PROTOKOLL

Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Umweltschutz und Grünflächen, des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses, des Jugendhilfeausschusses, des Schul- und Bildungsausschusses am Montag, 16. September 2019, Rathaus, Hodlersaal

Beginn	13.00 Uhr
Ende	16.25 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen

Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)	
(Ratsherr Oppelt)	(CDU)	
Ratsherr Bindert	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Bingemer	(FDP)	
Bezirksbürgermeister Dickneite	(SPD)	
Ratsherr Hellmann	(CDU)	16.00 - 16.25 Uhr
(Ratsherr Hirche)	(AfD)	
Ratsfrau Keller	(SPD)	
Ratsherr Kreisz	(SPD)	
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	
Ratsherr Semper	(CDU)	
Ratsherr Wolf	(LINKE & PIRATEN)	
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)	

Beratende Mitglieder:

Herr Dirscherl	
(Frau Heitmüller-Schulze)	
Herr Keller	
(Herr Kratzke)	(SPD)
Herr Kruse	
Herr Mittelstädt	
(Frau Sandkühler)	
(Frau Thome-Bode)	

Grundmandat:

(Ratsherr Böning)	(DIE HANNOVERANER)
Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss

Ratsherr Albrecht	(CDU)
Ratsherr Dr. Gardemin	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Engelke	(FDP)
(Ratsherr Hirche)	(AfD)
Ratsfrau Jeschke	(CDU)

Beigeordneter Kelich	(SPD)
Ratsherr Kreisz	(SPD)
Beigeordneter Machentanz	(LINKE & PIRATEN)
Ratsfrau Pluskota	(SPD)
Ratsherr Semper	(CDU)

Beratende Mitglieder:

Herr Dickneite	(SPD)
(Herr Dipl.-Ing. Fahr)	
(Herr Dipl.-Ing. Kleine)	
(Herr Sprenz)	
(Herr Dr. Stölting)	
(Herr Weh)	
Herr Wippach	
(Frau Wohlfarth)	

Grundmandat:

Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)
Ratsherr Wruck	(DIE HANNOVERANER)

Jugendhilfeausschuss

Beigeordneter Hauptstein	(AfD)
(Ratsfrau Dr. Carl)	(SPD)
(Herr Baumann)	
Ratsherr Bindert	(Bündnis 90/Die Grünen)
Ratsherr Bingemer	(FDP)
(Herr Boes)	
(Ratsherr Borstelmann)	(CDU)
(Ratsherr Döring)	(FDP)
(Herr Duckstein)	
Ratsherr Finck	(SPD)
Ratsfrau Gamoori	(SPD)
Ratsherr Gast	(Bündnis 90/Die Grünen)
(Ratsherr Gill)	(SPD)
Ratsfrau Jeschke	(CDU)
(Frau Jörk)	
Ratsherr Karger	(AfD)
(Ratsherr Klapproth)	(CDU)
Ratsfrau Klebe-Politze	(SPD)
(Frau Kniesz-Nettlau)	
(Frau Pietsch)	
Ratsherr Pohl	(CDU)
(Herr Prante)	
Herr Rauls	
(Herr Steimann)	
Herr Teuber	
(Frau Wilke)	
Ratsherr Wolf	(LINKE & PIRATEN)
(Herr Wolf)	
(Ratsfrau Zaman)	(SPD)
Ratsherr Zingler	(LINKE & PIRATEN)

Beratende Mitglieder:

(Herr M.A. Bergen)
(Frau Dipl.-päd. Bloch)

(Frau Braecklein)
(Frau Broßat-Warschun)
(Frau Israel)
(Herr Jantz)
(Frau Löbcke)
(Frau Merkel)
(Frau Panafidina)
Herr Pohl
Frau Diplom Sozialarbeiterin Schnieder
(Frau Venzke)
(Frau Voigt)
(Frau Wenzel)
(Frau Wittenberg)

Grundmandat:

(Ratsherr Böning)	(DIE HANNOVERANER)
Ratsherr Förste	(Die FRAKTION)

Schul- und Bildungsausschuss

Ratsherr Wolf	(LINKE & PIRATEN)
Ratsherr Dr. Menge	(SPD)
Herr Balke	
(Frau Bartels de Pareja)	
Frau Bindert	
Ratsherr Bingemer	(FDP)
(Ratsherr Borstelmann)	(CDU)
Ratsfrau Gamoori	(SPD)
Beigeordneter Hauptstein	(AfD)
(Ratsherr Hofmann)	(SPD)
Ratsfrau Klingenburg-Pülm	(Bündnis 90/Die Grünen)
Bürgermeisterin Kramarek	(Bündnis 90/Die Grünen)
(Frau Dr. Kursawe)	
(Ratsfrau Dr. Matz)	(CDU)
Herr Meinhof	
Herr Moszczynski	
(Herr Popp)	
Beigeordnete Seitz	(CDU)

Grundmandat:

(Ratsherr Böning)	(DIE HANNOVERANER)
(Ratsherr Braune)	
Ratsherr Klippert	(Die FRAKTION)

Anzuhörende:

Frau Springer	(Ortsgruppe Fridays for Future)
Herr Hansmann	(Ortsgruppe Students for Future)
Frau Stockhorst	(Ortsgruppe Parents for Future)
Herr Prof. Dr. Seckmeyer	(Scientists for Future - Leibniz Univ. Hannover, Inst. f. Meteorologie u. Klimatologie)
Herr Dipl.-Ing. Limburg	(Vizepräsident EIKE e. V. - Europ. Inst. f. Klima u. Energie)
Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler	(Vorstandsvorsitzende der enercity AG)
Herr Prof. Dr.-Ing. Hanke-Rauschenbach	(Leibniz Univ. Hannover, Fakultät f. Elektrotechnik u. Informatik)
Frau Oelfke	(Geschäftsführerin der regiobus Hannover GmbH)

Frau Maria van Zadel	(Geschäftsführerin der regiobus Hannover GmbH)
Herr Franz	(Regionsrat der Region Hannover, Dezernat f. Wirtschaft, Verkehr u. Bildung)
Herr Dr. Klöppner	(Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG)

Verwaltung:

Frau Tegtmeyer-Dette	(Wirtschafts- und Umweltdezernat)
Herr Hartmann	(Wirtschafts- und Umweltdezernat)
Herr Dix	(Büro Oberbürgermeister)
Herr Belitz	(Fachbereich Jugend und Familie)
Frau Fritz	(Fachbereich Jugend und Familie)
Herr Tietz	(Fachbereich Jugend und Familie)
Frau Malkus-Wittenberg	(Fachbereich Planen und Stadtentwicklung)
Herr Deitermann	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Czorny	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Hoffmann-Kallen	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Unverzagt	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Otte	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)
Frau Bach	(Fachbereich Umwelt und Stadtgrün)

Tagesordnung:

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

1. A N H Ö R U N G gem. § 35 der Geschäftsordnung des Rates zum Thema: "Forderungen von „Fridays for Future“ für den Klimaschutz"

Als Sachverständige waren anwesend:

Frau Hannah Springer (Ortsgruppe Fridays for Future)

Herr Dennis Hansmann (Ortsgruppe Students for Future)

Frau Frauke Stockhorst (Ortsgruppe Parents for Future)

Herr Prof. Dr. Gunther Seckmeyer (Scientists for Future - Leibniz Univ. Hannover, Inst. f. Meteorologie u. Klimatologie)

Herr Dipl.-Ing. Michael Limburg (Vizepräsident EIKE e. V. - Europ. Inst. f. Klima u. Energie)

Frau Dr. Susanna Zapreva-Hennerbichler (Vorstandsvorsitzende der enercity AG)

Herr Prof. Dr.-Ing. Richard Hanke-Rauschenbach (Leibniz Univ. Hannover, Fakultät f. Elektrotechnik u. Informatik)

Frau Regina Oelfke (Geschäftsführerin der regiobus Hannover GmbH)

Frau Elke Maria van Zadel (Geschäftsführerin der regiobus Hannover GmbH)

Herr Ulf-Birger Franz (Regionsrat der Region Hannover, Dezernat f. Wirtschaft, Verkehr u. Bildung)

Herr Dr. Volkhardt Klöppner (Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG)

Die Vorsitzende **Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian** eröffnete die Sitzung um 13.00 Uhr, begrüßte die anwesenden Sachverständigen und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.
Sie entschuldigte zudem den zur Sitzung eingeladenen Herrn Wantia von *Südlink/TenneT,* der seine Teilnahme leider kurzfristig hatte absagen müssen. Er würde jedoch gerne nachträglich eine Stellungnahme für das Protokoll einsenden.

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

1. A N H Ö R U N G gem. § 35 der Geschäftsordnung des Rates zum Thema: "Forderungen von „Fridays for Future“ für den Klimaschutz"

Frau Springer (siehe Anlage Nr. 1) wies darauf hin, dass in den letzten Jahren bereits zahlreiche Diskussionen zum Thema "Klima" stattgefunden hätten. Nun sitze man hier u. a. auch deshalb zusammen, weil sich zunehmend Dinge verändern würden.
Aus Einzelmüll am Straßenrand seien inzwischen riesige und kaum zu bekämpfende Plastikinseln in den Ozeanen geworden. Aus einem langen Sommer seien Flutkatastrophen, Dürren und Waldbrände hervorgegangen. Aus der angeblich unpolitischen Jugend seien Schüler*innen, Student*innen und Auszubildende geworden, die Freitags auf die Straße gingen und dort für das Klima und eine konsequente Klimapolitik laut seien. Aus dem "Lernen für die Zukunft" sei inzwischen "Angst um die Zukunft" geworden, Angst um den Planeten und Angst darüber, dass die Zeit dränge.
Diese Zukunft liege in den Händen der Kinder, Enkelkinder und aller nachfolgenden Generationen. Angst sei bei Weitem das richtige Gefühl beim Blick in die Zukunft. Die schrecklichen Bilder des brennenden Regenwaldes, der schmelzenden Gletscher, der weinenden Menschen in überfluteten Gebieten und der bereits zahlreichen Opfer des Klimawandels gingen täglich in den Medien um die Welt. Zu diesen Bildern hätten alle Menschen mit ihrem Lebensstil, dem täglichen CO_2-Ausstoss und der fehlenden Konsequenz in der Klimapolitik verantwortlich beigetragen.
Fraglich sei, warum sie noch hier sitzen und den Menschen die bereits bekannten, wissenschaftlichen Fakten vor Augen führen müsse, die alle schon oft und breit veröffentlicht worden seien. Den meisten Menschen sei bewusst, dass es so nicht weitergehen könne und dass gehandelt werden müsse. In der Politik geschehe leider dennoch nichts Ausreichendes. Dass man bei viel zu wenig Menschen erkennen könne, dass diese das störe, mache sie wirklich traurig.
Die anwesenden Politiker*innen seien Teil eines gewählten Systems, das die Bürger*innen vertreten solle und mitverantwortlich dafür sei, dass nichts geschehe und die Klimaziele immer wieder verfehlt würden, dass täglich Menschen sterben und Arten aussterben würden. Wenn nun die junge Generation plötzlich Gespräche darüber führe, ob man zukünftig überhaupt noch eine neue Familie gründen könne oder ob es verantwortlich sei, weitere Generationen von Kindern in diese Zukunft zu entlassen, würden die jetzigen Erwachsenen und Politiker dafür Verantwortung tragen.
Ein solcher Blick in die Zukunft ließe sich weder mit sozialer Gerechtigkeit, dem Wunsch nach aufstrebender Wirtschaft, dem Schutz und Besinnen auf das bereits Bestehende oder dem Wunsch nach einer grünen Zukunft vereinen. Jetzt sei nicht die Zeit, um wegzuschauen, sondern die Zeit, zu

kämpfen. Sie meine dies mit genau der Ernsthaftigkeit, mit der sie es ausspreche.
Sie erwarte von allen Anwesenden den entsprechenden Kampfgeist. Ein "Ich habe es probiert, doch ihr wisst ja, wie Politik ist" oder "Ich kann euch nichts versprechen" sei kein Kämpfen. Sie fragte, ob es nicht traurig sei, wenn Menschen, die in einem solchen System arbeiten würden, dieses mit entsprechenden Aussagen kleinreden würden. Kampfgeist bedeute, sich einzusetzen, Gegenwind auszuhalten und mutig zu sein.
Zurzeit bestehe offensichtlich der Wunsch nach der Nennung konkreter und umsetzbarer Maßnahmen für den Klimaschutz. Eine davon wäre bspw., dass der Neubau der Medizinischen Hochschule in der Passivhausbauweise und unter der maximalen Ausnutzung aller technischen Möglichkeiten zur Senkung und Rückgewinnung von Energie gebaut werden müsse. Das sei die Chance, mit einem Leuchtturmprojekt vorweg zu gehen, zu zeigen, dass die Problematik erkannt worden sei und dementsprechend gehandelt würde. So könne die Stadt mit einer zukunftsweisenden Bebauung Kampfgeist zeigen. Wenn diese Möglichkeit nicht zum Setzen eines Zeichens genutzt würde, hätte die Stadt eine große Chance vertan und ein weiteres Mal zum Fortschreiten der Klimakrise beigetragen. Bebauung sei in vielerlei Hinsicht ein Schlüssel für die Energiewende und für das Eindämmen klimaschädlicher Ausstösse.
In den Forderungen, die Fridays for Future Hannover an die Stadt gerichtet habe, seien u. a. auch flächendeckende und klimafreundliche Neubauten mit aufgelistet. Um die Energiewende zu schaffen, müsse der Energieverbrauch um 50% reduziert werden. Allein die Hälfte davon könne man durch energetisches Bauen einsparen. In den Händen von Stadt und Region liege ein Großteil des Verantwortungsbereichs für das Bauen. Mit dem entsprechenden Neubau der MHH könne die Klimakrise als das anerkannt werden, was sie tatsächlich sei: Eine Krise.
Sie bat die Anwesenden, aus ihrem Vortrag das mitzunehmen, was jeweils für richtig gehalten werde und was gegenüber den Kindern, Enkelkindern und nachfolgenden Generationen jeweils mit dem Gewissen vereinbart werden könne. Immer, wenn man das nächste Mal nicht mutig sei, solle man an diese jungen Generationen denken. Jeder solle sich fragen, ob er oder sie lieber auf der Seite der Blockierer stehen wolle, die die Zukunft aller aufs Spiel setzen würden, oder lieber auf der Seite der Mutigen und Kämpfenden.

