1572 (V) BDs
Beschlussdrucksache
öffentlich

Region Hannover

Der Regionspräsident

Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung

Organisationseinheit:
III.2 Klimaschutzleitstelle

Datum
08.02.2023

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Beschluss			Abstimmung		
			Laut Vorschlag	*abwei-chend*	*Ja*	*Nein*	*Enthal-tung*
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	23.02.2023						
Regionsausschuss	14.03.2023						
Regionsversammlung	21.03.2023						

Beschlussvorschlag
Die in Anlage 1 aufgeführten fachlichen Klimaschutzmaßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung (Säule 2), die im Zuge der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover gemäß der BDs 2297 (IV) erarbeitet wurden, werden vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen Mittel im Stellenplan bzw. Haushaltsplan in der vorliegenden Fassung beschlossen.

Die ebenfalls in Anlage 1 aufgeführten bisherigen Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts (i.d.F.v. 2016) werden durch die neu vorgelegten Maßnahmen abgelöst und aus dem Klimaschutzkonzept gestrichen.

Mit der Verabschiedung der Klimaschutzmaßnahmen der Säule 2 legt die Region Hannover für die Handlungsfelder „Mobilität“, „Naturschutz“, „Regionalplanung & Naherholung“ und „Wirtschaftsförderung“ neue Klimaschutzziele, Leitlinien und Standards fest und verankert diese im Klimaschutzkonzept für die Verwaltung der Region Hannover mit dem Ziel, den Prozess zu einer treibhausgasneutralen Region Hannover 2035 (Klimaplan 2035: Ant 4555 (IV)) bestmöglich zu befördern.

Hinweis: Die Anlage 1 der Vorlage Nr. 1572 (IV) BDs wird zum Bestandteil des Originals der Niederschrift der Regionsversammlung erklärt.

Sachverhalt
Grundlage für das Klimaschutzhandeln der Regionsverwaltung ist das Klimaschutzkonzept für die Verwaltung der Region Hannover (BDs 2878 (III) in Verbindung mit IDs 2683 (III), BDs 1533 (III) und BDs 0277/2009 (II)). Mit der Beschlussdrucksache 2297 BDs (IV)

wurde 2019 eine neue Struktur und eine grundlegende Überarbeitung des Klimaschutzkonzeptes festgelegt.
Das Klimaschutzkonzept gliedert sich demnach in drei inhaltliche Säulen und in einen Querschnittsbereich:

1. Die erste Säule (BDs 4446 (IV), verabschiedet 2021) umfasst alle Maßnahmen, die im unmittelbaren Einflussbereich der Regionsverwaltung liegen und die Verwaltung selbst betreffen. Ziel dieses Bausteins ist eine treibhausgasneutrale Regionsverwaltung.
2. Die **zweite Säule** umfasst alle fachlichen klimaschutzrelevanten Aktivitäten der Regionsverwaltung, die eine Wirkung nach außen haben, aber in direkter Zuständigkeit der Regionsverwaltung liegen
3. Die dritte Säule enthält die freiwilligen Unterstützungsleistungen und themenübergreifenden Aktivitäten der Regionsverwaltung, die einen Beitrag zum Klimaschutz in der Region Hannover leisten.
4. Der Bereich der Querschnittsaufgaben beinhaltet die Maßnahmen für das Controlling, Monitoring und die Kommunikation des Klimaschutzkonzeptes.

Mit der vorliegenden Beschlussdrucksache werden nun die fachlichen Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung (Säule 2) fortgeschrieben und in das „neue“ Klimaschutzkonzept der Verwaltung der Region Hannover aufgenommen.

Die **Säule 2 (Fachliche Klimaschutzmaßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung)** basiert zukünftig auf folgender Grundstruktur:

Abkürzungs-systematik	*Wirkung*	*Handlungsfeld*
E-M	**E**xtern/regionsweit	**M**obilität/Verkehr
E-N	**E**xtern/regionsweit	**N**aturschutz
E-R	**E**xtern/regionsweit	**R**egionalplanung & Naherholung
E-W	**E**xtern/regionsweit	**W**irtschaftsförderung

Im Zuge der Erarbeitung der Säule 1 wurde für das gesamte Klimaschutzkonzept die Struktur der Maßnahmenbögen grundsätzlich überarbeitet und angepasst. Für die Fortschreibung der Maßnahmen, die in die **Säule 2** des Klimaschutzkonzeptes aufgenommen werden, wurden alle entsprechenden Maßnahmen des „alten“ Klimaschutzkonzepts (i.d.F. v. 2016) in die neue Maßnahmenbogenstruktur überführt und anschließend einer grundsätzlichen Prüfung durch die Fachbereiche unterzogen. Es konnten Maßnahmen geändert, erweitert, gestrichen und neue Maßnahmen vorgeschlagen werden.

Für jede Maßnahme des zu verabschiedenden Maßnahmenpakets wurde ein Maßnahmenblatt angelegt. Die Inhaltsstruktur der Maßnahmenblätter ist einheitlich und umfasst alle wesentlichen Angaben zum Maßnahmenhintergrund und für die praktische Umsetzung (vgl. Anlage 2 „Mustermaßnahmenblatt“). Zudem sind die Maßnahmenblätter so gestaltet, dass sie sehr effizient für die Evaluation und das regelmäßige Fortschreiben/Anpassen der Maßnahmen verwendet werden können.

Die erarbeiteten Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung (Säule 2) wurden zusammenfassend und in Auszügen tiefergehend im Rahmen der Sondersitzung des

Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz (AUK) am 08.12.2022 vorgestellt und erläutert. Die geplanten Maßnahmentitel und die jeweiligen Beschlussvorschläge aller Maßnahmen der Säule 2 des KSK wurden im Vorfeld der Sondersitzung in der Anlage „Vorstellung und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen der Säule 2 des Klimaschutzkonzepts" den Ausschussmitgliedern vorgelegt.

Die Statusabfrage zur Umsetzung der vorgelegten Maßnahmen und die Überprüfung der jeweiligen Maßnahmenzuschnitte der Säule 2 ist nach einem Zeitraum von etwa zwei Jahren, voraussichtlich in 2025 geplant.

Die Fortschreibung der weiteren Teilbereiche des Klimaschutzkonzeptes (Maßnahmen Säule 3 und Querschnittsaufgaben) sind derzeit parallel in Bearbeitung. Impulse und Ergebnisse aus dem Prozess des Klimaplans 2035 werden unmittelbar berücksichtigt. Sobald die Ergebnisse der Überarbeitung und Abstimmung vorliegen, werden diese der Regionspolitik zur Diskussion gestellt und zur Verabschiedung vorgelegt.

Nach Verabschiedung aller Konzeptbausteine werden diese zum neuen Klimaschutzkonzept für die Verwaltung der Region Hannover zusammengefasst und veröffentlicht.

Auswirkungen auf das Klima

Aus der Drucksache ergeben sich Auswirkungen auf das Klima:			
Ja:	positiv	**Nein:**	
Wenn Ja angekreuzt wird, sind Erläuterungen hierzu im Rahmen der Sachverhaltsdarstellung vorzunehmen.			

Finanzwirtschaftliche Auswirkungen

Aus der Drucksache ergeben sich finanzwirtschaftliche Auswirkungen (Erträge, Aufwendungen, Investitionskosten) unmittelbar auf den Haushalt der Region Hannover:			
Ja:		**Nein:**	
Produktnummer:		**Investitionsnummer:**	

	Haushaltsjahr 2022	Haushaltsjahr 2023	Haushaltsjahr 2024	Haushaltsjahr 2025
Ergebnishaushalt:				
Veranschlagte Erträge				
Mehr-/ Minderbetrag bei Erträgen				

Veranschlagte Aufwendungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Aufwendungen				
Investitionen:				
Veranschlagte Einzahlungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Einzahlungen				
Veranschlagte Auszahlungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Auszahlungen				

Anlage/n

1 Anlage 1: Übersicht aufgenommene und gestrichene Maßnahmen Säule 2 (öffentlich)

2 Anlage 2: Muster-Maßnahmenbogen KSK (öffentlich)

3 Anlage 3a: Maßnahmenbögen E-M Mobilität Verkehr (öffentlich)

4 Anlage 3b: Maßnahmenbögen E-N Naturschutz (öffentlich)

5 Anlage 3c: Maßnahmenbögen E-R Regionalplanung Naherholung (öffentlich)

6 Anlage 3d: Maßnahmenbögen E-W Wirtschaftsförderung (öffentlich)

7 Anlage 4: Übersicht Maßnahmenänderung im Vergleich zum alten KSK (öffentlich)

Folgende Maßnahmen werden neu in das Klimaschutzkonzept aufgenommen: Säule 2 - Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung (E)

Maßn.-Nr.	Maßnahmentitel	Untertitel / Beschlusstext
Handlungsfeld „Mobilität/Verkehr“ (E-M)		
E-M.01	**Verkehrsentwicklungsplan "Aktionsprogramm Verkehrswende" (VEP 2035+)**	Gemäß dem Beschluss der Regionsversammlung wird der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) pro Klima aus dem Jahre 2011 fortgeschrieben, die enthaltenden Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt und weiterentwickelt. Diese Maßnahmen wurden durch den Beschluss der Regionsversammlung zur Klimaneutralität bis 2035 in der Region Hannover unterstrichen, sodass das Ziel der langfristigen Klimaneutralität bzw. deutlichen CO_2-Reduktion von 70 Prozent bis 2035 im Verkehrssektor eine zentrale Bedeutung hat.
E-M.02	**Nahverkehrsplan (NVP)**	Der Nahverkehrsplan (NVP) legt die verkehrspolitischen Ziele und vorrangigen Vorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Hannover und den 20 Umlandkommunen für die nächsten fünf Jahre fest.
E-M.03	**MoHaWiV - Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr**	MoHaWiV hat zum Ziel, die Bedingungen für nachhaltige Mobilität im Umland und für Pendlerinnen und Pendler deutlich zu verbessern indem der ÖPNV als eine echte Alternative zum MIV ausgebaut und dadurch die Verkehrswende vorangetrieben wird.
E-M.04	**sprinti**	Das On-Demand Angebot sprinti soll den flexiblen Zulieferverkehr in der gesamten Tarifzone C sicherstellen und somit eine echte Alternative zum eigenen PKW und Chance für die Verkehrswende darstellen.
E-M.05	**Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)**	Der Schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) wird entsprechend der zunehmenden Nachfrage ausgebaut. Maßnahmen, die die Nachfrage steigern, tragen dazu bei, dass die vorhandene Infrastruktur besser genutzt und die Wirtschaftlichkeit verbessert wird. Zentrale Handlungsansätze zur CO_2-Minderung im VEP 2035+ zielen auf eine deutliche Nachfragesteigerung.
E-M.06	**Ausbau des Stadtbahnnetzes**	Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) setzt sich in der Region Hannover aus der Stadtbahn, dem Bus und dem On-Demand-Angebot sprinti zusammen. Das Netz der Stadtbahn wird entsprechend der zunehmenden Nachfrage radial und tangential ausgebaut. Diese

		Maßnahmen sollen dazu beitragen, die steigende Nachfrage ohne einen kostenintensiven Tunnelausbau zu bewältigen und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern. Die ersten Ansätze zur Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes aus dem VEP werden derzeit im Masterplan Stadtbahn weiteruntersucht. In diesem Rahmen wir ein Ausbaukonzept für die nächsten Jahrzehnte entwickelt.
E-M.07	**Ausbau von ZOBs und Mobilstationen**	Verschiedene Arten von Verknüpfungspunkten zwischen den einzelnen Verkehrssystemen werden laufend ausgebaut, erweitert und qualitativ verbessert. Hierzu gehören größere Umsteigeanlagen an SPNV- oder Stadtbahnstationen, ggfs. Bushaltestellen und ZOBs (meist mit Verbindung zum SPNV), die bei Bedarf durch verschiedene Zusatzelemente zu Mobilstationen ausgebaut werden sollen. Die Verbesserung des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, die Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote und die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel als Alternative zu dem Auto sind zentrale Funktionen der Umsteigeanlagen. Für eine attraktivere Gestaltung soll die Ausstattung der bestehenden und neuen Anlagen durch unterschiedliche Bausteine weiter verbessert werden.
E-M.08	**Ausbau Bike & Ride und Park & Ride**	Sichere, komfortable und gut zugängliche Park & Ride und Bike & Ride Angebote an SPNV- sowie Stadtbahnstationen werden entsprechend der zunehmenden Nachfrage aber auch angebotsorientiert ausgebaut. Zentrale Handlungsansätze sind die Kapazitätserweiterungen und die Modernisierung bestehender Park & Ride und Bike & Ride Anlagen.
E-M.09	**Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur**	Verbindungen des Radverkehrs werden baulich, betrieblich und organisatorisch aufgewertet und miteinander verknüpft, so dass ein attraktives und sicheres Angebot für Radfahrende geschaffen wird. Der Radverkehrsanteil im Regionsgebiet wird sich spürbar erhöhen. Zentrale Handlungsansätze zur CO_2-Minderung im VEP 2035+ zielen auf eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split.
E-M.10	**Radverkehrsförderung: Motivation und Vernetzung**	Maßnahmen, die die Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur steigern und Ideen, die diese weiterentwickeln, schaffen weitere Anreize zum Umstieg. Zentrale Handlungsansätze zur CO2-Minderung im VEP 2035+ zielen auf eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split.
E-M.11	**BikeSharing**	Die Region Hannover gestaltet als Mehrheitsgesellschafterin des GVH die Zusammenarbeit des Verbundes mit einem Fahrradverleihanbieter in Hannover. Durch die im

		Rahmen einer Ausschreibung entstehende Kooperation erhalten GVH-Stammkunden Mehrwerte, die die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes steigern und zur Kundenbindung für den ÖPNV beitragen.
E-M.12	**CarSharing**	Die Region Hannover fördert das CarSharing als ergänzendes Angebot des Mobilitätsverbunds aus ÖPNV, CarSharing, Taxi, Rad- und Fußverkehr.
E-M.13	**Tarifliche Angebote für alle Zielgruppen**	Die Region Hannover unterstützt den GVH bei der Einführung und Umsetzung des neuen Großkundentarifs (Jobticket) für Beschäftigte der Kommunen der Region Hannover und regional ansässiger Unternehmen.
E-M.14	**Verkehrsmanagement**	Die angebotsorientierten Maßnahmen werden durch Instrumente der Verkehrsbeeinflussung und -lenkung flankiert, um eine Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen.
E-M.15	**Mobilitätsmanagement**	Das Mobilitätsmanagement unterstützt das Ziel, den Verkehr in der Region nachhaltig zu gestalten. Mittels sogenannter „weicher“ Maßnahmen wie Kommunikation, Organisation und Service, werden die Menschen in der Region zu einem umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsverhalten motiviert.
E-M.16	**Mobilnetzwerk Hannover**	Das Mobilnetzwerk Hannover verknüpft Akteurinnen und Akteure, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Es bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit wie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen.
E-M.17	**Stärkung des Verkehrsträgers Schiene**	Die Region Hannover unterstützt die Verlagerung Straßengüterverkehr (Lkw) auf die Schiene durch Netzwerke und Projekte mit Unternehmen der verladenden Wirtschaft, Logistikdienstleistern, Terminalbetreibern des kombinierten Verkehrs und Kommunen.
E-M.18	**Erprobung und Etablierung klimaschonender Fahrzeugantriebe**	Die Region Hannover unterstützt die Erprobung und den Einsatz alternativer Fahrzeugantriebe (z. B. elektrische sowie Wasserstoff- und Hybridantriebe) sowie die Umstellung auf Ökostrom im ÖPNV.
E-M.19	***Fonds für die Förderung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektro- oder Wasserstoffautos***	*Maßnahme noch in Abstimmung. Beschluss wird zurückgestellt.*

E-M.20	**H2 Regionales Wasserstoffprogramm**	Die Region stellt ein projektbezogenes Investitionsprogramm zur Schaffung von Infrastruktureinrichtungen für Wasserstofferzeugungs- und Wasserstoffverteilungseinrichtungen, sowie für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Konzernverbund der Region Hannover auf. Es sollen möglichst viele Maßnahmen zur Wasserstofferzeugung und -nutzung, bzw. zur Marktpenetrierung angestoßen werden. Innovative Projekte sollen entwickelt und entsprechende Förderanträge gestellt werden. Dafür sollen vorhandene Netzwerke genutzt und für den Wasserstoff neue projektorientierte Netzwerke mit weiteren Partnern (z. B. im Logistikbereich) aufgebaut werden.

Handlungsfeld „Naturschutz“ (E-N)		
E-N.01	**Moorschutz ist Klimaschutz**	Moore sind wichtige Kohlenstoffspeicher, die geschützt werden müssen. Die Region stellt den Torfabbau soweit rechtlich möglich ein und erwirbt Moorflächen für effiziente Renaturierungsmaßnahmen, insbesondere die Wiedervernässung der Moore.
E-N.02	**Klimastabile Wälder**	Klimastabile Wälder liefern einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Entscheidend für die Wirkung eines Waldes als „Klimawald“, ist seine Bewirtschaftung. Aufgrund der massiven Schäden, insbesondere in den Nadelholzplantagen, sind große Flächen derzeit nicht im positiven Sinne klimawirksam. Durch eine stärker am Klimaschutz orientierte Bewirtschaftung bestehender Wälder (z.B. Waldumbau von Nadelholzplantagen, Wasserrückhaltung, Erhaltung des Waldinnenklimas durch entsprechende Bewirtschaftung (Dauerwaldkonzept), Minimierung des Einsatzes bodenverdichtender Maschinen) und auch der Entwicklung neuer Waldflächen mit naturnaher Zusammensetzung kann der Wald in seinen vielfältigen Ausprägungen den zukünftigen Herausforderungen des Klimawandels besser standhalten und in der Summe wieder zu einer CO2-Senke werden. Für diese notwendige Anpassung der Waldflächen an den Klimawandel wird ein Konzept erarbeitet. Ein regionales Förderprogramm, dessen Maßnahmen vor allem zum Ziel haben, die CO2-Bindung des Waldes zu stärken, soll helfen, diese Ziele zu erreichen.

Handlungsfeld „Regionalplanung & Naherholung“ (E-R)		
E-R.01	**Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)**	Das Regionale Raumordnungsprogramm wurde „klimaoptimiert“ aufgestellt. Änderungen erfolgen unter besonderer Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten.
E-R.02	**Windenergie im Regionalen Raumordnungsprogramm**	Die Windenergienutzung ist im Gebiet der Region Hannover der wichtigste Träger erneuerbarer Energien. Im Rahmen erforderlicher Änderungen des RROP werden neue Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Windenergienutzung festgelegt.
E-R.03	**Förderung der Innenentwicklung**	Die Regionalplanung berät zu Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung und wird diesem Instrument zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auch im neu aufzustellenden RROP mehr Gewicht zukommen lassen.
E-R.04	**Nahversorgung**	Die Region Hannover unterstützt die Etablierung und das Betreiben von Dorfläden. Besonders unterstützt wird die Vernetzung der Dorfladen-Akteure durch einen regelmäßig stattfindenden Wissens- und Erfahrungsaustausch in einem „Dorfladen-Netzwerk“ sowie an diese Akteure gerichtete Fortbildungsveranstaltungen.
E-R.05	**Austausch von Kommunen und Region zu technischen Klimaschutzthemen**	Im Rahmen etablierter Runden (Technisches Regionalgespräch, HVB-Runde) werden die Aspekte des Klimaschutzes mit den regionsangehörigen Städten und Gemeinden diskutiert und Aktivitäten bezüglich des Klimaschutzes abgestimmt.
E-R.06	**Regionales Naherholungsprogramm Region Hannover**	Bei der Fortschreibung und Aktualisierung des Regionalen Naherholungsprogramms der Region Hannover werden Klimaschutzaspekte und -angebote berücksichtigt und aktiv mit eingebunden.
E-R.07	**Austausch und Vernetzung der Akteure in der Naherholung**	Zu den Themen im Bereich Naherholung findet ein kontinuierlicher Austausch zwischen der Regionsverwaltung, den Kommunen sowie regionalen Akteuren statt.

Handlungsfeld „Wirtschaftsförderung“ (E-W)		
E-W.01	**Energie-Effizienz-Impulse für Unternehmen**	Die Region Hannover setzt Impulse in der Beratung, im Austausch und in Bildungsangeboten für eine Steigerung der Energie-Effizienz in regionalen Unternehmen und unterstützt diese Transformationsprozesse auch finanziell im Rahmen von Förderprogrammen (Richtlinie „Green Economy“).
E-W.02	**Leuchtturm-Förderung nachhaltiger Gewerbequartiere**	Für die Entwicklung klimaneutraler bzw. nachhaltiger Gewerbegebiete sollen Fördermittel der Region Hannover genutzt bzw. sonstige öffentliche Fördermittel akquiriert werden.
E-W.03	**Energie- und Klimaschutz-Netzwerke für Unternehmen**	Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerke für Unternehmen werden unterstützt. Ökoprofit und e.cobizz haben sich bewährt und sollen zum Aufbau derartiger Netzwerke genutzt und ausgebaut werden. Ein GreenTech-Kompetenz-Netzwerk ist am Forschungscampus Garbsen gemeinsam mit den dort ansässigen Instituten der Leibniz Universität Hannover mit Kompetenzen in Klimaschutz, Energie- und Materialeffizienz im Aufbau.

Folgende Maßnahmen werden durch die o.g. Maßnahmen ersetzt und somit aus dem bisherigen Klimaschutzkonzept (i.d.F.v. 2016) gestrichen:

Maßnahmen Nr. (alt)	Maßnahmenbezeichnung (alt)	Handlungsfeld (alt)
A.01	Verkehrsentwicklungsplan pro Klima	A - Mobilität
A.02 (a)	Ausbau des ÖPNV und SPNV	A - Mobilität
A.02 (b)	Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr	A - Mobilität
A.02 (c)	Förderung von CarSharing	A - Mobilität
A.02 (d)	Verkehrsmanagement	A - Mobilität
A.03	CO2-ärmere Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs	A - Mobilität
A.04	Mobilitätsmanagement	A - Mobilität
A.07	Demonstrationsvorhaben zur Erprobung alternativer Fahrzeugantriebe	A - Mobilität
A.09	Trimodaler Logistikstandort	A - Mobilität
A.11	Marktbearbeitung, Tarif	A - Mobilität
A.14	Kooperationsnetzwerk „Klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr“ in der Region	A - Mobilität
A.15	Betriebliches Mobilitätsmanagement	A - Mobilität
C.08 (b)	Klimaschutz und Wald	C - Umwelt-management und Naturschutz
C.09	Maßnahmengruppe Renaturierung von Mooren in der Region Hannover	C - Umwelt-management und Naturschutz
B.01	Aufstellung des klimaoptimierten Regionalen Raumordnungsprogramms 2015	B - Regionalplanung und Naherholung
B.02	Windenergie im klimaoptimierten Regionalen Raumordnungsprogramm 2015	B - Regionalplanung und Naherholung
B.02 (a)	Moderation von Repoweringprojekten / Modellvorhaben	B - Regionalplanung und Naherholung
B.03/ B.04	Abstimmung und Austausch von Kommunen und Region	B - Regionalplanung und Naherholung
B.05	Verkehrsvermeidung bei Bau- und Siedlungstätigkeit	B - Regionalplanung und Naherholung
B.07	Energieallee A7	B - Regionalplanung und Naherholung
B.09	Handlungskonzept zur Verknüpfung von Klimaschutz und Naherholung	B - Regionalplanung und Naherholung
B.11	Austausch und Vernetzung der Akteure in der Naherholung	B - Regionalplanung und Naherholung
D.02	Energie-Effizienz-Impulse für Unternehmen	D - Wirtschafts-förderung
D.03	Anschluss von Gewerbeflächen an den ÖPNV	D - Wirtschafts-förderung
D.06	Lernende Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerke	D - Wirtschafts-förderung
D.08	Die Regionsverwaltung fördert Beratung und Moderation zur Einrichtung von klimaneutralen Gewerbegebieten	D - Wirtschafts-förderung

ERLÄUTERUNG zum Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
Region Hannover KLIMA PAKET 100% Klimaschutz	**«E-Buchstabe.Nummer» | «Titel der Maßnahme»** «Untertitel» (Beschlusstext im Rahmen der politischen Verabschiedung)	
Handlungsfeld	Nennung des Handlungsfeldes (E-M „Mobilität/Verkehr“, E-N „Naturschutz“, E-R „Regionalplanung & Naherholung“, E-W „Wirtschaftsförderung“)	
Beschlusslage	BDs für die Umsetzung der Maßnahme oder von Teilmaßnahmen mit Datum	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Verweis auf Maßnahmen im Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): Nennung Maßnahmennummer und Titel der Maßnahme ▪ Verweis auf weitere Aktivitäten, Beschlüsse, Vorlagen aus Politik und Verwaltung ▪ Verweis auf Konzepte/Impulse gesellschaftlicher Organisationen	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Die Kurzbeschreibung formuliert Absicht, Ziele und generelle Ausrichtung der Maßnahme sowie untergeordnete Teilmaßnahmen. ▪ Sie ist bei der Fortschreibung der Maßnahme ggf. anzupassen.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Angabe der THG-Relevanz zur Erfassung des Klimaschutzeffektes und Überprüfung des Erreichens der Klimaschutzziele. Die Beschreibung der THG-Minderung erfolgt entweder ▪ als quantitative Angabe in t/a (v.a. bei der Umsetzung technischer Maßnahmen möglich) oder ▪ als qualitative Einschätzung.	
Zuständige Verwaltungseinheit	Das federführende Verwaltungsteam mit Organisationsnummer und namentlicher Bezeichnung.	
Mitarbeit aktiv	Aktive Mitarbeit verwaltungsinterner Teams an diesem Thema unter Federführung der zuständigen Verwaltungseinheit. Angabe der Organisationsnummer.	
Information	Kenntnisnahme, Weitergabe von Informationen, sporadische Beratung etc. Angabe der Organisationsnummer.	
Ziele bis …	Jahr	Zielsetzung oder Meilenstein bis zum Jahr x
	Jahr	Zielsetzung oder Meilenstein bis zum Jahr y
Harte Indikatoren	Sinnvolle, quantifizierbare Indikatoren zur Bewertung der Zielerreichung (Kennzahlen)	
Weiche Indikatoren	Sinnvolle, qualitative Indikatoren zur Bewertung der Zielerreichung (z.B. Image, Publikationen, Kampagnen)	
Datenlage	▪ Vorhandene Daten zur Herleitung der Indikatoren	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Nächste Schritte und das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Maßnahme	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Kurzer Überblick über bisherige Aktivitäten und Erfolge bei der Umsetzung der (Vorgänger-)Maßnahme bzw. des Themas.	
Hemmnisse	▪ Aufzeigen möglicher Hemmnisse sowie fachlicher oder organisatorischer Probleme bei der Umsetzung der Maßnahme (zu. B. Zuständigkeiten, Zeitplan, etc.)	
Hinweise	▪ Organisatorische Hinweise	

Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Erste Einschätzung des personellen Bedarfs zur Umsetzung der Maßnahme, ggf. auch befristet sofern möglich ▪ Wird die Maßnahme durch das vorhandene Personal der involvierten Fachbereiche umgesetzt?	
	Zeitraum	Bedarf
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Erste Einschätzung des finanziellen Bedarfs zur Umsetzung der Maßnahme sofern möglich. ▪ Wird die Maßnahme aus dem vorhandenen Budget der involvierten Fach-/Servicebereichen getragen?	
Priorität	Einschätzung der Priorität für die Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine zu erwartende Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße zu erwarten +++ Unklar 0 In hohem Maße zu erwarten ++ Nicht zu erwarten - Zu erwarten +	

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	++	+	0	-

Begründung der Priorität	Ergänzende Erläuterungen zur Priorität

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	X	X	X	X	X
	Im Rahmen der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes neu ermittelte Maßnahme.	Maßnahme, deren Zielsetzungen oder Anforderungen konkretisiert oder angepasst wurden.	Unverändert weiter verfolgte Maßnahmen	Maßnahme, die nicht umsetzbar war oder derzeit ausgesetzt wird	Falls eine Maßnahme ihre Zielsetzung erreicht hat, wird sie als erledigt aufgeführt
	Anmerkung, sofern nicht aus den o.g. Einträgen ersichtlich				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
	x	x	x	x	x

Begründung der Bewertung	Begründung, sofern nicht aus den o.g. Eintragungen ersichtlich
Drucksachen zur Umsetzung	Aufführung der zu dieser Maßnahme erschienenen Verwaltungsdrucksachen
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	Empfehlungen für Änderungen und Vorschläge zum weiteren Vorgehen
Datum:	

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-M.01 | Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+) Gemäß dem Beschluss der Regionsversammlung wird der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) pro Klima aus dem Jahre 2011 fortgeschrieben, die enthaltenden Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt und weiterentwickelt. Diese Maßnahmen wurden durch den Beschluss der Regionsversammlung zur Klimaneutralität bis 2035 in der Region Hannover unterstrichen, sodass das Ziel der langfristigen Klimaneutralität bzw. deutlichen CO_2-Reduktion von 70 Prozent bis 2035 im Verkehrssektor eine zentrale Bedeutung hat.
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ Ant 4555 (IV), „Klimaziele gemeinsam schneller erreichen“, 2021 ▪ BDs 1670 (IV) „Beschluss und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans pro Klima (VEP pro Klima) der Region Hannover“, 2018
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.01 | Verkehrsentwicklungsplan pro Klima* ▪ IDs 2042 (III) *„Evaluation zum Verkehrsentwicklungsplan pro Klima“*, 2015
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Die Region Hannover hat sich das Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu werden. Klimaneutralität ist im Verkehrssektor aber nur langfristig zu erreichen, da noch mindestens bis 2030 Neufahrzeuge mit Verbrennerantrieb angeschafft werden, die dann noch rund weitere 15 Jahre in der Region fahren und CO_2 emittieren werden. Auch die Stromproduktion für Elektroautos kann nur schrittweise klimaneutral werden. Daher ist neben der Antriebswende auch eine deutliche Reduktion der Kfz-Fahrleistungen erforderlich, um möglichst schnell klimaneutral zu werden und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffimporten zu reduzieren. