

Volt

**Europas
Ideen für
Hannovers
Zukunft.**

#VoteVolt

**KOMMUNALWAHLPROGRAMM
HANNOVER 2021**

Unsere Zukunft. Made in Europe.

Europäisch denken, lokal handeln.

Menschen in ganz Europa haben entschieden, dass es höchste Zeit ist, für gemeinsame Überzeugungen einzustehen und über nationale Grenzen hinaus zu handeln. Aus diesem Gedanken heraus gründete sich Volt Europa.

Wir haben uns zusammengeschlossen, um für eine bessere Gesellschaft zu kämpfen. Dabei stehen wir für Kooperation und den Einsatz für eine gemeinsame Zukunft. Wir rufen zu Hoffnung, Mut und Solidarität auf. Wir werden zeigen, dass entstandene Differenzen nicht die Macht haben, einzureißen, was für Europa aufgebaut wurde. Im Kleinen wie im Großen – lokal und gesamteuropäisch.

Volt wurde vor vier Jahren gegründet, um der europäischen Idee neue Energie zu verleihen und die Herausforderungen unserer Zeit gemeinsam zu bewältigen. Volt hat eine Vision: ein Europa, das die gemeinsamen Werte verkörpert, auf denen die EU aufgebaut ist, und sich der bestehenden Schwächen gezielt annimmt.

Was für Europa gilt, soll auch für unser Hannover gelten. In ganz Europa existieren bereits Lösungen und Wege für ein besseres Miteinander, die auch direkt vor unserer Haustür Anwendung finden können. Volt Hannover kandidiert für den Stadtrat, die Regionsversammlung sowie die Stadtbezirksräte in Mitte, Linden-Limmer, Herrenhausen-Stöcken, Vahrenwald-List und Ricklingen, um diese sogenannten „Best Practices“ anderer europäischer Städte effektiv auf unsere Stadt zu übertragen. Du findest daher unter den Texten kleine Kästen, in denen bereits bestehende und gut funktionierende Lösungsansätze vorgestellt werden. Von diesen guten Beispielen wollen wir uns bei Volt immer wieder inspirieren lassen.

Das vorliegende Programm ist eine Liste unserer Ideen und Gedanken für eine Zukunft Hannovers, die unsere Grundsätze widerspiegelt. Uns ist bewusst, dass nicht jede unserer Idealvorstellungen innerhalb kurzer Zeit umgesetzt werden kann. Daher werden wir das Programm stets prüfen,

unsere Ansätze hinterfragen und neue Lösungen erörtern – stets mit dem Ziel, ein soziales, nachhaltiges, wirtschaftlich starkes und lebenswertes Hannover mitzugestalten, in dem jede*r Bürger*in zählt.

Wir bei Volt leben eine progressive Politik – frei von Ideologie, stattdessen wertebasiert und lösungsorientiert. Volt lässt sich nicht in Schubladen stecken. Für moderne Politik benötigen wir flexible Lösungen, die über das übliche Links-Rechts-Denken hinausgehen. Dazu wollen wir mit allen demokratischen Kräften auf der Basis des Grundgesetzes und der Werte der Europäischen Union konstruktiv zusammenarbeiten, um unseren Zielen so nahe wie möglich zu kommen.

Grundlage guter Politik ist eine wirtschaftlich gesunde Stadt, die von einem starken Gemeinwesen getragen wird. Wir versprechen dir, dass wir immer bestrebt sind, einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen aller Bürger*innen zu finden.

WIR KANDIDIEREN FÜR EUCH IN REGION UND STADT!

*Wir bewerben uns mit insgesamt 16 Kandidat*innen für Mandate in Stadt- und Bezirksrat in allen 14 hannoverschen Wahlkreisen sowie für die Regionsversammlung in 5 Wahlbereichen.*

Unser Programm macht deutlich: Wir haben viel vor. Und deshalb würden wir uns freuen, wenn du uns am 12. September deine Stimme gibst, damit wir unsere vielen Ideen auch in die Tat umsetzen können. Gerne kannst du uns auch deine Wünsche und Gedanken dazu mitteilen!

Am 12. September 2021 für Hannover!

#VoteVolt

Inhalt

1 EIN EUROPÄISCHES HANNOVER 7

Europäisches Bewusstsein	7
Europaweit vernetztes Hannover	11
Hannovers Städtepartnerschaften	13
Stärkung der Verwaltung für Europaangelegenheiten	15

2 MOBILITÄT 16

ÖPNV	16
Fahrradverkehr	19
Car-Sharing	19
Motorisierter Individualverkehr	23
Weiterentwicklung der GVH-App	26
Fußverkehr	27
Lieferverkehr	29

3 BÜRGER*INNENNAHE POLITIK 31

Mehr Bürger*innenbeteiligung in Hannover	31
Transparente Politik	36
Eine bürger*innennahe Verwaltung	37

4 STADTPLANUNG UND WOHNEN 41

Stadtplanung	41
Mehr Wohnraum in Hannover	42
Mehr städtisches Grün	44
Mehr Wasser im öffentlichen Raum	47
Belebung der Innenstadt	47

5 MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER 51

Energiewende	51
Kreislaufwirtschaft	55
Nachhaltiges Bauen	58
Umweltbewusstsein	60
Landwirtschaft	62
Insektenschutz	63

6 WIRTSCHAFTLICH STARKES HANNOVER 65

Startup-Förderung	65
Unternehmen in städtischer Hand	67
Kooperationen zwischen Verwaltung und Unternehmen	68

7 BILDUNG 70

Schulentwicklungsplanung	70
Schulgebäude	71
Digitalisierung in den Schulen	72
Flexibler Schulbeginn	74
Ganztagsangebot	74
Inklusion	76
Frühkindliche Bildung	78
Erwachsenenbildung und Lebenslanges Lernen	79

8 SOZIALES HANNOVER 81

Weniger Armut in Hannover	81
Weniger Obdachlosigkeit in Hannover	83
Funktionierende Integration von Geflüchteten	84
Würdevolle Pflege	86
Kinder und Jugendliche	87
Saubere Stadt	89
Umgang mit Suchtproblemen	90

9 LEBENDIGE KULTUR IN HANNOVER 92

1

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

Europa ist für uns viel mehr als nur ein Kapitel in einem Wahlprogramm. Europa ist unser Herzensanliegen und der Grund, aus dem Volt in 29 Ländern dieses Kontinents aktiv ist. Enge Freundschaft über nationale Grenzen hinweg liegt in unserer DNA. Andere Parteien mögen sich zu Europa bekennen – wir als erste paneuropäische Partei leben Europa.

- > Die Europäische Union hat auf unsere Gesellschaft in vielen Bereichen einen positiven Einfluss¹ und ist darum nicht mehr wegzudenken. Zwischen 2014 und 2020 flossen 170 Millionen Euro Fördergelder der EU in die Region Hannover.² Unternehmen wie Volkswagen oder Continental, die hier Arbeitsplätze schaffen, verkaufen ihre Produkte auf dem gesamten Kontinent, und dank des Erasmus-Programms der EU kommen Studierende aus ganz Europa zu uns nach Hannover.
- > Mit diesem Geist der Zusammenarbeit wollen wir Hannover gestalten. Unsere Vision ist ein europäisches Hannover, das mit anderen Städten auf dem ganzen Kontinent eng zusammenarbeitet und sich als Teil der europäischen Familie begreifen. Durch die Umsetzung von Best Practices wollen wir europäische Lösungen nach Hannover holen.

EUROPÄISCHES BEWUSSTSEIN

Wir wollen das Selbstverständnis von Hannover als Teil Europas stärken und die Sichtbarkeit der EU und der europaweiten Vernetzungen erhöhen. Dabei soll sich die Verwaltung als Gestalterin von Europa vor Ort verstehen. Projekte und Personen, die sich in Hannover für Europa engagieren, sollen eine stärkere Würdigung erfahren. So wollen wir das europäische Bewusstsein der Hannoveraner*innen fördern.

Feriencamps für Europäer*innen und europäische Freiwilligendienste

- > Wir wollen europäische Feriencamps anbieten. Für ein solches Camp schreibt die Kommune ein lokales Projekt aus, beispielsweise das Anlegen eines städtischen Kleingartens oder die Begrünung eines Straßenzuges. Zur Teilnahme daran melden sich Freiwillige (zumeist Jugendliche und junge Erwachsene). Diese stammen zum Teil aus Hannover, zum Teil aber auch aus diversen europäischen Ländern. Sie bekommen Verpflegung und Unterkunft von der Kommune gestellt. Während ein lokales Projekt so kostengünstig umgesetzt werden kann, erleben die Teilnehmenden unvergessliche Ferien und

1 <https://what-europe-does-for-me.eu/de/portal/1/DE929>

2 https://www.europa-fuer-niedersachsen.niedersachsen.de/startseite/regionen_und_foerderung/efre_und_esf/liste-der-vorhaben-152610.html

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

knüpfen länderübergreifende Freundschaften. Internationale Feriencamps sind daher ein Gewinn für alle.³

- > Aus denselben Motiven wollen wir dem Europäischen Freiwilligendienst und dem Europäischen Solidaritätskorps in Hannover mehr Sichtbarkeit verleihen. Ähnlich wie bei den deutschen Freiwilligendiensten (Freiwilliges Soziales Jahr etc.) verpflichten sich hier junge Europäer*innen für ein Jahr zur Arbeit in einer sozialen Einrichtung. Dadurch können sie in jungen Jahren Erfahrungen im europäischen Ausland sammeln.

Free Interrail

- > Mit einem Interrail-Ticket ist es möglich, für einen gewissen Zeitraum beliebig viele Zugfahrten bei Bahnunternehmen in ganz Europa zu machen und so den gesamten Kontinent zu bereisen. Nach dem Vorbild der Initiative „DiscoverEU“⁴ der EU-Kommission sollen Stadt und Region ein gewisses Kontingent von Interrail-Tickets verlosen, für die sich alle Hannoveraner*innen zu ihrem 18. Geburtstag bewerben können. Dadurch erhöhen wir die Bekanntheit des Interrail-Tickets und ermöglichen es Jugendlichen, Europa günstig und umweltfreundlich zu erkunden. 2020 kamen in ganz Deutschland auf 3.368 zur Verfügung gestellte Tickets über 10.000 Bewerbungen.

Englischsprachige Bildung

- > Die Förderung von Englischkenntnissen ist für Volt ein wichtiges Anliegen, denn die englische Sprache ist elementar für den internationalen Austausch. Deswegen streben wir langfristig möglichst flächendeckende Möglichkeiten einer **deutsch-englisch-sprachigen Kindererziehung** an. Gemäß dem Immersionsprinzip sollen die Kinder so täglich mit der englischen Sprache spielerisch in Kontakt kommen und sie leichter erlernen.⁵

Wir wollen zunächst Kindergärten und Grundschulen in Hannover unterstützen, die sich zur Umstellung auf eine deutsch-englisch-sprachige Erziehung entschließen. Wir werden z.B. bei der Erstellung eines Konzepts helfen und entsprechende Weiterbildungen der Erzieher*innen finanziell fördern. Die Entscheidung zur Umstellung soll bei den Kindergärten und Grundschulen selbst liegen.

3 Weitere Infos auf der Seite der IJGD. Die IJGD koordinieren die Workcamps in Deutschland und organisieren die Teilnehmenden.

4 Vgl. Europäische Union: DiscoverEU, in: European Youth Portal, [online] https://europa.eu/youth/discovereu_de [18.01.2021].

5 <https://educcare.de/bildungskonzeption/immersionsmethode/>
<https://www.lehrcafe.de/blog/tag/immersionsprinzip/>

Schüler*innenaustausch

- > Viele Schulen in Hannover pflegen bereits Schüler*innenaustauschprogramme mit anderen Schulen weltweit. Derzeit hängt die Durchführung und Aufrechterhaltung solcher Programme jedoch oft am Engagement einzelner Lehrkräfte. Um diese zu entlasten und die Aufrechterhaltung von erfolgreichen Austauschen sicherzustellen, sollen Stadt und Region die Schulen bei der Organisation und der Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Schüler*innenaustausches unterstützen. Für Kinder aus sozial schwachen Familien muss eine finanzielle Unterstützung bereitgestellt werden.

Wahlinformationen in verschiedenen Sprachen

- > EU-Bürger*innen dürfen in Deutschland bei Kommunalwahlen und bei Europawahlen wählen, auch wenn sie keine deutschen Staatsbürger*innen sind. Stadt und Region müssen daher Informationen zur Wahl auch in anderen Sprachen als Deutsch anbieten (z.B. Polnisch, Bulgarisch usw.), damit wirklich alle Wahlberechtigten ihr Wahlrecht effektiv wahrnehmen können. Dies umfasst Informationen zu Datum, Ablauf und Bedeutung der jeweiligen Wahl.

Europaevent

- > Volt will den Hannoveraner*innen Europa durch eine jährlich stattfindende Veranstaltung (Europa-Tag, Europa-Fest oder eine Europa-Woche) näher bringen und dadurch Europa erlebbar machen.
- > Für ein wirklich europäisches Event könnte ein jedes Jahr wechselndes **Partnerland** Sonderveranstaltungen anbieten. Die Wahl des Partnerlandes könnte sich daran orientieren, aus welchen Ländern besonders viele Bürger*innen in Hannover leben. Das wären an erster Stelle Polen⁶, an zweiter Stelle Bulgarien.
- > Dazu kann ein **Thema oder Motto zur Veranstaltung** gewählt werden, zum Beispiel aus den Oberthemen Umwelt, Sport oder Ernährung. Neben Infoständen über die EU und ihre Institutionen sollen international ausgerichtete **Veranstaltungen** mit Unterhaltungscharakter stattfinden (Musik, Theater, Sport o.ä.). Auch sind **Podiumsdiskussionen** mit Vertreter*innen aus Politik, Gesellschaft oder Wirtschaft wünschenswert. Zur Finanzierung wollen wir regionale Sponsor*innen gewinnen, z.B. hiesige Unternehmen, Mittelständler oder Startups mit Bezug zu Europa.

Eine Europäische Bürger*innenkarte

- > Europa gehört den Bürger*innen. Wir alle besitzen neben unserer nationalen auch die europäische Staatsbürgerschaft. Diese wollen wir symbolisch

6 Laut „Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Hannover 2019“, Baudezernat, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, Bereich Stadtentwicklung, Mai 2020, S. 4.

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

zum Ausdruck bringen.⁷ Hannover soll als erste Stadt Europas allen Neugeborenen eine Europäische Bürger*innenkarte aushändigen. Alle anderen Bürger*innen können dann beim Bürgeramt eine Europäische Bürger*innenkarte beantragen. Bei Anmeldungen können sich auch die Neu-Hannoveraner*innen eine solche Karte ausgehändigt lassen.

- > Diese Karte soll zunächst rein symbolischen Charakter haben und die europäische Staatsbürgerschaft greifbar machen. Mit dieser Initiative wollen wir andere Städte im In- und Ausland zum Nachmachen animieren. Das europäische Zusammengehörigkeitsgefühl soll gestärkt werden, indem alle Europäer*innen die gleiche Karte im Portemonnaie haben. Deswegen wollen wir diesen Vorschlag auch im Rahmen des Netzwerks „Eurocities“ (siehe den Abschnitt Europaweit vernetzte Kommune) vorantreiben. Die europäischen Städte könnten mit einem solchen gemeinsamen Projekt ein starkes Zeichen für Europa setzen.
- > Wenn die Karte in mehreren europäischen Städte etabliert ist, wollen wir erreichen, dass die Inhaber*innen Vergünstigungen und Rabatte in Museen, Cafés etc. in den anderen teilnehmenden Städten erhalten.

BEST PRACTICE:

*EU-Stadtführung Augsburg: In Augsburg gibt es eine EU-Stadtführung. Dabei wird den Bürger*innen an verschiedenen Stationen beispielhaft gezeigt, welche (manchmal unauffälligen) Auswirkungen die EU auf unseren Alltag hat.⁸*

EUROPAWEIT VERNETZTES HANNOVER

Viele Städte und Kommunen in ganz Europa stehen vor ähnlichen Herausforderungen, sei es in den Bereichen urbane Mobilität, nachhaltiges Wirtschaften oder Versorgung mit Wohnraum. Bei der Suche nach Lösungen können wir auf Erfahrungen von Städten in ganz Europa zurückgreifen. Für Volt liegt der Schlüssel zu einer lebenswerten Zukunft darin, gemäß dem „Best Practice-Ansatz“ nach den besten Ideen Ausschau zu halten und diese bei uns vor Ort ebenfalls in die Tat umzusetzen.

- > Dafür wollen wir die europäischen Städte und Kommunen besser untereinander vernetzen, damit sich neue und kreative Lösungen in Windeseile über den gesamten Kontinent verbreiten. Durch ständigen Austausch und grenzüberschreitende Kooperation eröffnen sich neue Chancen, die

⁷ <https://www.fes.de/progressive-wirtschaftspolitik-fuer-europa/artikelseite-progressive-wirtschaftspolitik/komm-wir-gruenden-einen-europaeischen-staat-die-rolle-der-europaeischen-buerger-innen-in-der-eu>

⁸ Vgl. Rat der Gemeinden und Regionen Europas: Gute Beispiele der kommunalen Europaarbeit, in: www.rgre.de, 10.2020, <https://www.rgre.de/gute-beispiele-der-kommunalen-europaarbeit>, S.22 f. (abgerufen am 29.04.2021).

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

Lebensqualität der Bürger*innen im Alltag zu verbessern. „Europäisch denken, lokal handeln“ ist daher unser Leitmotiv.

- > Die Vernetzung Hannovers mit anderen europäischen Kommunen muss aktiv durch die Politik gestaltet werden. Dafür bestehen bereits europaweite Zusammenschlüsse von Kommunen. Bei der politischen Zusammenarbeit sollten wir uns gerade mit Städten austauschen, die ähnliche Voraussetzungen haben und vor vergleichbaren Herausforderungen stehen wie wir.

Europaweite Organisationen von Kommunen

- > Große Zusammenschlüsse von Kommunen bieten uns die Möglichkeit, aktiv auf die Europapolitik einzuwirken. Neben der Kooperation und dem Austausch von Ideen können diese Formate auch dazu dienen, die Belange und Interessen der Kommunen (und von deren Bürger*innen) selbstbewusst gegenüber den europäischen Institutionen zu vertreten – denn zwei Drittel der Entscheidungen der EU betreffen die kommunale Ebene direkt oder indirekt.⁹ Durch eine starke Vernetzung in Institutionen leisten die Kommunen einen wichtigen **Beitrag für die europäische Verständigung**.
- > Hannover ist Mitglied in einigen europäischen Zusammenschlüssen; jedoch werden diese derzeit nicht ausreichend für eine echte und dauerhafte Zusammenarbeit oder konkrete Projekte genutzt. Auch erfahren diese Organisationen in Hannover keinerlei Aufmerksamkeit. Wir wollen daher auch die Sichtbarkeit dieser Zusammenschlüsse erhöhen. Die Stadt sollte die Bürger*innen regelmäßig und auf leicht zugängliche Weise über die Vorgänge in den Organisationen informieren (z.B. über die neugestaltete Website, s. dazu den Abschnitt zur Verwaltung).

Eurocities

- > Unter dem gemeinsamen Dach der sogenannten Eurocities haben sich 190 Gemeinden zusammengeschlossen. Eurocities dient der Zusammenarbeit bei großen gesellschaftlichen Herausforderungen. Hier werden gemeinsame Arbeitsgruppen zu Einzelthemen gebildet, Positionen erarbeitet und Events veranstaltet.¹⁰
- > Wir wollen die Chancen, die sich uns durch Eurocities bieten, aktiv nutzen. Derzeit haben die Treffen von Eurocities vor allem symbolischen Charakter, mit denen die Beteiligten ihre Sympathie für die europäische Idee beweisen wollen, ohne dass es dabei zu konkreten Ergebnissen käme. Die Mitgliedschaft sollte aber dazu dienen, im Verbund mit anderen Kommunen nach Lösungen für gemeinsame Probleme zu suchen und die Interessen der Hannoveraner*innen auch in der EU zu vertreten.

⁹ <https://www.rgre.de/interessenvertretung>

¹⁰ <https://eurocities.eu/>

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

- > Eine Initiative, die wir im Rahmen von Eurocities umsetzen wollen, ist die Europäische Bürger*innenkarte (siehe dazu den Abschnitt Europäisches Bewusstsein). Indem möglichst viele Städte und Kommunen in ganz Europa eine solche Karte einführen, setzen sie ein starkes Zeichen für ein vereinigtes Europa.

RGRE

- > Die deutsche Sektion des Rats der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) vertritt über 800 Städte, die sich für eine stärkere europäische Zusammenarbeit engagieren.¹¹ Der Verband unterstützt die Städte bei der Pflege ihrer Städtepartnerschaften und vernetzt verschiedene Akteur*innen aus Politik und Zivilgesellschaft rund um das Thema Europa. Er organisiert Veranstaltungen, um den Austausch zu institutionalisieren. Daneben vertritt er die politischen Interessen seiner Mitglieder gegenüber der EU.
- > Volt möchte den RGRE regelmäßig nutzen, um unsere **Vernetzung mit anderen Städten zu stärken**. Die Unterstützung des RGRE soll bei der Vertretung unserer Interessen und der Pflege unserer Städtepartnerschaften genutzt werden.

Covenant of Mayors

- > Das Covenant of Mayors (Bürgermeisterkonferenz)¹² ist eine europäische Bewegung, an der zahlreiche lokale und regionale Autoritäten teilnehmen und sich selbst zu verstärkten Klimaschutzanstrengungen verpflichten. Volt setzt sich dafür ein, die hier gesetzten Ziele aktiv anzugehen und so den europäischen Klimaschutz „von unten“ voranzutreiben.

Vertiefte Kooperation in Städtearbeitsgruppen

- > Mit europäischen Städten, die Hannover im Hinblick auf Demografie, Infrastruktur, geographische Gegebenheiten oder wirtschaftliche Dynamik ähnlich sind, sollten wir Arbeitsgruppen zur vertieften Zusammenarbeit bilden. Hierbei soll die solidarische **Bewältigung gemeinsamer Herausforderungen** im Vordergrund stehen. Wir wollen mit anderen Städten Best Practices austauschen und gemeinsam über neue Lösungen nachdenken. Städte, die bereits eine Best Practice erfolgreich realisiert haben, können uns als „Mentor“ auf unserem Weg begleiten. Dasselbe sollten wir in Bereichen anbieten, die bei uns bereits gut funktionieren.

11 <https://www.rgre.de/rgre>

12 Vgl. Covenant of Mayors: Covenant of Mayors - Home, in: Covenant of Mayors, [online] <https://www.covenantofmayors.eu/> [19.01.2021].

HANNOVERS STÄDTEPARTNERSCHAFTEN

Durch Städtepartnerschaften können wir mit anderen Städten ein starkes Netz der Verbundenheit quer über den Kontinent spannen. Die Landeshauptstadt Hannover unterhält derzeit Städtepartnerschaften mit Blantyre (Malawi), Bristol (Vereinigtes Königreich), Hiroshima (Japan), Leipzig, Perpignan (Frankreich), Poznan (Polen) und Rouen (Frankreich) sowie eine Städtefreundschaft mit Iwanovo (Russland).¹³ Wir wollen bestehende Städtepartnerschaften vertiefen und den Austausch auf eine solide Grundlage stellen. Dieser Austausch dient der Pflege von freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Städten und begünstigt dadurch die Herausbildung eines europäischen Gemeinschaftsgefühls. Außerdem können durch Städtepartnerschaften Synergieeffekte bei der Lösung politischer Probleme freigesetzt und die Handlungsmöglichkeiten der Städte vergrößert werden.¹⁴

Politische Vernetzung

- > Auf politischer Ebene ist ein gewisses Maß an institutioneller Absicherung nötig. Aufgaben müssen klar verteilt und allzu häufige personelle Änderungen in den zuständigen Stellen vermieden werden – Partnerschaften leben von belastbaren persönlichen Beziehungen. Bei der Organisation der Partnerschaften kann Hannover Unterstützung von Vereinen wie dem Deutsch-Französischen Jugendwerk (DFJW), dem Institut für europäische Partnerschaften und internationale Zusammenarbeit (IPZ) oder auch dem Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) erhalten. Diese können mit ihrer Erfahrung bei der **Professionalisierung** der kommunalen Akteur*innen rund um die Partnerschaft behilflich sein.¹⁵
- > Auf politischer Ebene sollten regelmäßige **gegenseitige Besuche** von Delegationen der lokalen Politik erfolgen, z.B. jährliche symbolische gemeinsame Ratssitzungen. Hannover und seine Partnerstädte sollten sich gegenseitig fortlaufend über die lokalen Geschehnisse auf dem Laufenden halten, um einen regelmäßigen fachlichen Austausch der Entscheidungsträger*innen herzustellen.¹⁶

Zivilgesellschaftliche Vernetzung

- > Die Vernetzung sollte aber nicht nur zwischen den Verwaltungen organisiert werden, sondern auch in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung. Die

13 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Politik/Politische-Gremien/Europa/St%C3%A4dtepartnerschaften/St%C3%A4dtepartnerschaften-der-Landeshauptstadt-Hannover>

14 Vgl. Marchetti, Andreas/Philipp Lerch/Melanie Piepenschneider (Hrsg.): Städte- und Gemeindepartnerschaften: Strukturen – Praxis – Zukunft in deutsch-französischer Perspektive, Berlin, Deutschland: Konrad-Adenauer-Stiftung e. V., 2019, S. 88.

15 Vgl. Marchetti et al., 2019, S. 30 ff.

16 Vgl. Marchetti et al., 2019, S. 90.

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

Gründung von und die enge Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Partnerschaftsvereinen entlastet die beteiligten Akteur*innen. Dabei gilt es, auch und gerade Menschen außerhalb der klassischen Zielgruppen in der Partnerschaft mitzunehmen. Für eine wirkliche Verankerung der Partnerschaft in der Zivilgesellschaft sollte diese nicht nur eine kleine Gruppe von international orientierten Menschen ansprechen.¹⁷

- > Die Kontakte zwischen den Bürger*innen können auf vielfältige Art und Weise intensiviert werden (s. z.B. die „101 Ideen“ des DFJA¹⁸). So sollten beispielsweise regelmäßig **Schüler*innenaustausche** durchgeführt oder Sportvereine zu gegenseitigen Besuchen motiviert werden. Eine **Vernetzung der Kunst- und Kulturszenen** fördert den zwischenmenschlichen Austausch ebenso wie gemeinsame Wissenschaftsprojekte (s. dazu auch das Kapitel Kultur). All diese Formate sollten von der Stadt finanziell und organisatorisch unterstützt werden. Für Projekte sollten konkrete (politische) Themen in den Mittelpunkt gestellt werden, die aufgrund ihrer Bedeutung und Aktualität einen großen Kreis von Personen ansprechen.¹⁹ Menschen, die sich für die Partnerschaft auf der zivilgesellschaftlichen Ebene engagieren, müssen von der Stadt eine angemessene Würdigung erfahren.²⁰

Öffentlichkeitsarbeit

- > Für eine kontinuierliche Pflege der Partnerschaft ist auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Die Geschehnisse und Erfolge rund um die Partnerschaft müssen klar kommuniziert werden.²¹ Daher fordern wir, dass die Stadt regelmäßig einen **Bericht über die Vorgänge in unseren Partnerstädten, den Zustand der Partnerschaften und die neuesten Entwicklungen** veröffentlicht. Dies sollte auch in Zusammenarbeit mit der lokalen Presse geschehen, um die nötige Reichweite herzustellen. Die Kommunikation sollte auch und gerade junge Menschen adressieren, um die nächste Generation für die Idee der Städtepartnerschaft zu begeistern.

BEST PRACTICE

***Gemeinsamer Ausschuss von Krefeld und Venlo:** Die Partnerstädte Krefeld und Venlo haben 2016 einen gemeinsamen Ausschuss für die Kontaktpflege*

17 Vgl. Marchetti et al., 2019, S. 90.

18 Vgl. Deutsch-Französischer Jugendausschuss: 101 Ideen | 101 idées, in: dfja.eu, [online] <https://101.dfja.eu/> [29.01.2021].

19 Vgl. Marchetti et al., 2019, S. 90.

20 Vgl. Marchetti et al., 2019, S. 57, 91.

21 Vgl. Marchetti et al., 2019, S. 88.

EIN EUROPÄISCHES HANNOVER

und grenzüberschreitende Aktivitäten eingerichtet, der eine kontinuierliche und enge Zusammenarbeit der Partnerstädte ermöglicht.²²

Städtebotschafter*innen in Osnabrück: In fünf ihrer Partnerstädte hat die Stadt Osnabrück Städtebotschafter*innen im Alter zwischen 18 und 30 Jahren entsandt, umgekehrt kommen aus diesen Städten auch Botschafter*innen nach Osnabrück. Für ein Jahr leben die Botschafter*innen in der jeweils anderen Stadt und gestalten dabei die Partnerschaft aktiv mit.²³

STÄRKUNG DER VERWALTUNG FÜR EUROPAANGELEGENHEITEN

Die Vernetzung und Zusammenarbeit mit europäischen Städten soll stärker als bisher vorangetrieben werden. Dies bedeutet zusätzliche Aufgaben für die Verwaltung.

- > Derzeit sind die Stabsstelle der Region für EU-Angelegenheiten und das Büro der Stadt Hannover für Internationale Angelegenheiten für die Pflege der internationalen Vernetzung, die Akquise von Fördermitteln der EU und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Europa zuständig. Die Aufgaben, die durch unsere Vorschläge entstehen, sollten von diesen Stellen wahrgenommen werden. Es muss daher sichergestellt werden, dass die Büros mit **hinreichend Kapazitäten und Ressourcen** ausgestattet sind. Falls nötig, müssen die Ressourcen aufgestockt werden.

22 Vgl. Rat der Gemeinden und Regionen Europas: Gute Beispiele der kommunalen Europaarbeit, in: www.rgre.de, 10.2020, <https://www.rgre.de/gute-beispiele-der-kommunalen-europaarbeit>, S.14 f. (abgerufen am 29.04.2021).

23 Vgl. Rat der Gemeinden und Regionen Europas: Gute Beispiele der kommunalen Europaarbeit, in: www.rgre.de, 10.2020, <https://www.rgre.de/gute-beispiele-der-kommunalen-europaarbeit>, S.12 f. (abgerufen am 29.04.2021).