Herr Hansmann (siehe Anlage Nr. 1) berichtete, dass zur Ortsgruppe der Students for Future inzwischen über 300 aktive Mitglieder zählen würden. Darunter seien Student*innen der Leibniz Universität Hannover, der Hochschule Hannover, der Medizinischen Hochschule Hannover, der Tierärztlichen Hochschule Hannover und der Hochschule für Musik, Theater und Medien Hannover, deren Interessen und Forderungen er hier vertrete. Die Gruppe fordere nicht weniger als ein klimaneutrales Hannover, was politisch und technisch machbar sei.
Nicht machbar sei jedoch ein Handeln in so zögerlichen Schritten wie bisher. Hannover könne ein Vorreiter und leuchtendes Beispiel im Klimaschutz sein, dafür brauche es jedoch politische Entscheidungen und klare Prioritäten.
Die nötigen Umsetzungsstrategien könne man sich dort ansehen, wo andere bereits weiter seien.
Die Stadt Kopenhagen, mit ihren über 623.000 Einwohner*innen und einem Radverkehrsanteil von ca. 30%, werde wahrscheinlich bereits im Jahr 2025 klimaneutral sein. Dort gebe es eine fortschrittliche Verkehrsplanung, von der man in Hannover nur träumen könne. Dort verschwende man den knapp

vorhandenen Verkehrsraum nicht für Kraftfahrzeuge und deren Parkplätze. Für Veränderungen in Hannover müsse der Verkehrsraum also neu überdacht und geplant werden. Effiziente und platzsparende Verkehrsmittel müssten Priorität bekommen: ÖPNV, Radverkehr und Fußwege. Es könne kein Recht auf Parkplätze geben, wenn gleichzeitig der Platz für Radwege so schmal bemessen sei.
In Kopenhagen bekämen neuen Radwege eine Breite von 4 Metern, damit ein Überholen auch mit Kinderanhängern möglich sei. Radwege würden zudem, wenn möglich, immer baulich getrennt. In Hannover setze man dagegen immer noch auf Schutzstreifen, obwohl Auswertungen zeigen würden, dass sich der Überholabstand von Kfz in diesen Bereichen um 80 cm verringere. Man setze ebenso noch auf gepflasterte statt asphaltierte Wege, obwohl letztere wesentlich besser befahrbar seien. Man setze noch auf wassergebundene Fahrbahndecken, obwohl diese bei Regen zu Schlammwüsten würden. Ein Radschnellweg nach Langenhagen, entlang des Westschnellweges, könne nicht gebaut werden, weil die nötigen Flächen weiterhin für eine mögliche Verbreiterung des Schnellwegs reserviert seien. Dabei sei längst klar, dass noch mehr Kraftfahrzeuge auf den Straßen in keinem Fall ein zukunftsfähiges Modell seien.
Die Wasserstadt Limmer werde aus finanziellen Gründen nicht an das Stadtbahnnetz angeschlossen, dagegen werde ein Abschnitt des Südschnellweges für schätzungsweise 360 Millionen Euro saniert. Für einen Tunnel stelle man weiterhin 160 Millionen Euro zur Verfügung. Hieran sei zu sehen, dass Geld da sei, wenn der entsprechende, politische Wille da sei.
Die zweite Stadt im Ranking radfreundlicher Städte sei Utrecht. Dort würden ca. 352.000 Menschen leben. Über 5 Jahre hinweg investiere man dort über 200 Millionen Euro, also ca. 100 Euro pro Person und Jahr, in den Radverkehr. In Hannover betrage die entsprechende Investition nur 10 Euro pro Person und Jahr.
Um den Radverkehr in Hannover zu stärken, werde man um eine Einschränkung des motorisierten Individual-Verkehrs und eine grundsätzliche Veränderung des Konzepts nicht herumkommen. Das bedeute konkret: Keine Autos im Innenstadtbereich oder auf Fahrradstraßen mehr, zudem keine Autos mehr in anderen Bereichen.
Jeder mit dem Rad gefahrene Kilometer erwirtschafte 0,30 € volkswirtschaftlichen Nutzen. Im Gegensatz dazu belaste jeder Kilometer mit dem Auto die Gesellschaft mit 0,20 € ungedeckten Kosten.
Nachdem die Stadt Madrid die zentrale Innenstadt für Autos gesperrt hatte, habe sich dort die Luftqualität erheblich verbessert.
Die CO_2-Emissionen im Zentrum seien um 14% zurückgegangen, die Emissionen von Stickoxiden um 38%. Im Übrigen seien Stickoxide, laut Umweltbehörde der EU, allein in Deutschland für 12.860 vorzeitige Todesfälle verantwortlich. In Hannover würden die Messwerte für Stickoxide nicht eingehalten und die Werte im Feinstaubbereich lägen deutlich über den Empfehlungen der WHO.
Wenn man Zonen bzw. Straßen für den Autoverkehr sperre, könne man danach dort oft eine deutliche Belebung erkennen. In Madrid habe dies ein Umsatz-Plus von 10% für die Geschäfte in diesen Bereichen ausgemacht.
Elektroautos seien leider keine brauchbare Lösung. Anhand der zugeparkten Gehwege durch "wild" abgestellte Autos allein in der Südstadt und anhand des starken Berufsverkehrs würde klar, dass zur Umwelt- und Klimaentlastung eine veränderte Wahl der Verkehrsmittel erfolgen müsse. Dies habe das Bundesumweltamt festgestellt.
Hannover habe das Potential für eine Verkehrswende. Daher fordere Fridays

for Future zusammen mit den Students for Future einen flächendeckenden und kostenlosen ÖPNV, eine zukunftsweisende und attraktive Radverkehrsinfrastruktur, eine Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Verteilung aller Verkehrsflächen nach Effizienz und Umweltfreundlichkeit.

Frau Stockhorst berichtete, dass ihre Tochter, die bald 15 Jahre alt werde, auf die Frage nach einem Geburtstagswunsch geäußert habe, dass sie sich wünsche, der Klimawandel würde nicht existieren. Als Mutter habe sie sich daraufhin gefragt, wie ihre Generation es den Kindern nur so schwermachen könne, den Kindern, die doch eigentlich unbeschwert leben, lachen und sich auf eine glückliche Zukunft freuen sollten. Stattdessen müssten sich die Kinder jetzt mit der Rettung ihres Lebens und der Welt der Erwachsenen beschäftigen.
Ihre Tochter habe eingesehen, dass der Klimawandel wohl unabwendbar sei, hoffe jedoch darauf, dass nun alle Menschen etwas dagegen tun würden. Jedoch passiere viel zu wenig. Sie gebe ihrer Tochter Recht darin, dass jetzt schnell gehandelt werden und alles daran gesetzt werden müsse, um die CO_2-Emissionen in allen Bereichen dramatisch zu senken und die Erderwärmung wenigstens auf 1,5 Grad Celsius einzudämmen.
Sie glaube, dass zwar viele Menschen Bescheid wüssten, jedoch vielleicht nicht in aller Konsequenz. Oder es finde eine Verdrängung des Problems aus Ängsten heraus statt. Vielleicht seien noch viele Menschen in dem Glauben, dass man ihnen für den Klimaschutz etwas wegnehmen wolle, oder sie wüssten nicht, was sie tun könnten, um zu helfen.
Ganz plötzlich werde man jetzt nur noch wenige Jahre Zeit dazu haben, um das Leben und die Wirtschaft nachhaltig zu verändern und die Treibhausgase möglichst schnell auf Null zu senken. Der letzte Bericht des Weltklimarates besage, dass die Zeit bis zur Erreichung des 1,5-Grad-Zieles schon in bereits ca. 8 Jahren abgelaufen sei, wenn weiterhin so viel CO_2 wie bisher in die Luft gepustet werde. Wie alle anderen Staaten der Erde habe sich auch Deutschland im Jahr 2015 in Paris völkerrechtlich und verbindlich dazu verpflichtet, die globale Erwärmung möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Diese selbst gesteckten Ziele werde Deutschland bis zum Jahr 2020 drastisch verfehlen. Nicht anders sehe es in Stadt und Region Hannover aus.
Sie spreche hier für die Ortsgruppe der Parents for Future, sei Biologin, freie Redakteurin und die Mutter ihrer 14-jährigen Tochter und ihres 11-jährigen Sohnes. Sie wolle, dass ihre Kinder auch weiterhin glücklich, gesund und in Frieden und Freiheit leben könnten.
Die Parents for Future stünden hinter den Forderungen der Fridays for Future. Man bewundere die jungen Menschen dafür, mit wie viel Klugheit, Arbeit und Elan sie für ihre Zukunft und für aller Überleben kämpfen würden. Konsequenter Klimaschutz könne einfach und eine Chance für Land und Stadt sein. Man müsse es nur wollen. In einer Krisensituation gebe es kein "Weitermachen wie bisher". Eine Krise sei ein Wendepunkt. Wenn dies erkannt würde, könne man es als Chance für alle nutzen.
Sie appelliere an die Politiker*innen, den Menschen die Wahrheit darüber zu sagen, dass man sich in einer Klimakrise befinde und dies als Chance für die Stadt nutzen werde. Mit dieser Wahrheit solle man die Bevölkerung wieder zusammenbringen, denn nun müssten alle an einem Strang ziehen. Alle müssten an ihrer Einstellung und Denkweise arbeiten. Klimaschutz werde den Wohlstand erhalten und aller Leben und Heimat retten. Klimaschutz sei zudem kostengünstig, sozialverträglich und gesund, schaffe grüne und

lebendige Städte und Arbeitsplätze und mache autark in der Energieversorgung. Das klinge doch gut.
Es sei genügend Geld vorhanden, um Deutschland und Hannover zu einem nachhaltigen Leben und Wirtschaften zu führen. Laut Umweltbundesamt würden in Deutschland jährlich etwa 57 Milliarden Euro in umweltschädigende Subventionen investiert. Die könne man doch woanders nutzen. In Stadt und Region habe man bereits vieles, was gut sei. Zusätzlich müsse es jetzt den Leuten leicht gemacht werden, umwelt- und klimafreundlich zu leben. Klimaschutz müsse zur täglichen Routine werden, es brauche klare Vorgaben, Standards und Verordnungen aus der Politik.
Sie fordere die Politiker*innen entsprechend auf, sich zu trauen, mehr Mut dazu zu haben, lenkende Vorgaben zu machen, auch damit Verwaltung und Wirtschaft nachhaltiger planen könnten. Wenn man auf kommunaler Ebene nicht weiterkomme, solle man sich an die nächsten Ebenen bei Land und Bund wenden. Sie wünsche sich jetzt Ehrgeiz und Aufbruchstimmung. Es wäre großartig, wenn Hannover als erste Stadt Deutschlands klimaneutral würde und allen zeigen könne, was für einen Aufschwung dies in die Stadt bringe.
So könne man gemeinsam mit den Kindern neue Wege in eine gesunde und glückliche Zukunft einschlagen.

Herr Prof. Dr. Seckmeyer gab an, er sei seit 35 Jahren Atmosphärenforscher. Er berate die Weltorganisation für Meteorologie seit 25 Jahren und habe auch viel Austausch mit internationalen Kolleg*innen. Er sei als Vertreter für die Scientists for Future benannt worden. Deren Selbstverständnis sei ein überparteiliches und interdisziplinäres Angebot von wissenschaftlicher Expertise zu Umweltveränderungen.
Die Scientists for Future würden keine eigenen Kampagnen oder Forderungskataloge erarbeiten, sondern hätten die Absicht, mit ihrem Wissen in Form von Beratungen der Bevölkerung zu dienen. Dies umfasse sowohl die Beratung von Politiker*innen als auch von jungen Leuten. Man unterstütze die Fridays for Future in deren Anliegen, zum Handeln zu kommen. Er wolle erklären, warum das so sei.
Anhand der Seite 1 seines Vortrags beschrieb er die bekannte CO_2- Kurve (siehe Anlage Nr. 2). Diese habe er selbst im Jahr 1979 zum ersten Mal gesehen, er sei damals noch Schüler gewesen. Seither sei das CO_2 noch weiter angestiegen. Es gebe leider auch nicht das geringste Anzeichen einer Besserung. Im Gegenteil beschleunige sich die Entwicklung sogar, jedes Jahr werde noch mehr emittiert. Bisher hätten daher Klimaschutzmaßnahmen in dieser Hinsicht leider nichts gebracht. Bei der Rettung der Ozonschicht hingegen hätten die Maßnahmen funktioniert. Seit dem 19. Jahrhundert sei nun der Temperaturanstieg durch CO_2 inzwischen bekannt. Leider könne er die komplizierten Abläufe des Klimawandels in diesem Rahmen nicht auf die Schnelle erklären.
In Niedersachsen sei die Temperatur laut Deutschem Wetterdienst seit dem Jahr 1880 ebenfalls messbar angestiegen, und zwar um 1,5 Grad. Dies klinge zunächst nicht nach sehr viel. Analog verglichen, habe ein Mensch jedoch bei 1,5 Grad über der Normaltemperatur (in Höhe von ca. 37,5 Grad) bereits Fieber und sei krank. Bei 6 Grad über der Normaltemperatur sei ein Mensch dann tot. Die Erde sei ebenso in einem sehr komplizierten Regelkreis auf eine bestimmte Temperatur eingestellt. Höhere Temperaturen könne sie nicht tragen.
Es gebe hier zudem bekannte, sogenannte "Kipp- Punkte". Würden diese erreicht bzw. überschritten, laufe der Klimawandel von da ab ganz alleine,

ohne dass irgendwelche Einsparungen noch wirksam wären. Ein Beispiel für Kipp- Punkte sei bspw. das Auftauen der Permafrostböden, was viel Methan freisetze - ein noch weitaus wirksameres Treibhausgas als CO_2. Das Brennen von Regenwäldern sei ebenfalls gefährlich, genau das geschehe leider zurzeit. Beim Überschreiten nur eines Kipp- Punktes sei die Menschheit also wirklich in großer Gefahr.
Was die Zukunft bringen werde, könne man anhand von Klimamodellen abschätzen. Diese seien allerdings keine Vorhersagen, sondern lediglich Szenarien. Anhand dieser Modelle schätze man ein, dass bereits im Jahr 2080 die Durchschnittstemperatur ca. 6 - 7 Grad höher sein werde als heute. Die jetzige Generation sei laut Aussage des Generalsekretärs der UNO die erste, die den selbstgemachten Klimawandel erlebe und die letzte, die noch etwas dagegen tun könne.
Wenn man nun entsprechend handeln würde, bekäme man u. a. eine Energieunabhängigkeit durch bspw. regenerative Energien. Es würde viele "grüne" Jobs geben, die Stadt würde lebenswerter, man hätte sauberes Wasser, saubere Luft, gesunde Kinder usw. Jeder solle für sich bewerten, ob dies lohnenswert sei oder nicht. Aber aus der Politik solle bitte keine Argumentation dazu erfolgen, dass die Maßnahmen aus dem Forderungskatalog der Fridays for Future zu teuer oder nicht umsetzbar seien. Im Gegenteil solle geschaut werden, was man davon umsetzen könne, man solle den Schwung der jungen Leute mitnehmen und nutzen für eine verbesserte Welt. Noch bliebe Zeit zu handeln, aber nicht mehr viel.

Herr Dipl. Ing. Limburg legte dar, dass er einiges der bisher erfolgten Argumentation fachlich in Frage stellen könne. Die Forderungen der Fridays for Future- Bewegung würden auf der verbreiteten Meinung beruhen, dass eine menschengemachte Klimakrise drohe, auf die mit Angst und Panik zu reagieren sei.
Schon dies zeige, was man erreichen wolle: Das Wort "Panik" solle die Politik zu überaus teuren Maßnahmen treiben. Es solle sofort sehr viel Geld für den sogenannten Klimaschutz ausgegeben werden. Dabei dürfe es keine Zeit zum Nachdenken geben. Im Forderungskatalog sei die Rede von zunehmenden Hitzewellen, ansteigenden Meeresspiegeln, versauernden Meeren, abnehmender Artenvielfalt und sonst noch denkbaren Katastrophen. An allem solle der selbstgemachte Klimawandel Schuld sein. Doch er könne die Anwesenden beruhigen. Nichts davon sei war.
Während behauptet werde, dass das menschengemachte CO_2 an allem Schuld sei, könne man anhand der Grafik auf Seite 2 seines Vortrags (siehe Anlage Nr. 3) erkennen, dass das H_2O maßgeblich an allem beteiligt sei. Das CO_2 sei nur an einem Prozess allein beteiligt, nämlich in Form eines Spurengases in der Atmosphäre. Alle anderen Wirkmechanismen würden hingegen vom H_2O gesteuert. Obwohl dies unbestreitbar so sei, untersuche das IPCC das H_2O, also den Wasserdampf, merkwürdigerweise nicht. Sein Interesse gelte allein dem CO_2, dem Kohlendioxid.
Die Gesamtmasse des CO_2 könne man mit der Höhe des Eiffelturms vergleichen. Dann betrage analog dazu die gesamte Masse an CO_2 einem Pott Kaffee. Die Menge an CO_2, die Deutschland beisteuere, entspräche in etwa einer Visitenkarte mit der Dicke von 0,5 mm. Dies spräche für sich. Man könne also sehen, dass die Gesamtmenge an CO_2 sehr gering sei. Wie solle ein so kleiner Anteil, wie Deutschland an CO_2 beisteuere, also den Eiffelturm erschüttern - das könne es nicht. Dies bedeute für die Forderungen

der Fridays for Future, dass diese rein gar nichts bewirken könnten. Sie wären nur sehr teuer und auch extrem nachteilig.
Gerne werde auch der Vergleich mit Gift - wie z. B. Zyankali - gezogen, welches in kleinsten Mengen tödlich sei. Doch dieser Vergleich sei falsch und bewusst irreführend, da Zyankali chemisch über das Blut auf die Atmung wirke und den Erstickungstod herbeiführe, was das CO_2 nicht könne. Dieses wirke nur rein physikalisch. Es werde absorbiert und emittiert durch geringste Mengen an Infrarotenergie.
Diese solle, so die Theorie, die Temperatur über den Treibhauseffekt gefährlich erhöhen. Fraglich sei, ob die Infrarotenergie dies tatsächlich bewirke.
Laut Spitzenwerten des Planeten messe man in der Antarktis gelegentlich bis zu -93 Grad Celsius, in den tropischen Wüsten gelegentlich bis zu +70 Grad. Dies bedeute 160 Grad Unterschied. Betrachte man die Mittelwerte der extremen Klimazonen, herrsche in den tropischen Breiten im Schnitt 30 Grad und in der Antarktis um die -35 Grad - wobei man sich hier frage, wie bei diesen Temperaturen die Pole schmelzen sollten. Die Differenz dieser Werte betrage also 65 Grad. die Mittelwerte davon würden in der Grafik eine gerade Linie bilden, welche seit ca. 150 Jahren bei etwa 15 Grad liege.
Um einen der Vorsitzenden der IPCC zu zitieren, würde niemand zuhören, wenn man den Menschen etwas nicht als Katastrophe ankündige. Auch Al Gore habe gesagt, dass man mehr Furcht erzeugen müsse.
Nach dem Ende der kleinen Eiszeit könne man, grafisch dargestellt, eine kleine Rückerwärmung um etwa einen Grad erkennen. Diese Erwärmung hätte jedoch überwiegend natürliche Ursachen gehabt. Die kleine Eiszeit sei eine schreckliche Zeitspanne von ca. 500 Jahren gewesen, die u. a. den 30-jährigen Krieg ausgelöst habe. Er fragte, ob die Fridays for Future- Kinder und deren Unterstützer*innen tatsächlich wieder solche Zustände haben wollten.
Ab ca. 1950 könne man in einer Grafik einen CO_2- Anstieg beobachten (s. S. 7 der Anlage Nr. 3), der im Zuge der Industrialisierung aufgekommen sei. Wenn man dies mit der Linie der globalen Mittelwert-Temperatur vergleiche, könne man in letzterer keine Korrelation sehen. Eine solche könne man nur bei starker Vergrößerung für die Jahre ab 1979 bis 1998 erkennen. John Mitchell, ein ehemaliger Chef des britischen Wetteramtes und Leitautor des IPCC, habe zugegeben, dass es in der Realität nicht möglich sei, den Klimawandel mit dem CO_2 in Verbindung zu bringen, insbesondere nicht mit dem menschengemachten CO_2. Der Physik- Nobelpreisträger Richard Feynman habe gesagt, dass eine Theorie, die nicht durch Beobachtungen bewiesen werden könne, egal wie elegant oder plausibel sie klingen möge oder wer sie unterstütze, falsch sei. Die Klima- Modelle, wenn man sie mit der Realität vergleiche, lägen daher weit daneben.
Wenn man den Meeresspiegel betrachte, steige oder falle dieser völlig unbeeinflusst von einem CO_2- Anstieg. Im Durchschnitt steige er seit ca. 170 Jahren zwar leicht um geringe 20 cm pro Jahrhundert, dieser Anstieg habe jedoch schon lange vor der Industrialisierung begonnen.
Ganz besonders sei aber - gerade für die Fridays for Future- Kinder und deren Eltern und Unterstützer*innen - hervorzuheben, dass CO_2 ein wunderbarer Dünger sei, durch den die Erde viel grüner geworden sei, wodurch sich die Ernährung der Weltbevölkerung deutlich verbessert habe. Dies sei die frohe Botschaft, die er habe: Mehr CO_2 mache die Welt insgesamt besser, nicht schlechter. Jeder solle eigene Schlüsse daraus ziehen. Sein Fazit sei, dass es keine Klimakrise und keinen Grund zur Panik

gebe, man könne somit zur Tagesordnung übergehen.

Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler schilderte, dass *enercity,* anhand der zurzeit stattfindenden Klimabewegungen, entsprechende Ziele in die Werte des Unternehmens aufgenommen habe (s. Anlage Nr. 4).
Als Unternehmen müsse *enercity* Antworten auf die Wünsche der Kund*innen finden, daran orientiere man sich bei allen Handlungen. Einen großen Schwerpunkt nähmen bei den Kund*innen die Themen Energieeffizienz und erneuerbare Energien ein. Ebenso wichtig sei das Thema Verlässlichkeit, da *enercity* stets wirtschaftliche Höchstleistungen bringen müsse und eine wichtige Rolle in der Stadt spiele. Die gesellschaftliche Verantwortung stehe dennoch für das Unternehmen über allen Entscheidungen.
Als Energiedienstleister sei *enercity* die Nr. 1 in Hannover, die Nr. 2 in Niedersachsen und die Nr. 10 deutschlandweit. In den Bereichen Contracting und Windenergie habe man in den letzten Jahren stark aufgeholt.
Zu 98% befinde sich *enercity* jetzt in regionaler Hand bzw. im Eigentum der Stadt Hannover und habe sich zum Ziel gesetzt, auf die vier "Säulen" zu setzen: Kunden, innovative Technologien und Dienstleistungen, Portfolios in Richtung erneuerbarer Energien und intelligente Netzaufstellungen. Damit solle die Versorgung der Stadt mit Strom, Gas, Fernwärme und Wasser auch in den nächsten Jahren verlässlich sichergestellt werden.
Zum 01.01.2018 habe *enercity* die Versorgung aller privaten Haushalte und gewerblich tätigen Unternehmen in Hannover auf erneuerbare Energien umgestellt. Dies habe dazu geführt, dass *enercity* als Energieversorger in den Umfragen des Handelsblattes inzwischen deutschlandweit auf Platz 4 sei.
Das Portfolio des Unternehmens, kommend aus den Strom-, Gas- und Wärmelieferungen, sei sehr stark ausgerichtet in den Bereichen Elektromobilität und Energieeffizienz. So gebe es viele gemeinsame Projekte mit Kund*innen, um den Energieverbrauch zu senken. Zudem werde das Gebäude der neuen Zentrale in der Glocksee als Passivhaus gebaut. Man setze auch auf neue Heizsysteme, wie Wärmeknoten und Solarthermie, so dass die Kund*innen unter dem Angebot das für sie wirtschaftlichste System am Markt wählen könnten. Es würden zudem neue Windparks entwickelt. Unter den Windparkbetreibern sei *enercity* inzwischen in den Top 10 deutschlandweit.
Im Wärmesektor bestehe in Hannover die schwierige Situation, dass man im Jahr 2016 aus 100% fossilen Energien gestartet sei. Man habe sich zunächst das Ziel gesetzt, diese in einem ersten Schritt auf 70% zu senken. Zwei Projekte dazu seien in der Umsetzung: Der Anschluss der Müllverbrennung an das Fernwärmenetz und die Klärschlammversorgung. Die Abwärme aus der Müllverbrennung komme zwar nicht aus dem Bereich der erneuerbaren Energien, jedoch werde sie zukünftig nicht mehr in die Atmosphäre entlassen, sondern sinnvoll zum Heizen von Häusern eingesetzt. Auch aus der Verbrennung von Klärschlamm werde die dabei entstehende Wärme zum Einspeisen ins Fernwärmenetz genutzt.
Es gebe noch viele andere grüne Fernwärmeprojekte, die *enercity* umsetzen wolle. Dafür seien Potential- Analysen erfolgt. Das technische Potential sei riesig, es könnten so 8,9 TWh an erneuerbarer Fernwärme in Hannover gewonnen werden. Wirtschaftlich seien, aufgrund der Rahmenbedingungen, derzeit 0,3 TWh machbar. Mit besseren, politischen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Europaebene wäre jedoch eine wirtschaftliche Nutzung von 2,0 TWh denkbar.
Als Aktiengesellschaft brauche ein Wirtschaftsunternehmen geeignete Rahmenbedingungen zum Einsatz und zur Steigerung erneuerbarer Energien, denn den Aktionären gegenüber bestehe die Verpflichtung

wirtschaftlichen Handelns.
Die Themen Wärme, Strom und Verkehr behalte *enercity* weiterhin im Fokus. Im Themenbereich Verkehr solle die Ladeinfrastruktur der Stadt derart gestärkt werden, dass fehlende Ladesäulen kein Hindernis mehr für die Ausbreitung der Elektromobilität darstellen würden. Bis Ende des nächsten Jahres habe man sich als Ziel daher den Bau von 600 neuen Ladepunkten gesetzt.
Enercity habe sich hinsichtlich der Energieeffizienz hohe Ziele gesetzt. So solle die Transformation des Unternehmens, die die gesellschaftliche Entwicklung nach sich ziehen werde, sozial verträglich und machbar für alle Angestellten des Unternehmens gestaltet werden. Die Transformation solle in einem Miteinander gestaltet werden, mit dem jeder zufrieden sein könne und mit dem ein friedliches Zusammenleben weiterhin möglich sein werde.

Herr Prof. Dr.-Ing. Hanke-Rauschenbach stellte sich als Ingenieur im Bereich Energietechnik vor. Seit 2014 arbeite er als Professor an der Leibniz Universität Hannover und leite dort das Institut für elektrische Energiesysteme. Auch sei er Mitglied im Energieforschungszentrum Niedersachsen und dort verantwortlich für den Arbeitsbereich Wasserstoff. Demnach sei er Energie- Fachmann.
Die Schwerpunkte seiner wissenschaftlichen Arbeit seien elektrische Energiespeicher, Technologien zur Wasserstoffeinbindung und -bereitstellung sowie die Energiesystemanalyse im Strom-, Wärme- und Mobilitätssektor.
Er positioniere sich hier zu jenen Forderungen von Fridays for Future, die er fachlich beurteilen könne. Diese seien seiner Auffassung nach nicht einfach nur verrückte Ideen, sondern größtenteils in einer Linie mit den Lösungsrichtungen, die weltweit die Energiexpert*innen für richtig erachten würden. Wenn man beobachte, wie auf europäischer und Bundesebene die Weichenstellung ablaufe, sei klar, dass es so kommen werde wie in den Forderungen.
Die Frage sei, ob man in Hannover diesen Trend voraussehen und auch in diese Richtung entsprechend arbeiten wolle. Es gebe allgemein zwei wichtige Werkzeuge zum Thema. Das erste sei die Senkung des Energiebedarfs, worauf sich auch ein Teil der Forderungen beziehe. Das zweite Werkzeug sei, dass man die nach Einsatz des ersten Werkzeugs noch bestehenden Restbedarfe an Energie durch erneuerbare Energien herstelle.
Der Verkehr trage weltweit zu einem Viertel der CO_2- Emissionen bei, wovon der Großteil der motorisierte Individualverkehr sei. Diesen zu reduzieren und auf den ÖPNV umzuleiten, sei ein Schritt in die richtige Richtung.
Fridays for Future beziehe sich darüber hinaus auf das Thema Gebäude, da das Heizen und die Warmwasserbereitung wiederum zu einem weiteren Viertel der CO_2- Emissionen beitrage. Auch dieser Forderung könne er zustimmen. Dass das Ganze sozialverträglich gestaltet werden müsse, sei in der Forderung mit inbegriffen. Es müsse einer Verteuerung des Wohnraums vorgebeugt werden.
Im Rahmen von erneuerbaren Energien sehe er den Strom an erster Stelle. *Enercity* habe dafür, wie eben im Vortrag gehört, schon entsprechende Weichen gestellt. Zu beachten sei hier jedoch unbedingt, dass die Kund*innen den erneuerbaren Strom dann auch kaufen bzw. für ihre Versorgung auswählen würden.
Weiterhin sei eine Umstellung auf alternative Antriebstechnologien ins Auge zu fassen. Fossile Antriebe könne man leider nicht einfach durch erneuerbaren Strom dekarbonisieren, sie müssten entsprechend umgestellt werden, z. B. auf batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene Antriebe.

Dies stelle insbesondere für den öffentlichen Nahverkehr ein interessantes Thema dar.
Auch eine Wärmebereitstellung mit "grünem" Gas sei in den Forderungen der Fridays for Future enthalten. Darüber hinaus könne man sich das Thema Wärmepumpen näher anschauen, welche richtig und technisch machbar seien. Demnach könne er diese Forderungen entsprechend vertreten und unterstützen.
Er wolle auch Frau Springer Recht darin geben, dass das ganze Thema Klimaschutz die eigene Stadt und die Menschen vor Ort betreffe. Demnach müsse man endlich loslegen, denn sowohl für diese Themen als auch für die entsprechenden Handlungen werde man den nachfolgenden Generationen Rechenschaft ablegen müssen.
Die Gelegenheit sei derzeit günstig, das Ganze anzupacken und positiv zu belegen, damit Klimaschutz zum Trend werde.
Schöne Beispiele finde man hierfür bspw. in der Autoindustrie: Volkswagen Nutzfahrzeuge werde die Produktion nicht nur verstärkt auf Elektromobilität verlegen, sondern auch die Energieversorgung auf die Erneuerbaren umlegen müssen. Wenn ein so großer Akteur der Stadt Hannover dies tue, habe das eine große Vorbildwirkung. Er kenne zudem noch andere "Player" der Stadt, die sich Gedanken in diese Richtung machen würden.
Diesen Schwung könne man nutzen und mitnehmen, auch die kommunalen Unternehmen könnten eine überaus große Vorbildwirkung erzeugen. Hierfür seien insbesondere Stadtrat und Verwaltung verantwortlich. Damit könne man gleichzeitig die bekannten "Henne- Ei- Problematiken" überwinden, die in der Infrastruktur üblicherweise vorkämen.

Frau Oelfke gab an, dass sie hier zusammen mit ihrer Kollegin, Frau van Zadel, das Unternehmen *Regiobus Hannover* vertrete (siehe Anlage Nr. 5). Dieses sei neben der *Üstra* eins von zwei Verkehrsunternehmen der Region Hannover und Aufgabenträgerin des ÖPNV. *Regiobus* bediene, zu zwei Dritteln der Unternehmensleistung, mit ca. 270 Bussen überwiegend das Umland von Hannover. Ein Drittel der Leistungen erfolge, ebenfalls mit Bussen, durch Subunternehmen. Aus Sicht eines kommunalen Verkehrsunternehmens solle *Regiobus* hier das Thema Klimaschutz und insbesondere das Thema Verkehrswende bewerten. Man habe sich Gedanken dazu gemacht, wie *Regiobus* in den kommenden 10 Jahren eine Verkehrswende in Hannover begleiten könne.
Ein konkretes Beispiel sei die aktuelle EU-Richtlinie "Clean Vehicle" mit zwei Jahren Umsetzungszeit, die von den Mitgliedsstaaten jetzt in nationales Recht umgesetzt werden müsste. Damit habe die EU noch einmal ausdrücklich ihr Ziel bekräftigt, das Energiesystem in Europa nachhaltig umzubauen und damit die Treibhausgase bis zum Jahr 2030 nachhaltig um 40% zu senken.
Für *Regiobus* bedeute dies in der Anwendung, anhand der Richtlinie Beschaffungsquoten festzulegen und, mindestens in der vorgeschriebenen Größenordnung, emissionsfreie Busse zu beschaffen. So, wie die Planungen derzeit liefen, werde man mit dieser Umsetzung schon ein Jahr früher beginnen als in der Richtlinie vorgeschrieben. Diese schreibe vor, von 2021 bis 2025 insgesamt 45% der neu zu beschaffenden Fahrzeuge als sauber und emissionsfrei anzuschaffen. Emissionsfreie Fahrzeuge seien in diesem Sinne E-Busse und mit Wasserstoff betriebene Busse. Sogenannte "saubere" Busse hingegen seien auch "Plug-In-Hybrid".
In den Jahren 2026 bis 2030 werde sich die Beschaffungsquote auf 65% steigern. Jeweils die Hälfte dieser Quoten müssten dann sauber bzw. emissionsfrei sein.

Im nächsten Schritt habe man sich damit beschäftigt, was dies an finanziellen Auswirkungen bedeuten werde und welche Investitionsvolumen man in den nächsten Jahren stemmen müsse. *Regiobus* habe dies u. a. für die Investitionen und für den laufenden Aufwand für Abschreibungen errechnet. Die Summe werde sich demnach auf rund 52,1 Millionen Euro für die Busbeschaffung erstrecken. Noch nicht berücksichtigt seien dabei der Investitionsbedarf bspw. in die E- Ladeinfrastruktur oder die Wasserstofftechnologie.
Auf welche Weise dieser Finanzaufwand gestemmt werden könne, stelle sich derzeit noch relativ abstrakt dar. *Regiobus* werde dies weder allein noch unter Mithilfe der Region Hannover oder des Landes Niedersachsen tragen können. Es werde also breitflächig Förderprogramme des Bundes geben müssen, über die man dann Anträge stellen könne. Der Presse habe man entnehmen können, dass der Bund in Deutschland ca. 75 Millionen Euro für das Thema Verkehrswende bereitstellen wolle, hier wäre also eine Möglichkeit für entsprechende Anträge.

Frau van Zadel ergänzte, sie wolle aus Sicht des Nahverkehrs und der *Regiobus* noch die kommenden Zukunftsprojekte erläutern (s. Anlage Nr. 5). Als ÖPNV sehe man sich als Teil des Umweltverbundes und damit als "Treiber" derjenigen, die etwas zur Verbesserung beitragen könnten, daher wolle man mit gutem Beispiel vorangehen. Es sei schwer, schon jetzt eine flächendeckende Umstellung der Antriebstechnologie zu erreichen, man habe jedoch beim BMU einen Förderantrag zum Thema Elektrobusse eingereicht, um mit 15 Fahrzeugen im Umlandverkehr starten zu können. Als Busunternehmen sei *Regiobus* bislang deutschlandweit noch ein Vorreiter im Bereich der E- Mobilität, da nicht viele Busunternehmen einen Umstieg auf andere Antriebstechnologien wagen würden. Man wolle anfangen, die Hälfte der Fahrzeugflotte der Sprinterlinien - u. a. die Linien 300 und 500 -, die auch in die Stadt hineinführen, auf E- Mobilität umzustellen. Der Antrag belaufe sich auf ein Fördervolumen von ca. 14 bis 15 Millionen Euro, was alleine der Umstieg der Antriebstechnologie koste. Angefangen habe man auch mit der Umstellung auf sogenannte "Mild Hybridbusse", um auch hier Akzente zu setzen.
Den Umstieg auf E- Mobilität werde man nicht in Gänze vornehmen können, weil man lang laufende Linien habe. Weitere Standbeine werde man daher zunächst auf das Thema Wasserstoff setzen, z. B. im Rahmen des Neubaus vom Betriebshof Gehrden, um einen Umstieg auf generatorelektrische Betriebe, Wasserstoff und E- Mobilität leisten zu können. Leider gebe es derzeit noch keine wirklich marktreifen Busse zu dieser Thematik. So sei der Umstieg auf neue Antriebstechnologien deutschlandweit noch ein großes Neuland. Letztendlich gehe es nicht nur um die Änderung der Antriebstechnologie im Busverkehr, es gehe auch eine Umstellung der eigenen PKW- Flotte.
So habe *Regiobus* im vergangenen Jahr 1/8 der eigenen Dienstwagenflotte abgeschafft, weitere Fahrzeuge auf E- Mobilität umgestellt und an den Betriebshöfen PKW- Ladesäulen für die Dienstfahrten installiert. Damit wolle man u. a. auch bei den eigenen Mitarbeiter*innen einen Wandel der Mobilität erreichen und ihnen die Möglichkeit zum Aufladen ihrer privaten Fahrzeuge anbieten. So könne man nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Mitarbeiter*innen möglichst umweltschonend bewegen.
Das Einsparpotential der 15 anzuschaffenden E- Busse sei schon immens, man könne damit 1.433 Tonnen an CO_2 alleine in der Stadt einsparen.
Zusätzlich müsse man jedoch wieder mehr Fahrgäste bekommen, daher

gehe man von einem Ausbau der Sprinterlinien und der Qualität aus.
Die vorhandenen, starken Linien sollten somit für die Gewinnung weiterer Fahrgäste noch zusätzlich gestärkt werden. In den Alternativbereichen müsse man mehr Bedarfslinien anbieten, die die Kund*innen ansprächen, man brauche also mehr Verbesserungen im Nahverkehr, als das, was man in den letzten Jahren erreicht habe, um mehr Menschen dazu zu bewegen, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Herr Franz erklärte, dass das Thema Verkehrswende einer der Schlüssel beim Thema Klimawandel und Klimaschutz sei. Der Anteil des Verkehrs am CO_2- Ausstoß sei doch erheblich und zugleich der Bereich, in dem bisher die geringsten Fortschritte erzielt worden seien. Dies hinge u. a. stark mit den wachsenden Güterverkehren, aber auch mit den Personenverkehren zusammen. Eine Verkehrswende sei nicht nur eine Frage von Umweltpolitik, sondern auch von Lebensqualität. Bei genauerem Hinsehen zeige sich, dass das Automobil - sowohl stehend als auch in Bewegung - zu viel Platz in den Städten wegnehme. Öffentlicher Raum müsse mehr umverteilt werden. Der Rat Hannovers habe eine Senkung des Autoverkehrsanteils auf 25% beschlossen, ebenso die Regionsversammlung. Für nachhaltige Verbesserungen in der Verkehrskultur müsse es geändert werden, dass immer noch ca. 3/4 des öffentlichen Straßenraums den Autos gewidmet seien.
Im öffentlichen Nahverkehr und beim Radverkehr habe man in der Region Hannover bereits eine sehr gute Kultur, die Voraussetzungen für weitere Stärkungen dieser Bereiche seien vorhanden. So gebe es im öffentlichen Nahverkehr im Zeitraum von 2001 bis aktuell eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 160 Millionen auf 220 Millionen Menschen. Der ÖPNV-Anteil sei in Hannover hoch.
Inzwischen stoße man dort jedoch langsam an die Kapazitätsgrenzen, die vorhandene Infrastruktur und die Schienennetze würden in absehbarer Zeit an ihre Grenzen kommen. Daher müsse man sich Gedanken über weitere Ausbaumaßnahmen machen, und zwar nicht nur am Stadtrand, sondern auch im Innenstadtbereich. Strategisch wären daher neue Stadtbahnstrecken sehr wichtig.
Ein aktuell wichtiges Thema sei hier der Verkehrsanschluss der Medizinischen Hochschule Hannover. Diese werde für den Neubau in jedem Fall einen Stadtbahnanschluss brauchen. Zurzeit werde das Thema mit dem Land besprochen, auch die Stadtverwaltung unterstütze hier sehr gut. Man hoffe, dass man dort eine Stadtbahnlinie bekommen werde. Die Region könne nicht alle Kosten übernehmen, in der Regel würden ca. 3/4 der Kosten für Stadtbahnstrecken von Land und Bund übernommen, was finanziell erforderlich sei.
Weitere Strecken würden auf mögliche Anbindungen geprüft, wie bspw. die Wasserstadt Limmer oder Kronsrode.
Wichtig sei zudem die Eisenbahn- Infrastruktur, denn viele Autos, die in die Stadt hineinführen, kämen aus dem Umland. Dort brauche es mehr Infrastruktur, weshalb ein Bau der Bahngleise 15 und 16 am Hauptbahnhof gefordert werde. Die Region als Aufgabenträger für Nahverkehrszüge wolle mehr Züge bestellen. Nach Braunschweig habe man eine halbstündige Verbindung einrichten können, was auch für die Verbindungen nach Hamburg, Göttingen, Wolfsburg und Bremen gewünscht sei. Er glaube, dass man viel mehr Menschen aus dem Umland auf die Schienen bringen könne und müsse.
Dazu gehöre ein umweltfreundlicher ÖPNV, weshalb man besonders im

Bereich der Elektromobilität sehr weit vorne sei. Hannover werde eine der ersten Großstädte sein, deren Innenbereich ausschließlich mit Elektrobussen befahren werde. Um dies zu realisieren, habe man erhebliche, öffentliche Mittel hineingesteckt.
Wenn man in Bezug auf den Klimaschutz schnelle Effekte erreichen wolle, sei das Thema Radverkehr enorm wichtig. In der Planungskultur seien Änderungen für die Umstrukturierung des öffentlichen Straßenraums nötig. Erstmalig gebe die Region Hannover dieses Jahr mehr als 10 Millionen Euro für die Radverkehrs- Infrastruktur aus. Auf Kreisstraßen im Umland baue man ein großes Radwegenetz aus, Ortsdurchfahrten würden modernisiert. Ein großer Fokus läge auch auf einem Ausbau von Fahrrad- Abstellanlagen, vor allem an ÖPNV- Stationen. So dürfe am Roderbruch, erstmalig in Hannover, die erste Anlage dieser Art gebaut werden. Im Umland seien teilweise auch mehrgeschossige Anlagen geplant, z. B. in Langenhagen und Pattensen. In Wunstorf werde man 2020 das erste, vollautomatisierte Fahrrad- Parkhaus mit 240 Plätzen bauen. Weitere solcher Anlagen wolle man in der Region Hannover noch auf den Weg bringen. Das Fahrrad sei, neben den Bussen, ein wichtiges Verkehrsmittel, vor allem auch als Zubringer zu den Stationen des ÖPNV.
Insgesamt setze sich die Region Hannover also für mehr Vorrang von Fahrrad und ÖPNV und für den Rückbau von Auto- Fahrspuren ein. Letzteres sei vorrangig ein Thema für den Stadtrat. Einige Themen könnten Stadt und Region nur gemeinsam angehen, wie bspw. die Gestaltung der Innenstadt nach der Schließung von Wohnquartieren. Dies biete sich auch beim Thema "autofreie Innenstadt" an.

Herr Dr. Klöppner gab an, der ÖPNV sei schon immer als ein wichtiges Element in Bezug auf Klimaneutralität oder zur Entwicklung von Ideen zur Schonung der Umwelt wahrgenommen worden. Bei der *Üstra* würden sehr viele engagierte Menschen arbeiten, die genau in diese Richtungen denken und darauf hinarbeiten würden. Darüber hinaus teile man durchaus die Ziele, die von den Fridays for Future erstellt worden seien. Nachhaltigkeit sei ein Teil der Unternehmenskultur der *Üstra,* man versuche sich nach innen wie nach außen so aufzustellen, dass jede wirtschaftliche Entscheidung, Investition und Handlung des Unternehmens unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit bewertet würde.
Von den vielen, detaillierten Bereichen, mit denen sich die *Üstra* zu diesem Thema beschäftige, wolle er zwei wichtige und große herausgreifen: Das Thema Bebauung und das Ziel der Null- Emission.
So habe die *Üstra* gerade ihre Zentrale umgebaut und dabei bewusst auf den Einbau von Klimaanlagen verzichtet. Stattdessen erziele man Wirkungen mit Luft- Umlaufsystemen und habe alles so energieeffizient wie möglich gestaltet. Das Gleiche werde man beim Umbau des Betriebshofs Glocksee umsetzen und dort ca. 60 Millionen Euro investieren.
Für das Ziel der Null- Emission habe man einen Großteil der Fördermittel des Bundes nach Hannover holen können. Allein für die Elektrobus- Offensive mit der Anschaffung von 48 E- Bussen habe man 25 Millionen Euro an Fördermitteln des Bundes erhalten. Der gesamte Fördertopf enthalte 100 Millionen Euro. In einem Volumen von 55 Millionen Euro würden die Ladeinfrastruktur und Busse neu beschafft, um die Verkehrswende in Hannover sicherzustellen. Zusammen mit der Schwester- Firma *Regiobus* forsche man zudem an Fragestellungen zu möglichen Antrieben im Bereich der Wasserstofftechnologie.
Eine Verkehrswende werde man nur mit Änderungen erreichen. Daher müsse

man mehr zulassen, ausprobieren, Verkehrsvernetzungen anbieten, die Wirkungen der Maßnahmen messen und die Zufriedenheit der Kunden erfragen. Es brauche allgemein mehr Offenheit, Dinge auszuprobieren. Dies ginge in die Richtung von Kooperationen, Antriebstechnologien und von Vernetzungen verschiedener Mobilitätsangebote, z. B. die Kombination von Fahrrad und ÖPNV.
Er sehe Hannover hierfür gewappnet und auf einem guten Weg.

Ratsfrau Kramarek begrüßte die Sachverständigen. Besonders freue sie sich über den Beitrag von Frau Springer. Dass seit Jahren im Winter der Maschsee Hannovers nicht mehr zufriere, zeige die Veränderungen im Klima auf, was ihr Sorgen bereite. Richtige Winter kenne man in diesem Sinne schon lange nicht mehr. Die Ignoranz des diplomierten Ingenieurs Limburg gegenüber solchen Veränderungen verwundere sie daher sehr.
Vor 32 Jahren habe man das damals noch belächelte Montréal- Abkommen geschlossen, bei dem sich 24 Staaten und die Europäische Gemeinschaft zur Abschaffung des FCKW verpflichtet hätten, welches das Ozonloch maßgeblich beeinflusst bzw. verursacht habe. Seitdem könne durchaus eine positive Bilanz bezüglich des Ozonlochs festgestellt werden, die Ozonschicht sei dabei, sich zu erholen. Viele Menschen hätten so weltweit für die Rettung des Klimas zusammengearbeitet. Dies zeige, dass das möglich sei. Selbstverständlich könne man auch heute noch intervenieren und tätig werden, um die aktuellen Klimaprobleme anzugehen. Daher freue sie sich sehr über die Aktivitäten von Fridays for Future.
In der Schweiz und auf Island sei ein sehr interessantes System installiert worden, das bereits erfolgreich arbeite. Es bestehe aus einer Art Staubsauger in Hausgröße, der CO_2 aufsauge. Das so eingefangene CO_2 werde anschließend verarbeitet und als Düngematerial bspw. in der Landwirtschaft eingesetzt, als Biomasse verwendet oder zu synthetischen Brennstoffen verarbeitet. Dies klinge lustig, sei jedoch Realität. Solche Technologien seien ein vielversprechender Ansatz, um gegen den Klimawandel angehen zu können. Sie fragte an Prof. Dr. Hanke-Rauschenbach, wie realistisch er solche Projekte sehe, ob es aus seiner Sicht sinnvoll wäre, wenn eine Stadt sich solche CO_2- Sauger zulegen würde und ob dies hinsichtlich der CO_2-Bilanz Wirkung zeigen könne.

Herr Prof. Dr. Hanke-Rauschenbach erläuterte dazu, dass man mit solchen Geräten tatsächlich CO_2 aus der Atmosphäre binden könne. Auf europäischer Ebene sei dies inzwischen fest mit eingeplant und bedacht, um die CO_2- Ziele überhaupt schaffen zu können. Man müsse bis 2035 bzw. bis 2040 das CO_2 aus der Atmosphäre holen, weil man sonst die gesetzten Ziele verfehlen würde. Es gebe natürlich auch Ideen für weniger seltsame Methoden zur CO_2 - Bindung, wie bspw. das Pflanzen von Bäumen. So werde inzwischen eine ganze Reihe von Technologien und Möglichkeiten bedacht. Für deren Anwendung müsse man jedoch eine Rangfolge hinsichtlich der Kosten festlegen. Die Methode mit den angesprochenen "Staubsaugern" könne man erst zum Schluss in Betracht ziehen, weil sie enorme Kosten verursache und energetisch aufwendig sei. Eine Kommune dagegen habe ganz andere Ebenen und stärkere Hebel zur Einsparung von CO_2, so brauche es dort diese Staubsauger nicht.

Ratsherr Bindert fragte an Prof. Dr. Seckmeyer, welche Auswirkung bereits

jetzt die Verschiebung des Golfstroms auf das Klima habe und welche Auswirkungen ein Erliegen dieses Stroms für Europa hätte.
An Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler bzw. Herrn Dr. Klöppner richtete er die Frage, welche Hindernisse auf der administrativen Ebene es für eine schnellere Ausstattung der Stadt mit PV- Anlagen und beim Einsatz von Wasserstoff- oder Elektrofahrzeugen gebe.
Die Bundesregierung stelle ab 2020 für Strafzahlungen an die EU 100 Millionen Euro zurück. Die Wirtschaftsweisen sprächen davon, dass ca. 5 - 10% des Bruttoinlandproduktes bis 2035, was 160 Milliarden im Jahr entspräche, an Klimafolgekosten entstehen würden. Er fragte, was man an CO_2- Einsparmaßnahmen umsetzen könnte, wenn man das Geld jetzt, aufgrund der derzeit günstigen Zinslage, in die Hand nehmen und dafür investieren würde.
Er fragte weiterhin an die Fridays, Students und Parents for Future, wie diese den Redebeitrag von Herrn Limburg inhaltlich bewerten würden, denn er selbst könne diese Ausführungen nicht nachvollziehen.

Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler erläuterte zum Ausbau von PV- Anlagen bzw. Ladeboxen, dass sich die Kunden im Wesentlichen nach wirtschaftlichen Komponenten entscheiden würden und eher nicht an den CO_2- Einsparungen. Daher würde jede Art wirtschaftlicher Unterstützung das Thema beschleunigen. Im Mietrecht gebe es leider noch einige hinderliche Dinge, bspw. könne ein*e Mieter*in einer normalen Wohnung nicht selber über den Einbau einer "Wallbox" entscheiden, dies müssten die Eigentümer*innen übernehmen. Hier müsse es daher zu einer nötigen Reformierung des Mietrechts kommen.
Enercity betätige sich zusätzlich an Bürgerbeteiligungsmodellen, so dass für Wohnungsmieter*innen die Möglichkeit zur Beteiligung an und zur Nutzung von Ladeanlagen in Form von Mietzahlungen bestünde.
Zur Frage in Bezug auf die Strafzahlungen könnte man aktuell, mit den dafür zurückgestellten Geldern, bspw. in die Umstellung von Kohlekraft in erneuerbare Energien investieren oder Energieeffizienzmaßnahmen umsetzen.

Herr Prof. Dr. Seckmeyer bezog sich auf Ratsherrn Binderts Frage zum Jetstream. Der aktuelle Stand sei, dass es sich in einigen Regionen deutlich schneller erwärme als über dem Äquator, so dass dort größere Erwärmungsraten vorlägen. Dadurch verändere sich die Dynamik in der Atmosphäre. Die Tiefdruckgebiete würden dadurch nicht mehr so schnell wandern. Wie im Jahr 2017 geschehen, lägen dann über einer Region Hoch- oder Tiefdruckgebiete für längere Zeit als bisher. Das sei der derzeitige Stand der Forschung. Ob der Golfstrom noch stark beeinträchtigt werden könne, sei nicht ganz ausgeschlossen, nach aktuellen Einschätzungen jedoch unwahrscheinlich.
Seiner Meinung nach würde im Übrigen das Potential der erneuerbaren Energien noch lange nicht so umfangreich genutzt, wie es dringend angeraten wäre. Es brauche hier einen massiven Ausbau. Hannover könne hier vor allem im Bereich der Solarenergie etwas tun. Es gebe durchaus gute Ansätze, z. B. durch die Beratungen der Einwohner*innen durch die Klimaschutzagentur, doch auch dies könne noch wesentlich verstärkt werden.
Zu den CO_2- Staubsaugern könne er bestätigen, dass diese Geräte extrem teuer seien. Fraglich sei also, ob sie überhaupt bezahlbar wären. Er sehe zudem die Gefahr, dass sich die Menschheit auf solchen Technologien dann eher ausruhen und so weiter machen würde wie bisher, statt grundlegende

Dinge zu ändern, was er für viel erforderlicher halte. Man solle sich lieber auf einfachere und bezahlbare Maßnahmen konzentrieren.

Herr Dr. Klöppner antwortete zur Frage des Einsatzes der Strafzahlungs-Rücklagen für Klimaschutzmaßnahmen, dass die *Üstra* sicherlich in das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel investieren würde, was erfahrungsgemäß mehr Fahrgäste in den ÖPNV bringe, insbesondere bei Stadtbahn und Schiene. So könnte man sich bspw. auf den Schienenausbau und den Kauf von Stadtbahnen konzentrieren. Ansonsten könne er auf die bereits erfolgten Ausführungen von Herrn Franz verweisen.
Im Busbereich sei die *Üstra* bereits gut aufgestellt, hier bekomme man sowohl von der LHH als auch der Region sehr viel Rückenwind. Ohne diese Unterstützung und die notwendigen Gremienbeschlüsse hätte man die Elektrobus- Offensive mit der Inanspruchnahme von Bundesfördermitteln nicht schaffen können. Hannover werde innerhalb Deutschlands wahrscheinlich die erste Stadt sein, die innerstädtisch mit elektrischem ÖPNV fahre.
Wenn man sich weltweit umsehe, könne man einen immer stärkeren Einsatz von On- Demand- Systemen gerade im ländlichen Raum beobachten, wie bspw. *MOIA.* Dort seien die großen Linien des ÖPNV aufgrund der geringen Fahrgastzahlen zunehmend ineffizient. So müsse man neue Systeme für den ländlichen Raum aufbauen.
Weiterhin bestünden mindestens 50% des Verkehrs in Hannover aus Pendlerverkehr. Hier sei u. a. wichtig, das ÖPNV- Angebot so zu gestalten, dass man die richtigen Umsteigepunkte anbiete. Das Ganze müsse dabei durch anwenderfreundliche Digitalisierungs- Bestrebungen begleitet werden, um bspw. Parkplätze vorzureservieren oder Anschlussmöglichkeiten zu ermitteln.
Zusätzliche Projekte könnten jedoch nur mit zusätzlichem Personal geleistet werden, insbesondere in diesen Bereichen. Es brauche zudem Platz für den Ausbau des ÖPNV.
Das System der Vorrangschaltung für den ÖPNV in Hannover sei eine sehr gute Errungenschaft, denn die Fahrgäste würden ihre Verkehrsmittel u. a. stark nach der benötigten Fahrtzeit auswählen. Geschwindigkeit spiele demnach eine große Rolle. Dazu kämen die An- und Abfahrtswege zu den Haltestellen, die gut organisiert werden müssten. Derzeit habe Hannover einen der besten Nahverkehre in Deutschland.

Herr Hansmann äußerte zum Redebeitrag von Herrn Limburg, dass es bezeichnend für die Personen sei, die Herrn Limburg eingeladen hätten, dass wertvolle Redezeit in diesem Ausschuss mit solchen Vorträgen verschwendet würde. Ein Hochschulabschluss sei noch kein Qualitätsmerkmal für wissenschaftliches Arbeiten.
Wie von den anderen Redner*innen ausgeführt worden sei, gebe es schon jetzt sinnvolle und bezahlbare Maßnahmen, die man zum Klimaschutz umsetzen könne, insbesondere im Energie- und Verkehrssektor. Dadurch könne man bereits viel Gutes erreichen, auf jeden Fall nichts Negatives.

Beigeordneter Hauptstein kritisierte, dass es kein starker Standpunkt sei, wenn jemand es nötig habe, eine abweichende Meinung schlechtzureden oder niederzubrüllen, statt sich argumentativ damit auseinanderzusetzen. Zudem fände er es befremdlich, wenn ein Student sich dazu bemüßigt fühle, einem diplomierten Ingenieur erzählen zu wollen, wozu dieser wissenschaftlich befähigt sei und wozu nicht. Man solle stattdessen in der

Lage sein, sich in seiner eigenen Qualifikation richtig einschätzen zu können und dies zu reflektieren.
Er habe Fragen an Prof. Dr. Seckmeyer und Herrn Limburg, die hier offensichtlich die einzigen Gäste seien, die sich auf wissenschaftlicher Basis in der Klimaforschung betätigen würden.
Er fragte, was denn tatsächlich passieren würde, wenn man alle Forderungen des Kataloges von Fridays for Future umsetze. Er erwarte dann eine massive Deindustrialisierung und die Vernichtung tausender Arbeitsplätze. Aber dann sei man ja angeblich klimaneutral oder stoße gar kein CO_2 mehr aus.
Er fragte, was für eine Auswirkung es auf die Weltmitteltemperatur hätte, wenn ganz Deutschland klimaneutral agieren würde.
Er fragte auch, ob es noch ein weiteres Land gebe, dass sich der Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz angeschlossen habe, wie Deutschland diese einnehme, oder ob dies mehr ein Einzelweg sei, der von Deutschland hier gegangen werden solle und der weltweit keinen großen Anklang finde.
Weiterhin fragte er, ob man von Einzelereignissen, wie den heißen Sommern von 2018 und 2019 oder dem fehlenden Zufrieren des Maschsees, wissenschaftlich fundiert auf dramatische Klimaereignisse schließen könne.

Herr Prof. Dr. Seckmeyer antwortete, dass die Wirtschaftlichkeit einer Energiewende ausführlichst untersucht worden sei. Die Ökonomen seien sich völlig einig, dass dies mittelfristig große wirtschaftliche Vorteile bringen würde. Es brauche natürlich gewisse Startinvestitionen. Schon heute seien entsprechende Maßnahmen wirtschaftlich, weil sie günstiger als fossile Energien seien. In Deutschland lebe ca. 1% der Weltbevölkerung. Die Deutschen hätten einen ca. doppelt so hohen CO_2- Fußabdruck habe wie der Durchschnitt der Weltbevölkerung. Natürlich würde es zunächst relativ wenig bewirken, wenn nur Deutschland seinen CO_2- Fußabdruck senke. Jedoch hätten die Maßnahmen eine sehr wichtige Vorbildwirkung, auch für die Märkte. Aus anderen Ländern habe er schon oft gehört, dass man international sehr auf Deutschland schaue, denn die Energiewende hier sei beispielhaft. Es seien sogar schon Dankesbekundungen dafür erfolgt, dass Deutschland die Energiepreise für die erneuerbaren Energien so stark heruntergebracht habe. Es gebe daher nicht nur eine ganze Reihe von Ländern, die Deutschland hier folgen würden, sondern diesem sogar inzwischen weit voraus seien, z. B. Dänemark.

