

ENERKLIM - ENERGIEWENDE IM KLIMAWANDEL

in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

3. KlimaTreff "Mobilität"

Ergebnisprotokoll

Donnerstag, 25.02.2016, von 14:00-16:30 Uhr in den verdi-Höfen in Hannover

Inhalte

1. Begrüßung
2. EnerKlim – Ziele und Inhalte
3. Berücksichtigung der Elektromobilitätsentwicklung in den Klimaschutzkonzepten der Region
4. Themenblock 1: Stadt – Land Elektro
5. Themenblock 2: Elektromobilität – Greenwashing oder Zukunft des Fahrens
6. Ausblick und Verabschiedung

Anhang

1. Anwesenheitsliste
 2. Präsentationsfolien der Referenten in separaten Dateien
-

1. Begrüßung

Herr Frauenholz, Mitglied der Geschäftsführung von KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des dritten KlimaTreffs im Rahmen des Projekts "EnerKlim – Energiewende im Klimawandel in der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg". Der KlimaTreff richtet sich insbesondere an Akteure aus dem Mobilitätssektor und alle weiteren Interessierten. Im Fokus stehen Zwischenergebnisse des Projektes und die Bedeutung der Elektromobilität für die Energiewende in der Metropolregion.

2. EnerKlim – Ziele und Inhalte

Herr Rienau von KoRiS stellt die Ziele und Inhalte des Verbundprojektes EnerKlim vor (Präsentationsfolien 5-15 in separater Datei).

- Das Verbundprojekt EnerKlim wird seit dem 1. Januar 2015 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen des BMU-Förderprogramms 'Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel' gefördert. Projektbeteiligte sind der Verein Kommunen in der Metropolregion e.V., GEO-NET Umweltconsulting und KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung.
- EnerKlim baut auf das Projekt Klimafolgenmanagement (2008-2011) auf. Das BMBF-Verbundvorhaben thematisierte das Ausmaß und Auswirkungen des Klimawandels in der Metropolregion. Resultat sind räumlich verortete Maßnahmensets inklusive einer mit interaktiven Karten versehenen Informations- und Kommunikationsplattform¹.
- Hintergrund für EnerKlim ist die Deutsche Anpassungsstrategie aus dem Jahr 2008 und die Niedersächsische Anpassungsstrategie aus dem Jahr 2012.
- Bisher gab es drei öffentliche Veranstaltungen:
 - Auftaktveranstaltung am 13.10.2015

¹ <http://klimafolgenmanagement.de>

- 1. KlimaTreff "Verwaltung und Energieversorger" am 26.11.2015
- 2. KlimaTreff "Nutzung erneuerbarer Energien" am 26.01.2016

Die Präsentationen und Protokolle sind im Internet zu finden²

- Folgende Produkte strebt das Projekt EnerKlim als Ergebnis an:
 - Entwicklung einer I+K-Plattform mit interaktiven Karten
 - Kostenloses interaktives und informelles Planungsinstrument als Entscheidungshilfe
 - Verständlicher Leitfaden zur Berücksichtigung des Klimawandels in Entscheidungsprozessen
 - Interkommunales und interdisziplinäres Klimanetzwerk
- Bedeutung der Elektromobilität für die Energiewende:
 - Ein Drittel des Energieverbrauchs entfällt auf Treibstoffe
 - Umstieg von Verbrennungsmotoren auf Elektromotoren mittelfristig erforderlich, dadurch steigender Strombedarf
 - Metropolregion ist eine geeignete Ebene für den koordinierten Ausbau der Elektromobilität
 - Zentrale Fragestellungen
 - Wie hoch wird künftig der Strombedarf ausfallen?
 - Können erneuerbare Energien den Strombedarf decken?

3. Berücksichtigung der Elektromobilitätsentwicklung in den Klimaschutzkonzepten der Region

Frau Leßmann von GEO-NET stellt die Ergebnisse der Auswertung der teilregionalen und kommunalen Klimaschutzkonzepte in der Metropolregion im Hinblick auf die Elektromobilität vor (Präsentationsfolien 16-30 in separater Datei).

