dem Land Niedersachsen erfolgt im Rahmen der Metropolregion GmbH. Im Verein Kommunen der Metropolregion sind alle Landkreise, die Region Hannover und die kreisfreien Städte des Gebietes organisiert. Diese flächendeckende Mitgliedschaft in einem freiwilligen Verbund ermöglicht eine belastbare Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Lösungen im Verkehrs- und Energiesektor.

Das Gebiet der Metropolregion gehört zu den Regionen der Welt mit einer der höchsten wirtschaftlichen Abhängigkeiten vom Fahrzeugbau. Hier befinden sich die Zentralen der global agierenden Konzerne Volkswagen AG und der Continental AG. Die Unternehmen Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Continental, Bosch, Alstom, Faurecia und weitere Unternehmen der Fahrzeugindustrie betreiben im Gebiet der Metropolregion große Produktionsstätten. Aus der wirtschaftlichen Dominanz dieses Sektors resultiert ein außergewöhnlich hohes Interesse an allen relevanten Entwicklungen im Mobilitätssektor.

Die durch technologische Neuerungen, verändertes Verbraucherverhalten oder gravierende politische Weichenstellungen verursachten Veränderungen des Mobilitätssektors werden entsprechend aufmerksam verfolgt. Nicht selten werden Veränderungen als Gefährdung des erreichten persönlichen und regionalen wirtschaftlichen Status verfolgt.

Im Gebiet der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg ist es eine besondere Herausforderung, eine tragfähige Akzeptanz für Elektromobilität und neue Verkehrskonzepte zu erzielen. Zugleich bestehen jedoch gut Anknüpfungspunkte für die Schaffung eines Investitionsklimas mit Vorbildcharakter. Hierzu passt die Formulierung im gültigen Arbeitsprogramm der Metropolregion GmbH, sich als „führende Region in Europa bei der Entwicklung, Produktion und dem Einsatz von Elektrofahrzeugen zu positionieren“.

Bereits im Jahr 2011 haben die Kommunen in der Metropolregion eine Erklärung verabschiedet, als erste Metropolregion in Deutschland den Bedarf an Energie für Strom, Wärme und Mobilität bis zum Jahr 2050 zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen zu decken. Dieser Beschluss war seinerzeit eine wesentliche Grundlage für die Ausweisung der Metropolregion als Zielgebiet der F&E-Initiative *Schaufenster Elektromobilität* im Jahr 2012. Die Frage der Sektorenkopplung von Mobilität und Energie, vornehmlich aber auch die Rolle der Kommunen und die Einbeziehung der Einwohnerschaft bei der Umsetzung von Modellprojekten im Verkehrssektor hat die Metropolregion schon früh thematisiert und ist damit beispielgebend für andere Regionen in Deutschland.

### **Metropolregion mit neuer Energie: 100% erneuerbar und effizient**

**Erklärung der Mitgliederversammlung des Vereins Kommunen in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg am 18. Mai 2011 in Celle**

**Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg setzt sich als erste Metropolregion in Deutschland das Ziel, die Energieversorgung in ihrem Gebiet bis zur Jahrhundertmitte vollständig umzustellen. Der Energiebedarf für Strom, Wärme und Mobilität soll dann zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt werden.**

Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn der Energieverbrauch deutlich reduziert wird. Ein wesentlicher Bestandteil der 100%-Strategie ist deshalb ein Energieeffizienzprogramm. Dieses Programm beinhaltet u.a. eine Stärkung der Kraft-Wärme-Kopplung, einen weiteren Ausbau der Energieeffizienzdienstleistungen und die Implementierung intelligenter Netze und Zähler.

Die urbanen und ländlichen Räume unserer Metropolregion bieten eine sehr gut geeignete Gebietskulisse für die modellhafte Umstellung der Energieversorgung auf einen klimaschonenden Kraftwerkspark für erneuerbare Energien sowie für die Nutzung innovativer Energiespeichersysteme.

Die Metropolregion ist eine der bedeutenden Industrieregionen Deutschlands. Beim Umstieg ist sicherzustellen, dass die stromintensiven Industrien weiterhin eine sichere Energieversorgung zu international wettbewerbsfähigen Preisen erhalten.

Mit dem 100%-Ziel verbinden wir unser Engagement für den Klimaschutz mit dem Bestreben, den notwendigen Umbau der Energieversorgung und die Reduzierung des Energieverbrauchs für eine positive Regionalentwicklung und Stärkung der Wirtschaftskraft zu nutzen. Energie soll in unserer Metropolregion zu einem regionalen Punkt werden. Wir wollen die lokalen Potenziale der Wind-, Bio- und Sonnenenergie sowie die Wasserkraft und Geothermie konsequent nutzen.

Für die Umsetzung der 100%-Strategie benötigen wir die Unterstützung der Einwohnerinnen und Einwohner der Metropolregion. Wir wollen die Menschen für das 100%-Ziel gewinnen und sie zu eigenem Engagement ermuntern.

Um das 100%-Ziel im Verkehrsbereich zu erreichen, ist ein allgemeiner Strategiewechsel in der Verkehrspolitik notwendig. Kernpunkte einer neuen Verkehrsstrategie sind u.a. der Einsatz effizienterer Antriebstechnologien, die stärkere Nutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie die Verlagerung von Transportleistungen auf die Schiene.

Unsere Metropolregion ist im Bereich der Mobilität in Wirtschaft und Wissenschaft ein Standort von herausragender internationaler Bedeutung. Die Standortkompetenz soll auch für die Realisierung von Mobilitätskonzepten, die das 100%-Ziel unterstützen, deutlich werden.

Die Metropolregion GmbH bietet den Akteuren der Wirtschaft und Wissenschaft, von Kommunen und Land Niedersachsen eine Plattform für eine sinnvolle Vernetzung der lokalen Aktivitäten und die Umsetzung innovativer Projekte. Das Engagement der Metropolregion GmbH und ihrer einzelnen Gesellschaftergruppen wird die vorhandenen lokalen Aktivitäten stützen und zur Realisierung neuer Vorhaben beitragen.