Herr Dipl. Ing. Limburg äußerte, dass Ratsfrau Kramarek ihm mit der Erwähnung des Ozonlochs eine Unterstellung bzw. eine Absicht in seinen Vortrag lege, obwohl er dieses Thema nicht angesprochen habe. Das Ozonloch existiere immer noch und wachse oder schrumpfe je nach vorhandenen Winden und dem FCKW- Verhalten. Abgesehen vom Verbot künstlicher FCKW gebe es von diesem Stoff auch große, natürliche Quellen, die sich nicht um das Montréal- Protokoll scheren würden. Letzteres sei die Grundlage für das Kyoto-Protokoll gewesen, an das sich letztendlich keiner gehalten habe.
Überrascht sei er davon, dass selbst gelernte Ingenieure noch von erneuerbaren Energien sprächen, obwohl man bereits im Grundstudium lerne, dass Energie nicht erneuerbar sei. Sachlich richtig wäre es, von alternativen Energien zu sprechen.
Er weise daher erneut auf die Frage hin, um wie viel Grad es sich auf die Welttemperatur auswirken würde, wenn Deutschland seine Klimaziele vollständig erreichen könne. Angenommen, Deutschland schaffe es, seine 900 Millionen Tonnen CO_2 innerhalb eines Jahres auf Null zu senken, dann

würde sich die Erde um ca. 0,00653 Grad weniger erwärmen. Eine Berechnung dahingehend, wenn Deutschland seine CO_2- Emissionen nicht senke, habe ergeben, dass es an der stattfindenden Erwärmung dann bis zum Jahr 2100 mit ca. fünf Hundertsteln beteiligt wäre. Man müsse ihm hier zustimmen, dass diese Mengen kaum messbar seien. Daher werde alles, was hier noch beschlossen würde, keine Auswirkung auf die Weltmitteltemperatur haben.
Seiner Kenntnis nach gebe es im Übrigen kein einziges großes Land, dass dem deutschen Irrweg folge, im Gegenteil würden die größten Emissionserzeuger weiterhin ungebremst CO_2 erzeugen. Der Fußabdruck läge in Deutschland bei etwa 9 Tonnen pro Kopf und Jahr. Die Leute wollten alle billige Energie und einen besseren Lebensstandard als heute haben, weshalb sich große Länder eine große CO_2- Produktion zugeständen. Allein China emittiere in einem Jahr zusätzlich mehr als Deutschland insgesamt erzeuge. Nur die USA hätten - dank der in Deutschland verteufelten Frackingtechnik - erfolgreich von Kohle auf Gas umstellen können. Dort habe man daher, als einziges Land auf der Welt, erfolgreich seine CO_2-Emissionen aus marktwirtschaftlichen Gründen senken können.
Von den Deutschen sei der warme Sommer als eine Bestätigung des Klimawandels gewertet worden. Doch hier müsse man darauf hinweisen, dass Klima und Wetter von den Medien oft verwechselt werde. Wenn also in zwei Sommern hintereinander eine warme Witterung herrsche, sei dies noch lange kein Klimawandel. Klima sei definiert als lokale Wetterdaten, die über mindestens 30 Jahre gesammelt und statistisch ausgewertet würden. Alle, die schon etwas älter seien, hätten bereits kalte Winter erlebt und würden sie auch wieder erleben.
Natürlich bestreite niemand, dass das Klima sich wandle. Das tue es, so lange es eine Atmosphäre auf dieser Welt gebe. Seit 1850 sei man der kleinen Eiszeit entronnen und habe es angenehm warm. Es bestreite niemand das Phänomen des Klimawandels, auch nicht, dass es wärmer geworden sei. Keine Beweise fänden sich dagegen für eine Verantwortlichkeit des CO_2 dafür. Daher betrachte er auch sämtliche Versuche zur CO_2-Senkung als extrem teuer, völlig nutz- und wirkungslos und für eine Verschwendung von Steuergeldern.

Ratsherr Kreisz gab an, dass die SPD die Klimaschutzthemen sehr ernst nehme. Er selbst engagiere sich schon seit ca. 2002 in der Umweltpolitik. Er wolle darauf hinweisen, dass Angst nie ein guter Ratgeber sei. Die Klimakrise sei sicherlich eine große Herausforderung, dennoch wäre es nicht ratsam, den Menschen diesbezüglich Angst zu machen und in Panik zu verfallen, denn das bringe nichts.
Dagegen brächten jedoch Maßnahmen etwas, die auf allen Ebenen durchgeführt werden müssten: Kommunal, regional, landesweit, bundesweit, europaweit, weltweit. Auf lokaler Ebene müsse man tatsächlich noch mehr machen, doch wolle er auch darauf hinweisen, was hier bereits alles getan werde. So habe der ProKlima- Fonds im vergangenen Jahr schon über eine Million Tonnen CO_2 eingespart.
Zu Herrn Limburg äußerte er, dass wohl offen bekannt sei, dass dieser der AfD angehöre und zudem als Mitglied zu einem sogenannten Expertengremium aus Klimaleugnern gehöre, welches auf europäischer Ebene aktiv sei. Dieses Gremium werde u. a. von *Koch Industries* und *ExxonMobil* finanziert, wie man im Internet sehr gut nachlesen könne. Man frage sich daher, wie unabhängig Herr Limburg mit seinem sogenannten

EIKE- Institut wohl sein könne, wenn dieses gar kein Institut sei, sondern lediglich ein eingetragener Verein. EIKE e. V. leugne den menschengemachten Klimawandel und unterstütze damit seine Finanzierer. Damit sei es weder objektiv noch unabhängig.
Er stellte an Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler die Frage, ob es möglich sei, "Power-to-x-Verfahren" in die Energiewende mit aufzunehmen, die Sektorenkopplung voranzubringen und die Effizienz auf lokaler Ebene zu erhöhen.

Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler erläuterte, dass das Thema "Power- to-x" momentan wirtschaftlich schwer darstellbar sei, weil man in Deutschland eine starke Belastung der Strompreise habe. Man habe starke EEG- Umlagen, Stromsteuern und unterschiedliche Strompreise bei den einzelnen Anbietern. Damit solche Systeme wirtschaftlich sinnvoll diskutiert werden könnten, benötige es einer Reform des Steuern- und Umlagensystems sowie einer Belastung von starken CO_2- Trägern. In Niedersachsen sei das Thema "Power-to-x" von extrem großer Bedeutung, denn es bestehe auch hier die Situation, dass Windkraft abgeriegelt werde. Der Steuerzahler leiste also über die EEG- Umlage an die Betreiber, obwohl diese gar nicht produzierten. Wenn man bspw. in Niedersachsen die Rahmenbedingungen für "Power-to-heat" schaffen könnte, würde *enercity* den Windstrom für die Fernwärme nutzen können. Leider gebe es solche Bedingungen derzeit nicht, der Strom sei viel zu teuer zur Produktion von Fernwärme, womit sich dessen Preis für die Kund*innen stark erhöhen würde.
In Deutschland würden ca. 6 kWh Windstrom abgeriegelt, was dem Verbrauch von ganz Niedersachsen an Fernwärme entspräche. Ohne Verriegelung wäre es möglich, die ganze Fernwärmeproduktion auf Windenergie umzustellen.

Ratsherr Machentanz ergänzte zum Vortrag von Frau Springer, dass der Lebensstil allein noch nicht ausreichend sei, man werde zudem das kapitalistische Gesellschaftssystem ändern müssen. Die LINKE sei die einzige Partei, die keine Unternehmensspenden annehme und daher unabhängig agieren könne.
Zum Thema MHH- Neubau müsse darauf aufmerksam gemacht werden, dass ein Ausbau nach hinten, für den man zahllose Kleingärten plattmachen müsse, völlig sinnlos sei. Nach vorne hin hätte man gleich einen bereits vorhandenen Straßenbahnanschluss. Zudem sei die Kleingartenkolonie Friedenau für ein Gewerbegebiet gekündigt worden. Ihn interessiere eine Einschätzung der Fridays for Future zu den betreffenden Vorgängen.
Er teile das von Herrn Hansmann vorgetragene Ziel eines klimaneutralen Hannovers bis 2025. Für das Beispiel Kopenhagen müsse man allerdings die dort ganz anderen, gesetzlichen Rahmenbedingungen bedenken. So könne Hannover dieses Ziel vielleicht bis 2027 schaffen.
Er fragte, wie weit es inzwischen mit der Idee eines kostenfreien Angebots des ÖPNV aussehe. Zum fehlenden Stadtbahnanschluss der Wasserstadt Limmer fragte er, ob man das Beispiel von Wien vorbildlich fände, denn dort lege man zuerst die ÖPNV- Anschlüsse an und erst anschließend das eigentliche Baugebiet. Aus der Region höre er von Parteikolleg*innen öfters, dass zwar viele Vorschläge zu einem Stadtbahnanschluss der Wasserstadt kämen, diese jedoch nie umgesetzt würden.
Er fragte zudem, wie man dazu stehe, dass in Hannover weiterhin Straßen gebaut würden, obwohl man eher in den ÖPNV investieren müsse.
Zum erwähnten, geplanten Fahrradparkhaus frage er sich, warum dies nur für

240 Plätze vorgesehen werde, in anderen Großstädten würden solche Parkhäuser mit mehr Plätzen angeboten.
Er fragte weiterhin an Frau Stockhorst, wie sie als Biologin die Politik der Stadt bewerte.

Frau Springer erläuterte, dass Fridays for Future für alle umgewandelten bzw. weggenommenen Kleingärten oder Wiesen die Neuschaffung von Wiesen oder Grünflächen an andere Stelle fordere. Für den MHH- Neubau fordere man den Bau im Passivhaus- Standard, unter Einbezug aller dabei zu beachtenden technischen und energetischen Fortschritte. Das Klinikum Frankfurt Höchst könne man sich hierfür als Beispiel anschauen.
Zum Redebeitrag von Ratsherr Kreisz gab sie an, dass Fridays for Future in Kontakt mit der Klimaschutzleitstelle sei und daher gut informiert darüber sei, was Stadt und Region bereits an Maßnahmen umsetzten. Dennoch würden die Klimaziele immer wieder verfehlt. Daher reichten die Bemühungen offensichtlich noch nicht aus. Es läge in der Hand von Politik und Verwaltung, die Klimaziele zu erreichen.
Aus vielen Gesprächen könne man heraushören, dass es überall an ausreichenden, politischen Vorgaben und Regelungen fehle, um die Ziele erreichen zu können. Auch dies läge in der Verantwortung der Politik, damit die Verwaltung und alle Engagierten damit vernünftig arbeiten könnten. Panik und Angst könnten sicherlich hinderlich für Handlungen sein, dennoch müsse man sich in die Lage ihrer Generation versetzen, damit seien diese Gefühle mehr als berechtigt. Ihre Generation sitze leider nicht in verantwortungsvollen Positionen und die Zeit zum Handeln dränge. Es läge nun in der Hand der jetzigen Politiker, deren Verantwortung gerecht zu werden und zu handeln. Diese müssten bedenken, dass sie die Verantwortung nicht nur für die jetzige, sondern auch für alle folgenden Generationen trügen, natürlich auch für ihre eigene und sich selbst. Wenn nicht die Angst, sollten die jetzigen Verantwortlichen zumindest den Mut und die Motivation mitnehmen, um etwas zu tun.

Herr Franz gab an, dass ein Stadtbahnanschluss zur Wasserstadt schon länger Thema sei. Man prüfe mögliche Fördermittel dafür. Dies sei jedoch ausgesprochen schwierig, da in diesem Gebiet zu wenig Einwohner*innen für eine eigene Bahnabzweigung vorhanden seien. Geschätzt würden nach Bezug des Wohngebiets ca. 1.000 Menschen täglich bzw. werktags eine Straßenbahn nutzen. Da man für einen wirtschaftlichen und ökonomischen Einsatz mindestens 50 Fahrgäste pro Bahn benötige, könnten dort Bahnen nicht einmal im halbstündigen Takt fahren. Eine reine Abzweigung in das Gebiet funktioniere also nicht, man müsse vielmehr ein Betriebskonzept haben, bei dem man die Wasserstadt vernünftig mit integriere.
Es gebe dafür mehrere Varianten. Die einzig Förderfähige sei zurzeit, die vorhandene Linie 10 mit einem Schwenk über die Wunstorfer Straße und von dort zurück auf die alte Strecke zu versehen. Diese Möglichkeit werde derzeit mit der städtischen Bauverwaltung auf Durchführbarkeit durchgeprüft. Für eine mittel- bis langfristige Perspektive wäre auch eine Abzweigung denkbar, die an der Wasserstadt entlang nach Ahlem Nord gehe und den Bereich dort anschließe. Dafür wäre allerdings entlang dieser Strecke wesentlich mehr Wohnbebauung erforderlich, um eine dortige Nachfrage zu generieren. In den kommenden Jahren werde es zunächst für das Gebiet nur Busanbindungen geben, die relativ schnell in die Innenstadt führten.
Das geplante, vollautomatische Fahrradparkhaus mit 240 Plätzen in Wunstorf sei das Größte nördlich des Mains. Man rechne mit einer guten Nachfrage. Je

nach gesammelten Erfahrungen gebe es dann die Möglichkeit von Erweiterungen an anderen Bahnhöfen.
Er sei ein großer Freund des kostenlosen Nahverkehrs und wäre froh, wenn man dies aus Steuermitteln finanzieren würde. Er müsse jedoch darauf hinweisen, dass bereits Erfahrungen von Anbieter*innen kostenfreier Nahverkehre dahingehend vorlägen, dass die Nachfrage sich damit nicht wesentlich erhöht hätte.
Die Region hätte für junge Menschen ein 180- Euro- Ticket eingeführt, auch dadurch hätte sich die Anzahl der Fahrgäste nicht messbar erhöht. Das läge mit daran, dass mehr als die Hälfte aller Autofahrten unter einer Strecke von drei Kilometern lägen, obwohl hervorragende Alternativen wie Fußwege, Fahrrad und ÖPNV vorlägen. Dies könne man wohl aus einer gewissen Bequemlichkeit und einem vorhandenen Lebensstil ableiten. Nur wenn man dies verändern könne, sei eine Änderung im Verkehrsverhalten möglich. Für mehr Fahrgäste wäre ein Ausbau des ÖPNV nötig.

Frau Stockhorst gab an, dass es zur Zeit ihres Studiums in der 80er Jahren in Hannover noch Kiebitze auf den Feldern gegeben habe. Die Vögel würden dramatisch auf den Klimawandel reagieren, das Zugverhalten habe sich komplett verändert. Einige Vogelarten würden früher losfliegen bzw. kämen eher hierher. Sie habe 1992 den Klimagipfel in Rio mitverfolgt und 1994 die Einrichtung der Klimaschutzleitstelle in Hannover mitbekommen. Seitdem habe sie die Ereignisse in Stadt und Region mitverfolgen können.
Es seien viele Klimaschutzkonzepte aufgestellt und Maßnahmen verabschiedet worden, entstanden seien tolle Netzwerke zwischen Politik, Verwaltung, NGOs und Wirtschaft. Ihr fehle jetzt ein wenig das nächste Level. Nun gehe es um die Wurst, man habe nur noch wenige Jahre Zeit für Veränderungen und müsste aus den bisherigen Rahmenbedingungen aussteigen. Die Wirtschaft müsse von der Politik bessere Rahmenbedingungen fordern, um klimafreundlicher wirtschaften zu können. Dies sei noch wichtiger als Fördermittel. Es brauche neue Gesetze und Verordnungen, die Klimaschutz viel einfacher machen würden. Eine Tonne CO_2 koste laut Umweltbundesamt 180 Euro. Daher könne sie nicht verstehen, wenn Verlängerungen von Stadtbahnen als unwirtschaftlich abgelehnt würden. Jetzt in den Klimaschutz zu investieren sei wirtschaftlicher, als spätere Reparaturleistungen, die vom Klimawandel verursacht würden.
Sie appelliere daher erneut an die Politik, neue Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Mittel dafür seien vorhanden, sie flössen derzeit jedoch eher in umweltschädliche Subventionen.

Herr Hansmann erläuterte, dass ein Teil der Forderungen von Fridays for Future tatsächlich ein kostenloser Nahverkehr sei. Dagegen stünde die Aussage, dass die Fahrgastzahlen damit wahrscheinlich nicht steigen würden. In einem Interview habe ein Kopenhagener Verkehrsplaner ausgesagt, dass die Leute dort nicht deshalb so gerne bei Wind und Wetter Fahrrad führen, weil sie das so toll fänden, sondern weil es das Bequemste sei. Das müsse man auch hier für den ÖPNV umsetzen, er müsse die bequemste Möglichkeit werden. Dafür könnte man die Anbindungsmöglichkeiten und Umsteigemöglichkeiten verbessern, dann wäre sicherlich auch eine höhere Nutzung da. Natürlich müsse es auch sozial verträglich sein. Eine Veränderung koste Geld, aber hierfür dürften nicht die falschen Personen belastet werden.
Wenn man die Einwohner*innenzahl der Wasserstadt für den ÖPNV als nicht wirtschaftlich bewerte, müsse auch gefragt werden, warum auf dieser Fläche

nicht mehr Wohnungen gebaut worden seien, gerade im Hinblick auf die in Hannover vorhandene Wohnungsnot. Wenn die Anbindung an die Stadtbahn besser wäre, würde diese auch besser genutzt werden. Langfristig betrachtet sei es tatsächlich wirtschaftlicher, die vorhandenen Systeme jetzt umzustellen, als hinterher die Folgekosten tragen zu müssen.

Herr Rauls gab an, dass der Stadtjugendring den Vertreter*innen der Fridays, Students, Parents und Scientists for Future für die Anwesenheit danke. Die Forderungen seien nun ziemlich deutlich geworden. Einiges davon sei bereits umgesetzt worden, für alles Weitere hoffe er zukünftig auf ein stärkeres Einfließen in die Stadtpolitik. Der Auftakt sei gelegt, es müsse nur explizit und mehr daran gearbeitet werden.
Mit Entsetzen hätten die Jugendverbände jedoch festgestellt, dass anscheinend die Gründung eines Vereins, der sich Institut nenne, für eine Einladung als Redner in dieses Ratsgremium ausreiche. Er wolle daher fragen, welche Voraussetzungen bzw. Kriterien es für eine Einladung als Sachverständige*r in diesen Ausschuss gebe.

Erste Stadträtin Tegtmeyer-Dette erläuterte, dass die einzuladenden Sachverständigen von den Mitgliedern des Ausschusses bestimmt würden. Formal gebe es keine Regelungen dazu, wer eingeladen werden dürfe, dies würden die politischen Fraktionen ohne Einschränkungen bestimmen.

Ratsherr Wruck erklärte, dass der CO_2- Eintrag nur zu 4% durch Menschen gemacht sei. Die Zahlen, die die Atmosphäre beträfen, seien insgesamt nur Schätzungen. Da sich nur eine minimale Menge an Gasen in der Atmosphäre befinde, könne man daraus berechnen, dass der menschengemachte Anteil daran lediglich 0,0016% groß sei. Deutschland stelle nur 1% der Weltbevölkerung und habe damit einen Anteil von 0,0004% des CO_2- Eintrags in die Atmosphäre zu verantworten. Eine sogenannte Eindämmung der Klimakrise von Deutschland aus sei damit definitiv völlig unmöglich, auch wenn die "Durchgeknallte" in Berlin behaupte: "Wer, wenn nicht wir, könnte das Klima und die Welt retten".
Seine Frage an die Damen und Herren von "Future für irgendwas" sei daher, wie diese es erreichen wollten, dass sich die Groß- Emittenten außerhalb Deutschlands ihrer Meinung anschlössen: Länder wie die USA, Brasilien, China, Russland, Indien und Japan.
Seine zweite Frage richte sich an Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler zum Ausbau der Elektroenergie als Gesamtpaket und dazu, wie eine Installation von E- Speichern funktionieren solle. Fraglich sei sowieso, wo der Strom für die ganze Umstellung auf Elektromobilität herkommen solle, wenn keine Speicher vorhanden seien und sich gleichzeitig die Anzahl der Verbraucher*innen riesenhaft vergrößere.

Frau Stockhorst antwortete, dass Deutschland mit dem Erneuerbare-Energien- Gesetz (EEG) gezeigt habe, dass es sehr wohl europa- und weltweite Wirkungen erziele, denn es habe viele Nachahmungen in anderen Ländern gegeben. Der Schwung in der Photovoltaik Anfang des Jahrtausends habe sich u. a. auf China ausgewirkt, welches Deutschland in dieser Sparte inzwischen den Rang abgelaufen habe. Man sehe also, dass solche Ideen sich aus Deutschland weiter über die Welt verbreiten könnten.

Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler erläuterte, dass man ihrer Auffassung nach nicht ausschließlich mit Strom auskommen werde, sondern auch andere

Energieträger nutzen müsse. Eine Wärmeversorgung könne man auch aus anderen Quellen bekommen. Was die Elektromobilität angehe, könne *enercity* seit 3 bis 4 Jahren einen sinkenden Stromverbrauch in Hannover beobachten. Pro Jahr könne man durch Energieeffizienz 2 - 3% Absenkung des Stromverbrauchs erreichen, obwohl die Themen E- Mobilität und Wärmepumpen zunähmen.
Bei der E- Mobilität sei das Thema Energieeffizienz wahrscheinlich ein größerer Vorteil als die erneuerbaren Energien. Würde man die gesamte Mobilität in Deutschland auf E-Mobilität umstellen, würde der primäre Energieverbrauch um 20% absinken. Das läge daran, dass Diesel und Benziner, je nach Fahrweise, einen Wirkungsgrad von ca. 5 - 20% hätten, E-Mobilität dagegen von über 90%.
Sie persönlich vermute, dass nicht die gesamte Mobilität Deutschlands auf Elektro umgestellt werden würde, sondern nur zu 30 - 40% in den Städten, da hier der Trend zu kurzen Strecken gehe.

Ratsherr Wolf bedankte sich bei den anwesenden Sachverständigen, vor allem bei den Vertreter*innen der Fridays, Students, Parents und Scientists for Future. Der Druck, der von dieser Seite auf Politik und Verwaltung gemacht werde, sei sehr wichtig, um Ergebnisse zu erwirken. Er fragte an Prof. Dr. Seckmeyer zur Digitalisierung der Arbeitswelt, ob diese mit ihren Aspekten wie Homeoffice, kürzeren Arbeitswegen etc., einen messbaren, positiven Effekt auf den Klimawandel haben könne.
Viele deutsche Kommunen hätten bereits den Klimanotstand erklärt. Etliche hätten auch die Prüfung bzw. Untersuchung jeglicher, städtischer Maßnahmen auf deren Auswirkungen auf das Klima hin angeordnet. Konstanz sei hier Vorreiter gewesen.
An alle Sachverständigen fragte er, was diese davon hielten, wenn Hannover diesem Beispiel folgen, alle Beschlussvorlagen um eine solche Rubrik erweitern und diese sogar prioritär vor den finanziellen Aspekten behandeln würde.
Herr Franz habe erklärt, dass es mit einem freien Nahverkehr schwierig sei. Allerdings habe er sich auch gegen ein vom Rat angeregtes 365- Euro- Ticket gewehrt. Er fragte, wie Herr Franz die Chancen für einen fahrscheinlosen Nahverkehr einschätze, was ein anderes Konzept darstelle als ein kostenloser Nahverkehr. Wenn man den ÖPNV nutzen könne, ohne sich Gedanken über Formalitäten oder Tickets machen zu müssen, weil man das Ganze bspw. über Umlagen und Steuern finanziere, könne das ggf. den nötigen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr geben.

Herr Prof. Dr. Seckmeyer erklärte zur Digitalisierung, dass es zunächst so scheine, als würde die Digitalisierung bei den Klimafragen helfen, leider sei jedoch das Gegenteil der Fall. Ein Bericht des wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung (WBGU), an dem auch eine Vertreterin aus Hannover mitgewirkt habe, zeige die Risiken der Digitalisierung in Bezug auf den Klimawandel auf. Hier bestehe dringender Handlungsbedarf, da der Einsatz digitaler Energien einen erhöhten Einsatz fossiler Energien mit sich bringen werde. Allein die Generierung der digitalen Währung "Bitcoin" durch Großrechner verbrauche, mit steigender Tendenz, so viel Strom wie ganz Dänemark. Wenn man nicht aufpasse, würden dadurch alle Bemühungen im Bereich der regenerativen Energien wieder beseitigt. Hier brauche es dringend neue Regelungen und viel Sachverstand.

Frau Springer erläuterte, dass der Begriff "Klimanotstand" die Sache, um die es gehe, ziemlich gut beschreibe. Es bestehe eine Notstandssituation mit zeitlicher Bedrängnis. Fridays for Future fordere eine Ausrufung des Klimanotstands, allerdings nur in Verknüpfung mit dem Forderungskatalog. Es bringe natürlich nichts, den Notstand auszurufen, ohne entsprechende Handlungen folgen zu lassen. Genau dafür liefere der Forderungskatalog Visionen. Für alle 12 Forderungen könne man nachlesen, wie man sich deren Ausführung vorstelle.

Herr Franz erklärte zu den Modellen von ticketlosem oder kostenlosem Nahverkehr, dass die Kosten dann generell aus anderen Töpfen gedeckt werden müssten, als über die sonst üblichen Fahrscheine. Hier handle es sich um ca. 240 Millionen Euro Tarifeinnahmen aus dem Großraumverkehr Hannover. Wenn man diese ersetzen wolle, halte er ein steuerfinanziertes Modell für die fairste Methode, da es das jeweilige Einkommen bzw. die finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Einwohner*innen der Region Hannover berücksichtige. Andere Modelle, wie bspw. Kostenfinanzierung über Lohnnebenkosten und anderes, seien in Deutschland nur schwer umzusetzen.
In Wien finanziere man viel über die Parkraumbewirtschaftung. Dort sei das Parken für Anwohner*innen kostenpflichtig, damit habe dieses Instrument mit die stärkste Wirkung beim Wechsel vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr erreicht. Wenn eine Parkgebühr an die 200 Euro jährlich koste, habe dies nicht nur die Wirkung, dass Zweitautos schnell abgeschafft würden, sondern der ÖPNV könne damit ggf. auch Monatskarten günstiger anbieten. Die Option mit der Parkgebühr wäre vielleicht auch für das jährliche Maschseefest in Hannover interessant. Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit dem Ausbau des Nahverkehrs halte er für interessante Möglichkeiten, den ruhenden, also u. a. den Parkverkehr, so neu zu sortieren, dass man dann wieder mehr Platz für andere Dinge hätte.

Ratsherr Klippert gab an, dass seine Fraktion den Antrag u. a. auch deshalb gestellt habe, weil dann niemand behaupten könne, er habe von nichts gewusst. Frau Springers Beitrag habe es auf den Kopf getroffen: Die Stadt mache sicherlich viel, dennoch reiche es einfach nicht. Das Wort Klimanotstand sei genau die richtige Bezeichnung. Die Mittel für die Ausrufung des Klimanotstands seien vorhanden, man müsse sie einfach nur nutzen.
Zu dem Argument von Ratsherrn Hauptstein, dass Deutschland nur 1% der Weltbevölkerung ausmache, müsse man wieder entgegenhalten, dass hier jedoch der CO_2- Ausstoß pro Kopf bei über 2% liege.
EIKE e. V. mache bei Veranstaltungen Werbung für das Hartlandinstitut oder CFACT, welche große Summen der beiden Ölkonzerne *ExxonMobil* und *General Motors* erhielten. Er fragte an Herrn Limburg, ob diesem diese Fakten bekannt seien und ob er von der Öl- und Autolobby demnächst Aufwandsentschädigungen erhalten würde oder ob er einfach nur gerne Geschichten der Lobbys erzähle, die seit den 80er Jahren widerlegt seien.

Herr Dipl. Ing. Limburg wies dazu auf die von ihm gezeigten Vortragsfolien hin. Wenn dies niemanden interessiere, müsse man damit leben, so sei Politik. Entgegen der Unterstellungen habe er noch nie einen Scheck aus der Öl- oder Autoindustrie erhalten. Er arbeite von Beginn an ehrenamtlich. Ebenso könne man die Ratsmitglieder fragen, ob sie ehrenamtlich tätig seien

und von wem sie bezahlt würden. 85% der Kosten decke EIKE durch regelrechte Selbstausbeutung. Er betreibe ein Homeoffice, wie seine anderen Mitarbeiter auch, und er arbeite wissenschaftlich und habe mehrere Paper veröffentlicht. EIKE und dessen Mitarbeitern dies abzureden, hieße nur wieder, sich nicht mit den Fakten zu beschäftigen.
Zudem werde behauptet, EIKE sei nur ein Verein. Er wäre seit 2007 Gründungsmitglied am Europäischen Institut für Klima und Energie, lange bevor die AfD in Erscheinung trat. Die einfachste Organisationsform für eine juristische Person sei eben der Verein. So müsse er die hier Versammelten enttäuschen und offenlegen, dass auch das Potsdam- Institut für Klimafolgenforschung (PIK) ein eingetragener Verein sei, ebenso die Max-Planck- Gesellschaft.
EIKE sei unabhängig, auch von CFACT und Hartland. CFACT habe seine letzte Rate von *ExxonMobil* im Jahr 2007 bekommen, bei Hartland könne dies ggf. anders sein.
Er selbst habe jedenfalls noch nie Geld aus der Ölindustrie erhalten. Das EIKE sich Institut nenne, habe den Grund, dass es wissenschaftlich arbeite. Da es nicht öffentlich bezahlt werde, könne EIKE seine Meinung frei vertreten und müsse keine Rücksicht auf Geldgeber nehmen. Der ehemalige Herausgeber des "New Scientist" habe letztens festgestellt, dass Wissenschaftler, die bspw. über das Liebesleben der südenglischen Eichhörnchen forschen wollten, meist keine müde Mark erhalten würden. Wolle man jedoch über das Liebesleben der südenglischen Eichhörnchen im Zusammenhang mit dem Klimawandel forschen, würde man mit Forschungsgeldern förmlich überschüttet. Solche Szenarien wolle sich EIKE durch seine Unabhängigkeit ersparen. Aus diesem Grund seien die Fakten, wie er sie in seinem Vortrag dargestellt habe. Er danke für die Gelegenheit, dies zeigen zu können.

Ratsfrau Kramarek dankte Frau Stockhorst dafür, den Klimawandel mit dem Artenschutz in Verbindung gebracht zu haben, was sie für elementar halte. Herrn Franz dankte sie dafür, die Möglichkeiten für eine Finanzierung eines kostenfreien ÖPNV angesprochen zu haben.
Sie wies auf die derzeit beliebten und viel genutzten E- Roller hin, die zwar praktisch, aber eher umweltbelastende Wegwerfprodukte seien. Eigentlich müsse man hier also etwas unternehmen. Nun erfordere es für bessere und schärfere Klimaschutzmaßnahmen jedoch nicht nur Mut seitens der Politik, sondern zum Teil auch neue Regelungen und ggf. Verbote. Leider hätten politische Parteien jedoch damit keine guten Erfahrungen gemacht. Sie fragte an Frau Springer, was diese als Aktivistin den Parteien diesbezüglich raten könne.