- Mit 33 % hat der Verkehr einen hohen Anteil am Energieverbrauch. Den größten Anteil daran hat der motorisierte Individualverkehr mit etwa zwei Drittel (z. B. ZGB: 64 %).
- Nur die Landkreise Hildesheim, Peine und der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) haben in ihren Klimaschutzkonzepten die Entwicklung des Energieverbrauchs durch Ausbau der Elektromobilität bei den Szenarien berücksichtigt. Die Konzepte des Landkreises Hildesheim und des ZGB gehen von einem steigenden Anteil der Elektromobilität bis 2050 aus und beziffern in verschiedenen Szenarien den Stromanteil am Energieverbrauch im Verkehrssektor auf Werte zwischen 28 und 72 %. Als Folge davon erhöht sich der Strombedarf insgesamt.
- Im Auftrag des Runden Tisches Energiewende Niedersachsen hat das CUTEC Institut niedersachsenweite Berechnungen durchgeführt (siehe Dokumentation und Präsentation beim 1. KlimaTreff). Sie zeigen, dass der Energieverbrauch in Zukunft um insgesamt um 47 % sinken wird. Im Verkehrssektor wird dabei von Einsparungen von 53 % ausgegangen.
- Im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität wird davon ausgegangen, dass bis 2020 mindestens 50.000 neue Elektrofahrzeuge zugelassen werden und so der Anteil der Elektrofahrzeuge in der Metropolregion auf 2 % steigen wird.
- Im Rahmen von EnerKlim stellt sich die Frage, was in der Metropolregion bis 2050 im Hinblick auf den Anteil der Elektromobilität insgesamt sowie bei den einzelnen Transportbereichen machbar ist.

² <http://www.metropolregion.de/project/enerklim/>

4. Themenblock 1: Stadt – Land Elektro

Butjadingen – auf dem Weg zur klimafreundlichen Gemeinde

Frau Korter, Bürgermeisterin der Gemeinde Butjadingen im Landkreis Wesermarsch, stellt die Klimaschutzinitiative ihrer Gemeinde vor (Präsentationsfolien in separater Datei).

- Aufgrund ihrer besonderen geografischen Lage und der daraus resultierenden Betroffenheit durch den Klimawandel hat sich die Gemeinde Butjadingen zum Ziel gesetzt, sich als klimafreundliche Gemeinde zu profilieren. Dies stellt besonders vor dem Hintergrund der starken Bedeutung der Landwirtschaft als Wirtschaftszweig in der Gemeinde eine große Herausforderung dar. Als erste Maßnahmen auf dem Weg zu einer klimafreundlicheren Gemeinde wurden bereits ein Blockheizkraftwerk im Rathaus und eine energieeffiziente Straßenbeleuchtung installiert sowie gemeindeeigene Gebäude energetisch saniert.
- Als weiteren wichtigen Baustein setzt die Gemeinde verstärkt auf Elektromobilität. Um die Elektromobilität lokal voranzubringen, hat die Gemeinde ein E-Auto als Dienstwagen angeschafft und Lademöglichkeiten für Autos und Elektrofahräder geschaffen.
- Zusammen mit lokalen Kooperationspartnern (z. B. mit dem Nationalparkhaus-Museum und dem CenterParc) wirbt Butjadingen mit besonderen Vergünstigungen und Angeboten für Nutzer von Elektrofahrzeugen. Neben Testfahrten mit einem E-Auto gibt es freien Eintritt oder Vergünstigungen in ausgewählten Einrichtungen sowie kostenfreie Lademöglichkeiten.
- Zentrale Herausforderung bei der Etablierung der Elektromobilität in der Gemeinde ist die Ladeinfrastruktur und fehlende Vernetzung der bereits vorhandenen Lademöglichkeiten für Elektrofahräder.
- Im Rahmen der Klimaschutzinitiative konnte die Gemeinde vor allem im Bereich Elektromobilität wichtige Erfahrungen sammeln. Die unbürokratischen Anstrengungen der Gemeinde zeigen eine Initialwirkung, sodass die Akzeptanz für E-Mobilität in der Bevölkerung gestiegen ist. Die Gemeinde will die Elektromobilität weiter vorantreiben.