Im Sinne der Zusammenarbeit in der Metropolregion soll die Kooperation von Wirtschaft, Wissenschaft, Land und Kommunen auch im Energiesektor vorangetrieben werden. Diese Zusammenarbeit wird die Chancen auf die Förderung von Aktivitäten durch Bundes- und Europamittel erhöhen und die Bedingung zur Realisierung von Modellprojekten deutlich verbessern. Der Verein Kommunen fordert alle Akteure der Metropolregion GmbH auf, sich am Aufbau einer geeigneten Arbeitsstruktur zur Umsetzung der 100%-Strategie zu beteiligen.



Ein Modellvorhaben der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg gefördert durch BMBWF/BSR im Rahmen des Forschungsfeldes „Modellvorhaben Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig - innovativ - vielfältig“

In dem Gebiet der Metropolregion ist nach der Ende 2018 von der Volkswagen AG vollzogenen strategischen Neuausrichtung in der Elektromobilität und dem drastischen Bedeutungsgewinn der Klimaschutzpolitik eine veränderte allgemeine Stimmungslage gegenüber der Elektromobilität eingetreten. Sie bietet sehr gute Aussichten, innovative Lösungen wie im Vorhaben *in.spe* formuliert, in die Umsetzungsreife zu bringen. Die Volkswagen AG beabsichtigt laut „Roadmap E“ den Absatzanteil für batteriegetriebene Fahrzeuge auf bis rund 25 % bis zum Jahr 2025 zu bringen.

In den kommenden fünf Jahren will das Unternehmen knapp 44 Milliarden Euro in die Bereiche Elektromobilität, autonomes Fahren, neue Mobilitätsdienste und Digitalisierung investieren.

Im Gebiet der Metropolregion befinden sich neben der Volkswagen AG (Konzernsitz, Produktionsstätten auch der Marke Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge), der Konzernsitz des Zulieferers Continental AG sowie Produktionsstätten der Automobilzulieferer und Technikkonzerne Bosch in Hildesheim, Siemens Rail in Braunschweig, der französische Konzern Alstom in Salzgitter, der zum Volkswagenkonzern gehörende Fahrzeug- und Maschinenhersteller MAN in Salzgitter, der französische Automobilzulieferer Faurecia in Stadthagen/Hannover und der Elektrobushersteller Sileo in Salzgitter. Hinzu kommt eine größere Zahl von wissenschaftlichen Einrichtungen, die für den Mobilitätssektor Forschungs- und Entwicklungsarbeit leisten.

In diesem regional-wirtschaftlichen Umfeld stellt sich das Vorhaben *in.spe* folgenden Herausforderungen bei der durch die Erfordernisse des Klimaschutzes geforderten Umgestaltung der Verkehrswelt:

- einer nicht ausreichenden Akzeptanzbasis in breiten Bevölkerungsschichten für tiefgreifende Veränderungen der Mobilitätswelt;
- einer unzureichenden Verbindung von der Umstellung der Energieversorgung auf regenerative Energiequellen und des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben;
- einem Missverhältnis zwischen den Möglichkeiten der Digitalisierung bei der Neuordnung der Mobilität und der Energieversorgung auf der einen Seite und der Nutzung dieser Möglichkeiten in der Praxis;
- einer bisher deutlich zu geringen Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in den relevanten Marktsegmenten;
- einer unzureichenden Modellpalette, insbesondere auch für den Einsatz in öffentlichen Fuhrparks, an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben;
- einer langen Zeitspanne zwischen Entwicklung und dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben;
- einer Verunsicherung in der Bevölkerung bezüglich der ökonomischen Veränderungen durch den Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sowie der ökologischen Wirkungen der Elektrifizierung der Mobilität;
- einer zu geringen Akzeptanz für die Platzierung von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus regenerativen Energiequellen;
- sehr unterschiedlichen Entwicklungen bezüglich der Rahmenbedingungen für Elektromobilität und neuen Verkehrskonzepten in ländlichen, suburbanen und urbanen Räumen.

### III. Ausführliche Beschreibung des Konzepts

Das Konzept **in.spe** gliedert sich in die drei Handlungsfelder **Metropolregion elektrisieren**, **Fahrzeugexperimente** und **Rettungsinseln**. Die Handlungsfelder können weitgehend parallel bearbeitet werden. Die kommunale Kooperation fußt auf einer belastbaren inhaltlichen Verständigung und einer seit dem Jahr 2011 sehr erfolgreich praktizierten Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Umsetzung von Modellvorhaben im Bereich der Elektromobilität und der Energiewende.

Seit dem Jahr 2013 betreibt der Verein Kommunen in der Metropolregion mit dem *Amt electric* eine Einrichtung, die die Mitgliedskommunen bei der Schaffung guter Rahmenbedingungen für den Einsatz von Elektrofahrzeugen unterstützt. In diesem Kontext werden die Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes (z. B. Parkgebührenbefreiung) von den Städten deutlich besser genutzt als in vielen anderen Regionen Deutschlands. Durch den Betrieb der Flotte *electric*, der Bereitstellung von elektrischen Fahrzeugen für kommunale Fuhrparks, besteht ein kontinuierlicher Austausch. Bei den Kommunen in der Metropolregion handelt es sich um einen vorbildlichen großräumigen Arbeitszusammenhang in der Entwicklung und Umsetzung von Strategien und Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in Kommunen unterschiedlicher Größenordnungen.

#### **Aufstellung der bisher durchgeführten Projekte:**

Das Handlungsfeld *Metropolregion elektrisieren* beschäftigt sich mit der Etablierung eines flächen-deckenden Konzepts zur Förderung der Elektromobilität, der Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte und der Kopplung der Sektoren Mobilität und Energie auf der Gebietskulisse einer Metropolregion.

Die Schaffung einer allgemeinen konzeptionellen Grundlage bei der Förderung der Elektromobilität und der Nutzung neuer, klimafreundlicher Verkehrskonzepte ist eine wesentliche Voraussetzung, um das von der MobilitätsWerkStadt 2025 definierte Ziel zu erreichen: Die partizipative Entwicklung eines ganzheitlichen Konzepts für nachhaltige Mobilität mit den relevanten Stakeholdern und unter Beteiligung der kommunalen Politik. Auf dieser Grundlage kann die notwendige Dynamik für die Entwicklung innovativer (mutiger) Ziele und Maßnahmen erreicht werden.