Frau Springer stimmte zu, dass die E- Roller nicht unbedingt Vorteile für das Mobilitätssystem gebracht hätten. Zu dem Aspekt, wie man mit der jungen Generation in die Diskussion gehen könne, wolle sie die Forderungen der Fridays for Future zum Thema Bildung erwähnen. Tatsächlich betreibe Fridays for Future zu einem großen Teil Bildungsarbeit in der eigenen Generation. Eigentlich stünde dies der Landesregierung als der zuständigen Behörde für die Bildungspolitik zu. Man fordere mehr und für alle zugängliche Bildungsangebote in Bezug auf die Klimathematik. Sie sei sich sicher, dass E-Roller, wenn Studien keine positiven Effekte nachweisen könnten, wesentlich weniger genutzt würden. Sie appeliere daher an die Politik, Bildungsangebote zur Klimathematik zu stärken, dann sei auch ein Diskurs auf demselben Wissenslevel gut möglich. Dies sei in den letzten Jahren leider viel versäumt

worden.

Beigeordneter Hauptstein kritisierte, dass es unsouverän sei, wenn nicht nur andere Meinungen niedergebrüllt würden, sondern man zudem eingeladene Experten persönlich diskreditiere. Auch wenn es einigen Anwesenden offensichtlich schwerfiele, demokratische Grundprinzipien zu akzeptieren, könne es nicht angehen, wenn durch einzelne Politiker verleumderische Unterstellungen ausgesprochen würden und die so Beschuldigten von der Vorsitzenden des Ausschusses dann nicht das Wort erteilt bekämen, um etwas dazu erwidern zu können. In einer ruhigen Minute solle man einmal über den demokratischen Umgang miteinander nachdenken.

Ratsherr Gardemin gab an, dass er sehr dankbar dafür sei, dass man trotz aller Widrigkeiten diese Diskussion führen könne und über den Klimanotstand gesprochen habe. Zudem sei auf die Frage heruntergebrochen worden, was das Ganze mit Stadtentwicklung zu tun habe und welche Vorteile das für die Stadt haben könne. Er habe das Gefühl, dass es in die richtige Richtung gehe, es gebe zudem gute Kooperationspartner*innen.
Betrübt sei er über den Vorwurf von Ratsherr Hauptstein darüber, dass andere Meinungen hier angeblich niedergebrüllt würden. Es habe zwar einige "Ausfälle" gegeben, die vielleicht dem Thema geschuldet seien, jedoch seien diese eher aus dem Lager von AfD und Co. gekommen.
Vom Stadtjugendring sei gefragt worden, wie die Zusammensetzung der hier angehörten Expert*innen zustande gekommen sei. In der Tat hätten die Parteien diese Zusammenstellung erwirkt. Er finde es jedoch problematisch, wenn sich ein eingeladener Wissenschaftler im Rahmen einer solchen Sitzung und seines Vortrages plötzlich polemisch gegen andere Menschen oder Parteien äußere. Ein Wissenschaftler dürfe sich seiner Auffassung nach nicht parteipolitisch einmischen. Normalerweise werde in den Anhörungen der Ratsgremien von Hannover von den eingeladenen Sachverständigen sehr genau und gewissenhaft argumentiert, jedoch nicht gegen Parteien polemisiert.
Wie Frau Spinger anfangs angesprochen habe, stelle sich oft das Problem der Umsetzung von vorgeschlagenen Maßnahmen, was er nicht immer nachvollziehen könne. Wenn bspw. ein Stadtbezirksrat eine Fahrradstraße beantragen wolle, komme dazu dann als Auskunft der Verwaltung, dass eine Straße nur bei einer Nutzung mit Fahrrädern von mindestens 50 % zur Fahrradstraße werden dürfe. Somit werde jedoch gar nicht die Zielsetzung berücksichtigt, sondern nur die aktuellen Verhältnisse in Augenschein genommen.
So werde leider auch ein Stadtbahnanschluss der Wasserstadt Limmer von der Region als nicht wirtschaftlich betrachtet und abgelehnt. Erst vorhin habe man darüber gesprochen, dass der Platz des Straßenraums immer noch zu 75 % vom und für den Autoverkehr genutzt werde. So würden dann später auch die Anwohner*innen der Wasserstadt überwiegend mit dem Auto in die Stadt hineinfahren. Bereits in der 20er Jahren habe es jedoch schon vorhandene Straßenbahnschienen auf der Wunstorfer Straße gegeben, die zum Gebiet der Wasserstadt hinführten. Damals habe die Stadt sich das auch leisten und es umsetzen können. Die Frage sei also, wie man so etwas in der heutigen Zeit auf kommunaler Ebene durchsetzen könne, ohne zu sagen, dass es aufgrund fehlender Fördermittel, Gesetze, Regelungen usw. nicht möglich sei.
Er fragte an Herrn Franz, was es brauche, damit man mit der Umsetzung von Maßnahmen endlich weiterkomme und nicht in 5 oder 10 Jahren wieder an

der gleichen Stelle stehe.
An Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler fragte er, was *enercity* dem Land Niedersachsen und der Medizinischen Hochschule Hannover mit auf den Weg geben könne, damit der geplante Neubau der MHH eine klimaneutrale Einrichtung werde.

Herr Franz erläuterte dazu, dass in der Tat manchmal sehr ärgerliche, gesetzliche Beschränkungen bestünden, die es einer Kommune schwermachen würden. Ein Beispiel dazu seien die Parkraumbewirtschaftung oder die genannten Fahrradstraßen. Hiermit müsse man teilweise kreativ im Umgang damit sein. Wenn man keine Fahrradstraße durchsetzen könne, bestehe bspw. aber die Möglichkeit, die Straße per Beschluss zumindest abzupollern. So könne man mit verschiedenen Dingen arbeiten, um ein gewünschtes Ziel zu erreichen.
In vielen Fällen habe man eine Gesetzgebung, die auf das Auto als Hauptverkehrsmittel ausgerichtet sei, alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen gehörten darin noch zum sogenannten "Nebenraum". Einige Bestimmungen seien sogar vorrangig auf den Erhalt des Autos ausgelegt. Doch mit kreativen Ideen und Lösungen könne man gerade für den Radverkehr sehr viel machen.
Bei der Wirtschaftlichkeit einer Straßenbahnlinie zur Wasserstadt gehe es nicht nur um die Betriebswirtschaftlichkeit. Wirtschaftlichkeit im Sinne einer Förderfähigkeit bedeute einen angemessenen Einsatz von Steuermitteln. Wenn eine Strecke bspw. nur im halbstündigen Takt von einer Straßenbahn bedient werden könne, würde man dafür keine Fördermittel für den Ausbau erhalten. Diese Vorgaben des Gesetzgebers seien gesamtwirtschaftlich durchaus nachvollziehbar. Leider sei die errechnete Einwohner*innenzahl der Wasserstadt nicht höher als die Krähenwinkels, welches ebenfalls keine Straßenbahn bekäme. Das Kunststück bestehe gerade dann in einer sinnvollen Verbindung der einzelnen Siedlungsbereiche mit einer guten Verkehrsinfrastruktur.
Für die Anbindung der Wasserstadt habe er bereits in seinem Vortrag Beispiele genannt. Möglich wären eine Verschwenkung der Linie 10, so dass sie die Wasserstadt auch mit erreiche, oder eine Abzweigung an der Wasserstadt entlang Richtung Ahlem Nord. Dort gebe es für den Wohnungsbau möglicherweise geeignete Flächen. Wenn man statt isolierter, kleiner Wohngebiete vernünftige Verbindungsachsen für den Nahverkehr und die Siedlungsentwicklung gemeinsam definiere, bekomme man so gute Resultate wie bspw. die Seestadt Aspern in Wien. Diese werde als eigene Siedlung vor den Toren Wiens gebaut, habe aber eine gute ÖPNV-Anbindung.
Mit der Bauverwaltung Hannovers habe die Region Hannover abgesprochen, solche Maßnahmen in Bezug auf Neubaugebiete in Hannover und Umlandkommunen stärker umzusetzen. In Garbsen und Hemmingen baue man neue Verlängerungen für den ÖPNV. Entlang der Strecken entstünden neue Wohnbaugebiete. Entscheidend sei hier integriertes Denken. So könne man auch auf der kommunalen Ebene und unter den schwierigen, rechtlichen und finanziellen Bedingungen gemeinsam sehr viel erreichen.

Frau Dr. Zapreva-Hennerbichler erklärte, dass man vor der Erstellung eines Neubaus wissen müsse, was genau gewollt sei. Für den Bau des neuen Betriebszentrums in der Glocksee habe man vorher eine ganzheitliche Berechnung über die gesamte Lebensdauer des Gebäudes erstellt. Kunden würden von *enercity* in solchen Prozessen begleitet und beraten, von der

Wärme- über die Stromversorgung bis hin zu technischen Anlagen für Belüftung und Klimaanlagen. Es gebe hier eine Vielfalt an Möglichkeiten, wie Wärmepumpen, Fernwärmeanschlüsse, Photovoltaik u. a.
Einige, effiziente Techniken seien in der Anfangsinvestition teurer, würden sich jedoch im Lauf ihrer Lebensdauer auszahlen. Dies sei von Kunde zu Kunde unterschiedlich, aber *enercity* stehe für alle zur Verfügung, um Beratungen zur Energieeffizienz oder zu Gesamtkonzepten zu geben.

Ratsfrau Jeschke wies auf den Vortrag von Frau Stockhorst hin (Anm.: keine Anlage verfügbar). Diese hätte im Rahmen ihres Vortrags Familien- und Urlaubsfotos gezeigt, vermutlich aus Norwegen oder Schweden. Sie fragte, wie die Familie Stockhorst dorthin gekommen bzw. ob die Reise überhaupt klimaneutral gewesen sei. In ihrer Familie würde es solche Reisen nicht mehr geben, man mache seit 2 Jahren keinen Urlaub mehr, sondern bliebe vor Ort oder fahre Fahrrad. An die Bewegungen der Parents und Fridays for Future sei somit zurückzuspiegeln, dass es in Hannover auch ehrenamtliche Politiker*innen mit Familie gebe, die sich, entgegen der Behauptungen, sehr wohl Gedanken über Umwelt und Klima machen würden. Bezüglich des Neubaus der MHH müsse man beim Landtag anklopfen, da die MHH ein Landesinstitut sei.
Als Mitglied des Verkehrsausschusses im Stadtrat von Hannover wolle sie die Frage an Herrn Franz richten, warum bei der Verkehrsplanung der Stadtbahn schon bei Hemmingen oder Ahlem aufgehört werde, statt noch weiter bzw. großräumiger zu planen, wie es vor 40 Jahren noch gedacht gewesen sei. Sie fragte, warum es mit einer Planung bis Pattensen nichts werde und ob man sich eine Weiterführung der Stadtbahn bis nach Seelze vorstellen könne. Als Herrenhäuserin würden sie zudem eine mögliche Anbindung der Schwarzen Heide oder auch Erweiterungen in Garbsen interessieren.

Frau Stockhorst stimmte zu, dass die Fotos in ihrer Präsentation aus einem Familienurlaub in Schweden stammen würden. Man sei mit dem Auto nach Schweden gefahren.

Ratsfrau Jeschke war der Meinung, dass es nicht sein könne, dass die Fridays und Parents for Future hier einerseits während der Sitzung völlig unerlaubt Plakate herunterwerfen würden und ehrenamtliche Politiker*innen angingen, andererseits aber Fotos von Urlauben mit Auto in Skandinavien präsentierten, deren ökologischer Fußabdruck äußerst negativ sei.

Frau Stockhorst erklärte, dass ihre Familie die letzten 10 Jahre über stets mit dem Zug nach Sankt Peter Ording gefahren oder mit dem Fahrrad unterwegs gewesen sei. Nach diesen 10 Jahren habe man sich jetzt einmal für eine Reise nach Skandinavien entschieden.

Ratsfrau Jeschke erwiderte, dass dies nicht klimaneutral gewesen sei.

Herr Franz erläuterte, dass man nicht aufhöre, Stadtbahnverbindungen weiterzudenken. Man müsse jedoch an Strecken, die bspw. über Hemmingen hinausgingen, bedenken, wo man sie noch hinbauen könne. Ab bestimmten Entfernungen sei eine Stadtbahn von der Länge her nicht mehr sinnvoll. So freue man sich über die vielen Fahrgäste aus Sarstedt, dies stelle jedoch geographisch bereits die Grenze dar. Früher habe es tatsächlich Straßenbahnen gegeben, die sogar bis Hildesheim und zu anderen Zielen weitergefahren seien. Jedoch habe es damals noch keine privaten PKW

gegeben und die Straßenbahnen seien von der Fahrtgeschwindigkeit her noch wettbewerbsfähig gewesen. Dies sei heute nicht mehr der Fall. Ab einer gewissen Entfernung sei daher die S-Bahn viel attraktiver.
Bei der Stadtbahn denke man an eine Erweiterung der Verbindung ab Garbsen Mitte, bei der Schwarzen Heide werde es vom Potential her in absehbarer Zeit eher nichts werden.
Weiterhin berechne man stetig neue, mögliche Strecken, einige davon wären wirtschaftlich, andere nicht. Mit einer möglichen Verbindung der neuen MHH und der Podbielskistraße könnte man zugleich eine Taktverstärkung in der List und neue Fahrgäste erreichen.
Pattensen sei inzwischen fast komplett zugebaut, so dass die Kosten für einen möglichen Ausbau der dorthin ursprünglich geplanten Stadtbahntrasse immens hoch wären.
Wirtschaftliche Verlängerungen der Stadtbahn könne man eher im Kerngebiet der Landeshauptstadt und der direkt angrenzenden Städte vornehmen. Auch hier müsse man neu denken und sich trauen, neue Trassen zu bauen.

AAUG: Anhörung durchgeführt
ABau: Anhörung durchgeführt
AJHA: Anhörung durchgeführt
ASchuBi: Anhörung durchgeführt

Die Ausschussvorsitzende **Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian** dankte den angehörten Expert*innen und beendete die Sitzung um 16:25 Uhr.

Tegtmeyer-Dette
Erste Stadträtin

Bach
Für das Protokoll

Anhang Nr. 1) Fridays & Students for Future

Anhang Nr. 2) Scientists for Future

Anhang Nr. 3) EIKE e.V.

Anhang Nr. 4) enercity

Anhang Nr. 5) Regiobus

Anhang Nr. 6) Südlink-TenneT - nachträgliche Stellungnahme

Anlage 1 - Fridays & Students for Future.pdfAnlage 2 - Scientists for Future.pdfAnlage 3 - EIKE e. V.pdf

Anlage 4 - enercity.pdf Anlage 5 - Regiobus.pdf Anlage 6 - Südlink-TenneT - nachträgl. Stellungnahme.pdf