Anmerkungen und Ergänzungen aus der Diskussion

- Der Dienstwagen der Gemeinde Butjadingen wird mit Hilfe eines normalen Schuko-Steckers geladen. Die Buchung des E-Autos erfolgt über einen Kalender, in den sich jeder selbst einträgt.
- Die Tourismusgesellschaft verfügt zurzeit über zwei E-Autos. Touristen können sie vier Stunden kostenlos nutzen, darüber hinaus ist die Nutzung kostenpflichtig. Ein Fahrzeug wird durch Werbung finanziert. Das Angebot stößt auf großes Interesse, auch bei der heimischen Bevölkerung. Es ermöglicht ein niedrigschwelliges Ausprobieren von E-Mobilität und trägt dazu bei, dass sich mehr und mehr Menschen dafür begeistern.
- Als Anregung wird empfohlen, in Zukunft Nutzer von E-Autos in der Tourismusbranche stärker und gezielt anzusprechen. Dies erfordert jedoch eine gute Ausstattung an Ladeinfrastruktur insbesondere an touristischen Zielen und Unterkünften.

Modellprojekt "eAutarke Zukunft" der Universität Hildesheim

Professor Dr. Lessing von der Universität Hildesheim stellt das Modellprojekt "eAutarke Zukunft" vor (Präsentationsfolien in separater Datei; Link zu Projekt-Internetpräsenz siehe Fußnote³).

- Ausgangsgedanke des Verbundvorhabens war die Feststellung, dass E-Mobilität in den herkömmlichen Sharing-Modellen nicht konkurrenzfähig ist. Ziel des Projektes ist daher die Entwicklung eines Sharing-Modells, das die Nutzung von E-Mobilität attraktiver macht. Das Er-

³ <http://e2work.de>

gebnis des Vorhabens ist ein Carsharing im Tandem-Modell, das an der Universität Hildesheim mit Einbeziehung von Beschäftigten getestet wurde.

- Bei dem Tandem-Modell werden so genannte Carsharing-Zellen eingerichtet. In einer Zelle (in diesem Fall die Universität Hildesheim) wird jedem Carsharing-E-Auto ein fester Hauptnutzer (Mitarbeiterin/Mitarbeiter) zugeordnet. Dieser kann das E-Auto dienstlich und privat nutzen. Nutzt er das E-Auto nicht, steht es anderen Mitgliedern der Carsharing-Zelle zur Verfügung. Dies sind in diesem Fall weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Universität, die das Fahrzeug für Dienstreisen nutzen. Der Großteil (ca. 80 %) der durchgeführten Fahrten sind kürzer als 25 km. Aufgrund der Batteriekapazität der Fahrzeuge sind Pendlerwege bis 90 km möglich.
- Beide Nutzergruppen (Hauptnutzer und Universität) bezahlen monatlich 250 €, sodass zur Finanzierung des E-Autos monatlich insgesamt 500 € zur Verfügung stehen. Hiervon werden ca. 360 € für die Leasing-Raten des E-Autos und der Rest für die Verwaltung (Geschäftsführung, Softwarepflege) verwendet. Jede Zelle verfügt also über einen geschlossenen Nutzerkreis mit einem eigenen Buchungsportal.
- Je nach Größe und Zusammensetzung der Zelle können die Finanzierungsanteile zwischen Hauptnutzer und anderen Nutzern auch anders festgelegt werden. Entscheidender Vorteil dieses Finanzierungsmodells ist die vollständige Finanzierungssicherheit. Eine Carsharing-Zelle wird erst dann eingerichtet, wenn unterschriebene Nutzungsverträge vorliegen und die Finanzierung gesichert ist. Eine Vorfinanzierung ist nicht notwendig.
- Als Ladestation wird ein Solar-Carport angeboten, der durch die Kombination von ausreichend dimensionierten Solarzellen und Batteriespeicher die E-Autos und Fahrräder über das ganze Jahr bilanziell mit Strom versorgen kann.
- Die modellhafte Anwendung durch die Universität Hildesheim hat gezeigt, dass dieses Carsharing-Modell eine hohe Akzeptanz genießt. Das E-Carsharing-Modell wird durch das Angebot von E-Fahrrädern ergänzt, die im Sommerhalbjahr ebenfalls sehr gut genutzt werden.
- Momentan befinden sich drei E-Carsharing-Zellen in der Erprobung: Neben der Universität Hildesheim bei einem Sozialverband und beim ADAC. Außer für einzelne Unternehmen sind Carsharing-Zellen auch für andere Nutzergruppen denkbar, z.B. für Wohnsiedlungen. Das Modell ist auch für ländliche Räume geeignet und zeigt eine Möglichkeit, wie E-Mobilität auch Pendlerströme außerhalb von Verdichtungsräumen bedienen kann.
- Es ist angedacht, einen digitalen Schlüssel zu entwickeln, der das Öffnen des E-Autos per Smartphone ermöglicht.

Anmerkungen und Ergänzungen auf Nachfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

- Längere Fahrten werden bereits bei Buchung des Fahrzeugs angegeben. Ein mathematischer Algorithmus berechnet dann die zu erwartende Ladezeit nach Rückgabe, sodass der nächste Nutzer wieder einen aufgeladenen Akku zur Verfügung hat. Daher ist es bisher noch nicht dazu gekommen, dass ein Auto liegen geblieben ist. Der wachsende Datenbestand trägt zudem dazu bei, das vorhandene Angebot weiter optimieren zu können (technisches Investment, Dimensionierung).
- Die Ausleihzeiten in dem Tandem-Modell sind insofern begrenzt, als dass die festen Nutzer Vorrang haben.
- Die bisher schwache Ladeinfrastruktur kann durch ein leichtes Überangebot an Fahrzeugen ausgeglichen werden. Dies erhöht zudem die Flexibilität des Angebots bei Nachfragespitzen. Die Bereitstellung eines weiteren Fahrzeugs ist gegenüber einem Ausbau der Ladeinfrastruktur oder einem Einsatz von Fahrzeugen mit größeren Reichweiten die wirtschaftlichere Option.

5. Themenblock 2: Elektromobilität – Greenwashing oder Zukunft des Fahrens

Herr Nowak, Geschäftsführer der Metropolregion, hält einen Impulsvortrag zu Umwelteffekten von Elektromobilität (Präsentationsfolien in separater Datei). Anschließend kommentiert Dr. Wolf von Volkswagen Nutzfahrzeuge den Impulsvortrag.

Impulsvortrag Raimund Nowak

- Die Anzahl der Pkw wird weltweit weiter zunehmen. Entwicklungs- und Schwellenländer haben einen enormen Aufholbedarf (Deutschland 50 Pkw pro 100 Einwohner: USA 100, Deutschland 50, Indien 2). Die meisten Menschen auf der Erde haben bisher keine Wahl: sie können sich Fleischkonsum und einen Pkw nicht leisten. Insbesondere in Schwellenländern werden die Menschen zunehmend diese Möglichkeit haben.
- Die zurückhaltenden Ambitionen großer Teile der Gesellschaft hin zu einer Abkehr vom Erdöl sind rational nur schwer zu erklären. Obwohl die Förderung mit vielen ökologischen Risiken verbunden ist, werden diese in der Diskussion um die E-Mobilität nur wenig berücksichtigt.
- Viele Gegner der E-Mobilität sehen nach wie vor die Optimierung der Verbrennungsmotoren insbesondere durch Effizienzsteigerung als geeigneten Weg an, dem Klimawandel zu begegnen. Neben der Autoindustrie vertritt auch Greenpeace diese Position. E-Mobilität ist jedoch nachweislich wesentlich energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Schon heute würde die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien ausreichen, den Energiebedarf bei einer vollständigen Umstellung auf E-Mobilität zu decken.
- Der ökologische Mehrwert von E-Mobilität ist bei Umweltschützern umstritten. Kritisiert werden vor allem die häufig "unökologische" Erzeugung des Stroms für Produktion und Betrieb, z. B. über Kern- oder Kohlekraft, sowie die Umweltschäden durch die Rohstoffgewinnung für die Fahrzeugbestandteile.
- Kaum thematisiert werden Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Verbrennungsmotoren. Durch die Elektromobilität wird sich die Lebensqualität in den Städten deutlich bessern.
- Zur Förderung der Elektromobilität ist eine veränderte Automobilpolitik essenziell. Diese könnte z. B. eine stärkere steuerliche Belastung für Diesel- und Benzinfahrzeuge beinhalten.
- Verdacht auf Greenwashing ist berechtigt, wenn Initiativen einseitig auf die Umstellung der Antriebstechnik setzen und sich somit an klassischen Fahrzeug- und Nutzungsmodellen orientieren und nicht mit einem Einsatz für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und für multimodale Verkehrskonzepte verbunden werden.