2 MOBILITÄT

Mobilität ist ein zentraler Aspekt für eine lebenswerte Stadt. Doch die einseitige Ausrichtung auf das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel führt zu Problemen, weil Autos in der Stadt viel Platz verbrauchen, Lärm und Schadstoffe emittieren und das Klima belasten. Daher wollen wir in Hannover eine Verkehrswende hin zu einer menschenfreundlichen und nachhaltigen Mobilität umsetzen. Dabei wollen wir den Bürger*innen ein umfangreiches, günstiges und komfortables Angebot an alternativen Verkehrsmitteln zur Verfügung stellen, um das Auto perspektivisch gerade für kürzere Strecken überflüssig zu machen. Einige unserer Schwerpunkte sind ein attraktiverer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), eine ausgebauten Fahrradinfrastruktur und eine Ausweitung von Car-Sharing. In Hannover sollen sich alle Menschen bequem und nachhaltig fortbewegen können.

ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein zentraler Baustein in unserem Verkehrskonzept. Nur mit einem attraktiven, günstigen und zuverlässigen ÖPNV kann die städtische Verkehrswende zu klima- und benutzer*innenfreundlicher Mobilität gelingen.

Ausbau des ÖPNV

- > Wir wollen die Buskapazitäten in Hannover erhöhen, um durch eine **höhere Taktung** das Fahren mit dem Bus schneller und komfortabler zu machen.
- > Zudem wollen wir erreichen, dass jede*r Hannoveraner*in möglichst nahe an einer ÖPNV-Haltestelle wohnt. Die Anbindung an den ÖPNV muss bei der Erschließung neuer Wohngebiete immer mit bedacht werden, damit sowohl die Attraktivität des ÖPNV als auch die Lebensqualität im Viertel erhöht werden.
- > Eine **schnellere und günstigere S-Bahn** mit erhöhten Kapazitäten soll die Anbindung der Region an die Stadt verbessern. Dadurch würde auch die Attraktivität dieser Gegenden als Wohnort gesteigert, was den Wohnungsmarkt in und um Hannover entlasten könnte.
- > Haltestellen des ÖPNV müssen flächendeckend **barrierefrei** sein. Dazu zählen auch mehr Sitzgelegenheiten für Senior*innen.

Konzept der Ringbahn

- > In Ergänzung zum vorhandenen Sternkonzept der Bahn sollte mit einer Machbarkeitsstudie geprüft werden, inwiefern sich in Hannover ein **Ringverkehr** einrichten ließe, der die äußeren Stadtteile bzw. Umlandkommunen ohne Umstiege miteinander verbindet. So könnte ggf. langfristig die

Schaffung einer Ringstrecke von/nach Empelde über Mühlenberg – Obericklingen – Hemmingen – Döhren – Bemerode – Kirchrode – Kleefeld – Buchholz – Bothfeld – Langenhagen – Stöcken – Letter und Ahlem in Betracht gezogen werden. Sowohl Schienenfahrzeuge als auch eine Buslinie ohne Umstiege kämen als Verkehrsträger in Frage. Die Nutzung von Schienenfahrzeugen würde dadurch erleichtert, dass die Üstra-Betriebshöfe unweit der genannten Strecke liegen.

- > Die Fahrzeiten zwischen den Außenbezirken könnten so möglicherweise erheblich verkürzt und die Zahl der nötigen Umstiege gesenkt werden. Außerdem könnten evtl. Engstellen im Bereich der Innenstadt entlastet werden.

Neues Tarifkonzept

- > Volt fordert eine spürbare **Senkung der Ticketpreise im ÖPNV**. Diese Senkung muss mit dem Ausbau des ÖPNV und der eingeschränkten Befahrbarkeit der inneren Stadtbereiche für Pkw Hand in Hand gehen. Die Preissenkungen zielen auch auf die Gewinnung von Neukund*innen ab, um trotz niedrigerer Preise Einnahmen zu generieren und den Umstieg vom Auto zum ÖPNV zu fördern. Folgende Bausteine könnten Teil eines neuen ÖPNV-Tarifkonzepts werden:
 - **Kostenfreie Busse und Stadtbahnen** in der gesamten Region an **Sams-tagen**, um Anreize für den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu setzen. Dadurch würde auch der stationäre Handel in der Innenstadt gestärkt: Der Wochenendbummel wird noch attraktiver, wenn man kostenlos in die Innenstadt kommt.
 - Einführung einer **Jahreskarte** für alle drei Zonen, um Vielfahrer*innen ein attraktiveres Angebot zu machen. Es sollte zunächst zu einem finanzierbaren Preis eingeführt werden, kann dann aber perspektivisch auch als 365€-Ticket ausgestaltet werden, sodass die Nutzung des ÖPNV pro Tag einen Euro kosten würde.
 - **Vergünstigung** von Tickets für alle drei Zonen, um den ÖPNV für Wege zwischen Stadt und Region attraktiver zu machen. Insbesondere in der Region wollen wir neue Kund*innen für den ÖPNV gewinnen. Dazu sollen ABC-Monatstickets günstiger werden, um Pendler*innen anzusprechen.
 - Menschen über 75 sollten ein dauerhaft gültiges kostenloses Ticket für den ÖPNV erhalten, wenn sie im Gegenzug auf den Führerschein verzichten.
 - Park & Ride-Parktickets sollen auch zur Nutzung des ÖPNV berechtigen, siehe dazu den Abschnitt zum Autoverkehr.

MOBILITÄT

- Einführung von **vergünstigten verkehrsträgerübergreifenden Tarifen**. Werden auf einer Strecke mehrere öffentliche Verkehrsträger genutzt (Bus, Bahn, Sharing-Auto, Leihrad usw.), sollte es einen Tarif für die gesamte Strecke geben, um auch den Wechsel zwischen Verkehrsträgern zu erleichtern.
- > Unser langfristiges Ziel ist ein kostenfreier ÖPNV im Stadtgebiet. Durch das Wegfallen von Ticketautomaten und Kontrolleur*innen würde ein Teil der Einnahmeausfälle kompensiert. Die restlichen Mehrkosten sollen durch eine zusätzliche Abgabe aller Bürger*innen gegenfinanziert werden. Dafür fehlen allerdings bisher die rechtlichen Voraussetzungen, sodass die Umsetzung erst in einiger Zukunft möglich sein wird.
- > Bis dahin wollen wir mit regelmäßigen Tests die Möglichkeiten und die Folgen eines kostenlosen ÖPNV erforschen. Dazu soll es einzelne Tage oder kurze Zeiträume mit einem kostenlosen ÖPNV geben (zusätzlich zu den kostenlosen Samstag, s. oben). Daneben sollen kostenlose ÖPNV-Tickets an Testpersonen vergeben werden, um die erforderlichen Daten zu erheben.

Pressearbeit

- > Ausbau und Umgestaltung des ÖPNV sollten mit Info- und Werbekampagnen begleitet werden (wie zum Beispiel die Initiative „Steig um!“²⁴ in Hamburg), um die Angebote unter den Bürger*innen bekannt zu machen und so den Umstieg auf den ÖPNV anzuregen.

Elektrischer ÖPNV

- > Volt unterstützt die Umstellung von Üstra und Regiobus auf umweltfreundlich betriebene Fahrzeuge. Dazu ist auch ein Ausbau der Ladeinfrastruktur in Stadt und Region erforderlich.

BEST PRACTICE

Zürich: Die Stadt hat den Autoverkehr auf wichtigen Innenstadtachsen unterbunden und Fußgängerzonen geschaffen, in denen nur das beste Tram-Netz Europas verkehrt.²⁵

Wien: Durch einen konsequenten Ausbau des Bus- und Bahnnetzes, engere Taktungen, Modernisierung der Haltestellen und eine Neugestaltung der Busrouten wurde die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs nachhaltig gestärkt – nicht nur im inneren Stadtgebiet. Für Neubaugebiete gibt es eine Pflicht der Bahnanbindung: Erst wird die Bahnlinie gebaut, dann das Wohngebiet. Daraufhin wurden die Abo-Preise der Monats- und Jahrestickets stetig reduziert, bis sie den

24 <https://www.hamburg.de/steig-um/>

25 <https://www.travelnews.ch/rail-road/14432-in-zuerich-ist-der-nahverkehr-am-besten-erschlossen.html>

MOBILITÄT

heutigen Stand von 365€ für das ganze Jahr erreicht hatten. Heute trägt sich der Wiener ÖPNV alleine, ohne Zuschüsse vom Staat. Durch Parkraumbewirtschaftung und eine Arbeitgeber*innen-Abgabe war eine Finanzierung des Wiener Modells möglich, ohne dass eine zusätzliche Haushaltsfinanzierung benötigt wurde.

Ulm: In Ulm ist der gesamte ÖPNV jeden Samstag vollständig kostenlos. Es zeigt sich, dass dadurch gerade Menschen, die sonst das Auto nutzen, am Samstag stattdessen den ÖPNV wählen.²⁶

Tallinn: Seit 2013 ist der ÖPNV für gemeldete Einwohner*innen der estnischen Hauptstadt kostenlos. Gleichzeitig wurden die Parkgebühren in der Stadt stark angehoben. Die Nutzung des ÖPNV hat deutlich zugenommen. Umgestiegen sind allerdings nicht nur Autofahrer*innen, sondern auch viele Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.²⁷

FAHRRADVERKEHR

Eine lebenswerte Stadt macht ihren Fahrradfahrer*innen das Leben leicht! Fahrradfahren schont Klima und Umwelt, ist gesund und erlaubt es dabei, sich schnell innerhalb von Stadt und Region zu bewegen. Und je mehr Fahrräder statt Autos im Stadtgebiet geparkt werden, desto mehr Platz bleibt für uns alle übrig. Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen zeigen, dass das Fahrrad durchaus das Zeug zum Hauptverkehrsmittel in der Stadt hat, wenn politisch die richtigen Weichen gestellt werden. Volt will es diesen Städten gleichtun und Hannover zur Fahrradstadt machen.

- > Die Anzahl der Unfälle, in die Radfahrende verwickelt waren, hat 2020 mit 2616 einen neuen Höchststand erreicht.²⁸ Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2020 hat Hannover gerade mal die Note 3,67 erhalten. Besonders bemängelt wurden die Aspekte Sicherheit (4,1), Komfort (4,1) und Stellenwert (4,1) des Radverkehrs.²⁹

Fahrradwege

- > Von zentraler Bedeutung für Komfort und Sicherheit des Radverkehrs ist die Infrastruktur, die Stadt und Region ihren Fahrradfahrer*innen zur Verfügung stellt.

26 <https://www.ulm.de/aktuelle-meldungen/z%C3%B6a/februar-2020/studie-zum-kostenlosen-oepnv-samstag>

27 Cats, Oded/Yusak Susilo/Triin Reimal: The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn, in: Transportation, 2017, 1083 - 1104, doi:10.1007/s11116-016-9695-5; <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/kostenloser-nahverkehr-oepnv-tallinn-estland/seite-2>

28 <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Radfahren-in-Hannover-Wo-gibt-es-die-meisten-Unfaelle>

29 <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>

- Radfahrende sollten in jedem Fall einen **eigenen Radweg** zur Verfügung haben und nicht im Mischverkehr mit Pkw fahren müssen.
 - An viel genutzten Straßen sollten Fahrradwege auf beiden Straßenseiten **zweispurig und in beide Richtungen befahrbar** sein.
 - Fahrradwege müssen eine **Breite von nicht unter zwei Metern** haben.
 - Von Autostraßen sollten Fahrradwege **baulich getrennt** sein (Bordstein, Poller, Blumenkübel o.ä.).
 - Neben Radwegen sollten **keine Parkstreifen** liegen. Falls ein Parkstreifen vorhanden ist, muss er links vom Radweg (d.h. zwischen Radweg und fließendem Pkw-Verkehr) entlang führen.
 - Wir wollen eine energiesparende Beleuchtung testen, die nur dann voll aufleuchtet, wenn sich eine Person nähert (s. auch den Abschnitt Autoverkehr).
 - Die **Kontrolle von Falschparker*innen auf Radwegen** sollen erheblich ausgeweitet werden.
 - Altglascontainer sollten nicht neben Fahrradwegen stehen, um Gefahren durch Scherben und parkende Pkw zu vermeiden.
 - Fahrradwege sollen **ausführlicher beschildert** werden. Die Schilder sollen die nächstgelegenen Orte in der Stadt und die Distanzen anzeigen.
- > Eine solche Gestaltung von Fahrradwegen verbessert das Sicherheitsempfinden sowohl der Radfahrenden als auch der Autofahrer*innen.³⁰
- > Daneben muss das Netz von Fahrradwegen insgesamt **ausgebaut und verlängert** werden. Fahrradwege sollten durch die gesamte Stadt **ohne Unterbrechungen verlaufen**. Ein Flickenteppich von nicht aufeinander abgestimmten Fahrradwegen darf dabei nicht entstehen. Das Konzept der Velorouten ist dafür ein guter erster Schritt, sollte jedoch ausgebaut werden. Insbesondere innerhalb des Cityrings wollen wir Straßen für Autos sperren und in Fahrradstraßen umwandeln, siehe dazu den Abschnitt zum Autoverkehr.

Verkehrsführung und Kreuzungen

- > Die Ampelschaltung sollte entlang von Radwegen auf die Geschwindigkeit von Radfahrer*innen zugeschnitten werden, sodass diese eine durchgehende „**grüne Welle**“ haben und schnell vorankommen. Bedarfsampelschaltungen für Radfahrer*innen sollten nach Möglichkeit vermieden oder durch Induktionsschleifen mit nötigem Abstand zur Ampel erweitert werden.

30 FixMyCity (2020): Straßencheck (<https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>).

- > Kreuzungen sind eine potenzielle Gefahrenquelle für Radfahrer*innen und sollten daher möglichst sicher nach dem „**niederländischen Design**“³¹ gestaltet werden. Auch auf Kreuzungen müssen Radwege farblich gekennzeichnet und mit einem Bordstein abgetrennt sein. Radfahrende sollen an allen Kreuzungen vorgezogene Haltelinien bekommen, damit sie während der Rotphase im Sichtfeld der Autofahrer*innen sind. Ovale Schutzinseln sollen den Abbiegeradius der Pkw vergrößern und das Abbiegen dadurch verlangsamen.
- > An Kreuzungen sollten grüne Pfeile für Radfahrer*innen angebracht werden, sodass diese grundsätzlich frei nach rechts abbiegen können. Auch sollten an Kreuzungen Geländer und Fußstützen vorhanden sein.

Stellplätze und Ladestationen

- > Ein weiterer Aspekt der Fahrradinfrastruktur ist ein gutes Angebot an Fahrradstellplätzen. Gerade im inneren Bereich der Stadt fordert Volt **Fahrradparkhäuser**, in denen Fahrräder kostenlos abgestellt werden können. Solche Parkhäuser helfen auch dabei, Fahrraddiebstahl vorzubeugen.
- > Volt will durch Anpassung der entsprechenden Vorschriften die **Entfernung von Schrottfahrrädern** erleichtern, die im öffentlichen Raum abgestellt wurden, um die vorhandenen Fahrradstellplätze für die reguläre Nutzung freizuhalten.
- > Zur Stärkung von E-Bikes und motorisierten Rädern fordert Volt den Ausbau von **Ladestationen** in der Region Hannover. In diese sollten auch **Luftstationen** zum Aufpumpen der Fahrräder integriert werden.

Lastenräder

- > Für normale Fahrräder und Pkw bestehen in Hannover schon viele Leihoptionen, die Möglichkeiten für das Ausleihen eines Lastenrades sind dagegen sehr beschränkt. In der Region Hannover sind 15 Lastenräder zum Ausleihen vorhanden (Quelle: Nachfrage bei Hannah-Leihrad). Volt fordert einen Ausbau dieser Flotte.
- > In Hannover besteht seit 5 Jahren das LaRaLaPed – ein Förderprogramm der Sparkassen für den Lastenradankauf – und wird gut angenommen, da die Fördermittel schnell verwendet werden. Volt setzt sich für eine **Erhöhung der Fördersumme** durch die Stadt und eine Erweiterung der Antragsberechtigten auf Privatpersonen ein. Dies trägt zur Reduktion der (Zweit-)Wagen in der Stadt bei.

31 vgl. ADFC (2019): So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.1), S. 38-40.; <https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden>

MOBILITÄT

Leihrad-System

- > In Zusammenarbeit mit einem privatwirtschaftlichen Anbieter wollen wir in Hannover ein **kommunales Leihrad-System** etablieren. An festen Stationen in der Stadt sollen Fahrräder für einen gewissen Zeitraum (maximal bis Ende des selben Tages) für einen geringen Preis ausgeliehen und wieder abgegeben werden können.

BEST PRACTICE

Kopenhagen: Die Stadt hat ein weltweit einzigartiges Fahrradwegenetz. 62 % der Einwohner*innen fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule. Die Kopenhagener*innen fahren täglich 1,44 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad.³² Vier Fahrradbrücken wurden gebaut oder befinden sich im Bau. Die Stadt verfügt über 167 Kilometer neue Fahrradautobahnen. Sehr berühmt ist die sog. Bicycle Snake, eine 235 Meter lange schlangenförmige Geh- und Radwegbrücke aus Stahl.

Köln: Das Förderbudget für Lastenräder in Köln beträgt 500.000€ und fördert bis zu 45 %.³³ Das geht weit über die bisherigen Maßnahmen in Hannover hinaus.

Utrecht: In Utrecht steht das größte Fahrradparkhaus der Welt. Mit 12.500 Stellplätzen auf mehreren Etagen, Verkehrsschildern, Anzeigen für freie Stellplätze und einem Geschäft für Fahrradreparaturen im Erdgeschoss bietet das Parkhaus ein beeindruckendes Beispiel für fahrradfreundliche urbane Infrastruktur.³⁴

Göteborg: Die Stadt Göteborg ist eine Kooperation mit einem privatwirtschaftlichen Anbieter eingegangen und stellt den Bürger*innen mehr als 1.000 Fahrräder an über 100 festen Stationen in der ganzen Stadt zur Verfügung. Eine Jahresmitgliedschaft kostet umgerechnet 30 Euro. Jahresmitglieder können die Räder je 60 Minuten lang kostenlos nutzen, weitere 30 Minuten kosten umgerechnet einen Euro. Es gibt weitere Tarife für Monatsmitgliedschaften und einfache Fahrten.³⁵

CAR-SHARING

Insbesondere stationsbasiertes Car-Sharing trägt dazu bei, die Gesamtzahl der Autos in der Stadt zu verringern.³⁶ Ein gut ausgebauter und günstiger ÖPNV

32 Copenhagen - Copenhagenize (copenhagenizeindex.eu)

33 <https://www.stadt-koeln.de/artikel/68501/index.html>

34 <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/>

35 <https://styrochstall.se/en/prices/>

36 <https://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/neue-carsharing-studie-belegt-geteilte-autos-koennen-innenstaedte-deutlich>; <https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr>

auf der einen und ein umfangreiches Car-Sharing-Angebot auf der anderen Seite ergänzen sich: Für die meisten Strecken können der ÖPNV und Fahrräder genutzt werden, und wenn doch mal ein Auto nötig ist, wird es per Car-Sharing bereitgestellt. Eine solche flexible Mobilität macht es den Hannoveraner*innen leicht, aufs eigene Auto zu verzichten. Derzeit kommen allerdings in Hannover 0,99 Car-Sharing Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner*innen – Platz 14 in Deutschland. In Karlsruhe beispielsweise sind es mehr als 3 Fahrzeuge.³⁷

- > Um diese Zahl zu erhöhen, sollen Car-Sharing-Wagen bei der Nutzung privilegiert werden. Wir wollen deutlich **mehr Parkplätze** als bisher **für Sharing-Autos** vorbehalten, damit sich die Nutzer*innen keine Sorgen um einen Parkplatz machen müssen. Gerade bei der Erschließung von Neubaugebieten wollen wir die Einplanung von Car-Sharing-Parkplätzen verpflichtend machen. Car-Sharing-Parkflächen müssen flächendeckend mit Ladeinfrastruktur für E-Autos ausgestattet sein.
- > Wir wollen prüfen, inwieweit sich Pkw aus dem städtischen Fuhrpark außerhalb der Dienstzeiten für Car-Sharing verwenden lassen.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Eine spürbare Senkung des Autoverkehrs ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Verkehrswende hin zur grünen Mobilität. Dies kann aber nur gelingen, wenn auf der anderen Seite neue Mobilitätsangebote geschaffen werden. Nur bei gut ausgebauten Alternativen können die Bürger*innen aufs Auto verzichten. Diese Alternativen sind für uns ein attraktiverer ÖPNV, eine ausgebaute Fahrradinfrastruktur, ein ausgeweitetes Car-Sharing und eine stärkere Nutzung von Park & Ride.

Autofreie Innenstadt und autoarme Zonen

- > Durch diese Alternativen soll es möglich werden, im Stadtbereich das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Unser Ziel ist eine **autofreie Zone innerhalb des Cityrings** (zwischen Leibnizufer, Schiffgraben, Hamburger Allee und Celler Straße). In diesem Bereich soll es lediglich U-förmige Zufahrtsstraßen geben, die zu Parkhäusern führen (z.B. Herschelstraße, Osterstraße / Karmarschstraße, Fernroder Straße / Rundestraße). Diese Zufahrtsstraßen sollen Einbahnstraßen mit Tempo 30 sein. Ansonsten soll es Ausnahmen nur für Anwohner*innen, öffentliche Dienste (Polizei, Krankenwagen etc.), Lieferverkehr, ambulante Pflegedienste geben.
- > Die umliegenden Stadtteile, die eher durch Wohngebiete geprägt sind (z.B. Calenberger Neustadt, Oststadt, Südstadt, Nordstadt, Linden) wollen wir

³⁷ <https://www.carsharing.de/presse/fotos/bilder-grafiken/carsharing-staedteranking-2019-0>

zu **autoarmen Zonen** („Kiezblocks“) entwickeln. In diesen Zonen sollen durch Parkraum-Management (weniger Parkplätze, höhere Parkgebühren, s. unten), die Sperrung einzelner Straßen für Pkw und mehr Einbahnstraßen Anreize für die Nutzung anderer Verkehrsmittel gesetzt werden. Auch hier soll es Ausnahmen für öffentliche Dienste, Lieferverkehr, ambulante Pflegedienste und Anwohner*innen geben, während sonstiger Durchgangsverkehr stark eingeschränkt werden soll.

- > Die frei werdenden Flächen sollen für **breite Fuß- und Radwege, Grünflächen, Begegnungsorte** oder ähnliche Nutzungen zur Verfügung stehen. In den autoarmen Zonen soll es mehr verkehrsberuhigte Straßen geben und ansonsten möglichst flächendeckend Tempo 30 gelten. Die Stadtteile werden durch weniger Lärm und Luftverschmutzung lebenswerter. Tempo 50 soll nur noch auf wichtigen Verkehrsadern (z.B. Hildesheimer Straße, Friedrichswall, Berliner Allee) gelten, auf denen der Verkehr von einem Stadtteil in den anderen erfolgen soll.

Park & Ride

- > Der Ausbau der Park & Ride-Kapazitäten dient dazu, dass Menschen von außerhalb nicht mehr mit dem Auto in die Stadt fahren, sondern möglichst weit außerhalb des Stadtkerns vom Auto auf den ÖPNV wechseln. Daher müssen in den Außenbereichen der Stadt Parkplätze erhalten oder geschaffen werden, die ausschließlich für Park & Ride-Nutzer*innen zur Verfügung stehen. Diese Parkplätze sollen daher nicht mehr kostenfrei sein. **Das Parkticket soll im Gegenzug ebenfalls als Tagesticket für den ÖPNV gelten**, wobei die Parkgebühr etwas teurer sein soll als der normale Ticketpreis. Dadurch wollen wir sicherstellen, dass Park & Ride-Parkplätze auch wirklich für Park & Ride genutzt werden. Die Parktickets sollen für maximal 24 Stunden gültig sein. Diese Parkplätze müssen in der Nähe von Bahnhöfen, Buslinien sowie Schnellwegen und Autobahnen gelegen sein, um für Park & Ride genutzt werden zu können. Sie sollten mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ausgestattet sein.

Abgabe auf den Autoverkehr

- > Volt hält zusätzlich zu den im vorigen Teil angestrebten Maßnahmen – u.a. Ausbau der Fahrradinfrastruktur, ein vergünstigter ÖPNV und erweiterte Park & Ride-Optionen – eine Stauabgabe für ein effektives Mittel zur Verringerung des PKW-Verkehrs hin zu einer lebenswerteren Stadt. Eine finanzielle Abgabe auf den Autoverkehr senkt das Aufkommen des Autoverkehrs³⁸

38 Ifo (2020): Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München; Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Umweltgutachten 2020, S.296; OECD Environment working Papers (2019): „Evaluating the Impact of Urban Road Pricing on the Use of Green Transport Modes: The Case of Milan“.

und trägt dadurch zur Senkung der CO₂-Emissionen bei.³⁹ Dies haben Beispiele in anderen europäischen Städten (u.a. Stockholm, London⁴⁰) gezeigt. Außerdem generiert sie Einnahmen, die zugunsten der Bürger*innen investiert werden können.

- > Uns ist allerdings bewusst, dass die Einführung einer solchen Abgabe kontrovers ist. Eine Einführung muss daher auf einem sorgfältig ausgearbeiteten Konzept beruhen. Daher wollen wir einen partizipativen Prozess anstoßen, um eine Abgabe im Dialog mit den Bürger*innen einzuführen. Im Rahmen eines solchen Beteiligungsprozesses sollten u.a. praktische Tests erfolgen, um Erfahrungen zu sammeln und eine bessere Entscheidungsgrundlage herzustellen. Einen Teil der Einnahmen wollen wir zweckgebunden für die Verkehrswende nutzen (Ausbau und Preissenkungen des ÖPNV, Ausbau der Fahrradinfrastruktur). Wir fordern zudem, dass Einnahmen aus einer solchen Abgabe zum Teil in ein Bürger*innenbudget einfließen, sodass die Bürger*innen direkt über die Verwendung eines Teils der Einnahmen entscheiden können. Auch muss eine sozialverträgliche Ausgestaltung der Abgabe sichergestellt werden.

Parkraum-Management

- > Parkplätze nehmen derzeit viel Platz in unserer Stadt ein, der dadurch anderweitig nicht mehr zur Verfügung steht. Der Platz in Hannover sollte aber für die Menschen da sein, nicht für Autos. Außerdem führen gerade Parkstreifen zu Gefahren beim Überqueren der Straße z.B. für Kinder und ältere Menschen. Wir wollen daher die Anzahl an **Parkplätzen reduzieren**, um das Aufkommen an Autoverkehr in Hannover zu senken.⁴¹ Die frei werdenden Flächen sollen für Fahrradstellplätze, Rad- und Fußwege, Grünflächen, Außengastronomie oder ähnliches genutzt werden.
- > Insbesondere Parkplätze an Straßen sollen wegfallen und teilweise durch Parkplätze in Garagen oder Parkhäusern ersetzt werden. Durch erhöhte Parkgebühren sollen Einnahmen für den Ausbau anderer Verkehrsträger gewonnen und Anreize für den Verzicht aufs Auto gesetzt werden, wobei Parkgebühren in Parkhäusern günstiger sein sollen als Parkgebühren für den öffentlichen Raum. Die verbleibenden Parkplätze sollen nur für kurze Zeit genutzt werden dürfen. Einen Teil der Parkplätze wollen wir für Car-Sharing-Autos, Lieferverkehr, Pflegedienste und Anwohner*innen vorbehalten.

39 RWI und Stiftung Mercator (2019): Weniger Staus, Staub und Gestank per sozial ausgewogener Städtebaut; Sachverständigenrat Wirtschaft (2019): Jahresgutachten 2018/2019, S.23, Randnummer 30.

40 European Commission (2012): Science for Environment Policy – Effects of congestion charging increase over time, Issue 296; <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-05/citymaut-strassenverkehr-co2-reduzierung-london-kamerasysteme-datenschutz>

41 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf, S.5

MOBILITÄT

E-Scooter

- > E-Scooter sind ein neues Element der städtischen Mobilität, bei dessen Nutzung wir bisher aber noch Probleme sehen, z.B. durch nicht ordnungsgemäßes Abstellen im öffentlichen Raum. Wir wollen daher in der ganzen Stadt Rückgabebzonen schaffen, in denen die E-Scooter zurückgegeben werden müssen. Bei Verstoß sollen die Anbieter mit Bußgeldern belegt werden. Die Rückgabebzonen sollten insbesondere in der Nähe von Park & Ride-Parkplätzen liegen, um den Umstieg zu erleichtern.

BEST PRACTICE

Superblocks Barcelona: In Barcelona wurden verkehrsberuhigte Zonen (sog. Superblocks) eingerichtet, die für den Durchgangsverkehr gesperrt sind. Statt parkender Autos von Pendler*innen entstehen hier Picknicktische, Spielplätze und Grünflächen. Die Gelder, die durch erhöhte Parkgebühren eingenommen werden, werden zu 100 % in ein Fahrradverleihsystem investiert, was zu einer hohen Akzeptanz in der Bevölkerung geführt hat.

Straßburg: In Straßburg befinden sich acht Parkplätze und Parkhäuser am Rand der Stadt. Von dort kann man in den ÖPNV umsteigen, das Parkticket berechtigt auch zur Nutzung des ÖPNV. In der Innenstadt gibt es nur wenige Parkplätze mit hohen Parkgebühren.⁴²

Zürich: Zürich hat in den 90er Jahren die Menge an vorhandenen Parkplätzen in der Stadt gedeckelt. Neue Parkplätze dürfen nur gebaut werden, wenn dafür an anderer Stelle in der Stadt die entsprechende Anzahl von Parkplätzen abgebaut wird.

Kopenhagen: Parkplätze wurden an den Stadtrand verlegt, damit die Innenstadt verkehrsberuhigt werden konnte. Parkgebühren im Innenstadtbereich wurden sehr stark angehoben. Viele verkehrsberuhigte Zonen und Radwege schaffen eine attraktive Einkaufsatmosphäre.

WEITERENTWICKLUNG DER GVH-APP

Unser Verkehrskonzept sieht die Nutzung von vielen verschiedenen Verkehrsträgern vor (Carsharing, Bus und Stadtbahn, E-Scooter, Leihräder). Damit dies nutzer*innenfreundlich gestaltet werden kann, wollen wir die GVH-App zu einer **umfassenden Mobilitätsapp** für Hannover ausbauen. Die Buchung sämtlicher Verkehrsträger soll ebenso ermöglicht werden wie die Anzeige von Verkehrsdaten und Wartezeiten bzw. Fahrtzeiten in Echtzeit.