Bei der Entwicklung des Konzepts baut *in.spe* auf folgende Grundlagen auf:

### **GRUNDLAGE 1**

#### **Beschlüsse der Mitgliederversammlung des Vereins Kommunen zur Elektromobilität**

Die in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg gelegenen Städte, Landkreise und kommunalen Verbände haben sich bereits im Jahr 2011 intensiv mit den kommunalen und regionalen Herausforderungen der Elektromobilität in Verbindung mit der Energiewende beschäftigt. So hat die Mitgliederversammlung bereits im November 2011 eine Erklärung zur Förderung der Elektromobilität verabschiedet. In diesem Beschluss wird Elektromobilität als wichtiges Element einer klimagerechten Verkehrs- und Energiepolitik bezeichnet und der Wille der in der Metropolregion organisierten Kommunen unterstrichen, eine Mobilitätskultur zu stärken, die die Wahrnehmung und Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung erhöht.

In der Erklärung von 2011 werden verschiedene kommunale Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität benannt. Dazu zählen die befristete Gebührenbefreiung beim Parken für Elektrofahrzeuge, die Beschaffung von Elektrofahrzeugen für die eigenen Fuhrparks sowie die Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur. Das avisierte kommunale Engagement war ein wichtiger Bestandteil der Bewerbung der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg als Gebietskulisse für die Initiative der Bundesregierung *Schaufenster Elektromobilität*. Die Erklärung zur Elektromobilität steht in Verbindung zu dem im Mai 2011 gefassten Beschluss der Mitgliederversammlung, als erste Metropolregion in Deutschland den Energiebedarf für Strom, Wärme und Mobilität bis zum Jahr 2050 zu vollständig aus erneuerbaren Energiequellen zu decken.

Die inhaltliche Arbeit wurde kontinuierlich fortgesetzt und mündete im Jahr 2018 in einem einstimmig von der Mitgliederversammlung des Vereins Kommunen in der Metropolregion gefassten Beschlusses unter dem Titel *Metropolregion elektrisieren*. Für die kommenden Jahre wurden ambitionierte Ziele gesetzt und konkrete Maßnahmen definiert. Dabei wurde sich explizit auf Programme bezogen, in denen Reallabore oder Experimentierräume eingerichtet werden können. An diesem Bekenntnis zur modellhaften Entwicklung der Schaffung guter lokaler und regionaler Rahmenbedingungen für die Elektromobilität orientiert sich das Vorhaben *in.spe* in dem Handlungsfeld *Metropolregion elektrisieren*.



Die Kommunen haben in dem Beschluss den Willen bekundet, als erste Metropolregion in Deutschland auf der Basis eines großräumig abgestimmten Konzepts, die Elektromobilität zu entwickeln. Mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird dieses Konzept bis Mitte 2020 fertig gestellt. Mit Start des Vorhabens in.spe kann auf wesentliche Ergebnisse zurückgegriffen werden:

Ziele der Kommunen in der Metropolregion zur Förderung der Elektromobilität:

- **Elektrifizierung der eigenen Fuhrparks**

Die Kommunen streben an, ab dem Jahr 2020 grundsätzlich nur noch Elektrofahrzeuge zu beschaffen. Bis zum Jahr 2020 sollen Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben nur noch dann beschafft werden, wenn keine entsprechenden Serienfahrzeuge als vollelektrische oder als Plug-In-Modelle verfügbar sind oder wenn Elektrofahrzeuge deutliche Kosten- und Nutzungsnachteile gegenüber Fahrzeugen mit thermischen Antrieben aufweisen. Es wird empfohlen, sich für den Zeitraum bis 2020 an dem Modellversuch der Flotte electric zu beteiligen. Es wird davon ausgegangen, dass mit Zunahme des Fahrzeugangebotes und der Kostenreduktion keine besonderen Aktivitäten zum Betrieb der Elektrofahrzeuge mehr nötig werden.

- **Elektrofahrzeugen Vorrang beim Parken und Liefern gewähren**

Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes zur Bevorzugung von Elektrofahrzeugen sollen genutzt werden. Dazu gehören die Befreiung von Parkgebühren für Elektrofahrzeuge sowie die Bevorzugung von Lieferfahrzeugen mit Elektroantrieben. Die in der Mehrzahl der Städte in der Metropolregion geltende Gebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge ist bis 2020 befristet. Aus heutiger Sicht wird eine Verlängerung dieser Regelung nicht notwendig sein. Um den Vorteil einheitlicher Regeln auf eine große Gebietskulisse zu nutzen, wird eine Vereinheitlichung der Befristung empfohlen. Zur Bevorzugung von Lieferfahrzeugen mit Elektroantrieb sollen Vorschläge zur Schaffung von Vorrangregeln für Lieferfahrzeuge mit Elektroantrieb geprüft werden.

- **Ab dem Jahr 2025 nur noch Busse mit alternativen Antrieben zu beschaffen**

Den Verkehrsbetrieben im Gebiet der Metropolregion wird empfohlen, in Anlehnung an die Beschlüsse der C40-Gruppe ab dem Jahr 2025 für den Linienbetrieb nur noch Busse mit alternativen Antrieben zu beschaffen. Bis zum Jahr 2025 soll bei jeder Beschaffung die Möglichkeit der Nutzung von Bussen mit alternativen Antrieben geprüft werden. Weitere Maßnahmen werden im Rahmen des Konzepts definiert.

- **Großräumiges Konzept zur Förderung der Elektromobilität**

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg soll die erste Metropolregion in Deutschland sein, die auf der Grundlage eines abgestimmten Konzepts die Entwicklung der Elektromobilität in ihrem Gebiet vorantreibt.

Die bestehenden lokalen Konzepte sollen abgeglichen und Kommunen bei der Entwicklung von Handlungskonzepten unterstützt werden. Auf diesem Wege soll bis zur Metropolversammlung 2020 (Jahreshauptversammlung der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg) ein fundiertes Konzept zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion entwickelt werden.