Kommentar von Dr. Stefan Wolf

- E-Mobilität kann als Greenwashing angesehen werden, wenn mit der Einführung der E-Mobilität keine Änderung des Nutzungsverhaltens einhergeht. Der bloße Austausch eines Antriebskonzeptes gegen ein anderes ist keine umfassende Lösung. Wichtig ist die Veränderung der Mobilität insgesamt, nicht allein des Fahrzeugs.
- In Zukunft wird die Digitalisierung die Mobilität nachhaltig verändern. Nach dem Vorbild sozialer Netzwerke, bei denen globale Konzerne eine digitale Welt um den Nutzer herum aufbauen, gilt es, die Mobilitätsangebote dem Mobilitätsverhalten der Nutzer anzupassen.
- Die E-Mobilität hat ihre Berechtigung, besonders im Bereich der Kurz- und Mittelstrecken. Da ein Großteil der täglichen Fahrten 150 km nicht überschreiten, sollte man sich vom Anspruch verabschieden, Fahrten von 700 km am Stück mit einem E-Auto zurücklegen zu können. Zentrale Fragen, mit denen man sich in Zukunft im Hinblick auf die E-Mobilität beschäftigen muss, sind: Was haben wir für Mobilitätsbedürfnisse? Wie können diese Mobilitätsbedürfnisse durch geeignete Mobilitätskonzepte befriedigt werden?

- Im Hinblick auf die Luftverschmutzung werden Kommunen zukünftig anders als mit den bisherigen Einfahrtsbeschränkungen (Umweltzonen) reagieren müssen. Elektrische Antriebe bilden in diesem Zusammenhang einen wichtigen Ansatzpunkt zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten.

Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Diskussion

- In Anbetracht der Situation auf dem E-Mobilitätsmarkt ist die Sorge bei deutschen Autobauern vorhanden, dass sie vor allem in der Zukunft gegenüber Herstellern aus anderen Ländern (insbesondere China) nicht konkurrenzfähig sein werden. Momentan gibt es z.B. im Bereich der E-Busse kaum deutsche Hersteller.
- Um konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Autoindustrie neben dem prioritären Geschäftsmodell Auto weitere Geschäftsmodelle erschließen, wie z.B. Finanzierung und Ersatzteile. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die Auseinandersetzung mit Carsharing und dem weiteren neuen Nutzungsmodellen.
- Hersteller, die bisher ausschließlich auf E-Mobilität setzen, schreiben bisher rote Zahlen (z. B. chinesische Autobauer und Tesla). Die wichtige Frage für traditionelle Autohersteller wie VW ist, ob sie es schaffen, den Bereich E-Mobilität zu besetzen.
- In der Diskussion um eine Förderung der E-Mobilität in Deutschland stellt die große wirtschaftliche Abhängigkeit von der Automobilbranche eine zentrale Herausforderung dar.
- Vor dem Hintergrund, dass auch E-Autos nur bedingt CO₂-neutral sind, sollte in Zukunft der gesamte Lebenszyklus berücksichtigt werden ("Cradle-to-Cradle" statt "Well-to-Wheel"). Es gilt auch die Produktionskette CO₂-neutral zu gestalten, z.B. durch den Einsatz erneuerbarer Energien bei der Produktion oder Rohstoffgewinnung sowie durch eine entsprechende Materialauswahl. Auch das Nutzungsverhalten spielt in die CO₂-Bilanz mit hinein.
- E-Mobilität ist für kleine Nutzfahrzeuge attraktiv, normaler Lieferverkehr ist mit heutigen Akku-Reichweiten machbar. Bei schwereren Fahrzeugen besteht jedoch noch Entwicklungsbedarf.
- VW arbeitet derzeit an der Entwicklung eines E-Truck. Die VW-Tochter MAN hat vor einiger Zeit bereits ein E-Müllauto vorgestellt, dieses benötigt jedoch noch einen zusätzlichen Diesel-Antrieb. Scania, ebenfalls eine VW-Tochter, arbeitet bei der Herstellung von LKW nur noch in Modulbauweise. Generell stellt sich auch in diesem Fahrzeug-Bereich das Problem der Wirtschaftlichkeit der Elektromobilität.
- Perspektivisch ist für den Lieferverkehr damit zu rechnen, dass die Einfahrtrestriktionen in die (Innen-)Städte aufgrund der Luftverschmutzung zunehmen werden. Es besteht daher die Notwendigkeit, neue Modelle für den Innenstadtverkehr zu entwickeln.
- In der Diskussion um alternative Antriebe gilt es, auch den Wasserstoffantrieb zu berücksichtigen. Dieser hat den entscheidenden Vorteil, dass er keine Batterie benötigt. VW denkt diese Antriebsart in der Entwicklung bereits mit. Audi betreibt z.B. eine Power-to-gas-Anlage mit Gasspeicher.
- Der Wandel hin zur Elektromobilität ist maßgeblich abhängig von zwei politischen Entscheidungen:
 - Besteuerung von Benzin und Diesel (-motoren)
 - Maßnahmen gegen Feinstaub in Städten (Paris plant ein Verbot von Dieselfahrzeugen ab 2020)
- Die Entwicklung weiterer konkurrenzfähiger alternativer Antriebe kann dabei helfen, den Entscheidungsdruck auf Politiker zu erhöhen. Es ist eine Evolution des Verkehrssektors notwendig, die viel Zeit benötigt.

6. Ausblick und Verabschiedung

Gesamtüberblick über die kommenden Veranstaltungen:

Veranstaltung	Zeitpunkt
Zwischenpräsentation	Herbst 2016
2. Runde der Klimatreffs (3 Termine)	Winter 2016/17
Abschlusspräsentation	Sommer 2017

- Die Zwischenpräsentation des EnerKlim-Projektes ist für den Herbst 2016 vorgesehen, gefolgt von der zweiten Runde der KlimaTreffe im Winter 2016/2017 mit drei weiteren Terminen.
- Weitere Informationen zum Projekt, die Präsentationen und Protokolle der Veranstaltungen sowie die Kontaktadressen der Projektpartner sind auf der Internetseite der Metropolregion zu finden⁴. Außerdem informiert die Metropolregion in ihren Newslettern regelmäßig über das Projekt.

⁴ <http://www.metropolregion.de/project/enerklim/>

ANHANG

1 Anwesenheitsliste

Name	Institution
Altstädter, Jan	Klimaschutzmanager Stadt Salzgitter
Balke, Klaus-Dieter	Balke GmbH
Colberg, Rosemarie	Wirtschaftspolitik und Unternehmensberatung – Handwerkskammer Hannover
Diederich, Dominique	Agenturleiter Energieagentur Heidekreis
Fievych, Olexander	Institut für Betriebswirtschaft und Wirtschaftsinformatik Universität Hildesheim
Flores, Sabine	Geschäftsführerin Kommunen in der Metropolregion
Frauenholz, Dieter	KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung
Fuchs, Dr. Oliver	Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser
Ganseforth, Prof. Monika	Verkehrsclub Deutschland
Grieße, Dr.-Ing. Anke	Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz Referat 52 Erneuerbare Energien, Energieeffizienz, Speicher
Hagemann, Gernot	Projektleiter Energiewirtschaft – hannoverimpuls GmbH
Halfpaap, Harald	<i>proKlima</i> – Der energycity-Fonds
Hogrefe, Harald	ADFC Hannover
Husen, Dr. Hermann	Cantamen GmbH
Janus, Dr. Holger	Volkswagen AG
Kassyda, Christian	Volkswagen Nutzfahrzeuge, Außenbeziehungen und Corporate Responsibility (NG-A)
Kastner, Stefan	BSM
Koch, Sebastian	Verein Kommunen in der Metropolregion
Konerding, Rainer	Landeshauptstadt Hannover
Korter, Ina	Bürgermeisterin Gemeinde Butjadingen
Lange, Florian	NBank
Lauenstein, Dirk	PGT Umwelt und Verkehr
Leiner, Nele	GEO-NET
Lessing, Prof. Dr. rer. nat. habil. Helmut	Universität Hildesheim, Stiftung Universität Hildesheim, Institut für Betriebswirtschaft und Wirtschaftsinformatik
Leßmann, Dominika	GEO-NET
Lippmann, Anja	Geschäftsführerin Klimaschutzagentur Hildesheim-Peine GmbH
Mattioli, Frank	Energie-Forschungszentrum (EFZN)
Michael, Manfred	WVI, Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
Müller-le Plat, André	Stadt Wolfsburg, Umweltamt
Müller-Handinger, Wolfgang	Stadtwerke Peine

Name	Institution
Nestler, Patrick	Zweckverband Großraum Braunschweig, Abteilung Regionalplanung
Neumann, Bastian	EVI Energieversorgung Hildesheim GmbH & Co. KG
Nowak, Raimund	Metropolregion Hannover
Peuker, Matthias	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Region Hannover e.V.
Reiske, Maik-Patrick	Regionalplanung, Landkreis Osterode am Harz
Rienau, Jochen	KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung
Rosendahl, Hartmut	Rosendahl Engineering GmbH
Rüthnick, Martina	Region Hannover Team Regionalplanung
Schröter, Dr. Frank	Institut für Verkehr und Stadtbauwesen – TU Braunschweig
Schwarzenberger, Tim	Landkreis Goslar, Steuerungsbereich - Kreisentwicklung
Söhnholz, Heiko	Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH
Verrone, Assunta	Accademia di Ipazia
Vistorin, Tobias	Mitglied des VCD
Wermuth, Dr.-Ing. Tobias	WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
Wiegelmann, Frank	STADTWERKE Göttingen AG
Wiemer, Manfred	Heinz-Piest-Institut für Handwerkstechnik
Witter, Julia	Landkreis Osterode
Wolf, Dr. Stefan	VW Nutzfahrzeuge
Wolff, Sabine	Zweckverband Großraum Braunschweig

2 Präsentationsfolien der Referenten in separaten Dateien

- Jochen Rienau, KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung:
"EnerKlim – Ziele und Inhalte"
- Dominika Leßmann, GEO-NET Umweltconsulting GmbH
"Elektromobilität in den kommunalen Klimaschutzkonzepten"

Themenblock 1: Stadt – Land Elektro

- Bürgermeisterin Ina Korter, Gemeinde Butjadingen, Landkreis Wesermarsch:
"Butjadingen auf dem Weg zur klimafreundlichen Gemeinde"
- Prof. Helmut Lessing, Universität Hildesheim:
E2work - Eine Gesellschaft zur Einführung und Verbreitung von nachhaltiger Mobilität, insbesondere von Elektromobilität

Themenblock 2: Elektromobilität - Greenwashing oder Zukunft des Fahrens

- Raimund Nowak, Geschäftsführer der Metropolregion
"Elektromobilität: Greenwashing oder Zukunft des Fahrens"