⁴² <https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sr/Sendung-vom-09-01-2019-park-and-ride-100.html>

BEST PRACTICE

***Jelbi-App in Berlin:** Mithilfe der Jelbi-App können sich Berliner*innen durch die ganze Stadt leiten lassen und dabei den ÖPNV, Sharing-Angebote, Fahrdienstleistende sowie Roller und Leihfahrräder nutzen. Verschiedene Anbieter*innen, staatliche und private, haben sich in dieser App zusammengefunden und machen den Berliner*innen das Leben leichter und die Wege schneller.⁴³*

FUSSVERKEHR

Der Fußverkehr ist die nachhaltigste und natürlichste Art der Fortbewegung und fördert die Gesundheit. Wir wollen daher das Zu-Fuß-Gehen in Hannover angenehmer gestalten, indem der Fußverkehr insbesondere mehr Raum erhält als bisher.

Breite und sichere Fußwege

- > Volt fordert, dass Gehwege nur Fußgänger*innen zur Verfügung stehen, eine **Mindestbreite von 2,50 Meter** grundsätzlich eingehalten wird und dass Missachtungen aktiv und präventiv unterbunden werden. Konkret bedeutet dies, dass Parkmöglichkeiten für Lieferverkehr, Fahrräder und E-Scooter abseits der Gehwege geschaffen werden müssen. Falschparken muss auf Gehwegen konsequent geahndet und auf Gehwegen abgestellte Fahrzeuge geräumt werden. Gerade Menschen mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator sind sonst gezwungen, auf die Straße auszuweichen. Auch das Ausweichen von Fahrrädern und E-Scootern auf Gehwege muss durch den Ausbau der Radwege unterbunden werden. Fußgänger*innen sind gerade im innerstädtischen Verkehr durch andere Verkehrsteilnehmende im besonderen Maße gefährdet. Daher gehört der Schutz auf Gehwegen zu einem der Kernpunkte unseres Mobilitätskonzepts. Ein erhöhtes Maß an Sicherheit und Attraktivität wird zusätzlich durch eine Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrs erreicht.
- > Fußwege sollen **barrierearm** ausgebaut werden. Dies umfasst insbesondere Bordsteinabsenkungen, aber auch taktile Leitstreifen in kontrastreicher Farbe für sehbehinderte Menschen.

Beleuchtung von Fußwegen

- > Für eine sichere Nutzung von Fußwegen bei Dunkelheit ist eine ausreichende Beleuchtung nötig. Um Stromverbrauch und Lichtverschmutzung zu senken und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl zu erhalten, wollen wir eine „**intelligente Straßenbeleuchtung**“ testen: Dabei ist die Leuchtkraft der Lampen auf 10% gedimmt. In die Laternen sind Sensoren eingebaut, die

⁴³ <https://www.jelbi.de/>

MOBILITÄT

rechtzeitig bemerken, wenn sich eine Person nähert. Dann wird die Leuchtkraft auf 100% eingestellt, bis die Person vorüber ist. Bei positiver Resonanz auf die Tests wollen wir diese Technologie flächendeckend einführen, mit der sich auch wenig genutzte Wege energiesparend beleuchten lassen (in Münster wurde dies bereits getestet, siehe dazu die Best Practices).

Gestaltung und Beschilderung von Fußwegen

- > Volt will Fußwege schöner und erlebnisreicher gestalten, etwa durch Maßnahmen wie Fassadenbegrünung, ansprechende Architektur, Kunstprojekte und den Ausbau von Grünflächen. Insbesondere fordern wir mehr Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum.
- > Daneben wollen wir ein Beschilderungssystem für Fußwege einführen. Die Schilder sollen die Entfernungen zwischen verschiedenen Orten in der Stadt in Kilometern und Minuten anzeigen (z.B. Marktkirche – Kröpcke: 500 Meter, 6 Minuten; Hauptbahnhof – Aegidientorplatz: 900 Meter, 11 Minuten).

BEST PRACTICE

Pontevedra: Pontevedra in Spanien gilt seit 1999 als die Fußverkehr-Vorzeigestadt. Eines der Erfolgsrezepte: ein gutes Wegweisersystem, *metrominuto* genannt, das die Entfernungen in Kilometern und Minuten angibt.⁴⁴

Münster: Es wurden erste Tests mit einer „intelligenten Straßenbeleuchtung“ durchgeführt, bei der die Lampen nur dann zu 100% leuchten, wenn eine Person vorbeikommt. In einer ersten Befragung äußerte sich eine Mehrheit zustimmend über das Experiment, sodass die Technik weiter und an mehr Stellen zum Einsatz kommen soll.⁴⁵

LIEFERVERKEHR

Paketzustellung

Durch die Zunahme des Onlinehandels nimmt auch der innerstädtische Lieferverkehr stark zu, und das Wachstum dürfte sich auch in Zukunft fortsetzen.⁴⁶ Lieferverkehr führt nicht nur durch den Schadstoffausstoß zu Problemen, sondern auch durch den Platzverbrauch und das Parken in zweiter Reihe.

- > Volt setzt bei der Paketzustellung auf **Mikro-Verteilzentren** (sog. City-Hubs). Von dort erfolgt die umweltfreundliche Lieferung zu den Kund*innen,

44 <https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/videos/spanien-pontevedra-paradies-fuer-fuessgaenger-video-100.html>

45 <https://smartcity.ms/2020/07/02/intelligente-beleuchtung-an-muensters-kanalpromenade/>

46 Vgl. KEP-Dienste: unerlässlich für die Versorgung, systemrelevant in der Krise: in: Bundesverband Paket & Expresslogistik, [online] <https://www.biek.de/presse/meldung/kep-studie-2020.html> [26.01.2021].

MOBILITÄT

beispielsweise mittels Lastenrädern. Für diese Zentren sollten attraktive Flächen zur Verfügung gestellt werden. Eine umweltfreundliche Lieferung und die Bereitschaft zur Kooperation mit anderen Unternehmen sollten hierbei Auflagen für die Nutzung sein.

- > Wir wollen ein flächendeckendes Netz an **Abholstationen** etablieren. Diese sollten in die Verteilzentren integriert sein. Es soll Anreize für eine kooperative Nutzung der Stationen geben.
- > Auch der ÖPNV eignet sich grundsätzlich für die Paketzustellung. Wir wollen daher in einem Pilotprojekt die Realisierung von Lieferverkehr durch ÖPNV testen. Sonstiger Lieferverkehr soll mittelfristig nur noch mit emissionsfreien Fahrzeugen erlaubt sein.

Belieferung des Einzelhandels

- > Für eine leichtere Belieferung des Einzelhandels sollen an geeigneten Stellen Parkplätze in **Lieferzonen** umgewandelt werden, sodass der fließende (Rad-)Verkehr nicht behindert wird. Die Belieferung sollte vorrangig zu Nebenverkehrszeiten erfolgen. Der Stadtrat sollte Kooperationen zwischen Zulieferern anregen, um Leerfahrten zu vermeiden.

Kleine und mittlere Unternehmen, Handwerksbetriebe

- > Für Unternehmen können (E-)Lastenräder als Ergänzung oder sogar als Ersatz großer Lieferfahrzeuge fungieren. Die Anschaffung dieser Lastenräder soll gefördert werden (siehe Abschnitt zum Fahrradverkehr). Außerdem soll es Beratung für Unternehmer*innen geben, die moderne Mobilitätskonzepte umsetzen wollen.

BEST PRACTICE

Kiezboten Berlin: Die Pakete werden zu Verteilzentren im Viertel gebracht. Der Käufer oder die Käuferin wird benachrichtigt, sobald das Paket eingetroffen ist, und kann dann auswählen, wann das Paket geliefert werden soll. Die Auslieferung erfolgt gemäß dem Terminwunsch per Lastenfahrrad. Retouren können direkt wieder mitgegeben werden. Das Projekt wird von zwei Berliner Hochschulen und einigen Partner*innen aus der Privatwirtschaft durchgeführt und derzeit in einigen Vierteln getestet.⁴⁷

Projekt „NetLog“: Seit dem Jahr 2000 bündelt das Projekt „NetLog“ die Versorgung von Krankenhäusern in der Region Hannover. Durch die Zusammenarbeit der Krankenhäuser bei der Belieferung konnte der Schadstoffausstoß um über 50 % gesenkt werden.⁴⁸

47 <https://kiezbote.berlin/>

48 <https://www.hannover.de/Urbane-Logistik-Hannover/Dialog/B%C3%BCndelung-von-Waren-zeigt-enorme-Potentiale-3,5-Mio.-Transportkilometer-in-10-Jahren-in-der-Krankenhausversorgung-eingespart>

3 BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

In unserer Demokratie geht jede Staatsgewalt vom Volke aus. Gerade Entscheidungen der Kommunalpolitik betreffen die Menschen unmittelbar in ihrem Alltag. Es ist daher wichtig, Bürger*innen aktiv und wirksam in die Entscheidungsfindung miteinzubeziehen. Wenn Bürger*innen das Gefühl bekommen, die Politik entscheide über ihre Köpfe hinweg, leidet das Vertrauen in unsere Demokratie.

- > Unser Ziel ist eine lebendige Demokratie in der Kommunalpolitik. Dazu muss politische Partizipation kinderleicht sein. Politik und Verwaltung selbst müssen aktiv auf die Bürger*innenschaft zugehen, ihr Angebote machen und sie zur politischen Beteiligung motivieren. Außerdem müssen politische Vorgänge transparent und für die Bürger*innen nachvollziehbar ablaufen. Die Frage, in was für einer Gesellschaft wir künftig leben wollen, können wir nur alle gemeinsam beantworten.
- > Daneben ist es uns wichtig, die Verwaltung von Stadt und Region schneller und serviceorientierter zu machen. Die Digitalisierung ist längst in vollem Gange, und wir wollen ihre Chancen nutzen, damit die Bürger*innen in den Genuss einer smarten Verwaltung kommen.

MEHR BÜRGER*INNENBETEILIGUNG IN HANNOVER

Mit den nachfolgenden Bausteinen wollen wir ein **kohärentes System aus Beteiligungsformaten** in Hannover etablieren. Diese Formate sollen nicht für sich allein stehen, sondern möglichst gut ineinandergreifen. Uns ist bewusst, dass neue Formen der Beteiligung nicht auf Anhieb perfekt funktionieren werden. Sowohl die Bürger*innen als auch die Politik müssen daher zu einem Lernprozess bereit sein.

- > Wir wollen Bürger*innenbeteiligung mit **fachlicher Expertise** verbinden. Durch die Einbeziehung von Fachleuten werden wir den Hannoveraner*innen helfen, nicht nur weitreichende, sondern auch gut durchdachte Entscheidungen zu treffen.
- > Alle Formate müssen mit **ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen** ausgestattet sein, um die Beteiligung dauerhaft zu etablieren. Nur mit diesen beiden Elementen – Geduld und ausreichende Ressourcen – kann sich auf lange Sicht eine tragfähige Beteiligungskultur in Hannover entwickeln.

Bürger*innenräte

- > Bürger*innenräte bestehen aus **gelosten Bürger*innen**, die im Hinblick auf bestimmte Faktoren (Alter, Geschlecht, Einkommen, Beruf etc.) eine

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

repräsentative Abbildung von Hannover bilden. Ihre Aufgabe ist es, Fragen aus der Lokalpolitik zu diskutieren und eine Empfehlung für die Politik zu erarbeiten. Dadurch wollen wir neben einer besseren Bürger*innenbeteiligung auch eine **verbesserte Diskussionskultur** erreichen – wenn sich Bürger*innen mit unterschiedlichen Meinungen an einen Tisch setzen, trägt das zu einem besseren politischen Klima in Hannover bei. Erfahrungen zeigen, dass diese Ziele durch Bürger*innenräte erreicht werden können (siehe dazu unten die Best Practices).

- > Die Einberufung von Bürger*innenräten soll entweder durch einen Beschluss im Stadtrat oder durch eine Petition der Bürger*innen erfolgen können. Auch vor der Durchführung von Bevölkerungsentscheiden sollte grundsätzlich ein Bürger*innenrat stattfinden. Die Teilnahme am Bürger*innenrat ist freiwillig, entstehende Unkosten sollen erstattet werden. Es muss eine unabhängige Moderation sichergestellt sein, um einen fairen Verlauf zu gewährleisten. In die Diskussionen wollen wir Fachleute einbinden, die mit ihrem Wissen den Bürger*innen eine bessere Perspektive auf das jeweilige Thema ermöglichen. Auch Diskussionen zwischen Bürger*innen und Politiker*innen sollen Teil der Räte sein. Das letzte Wort haben hier aber die Bürger*innen!
- > Die erstellte Vorlage ist nicht bindend, sondern muss im Stadtrat diskutiert und abgestimmt werden. Wird gegen den Vorschlag gestimmt, muss die Entscheidung begründet werden. So entsteht ein konstruktiver Dialog zwischen Politik und Bürger*innenschaft und die Qualität und Legitimität politischer Entscheidungen werden verbessert.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen

- > Die kommunale Politik gestaltet das Umfeld, in dem Kinder und Jugendliche aufwachsen. Wenn sie von Entscheidungen direkt betroffen sind, sollten sie daher auch in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden. Davon profitiert unsere Stadt, denn eine kinderfreundliche Politik macht unsere Stadt für Familien zu einem lebenswerten Ort. Und eine stärkere Einbindung der Kinder und Jugendlichen in die Politik führt dazu, dass sie zu verantwortungsbewussten demokratischen Bürger*innen heranwachsen.
- > Volt fordert daher die Schaffung von **Kinder- und Jugendräten** in den Bezirken. In diese entsenden alle Kinder und Jugendlichen ab der fünften Klasse ihre Vertreter*innen nach einem demokratischen Verfahren. Über den Modus der Entsendung (bspw. Losverfahren oder Wahl) der Vertreter*innen sollen die Schüler*innen in einem Pilotprojekt selbst entscheiden. Die Amtszeit der Vertreter*innen sollte zwei Jahre nicht überschreiten. Die Stadtverwaltung soll die Räte zwar unterstützen, die Organisation der Arbeit sollen die Jugendlichen aber so weit wie möglich selbstständig übernehmen. Die

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

Kinder- und Jugendräte sollen Anfragen und zu solchen Themen, die die Kinder und Jugendlichen betreffen, auch Anträge an den Stadtrat stellen dürfen. Die Arbeit des Kinder- und Jugendrates soll in für junge Menschen verständlicher Art und Weise über das Internet erklärt und begleitet werden.

- > Insbesondere bei Projekten, die die Kinder und Jugendlichen ganz besonders betreffen (z.B. Gestaltung von Spielplätzen, Sportanlagen, Jugendzentren und Schulhöfen) soll zusätzlich eine **projektbezogene Begleitung** durch Kinder und Jugendliche stattfinden, z.B. in Form von Befragungen oder Diskussionsveranstaltungen. Darüber hinaus befürworten wir die regelmäßige Durchführung von offenen Formen der Jugendbeteiligung, wie z.B. Fragestunden mit Politiker*innen oder Jugendpetitionen an den Stadtrat.

Digitaler öffentlicher Raum

- > Die digitalen Technologien bieten viele neue Möglichkeiten, um die Bürger*innen in die kommunale Politik einzubeziehen. Wir können miteinander diskutieren und einen gemeinsamen Willen bilden und artikulieren, ohne dass wir dazu persönlich zusammenkommen müssten. Wir wollen daher in Hannover digitale Instrumente einsetzen, mit denen sich die Bürger*innen einfach und unkompliziert in die kommunale Politik einbringen können. Mit der Software CONSUL existiert bereits eine Software, die weltweit in Städten zum Einsatz kommt und mit der sich diese Instrumente umsetzen lassen.⁴⁹

Übersicht über die städtischen Projekte

- > Wir wollen eine Übersichtsseite ins Leben rufen, auf der die Stadt alle Projekte auflistet, die derzeit umgesetzt werden. Die Bürger*innen sollen diese kommentieren und bewerten können. Die Moderation über die Diskussion übernimmt die Stadt, beleidigende oder unangemessene Äußerungen sollen konsequent geahndet werden. Auf diese Weise soll frühzeitig ein konstruktiver Dialog zu politischen Vorhaben entstehen. Bei der Umsetzung orientieren wir uns an der Website „Better Reykjavík“, auf der die Bürger*innen der isländischen Hauptstadt schon jetzt ihre lokale Politik mitgestalten (mehr dazu bei unseren Best Practices).

Ein Bürger*innenbudget für die Umsetzung unserer Ideen

- > Wir wollen ein Bürger*innenbudget in Hannover etablieren. Jährlich soll ein festgelegter Betrag zur Verfügung gestellt werden, über dessen Verwendung die Hannoveraner*innen selbst entscheiden.

49 <https://consulproject.nl/de/#>

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

- > Dazu sollen auf einer digitalen Plattform alle Bürger*innen Vorschläge machen können, für die das Geld verwendet werden kann. Die Stadtverwaltung prüft daraufhin die Vorschläge auf ihre Umsetzbarkeit und schätzt ab, wie viel Geld die Umsetzung kosten würde. Auf diese Weise wird stadtplanerische Expertise in den Prozess eingebracht. Die Stadt veröffentlicht daraufhin die umsetzbaren Projekte und gibt dabei die Kosten für jeden Vorschlag an. Bürger*innen, deren Vorschläge nicht umgesetzt werden können, erhalten von der Stadt eine Begründung für die Ablehnung.
- > Darauf folgt ein **öffentlicher Beratungsprozess**. Über einen gewissen Zeitraum hinweg tauschen sich die Bürger*innen über die vorgeschlagenen Projekte aus. Hier sollte ein möglichst breiter Diskurs über die Vorschläge erfolgen. Am Ende steht eine Abstimmung, und die Projekte mit den meisten Stimmen werden **verbindlich** umgesetzt.
- > Zunächst sollte für dieses Budget ein Betrag in Höhe von einem Euro pro Einwohner*in zur Verfügung gestellt werden (für die Stadt also gut 500.000€). Nachdem erste Erfahrungen mit dem Budget gemacht wurden, kann dieser Betrag erhöht werden.

Bündelung in einer Plattform

- > Wir wollen eine zentrale Plattform einrichten, auf der alle digitalen Angebote zur Bürger*innenbeteiligung übersichtlich gebündelt werden. Eine bereits erprobte Möglichkeit dafür wäre die Plattform **CONSUL**, die von Städten auf der ganzen Welt (auch in Deutschland) für eine bessere Beteiligung der Bevölkerung genutzt wird.
- > Nur die Hannoveraner*innen sollen für die Plattform Zugangsdaten bekommen (z.B. bei der Wohnsitzanmeldung). Hier sollen neben den genannten Instrumenten auch **alle Informationen rund um die Kommunalpolitik** zur Verfügung stehen, also beispielsweise der städtische Haushalt, die Terminkalender und Tagesordnungen des Stadtrates und der Bezirksräte. Daneben sollten auf der Plattform regelmäßig Informationsstunden stattfinden, in denen die Politiker*innen den Fragen der Bürger*innen antworten und mit diesen ins Gespräch kommen.
- > Mit einer solchen Plattform wollen wir allen Hannoveraner*innen die Möglichkeit geben, zusammenzukommen und gemeinsam über die Zukunft unserer Stadt mitzuentcheiden.

Öffentlichkeitsarbeit

- > Alle Formate der Bürger*innenbeteiligung müssen mit einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um die Bürger*innen über ihre Beteiligungsmöglichkeiten zu informieren. Das umfasst auch verständliche Einweisungen in die vorgeschlagenen digitalen Instrumente. Die

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

Öffentlichkeitsarbeit sollte sich verstärkt an solche Gruppen richten, die sich bisher im Durchschnitt weniger beteiligt haben. Um wirklich alle Menschen in Hannover zu erreichen, ist aufsuchende Bürger*innenbeteiligung erforderlich.

BEST PRACTICES

Digitale Bürger*innenbeteiligung in Reykjavík: Über die digitale Abstimmungsplattform „My Neighbourhood“ verteilen Reykjavíks Bürger*innen jedes Jahr drei Millionen Euro auf Projekte. Vorher kann jede*r Ideen einreichen, von denen die Stadt letztendlich 200 auswählt und über die die Bürger*innen danach abstimmen.⁵⁰ Für die Menschen ist es enorm motivierend, die umgesetzten Projekte in der Stadt sehen und erleben zu können. Die Plattform wird vom Initiator als Open Source-Software zur Verfügung gestellt. Wichtig für den Erfolg dieser Plattform sei es laut dem Initiator, dass es die Stadt mit der Beteiligung ernst meint und gewählte Projekte dann auch tatsächlich umgesetzt werden.

Einsatz von CONSUL in Detmold: Seit Sommer 2020 wird die Open-Source-Software CONSUL in Detmold für eine bessere Bürger*innenbeteiligung genutzt. Detmold ist die erste Stadt in Deutschland, die diese Software verwendet. CONSUL wurde von der EU und der UN ausgezeichnet und kommt weltweit in mehr als 120 Städten zum Einsatz.⁵¹

Bürger*innenräte in Irland: In Irland wurden von 2016 bis 2018 Bürger*innenversammlungen (Citizen Assemblies) abgehalten. Daran nahmen 99 zufällig ausgeloste Bürger*innen teil, die ein ungefähres Abbild der Gesellschaft darstellten und sich über bestimmte politische Themen berieten und Lösungen vorschlugen. Den Bürger*innen standen zur besseren Entscheidungsfindung Fachleute zur Seite. Die Bürger*innenversammlungen haben in Irland zwei wichtige progressive Veränderungen eingeleitet: Sie gaben Empfehlungen zur Einführung der gleichgeschlechtlichen Ehe und zur Liberalisierung des Abtreibungsrechts. Beide Empfehlungen wurden vom Parlament übernommen und anschließend durch Referenden bestätigt. Kaum jemand hielt diese liberalen Vorschläge ursprünglich für mehrheitsfähig – es zeigte sich, dass die Bevölkerung mutiger war als die Politik.⁵²

Bürger*innenbudget Eberswalde: In der brandenburgischen Stadt Eberswalde (40.000 Einwohner*innen) gibt es seit 2013 ein Bürger*innenbudget. Alle Bürger*innen über 14 Jahre können Vorschläge einreichen, insgesamt stehen für

50 Was die isländische Hauptstadt Reykjavik lebenswert macht (faz.net); <https://www.enbw.com/stoekach/blog/blick-ins-ausland-digitale-buergerbeteiligung-in-island-blog-35.html>

51 <https://www.mehr-demokratie.de/news/voll/erste-stadt-deutschlands-startet-beteiligungsoftware-consul/>

52 Mehr Demokratie e.V.: Auf den Spuren eines Demokratie-Experiments (mehr-demokratie.de)

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

die Projekte 100.000 Euro zur Verfügung. Die Abstimmung erfolgt einmal jährlich bei einem öffentlichen Fest.⁵³

TRANSPARENTE POLITIK

Eine informierte Öffentlichkeit ist in einer Demokratie kein Ärgernis, sondern ein wichtiger Bestandteil des politischen Prozesses. Daher ist es für uns ein wichtiges Anliegen, den Bürger*innen möglichst viele Informationen über die Politik in Hannover möglichst leicht zugänglich zu machen. Nur in wenigen Ausnahmefällen sollte davon abgewichen werden, z.B. bei sicherheitsrelevanten Informationen oder (in engen Grenzen) bei berechtigten Interessen von Privaten. Die Politik sollte hierbei nicht warten, bis sie nach Informationen gefragt wird. Stattdessen muss sie selbst durch eine **aktive Informationspolitik** sowohl auf die Presse als auch die Bürger*innen zugehen. Dafür ist nicht zuletzt auch ein Kulturwandel erforderlich, den wir anstoßen wollen.

Streaming und Aufzeichnung von Sitzungen

- > Sitzungen des Stadtrates und der Regionsversammlung sowie Ausschusssitzungen sollen im Internet per **Livestream** übertragen werden. Aufzeichnungen der Sitzungen müssen im Internet frei verfügbar sein. Ebenso sollen auch alle relevanten Dokumente (z.B. Tagesordnungen der Gremien, kommunaler Haushalt) in verständlicher Art und Weise zur Verfügung stehen. Alle diese Informationen und Übersichten sollen gebündelt in der neuen digitalen Plattform angezeigt werden, die wir auch für die Bürger*innenbeteiligung nutzen wollen (s. dazu den Abschnitt Bürger*innenbeteiligung).
- > Um all diese Informationsflüsse verbindlich festzuschreiben und im Detail zu regeln, sollten Stadt und Region eine Informationsfreiheitsatzung verabschieden.⁵⁴

Beitritt zu Transparency International

- > Dem Beispiel anderer Städte wie Köln und Bonn folgend sollte sich Hannover um eine korporative Mitgliedschaft bei „Transparency International Deutschland e.V.“ bewerben.⁵⁵ Dadurch stünde der Stadtverwaltung auch professionelle und fachkundige Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen zur Verfügung. Daneben gäbe es die Möglichkeit, sich mit anderen Städten zu Erfahrungen im Kampf gegen Korruption auszutauschen. Um die damit einhergehenden Verpflichtungen zu erfüllen, sollten in Stadtrat und

53 Vgl. Berlin Institut für Partizipation: Bürgerbudgets in Deutschland, in: <https://www.bipar.de/buergerbudgets>, 10.03.2021, <https://www.bipar.de/> (abgerufen am 23.04.2021), S.15 - 18.

54 <https://bremen-nds.mehr-demokratie.de/niedersachsen/informationsfreiheit/kommunalebene/>

55 <https://www.transparency.de/mitmachen/mitgliedschaft/korporative-mitgliedschaft/>

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

Verwaltung eine Kultur der Transparenz gegenüber den Bürger*innen herrschen. Diese muss gerade von Führungskräften vorgelebt werden.

- > Stadtrat und Regionsversammlung sollten einen **Verhaltenskodex für Ratsmitglieder** beschließen. In diesem sollten zum Beispiel der Umgang mit Interessenverbänden oder mit Geschenken geregelt werden. Die Erfahrungen von Organisationen wie Transparency International oder der OECD sollten hier mit einfließen. Der gesamte Stadtrat ist aufgerufen, die Einhaltung dieses Kodexes zu überwachen und Verstöße zu sanktionieren.

EINE BÜRGER*INNENNAHE VERWALTUNG

Die digitalen Technologien bieten viele Möglichkeiten, den Service der Behörden für die Bürger*innen zu verbessern. Einige Behördengänge können zwar schon bequem von zu Hause aus erledigt werden, in den allermeisten Fällen ist jedoch der Behördengang immer noch notwendig. Dies bedeutet höhere Kosten für die öffentliche Verwaltung und mehr Zeitaufwand für die Bürger*innen.

- > Die Bürger*innen und die Angestellten im öffentlichen Dienst sollen durch eine **serviceorientierte, nutzer*innenfreundliche und zukunftsichere digitale Verwaltung** (E-Government) entlastet werden. Das Ziel von Volt ist eine digitale Verwaltung, sodass alle Dienstleistungen der Behörden auch digital in Anspruch genommen werden können. Diese digitalen Dienstleistungen sollen einfacher, schneller und effizienter ablaufen als analoge Vorgänge. Dadurch kann die Verwaltung die Bürger*innen besser unterstützen und Hannover wird zu einem attraktiveren Standort für Unternehmen. Jedoch sollen beide Formen der Interaktion – analog und digital – zur Verfügung stehen. Allein die Bürger*innen sollen entscheiden, wie sie an die Verwaltung herantreten.
- > Alle behördlichen Interaktionen zwischen Bürger*innen und Behörden sollen als zusätzliche Option digital ablaufen können. Interne Verwaltungsvorgänge sollen digitalisiert werden, wenn dies einen effizienten und kostengünstigen Verwaltungsablauf verspricht.

Website der Stadt

- > Wir möchten die Website der Stadt Hannover überarbeiten. Sie ist derzeit unübersichtlich und wenig ansprechend gestaltet. Das wollen wir mit einem neuen Design für die Website ändern.

Open Source-Software

- > Bei den verwendeten Softwares wollen wir vorrangig auf Open Source-Software setzen. Das sind Softwares, deren Quellcode (ggf. mit

Einschränkungen) offen zugänglich ist und frei von allen genutzt, verändert und weitergegeben werden darf. Open Source hat zwei Vorteile: Zum einen besteht keine Abhängigkeit von Herstellenden. Für die Wartung und Erweiterung der Software gibt es eine Vielzahl von möglichen Anbietenden auf dem Markt, da alle auf den Code des Programms zugreifen können. Dies senkt die Kosten für die Wartung der technischen Systeme.

- > Zum anderen können Sicherheitslücken und Mängel schneller entdeckt werden. Auch die Öffentlichkeit kann ein Auge auf die Funktionalität von Software werfen, mit der die Verwaltung arbeitet. Beispielsweise wies die bei Landtags- und Bundestagswahlen verwendete Software „PC Wahl“ lange Zeit zahlreiche massive Sicherheitsmängel auf, die erst durch eine aufwändige Recherche des Chaos Computer Clubs aufgedeckt wurden.⁵⁶ Wäre eine Open Source-Software verwendet worden, hätten diese Fehler womöglich einfacher und früher entdeckt werden können.
- > Neue Software-Projekte sollen daher ausschließlich mit Open Source ausgeschrieben werden, wenn nicht dadurch die Anschaffungskosten erheblich höher ausfallen. Die Umstellung bestehender Systeme auf Open Source soll schrittweise erfolgen. Vorrangig sollen solche Systeme umgestellt werden, in die besonders sensible Daten eingespeist werden, beispielsweise solche, die für Wahlvorgänge verwendet werden.

Schulungen der Mitarbeiter*innen

- > Eine digitale Verwaltung verlangt auch den Verwaltungsmitarbeiter*innen einiges ab. Diese müssen umfassend geschult und fortgebildet werden. Der Ausbau der technischen Möglichkeiten und der Schulungsgrad des Personals müssen Hand in Hand gehen.

Austausch mit Vorreiter*innen

- > Unserem Best Practice-Ansatz entsprechend soll sich Hannover bei der Umstellung auf die digitale Verwaltung mit anderen Städten vernetzen, um gemeinsam nach guten Lösungen zu suchen und voneinander zu lernen. Durch die Verwendung von europaweit einheitlichen Schnittstellen können wir unsere IT-Kosten senken und trotzdem das digitale Angebot rasch ausweiten.