## **Bestandteile des großräumigen Konzepts:**

### **GRUNDLAGE 2**

#### **Musterkonzept für Kommunen bis ca. 50.000 Einwohner\*innen**

Die Metropolregion hat für die Kommunen bis zu einer Größenordnung von etwa 50.000 Einwohner\*innen ein Musterkonzept für einen schnellen Einstieg in die Förderung der Elektromobilität in Verbindung mit der Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte sowie der Sektorenkopplung entwickelt. Als Modellort fungierte hier die Stadt Alfeld, deren Rat hierzu einen einstimmigen Beschluss gefasst hat. Dies gilt als sehr stabile Voraussetzung für eine schnelle Etablierung einer flächendeckenden Strategie in den suburbanen und ländlichen Regionen.

Das Musterkonzept gliedert sich in zehn Ziele (E.Punkte) und benennt 31 konkrete Maßnahmen:

#### **E.Punkt 1:**

Elektrifizierung des Fuhrparks der Stadtverwaltung und der kommunalen Betriebe

##### Ziele:

- Ab dem Jahr 2020 sollen nur noch Fahrzeuge mit alternativem Antrieb beschafft werden (soweit verfügbar).
- Die Elektrifizierung soll weitgehend kostenneutral erfolgen (Gesamtkostenbetrachtung).

#### **E.Punkt 2:**

Unterstützung bei der Elektrifizierung von Fahrzeugen mit hoher Fahrleistung im Stadtgebiet

##### Ziel:

- Eine möglichst hohe Zahl von Fahrzeugen, die mit hoher Fahrleistung in der Stadt unterwegs sind, sollten mit alternativem Antrieb ausgestattet werden.

#### **E.Punkt 3:**

Zweirad- und Mikromobilität fördern.

##### Ziel:

- Schaffung guter Rahmenbedingungen für den Einsatz von Zweirädern mit Elektroantrieb und Fahrzeugen aus dem Segment der Mikromobilität.

#### **E.Punkt 4:**

Intelligent eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur aufbauen.

##### Ziele:

- Im Stadtgebiet soll eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur angeboten werden.
- Das Angebot an Ladeinfrastruktur soll die Ziele der Energiewende berücksichtigen.

#### **E.Punkt 5:**

Elektrofahrzeugen im städtischen Verkehr Vorrang geben.

##### Ziel:

- Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb soll den Nutzer/innen spürbare Vorteile bringen.

### E.Punkt 6:

Organisatorische Regelungen innerhalb der Stadtverwaltung/Stadtpolitik.

#### Ziel:

- Die Kommunalverwaltungen stellen sich organisatorisch so auf, dass die Ziele des lokalen Konzepts zur Förderung der Elektromobilität erreicht werden.

### E.Punkt 7:

Chancen der Elektromobilität und neuer Verkehrskonzepte kommunizieren.

#### Ziel:

- Die Einwohner/innen gestalten den angestrebten Wandel Mobilitätswelt aktiv mit.

Die Musterkonzepte erlauben eine sehr zügige Ausbreitung der konzeptionellen Grundlagen im Gebiet der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg.

### Übersicht des lokalen Musterkonzepts

## Lokales (Muster) Konzept für Kleinstädte zur Förderung der Elektromobilität sieben **E.Punkte** – 10 Ziele – 31 Maßnahmen



## Arbeitspakete im Handlungsfeld Metropolregion elektrisieren

### **ARBEITSPAKET 1**

#### Arbeitspaket 1.1

##### *Konstituierung des Arbeitsgremiums*

Es wird ein Arbeitskreis installiert, der aus 50 bis 100 Personen bestehen soll. Das Gremium wird mit Personen besetzt, die in den Mitgliedskommunen auf der Arbeitsebene mit der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für den Einsatz von Elektrofahrzeugen und für Aktivitäten im Bereich des kommunalen Klimaschutzes zuständig sind. Das Gremium dient als Bindeglied zwischen der großräumigen Konzeptentwicklung und der lokalen Übertragung.

Zur Sicherstellung der flächendeckenden Beteiligung soll hauptsächlich auf Telefonkonferenzen und Webinare und weniger auf Tagungen gesetzt werden. Das Gremium wird von der einzustellenden Kraft inhaltlich geleitet und von den weiteren Beschäftigten des Vereins Kommunen organisatorisch unterstützt. Der Arbeitskreis wird bereits zur Entwicklung des großräumigen Konzepts im Rahmen des BMVI-Projekts eingerichtet und soll dann in dem Vorhaben in.spe weiter geführt werden.

#### Arbeitspaket 1.2

##### *Bestandsaufnahme der lokalen und teilregionalen Konzepte*

Die Bestandsaufnahme der relevanten Konzepte in den Bereichen Verkehr, Elektromobilität, Klimaschutz und der in diesen Segmenten aktiven Modellprojekte in den Kommunen und den Teilregionen der Metropolregion stellt eine wichtige Arbeitsgrundlage dar. Wichtig ist hier die Identifikation der Differenzen zwischen den lokalen Konzepten sowie Identifikation der Hemmnisse hinsichtlich des Ordnungsrahmens. Die Bestandsaufnahme basiert weitgehend auf der Erhebung, die im zweiten Halbjahr 2019 vorgenommen wurde. Hier geht es in erster Linie um die Relevanz für die Aktivitäten in den Handlungsfeldern zwei und drei des Vorhabens in.spe.

#### Arbeitspaket 1.3

##### *Etablierung des Musterkonzepts zur Förderung der Elektromobilität in allen Kommunen unterhalb der Großstadtebene*

In den dazu bereiten Kommunen unterhalb der Großstadtebene soll auf Grundlage der Musterkonzepte jeweils der notwendige Ratsbeschluss erwirkt werden. Die Beschlüsse in den kommunalen Gremien dienen der notwendigen kommunalpolitischen Legitimierung der vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmen. Die Beratungsgänge in den kommunalen Gremien (in der Geschäftsordnung festgelegte Beratungs- und Entscheidungsabläufe) sorgen für eine breite Aufmerksamkeit in den jeweiligen Kommunen. In allen Kommunen der Metropolregion ist im Zuge der Fachausschussberatungen eine Beteiligung der Bürger/innen vorgeschrieben.

#### Arbeitspaket 1.4

##### *Integration des Gesamtkonzepts Metropolregion elektrisieren*

Die Arbeiten zur Erstellung des Konzepts werden auf der Grundlage des Mitte 2020 abgeschlossenen BMVI-Projekts erledigt. Das Gesamtkonzept zur Förderung der Elektromobilität in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg soll im Rahmen der Mitgliederversammlung des Vereins Kommunen im Herbst 2020 beschlossen werden.

## Arbeitspaket 1.5

### *Digitales und interaktives Informationsportal*

Ein Informationsportal mit Angaben für die Angebote im Bereich der Elektromobilität und neuer Verkehrskonzepte im Gebiet der Metropolregion wird im Rahmen des BMVI-Projektes bis Ende 2019 eingerichtet. Dieses soll als Informationsmedium auch für das Vorhaben in.spe genutzt werden. Die Anpassung und Einbindung soll bis spätestens März 2020 abgeschlossen sein.

## **Phase 2 - Anschlussaktivitäten**

- Beschluss lokaler Konzepte in allen Mitgliedskommunen.
- Beschluss über ein Gesamtkonzept für das Gebiet der Metropolregion.

Im Handlungsfeld *Experimentierfahrzeuge* wird ein wichtiges Hemmnis der notwendigen schnellen Ausbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bearbeitet. Dabei handelt es sich um die geringe Verfügbarkeit bei elektrischen Serienfahrzeugen und um die unzureichende Modellpalette. Es ist davon auszugehen, dass sich in den nächsten Jahren das Angebot an Serienfahrzeugen deutlich erhöhen wird. Dennoch wird weiterhin eine Lücke zwischen Nachfrage und Angebot an Fahrzeugen, die in kommunalen Fuhrparks benötigt werden oder von Fahrzeugen, die im Kontext von neuen Mobilitätskonzepten, etwa im Car- oder Ridesharing eingesetzt werden sollen, bestehen. Die Zeitspannen zwischen Entwicklung und Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wird als zu lang wahrgenommen. Dies gilt für alle Fahrzeugtypen und vornehmlich auch für Sonderfahrzeuge. In den vergangenen Jahren gab es eine größere Zahl von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, die nur mit großer Verzögerung oder deutlich später als geplant auf den Markt verfügbar waren.

Mit der Flotte electric haben die Kommunen eine der größten kommunalen Elektrofahrzeugflotten in Europa etabliert. Rund 100 Kommunen und kommunale Betriebe beteiligen sich an der modellhaften Elektrifizierung ihrer Fuhrparks. Über diese kommunale Flotte können die Fahrzeuge in temporäre Einsätze in die Fuhrparks gegeben werden. Durch die Mitwirkung an der Konfiguration von Fahrzeugen können die Chancen der Elektromobilität für die Kommunen optimal genutzt werden.

Aufgrund der über eine längere Zeit gewachsenen Beziehungen zu Herstellern von Elektrofahrzeugen, zu Unternehmen, die Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben auf Elektroantriebe umrüsten und der regelmäßige Austausch mit den Fachleuten in den kommunalen Fuhrparks bestehen sehr gute Aussichten für einen produktiven Dialog zur Anpassung von Fahrzeugen an die Anforderungen des Kommunalbetriebes. Auf diesem Wege wird die Qualität der Fahrzeuge erhöht und die Akzeptanz der Elektrifizierung der Fuhrparks gesteigert. Für die Einsätze von Fahrzeugen im Experimentierbetrieb haben sich verschiedene Kommunen mit besonderem Engagement angeboten. Es sollen insbesondere die Angebote der Stadt Einbeck und des Flecken Steyerberg genutzt werden.

In Einbeck besteht durch die Existenz des PS.Speichers (eine museumsartige Einrichtung mit starker überregionaler Ausstrahlung) eine starke Fahrzeugaffinität. Im Ort Steyerberg wird seit 1991 ein ländliches E-Car-Sharing-Projekt betrieben. Der Ort verfügt über einen außergewöhnlich hohen Besatz an E-Fahrzeugen und zeichnet sich durch eine hohe Bereitschaft zur Durchführung außergewöhnlicher Modellversuche im Bereich Mobilität und Energie aus. Zudem liegt in der Gemeinde ein großes Privatgelände, das zu Testzwecken für Fahrzeuge genutzt werden kann.

## **ARBEITSPAKET 2**

### **Phase 1**

#### Arbeitspaket 2.1

##### *Etablierung Arbeitskreis elektrischer Fuhrpark*

Es wird ein Arbeitskreis ‚elektrischer Fuhrpark‘ etabliert. Ein Kreis von Fachleuten aus den kommunalen Fuhrparks soll eine Einschätzung zu den Möglichkeiten der vollständigen Elektrifizierung der kommunalen Fuhrparks liefern:

- Entwicklung neuer Nutzungsmodelle
- Verbindung von kommunalen Fuhrparks und Sharing-Modellen
- Identifikation des Modellbedarfs/der technischen Anforderungen an Fahrzeuge
- Gewinnung Produktpartner auf der Anbieterseite von Fahrzeugen

#### Arbeitspaket 2.2

##### *Durchführung Testeinsätze*

Es sollen parallel zu den Beratungen in dem Arbeitskreis Testeinsätze mit E-Fahrzeugen unterschiedlichen Typs durchgeführt werden. Es liegen bereits mehrere Anfragen zu Testeinsätzen vor. Beispiel: Breitenabsicherung des von Volkswagen Nutzfahrzeuge entwickelten E-Cargo-Bikes in ausgewählten Kommunen oder Einsätze eines von einem französischen Hersteller entwickelten elektrischen Fahrzeuges, das sowohl als Bus (im Kopplungsmodus) als auch als Einzelfahrzeug als Teilauto eingesetzt werden kann (System Cristal – Lohr Industrie).

#### Arbeitspaket 2.3

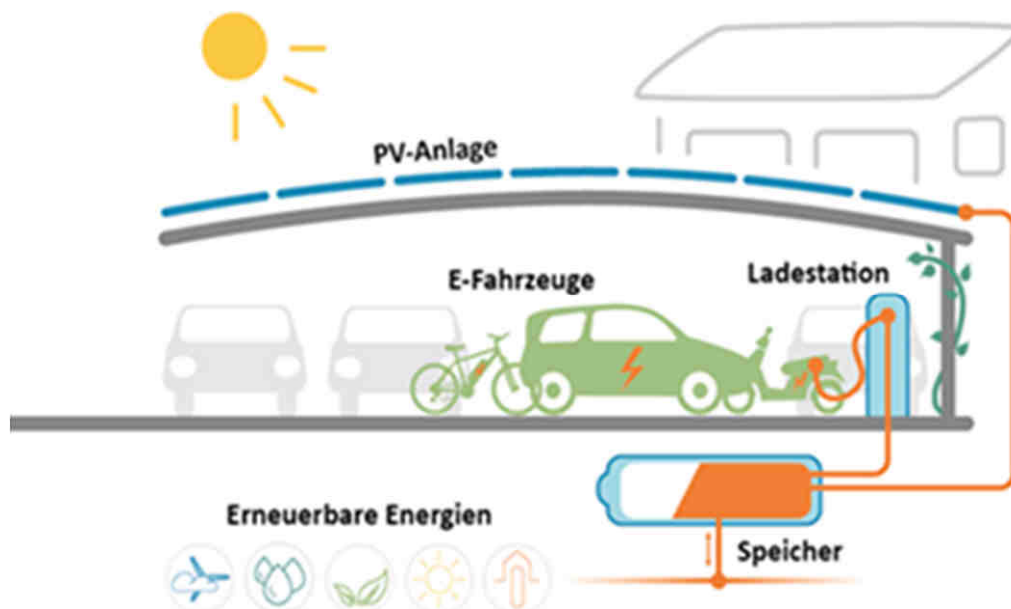
##### *Identifikation rechtlicher Hemmnisse*

Es soll untersucht werden, welche rechtlichen Hemmnisse bei der Platzierung der Vorserien- und Kleinserienfahrzeug vorhanden sind. Bezogen auf verschiedene Fahrzeugtypen sollen Handlungsempfehlungen für den Einsatz von E-Fahrzeugen, die (noch) nicht in Serienfertigung befinden, gegeben werden.

### **Phase 2**

- Einsatz der identifizierten Fahrzeuge in der Flotte electric.
- Ausweisung von Experimentierräumen in einzelnen Städten/Gemeinden.

In dem *Handlungsfeld Rettungsinseln* soll die Verbindung der besonderen Aspekte der neuen Mobilität, die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, die intelligente Bereitstellung von Lademöglichkeiten und Ladestrom in Wohnquartieren in sehr auffälliger, möglichst spektakulärer Weise realisiert werden. Unter der Bezeichnung *Rettungsinseln* sollen bauliche Einrichtungen geschaffen werden, die für einzelne Wohnquartiere Möglichkeiten des Aufladens von privaten Elektroautos der dortigen Bevölkerung bieten. Weiterhin soll die bauliche Einrichtung so konzipiert werden, dass dort Fahrzeuge platziert werden können, die von der dortigen Wohnbevölkerung ausgeliehen werden können. Hier sollen die ausleihfähigen Fahrzeugtypen bereitstehen, die von der Bevölkerung ausgewählt wurden. Neben PKWs werden hier insbesondere CargoBikes eine Rolle spielen.



Die bauliche Installation *Rettungsinsel* soll über einen stationären Stromspeicher und von einem Solardach überspannt werden. Das Erscheinungsbild der Rettungsinseln soll in Gestaltungswettbewerben ermittelt werden. Hierzu soll eine besondere Ansprache der Kunstszene erfolgen.

Bisher wurde der Gestaltung von Einrichtungen der neuen Mobilität zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Im Rahmen des Handlungsfeldes *Rettungsinseln* soll die technische Konzipierung (Bauwerk, Energieversorgung), die Finanzierung und die rechtliche Darstellung bzgl. der Genehmigungen und der energierechtlichen Fragen behandelt werden.

Im Zeitraum der Entwicklung des Vorhabens in.spe hat es bereits eine größere Resonanz auf die Lösung *Rettungsinseln* gegeben. Als besondere Einsatzgebiete haben sich Schulen (auch vor dem Hintergrund der Fridays for Future-Bewegung) und Kirchengemeinden ergeben. Deshalb kann das Vorhaben mit einer größeren Intensität betrieben werden, weil weitere Möglichkeiten der Unterstützung bestehen.



## **ARBEITSPAKET 3**

### **Phase 1**

#### Arbeitspaket 3.1

##### *Technische Konzipierung der Rettungsinseln*

Die *Rettungsinseln* bedürfen einer weiteren technischen Konkretisierung. Dies gilt für die Konstruktion und Dimensionierung des PV-Dachs, der Definition der angebotenen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Definition der Fahrzeugpalette für den Verleih, die bauliche Platzierung und Dimensionierung des stationären Speichers sowie die Technik der Anbindung an das Stromnetz. Hier sollen entsprechende Aufträge an Fachinstitutionen vergeben werden.

#### Arbeitspaket 3.2

##### *Entwicklung eines Finanzierungskonzeptes*

Vergabe eines Auftrages zur Entwicklung von Finanzierungskonzepten für die Errichtung von Rettungsinseln an unterschiedlichen Standorten. In diesem Arbeitspaket sollen die Errichtungs- und Betriebskosten ermittelt werden und Vorschläge für die Finanzierung erarbeitet werden.

#### Arbeitspaket 3.3

##### *Gestaltungswettbewerb*

Für die Gestaltung von Rettungsinseln soll ein Wettbewerb ausgeschrieben werden. Es soll nach baulich sehr attraktiven Lösungen gesucht werden. Die Finanzierung des Gestaltungswettbewerbs soll über Sponsorenmittel realisiert werden.

#### Arbeitspaket 3.4

##### *Identifizierung der rechtlichen Hemmnisse*

Es ist davon auszugehen, dass bei der idealtypischen Umsetzung des Konzepts Rettungsinseln rechtliche Hindernisse zu überwinden sind. Es soll ein Auftrag zur Identifikation der rechtlichen Hemmnisse im Bau- und Energierecht vergeben werden.

### **Phase 2**

- Auswahl von Standorten für die Platzierung erster Rettungsinseln im Gebiet der Metropolregion.
- Platzierung kompletter Rettungsinseln in ausgewählten Standorten.

## IV. Anbindung an kommunale Strukturen

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg ist die Metropolregion in Deutschland mit der stärksten kommunalen Verankerung. Mit allen dreizehn Landkreisen und fünf kreisfreien Städten sowie der Region Hannover besteht eine flächendeckende Mitgliedschaft. Weiterhin sind dreißig kreis- oder regionsangehörige Städte Mitglied im Verein Kommunen. Der im Jahr 2008 gegründete kommunale Verbund bündelt einerseits die Interessen der Kommunen im Gebiet der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg und andererseits wird er auch eigenständig als Träger und Partner von Modellprojekten aktiv.

Der Verein Kommunen hat in den vergangenen Jahren herausragende kommunale Vorhaben im Elektromobilitätssektor konzipiert und erfolgreich durchgeführt. Im Zuge der Projektarbeit und der Zusammenarbeit der rund 60 Gebietskörperschaften wurde eine belastbare organisatorische und ambitionierte inhaltliche Basis der Zusammenarbeit geschaffen, die für die Durchführung von Modellvorhaben im Verkehrs- und Energiebereich ideale Bedingungen bietet. Im Rahmen des *Schau-fensters Elektromobilität* hat die Metropolregion die Rolle der Kommunen bei der Entwicklung der Elektromobilität besonders betont. Der Verein Kommunen war Träger des vom BMVI geförderten Vorhabens „Kommunen fördern Elektromobilität“ und hat mit der modellhaften Schaffung des Amt electric eine Beratungsinstitution geschaffen, die als Vorbild für andere Regionen gilt. Mit der Flotte electric wurde eine der größten vollelektrischen kommunalen Fahrzeugflotten Europas realisiert. Die im Rahmen des Projekts etablierten Vorhaben wurden auch nach Auslaufen weitergeführt. Nirgendwo in Deutschland besteht in einem Großraum eine so hohe Dichte bei der Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes (Parkgebührenbefreiung von Elektrofahrzeugen). Im Gebiet der Metropolregion bestehen bessere Bedingungen für den Einsatz von Elektrofahrzeugen als in den meisten anderen Regionen Deutschlands. Dies gilt vorrangig für die Zahl und die Qualität der Ladeinfrastruktur sowie für die Befreiung von Elektroautos von Parkgebühren. Zu den vorbildlichen Aktivitäten zählen die Erprobung von Bussen mit alternativen Antrieben, Projekte für Elektrofahrzeuge auf Zweirädern sowie die Schaffung intelligenter Stromnetze.

Der Verein Kommunen verfügt über einen hochrangig besetzten Vorstand mit den Spitzen aus Groß-, Mittel- und Kleinstädten sowie aus Landkreisen. Für den Zeitraum der Durchführung der Phase 1 des Vorhabens in.spe besteht der **Vorstand** aus folgenden Personen:

Oberbürgermeister Dr. Ingo Meyer (Hildesheim) Vorsitzender  
Landrat Franz Einhaus (Peine)  
Landrat Bernhard Reuter (Göttingen)  
Oberbürgermeister Claudio Griese (Hameln)  
Bürgermeisterin Dr. Sabine Michalek (Einbeck)

Der Vorstand des Vereins wird in die Steuerung des Vorhabens in.spe intensiv eingebunden. Sofern eine weitere Steuerungsebene notwendig wird, soll ein vom Vorstand eingesetztes Gremium die Steuerung übernehmen. Die Leitung des Gremiums soll durch ein Vorstandsmitglied und die Geschäftsführung des Vereins erfolgen.

Für die notwendigen übergeordneten Abstimmungen wird die Mitgliederversammlung des Vereins genutzt. Sämtliche aufgeführten strategischen Beschlüsse des Vereins Kommunen wurden in

den vergangenen Jahren durch die Mitgliederversammlung getroffen. Es besteht in der Mitgliedschaft eine hohe Bereitschaft, sich mit den Konzepten der Metropolregion im Bereich Elektromobilität und der Kopplung der Sektoren Verkehr und Energie zu beschäftigen.

Die lokalen Konzepte zur Förderung der Elektromobilität und das großräumige Konzept *Metropolregion elektrisieren* sollen in den Gremien der Mitgliedskommunen beraten werden. Die lokalen Konzepte bedürfen eines Ratsbeschlusses. Über dieses Vorgehen ist eine enge Anbindung an die kommunalen Gremien garantiert. Der in den Räten und Kreistagen übliche Beratungsgang sieht eine Bürgerbeteiligung vor.

## V. Angestrebte Wirkung des Projekts

Mit der Durchführung des Konzepts **in.spe** mit seinen drei Handlungsfeldern kann auf der Ebene einer Metropolregion mit unterschiedlichen Stadt- und Raumtypen eine belastbare konzeptionelle Grundlage zur Förderung der Elektromobilität, der Nutzung neuer Mobilitätskonzepte sowie der Verbindung von Verkehrs- und Energiewende geschaffen werden. Damit kann für rund fünf Prozent der Bevölkerung Deutschlands auf einer angemessenen konzeptionellen Grundlage an besonders innovativen Vorhaben mit Experimentiercharakter gearbeitet werden. Ohne diese Grundlage dürften die Arbeiten in den anderen beiden Handlungsfeldern nicht erfolgreich zu bewältigen sein.

Die Fuhrparks der Kommunen und kommunalen Betriebe werden zu einem Vorbild für alle vergleichbaren Fuhrparks in der Bundesrepublik, die eine vollständige Elektrifizierung ihres Fahrzeugbestandes anstreben. Angesichts der Vorbildwirkung der Kommunen und der Marktmacht auf Nachfrageseite ist dies für die weitere Entwicklung der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben von Bedeutung. Durch die Schaffung von Experimentierfeldern für Fahrzeuge vor der Serienproduktion entsteht eine besondere Aufmerksamkeit für die Vorteile alternativer Antriebe und eine höhere Bereitschaft von Herstellern, auch in kleineren Märkten oder mit kleinerer Stückzahl Elektrofahrzeuge marktreif zu entwickeln.

Mit der Entwicklung von Rettungswegen kann ein wichtiger Beitrag zur Akzeptanzsteigerung von Elektroautos geleistet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich nur bei der Existenz eines gesicherten Regelladeplatzes Privatnutzer ein vollelektrisches Fahrzeug beschaffen. Für die Personen, die weder am Arbeitsplatz noch an dem Wohnsitz über eine Lademöglichkeit verfügen, ist die Rettungsweg ein deutlicher Vorteil. Durch die Bereitstellung von Leihfahrzeugen wird die Ablösung des Anspruchs auf ein im Privatbesitz befindliches Fahrzeug unterstützt. Durch die Bereitstellung von Leihfahrzeugen wie Cargo-Bikes kann die Zahl der PKW-Fahrten reduziert werden. Die Verbindung mit der lokalen Produktion und Speicherung wird die Akzeptanz für die Kopplung der Sektoren Mobilität und Energie deutlich erhöht.

Kommunikation: Der Verein Kommunen und die Organisation der Metropolregion GmbH verfügen über eine außergewöhnlich große Erfahrung im Bereich der Kommunikation hinsichtlich der Vorteile der Elektromobilität und neuer Verkehrskonzepte. In den vergangenen Jahren wurden Kommunikationsformate entwickelt, die vielerorts übernommen wurden.

Der Verein Kommunen profitiert von einem großen Vertrauensvorsprung in der Bevölkerung in diesem Handlungsfeld, da er sich schon seit Jahren stark für die Schaffung guter Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge engagiert und einen engen Kontakt zu aktiven Nutzern hält. Die Arbeit der Metropolregion wird in der Öffentlichkeit weitgehend mit dem Engagement für Elektromobilität und erneuerbare Energie verbunden. Die Erfahrungen bestehen in erster Linie bei der Zielgruppe der breiten Öffentlichkeit, die auch eine von den beiden Hauptzielgruppen der Kommunikation darstellt.

Für die breite Öffentlichkeit wird das im Konzept *Metropolregion elektrisieren* vorgesehene Informationsportal auf der Website [www.metropolregion.de](http://www.metropolregion.de) aufgebaut. Hier werden alle relevanten Informationen aus dem Gebiet der Metropolregion über Angebote im Bereich Elektromobilität und neuer Verkehrskonzepte angeboten. Dieses Angebot soll so ausgebaut werden, dass die Hemmschwelle etwa zur Nutzung von Elektrofahrzeugen und Sharing-Angeboten deutlich gesenkt wird. Für die einzelnen Kommunen sind die im Musterkonzept vorgesehenen Aktivitäten zur Kommunikation der vorgesehenen Maßnahmen eingeplant.

Mit Start des Vorhabens **in.spe** ist eine Vorstellung der Projektziele und geplanten Maßnahmen in mindestens zehn regionalen Versammlungen vorgesehen, die gemeinsam mit den Städten durchgeführt werden. Dazu werden auch Gremiensitzungen der einzelnen Gebietskörperschaften zählen. Bei der jährlichen Hauptversammlung der Metropolregion soll die Vorstellung des Vorhabens eine besondere Rolle spielen.

Die Metropolregion wird ihr Angebot der Bürger\*innen-Gespräche zur Elektromobilität bei Auswahl als Zielgebiet auf das Vorhaben **in.spe** zuschneiden. Weiterhin bietet die Metropolregion allen Interessierten die Absolvierung eines Fahrkurses für Elektroautos an, der gemeinsam mit einer Berufs-Kraftfahrer-Akademie realisiert wird. In diesem Rahmen werden die Teilnehmer\*innen auch über die Nutzung neuer Mobilitätskonzepte informiert.

Eine wichtige Zielgruppe der Kommunikationsstrategie des Vereins Kommunen bilden die Mitglieder in den Räten und Kreistagen der einzelnen Gebietskörperschaften. Sie bilden eine gute Schnittstelle zur breiten Bevölkerung, gleichzeitig sind sie jedoch wichtige Akteure bei der Entwicklung und Umsetzung lokaler Innovationsprojekte. Hier baut der Verein Kommunen auf seine gewachsenen Zugänge zu verschiedenen Gremien auf.

Der Verein Kommunen wird von einem fünfköpfigen Vorstand aus zwei Oberbürgermeistern, zwei Landräten und einer Bürgermeisterin geführt. Über den Aufsichtsrat besteht ein enger Arbeitszusammenhang mit den Spitzen der vier namengebenden Städte. Das Konzept der Metropolregion sieht vor, dass in jeder Gebietskörperschaft die Zuständigkeit des Querschnittsthemas Elektromobilität / Neue Mobilitätskonzepte / Sektorenkopplung geregelt wird. Für den gesamten Prozess der weiteren Entwicklung soll jeweils eine Person für die Zusammenarbeit benannt werden. Der **in.spe**-Ansatz setzt stark auf eine Einbeziehung der Kommunalpolitik. Für lokale Entscheidungen wird die Zustimmung der Räte und Kreistage benötigt. Insgesamt ist das System der kommunalen Selbstverwaltung zu nutzen, um zügig zu den angestrebten Ergebnissen zu kommen.

## XII. Beschreibung Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

### Das Gebiet

Rund 3,8 Millionen Menschen leben in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg. Die wirtschaftliche Stärke, eine exzellente Wissenschaftslandschaft und die Lage an bedeutenden europäischen Verkehrsachsen prägen das 19.000 km<sup>2</sup> große Gebiet. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat im Jahr 2006 die zu dem Bundesland Niedersachsen gehörende Region zu einer Metropolregion von europäischer Bedeutung erklärt.



### Die Organisation

Seit dem Jahr 2009 erfolgt die großräumige Kooperation von Kommunen, Unternehmen und wirtschaftsnahen Verbänden, Hochschulen sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen der Metropolregion GmbH. Gesellschafter sind die vier namensgebenden Städte, das Land Niedersachsen sowie drei Vereine in denen Kommunen und kommunale Verbände, Unternehmen und wirtschaftsnahe Organisationen sowie Hochschulen und wissenschaftliche Einrichtungen verbunden sind. Die Gesellschaft wird von einem 18-köpfigen Aufsichtsrat gesteuert. Beim Vorsitz wechseln sich die Oberbürgermeister der Städte Hannover und Braunschweig ab.