Open Data

- > Wenn die Verwaltung Messungen durchführt und Daten erhebt, sollen diese grundsätzlich veröffentlicht werden. Eine Ausnahme soll nur bei Daten gelten, deren Veröffentlichung nicht mit dem Datenschutz vereinbar ist, weil

⁵⁶ Vgl. Chaos Computer Club: CCC | Software zur Auswertung der Bundestagswahl unsicher und angreifbar, in: Chaos Computer Club, [online] <https://www.ccc.de/de/updates/2017/pc-wahl> [06.12.2020].

BÜRGER*INNENNAHE POLITIK

sie nicht anonymisiert werden können. Hannover soll öffentliche Daten im bundesweiten Datenportal GovData einpflegen.

- > Daten sind eine wichtige Voraussetzung von fundierten und sachlichen Entscheidungen. Sowohl für staatliche Institutionen als auch für zivilgesellschaftliche Organisationen ist eine gute Datenlage eine wichtige Unterstützung für eine Verbesserung des aktuellen Zustands.

Benutzer*innenfreundlichkeit

- > Der Zugang zur digitalen Verwaltung muss für alle Bürger*innen einfach und verständlich sein. Das umfasst auch die Bereitstellung der Services und Erklärung der Anwendungen in verschiedenen Sprachen.

Feedback-Möglichkeiten

- > In die Umstellung auf eine digitale Verwaltung sollen die Bürger*innen mit einbezogen werden – diesen soll die Verwaltung schließlich dienen. Es müssen umfassende und niedrigschwellige Möglichkeiten für Feedback und Verbesserungsvorschläge angeboten und die Rückmeldungen berücksichtigt werden.

Datenschutz

- > Um effektiven Datenschutz zu gewährleisten, sollen Daten der Bürger*innen nur anonymisiert oder pseudonymisiert und nicht rückverfolgbar erfasst und erhoben werden. Die Datenschutzgrundverordnung der EU (DS-GVO) muss konsequent eingehalten werden. Das Datenschutzniveau soll regelmäßig von externen Institutionen (bspw. dem Chaos Computer Club) überprüft und die Ergebnisse veröffentlicht werden.

Chief Digital Officer

- > Um den Übergang zur digitalen Verwaltung zu koordinieren und alle Vorgänge aufeinander abzustimmen, soll ein*e Chief Digital Officer (CDO) ernannt werden. Er*Sie soll die Digitalisierung federführend planen und leiten, die Öffentlichkeit regelmäßig über Fortschritte informieren, Feedback aus der Bürger*innenschaft aufnehmen und den Austausch mit anderen Städten zum Thema digitale Verwaltung übernehmen, um Best Practices auch in Hannover umzusetzen.⁵⁷ Der Posten sollte im Dezernat I (Personal, Digitalisierung und Recht) angesiedelt werden.

57 Chief Digital Officer: Was er leistet und mitbringen sollte (digitaler-mittelstand.de)

BEST PRACTICES

München: Die Stadtverwaltung in München hat jahrelang einen Großteil ihrer Systeme auf Open Source umgestellt. Hierdurch wurden schätzungsweise 25 % der mit vergleichbaren proprietären Lösungen angefallenen Kosten gespart.⁵⁸

Estland: Das Land gilt seit Jahren als Vorbild in Europa und der Welt. Viele Bereiche des öffentlichen Lebens wurden erfolgreich digitalisiert: Die Bürger*innen Estlands können statt auf das Amt einfach ins Netz gehen und ihre behördlichen Belange erledigen. Sei es die KFZ-Anmeldung, eine Ummeldung oder das Anmelden einer Versammlung. Mehr als 3.000 Dienstleistungen – von Behörden und auch Unternehmen – können digital erledigt werden.⁵⁹ Ein Unternehmen kann innerhalb von drei Stunden gegründet werden und sogar die Wahlen erfolgen digital. Als Schlüssel zu den digitalen Möglichkeiten dient die Bürger*innenkarte, die gleichzeitig Ausweis, Führerschein und Versichertenkarte ist. Auf höchster Ebene hat das Land einen „Government Chief Information Officer“, der alle Vorgänge koordiniert und damit die Funktionalität der Verwaltung erhöht.

Barcelona: Seit 2018 unterstützt Barcelona als erste Stadt die von der Free Software Foundation Europe (FSFE) ins Leben gerufene Kampagne „Public Money? Public Code!“. Die Stadt investiert mittlerweile nicht nur einen Großteil ihres IT-Budgets in Open Source-Lösungen, sondern ermöglicht durch offene Entscheidungsprozesse auch ein hohes Maß an Bürger*innenbeteiligung. Zahlreiche Vorschläge für die Digitalisierung der Verwaltung gehen auf Vorschläge des Portals „decidim“ (Katalanisch für „Wir entscheiden“) zurück.⁶⁰

58 Vgl. Dölle, Mirko: LiMux: Billiger und robuster als Windows, in: heise online, 28.03.2012, [online]

59 Digitalisierung: Wo Estland Deutschland um einiges voraus ist | Politik (fr.de)

60 Vgl. Richters, Kim: Barcelona: Von der Touristen-Hochburg zum Open-Source-Hub, in: t3n Magazin, 10.11.2020, [online] <https://t3n.de/news/barcelona-touristen-hochburg-1139070/>

4 STADTPLANUNG UND WOHNEN

In der weiteren Stadtentwicklung von Hannover sehen wir drei wichtige Themenbereiche. Erstens muss die Politik aktiv gegen steigende Mieten vorgehen und für ein genügendes Angebot an erschwinglichem Wohnraum sorgen. Zweitens wollen wir unsere Stadt durch Stadtbegrünung und mehr Wasser im öffentlichen Raum schöner machen und auf steigende Temperaturen in den kommenden Jahren vorbereiten. Und drittens wollen wir die Innenstadt von Hannover vielfältiger und attraktiver machen, damit sie nach den Härten der Pandemie wieder zu einem Treffpunkt für alle Hannoveraner*innen wird.

- > Die Stadtplanung gestaltet die weitere Entwicklung unserer Stadt und unserer Region. Weil Stadt und Region uns allen gehören, wollen wir die Bürger*innen verstärkt bei der Stadtplanung beteiligen. Mehr dazu im Abschnitt Bürger*innenbeteiligung.

STADTPLANUNG

- > Nicht alle Hannoveraner*innen können in der Südstadt oder im Zooviertel wohnen. Wir wollen die äußeren Stadtbezirke und die Region strukturell attraktiver machen. Wenn sich die potenziellen Mieter*innen über ein größeres Gebiet verteilen, können Mietenexplosionen an einzelnen Stellen besser vermieden werden. Dazu ist es nötig, diese Bereiche mit einer guten Infrastruktur auszustatten, um eine Anbindung an die Innenstadt zu erreichen. Wir wollen, dass die Stadt bei der Ausweisung von neuem Bauland zuerst die benötigte Infrastruktur schafft, bevor sie die Flächen verkauft. (Näheres zur Anbindung des Umlands auch im Abschnitt zum ÖPNV.)
- > Langfristig soll sich die Stadtplanung in Hannover am Modell der „**Hub-City**“ orientieren.⁶¹ Statt einer einseitigen Ausrichtung auf die Innenstadt wollen wir, dass **mehrere eigenständige, lebenswerte Subzentren** entstehen. In diesen Subzentren müssen den Bewohner*innen alle für Alltag und Freizeit benötigten öffentlichen Güter zur Verfügung stehen (Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung, Freizeitangebote, Kindergärten, Ausgehmöglichkeiten etc.). Zwischen den Subzentren muss eine gute Verkehrsinfrastruktur bestehen. Dadurch entstehen viel mehr „attraktive Lagen“ als bisher.

BEST PRACTICE

Paris: Die Pariser Bürgermeisterin will Paris zur 15-Minuten-Stadt machen. Das bedeutet, dass die Bürger*innen alle wichtigen Orte ihres Alltags (Arbeits-

61 <https://www.nationalgeographic.com/magazine/2019/04/see-sustainable-future-city-designed-for-people-and-nature/>

platz, Sportanlagen, medizinische Versorgung, Parkanlagen, Spielplätze usw.) in höchstens 15 Minuten erreichen können.⁶²

MEHR WOHNRAUM IN HANNOVER

Wohnraum ist nicht irgendeine Ware wie jede andere. Anders als auf schicke Schuhe oder ein neues Handy kann kein Mensch einfach auf Wohnraum verzichten. Eine Wohnung gehört zu den notwendigen Voraussetzungen für ein Leben in Sicherheit und Geborgenheit. Deswegen sollen alle Menschen in Hannover Zugang zu Wohnraum haben.

- > In den letzten sieben Jahren sind die Mietpreise in der Stadt um 26,7 % gestiegen, mehr als viermal so stark wie die Verbrauchspreise. Diese Steigerung belastet gerade Haushalte mit niedrigen Einkommen.⁶³ Um dieser Entwicklung dauerhaft entgegenzuwirken, muss mehr Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Dazu soll die Stadt Hannover eine aktive und gestaltende Rolle einnehmen. Es genügt nicht, die privaten Akteur*innen einfach sich selbst zu überlassen und auf ein faires Ergebnis zu hoffen. Auf der anderen Seite muss die Stadt aber auch mit Fingerspitzengefühl vorgehen: Unbedachte Aktionen können viel Geld kosten oder die Schaffung von neuem Wohnraum nachhaltig hemmen.

Sozialer Wohnungsbau und mehr Wohnraum in städtischer Hand

- > Die Stadt Hannover soll selbst auf dem Wohnungsmarkt aktiv werden, um direkt Einfluss auf die Entwicklung der Mieten zu nehmen. Unser langfristiges Ziel ist ein **dauerhafter und signifikanter Bestand an Mietwohnungen in der Hand der städtischen Tochter hanova**. Dadurch wird eine Entspannung des Wohnungsmarktes herbeigeführt.
- > hanova und NLG sollen insbesondere Gebiete im Außenbereich von Hannover erschließen, um einer zu starken Konzentration auf zentrale Stadtgebiete vorzubeugen. Dazu wollen wir das Eigenkapital der hanova durch eine städtische Anleihe (s. unten) erhöhen.⁶⁴
- > Wir fordern daneben einen Ausbau des sozialen Wohnungsbaus. Dabei wollen wir auf eine soziale Durchmischung in den Gebäuden und Stadtteilen achten, der soziale Wohnungsbau soll sich also nicht nur in einzelnen Bereichen konzentrieren. Dadurch soll einer Ghettoisierung vorgebeugt werden.

62 <https://www.engelvoelkers.com/de/blog/luxurioeses-wohnen/architektur/die-15-minuten-stadt-infrastrukturelle-entwicklungen/>; <https://www.greenpeace-magazin.de/aktuelles/die-15-minuten-stadt>

63 <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Mieten-in-Hannover-steigen-bei-einfachen-Wohnungen-besonders-stark>

64 <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Interview-Bauen-wir-in-Hannover-zu-teuren-Wohnungen-Herr-Klaus>

STADTPLANUNG UND WOHNEN

- > Allerdings halten wir das Konzept des sozialen Wohnungsbaus in seiner derzeitigen Form nicht für optimal. Wohnungen im selben Gebäude, die nicht als Sozialwohnungen vermietet werden, werden teurer, um die fehlenden Einnahmen aus den Sozialwohnungen auszugleichen. Wir wollen uns daher bei der Landesregierung für eine Überarbeitung einsetzen.

Mehrgenerationenhäuser

- > Volt will neue Formen gemeinsamen Lebens und gemeinschaftlichen Wohnens fördern, darunter auch Mehrgenerationenhäuser. Solche Modelle machen das Wohnen erschwinglicher, verbessern den sozialen Zusammenhalt und leisten einen Beitrag für ein selbstbestimmtes Altern (s. dazu auch den Abschnitt zur Pflege). Deshalb fordert Volt, dass die Stadt diese Modelle mit **finanziellen Zuschüssen und konzeptionellen Hilfen** besser unterstützt.
- > Daneben soll auch das Projekt „Wohnen für Hilfe“ ausgebaut und stärker beworben werden. Bei „Wohnen für Hilfe“ bekommen junge Studierende Mietwohnungen zu reduzierten Konditionen, wenn sie im Gegenzug eine flexible Anzahl an Arbeitsstunden rund um die Immobilie oder als Unterstützung für ältere Hausbewohner*innen ableisten.⁶⁵

Genossenschaftliches Wohnen

- > Wohnungsbaugenossenschaften wirken in sozialer Weise den steigenden Mietpreisen entgegen. Sie ermöglichen ihren Mitgliedern vergleichsweise günstigen und vor allem sicheren Wohnraum. Daher fordert Volt die Stärkung des Ausbaus von Wohnbaugenossenschaften durch eine bevorzugte Abgabe von Grundstücken.

Bürokratische Verfahren beschleunigen

- > Durch eine Modernisierung und Digitalisierung der Verwaltung wollen wir bürokratische Verfahren beschleunigen. Insbesondere muss es möglich werden, das gesamte Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben digital abzuwickeln (s. zur Digitalisierung der Verwaltung den entsprechenden Abschnitt).

Städtische Anleihen zur Finanzierung von Neubauten

- > Zur Finanzierung des Erwerbs und der Errichtung von Immobilien soll eine städtische Anleihe für private Anleger*innen aufgelegt werden. Die Anleihe bietet der Stadt Hannover eine Möglichkeit zur preiswerten Finanzierung dieser Wohnprojekte und gibt den Bürger*innen die Möglichkeit, ihr Geld sicher anzulegen und gleichzeitig die Mietsituation in Hannover zu verbessern.

65 <https://www.studentenwerk-hannover.de/wohnen/wohnen-fuer-hilfe/>

BEST PRACTICE

Wien: Statt sozialen Wohnungsbau lediglich zu fördern, kauft und baut die Hauptstadt Österreichs seit über 100 Jahren mit ihrer städtischen Gesellschaft „Wiener Wohnen“ selbst Immobilien und vermietet diese zu erschwinglichen Preisen. Dadurch kann auch in Zeiten niedriger und einseitiger Investitionen der Privatwirtschaft in den Wohnungsmarkt ein hoher Anteil an bezahlbarem Wohnraum, insbesondere an Sozialwohnungen, geschaffen und erhalten werden. Das sorgt dafür, dass die Stadt dauerhaft erschwinglichen Wohnraum für alle bietet.⁶⁶

München: München hat im Frühjahr 2020 eine kommunale Anleihe in Höhe von 120 Millionen€ aufgelegt und sich verpflichtet, das Geld für den Erwerb von städtischen Wohnungen auszugeben. Die Anleihen waren in kürzester Zeit vergriffen, wobei der Großteil an institutionelle Anleger*innen (Banken, Versicherungen) ging.⁶⁷

MEHR STÄDTISCHES GRÜN

Stadt Begrünung

Urbane Begrünung verschönert das Stadtbild, trägt zur Erholung der Bürger*innen bei und führt in Zeiten des Klimawandels zu einem angenehmen Stadtklima. Grünflächen haben einen positiven Einfluss auf Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Luftqualität und Luftaustausch in der Stadt. Zudem ist Stadt Begrünung gut für die städtische Flora und Fauna und eine wichtige Maßnahme zur Bekämpfung des Artensterbens von Insekten (s. dazu auch den Abschnitt zum Insektenschutz). Auch kann Regenwasser besser aufgenommen werden, wenn viele Grünflächen vorhanden sind.

- > Hannover bietet bereits viele Grünflächen, die den Charakter unserer Stadt positiv prägen. Dennoch weisen manche Teile der Stadt bisher noch wenig Grün auf. Von einer weiteren langfristigen Begrünung kann unsere Stadt daher nur profitieren. Dafür wollen wir die Ergebnisse der „Untersuchung zum Stadtklima der Landeshauptstadt Hannover“⁶⁸ nutzen und die Begrünung insbesondere in den Teilen der Stadt vorantreiben, die unter der größten Hitze leiden. Insbesondere die Innenstadt als Wärmeinsel wollen wir entsprechend umgestalten.

66 Sozialer Wohnungsbau - Warum Wiener günstig wohnen (Archiv) (deutschlandfunk.de)

67 <https://www.wiwo.de/finanzen/geldanlage/social-bonds-der-kapitalmarkt-schafft-sozialen-wohnraum/25608722.html> <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-kommunale-anleihen-wohnraum-1.4973064>

68 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimawandel-und-anpassung/Hannover-im-Klimawandel/Projekte/Untersuchung-des-Stadtklimas-in-Hannover>

- > Stadtbegrünung kann vielfältige Formen annehmen. So sollen beispielsweise **Mittelstreifen** und **Bus- und Bahnhaltestellen** begrünt werden (s. dazu unten die Best Practice aus Utrecht).⁶⁹ Ein weiteres Potenzial in Hannover sind die Flächen **zwischen Straßenbahngleisen**, die entsiegelt werden können. Damit werden Hitzestau verursachende Asphaltflächen reduziert. Eine zusätzliche Möglichkeit sind **mobile Mooswände**, die in der Stadt aufgestellt werden.

Urban Gardening

- > Desweiteren wollen wir Flächen für Urban Gardening (urbaner Gartenbau) erhalten und ausweisen, statt diese nur zu dulden. Gute Beispiele sind die Apfelinsel Hainholz, der Nachbarschaftsgarten Baulücke und das Projekt der essbaren Südstadt. Solche Flächen sind für uns ein wichtiger Begegnungsraum. Die Stadt sollte hier je nach lokaler Möglichkeit helfen, indem zum Beispiel geeignete Wasseranschlüsse zur Verfügung gestellt werden. Die Gärten können auch gemeinsam mit Schulen aus dem Viertel genutzt werden und so einen Beitrag zur Umweltbildung von Kindern und Jugendlichen leisten (s. dazu auch den Abschnitt zum Umweltbewusstsein).

Gebäudebegrünung

- > Nicht nur die Begrünung von Freiflächen, sondern auch die von Gebäuden birgt in Hannover großes Potenzial. Die **Begrünung von Fassaden und Dächern** kann insbesondere in den Sommermonaten das städtische Klima auch in der Innenstadt maßgeblich verbessern. Begrünte Dächer eignen sich gut für den Betrieb von Photovoltaikanlagen, da die Begrünung zu einer kühleren Umgebung führt und die Photovoltaikanlagen bei niedrigerer Temperatur mehr Strom erzeugen.⁷⁰ Fassadenbegrünung ist zwar aufwendig, aber sie verbessert die Stadtluft und isoliert das Gebäude, wodurch Energiekosten gesenkt werden können.⁷¹ Und sie hat das Potenzial, aus Neubauten einen echten Hingucker zu machen (siehe dazu unten die Best Practices aus Mailand und Singapur).
- > Im Rahmen des Projekts **„Begrüntes Hannover“** gewährt die Stadt zusammen mit dem Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) bis zum 31.12.2021 Zuschüsse und Beratung für die Begrünung von Gebäuden und

69 https://www.deutschlandfunkkultur.de/utrecht-probt-klimaschutz-im-kleinen-bushaltestellen-fuer.979.de.html?dram:article_id=458896

70 <https://www.zinco.de/solarmessung>

71 https://www.gebaeudegruen.info/fileadmin/website/downloads/bugg-fachinfos/Fassadenbegruenung/Innovation_Fassadenbegruenung_2020_09_30_kl.pdf

STADTPLANUNG UND WOHNEN

die Entsiegelung von Flächen.⁷² Wir unterstützen dieses Projekt und wollen es über das Jahr 2021 hinaus verlängern.

- > Die Begrünung von Neubauten sollte bereits bei der Planung berücksichtigt und im Bebauungsplan festgehalten werden. Volt befürwortet die strengen Anforderungen an Ausgleichsflächen, wenn Naturflächen zur Bebauung freigegeben werden. Das Aufkaufen von Land als Ausgleichsfläche bietet jedoch keinen Ausgleich vor Ort und treibt zudem die Bodenpreise weiter in die Höhe. Daher wollen wir nach Möglichkeit die Dachbegrünung als Ausgleichsfläche bevorzugen.

Das Projekt „Roofwalk“

- > Eine spannende Idee für die Begrünung von Gebäuden in Hannover ist das Roofwalk-Projekt: Dabei sollen auf den Flachdächern in der Innenstadt Dachgärten angelegt und diese dann durch Brücken verbunden werden, sodass sie für die Besucher*innen begehbar sind. Daher kommt auch der Name Roofwalk (Roof = Dach, walk = gehen). Volt unterstützt diese innovative Idee, um die Begrünung der Stadt voranzubringen und Hannover um eine Attraktion reicher zu machen.

BEST PRACTICE

„Bosco Verticale“ in Mailand: In Mailand wurde 2014 der Gebäudekomplex „Bosco Verticale“ fertiggestellt, ein Vorzeigeprojekt, welches aus zwei Türmen mit insgesamt 900 Bäumen und 20.000 Pflanzen besteht. Eine Menge und Vielfalt von ca. 50 Arten, die sonst in einen Hektar Wald zu finden sind.⁷³

Tree House in Singapur: Das 2014 in Singapur fertiggestellte Tree House verbessert den ökologischen Fußabdruck von Singapur durch die Luftfilterung mit seinen beeindruckenden vertikalen Gärten. Darüber hinaus reduzieren diese auch die Temperatur des Gebäudes, was zu Energieeinsparungen von bis zu 30 % führt – das entspricht etwa 445.000€ jährlich.⁷⁴

Joseph-Pschorr-Haus München: Das 2013 eröffnete Joseph-Pschorr-Haus in München ist ein Kaufhaus mit begrüntem Dach und Photovoltaik-Anlage. Es erhielt 2016 den Preis „Gründach des Jahres“ vom Bundesverband Gebäudegrün.⁷⁵

Begrünung von Haltestellen in Utrecht: Gefördert durch die Stadtverwaltung sind mittlerweile rund die Hälfte aller Bushaltestellen mit begrüntem Dachern ausgestattet. Dadurch bekommen auch im urbanen Raum Insekten und Vögel

72 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Naturschutz/Mehr-Natur-in-der-Stadt/Projekte-f%C3%BCr-%E2%80%9EMehr-Natur-in-der-Stadt%E2%80%9C/Begr%C3%BCntes-Hannover> (Stand: 26.06.2021)

73 <https://gruenstattgrau.at/projekt/bosco-verticale-in-mailand/>

74 <https://inhabitat.com/worlds-largest-vertical-garden-at-the-singapore-tree-house-condominium-sets-new-guinness-record/>

75 <https://www.gebaeudegruen.info/gruen/fuers-auge/fbb-gruendach-des-jahres>

ein wenig Lebensraum, und die Temperaturen beim Warten auf den Bus sind auch im Hochsommer erträglich.⁷⁶

MEHR WASSER IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Das Klima wird sich in den nächsten Jahren aufheizen. Daher müssen wir unsere Stadt darauf vorbereiten, mit höheren Spitzentemperaturen umzugehen.

- > Volt fordert daher **öffentliche Trinkwasserspender** in Hannover. In vielen südeuropäischen Städten tragen diese schon dazu bei, die Sommerhitze erträglicher zu machen. Außerdem kann dadurch der Gebrauch von Plastikflaschen stark reduziert werden. Darüber hinaus fordern wir **mehr Brunnen und Wasserflächen** im öffentlichen Raum, um einer übermäßigen Aufheizung und Austrocknung der Luft entgegenzuwirken. In Außenbezirken und Neubaugebieten sollten Wasserbassins angelegt werden, in denen Regenwasser von den umliegenden Häusern gesammelt wird, um durch Verdunstung für ein kühleres Klima zu sorgen. Je heißer es bei uns wird, desto mehr müssen wir uns abkühlen.
- > Für ein kühleres Stadtklima ist es zudem wichtig, dass Luftschneisen zwischen Gebäuden für eine Abkühlung durch Wind freigehalten werden.

BEST PRACTICE

***London:** 2016 wurde die Kampagne #Oneless ins Leben gerufen, um die Plastikverschmutzung der Gewässer zu bekämpfen. Das Netzwerk, bestehend aus Stadt, Gemeinden, Unternehmen und NGOs hat im Rahmen der Kampagne bereits über 150 Trinkwasserbrunnen in London installiert, durch die jährlich mehrere hunderttausend Plastikflaschen vermieden werden.⁷⁷*

***Wasserbecken in Berlin-Grünau:** Als Ausgleichsfläche für neue Bebauungen wurde ein 6000 Quadratmeter großes Wasserbecken angelegt, in das Regenwasser von den umliegenden Häusern eingespeist wird. Der künstliche See dient als Naherholungsgebiet und sorgt im Sommer für ein kühleres Klima in der Umgebung.⁷⁸*

BELEBUNG DER INNENSTADT

Derzeit ist unsere Innenstadt durch eine wenig abwechslungsreiche Nutzungsstruktur geprägt: viele große Bekleidungsgeschäfte und Büros, dafür wenige Cafés, kaum Wohnraum und wenige attraktive Plätze zur Begegnung.

76 https://www.deutschlandfunkkultur.de/utrecht-probt-klimaschutz-im-kleinen-bushaltestellen-fuer.979.de.html?dram:article_id=458896

77 #OneLess - Tackling ocean plastic pollution at source (onelessbottle.org)

78 <https://www.regenwasseragentur.berlin/kuenstliche-wasserflaeche/>

STADTPLANUNG UND WOHNEN

Daneben setzen der Onlinehandel und die Folgen der Corona-Pandemie den stationären Handel unter Druck und dürften in Zukunft zu mehr Leerstand führen – ein Wandel ist also unumgänglich.

Dazu kommt, dass Hannover in der Nachkriegszeit als autofreundliche Stadt geplant wurde, was sich z.B. an breiten Straßen und vielen Parkstreifen bemerkbar macht.

- > Wir wollen die unvermeidbaren Wandlungsprozesse in den Bereichen des Handels oder auch der Mobilität als Chance begreifen, unsere Innenstadt nach Corona wieder attraktiver zu machen. **Unsere Vision** ist eine Innenstadt, die nach den Bedürfnissen der Hannoveraner*innen geplant und von ihnen selbst maßgeblich mitgestaltet wird. Die City soll einen einzigartigen Charakter mit Wiedererkennungswert erhalten, der sie von anderen deutschen Innenstädten abhebt. So kann sie auch in Zukunft ihren Status als regional bedeutsames Einkaufszentrum erhalten. Dazu wollen wir ein vielfältiges Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, mehr Grünflächen, Begegnungsorten und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie mehr urbane Kultur in unsere Innenstadt holen. Mit den folgenden Schwerpunkten wollen wir diese Vision erreichen.

Einbeziehung aller Beteiligten

- > Wir wollen eine Stadtplanung, die sich an den Menschen orientiert. Da niemand die Wünsche der Bürger*innen besser artikulieren kann, als sie selbst, wollen wir gerade bei der Planung der Innenstadt die **Bürger*innenbeteiligung** stärken, wie beispielsweise vor einiger Zeit beim Steintor-Dialog⁷⁹. An der Gestaltung des öffentlichen Raums in unserer Stadt sollen alle teilhaben. Insbesondere würden wir einen Bürger*innenrat begrüßen, der sich mit der Zukunft der Innenstadt beschäftigt (mehr zum Thema Bürger*innenbeteiligung im entsprechenden Abschnitt).
- > Daneben müssen alle weiteren betroffenen Akteur*innen beteiligt werden, z.B. Inhaber*innen des Einzelhandels und der Gastronomie sowie die Eigentümer*innen der Gebäude. Breite Beteiligung schafft breite Akzeptanz!

Innenstadtmanager*innen

- > Wir wollen städtische Innenstadtmanager*innen ernennen, die als Ansprechpersonen zur Innenstadtentwicklung zur Verfügung stehen.⁸⁰ Sie sollen den **Dialog** zwischen Bürger*innen, Gewerbetreibenden und Immobilien-eigentümer*innen zielführend voranbringen. Es geht unter anderem darum,

79 <https://www.urbancatalyst.de/de/projekte/steintor-dialog-hannover.html>

80 <https://nw-ihk.de/2020/11/innenstadt-entwickeln-experten-meinungen/>

STADTPLANUNG UND WOHNEN

Leerstände zu vermeiden oder durch gemeinsame Konzepte die Vielfalt des Einkaufsangebots zu erhöhen.

- > Zusätzlich sollen sie den lokalen Einzelhandel durch **Vernetzung der Gewerbetreibenden** untereinander stärken. Auch bei Digitalisierungsprozessen (u.A. Identifikation, Bereitstellung und Etablierung von Best Practices und Optimierung der Ressourcennutzung von Herstellung über Weiterverarbeitung bis zum Handel) sollen sie die Gewerbetreibenden unterstützen.

Neue Nutzungsformen

- > Die Nutzungsmöglichkeiten in der Innenstadt sollen auf die Menschen angepasst sein. Das bedeutet für uns z.B. mehr **Außenflächen für die Gastronomie oder Raum für Märkte, Feste oder Kulturveranstaltungen**. Stadtkultur soll auch in der City einen Platz haben (siehe dazu unser Kapitel zu Kultur). Gerade bei der Suche und Auswahl neuer Nutzungsformen wollen wir die Bürger*innen beteiligen und mit ihnen gemeinsam die City gestalten.
- > Bei der Neugestaltung der Innenstadt sollte vor allem die Umnutzung bestehender Gebäude an erster Stelle stehen, um kostbare Ressourcen zu sparen. Freie bzw. frei werdende Flächen können zum Beispiel für **Wohnquartiere, Pop-up-Stores, Kultur, Freizeitangebote** und **Cafés** oder auch für das **Handwerk** genutzt werden. Gerade die Schaffung von **Wohnraum in der Innenstadt** kann zur Belebung der City und zur Entspannung des Wohnungsmarktes beitragen. Bei der Suche nach neuen Nutzungsmöglichkeiten sollte vor allem auf Vielfältigkeit geachtet werden.
- > Wir wollen mehr **Grünflächen in der City**, um das Stadtbild zu verbessern und ein kühleres Stadtklima zu erreichen (mehr dazu im Abschnitt Stadtbe-grünung). Die Vermeidung von Aufheizung trägt im Sommer wesentlich zur Attraktivität der Innenstadt bei. Zur Abkühlung wollen wir auch mehr Wasserstellen (Brunnen, Wasserbassins, Trinkwasserspender etc.) in der Innenstadt installieren.

Ein menschenfreundliches Mobilitätskonzept

- > In der Nachkriegszeit wurde Hannover als autofreundliche Stadt geplant und gebaut. Wir wollen stattdessen eine menschenfreundliche Verkehrsplanung. Dazu soll der **Bereich innerhalb des Cityrings autofrei** werden, die angrenzenden Stadtteile wollen wir autoarm ausgestalten. Dafür soll die Anzahl der **Parkplätze stark reduziert** werden, um den Platz für anderweitige Nutzung zu gewinnen. Die Einfahrt in die Innenstadt von außerhalb soll durch Park & Ride erfolgen. Radverkehr und Fußverkehr sollen eine verbesserte Infrastruktur erhalten (Näheres zu all diesen Konzepten in unserem Kapitel zur Mobilität, insbesondere in den Abschnitten zu ÖPNV

und Autoverkehr). Diese Maßnahmen sollen zu weniger Lärm und Luftverschmutzung in der City führen, mehr Platz für menschenfreundliche Nutzung freimachen und letztlich zu einer attraktiven Innenstadt führen.

Vielfältiger Innenstadthandel

- > Das Einkaufsangebot in der Hannover Innenstadt sollte vielfältig sein und die City von anderen Innenstädten abheben. Dazu ist eine aktive Rolle der Stadt nötig: Sie soll gezielt Immobilien kaufen, um diese für **inhaber*innen-geführte Läden**, den **Verkauf regionaler Produkte, Gastronomie, Kunst- und Kultureinrichtungen** oder andere denkbare Nutzungen zur Verfügung zu stellen (verpachten oder Weiterverkauf). Insbesondere soll sie ihr Vorkaufsrecht für Immobilien verstärkt und strategisch einsetzen. So wird der „Erlebnischarakter“ der Innenstadt gestärkt.
- > Zur Unterstützung der Gastronomie wollen wir auch für die Zeit nach der Pandemie die Gebühren für Außengastronomie senken.
- > Unser gesamtes Innenstadtkonzept verstehen wir auch als Unterstützung für den stationären Handel. Wenn die City den Menschen mehr Raum bietet, durch Grünflächen, saubere Luft und ein auch im Sommer kühles Klima über ein freundliches Ambiente verfügt und vielfältige Angebote bereithält, wird das Einkaufserlebnis in Hannover noch attraktiver und die Einkaufsstadt gestärkt.

5 MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

Die Klimakrise gehört zu den größten globalen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die Wissenschaft zeigt eindeutig, dass für die Einhaltung der Pariser Klimaziele und eine Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5°C schnelle und weitreichende Handlungen erforderlich sind.⁸¹

Die Region Hannover will bis 2050 Klimaneutralität erreichen⁸², die Landeshauptstadt Hannover schon bis 2035.⁸³ Das Ziel der Landeshauptstadt unterstützen wir, wohingegen wir für die Region Klimaneutralität bis spätestens 2040 fordern. Bisher sinkt der CO₂-Ausstoß in Hannover allerdings zu langsam, um die Klimaziele zu erreichen.⁸⁴

- > Wir fordern daher stärkere Anstrengungen für den Klimaschutz. Mit einer beschleunigten Energiewende, einer ressourcensparenden Kreislaufwirtschaft und einem nachhaltigen Bausektor wollen wir den CO₂-Ausstoß in der Region senken. Wir wollen außerdem das Umweltbewusstsein der Hannoveraner*innen stärken, denn Klimaschutz beginnt bei jedem und jeder von uns. Wir setzen uns für eine nachhaltige, regionale Landwirtschaft und den Schutz von Insekten ein.
- > Weitere wichtige Aspekte unserer Klimapolitik sind die Verkehrswende (siehe dazu das Kapitel Mobilität) und die Vorbereitung unserer Stadt auf steigende Spitzentemperaturen im Sommer (siehe dazu die Abschnitte Stadt Begrünung und Wasser im öffentlichen Raum).

ENERGIEWENDE

Die Energiewende gehört zu den größten Herausforderungen einer wirksamen Klimapolitik. Die drei wichtigsten Sektoren, in denen CO₂ durch die stärkere Nutzung von Erneuerbarer Energie eingespart werden muss, sind Strom, Wärme und Mobilität.

- > Volt setzt auf eine **dezentrale Energiewende**. Die zentrale Produktion von grünem Strom durch große Windenergieanlagen und dessen Verteilung mittels Stromtrassen durchs ganze Land bringen Probleme mit sich (Schäden an der Meeresumwelt bei Offshore Anlagen, Flächenverbrauch, Naturzerstörung, mangelnde Akzeptanz bei Windparks und Trassenführungen).

81 Weltklimarat (2018): IPCC-Sonderbericht über 1,5°C globale Erwärmung

82 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Klimaschutzregion-Hannover/Masterplan-100-f%C3%BCr-den-Klimaschutz/Das-Masterplan-Projekt>

83 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Akteure-und-Netzwerke/Klima-Allianz-Hannover/Klima-Allianz-2035>

84 <https://www.erneuerbareenergien.de/region-hannover-co2-ausstoss-sinkt-viel-zu-langsam>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

Aus diesen Gründen muss sie durch eine dezentrale Energiewende in den Städten ergänzt werden.

Ausbau der Solarenergie

- > In Städten besteht großes Potenzial für die Gewinnung von Erneuerbarem Strom aus Solarenergie.⁸⁵ Photovoltaik-Anlagen müssen vermehrt auf Dächer und Hausfassaden gebracht werden, um dieses große Potenzial der erneuerbaren Stromerzeugung auszuschöpfen.⁸⁶ Wir wollen daher eine **Solarpflicht für Neubauten**⁸⁷ umsetzen. Beispiele in Baden-Württemberg, Hamburg und Bremen⁸⁸ zeigen, dass es möglich ist. Auch Bestandsgebäude sollen möglichst flächendeckend mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Dazu wollen wir unbürokratische Regelungen etablieren, um Solaranlagen auf Mietshäusern attraktiver zu machen.
- > Weitere mögliche Flächen für die Anbringung von Solaranlagen sind überdachte Parkplätze, Lärmschutzwände oder Seitenstreifen von großen Durchfahrtsstraßen.⁸⁹
- > Photovoltaikanlagen lassen sich gut **mit der Begrünung von Dächern kombinieren**, da die Begrünung zu einer kühleren Umgebung führt und die Photovoltaikanlagen bei niedrigerer Temperatur mehr Strom erzeugen.⁹⁰

Bürger*innenbeteiligung bei der Energiewende

- > Wir wollen Geschäfts- und Finanzierungsmodelle verstärkt nutzen, bei denen sich **die Bürger*innen an der lokalen Energiewende beteiligen**. Gerade Solaranlagen eignen sich für eine private Finanzierung (siehe Best Practices). Wir werden mit bestehenden Energiegenossenschaften zusammenarbeiten und deren Neugründung fördern. Auch die Finanzierung von Windkraftanlagen in der Region unter Einbeziehung der Bürger*innen ist denkbar. Langfristig sind solche Anlagen ein Gewinn fürs Klima und das Portemonnaie der Hannoveraner*innen.

Regionale Stromvermarktung durch intelligente Stromnetze

- > Wir wollen in Hannover die notwendige Infrastruktur für intelligente Stromnetze (sog. Smart Grids) schaffen. Smart Grids übernehmen die gezielte Steuerung zwischen Stromerzeuger*innen, Stromverbraucher*innen und

85 <https://pvspeicher.htw-berlin.de/potenzialstudieberlin/>

86 <https://pvspeicher.htw-berlin.de/wp-content/uploads/HTW-Berlin-2018-Das-Berliner-Solarpotenzial.pdf> S.12

87 <https://pvspeicher.htw-berlin.de/potenzialstudieberlin/> S.52 f.

88 <https://www.energiezukunft.eu/erneuerbare-energien/solar/hamburg-verkuendet-seine-solaroffensive/>

89 <https://www.quarks.de/technik/energie/wie-holen-wir-die-energiewende-in-die-staedte/>

90 <https://www.zinco.de/solarmessung>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

Stromspeichern. Dadurch helfen sie, lokal produzierten Strom intelligent zu verteilen, zu speichern und nicht benötigte Erzeugungsanlagen abzuschalten.

- > Daneben wollen wir gemeinsam mit energcity-Netz nach Möglichkeiten zum Aufbau regionaler, smarterer Micro Grids zur regionalen Energievermarktung und Speicherung suchen. Micro-Grids sind kleinere, eigenverantwortlich gesteuerte intelligente Stromnetze innerhalb eines Smart Grids. Durch Micro Grids müssen private Stromerzeuger*innen nicht mehr (wie bisher) ihren überschüssigen Strom aufwendig und unterhalb des Marktpreises an der Strombörse verkaufen, sondern können ihn stattdessen in der Region verkaufen. Dadurch werden Investitionen in private EEG-Anlagen finanziell attraktiv.

Senkung des Stromverbrauchs

- > Für eine erfolgreiche Energiewende muss der Stromverbrauch sinken. Straßenbeleuchtung wollen wir mit Bewegungssensoren ausstatten, damit sie nicht durchgehend leuchtet (s. dazu den Abschnitt zum Fußverkehr). Wir wollen mit Anreizen und Informationskampagnen darauf hinwirken, dass im privaten Raum der Stromverbrauch gesenkt und in Geschäften und Gewerbegebäuden nachts die Lichter ausgeschaltet werden.

Energetische Sanierungen

- > Für geringeren Energieverbrauch müssen mehr Gebäude in Hannover energetisch saniert werden. Wir wollen insbesondere die Gebäude in städtischer Hand sanieren. Daneben wollen wir das **Warmmietenmodell** in Hannover etablieren. Wenn Sanierungsausgaben zu Energieeinsparungen führen, sollen sie auf die Kaltmiete aufgeschlagen werden dürfen, solange die Warmmiete nicht steigt.⁹¹ Dadurch entsteht für Vermieter*innen auch ein finanzieller Anreiz zur Sanierung ihrer Wohnungen.

Klimaneutraler Wärmesektor durch raschen Kohleausstieg

- > Das Kohlekraftwerk in Stöcken versorgt über 30.000 Haushalte, zahlreiche öffentliche Einrichtungen (z.B. Schwimmbäder) sowie die Unternehmen Volkswagen und Continental mit Fernwärme. Zugleich ist es der wichtigste Emittent von CO₂ in der Region.⁹² Energcity plant, das Kraftwerk bis spätestens 2030 vom Netz zu nehmen. Ab dann sollen zehn bis 14 kleinere Anlagen die benötigte Fernwärme produzieren.⁹³

91 <https://www.durchblick-energiewende.de/wissen/energie/das-warmmietenmodell-die-loesung-fuer-das-mietervermieterdilemma>

92 <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Buergerbegehren-in-Hannover-Energcity-soll-Kohlekraftwerk-Stoecken-frueher-abschalten>

93 <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Braucht-Hannover-das-Kraftwerk-Stoecken-Debatte-mit-Onay-und-Energcity>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

- > Volt betrachtet es als gesamtgesellschaftliche Aufgabe, den **Kohleausstieg** in Hannover so schnell wie möglich zu schaffen, ohne dabei die Versorgungssicherheit zu gefährden. Bis 2030 muss der Ausstieg gelingen, auf ein fixes Ausstiegsdatum vor 2030 wollen wir uns nicht festlegen. Eine Umrüstung des Kraftwerks auf Gas (wie sie in Wolfsburg geschieht) lehnen wir ab. Schon jetzt heizen fast zwei Drittel aller Haushalte in Hannover mit Gas – dieser Anteil muss langfristig sinken, nicht steigen.⁹⁴ Stattdessen müssen die Verfahren für die Projekte, die das Kraftwerk ersetzen sollen, so schnell wie möglich erfolgen – eine Aufgabe sowohl für die Verwaltung und enercity als auch für die Bürger*innen vor Ort.
- > Es müssen weitere Wärmequellen erschlossen werden. Die Nutzung der **geothermalen Wärme** nordöstlich von Hannover⁹⁵ beispielsweise scheitert derzeit an zu hohen Kosten für die benötigten Messungen. Hier muss die Politik das nötige Kapital beschaffen, z.B. durch die Beantragung von Fördergeldern von Bund und EU. Andere denkbare Wärmequellen sind **Abwärme** von Rechenzentren in der Region oder vom Zementkraftwerk Höver.
- > Außerdem wollen wir möglichst bald den Bau einer großen **Solarthermie-Anlage** in Angriff nehmen (bei der Solarthermie speichern Kollektoren die auftreffende Sonnenenergie und speisen sie ins Fernwärmenetz ein). Stadt und Region müssen die benötigten Flächen für eine solche Anlage zur Verfügung stellen.⁹⁶

Förderung von Wärmepumpen

- > Für die Senkung des CO₂-Ausstoßes in Gebäude- und Industriesektor wollen wir den **Zubau von Wärmepumpen durch finanzielle Förderung** beschleunigen. Eine Wärmepumpe wandelt Energie aus der Umwelt in Wärme um.⁹⁷

Nutzung von Stromüberschüssen durch Sektorenkopplung

- > Wir wollen in Hannover die Infrastruktur für **Sektorenkopplung** mittels Power-to-X-Verfahren aufbauen. Power-to-X-Verfahren sind verschiedene Technologien zur Umwandlung von Strom in z.B. Wärme oder Gas (Power-to-Heat, Power-to-Gas). Dadurch kann in Zeiten hoher Stromerzeugung aus Wind oder Sonne der überschüssige Strom auch in anderen Energiesektoren genutzt werden.

94 <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Braucht-Hannover-das-Kraftwerk-Stoecken-Debatte-mit-Onay-und-Enercity>

95 Clausen, J. (2020). Regenerative Wärmequellen. Wärmepotentiale zur Versorgung der Landeshauptstadt Hannover. Borderstep Institut: Hannover und Berlin, S.24 f.

96 Vgl. Clausen 2020 S.20 - 23, 45.

97 <https://www.erneuerbareenergien.de/waermewende-gelingt-nur-mit-der-waermepumpe>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

Klimaneutrale Mobilität

- > Für Einsparungen im Verkehrssektor wollen wir den Autoverkehr in Stadt und Region senken. Dazu wollen wir die Anzahl der Parkplätze senken, den Bereich innerhalb des Cityrings autofrei und die angrenzenden Bereiche autoarm ausgestalten, den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur ausbauen und Car-Sharing sowie Park & Ride attraktiver machen. Mehr dazu in unserem Kapitel zur Mobilität.

Öffentlichkeitsarbeit

- > Es braucht eine klare Kommunikation und Information seitens der Stadt rund um das Thema Energiewende. Nur wenn die Politik die Bürger*innen mitnehmen will, können sich diese mit der städtischen Energiewende identifizieren.

BEST PRACTICES

Finanzierungsmodelle in Wien und Salzburg: In Wien werden seit Jahren Photovoltaikanlagen auf Dächern gebaut, an denen sich Private ab einem Beitrag von 950€ beteiligen können. Die Anteile sind mit 5 % verzinst und sehr nachgefragt. Ähnlich sieht es in Salzburg aus, wo Bürger*innensolaranlagen auf Bahnhöfen, Werkheimen und Zentrallagern errichtet werden, die in kurzer Zeit ausverkauft sind.⁹⁸

Regionale Stromvermarktung in Steinfurt: Die Stadtwerke Steinfurt bieten ausschließlich regional produzierten Ökostrom an. Der verkaufte Strom wird ausschließlich aus lokalen Windkraftanlagen erzeugt und zu 100 % in der Region verkauft.⁹⁹

Bottrop: In Bottrop wird das Warmmietenmodell angewandt. In der Stadt werden jährlich 3 % aller Häuser energetisch saniert – im Bundesdurchschnitt ist es weniger als 1 %.¹⁰⁰

KREISLAUFWIRTSCHAFT

Derzeit ist unsere Wirtschaft darauf ausgelegt, dass Güter hergestellt, verwendet und dann weggeschmissen werden. Dieses Modell führt zu einem enormen Verbrauch von natürlichen Ressourcen. 2020 war der Earth Overshoot Day am 22. August¹⁰¹: An diesem Tag hatte die Menschheit so viele Ressourcen verbraucht, wie die Erde pro Jahr zur Verfügung stellt. Mehr als vier Monate haben wir also im letzten Jahr über unsere Verhältnisse gelebt.

98 <https://www.energie-klimaschutz.de/energiewende-in-der-stadt/>

99 https://www.energieagentur.nrw/finanzierung/regional_erzeugten_strom_vor_ort_vermarkten_drei_geschaeftsmodelle

100 <https://www.zeit.de/2019/01/bottrop-steinkohleabbau-co2-emissionen-klimawende/seite-2>

101 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/earth-overshoot-day-2020-ressourcenbudget>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

- > Wir fordern daher eine wirtschaftspolitische Ausrichtung, die sich an **Produktlanglebigkeit, Erneuerbarkeit** und **geringerem Bedarf an neuen Rohstoffen** orientiert. Die Vision, die wir dabei verfolgen, ist die einer Kreislaufwirtschaft. In einer idealen Kreislaufwirtschaft würden in Hannover keinerlei nicht nachwachsende Ressourcen mehr verbraucht. Um uns diesem Zustand so weit wie möglich anzunähern, wollen wir eine Transformation unserer Wirtschaft einleiten, die darauf abzielt, dass Ressourcen so lange wie möglich genutzt und nach der Verwendung zurückgewonnen werden, anstatt unwiederbringlich verloren zu gehen. Neben Vorteilen für Umwelt und Klima durch weniger Ressourcenverbrauch bietet eine solche Umstellung auch die Möglichkeit, neue, nachhaltige Jobs in Hannover zu schaffen.¹⁰² Dazu kommt, dass eine ressourcensparende Wirtschaft weniger abhängig von Rohstoffimporten und daher weniger anfällig für Versorgungsengpässe ist.

Planungsphase

- > Bei der Umstellung unserer Wirtschaft orientieren wir uns an den Empfehlungen der Europäischen Investitionsbank.¹⁰³ In einer ersten Phase muss **analysiert** werden, wo welche und wie viele Rohstoffe in Hannover verbraucht werden. Darauf aufbauend soll die Stadt unter Einbeziehung von Bürger*innen, Unternehmen, anderen Verwaltungsträgern und bereits bestehenden Initiativen eine **Strategie** entwerfen, wie der Ressourcenverbrauch in Hannover nachhaltig gesenkt werden kann.

Umsetzungsphase

- > Es gibt eine Vielzahl von Handlungsmöglichkeiten, um eine solche Strategie umzusetzen. Nach dem Prinzip „**Urban Mining**“ müssen grundsätzlich möglichst viele bereits verbaute und verwendete Rohstoffe in Hannover wiederverwendet werden.¹⁰⁴
- > Mit der Förderung von **Reparaturzentren** und mehr Informationen für die Konsument*innen über die **Recyclingsfähigkeit** von Produkten wollen wir die durchschnittliche Lebensdauer von Produkten erhöhen. Wir wollen in Hannover ein Kaufhaus etablieren, in dem ausschließlich reparierte und von den Bürger*innen abgegebene Gegenstände zu einem niedrigen Preis verkauft werden (siehe dazu die Best Practices).

102 <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en/knowledge/role-municipal-policy-circular-economy-investment-jobs-and-social-capital> S.2, 26.

103 <https://www.eib.org/en/publications/circular-economy-15-steps-for-cities>

104 <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urban-mining/>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

- > Neubauten müssen so geplant und gebaut werden, dass sich die verwendeten Rohstoffe nach der Nutzungsdauer möglichst einfach wiederverwenden lassen (mehr dazu unten im Abschnitt Nachhaltiges Bauen).
- > Wir wollen Projekte und Pilotprojekte unterstützen, die darauf abzielen, Produkte langlebiger zu machen. Ein wichtiges Instrument ist die öffentliche Beschaffung: **Stadt und Region sollten bevorzugt Produkte beschaffen, die den Anforderungen an eine Kreislaufwirtschaft gerecht werden.** Dadurch schaffen sie eine Nachfrage für solche Produkte, machen unternehmerische Tätigkeit in diesem Sektor attraktiver und gehen als gute Beispiele für die private Wirtschaft voran.
- > Wir fordern die Aufstellung von sogenannten „Fairteilern“ in Hannover. Das sind Sammelstellen, zu denen alle Bürger*innen überschüssige Lebensmittel (z.B. nach einer Feier) bringen und andere diese kostenlos mitnehmen können.¹⁰⁵
- > Wir wollen die rechtlichen Möglichkeiten für ein Verbot von Plastikprodukten prüfen. Verbote sind kein ideales Mittel bei der Durchsetzung von Nachhaltigkeitszielen, dürfen aber auch nicht kategorisch ausgeschlossen werden.

Evaluation, Anpassung und Öffentlichkeitsarbeit

- > Alle Maßnahmen müssen laufend evaluiert und nötigenfalls angepasst werden. Außerdem muss die Stadt bei Bürger*innen und Unternehmen ein Bewusstsein für nachhaltiges Wirtschaften stärken. Dafür wollen wir Werbekampagnen durchführen, Beratungen anbieten und ein städtisches Kreislauflabel¹⁰⁶ etablieren. Wir wollen uns mit anderen Städten vernetzen, die auf dem Gebiet bereits weiter sind als wir, und von ihren Erfahrungen lernen.¹⁰⁷

BEST PRACTICES

Amsterdam: *Amsterdam will bis 2050 eine vollständige Kreislaufwirtschaft werden. Dazu hat die Stadt analysiert, wie die Rohstoffströme in der Stadt derzeit aussehen, und hat auf dieser Basis eine Strategie für die Umstellung entwickelt.*¹⁰⁸

105 https://wiki.foodsharing.de/Fairteiler_und_Abgabestellen#Welche_Lebensmittel_d.C3.BCrfen_im_Fairteiler_weitergegeben_werden.3F

106 <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en/knowledge/espon-circter-circular-economy-and-territorial-consequences>, S.67 f.

107 <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en/knowledge/cen-guidelines-integrated-circular-economy-strategies-local-and-regional-level> S.24.

108 <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/circular-economy/>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

London: 2017 hat die Londoner Abfallgesellschaft einen Plan vorgestellt („Circular Economy Route Map“), der dabei helfen soll, die Umstellung von London auf eine Kreislaufwirtschaft zu beschleunigen.¹⁰⁹

Gebrauchtwarenkaufhaus Eskilstuna: In der schwedischen Stadt Eskilstuna wurde 2015 das Kaufhaus „ReTuna“ eröffnet. Hier können die Bürger*innen alle möglichen kaputten Gegenstände abgeben. Diese werden von den Mitarbeiter*innen des Kaufhauses repariert und anschließend im Kaufhaus verkauft, sodass die Rohstoffe erhalten bleiben. Das Kaufhaus befindet sich in der Hand einer städtischen Tochter und geht auf eine Initiative der lokalen Politik zurück. 2018 verdiente das Kaufhaus umgerechnet 1,1 Millionen Euro. Neben dem Verkauf reparierter Produkte organisiert das Kaufhaus auch Workshops und Seminare rund um das Thema Nachhaltigkeit.¹¹⁰

Plastikverbot in Mexiko-Stadt: Vermarktung, Vertrieb und Lieferung mehrerer Wegwerfprodukte aus Plastik sind seit Anfang 2021 in der mexikanischen Hauptstadt verboten. Die Stadtverwaltung setzt parallel auf Öffentlichkeitsarbeit, um die Unterstützung der Bevölkerung zu gewinnen und Konsumgewohnheiten zu ändern.¹¹¹

NACHHALTIGES BAUEN

Nachhaltige Baumaterialien

Nachhaltigkeit im Bauwesen erfordert neben dem Einsparen von Energie auch die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien. Derzeit verursacht das Bauwesen deutschlandweit etwa 40 % des CO₂-Ausstoßes und 90 % der Entnahme von nicht nachwachsenden Rohstoffen.¹¹²

- > Volt Hannover unterstützt die zunehmende Verwendung von nachwachsenden, nachhaltigen und klimaneutralen Baustoffen. Dazu zählen Recycling-Beton, Holz, Lehm, Kork, Hanf, Flachs oder Schafwolle. Insbesondere Holz als Baustoff entzieht der Atmosphäre für Jahrzehnte Kohlendioxid und ist in der Verwendung weniger energieintensiv als andere Baustoffe.¹¹³ Holz als Baustoff trägt somit zur Verringerung des Treibhauseffektes bei und eignet sich für den effizienten Bau mehrstöckiger Wohngebäude (allein durch eine Erhöhung der Holzbauquote bei Ein- und Zweifamilienhäuser auf

109 <https://relondon.gov.uk/resources/londons-circular-economy-route-map/>

110 <https://www.retuna.se/english/about-us/>

111 <https://www.dw.com/de/kein-einweg-plastik-in-mexiko-stadt/a-56114028>

112 <https://www.ressource-deutschland.de/themen/bauwesen/>

113 Vgl. Purkus, Alexandra/Jan Lüdtker/Dominik Jochem/Sebastian Rüter/Holger Weimar: Entwicklung der Rahmenbedingungen für das Bauen mit Holz in Deutschland: Eine Innovationssystemanalyse im Kontext der Evaluation der Charta für Holz 2.0, S. i, 2020, doi:10.3220/REP1591254742000. Vgl. SI-MODULAR, 23.01.2020, verfügbar unter: <http://www.si-modular.net/blog/2020/1/20/02-hausbau-als-aktiver-klimaschutz>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

55 % und bei Mehrfamilienhäuser auf 15 % ließen sich bis 2030 fast 12 Mio. Tonnen CO₂ einsparen).¹¹⁴ Wir wollen daher erreichen, dass deutlich mehr Holzgebäude in Hannover gebaut werden. Bereits verwendetes Holz muss wieder verwendet werden.

Rolle der Stadtverwaltung

- > Die öffentliche Hand soll in diesem Bereich eine Vorreiterrolle einnehmen. Bei der Ausschreibung von Bauvorhaben durch Stadt und Region sollen bevorzugt nachhaltige Baustoffe verwendet werden, um eine Nachfrage für diese Stoffe zu schaffen. Öffentliche Gebäude sollen auf einen möglichst geringen CO₂-Ausstoß hin geplant werden.

Cradle-to-Cradle-Prinzip

- > Zur Senkung des Materialverbrauchs unterstützen wir die Umsetzung des Cradle-to-Cradle-Prinzips. Hierbei wird bereits bei Planung und Bau des Gebäudes darauf geachtet, die verwendeten Rohstoffe so voneinander zu trennen, dass sie bei Abriss des Gebäudes wieder verwendet werden können.¹¹⁵ Mittels Auflagen wollen wir gemäß dieses Prinzips die Recyclingfähigkeit von Neubauten in Hannover erhöhen. Bereits verwendete Baustoffe müssen so weit wie möglich wiederverwendet werden.
- > Auch Maßnahmen zur Begrünung von Gebäuden leisten einen Beitrag zu einem nachhaltigen Bauwesen, mehr dazu im Abschnitt Stadt Begrünung.

BEST PRACTICE

Helsinki: Im Stadtteil Jätkäsaari der finnischen Hauptstadt steht die „Wood City“, ein Komplex aus Bürogebäuden, Wohngebäuden, einem Hotel und einem Parkhaus, die alle aus Holz errichtet wurden. Die Gebäude haben bis zu acht Stockwerke. Durch moderne Präparierung weist das Holz eine hohe Feuerfestigkeit auf.¹¹⁶

Heilbronn: In Heilbronn wurde das Hochhaus Skaio errichtet. Es ist ein zehngeschossiges Wohngebäude, welches aus Holz gebaut und vollständig recyclebar ist.¹¹⁷

114 <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/222270/1/1701074079.pdf>, S.6

115 <https://www.berlin-recycling.de/blog/impulse/509-gebäude-mit-zukunft-dank-cradle-to-cradle-im-bauwesen>

116 <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/architektur/wood-city-in-helsinki-das-sollte-sich-jede-smart-city-von-den-finnen-abgucken/>

117 <https://www.holzbauoffensivebw.de/de/frontend/product/detail?productId=4>

UMWELTBEWUSSTSEIN

Um der Klimakrise entschieden entgegenzutreten zu können, sind gute Kenntnisse über die Fakten und Auswirkungen der klimatischen Veränderungen zwingend erforderlich. Dies betrifft insbesondere den Bildungsbereich, aber auch Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Nur wenn wir als Stadtgesellschaft Bescheid wissen, können wir die richtigen Maßnahmen umsetzen und unsere Klimaziele erreichen.

Klimabewertung von Maßnahmen

- > Wir fordern, dass bei allen städtischen Maßnahmen die **Folgen dieser Maßnahme für das Klima mit benannt und veröffentlicht werden**. Sowohl die Politiker*innen selbst als auch die Bürger*innen sollen bei jeder politischen Handlung wissen, ob und wie klimaschädlich sie sind. Erst solche Informationen machen eine Bewertung unter dem Aspekt des Klimaschutzes möglich.

Mehr Mittel für das Agenda 21- und Nachhaltigkeitsbüro

- > Das Agenda 21- und Nachhaltigkeitsbüro stellt bereits Informationen zum Thema Klimaschutz zur Verfügung und unterstützt Schulen bei der Vermittlung von Umweltbildung.¹¹⁸ Es ist jedoch nicht ausreichend ausgestattet, die Mittel wurden Anfang 2021 sogar gekürzt. Volt Hannover fordert, die Sach- und Personalmittel des Büros wieder **deutlich aufzustocken**, damit es seine Aufgabe besser wahrnehmen und das Umweltbewusstsein der Hannoveraner*innen erhöhen kann.

Bessere Datenlage zum Klimaschutz

- > Derzeit werden alle fünf Jahre ein Klimaschutzbericht und alle 10 Jahre eine CO₂-Bilanz für die Region veröffentlicht.¹¹⁹ Die letzte CO₂-Bilanz bezieht sich auf das Jahr 2015, wurde aber erst 2019 veröffentlicht.¹²⁰ Um die Klimapolitik in der Stadt beurteilen zu können, brauchen die Bürger*innen mehr und aktuellere Informationen. Wir fordern daher, den **Klimaschutzbericht samt einer CO₂-Bilanz** für die Region alle drei Jahre zu veröffentlichen.

Bildung zu Umwelt und Nachhaltigkeit

- > Kindergärten und Schulen sollen den Kindern und Jugendlichen Kompetenzen zu den Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit vermitteln. Wo noch

118 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Umweltinformation/Umweltbildung-BNE-der-Landeshauptstadt-Hannover/Bildungsangebote-f%C3%BCr-Schulen-und-Kitas>

119 Vgl. Region Hannover: KLIMASCHUTZ IM ÜBERBLICK: Klimaschutzbericht der Verwaltung der Region Hannover, 2018, <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Klimaschutzregion-Hannover/Klimaschutzkonzept-f%C3%BCr-die-Verwaltung-der-Region-Hannover>, S. 30 - 34.

120 <https://www.erneuerbareenergien.de/region-hannover-co2-ausstoss-sinkt-viel-zu-langsam>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

nicht vorhanden, soll die Stadt die Kindergärten und Schulen bei der **Anlegung von Gärten und Beeten** unterstützen, sodass sie das Wissen um die Erzeugung von Lebensmitteln anschaulich vermitteln können. Hierbei sind auch gemeinsame Projekte mit den Betreibenden von städtischen Kleingärten denkbar (s. dazu den Abschnitt Stadt Begrünung). Projekte wie der Stadtteilbauernhof¹²¹ oder der Garten Sonnenseite am Canarisweg¹²² sollen von der Stadt unterstützt werden. Volt Hannover begrüßt regelmäßige **Schulexkursionen auf Bauernhöfe** in der Region.

- > Aber auch für Erwachsene sollten Möglichkeiten bestehen, sich über regionale Lebensmittelproduktion hautnah zu informieren. Zusammen mit den Landwirten der Region sollte die Stadt einen jährlichen „**Tag des offenen Stalls**“ ins Leben rufen, an dem sich Interessierte über die moderne Landwirtschaft und die Erzeugung ihrer Lebensmittel informieren können.
- > Informationen zum Naturschutz, wie Vogelschutzzeiten und Leinenpflicht, müssen einfach zugänglich sein. Wir wollen eine **App** etablieren, die diese Informationen zentral bündelt. In diese App sollte die bereits bestehende Funktion zum Melden von überfüllten Mülleimern und illegal abgelegtem Müll integriert werden.

Klimaneutrale Schulen

- > Auch die Schulen selbst sind ein nicht unerheblicher Emittent von CO₂. Wir wollen daher die Schulen dabei unterstützen, klimaneutral zu sein. Dies schützt das Klima und unterstreicht gegenüber den Schüler*innen die Wichtigkeit des Klimaschutzes. Auf dem Weg zu klimaneutralen Schule muss zunächst der derzeitige CO₂-Ausstoß erfasst werden. Die wichtigsten Sektoren sind dabei Heizen, Strom, Transport zur Schule und das Schulessen. Der CO₂-Ausstoß sollte sodann in allen vier Bereichen gemindert und der verbleibende Ausstoß kompensiert werden.¹²³ In allen diesen Phasen soll die Verwaltung den Schulen mit Beratung und Wissen zur Seite stehen.

Nachhaltigkeitsmessen

- > Volt Hannover setzt sich dafür ein, dass regelmäßig Messen zum Thema Nachhaltigkeit (wie zum Beispiel die „Green World Tour“¹²⁴) stattfinden, auf denen sich die Verbraucher*innen informieren können, wie sie einen Beitrag zu den städtischen Klimaschutzanstrengungen leisten können.

121 <http://www.stadtteilbauernhof-hannover.de/>

122 <https://gruenanteil.net/projects/de/garten-sonnenseite-am-canarisweg>

123 <https://klimaneutrale-schule.de/>

124 <https://autarkia.info/green-world-tour-messen-besucher/>

LANDWIRTSCHAFT

Die Landwirtschaft ist längst ein globalisierter Markt. Viele Lebensmittel werden um die halbe Welt transportiert, um auf unseren Tellern zu landen. Zudem macht der Preisdruck der Handelsketten gerade kleineren Betrieben zu schaffen. Die niedersächsischen Landwirt*innen fühlen sich mit ihren Herausforderungen und Problemen politisch allein gelassen.¹²⁵

- > Dabei sind Landwirt*innen unentbehrlich für die Erreichung von Klima- und Umweltschutzzielen – und sollten entsprechend entlohnt werden! Allerdings muss die Landwirtschaft auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtet werden, um die natürlichen Ressourcen zu schonen.

Stärkung des Absatzes von regional produzierten Lebensmitteln

- > Wir wollen mit verschiedenen Maßnahmen den Absatz von regional produzierten Lebensmitteln in der Region stärken.
 - Wir wollen die Einrichtung von **Hofläden** fördern. Es soll eine interaktive Online-Karte zur Übersicht über das bestehende Angebot der Direktvermarkter in der Stadt und der Region geben.
 - Wir fordern neue Konzepte, um **Wochenmärkte** attraktiver zu machen, z.B. durch Abendmärkte für Berufstätige.
 - Wir wollen mehr **Milchtankstellen und Automaten** für den Verkauf von regionalen Lebensmitteln (z.B. Wurst, Käse, Honig, Gemüse) in Hannover aufstellen.
 - In Kantinen der Verwaltung sowie in Schulen, Kitas und anderen öffentlichen Einrichtungen (Pflegeheime, Krankenhäuser) sollen ausschließlich regionale Lebensmittel verkauft werden. Dadurch unterstützen wir auch Verarbeitungsunternehmen (Fleischereien, Bäckereien etc.), die regional erzeugte Grundprodukte verwenden.
 - Wir wollen Kooperationen zwischen den verschiedenen Verarbeitungsstufen unterstützen, z.B. durch Räumlichkeiten, Vergünstigungen zu Beginn oder Vernetzungsmöglichkeiten.
 - Die bereits bestehenden **Ernährungsräte**¹²⁶ sollen in Zukunft auch das Verständnis und die Wertschätzung für regionale Lebensmittel bei der Bevölkerung stärken und den Bürger*innen helfen, Ess- und Einkaufsgewohnheiten zu hinterfragen.

¹²⁵ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/fleischindustrie-in-der-krise-der-schweinezyklus-a-00000000-0002-0001-0000-000173100131>; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/wir-haben-es-satt-landwirte-und-klimaschuetzer-demonstrieren-vor-cdu-zentrale-und-kanzleramt/26823762.html>

¹²⁶ <https://www.ernaehrungsrat-hannover.de/>

MEHR KLIMASCHUTZ IN HANNOVER

Besseres Monitoring zum Schutz der Artenvielfalt

- > Um die Artenvielfalt effektiv zu schützen, brauchen wir eine gute Datengrundlage. Wir wollen daher in Hannover in **Arbeitsgruppen zur Biodiversität** wissenschaftliche Daten zur Entwicklung der biologischen Vielfalt erheben, um Maßnahmen (z.B. im Rahmen des „Niedersächsischen Wegs“¹²⁷) besser bewerten zu können.

Digitalisierung in der Landwirtschaft

- > Die Digitalisierung bietet auch in der Landwirtschaft Chancen. Moderne, digitale Produktionsmethoden schonen die Ökosysteme durch Einbeziehung aller verfügbarer Umwelt- und Beobachtungsdaten bei gleichzeitig stabilem Ertrag und durch geringeren Einsatz von Dünger, Pflanzenschutzmitteln und Saatgut. Wir wollen daher in der Region Hannover auch und gerade die landwirtschaftlichen Betriebe mit digitaler Infrastruktur versorgen.

BEST PRACTICES

Hoftalente Hannover: *Hoftalente ist ein gutes Beispiel für die Vermarktung von regionalen Produkten in der Innenstadt (Zooviertel), durch die die lokalen Familienbetriebe unterstützt werden.*¹²⁸

Abendmärkte: *In Vlotho, Karlsruhe und Delitzsch gibt es Abendmärkte für Berufstätige. Hier können die Stadtbewohner*innen über regionale Anbieter*innen und Landwirt*innen von 16 bis 20 Uhr ihre Lebensmittel beziehen.*¹²⁹

Kleine Markthallen für regionale Produkte: *Kleine Markthallen für den Verkauf regionaler Produkte zu etablieren, wie sie in Ravensburg, Aarau (Schweiz), Villach (Österreich) oder in Celje (Slowenien), aber auch bereits in Hannover Mitte zu finden sind, sind für weitere Stadtteile in Hannover interessant.*¹³⁰

INSEKTENSCHUTZ

Insekten sind für das Überleben der gesamten Umwelt und somit für uns Menschen enorm wichtig. Als Bestäuber sorgen sie für blühende Gärten und Frucht auf den Feldern. Daneben sind sie ein wichtiger Bestandteil der Nahrungskette. Außerdem verwerten sie natürliche Abfälle und erhöhen damit die Bodenfruchtbarkeit. Damit es auch weiterhin in unserer Stadt blüht und das

127 <https://www.niedersachsen.de/niedersaechsischer-weg>

128 <https://www.hoftalente.de/>

129 <https://www.vlotho.de/Tourismus-Freizeit/Einkaufen/Wochen-Abendmarkt/index.php?La=1&object=tx,3136.604.1&kat=&kuo=2&sub=0&NavID=3136.266&La=1>, <https://www.karlsruhe.de/b3/maerkte/wochenmaerkte/abendmarkt.de>, <https://www.delitzsch.de/portal/seiten/delitzioese-abendmaerkte-900000129-27640.html>

130 <http://www.inik.eu/visioncontent/mediendatenbank/110121174515.pdf>

Ökosystem intakt bleibt, setzt Volt Hannover auf den konsequenten Schutz der Insektenpopulationen.

Insektenfreundliche Begrünung in Stadt und Region

- > Insekten benötigen grüne Inseln in gewissen Abständen, an denen entlang sie sich fortbewegen können, sogenannte Fluginseln. Wir wollen untersuchen, wo derzeit keine Fluginseln in hinreichend kleinen Abständen vorhanden sind, um an diesen Stellen gezielt neue Fluginseln zu schaffen.
- > Daneben wollen wir das Konzept der Eh-da-Flächen in Hannover umsetzen.¹³¹ Flächen, die ohnehin vorhanden sind (daher der Name), sollen für den Erhalt der biologischen Vielfalt genutzt werden. Dies umfasst Wegesränder, Mittelstreifen, Dächer, Uferbereiche, städtische Kleingärten, ÖPNV-Haltestellen (s. auch den Abschnitt Stadtbegrünung) oder einfach offene Wiesenflächen. Gerade ungenutzte Grünflächen sollten als Wildwiesen belassen werden.
- > Neben der Bepflanzung wollen wir auch künstliche und natürliche Baumhöhlen sowie geschützte Flächen für Erdnester anlegen. All diese Maßnahmen zum Insektenschutz wollen wir in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Imker*innen in Stadt und Region durchführen.
- > Auch die Bürger*innen wollen wir ermutigen, ihre Gärten, Dächer und Balkone insektenfreundlich zu bepflanzen. Nur wenn eine insektenfreundliche Begrünung anders nicht möglich ist, sollen Private in Ausnahmefällen entsprechende Vorgaben für die Bepflanzung ihrer Vorgärten bekommen. In Neubaugebieten kann dies auch die Vorgabe von Mindestgrünflächen beinhalten. Für Neubauten fordern wir ein Verbot von Steingärten.

Verringerung der Lichtverschmutzung

- > Eine weitere Maßnahme zum Schutz der Insekten ist die Verringerung von Lichtverschmutzung. Derzeit sorgt die Helligkeit nicht nur für einen hohen Stromverbrauch, sondern hat auch negative gesundheitliche Folgen für den Menschen und stört nachweislich den Biorhythmus von Insekten oder Vögeln¹³². Deshalb muss die Stadt energieeffizientere Technik (LED-Lampen) bei der Straßenbeleuchtung einsetzen und Straßenlaternen mit Bewegungssensoren ausstatten, die mit einer automatischen Dimmfunktion betrieben werden (s. auch den Abschnitt zum Fußverkehr). Die Straßenlaternen sollten keine Abstrahlung nach oben haben, sondern ausschließlich nach unten auf die Straße leuchten.

¹³¹ <http://www.eh-da-flaechen.de/>

¹³² Lichtverschmutzung: Zu viel Licht für die Welt | ZEIT ONLINE

6 WIRTSCHAFTLICH STARKES HANNOVER

Mit einer schnelleren und einfacheren Unterstützung für Startups wollen wir kreative Hannoveraner*innen dabei unterstützen, ihre Ideen in die Tat umzusetzen und mit jungen Unternehmen die Wirtschaftskraft in Stadt und Region zu verbessern. Daneben betrachten wir die Unternehmen in städtischer Hand als wichtige Instrumente zur Erreichung gesellschaftspolitischer Ziele. Außerdem wollen wir gezielt Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen eingehen, um Zukunftsprojekte effizient und gemeinwohlorientiert zu verwirklichen, z. B. digitale Projekte, Nutzung des öffentlichen Raums.

- > Weitere Aspekte unserer Wirtschaftspolitik sind eine effiziente digitale Verwaltung, die als Dienstleisterin für hiesige Unternehmen auftritt (siehe dazu den Abschnitt zur Verwaltung) sowie unsere Pläne zur vielfältigen Gestaltung der Innenstadt (siehe dazu den entsprechenden Abschnitt im Kapitel Stadtplanung).

STARTUP-FÖRDERUNG

Damit Hannover auch in Zukunft wirtschaftlich stark bleibt, brauchen wir neben den bereits etablierten Unternehmen die innovative Kraft von Startups. Eine große Hürde für Startups ist derzeit der hohe bürokratische Aufwand für eine Gründung und die ersten unternehmerischen Schritte. Substantielle Hindernisse sind dabei die sehr hohe Anzahl der zu kontaktierenden Behörden, der damit einhergehende Zeitaufwand und die Fehlerquote durch fehlerhaft gestellte Anträge.

- > Wir wollen Unternehmensgründung und -führung vereinfachen, damit Unternehmer*innen sich voll auf ihre Kernaufgabe fokussieren können. Unternehmer*innen sollen dabei in ihrem Vorhaben bestärkt und bei den bürokratischen Prozessen unterstützt werden. Die Gründung eines Unternehmens soll digital und schnell möglich sein. Der Umgang mit Gründer*innen muss genauso innovativ und individuell sein wie deren Ideen – bei Behörden, bei Banken und auch bei den Gemeinden, in denen die Unternehmen ihren Sitz haben.

Eine Stelle in der Verwaltung („One-stop-shop-Lösung“)

- > Um die bürokratischen Hürden aus dem Weg zu räumen, möchte Volt eine Lösung des sogenannten **„One-Stop-Shop“** etablieren – also die Bereitstellung der Services der „digitalen Verwaltung“ an möglichst wenigen zentralen Stellen (siehe dazu auch den Abschnitt zur Verwaltung). Wir wollen allen Gründer*innen in Hannover eine **vollständig digitale Anmeldung** bei allen notwendigen Behörden und Ämtern in weniger als sieben Tagen ermöglichen.

Individuelle Unterstützung durch eine*n Koordinator*in

- > Wir wollen Gründer*innen ab der Geschäftsidee ein*e Koordinator*in zur Seite stellen, welche*r den Kontakt zu allen Beteiligten, z.B. Gemeinden, Behörden oder Finanzierungsstellen, bei einer Gründung übernimmt und den Informationsfluss koordiniert. Diese*r Koordinator*in soll
 - durch eine **wirtschaftsnahe Ausbildung, ein breites Netzwerk und eine Startup-affine Denkweise** einen Mehrwert für die Gründenden bieten.
 - als **zentrale Anlaufstelle** die Prozesse zusammen mit den staatlichen Stellen verschlanken und im Sinne des E-Government-Gesetzes modernisieren.
 - beim Stellen von notwendigen Anträgen und – in Absprache – beim Ausfüllen der Formulare unterstützen und beraten. Durch schnelle Abwicklung und Absicherung in rechtlichen und steuerlichen Fragen kann sich ein*e Unternehmer*in auf seinen*ihrer Unternehmenszweck fokussieren.
- > Außerdem wollen wir die bestehenden **Formulare und Anträge vereinfachen** bzw. mit Beispielen und direktem Feedback sowie Erklärungen hinterlegen, damit Gründer*innen diese Online-Formulare einfach und schnell nutzen können.

Unterstützung durch Vernetzung mit anderen Unternehmer*innen

- > Wir wollen Unternehmensgründer*innen mit einem Netzwerk an erfahrenen Unternehmer*innen unterstützen, um eine **Mentoringbegleitung** zu schaffen, die junge Unternehmen durch die Erfahrung von etablierten Unternehmen unterstützt. Bestehende Netzwerke sollen stärker eingebunden und unterstützt werden.

Schaffung von Co-Working-Spaces

- > In Hannover ist mit dem Hafven 2016 ein innovativer Co-Working-Space entstanden, der von Gründer*innen häufig genutzt wird. Wir wollen in Hannover weitere Co-Working-Spaces schaffen.

Finanzierung von Startups

- > Die Finanzierung ist eine der größten Hürden für Startups. Es gibt zwar bereits verschiedenste staatliche Mittel zur Förderung von Startups. Doch meist sind die Vorlaufzeiten bis zur Auszahlung sehr lange und die Anforderungen an das Geschäftsmodell sehr spezifisch. Vor allem bei innovativen Geschäftsmodellen passt daher oft keine Förderung. Wir brauchen eine flexiblere Verwendung der vorhandenen Mittel und eine schnellere Entscheidung der Anträge. Dabei ist eine gesunde Einschätzung der Anträge wichtig:

WIRTSCHAFTLICH STARKES HANNOVER

Eine zu vorsichtige Politik kann hier ebenso zum Stillstand führen wie eine kurzfristig zu lockere Handhabe.

BEST PRACTICE:

One-Stop-Shop-Lösung NRW: In NRW bietet die Verwaltung bereits eine „One-Stop-Shop-Lösung“ für Unternehmen an. Dadurch wird es Unternehmen erleichtert, ihre Umsätze komplett digital beim Bundeszentralamt für Steuern zu melden.¹³³

UNTERNEHMEN IN STÄDTISCHER HAND

Stadt¹³⁴ und Region¹³⁵ sind an mehreren Unternehmen beteiligt, die für Hannover von erheblicher Bedeutung sind. **Volt Hannover begrüßt diese Beteiligungen.** Aus unserer Sicht sind die städtischen Unternehmen Instrumente, mit denen die kommunale Politik wichtige politische Ziele erreichen kann: üstra und GVH für eine nachhaltige Mobilität; die hanova für die Bereitstellung von genügend Wohnraum; enercity für eine klimafreundliche Stromversorgung.

- > Pauschale Forderungen nach einer Privatisierung von städtischen Unternehmen lehnen wir daher ab. Stadt und Region müssen stattdessen über diese Beteiligungen eine aktive und gestaltende Rolle für das gesellschaftliche Zusammenleben und die öffentliche Daseinsvorsorge, z. B. bei Wohnen, Wasser, Strom, Verkehr etc., spielen, anstatt diese Aufgaben allein dem Markt zu überlassen.
- > Ein Negativbeispiel für die Privatisierung eines städtischen Unternehmens sind die Berliner Wasserwerke. Diese waren 1999 teilweise privatisiert worden, 2011 entschieden sich die Berliner*innen aufgrund der hohen Wasserpreise in Berlin in einem Volksentscheid für den Rückkauf, der die öffentliche Hand erheblich belastete. Seit 2013 sind die Betriebe wieder in städtischer Hand.¹³⁶
- > Die städtischen Unternehmen sollen bei wichtigen Themen mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorreiterrolle einnehmen. So sollten sie z. B. ihre Klimabilanz optimieren und auf eine gerechte Verteilung von Führungspositionen achten.

133 <https://www.ecovis.com/duesseldorf-koeln/blog/2021/04/13/one-stop-shop/>

134 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Akteure-und-Netzwerke/Klima-Allianz-Hannover/St%C3%A4dtische-Einrichtungen-und-Bauleitplanung/St%C3%A4dtische-Beteiligungen>

135 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover/Beteiligungen>

136 <https://www.diepresse.com/1451405/berlin-macht-wasser-privatisierung-ruckgangig>

Zukunft der Hannover Messe

- > Die Hannover-Messe befindet sich nicht erst seit der Corona-Pandemie in einer schwierigen finanziellen Situation.¹³⁷ Aus unserer Sicht muss die Messe die Frage beantworten, ob es auch in der Zukunft sinnvoll sein wird, über das größte Messegelände der Welt zu verfügen. Wir begrüßen daher den Plan des Unternehmens, das Gelände auch für Test- und Demonstrationszwecke zu nutzen¹³⁸ und somit ein zweites Standbein zu etablieren. Volt ist offen für weitere **innovative Konzepte** wie beispielsweise Hybrid-Messen¹³⁹ zur künftigen Nutzung des Messegeländes neben dem Messebetrieb.

KOOPERATIONEN ZWISCHEN VERWALTUNG UND UNTERNEHMEN

In vielen Fällen sind private Unternehmen besser als Verwaltungen oder die öffentliche Hand in der Lage, von den Bürger*innen gewünschte Leistungen zu erbringen. Wir wollen deshalb auf Kooperationen zwischen der Stadt und privaten Unternehmen setzen – insbesondere in Fällen, in denen ein Bedarf im öffentlichen Raum von der Verwaltung nicht mit der nötigen Expertise und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden kann. In solchen Fällen soll die Verwaltung mit den Unternehmen **faire Verträge abschließen und klare Ziele** formulieren. Dies ermöglicht die privatwirtschaftliche Entwicklung tragfähiger Geschäftsmodelle zur Erfüllung öffentlicher Bedürfnisse. Die Umsetzung dieser Kooperationen muss in enger Abstimmung mit den Bürger*innen erfolgen, gerade wenn sie die Gestaltung des öffentlichen Raums betreffen. Auf diese Weise sind solche Kooperationen ein wichtiges Instrument zur Erreichung politischer Ziele.

Gestaltung des öffentlichen Raums

- > Solche Kooperationen könnten beispielsweise für die Schaffung öffentlicher Toiletten und Waschräume in Parks und auf Plätzen in Hannover genutzt werden. Eine mit klaren Zielvorgaben, z. B. im Bereich Hygiene und Ausstattung, gestaltete Ausschreibung ermöglicht es den Unternehmen, hier ein Geschäftsmodell zu entwickeln, das unter den gewünschten Bedingungen tragfähig ist.

137 <https://www.haz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Niedersachsen/HAZ-Kommentar-zur-Deutschen-Messe-von-Jens-Heitmann>

138 <https://www.haz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Niedersachsen/Schneller-Mobilfunkstandard-Deutsche-Messe-in-Hannover-ruestet-Gelaende-mit-5G-Netz-aus>

139 Bei Hybridmessen sind sowohl klassische Aussteller*innen in Präsenz als auch digital zugeschaltete Aussteller*innen vertreten, siehe: <https://www.engineeringspot.de/2020/09/hannover-messe-2021-hybrider-ansatz/>

Digitale Projekte

- > Auch die Implementierung von digitalen Technologien kann von oder in Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen wirtschaftlicher und nutzer*innenfreundlicher erfolgen, als wenn dies die Verwaltung in Eigenregie durchführen würde. Dies betrifft beispielsweise die Bereitstellung von WLAN im öffentlichen Raum oder die Erfassung und Auswertung von Verkehrsdaten für eine bessere Steuerung des Verkehrs.

Weitere Kooperationen

- > Wir möchten unsere städtische Wirtschaft in Richtung einer ressourcensparenden Kreislaufwirtschaft entwickeln (siehe dazu den entsprechenden Abschnitt). Dies soll in Kooperation mit den hiesigen Unternehmen geschehen. Und auch im Zusammenhang mit Projekten der Energiewende können Kooperationen zwischen öffentlicher Hand und Unternehmen sinnvoll sein (siehe dazu den entsprechenden Abschnitt).

BEST PRACTICES

Sacramento: Die Stadt ist eine Kooperation mit der Firma Verizon eingegangen, um in den Parks der Stadt WLAN zur Verfügung zu stellen. Weitere Bereiche der Zusammenarbeit sind die Nutzung von modernen Technologien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung von Staus sowie die Implementierung der 5G-Technologie.¹⁴⁰

Los Angeles: 2019 gründete L.A. das „Urban Movement Labs“ mit mehreren privaten Unternehmen. Die Kooperation soll die urbane Mobilität der Zukunft in der Stadt umsetzen. Intelligente Verkehrskonzepte in den Bereichen ÖPNV, Stadtlogistik, vernetzte Mobilität und städtischer Flugtransport sollen dazu führen, dass die Bürger*innen sich in Zukunft schneller, sicherer und nachhaltiger durch die Stadt bewegen können.¹⁴¹

Stockholm: In Stockholm wurde eine Innovationspartnerschaft zwischen dem öffentlichen Sektor, der Wissenschaft und der Privatwirtschaft gegründet. Digital Demo Stockholm (DDS) nutzt digitale Lösungen, um die Lebensqualität der Stockholmer zu verbessern. Die Projekte der Kooperation zielen auf Qualitätskontrollen des Trinkwassers, eine Senkung des Energieverbrauchs im Medizinsektor oder die effiziente Unterstützung des Lernens für Schüler*innen und Studierende durch digitalen Technologien.¹⁴²

140 Vgl. Maddox, Teena: Verizon and Sacramento partner for smart city tech to upgrade infrastructure, in: TechRepublic, 07.06.2017, [online] <https://www.techrepublic.com/article/verizon-and-sacramento-partner-for-smart-city-tech-to-upgrade-infrastructure/> [23.03.2021].

141 Vgl. Home: in: Urban Movement Labs, 18.11.2020, [online] <https://www.urbanmovementlabs.com/> [23.03.2021].

142 Vgl. This is Digital Demo Stockholm - Digital Demo Stockholm: in: Digital Demo Stockholm, [online] <https://www.digitaldemostockholm.com/en/> [23.03.2021].

7 BILDUNG

Bildung soll in unserer Gesellschaft vielen verschiedenen und schwerwiegenden Ansprüchen gerecht werden. Sie soll Persönlichkeiten entwickeln und ein erfülltes Leben ermöglichen. Sie soll gut ausgebildete Fachkräfte für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft hervorbringen. Sie soll Frieden und Demokratie sichern und unser kulturelles Wissen über die Generationen weitergeben. Und sie muss dringend gleichberechtigt angeboten werden.

- > Mit vorausschauender und langfristiger Schulentwicklungsplanung will Volt genügend Kapazitäten für steigende Schüler*innenzahlen sicherstellen. Schulgebäude sollen einerseits saniert, andererseits für weitere Nutzungsmöglichkeiten (bspw. Stadtteilzentren) geöffnet werden. Die Digitalisierung darf auch vor den Schulen nicht Halt machen. Volt setzt sich diesbezüglich für eine flächendeckende Ausstattung ein. Sowohl die frühkindliche Bildung als auch Erwachsenenbildung sieht Volt als wichtige Bestandteile in einem zukunftsfähigen Bildungssystem. In jedem dieser Bausteine denkt Volt inklusive Ansätze mit.

SCHULENTWICKLUNGSPLANUNG

Für ein leistungsfähiges Schulsystem müssen genügend Räumlichkeiten als Teil einer hochwertigen Bildungsinfrastruktur bereitstehen. Dies muss über eine **vorausschauende Planung** sowie **flexibles Reagieren** auf sich verändernde Bedingungen sichergestellt werden.

- > Dieses Ziel wird gegenwärtig aber nicht erreicht. Trotz seit Jahren absehbar steigender Schüler*innen-Zahlen hat es die Stadt versäumt, die erforderlichen Kapazitäten in der Bildungsinfrastruktur aufzubauen. Mitunter werden sogar die vom Land vorgesehenen Klassengrößen nicht mehr eingehalten. Gerade in Neubaugebieten mit jungen Familien fehlen wohnortnahe Angebote.
- > Vielerorts muss wegen fehlender Räumlichkeiten auf Übergangslösungen wie die Auslagerung in Container oder auf „Wanderklassen“ ohne festen Klassenraum ausgewichen werden. Derartige temporäre „Lösungen“ stellen sich zusehends als Dauerzustand heraus, bieten aber weder eine förderliche Lernumgebung für Schüler*innen noch eine angemessene Arbeitsumgebung für das Schulpersonal. So stehen z.B. grundlegende Ausrüstungen wie WLAN oder interaktive Whiteboards in Containern nicht zur Verfügung. Kapazitätsprobleme werden dadurch verstärkt, dass Schüler*innen-Wechsel vom Gymnasium in Richtung anderer Schulformen in den ersten Jahren der Sekundarstufe sukzessive zu einer fehlenden Auslastung der Gymnasien bei gleichzeitiger Überlastung der Gesamtschulen führen.

BILDUNG

- > Um dieser Vernachlässigung schulpolitischer Pflichtaufgaben entgegenzuwirken, setzt sich Volt dafür ein, dass:
- die Schulentwicklungsplanung auf Grundlage verfügbarer Daten und Prognosen **vorausschauend** ausgestaltet wird und zukünftig mit der Stadtentwicklungsplanung Hand in Hand geht. Dies gilt gleichermaßen für den Bereich der vorschulischen Bildung (siehe dazu den entsprechenden Abchnitt).
 - bereits frühzeitig die Verfügbarkeit geeigneter Flächen, vor allem aus städtischem Bestand, geprüft wird, damit notwendige Kapazitäten bei Bedarf auch tatsächlich geschaffen werden können.
 - die Beseitigung nicht-nachhaltiger räumlicher Ausweichlösungen forciert wird.
 - bei der Kapazitätsplanung im Sekundarschulbereich sich verändernde Belastungen bereits im Vorfeld berücksichtigt werden. Volt unterstützt dabei die Etablierung eines **Rotationssystems**. Dabei werden pro Jahrgang an einem Teil der Gymnasien zusätzliche fünfte Klassen eingerichtet, um der hohen Nachfrage nach Gymnasialplätzen in den fünften Klassen nachzukommen. Nach den zu erwartenden Abgängen vom Gymnasium in den ersten beiden Schuljahren kann die Gesamtanzahl der Klassen über Neuzusammenstellungen innerhalb der Schulen an den real gegebenen Bedarf angepasst werden (bspw. werden aus fünf 6. Klassen vier 7. Klassen). So kann auf die Gründung neuer Gymnasialstandorte verzichtet werden kann, für die es absehbar keine Nachfrage in den höheren Jahrgängen gibt.

SCHULGEBÄUDE

Schulgebäude in gutem Zustand sind eine wichtige Voraussetzung für einen erfolgreichen Schulalltag.

- > Wir unterstützen daher die Ausrichtung, der **Sanierung und Instandhaltung von Schulen** einen hohen Stellenwert in der Haushaltsplanung einzuräumen. Die Reihenfolge, in der die Schulen saniert werden, sollte nicht von der Schulform, sondern allein vom baulichen Zustand abhängen. Daneben wollen wir weitere Potenziale einer **innovativen Infrastrukturpolitik** im Schulbereich nutzen, die die Stadtentwicklung vorantreiben und den öffentlichen Haushalt entlasten können. Schulgebäude eignen sich prinzipiell für viele verschiedene Zwecke außer der Beschulung. Die vorhandenen Flächen werden insofern nicht effizient genutzt, wenn die Räumlichkeiten nach Schulschluss ungenutzt leerstehen.

Weiterentwicklung zu Stadtteilzentren

- > Wir möchten daher Schulen zu **Stadtteilzentren** weiterentwickeln. Wenn gleich die Beschulung die wichtigste Nutzungsform ist und bleiben soll, wollen wir weitere Nutzungsformen erwägen und in die Planungsbemühungen einbeziehen. Wir setzen uns daher für **innovative Nutzungskonzepte** ein, die im Einklang mit bestehenden Infrastrukturen und Bedarfen auf die jeweiligen Stadtteile zugeschnitten werden. Dies umfasst die Mehrfachnutzung von Räumlichkeiten durch Vereine und Initiativen, aber auch die umfassende Weiterentwicklung von Schulgebäuden hin zu Stadtteilzentren, sofern ein entsprechender Bedarf besteht. Derartige Zentren können Kindern vielfältige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung in den Bereichen Kultur und Sport bieten. Darüber hinaus sollen weitere nützliche Dienste (z.B. eine Stadtteilbibliothek, ein Elterncafé, Beratungsangebote) für alle Menschen zur Verfügung stehen. Dadurch wollen wir einen zentralen Ort für alle Menschen aus dem Stadtteil schaffen, an dem sie ihre Zeit verbringen können. In Form der Leonore-Goldschmidt-Schule gibt es bereits ein gutes Beispiel für diesen Ansatz.

Flexible Raumplanung

- > Die Gestaltung von Schulgebäuden – ob für die Beschulung oder andere Zwecke – erfordert Flexibilität aufseiten der Planenden, um individuelle Bedarfe aufgreifen zu können. **Für die Raumplanungen wollen wir den Schulen deshalb mehr Freiheiten geben.** Dies betrifft insbesondere den Standardraumplan der Stadt, der in seiner gegenwärtigen Form den Handlungsspielraum für innovative Ansätze, auch pädagogischer Art, unnötig einschränkt. Auch darüber hinausgehend sollten Planungsprozesse auf die individuellen Anforderungen der jeweiligen Schule im Stadtteil eingehen können.

Ökologische Gestaltung der Gebäude und Schulhöfen

- > Wir setzen uns daneben für die ökologische Gestaltung von Gebäuden und Schulhöfen ein. Neben der erhöhten Aufenthaltsqualität ist es gerade in der Stadt wichtig, die Schüler*innen in der Schule mit der Natur in Kontakt zu bringen.

DIGITALISIERUNG IN DEN SCHULEN

Digitale Technik und digitale Methoden ermöglichen, unterstützen und beschleunigen die Umsetzung vieler innovativer Lehr- und Lernmethoden.

- > Digitalisierung ist für uns in erster Linie ein Werkzeug zum Erreichen bestimmter bildungspolitischer und gesellschaftlicher Ziele und muss stets in

Zusammenhang mit diesen gedacht werden. Zudem kommt einem kompetenten Umgang mit digitalen Medien in unserer heutigen Gesellschaft eine zentrale Rolle zu, sodass Schüler*innen die benötigten Kompetenzen frühstmöglich erwerben sollten.

- > Gegenwärtig sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Digitalisierung in Hannover vielerorts nicht gegeben. Dies betrifft die Infrastruktur (so die Breitbandanbindung), die Ausstattung von Schüler*innen und Lehrkräften mit Endgeräten und Schulungsangebote für das Schulpersonal gleichermaßen. Für eine nachhaltige Digitalisierung müssen aber auch stets Fragen der technischen Wartung und Pflege mitbedacht werden. Bei allen diesen Aufgaben kommt der Stadt Hannover als Schulträger eine entscheidende Funktion zu.

Flächendeckender Breitbandanschluss

- > Eine **Breitbandanbindung** an das Internet ist grundlegende Voraussetzung für die Digitalisierung an Schulen. Diese ist jedoch noch nicht überall in Hannover Realität. Volt setzt sich deshalb dafür ein, dass unter Beteiligung der Stadt Hannover die bestehenden Hindernisse identifiziert und beseitigt werden.

Unterstützung bei bürokratischen Verfahren

- > Für viele notwendige Vorhaben wie die Anschaffung von Endgeräten stellt der Bund (z.B. im Digitalpakt Schule¹⁴³) Mittel zur Verfügung, die aber bisher nicht ausreichend ausgeschöpft werden¹⁴⁴. Bürokratische Hürden wie ein digitales Lernkonzept und die Festlegung von Kriterien für die Verteilung von Geräten stellen bei den gegebenen Personalkapazitäten große Hürden für die Schulen dar. Wir wollen deshalb eine **Stelle in der Stadtverwaltung** einrichten, die den Schulen **zielgerichtete Unterstützung** anbietet. Möglich wäre zum Beispiel die Erstellung eines Rahmen- oder Musterlernkonzepts, an dem sich Schulen orientieren können. Gleiches gilt für einen Leitfaden für die Verteilung von Geräten. Dadurch würden die Schulen administrativ entlastet und dringend benötigtes Geld die Schulen in Hannover erreichen.

Fortbildungen und Instandhaltung von Geräten

- > Neben dem Ausbau der Infrastruktur und der Anschaffung benötigter Geräte muss sichergestellt werden, dass diese auch sinnvoll genutzt und instand gehalten werden. Deshalb setzt sich Volt dafür ein, dass allen Lehrkräften **regelmäßige Fortbildungen** für die Nutzung digitaler Lernkonzepte offen stehen. Zudem sollen im Austausch der Stadt mit den Schulen die besten

143 <https://www.bmbf.de/de/wissenswertes-zum-digitalpakt-schule-6496.php>

144 <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Digitalpakt-Zu-viel-Buerokratie-zu-wenig-Verlaesslichkeit,digitaleschule184.html>

BILDUNG

Ansätze identifiziert werden, um die Beschaffung von Software und die Wartung technischer Geräte zu gewährleisten, ohne diese Aktivitäten – wie gegenwärtig häufig der Fall – auf die Lehrkräfte abzuladen.

Ein städtisches digitales Ökosystem für die Schulen

- > Ein entscheidendes Mittel zur Erreichung dieser bildungspolitischen Ziele stellt für Volt der Medienentwicklungsplan (MEP) der Stadt Hannover dar. Dieser soll auf das übergeordnete Ziel eines **städtischen digitalen Ökosystems** ausgerichtet werden, das Aufgaben – wo sinnvoll – zentralisiert, den Schulen darüber hinaus jedoch die notwendige Autonomie lässt. Über den MEP sollen die Netzwerkadministration, die Gerätewartung und die Beschaffung ausgewählter Software zentralisiert durch die Stadt vorgenommen werden. In der weiteren Ausgestaltung soll auch im Bereich der Digitalisierung Fragen der Nachhaltigkeit angemessener Raum gegeben werden.

FLEXIBLER SCHULBEGINN

Wir befürworten die flexible Verschiebung des Schulbeginns auf eine spätere Uhrzeit (sog. **Eulen- und Lerchen-Modell**). Schüler*innen haben einen unterschiedlichen Biorhythmus, wobei viele Schüler*innen ihr volles Leistungspotenzial nicht schon um 8 Uhr morgens, sondern erst später am Vormittag abrufen können. Wissenschaftliche Untersuchungen in den USA beispielsweise zeigen, dass eine Verschiebung des Schulbeginns von 7:50 Uhr auf 8:45 Uhr einen positiven Einfluss auf Noten, Aufmerksamkeit und Pünktlichkeit hat.¹⁴⁵ Wir wollen daher das Eulen- und Lerchen-Modell auch in Hannover in einem **Pilotprojekt** testen. Hierbei müssen die Arbeitszeiten und sonstigen Termine von Eltern sowie die Anbindung des ÖPNV (insb. Schulbusse) berücksichtigt werden. Bei positiven Ergebnissen wollen wir das Modell dauerhaft einführen. Es soll auch weiterhin die Möglichkeit geben, die Schule zur früheren Uhrzeit zu beginnen, wenn dies den Bedürfnissen der Schüler*innen oder der Eltern besser entspricht.

GANZTAGSANGEBOT

Ein qualitativ hochwertiges Ganztagsangebot birgt viele Chancen sowohl für Kinder als auch für Eltern. Während die Kinder auch außerhalb der Unterrichtszeit gut betreut werden und ihre freie Zeit mit anderen Kindern verbringen können, werden die Eltern entlastet. Vereinbarkeit von Familie und Beruf kann nur gelingen, wenn die Eltern sich darauf verlassen können, dass ihre Kinder auch nach dem Unterricht in guten Händen sind. Durch steigende

¹⁴⁵ Dunster et. al (2018): Sleepmore in Seattle: Later school start times are associated with more sleep and better performance in high school students, Sciences Advances Vol. 4 No. 12., eaau6200.

BILDUNG

Erwerbstätigkeit von Müttern und sinkende Sozialtransfers finanzieren sich Investitionen in Ganztagsangebote zum Teil selbst.¹⁴⁶

- > Gute Ganztagsangebote bestehen nicht nur aus Betreuung, sondern fördern die Schüler*innen. Sie ermöglichen das Zusammenkommen von Kindern aus unterschiedlichen sozialen Umfeldern und tragen so zum sozialen Zusammenhalt und zu mehr Teilhabe für alle bei.

Bessere Ausstattung von Ganztagschulen

- > Derzeit besteht in Hannover bei den Ganztagsangeboten noch ein Nebeneinander zwischen Ganztagsgrundschulen und Horten. Diese Doppelstrukturen belasten den kommunalen Haushalt. Volt befürwortet perspektivisch einen **qualitätsgesicherten Übergang** weg von Horten hin zu mehr Ganztagsangeboten in Ganztagsgrundschulen.
- > Die Qualitätssicherung möchte Volt gewährleisten, indem in Ganztagschulen (entgegen der gängigen Praxis, externes, „fachfremdes“ Betreuungspersonal zu beschäftigen) **mehr Pädagog*innen** eingestellt werden.
- > Vor allem bei der Hausaufgabenbetreuung besteht derzeit Nachholbedarf. Hier wollen wir mehr räumliche und personelle Kapazitäten schaffen, damit die Kinder nicht nur beaufsichtigt, sondern auch individuell betreut werden können.

Inhalte der Ganztagsangebote

- > Das Betreuungsangebot soll **flexibilisiert** werden. Neben gebundenen soll es auch offene Aktivitäten geben, an denen die Kinder je nach Neigung freiwillig teilnehmen können. Den Kindern werden dadurch eigenständige Lernmomente und individuelle Interessenentwicklung ermöglicht.
- > Bei den inhaltlichen Angeboten wollen wir zwei Bereiche stärken: zum einen ein deutlich erhöhtes Angebot an **„Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE)“**, die in der heutigen global organisierten Welt eine wichtige Rolle einnimmt. Der andere Bereich ist ein vermehrtes Angebot von **erlebnispädagogischen Elementen**. Zentrale persönliche, soziale und kognitive Kompetenzen entwickeln Kinder gemeinsam unter Gleichaltrigen außerhalb der Klassenzimmer.
- > Möglichst viele Angebote, die an den Ganztagschulen durchgeführt werden, sollen einen inklusiven Charakter aufweisen und eine Teilnahme für alle ermöglichen.
- > Im Übrigen wollen wir den Schulen möglichst viel Freiraum bei der Gestaltung der Ganztagsangebote einräumen.

¹⁴⁶ https://www.diw.de/de/diw_01.c.703156.de/nachrichten/ausbau_der_ganztagsbetreuung_fuer_grundschulkindern__neue_diw-studie_vorgestellt.html

BILDUNG

Ernährung in den Schulen

- > Die Verpflegung der Schüler*innen ist ein wichtiges Element der Ganztagesangebote. Die Lebensmittelversorgung in Schulen soll in Zukunft aus **ökologisch produzierten Lebensmitteln aus der Region** bestehen. Statt großen Rahmenverträgen könnten die Schulen Kooperationen mit lokalen Caterern eingehen, um nicht nur ökologische Kreisläufe der Produkte, sondern auch regionale Wirtschaftskreisläufe zu schließen und folglich die regionale Wertschätzung zu fördern. Kinder sollen an eine gesunde und ausgewogene Ernährung mit schonend und nachhaltig produzierten Lebensmitteln frühzeitig herangeführt werden. Dazu sollte auch das Ausflugsangebot auf lokale landwirtschaftliche Betriebe ausgebaut werden, damit Schüler*innen mehr über die Produktion von Lebensmitteln erfahren (s. dazu auch den Abschnitt zum Umweltbewusstsein).
- > Hilfestellung, Leitfäden und gegebenenfalls finanzielle Förderungen durch die Stadt sollen Schulen dabei helfen, die Umstellung auf ein derartiges Verpflegungsangebot zu meistern.

INKLUSION

Inklusion bedeutet, dass alle Menschen in unserer Gesellschaft einen Platz haben. Unabhängig von möglichen Defiziten hat jeder Mensch eine Würde, so wie er*sie ist. Deshalb sollten Kinder mit ganz unterschiedlichen Kompetenzen, Bedürfnissen und Beeinträchtigungen von klein an miteinander und voneinander lernen dürfen.

Ganzheitlicher Ansatz

- > Inklusion muss von der Kinderkrippe über den Kindergarten bis zur Schule ganzheitlich angegangen werden. Jede Episode ist nur ein Abschnitt im gesamten Bildungsweg des Kindes. Ein ganzheitlicher Ansatz muss auch Freizeitaktivitäten mit berücksichtigen. Jugendamt und Erziehungshilfestellen (z.B. das SPZ oder unterstützende Stellen wie „Mosaik inklusiv Leben“) müssen eng zusammenarbeiten, um Eltern und Kinder bestmöglich zu unterstützen.

Ein inklusives Schulsystem

- > Schul- und Betreuungssysteme müssen daher an die Bedürfnisse von Kindern mit besonderem Betreuungs- und/oder Förderbedarf und deren Eltern angepasst werden. Es muss den Eltern überlassen bleiben, ob ihr Kind Sonderfördereinrichtungen besucht oder den Weg über das herkömmliche Bildungssystem geht. Den Eltern sollte bereits vor Schulbeginn pädagogische Unterstützung zur Verfügung stehen, um die Fähigkeiten und Talente ihres

BILDUNG

Kindes zu fördern. Wir fordern eine bessere Aufklärung darüber, welche Dienste Eltern in Anspruch nehmen können (z.B. die haushaltsnahen Dienstleistungen oder eine Schulbegleitung).

- > Förderschulen müssen bestehen bleiben. Sie sollten möglichst mit Regelschulen zu Schulzentren zusammengefasst werden. Dies ermöglicht eine Stammklasse in der Regelschule und eine zielgerichtete Förderung in einer Förderklasse. Inklusion sollte immer wählbar und der Übergang zwischen den Schulformen möglichst leicht sein.

Personelle Ressourcen in den Bildungseinrichtungen

- > Das Bildungspersonal spielt für eine funktionierende Inklusion eine entscheidende Rolle. Vorübergehend werden mehr fachlich qualifizierte Schulbegleiter*innen benötigt. Derzeit muss zur Einstellung einer Schulbegleitung ein Antrag bei der Kommune gestellt werden. Da es keine einheitlichen Vorschriften bzgl. Stundenlohn und Qualifizierung des Personals gibt, muss über jeden Antrag im Einzelfall entschieden werden. Hier wollen wir **einheitliche Vorschriften** einführen und die Verfahren vereinfachen. Es muss außerdem regelmäßige Fortbildungsangebote zur Inklusion für das Lehrpersonal geben.

Materielle Ausstattung der Bildungseinrichtungen

- > Die Bildungseinrichtungen müssen genügend finanzielle Mittel für **inklusive Fördermaterial** von der Kommune erhalten. Dies betrifft sowohl die räumliche Ausstattung als auch die entsprechenden Lernmaterialien. Wir wollen, dass inklusive Lernmaterialien zwischen den Schulen verliehen werden. Dies würde die Anschaffung und Nutzung günstiger machen und so mehr Spielraum für Neuanschaffungen eröffnen.

BEST PRACTICES

Montessori-Ansatz: Der ganzheitliche Ansatz von Maria Montessori beruht auf der Ansicht, dass Kinder in ihrer Persönlichkeit einzigartig sind und ihre Einzigartigkeit geachtet werden sollen. Wichtig ist ein selbstständiges, dem eigenen Tempo entsprechendes Lernen.

Waldorfschule Bothfeld: Das Motto der Freien Waldorfschule Bothfeld ist „Jedes Kind ein Könnler!“ Im allgemeinen Schulzweig lernen die Kinder gemeinsam, im Rahmen des Förderschulzweiges werden Schüler*innen mit besonderem Unterstützungsbedarf unterrichtet. Je nach Bedarf und Können der Schüler*innen werden die beiden Schulzweige getrennt oder zusammengelegt. Der Kontakt zwischen der Förderklasse und der allgemeinen Klasse wird durch einen gemeinsamen Pausenhof und räumliche Nähe gefördert.

FRÜHKINDLICHE BILDUNG

Volt möchte ein stärkeres Augenmerk als bisher auf Kinder richten. Hierbei ist insbesondere die frühkindliche Bildung wichtig, weil hier die Grundlage für einen erfolgreichen Bildungsweg des Kindes gelegt wird. Volt will Kinder zu innovativem und unabhängigem Denken erziehen und auch sportliche, musische und kreative Fähigkeiten fördern. Wir wollen es insbesondere fördern, dass in Kindergärten auf spielerische Weise erste Kenntnisse der englischen Sprache vermittelt werden (siehe dazu den Abschnitt zum Europäischen Bewusstsein).

- > Die frühkindliche Bildung kann nicht nur in der Familie geleistet werden. Für eine bestmögliche Förderung sind vielmehr Bildungseinrichtungen erforderlich, die auch die Eltern entlasten. Genügend Betreuungsplätze in Krippen und Kitas mit guter Qualität sind daher entscheidend für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Niedrigere Beiträge für die Kinderkrippe

- > Seit 2019 sind Kindergärten beitragsfrei. Dies gilt jedoch nicht für die Kinderkrippe. Daher müssen Eltern, die bereits nach einem Jahr Elternzeit wieder ihre Arbeit aufnehmen, für ihr Kind die Unterbringung in einer Kinderkrippe bezahlen. Ab dem 3. Lebensjahr greift dann erst die Beitragsfreiheit des Kindergartens.
- > Durch **niedrigere Beiträge bereits ab dem 1. Lebensjahr** in der Kinderkrippe würden finanziell schwächere Familien unterstützt werden. Mittelfristig sollte die Kinderbetreuung im Ganzen von der Krippe bis zum Hort beitragsfrei gestaltet sein. Hierbei sollten keine Unterschiede zwischen der Stadt Hannover und der Region gemacht werden.

Aufstockung des Personals und attraktivere Ausbildung

- > Derzeit fehlen in Stadt und Region Erzieher*innen, um eine gute Betreuung zu gewährleisten. Daher wollen wir **mehr Erzieher*innen einstellen**. Derzeit ist die Ausbildung für Erzieher*innen schulisch, es gibt also keine Vergütung. Wir wollen darum den Auszubildenden zumindest für Praktika in städtischen Einrichtungen eine **Praktikumsvergütung** bezahlen, um die Ausbildung (und damit auch den Beruf) für Erzieher*innen etwas attraktiver zu machen. Wir wollen auch vermehrt Praktika und Schnuppertage anbieten, um mehr junge Menschen für den Erziehungsberuf zu begeistern.

Frühere Erkennung von verzögerter Entwicklung

- > Derzeit werden Verzögerungen in der Entwicklung eines Kindes oft erst in der KiTa erkannt. Wir wollen hier früher ansetzen. Durch **Einbindung des SPZ** und **engmaschige Kontrolluntersuchungen** sollen Störungen und

BILDUNG

Verzögerungen so früh wie möglich erkannt und behandelt werden (SPZ = Sozialpädiatrisches Zentrum, also eine von einem*einer Kinderärzt*in geleitete Einrichtung zur ambulanten Untersuchung und Behandlung von Kindern und Jugendlichen).

Außendarstellung des Jugendamtes

- > Außerdem muss die Außendarstellung des Jugendamtes Hannover verbessert werden. Das Jugendamt muss sich als unterstützendes und helfendes Amt an die Seite der Eltern stellen, damit diese sich nicht allein gelassen fühlen. Dazu wollen wir das Willkommenspaket des Jugendamtes für Eltern von Neugeborenen¹⁴⁷ wieder einführen, um den Kontakt zu den Jugendämtern von Beginn an positiv zu stärken.

Qualitätssicherung in der Betreuung durch Tageseltern

- > Für die Genehmigung als Tagesmutter- oder Vater wollen wir höhere Qualifikationsstandards etablieren. Tageseltern leisten wichtige und wertvolle Arbeit, allerdings muss eine hinreichende Qualität der Betreuung gewährleistet sein. Die Kontrolle der Betreuung von Tageseltern durch die Kommune wollen wir ausweiten.

ERWACHSENENBILDUNG UND LEBENSLANGES LERNEN

Bildung endet nicht mit dem Abschluss von Schule, Studium oder Ausbildung, sondern ist ein lebenslanger Prozess. Wandlungsprozesse in Gesellschaft und Wirtschaft stellen immer wieder neue Anforderungen an jede*n Einzelne*n.

- > Volt will die Bürger*innen dabei unterstützen, sich an diese Anforderungen anzupassen und den Wandel mitzugestalten. Das gilt insbesondere für berufliche Neuorientierung und Weiterbildung.

Unterstützung für Volkshochschulen

- > Volt sieht Volkshochschulen als wichtige Unterstützung beim lebenslangen Lernen. Das jetzt schon gut ausgebaute Angebot lässt sich konstant erweitern und professionalisieren. Volkshochschulen sollen **moderne Räumlichkeiten, nicht-kündbare Standorte, gute Bausubstanz und Baupflege, zufriedene Mitarbeiter*innen** sowie **gute Dozent*innen und Referent*innen** zur Verfügung haben.

¹⁴⁷ <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Willkommen-Baby-in-Hannover-Stadt-streicht-Angebot-von-Hausbesuchen-bei-Eltern>

Weitere Bildungseinrichtungen

- > Neben der Volkshochschule besteht eine breite Landschaft an privaten und öffentlichen Bildungseinrichtungen (z.B. Sprachschulen) für Erwachsenenbildung und Lebenslanges Lernen. Diesen Bildungseinrichtungen will Volt mittels eines **einheitlichen Qualifizierungs- und Zertifizierungsprozesses** dazu verhelfen, zu anerkannten Bildungsträger*innen zu wachsen und sich somit zu professionalisieren. In mehreren Bundesländern und Städten, wie z.B. Schleswig-Holstein, Hamburg und Bayern, gibt es bereits derartige Zertifizierungsmöglichkeiten¹⁴⁸. Volt möchte in enger Anlehnung an diese Beispiele ein ähnliches Programm aufsetzen.

¹⁴⁸ <https://www.nun-zertifizierung.de/>, <https://www.umweltbildung.bayern.de/akteure/qualitaetssiegel/index.htm>

8 SOZIALES HANNOVER

- > Volt steht für eine offene und inklusive Gesellschaft. Diskriminierung, Anfeindung und Ausgrenzung treten wir entschieden entgegen. Es ist Aufgabe der Politik, eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen in Hannover sicherzustellen, denn Stadt und Region gehören uns allen!

WENIGER ARMUT IN HANNOVER

Jede*r fünfte Hannoveraner*in verfügt über ein Einkommen von weniger als 60 % des regionalen Durchschnittseinkommens und gilt daher als armutsgefährdet (Stand 2018).¹⁴⁹ 27 % der unter 18-Jährigen in Hannover sind von Armut betroffen¹⁵⁰, mehr als im Bundesdurchschnitt.¹⁵¹

- > Seit 2010 gibt es den „Hannoverschen Weg“, ein Konzept der Stadt Hannover zur Bekämpfung von Armut.¹⁵² Volt Hannover begrüßt die Schaffung eines solchen Konzepts, aber angesichts der Armutszahlen in Hannover halten wir es nicht für ausreichend. Insbesondere die Situation in einigen Stadtteilen und -vierteln, in denen Armut verstärkt auftritt (Sahlkamp, Vahrenheide, Mühlenberg)¹⁵³ oder sich eine prekäre Entwicklung abzeichnet (Kronsberg), erfüllt uns mit Sorge.
- > Bei der Bekämpfung von Armut wollen wir auf eine **langfristige Strategie** setzen, um das Problem strukturell und nachhaltig anzugehen, anstatt uns nur auf die Symptome gegenwärtiger Probleme zu konzentrieren. Wir setzen dabei zwei Schwerpunkte: die **Unterstützung von Kindern, die in Armut aufwachsen**, damit diese gute Chancen auf eine Befreiung aus der Armut haben. Und ein **sorgfältiges Quartiersmanagement** in den Stadtvierteln, die besonders von Armut betroffen sind oder sich in eine besorgniserregende Richtung entwickeln.

Bekämpfung von Kinderarmut

- > Bei der Bekämpfung von Kinderarmut wollen wir das Konzept der **Präventionskette** umsetzen. Dabei sollen Kinder, die in einer von Armut gefährdeten Familie aufwachsen, von der Geburt an begleitet werden. Während jeder Phase in der Kindheit und Jugend muss es spezifische

149 Vgl. Landeshauptstadt Hannover, : Kinderarmut in Zahlen - Update 2020. Handlungsansätze für Teilhabe trotz Armut, 2020, [online] <https://www.hannover.de/> [15.02.2021], S.3.

150 Vgl. Landeshauptstadt Hannover, 2020, S.5.

151 Vgl. Bertelsmann Stiftung: Factsheet - Kinderarmut: Eine unbearbeitete Großbaustelle, in: Bertelsmann Stiftung, 15.02.2021, [online] <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/themen/aktuelle-meldungen/2020/juli/kinderarmut-eine-unbearbeitete-grossbaustelle> [15.02.2021].

152 Vgl. Landeshauptstadt Hannover: Hannoversche Wege aus der Armut, in: Sozialeleistungen & weitere Hilfen | Soziales | Leben in der Region Hannover | Hannover.de | Home - hannover.de, [online] <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Sozialeleistungen-weitere-Hilfen/Hannoversche-Wege-aus-der-Armut> [15.02.2021].

153 Vgl. Kinderarmut in Zahlen - Update 2020, S.16.

Unterstützungsangebote geben. Einen besonderen Fokus wollen wir dabei auf den Übergang von der Jugend ins Erwachsenenalter legen. Eine erfolgreiche Bewältigung dieser Übergangsphase ist ein wichtiger Faktor dafür, dass Kinder, die in Armut aufwachsen, selbst den Sprung aus der Armut schaffen.¹⁵⁴

- > Mit niedrigschwelligen Angeboten (bspw. Übergabe eines Begrüßungspakets durch Sozialarbeiter*innen¹⁵⁵) wollen wir erste Kontakte zwischen den Familien und dem Jugendamt herstellen und das nötige Vertrauen aufbauen.

Sorgfältiges Stadtteilmanagement

- > Armut tritt häufig in einzelnen Stadtteilen verstärkt auf. Daher soll die Stadt die Entwicklung gerade in solchen Stadtteilen genau beobachten, deren Entwicklung problematisch erscheint, und entsprechend handeln. In Mühlenberg beispielsweise ist die Stadt dem nicht rechtzeitig nachgekommen und hat Förderungen des Bundes zu spät in Anspruch genommen. Die Indikatoren, anhand derer eine prekäre Entwicklung ausgemacht werden kann, wollen wir von Expert*innen erarbeiten lassen.
- > Städtisches Engagement in solchen Stadtvierteln heißt neben Unterstützung zum Beispiel, **sozialen Wohnungsbau** auszuweiten und einen **größeren Bestand von Wohnungen in städtischer Hand** zu haben, um auf die Versorgung mit Wohnraum direkt Einfluss nehmen zu können. Damit kann die Stadt auch auf eine soziale Durchmischung in den Stadtteilen achten, um Ghettoisierung vorzubeugen (s. dazu auch den Abschnitt Wohnraum).

BEST PRACTICE

Präventionskette Monheim: In Monheim am Niederrhein gibt es das Projekt „Mo.Ki.“, das die Stadt gemeinsam mit der AWO zur Bekämpfung von Kinderarmut umgesetzt hat. Das Projekt besteht aus fünf Phasen: 1. bis 3. Lebensjahr, 4. bis 6. Lebensjahr, 7. bis 10. Lebensjahr, 11. bis 14. Lebensjahr und 15. bis 18. Lebensjahr. Je nach den unterschiedlichen Bedürfnissen des jeweiligen Lebensabschnittes und unter Einbeziehung der Schulen bekommen die Kinder und ihre Familien passende Unterstützungsangebote. So werden die Familien beispielsweise bei allen gesundheitlichen Fragen rund um Schwangerschaft, Geburt und die ersten Entwicklungsschritte im Kleinkindalter von Familienhebammen und Sozialpädagog*innen unterstützt. Es gibt Elterncafés in ausgewählten Kindertagesstätten, wo Eltern über Sorgen und Nöte sprechen können. Dort stehen oft externe Beratungskräfte zur Verfügung. In den Schulen gibt es Beratung durch

¹⁵⁴ Vgl. Heine, Valeska: Langzeitstudie Kinderarmut, in: Arbeiterwohlfahrt, 06.11.2019, [online] <https://rein-in-die-awo.de/langzeitstudie-kinderarmut/> [15.02.2021].

¹⁵⁵ <https://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Willkommen-Baby-in-Hannover-Stadt-streicht-Angebot-von-Hausbesuchen-bei-Eltern>

*Schulsozialarbeiter*innen und Schulpsycholog*innen. Beim Übergang von der Schule in den Beruf helfen Angebote der Jugendberufshilfe und Jugendberufsagentur, sodass die jungen Erwachsenen gute Chancen bekommen, der Armut zu entgehen. In Krisen und schwierigen Situationen erhalten die Familien Unterstützung und Beratung von der Stadt.¹⁵⁶*

WENIGER OBdachLOSIGKEIT IN HANNOVER

Derzeit gibt es in Hannover 3.000 bis 4.000 wohnungslose Menschen. Sie haben keine eigene Wohnung und kommen meist bei Freunden und Bekannten unter. 300 bis 500 Menschen sind hingegen obdachlos und leben auf der Straße. Dies sind lediglich Schätzungen. Eine klare Abtrennung dieser beiden Gruppen ist nicht möglich.¹⁵⁷

- > Obdachlose Menschen sind von gesundheitlichen Risiken deutlich stärker betroffen als andere Menschen. Sie haben vermehrt Suchtprobleme, leiden öfter unter Infektionskrankheiten und haben häufiger psychische Probleme.¹⁵⁸ Diese Faktoren führen wiederum zu Jobverlust oder erfolglosen Bewerbungen – es entsteht ein Teufelskreis. Dies verwehrt den obdachlosen Menschen im jetzigen System die Möglichkeit, eine Wohnung zu finden.¹⁵⁹
- > Unser Ziel ist es, dass jeder Mensch in Hannover die Möglichkeit hat, eine eigene Wohnung zu beziehen. Dadurch sollen alle Betroffenen die Chance haben, ein gesundes Leben nach ihren Vorstellungen zu führen.

Housing First

- > Das leitende Prinzip für uns heißt in diesem Zusammenhang „Housing First“. Die Grundidee von „Housing First“ ist es, jedem Menschen als erste Maßnahme **eine Wohnung zur Verfügung zu stellen**, unabhängig von seiner*ihrer „Wohnfähigkeit“. Dadurch erhalten die Menschen ein stabiles Umfeld. Diesem Prinzip folgend soll sich Hannover verpflichten, jedem Menschen ohne Bedingungen eine Wohnung anzubieten. Bisher gibt es in Hannover dafür private Projekte. Wir wollen dieses Prinzip von kommunaler Hand nicht nur

156 Vgl. Mo.Ki – Monheim für Kinder - Stadt Monheim am Rhein: in: Monheim am Rhein, 02.12.2020, [online] <https://www.monheim.de/kinder-jugend/moki-monheim-fuer-kinder> [16.02.2021].; Vgl. Niederrhein, Awo Bezirksverband: Präventionskette Mo.Ki, in: Homepage AWO Bezirksverband Niederrhein, [online] <https://www.awo-nr.de/dienste-einrichtungen/kinder-jugend-familie/praeventionskette-moki> [16.02.2021].

157 <https://www.volkswagenstiftung.de/veranstaltungen/veranstaltungsberichte/obdachlosigkeit-in-hannover-was-k%C3%B6nnen-politik-wissenschaft-und-%C3%B6ffentlichkeit-tun#:~:text=Nach%20Expertensch%C3%A4tzungen%20gibt%20es%203.000,Menschen%20in%20der%20nieders%C3%A4chsischen%20Landeshauptstadt.>

158 <https://www.faz.net/aktuell/wissen/medizin-ernaehrung/suechte-und-infektionen-obdachlosigkeit-macht-krank-13245451.html>

159 <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/minister-laumann-gegen-den-teufelskreis-aus-sucht-und-wohnungslosigkeit>

SOZIALES HANNOVER

unterstützen, sondern selbst initiieren und somit jeden Menschen erreichen.

- > Wir setzen uns dafür ein, dass in absoluten Ausnahmesituationen (z.B. extreme Kälte) schnell leer stehende Räumlichkeiten – sowohl in öffentlicher als auch in privater Hand – zur Verfügung gestellt werden. Im Extremfall muss uns der Schutz der Gesundheit unserer Mitbürger*innen wichtiger sein als der Schutz privaten Eigentums.

Längere Unterstützung durch Sozialarbeiter*innen

- > Neben der bedingungslosen Bereitstellung von Wohnraum wollen wir den Menschen helfen, sich ein Leben nach ihren Vorstellungen aufzubauen. Sozialarbeiter*innen sollen die Menschen solange unterstützen, bis alle Sucht- und Krankheitsprobleme gelöst sind und eine Job- oder Ausbildungsmöglichkeit gefunden wurde.

BEST PRACTICE

Finnland: *Finnland ist das einzige Land in der EU, das die Zahl der Menschen ohne Obdach senken konnte. Zwischen 2008 und 2015 sank die Zahl um 35%. Finnland setzte seit 2008 die Housing-First-Strategie in einem einheitlichen Plan um.*¹⁶⁰

FUNKTIONIERENDE INTEGRATION VON GEFLÜCHTETEN

Die Integration Geflüchteter ist eine Aufgabe, der wir uns als Stadtgesellschaft alle gemeinsam stellen müssen. Das Ziel von Volt ist es, dass Geflüchtete auch über die ersten Monate hinaus eine intensive Begleitung im Alltag erfahren. Dies erleichtert es ihnen, in Hannover Fuß zu fassen und ihren Platz bei uns zu finden. Wir stehen dazu, dass Hannover eine Einwanderungsstadt ist, und betrachten Vielfalt und gegenseitigen Respekt als integralen Bestandteil unserer Stadt.

One-Stop-Shop-Lösung der Verwaltung

- > Die städtische Verwaltung muss sich noch klarer an den Bedürfnissen der Geflüchteten orientieren. Derzeit müssen die Geflüchteten selbst nach der richtigen Kontaktperson suchen, wenn sie ein Anliegen haben. Das kann dazu führen, dass sie von Amt zu Amt irren müssen, bis sie an der richtigen Stelle angekommen sind. Auf diese Weise können die Geflüchteten nur schwer Vertrauen zum Staat aufbauen.

¹⁶⁰ <https://www.nordisch.info/finland/das-einzige-land-der-eu-das-die-obdachlosigkeit-reduziert-hat/>

- > Daher fordern wir, dass in der Verwaltung eine **zentrale Stelle für alle Belange zur Integration** eingerichtet wird („One-Stop-Shop-Lösung“). Diese Stelle soll alle Dienstleistungen, die Geflüchtete brauchen können, unter einem Dach vereinen bzw. vermitteln können. Das betrifft beispielsweise die Beratung über Sprachkurse, medizinische Leistungen oder Unterstützung bei der beruflichen Orientierung. Wenn die Geflüchteten ein behördliches Anliegen haben, sollen sie sich an diese Stelle wenden und schnell die nötigen Hinweise bekommen können. Auf diese Weise wird den Geflüchteten der Behördenkontakt erleichtert. Wichtig ist dabei, dass die Mitarbeiter*innen dieser Stelle mehrsprachig ausgebildet und besonders für den Umgang mit Geflüchteten geschult sind, um die Kommunikation zu ermöglichen.

Mehr Integrationspatenschaften

- > Das Modell der Integrationspatenschaft bietet aus unserer Sicht einen idealen Rahmen für nachhaltig gelingende Integration. Bei diesem Modell werden Geflüchtete von einem*einer Pat*in im Alltag begleitet. Er*Sie führt die Geflüchteten in die Zivilgesellschaft ein, vermittelt Werte und Umgangsformen und hilft beim Knüpfen von Freundschaften – alles wichtige Voraussetzungen dafür, dass Geflüchtete wirklich Teil unserer Gesellschaft werden. Die Patenschaften werden derzeit von privaten Vereinen vermittelt. Wir wollen diesem Modell durch Öffentlichkeitsarbeit mehr Sichtbarkeit verschaffen und dabei helfen, dass mehr Hannoveraner*innen eine Patenschaft übernehmen. Auch wollen wir die Vereine bei der Vernetzung mit Akteur*innen aus anderen Kommunen unterstützen, um einen Wissensaustausch zu ermöglichen.

Unterstützung über die ersten Monate hinaus

- > Derzeit werden die finanziellen und personellen Ressourcen des städtischen Integrationsmanagements reduziert. Dabei ist die Begleitung von Geflüchteten, die schon einige Zeit in Deutschland sind, nach wie vor wichtig! Diese müssen beispielsweise bei der erfolgreichen Durchführung einer Ausbildung oder einer Bewerbung auf einen Arbeitsplatz unterstützt werden, um ein wirklich selbstbestimmtes Leben führen zu können. Wir fordern daher, **die Ressourcen der Stadt für Integration zu erhöhen**, mindestens aber zu erhalten.

BEST PRACTICE

Flüchtlingszentrum Hamburg: *Das Flüchtlingszentrum Hamburg¹⁶¹ ist eine zentrale Anlaufstelle für Geflüchtete in der Hansestadt. Das Zentrum hilft bei der ersten Orientierung, berät bei rechtlichen Fragen, hilft bei der Orientierung auf dem Arbeitsmarkt und bei Behördengängen, vermittelt den Zugang zu me-*

¹⁶¹ <https://www.fz-hh.de/de/>

dizinischer Versorgung von Geflüchteten mit unklarem Aufenthaltsstatus, bietet Beratung für Interessenten an einer Rückkehr und vermittelt Sprachkurse – und das alles in 18 Sprachen.

WÜRDEVOLLE PFLEGE

Eine fürsorgliche Pflege älterer Menschen ist die Voraussetzung dafür, dass jede*r seinen*ihren Lebensabend in Würde verbringen kann. Der ambulanten Pflege wollen wir dabei den Vorzug vor der Pflege in Heimen geben.

Ambulante Pflege

- > Wir wollen Wohnprojekte fördern, die Senior*innen das Altern außerhalb von Pflegeheimen ermöglichen. Dazu gehören Senioren-WGs oder Mehrgenerationenhäuser (s. dazu auch den Abschnitt zum Wohnraum). Für ambulante Pflegekräfte sollen mehr reservierte Parkplätze zur Verfügung stehen.
- > Daneben wollen wir in Hannover unbürokratische ambulante Pflege nach dem **niederländischen Buurtzorg-Modell** einführen (Buurt = Nachbarschaft, Zorg = Pflege). Bei diesem Modell wird die ambulante Pflege von kleinen, eingespielten Teams von 4 bis 10 Personen übernommen.¹⁶² Diese Teams sind im Stadtviertel mit allen Beteiligten vernetzt und haben eine große Flexibilität bei der Pflege. Dadurch können sie den zu Pflegenden genau das anbieten, was diese gerade benötigen. Durch die gute Vernetzung der Beteiligten entstehen feste Strukturen, die Vertrauen schaffen, auch und gerade bei den Angehörigen.¹⁶³ Wir wollen dieses Modell zunächst testweise einführen, um Erfahrungen zu sammeln. Langfristig soll die Pflege in Hannover wesentlich nach dem Buurtzorg-Modell erfolgen.

Stationäre Pflege

- > Daneben wird jedoch auch die stationäre Pflege bis auf Weiteres eine wichtige Rolle spielen. Derzeit betreibt die Stadt sechs Pflegeheime.¹⁶⁴ Mit diesen kann die Stadt Einfluss auf die Kosten für Pflege und auf die Lohnentwicklung für Pflegekräfte nehmen. Darum wollen wir diese Heime in städtischer Hand erhalten. Für die Eröffnung weiterer Heime sind wir offen, uns ist aber bewusst, dass dies ein finanziell schwer zu stemmender Kraftakt wäre.
- > Es muss leichter werden, in Hannover ein Pflegeheim zu eröffnen und zu betreiben. Für die Gründung von privaten Pflegeheimen soll die Stadt

¹⁶² <https://www.landhaus-kueche.de/pflegeformen/buurtzorg>

¹⁶³ <https://www.buurtzorg-deutschland.de/ueber-uns/>

¹⁶⁴ <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Senioren/Pflege-Betreuung/Alten-und-Pflegezentren-der-Stadt>

SOZIALES HANNOVER

Kooperationsverträge mit den Gründer*innen abschließen: Die neuen Heime verpflichten sich, einen gewissen Teil ihrer Plätze an Hannover*innen zu vergeben, in ihren Heimen faire Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und nach Tarifvertrag zu bezahlen. Im Gegenzug erhalten sie von der Stadt finanzielle Unterstützung.

Zusammenleben von Jung und Alt

- > Das Zusammenleben von Jung und Alt ist für beide Seiten eine gewinnbringende Erfahrung.¹⁶⁵ Wir wollen daher Kinderbetreuung und die Pflege von Senior*innen zusammendenken. Wo möglich, wollen wir die Kooperation von Kindergärten und Grundschulen mit Pflegeheime fördern. Diese sollten zukünftig in Nachbarschaft zueinander (oder unter einem Dach) geplant werden, damit die Kinder Zeit mit älteren Menschen verbringen können.

BEST PRACTICES

Buurtzorg-Modell in den Niederlanden: 2006 wurde Buurtzorg als gemeinnützige Stiftung in den Niederlanden gegründet (mit dem Schlagwort: Menschlichkeit über Bürokratie). Mittlerweile hat die Stiftung über 10.000 Mitarbeiter*innen. Seit 2018 wird das Modell in Deutschland getestet.

Ambulante Pflege in Dänemark: In Dänemark werden seit 1987 keine Pflegeheime mehr gebaut. Stattdessen wird ganz auf ambulante Pflege gesetzt, unterstützt durch moderne Wohnkonzepte. Die Zuständigkeit für die Pflege liegt bei den Kommunen, die die Pflege ganz nach lokalen Bedürfnissen planen. So verbringen dänische Senior*innen einen selbstbestimmten Lebensabend, und das Land gilt als eines der altersfreundlichsten Europas.¹⁶⁶

KINDER UND JUGENDLICHE

Probleme im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit bestanden auch schon vor der Corona-Pandemie (z.B. sind Kinder und Jugendliche in Hannover stärker als im Bundesschnitt von Armut betroffen; siehe dazu den Abschnitt zur Armutsbekämpfung). Diese Probleme werden auch nach dem Abklingen der Pandemie nicht einfach verschwinden. Dazu kommt nun, dass Kinder und Jugendliche von den Folgen der Corona-Pandemie schwer betroffen waren. Eine überwältigende Mehrheit empfand die Corona-Krise als belastend, fast jedes dritte Kind zeigte im Winter Anzeichen von psychischen Belastungen.¹⁶⁷

¹⁶⁵ <https://www.kindergartenpaedagogik.de/fachartikel/bildungsbereiche-erziehungsfelder/soziale-und-emotionale-erziehung-persoenslichkeitsbildung/20>

¹⁶⁶ <https://user-quartier.de/oberhausen/2020/07/vorbildliche-altenpflege-in-daenemark/>; <https://pflegeethik-initiative.de/2018/09/05/wie-die-daenen-den-herausforderungen-der-pflege-begegnen/>

¹⁶⁷ <https://www.aerztezeitung.de/Politik/Wie-die-Corona-Pandemie-Kinder-psychisch-belastet-417124.html>

In dieser Situation muss die kommunale Politik die Hannoveraner Kinder und Jugendlichen unterstützen. Eine wichtige Basis dafür ist die **ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung von Jugendämtern**. An den Schulen müssen ausreichend Schulsozialarbeiter*innen vorhanden sein, um die Lehrer*innen in schwierigen Fällen zu unterstützen.

Lernpat*innen

- > Wir wollen Projekte fördern, in denen Schüler*innen Lernpat*innen vermittelt bekommen. Dabei bekommen Schüler*innen freiwillige Personen (zum Beispiel Studierende) zur Seite gestellt, die sie **individuell beim Lernen unterstützen**. Dadurch soll den Kindern geholfen werden, den Stoff nachzuholen, der möglicherweise während der Pandemie nicht erlernt werden konnte.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen und Jugendmonitoring

- > Die meisten Entscheidungen der Verwaltung betreffen auch Kinder und Jugendliche. Daher müssen die Rechte und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen grundsätzlich Teil der Ausbildung der Mitarbeiter*innen der Verwaltung sein.
- > Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der kommunalen Politik ist für uns ein wichtiges Anliegen. Daher fordern wir die Einrichtung von **Kinder- und Jugendparlamenten** in Hannover und in den Stadtbezirken. Mehr dazu im Abschnitt Bürger*innenbeteiligung.
- > Wir müssen wissen, welche Anliegen und Sorgen die Kinder und Jugendlichen in Hannover haben. Daher wollen wir jährlich ein Kinder- und Jugendmonitoring durchführen. Dabei wollen wir die jungen Menschen selbst zu Wort kommen lassen. Neben den Problemen im Alltag sollen auch politische Anliegen erfasst werden, die den Kindern und Jugendlichen besonders wichtig sind. Die Ergebnisse des Monitorings sollen verpflichtend im Stadtrat diskutiert werden und der Anstoß für weitere Anstrengungen zugunsten der Kinder und Jugendlichen sein.

Bevorzugte Vergabe von Sporthallen

- > Während des Lockdowns saßen die Kinder und Jugendlichen viel in den eigenen vier Wänden. Diese verlorene Zeit wollen wir wenigstens teilweise kompensieren, indem die **Belegzeiten in Sporthallen** für Vereinstraining bevorzugt an Kinder und Jugendliche vergeben werden, damit diese im Winter genügend Gelegenheit zu Spiel und Bewegung bekommen.

SAUBERE STADT

Niemand möchte in einer dreckigen Stadt leben! In erster Linie sind wir alle dafür verantwortlich, aufeinander Rücksicht zu nehmen und unsere Stadt nicht zu verschmutzen.

- > Darüber hinaus fordern wir vermehrte politische Anstrengungen, um auf einen sauberen öffentlichen Raum hinzuwirken.

Mehr Mülleimer im öffentlichen Raum

- > Volt will **mehr Mülleimer** im öffentlichen Raum installieren. Diese müssen auch regelmäßig und zuverlässig geleert werden. Dazu gehört auch, dass im Falle von sonnigem Wetter (wenn sich rund um Parks und Grünflächen mehr Menschen aufhalten) rechtzeitig Vorbereitungen getroffen und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Die Mülleimer sollten möglichst einen Deckel oder eine Abdeckung haben, damit der Müll nicht von Vögeln verteilt wird.
- > An besonders frequentierten Stellen kann die Aufstellung von **digitalen Mülleimern** sinnvoll sein. Diese verfügen über eine Müllpresse, mit der sie den eingeworfenen Müll komprimieren. Dadurch verfügen sie über mehr Kapazitäten als herkömmliche Mülltonnen. Daneben melden sie per WLAN-Signal, wenn sie geleert werden müssen. Auf diese Weise wird eine zuverlässige Leerung sichergestellt und überflüssige Leerungen werden vermieden, was Geld spart. Die Mülleimer verfügen über ein Solarmodul, mit dem die benötigte Energie bereitgestellt wird. Perspektivisch können diese Mülleimer auch mit WLAN-Modems ausgerüstet werden, um in ihrem Umkreis kostenfreies WLAN in der Öffentlichkeit bereitzustellen. Dabei sollte auf eine umfassende Cyber-Sicherheit geachtet werden.

Mehr Kontrollen, härtere Sanktionen

- > Volt fordert, dass in Hannover vermehrt **Kontrollen** zur Verhinderung von illegaler Müllentsorgung durch das Ordnungsamt stattfinden. Das Personal hierfür wollen wir aufstocken. Die **Strafen** für das achtlose Wegwerfen von Müll sollen spürbar **erhöht** werden. In Wiesbaden beispielsweise kostet das Wegwerfen eines Zigarettenstummels 50 Euro¹⁶⁸ – das finden wir richtig.

Klare Zuständigkeiten für die Sauberkeit der Stadt

- > Geteilte Zuständigkeiten zwischen politischen Ebenen oder zwischen den Fachbereichen der Verwaltung – zum Beispiel für den Müll am Rand von Bundesstraßen – führen oft dazu, dass sich für die Beseitigung niemand zuständig fühlt. Wir wollen hier eine bessere **Klärung der Zuständigkeiten**

168 <https://wiesbaden-lebt.de/eine-kippe-auf-der-strasse-kostet-50-euro>

herbeiführen. Falls nötig, sollte die Stadt die Müllbeseitigung an diesen Stellen selbst in die Hand nehmen und sie den zuständigen Körperschaften in Rechnung stellen.

Bessere Datenlage und Informationen

- > Wir fordern eine Untersuchung darüber, an welchen Orten in der Stadt öffentlicher Müll ein besonderes Problem ist. Durch eine bessere Datenlage kann der Zweckverband aha den Müll zielgenau dort entsorgen, wo er tatsächlich anfällt.
- > Es gibt bereits viele Angebote der Stadt zur Müllabholung- und entsorgung, vielfach auch kostenlos. Volt fordert eine umfangreichere, mehrsprachige Information über diese Angebote, gerade in den Bereichen der Stadt, in denen Müll ein Problem ist. Volt setzt sich dafür ein, die Öffnungszeiten von Wertstoffhöfen zu verlängern, um den Bürger*innen die Abgabe von Müll zu erleichtern.

BEST PRACTICE

***Smarte Mülleimer in Hamburg¹⁶⁹, Bremen¹⁷⁰ und New York:** In Hamburg und Bremen stehen bereits digitale Mülleimer, die den eingeworfenen Müll pressen und ein Signal melden, wenn sie geleert werden müssen. In Hamburg spart die Stadtreinigung 200.000 Euro pro Jahr, weil die überflüssige Leerung von leeren Mülleimern entfällt. Die Anschaffung hat sich dadurch bereits nach fünf Jahren amortisiert. In New York gab es bereits Tests, durch diese Mülleimer öffentliches WLAN bereitzustellen.¹⁷¹*

UMGANG MIT SUCHTPROBLEMEN

In einer Großstadt wie Hannover treten Phänomene wie Drogensucht oder Alkoholkonsum in der Öffentlichkeit in konzentrierter Form auf. Davor wollen wir nicht die Augen verschließen.

- > Wir setzen uns stattdessen dafür ein, auf **akzeptierende Art und Weise auf die Betroffenen zuzugehen**, anstatt sie aus der Öffentlichkeit zu verbannen. Dazu gehören beispielsweise Flächen und Räume, in denen Abhängige „sauber“ Drogen konsumieren können, immer verbunden mit umfangreichen Angeboten zur Suchtprävention und -bekämpfung. Ein unemotionales

169 <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article164267089/Der-Siegeszug-der-selbstpressenden-Muelltonnen.html>

170 https://www.weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-neu-in-der-bremer-city-digitale-muelleimer-_arid,1818687.html

171 <https://www.trendsderzukunft.de/new-yorks-muelleimer-werden-mit-oeffentlichem-wlan-ausgestattet/>

SOZIALES HANNOVER

Verständnis der gegenwärtigen Lage ist der Schlüssel zu einem guten Umgang mit solchen Problemen.

BEST PRACTICE

Frankfurter Weg: Mit dem „Frankfurter Weg“ hat die Stadt das Drogenproblem einigermaßen in den Griff gekriegt und die Zahl der Drogentoten gesenkt. Die Abhängigen können unter Aufsicht und mit sauberem Werkzeugen konsumieren.¹⁷²

¹⁷² <https://frankfurt.de/themen/gesundheit/drogen-und-sucht/der-frankfurter-weg-in-der-drogenpolitik>

Die Kunst- und Kulturszene in Hannover befindet sich in einer tiefen Krise. Die rund 26.000 Kultur- und Kreativschaffenden¹⁷³ in Hannover verzeichnen durch die Folgen der Pandemie starke Einbrüche bei Aufträgen und Umsätzen. Dazu kommt ein zunehmender Leerstand von Gebäuden.¹⁷⁴ 2019 standen 150.000 m² Bürofläche in Hannover leer¹⁷⁵, und durch die Corona-Pandemie dürfte der Leerstand noch zunehmen.

- > Derzeit konzentriert sich das kulturelle Angebot in Hannover auf einige Viertel der Stadt, während andere Stadtteile nicht erreicht oder mit einbezogen werden (z. B. Sahlkamp, Vahrenheide, Seelhorst, Vinnhorst, Misburg). Auch existiert nur in wenigen Stadtteilen ein lebendiges und vielfältiges Nachtleben. Zudem gibt es wenige (inter-)kulturelle und einladende Begegnungsorte. Jugendzentren, Freizeitheime und Bibliotheken sind zum Teil wenig einladend gestaltet. Es fehlt an modernen und innovativen Konzepten sowie an Stadtästhetik.
- > Prozesse zur Förderung von kulturellen Projekten sind oft langsam und bürokratisch. Antragsteller*innen müssen viel Ausdauer haben und in Hannover gut vernetzt sein, um eine Förderung zu erhalten.
- > Das Kulturangebot von Hannover ist vor allem für Zugezogene und für Tourist*innen schwer auf einen Blick zu erfassen. Die Website der Stadt bietet nicht genug Sichtbarkeit für Kunst und Kultur und ist nicht einladend gestaltet.
- > Aus all diesen Gründen ist es erforderlich, dass die Politik die Kunstszene nach der Corona-Pandemie kräftig unterstützt.

Kreative Freiräume in Hannovers Stadtvierteln

- > Wir wollen in Hannovers Stadtvierteln **kreative, offene und gestalterische Freiräume** etablieren, die gemeinsam mit den Bürger*innen entwickelt und weiterentwickelt werden. Dabei sollen vielfältige Ideen, Kultur- und Kunsteinflüsse sowie der Einfallsreichtum der Bürger*innen des Viertels zusammenkommen.
- > Hannovers Vielfalt kommt so zum Ausdruck und wird sichtbarer. Diese Freiräume in den Vierteln sollen neben künstlerischer Gestaltung und Kreativität auch Begegnung und Austausch aller Altersklassen und Kulturen ermöglichen: Jede*r kann sich einbringen, jede*r ist gewollt. Zudem bieten diese

173 https://dkw-gruppe.de/wp-content/uploads/2020/09/DKW-GRUPPE_Immobilienmarktreport-Hannover.pdf, S.10

174 <https://www.bild.de/regional/hannover/hannover-aktuell/mitten-in-der-city-die-leeren-flecken-der-stadt-66165284.bild.html>

175 Vgl.: https://dkw-gruppe.de/wp-content/uploads/2020/09/DKW-GRUPPE_Immobilienmarktreport-Hannover.pdf, S.18.

LEBENDIGE KULTUR IN HANNOVER

Freiräume auch für Geflüchtete die Möglichkeit, sich innerhalb Hannovers zu vernetzen.

- > Für diese kreativen Freiräume wollen wir Räumlichkeiten günstig zur Verfügung stellen. Insbesondere die Nutzung von leerstehenden Gebäuden und notwendige Reparaturen und Umbauten wollen wir ermöglichen. Dadurch wollen wir auch öffentlich zugängliche Räume fürs gemeinsames Musizieren schaffen. Wir möchten den Verleih von Instrumenten erleichtern, z. B. über eine digitale Plattform.
- > Die Verwaltung soll mit den Eigentümer*innen von Räumlichkeiten langfristige Kooperationen eingehen, damit diese für Kreativfreiräume genutzt werden können.

Gestaltung öffentlicher Räume

- > Öffentlich zugängliche Innenräume, wie z.B. Jugendzentren, Bibliotheken oder Freizeitheime, sollen einladend und attraktiv gestaltet sein. Auch diese Räume sollen als Begegnungsorte genutzt werden und zur Identifikation der Bürger*innen mit ihrem Viertel beitragen. Moderne Bibliotheken sollen neben dem Lesen und Ausleihen von Büchern auch Coworking ermöglichen, mit öffentlichen Computern ausgestattet sein und nach Möglichkeit über ein Café oder Restaurant verfügen.

Unbürokratische Kulturförderung

- > Hannover soll Projekte, Ideen und Initiativen der (freien) Kunst- und Kulturszene **schnell, unbürokratisch und unkompliziert fördern**. Es muss eine klare und einfache Übersicht über die Fördermöglichkeiten geben. Um kulturelle, kreative und künstlerische Teilhabe zu ermöglichen, muss eine chancengleiche Förderung unabhängig von Nationalität, Alter, Geschlecht, Religion, Herkunft und Ausbildung erfolgen.
- > Wir möchten dazu in den Stadtvierteln Entscheidungsgremien einrichten, die über die Förderung von Projekten entscheiden. Dieses Gremium soll aus Bürger*innen und Expert*innen aus dem jeweiligen Stadtviertel bestehen.

Kulturfonds und städtischer Wettbewerb

- > Wir wollen in Hannover wieder einen Kulturfonds für junge Künstler*innen etablieren. Zudem soll jährlich ein städtischer Wettbewerb für Kunst und Kultur stattfinden, an dem alle Stadtbezirke teilnehmen können. Die Stadt weist dafür Flächen aus, auf denen die Kunstprojekte umgesetzt werden können. Die Bürger*innen stimmen ab, wer den Wettbewerb gewonnen hat und zum Abschluss findet eine Preisverleihung statt.

Sichtbarkeit für die Kulturszene auf der neuen Website

- > Wir wollen die städtische Website neu gestalten (siehe dazu den Abschnitt zur Verwaltung). Die neue Website soll **modern** und **künstlerisch ansprechend** gestaltet werden und leicht zu bedienen sein. Auf der Website wollen wir einen umfangreichen Überblick über das vielfältige künstlerische und kulturelle Angebot Hannovers geben und so zum Stöbern in Hannovers Kulturszene einladen. Dadurch wollen wir die Sichtbarkeit vor allem von kleineren und unbekannteren Initiativen erhöhen. Die Kunstschaffenden Hannovers sollen hier eine Plattform erhalten, um sich den Bürger*innen zu präsentieren und über ihre Angebote zu informieren.

Nachtleben

- > Das Nachtleben ist ein wichtiger Teil von Hannovers Kulturlandschaft. Doch die Folgen der Corona-Pandemie haben der Kneipen- und Clubszene schwer zugesetzt. Die Stadt soll es den Betreiber*inne von Bars, Clubs und Kneipen leicht machen, nach der Pandemie wieder auf die Beine zu kommen, um das Nachtleben in Hannover zu erhalten.
- > Wir fordern, dass die Verwaltung bei etwaigen Verstößen gegen Auflagen ihre Ermessensspielräume im Rahmen von bundes- und landesrechtlichen Regelungen wohlwollend zu Gunsten der Betreiber*innen auslegt.
- > Unterstützungsmaßnahmen für die Kulturszene sollen auch das „Nachtleben“ miteinbeziehen. Im Rahmen der Möglichkeiten soll die Stadt die Betreiber*innen finanziell unterstützen.
- > Ein lebendigeres und vielfältigeres Nachtleben darf sich nicht mehr nur auf die Stadtteile Linden, Nordstadt und teilweise Mitte konzentrieren. **Auch in anderen Stadtteilen** (insbesondere der City) wollen wir ein abwechslungsreiches und vielseitiges Angebot schaffen. Dabei sollen die jeweils ansässigen Bürger*innen bei der Gestaltung miteinbezogen werden.

Volt

Mitgestalten leicht gemacht!

Du möchtest endlich Fortschritt?

Bei Themen wie Klimaschutz, Migration, Digitalisierung, Bildung, oder Gleichberechtigung nicht mehr nur zusehen, sondern dich aktiv selber beteiligen?

Dann bist du bei uns genau richtig!

Wir bieten dir die Möglichkeit, sowohl lokal, als auch international, online oder im realen Leben mitzugestalten.

Du bist herzlich eingeladen,

bei einem unserer regelmäßigen Meet & Greets vorbeizuschauen! Dort kannst du uns in entspannter Atmosphäre persönlich kennenlernen.

Übrigens:

Bei Volt kannst du freiwillig mitarbeiten. Eine Parteimitgliedschaft ist dafür keine Voraussetzung. Denn wir sind eine Partei *und* eine Bewegung.



www.volthannover.org/go



@VoltHannover



@VoltNiedersachsen



@VoltDeutschland

#GenerationEuropa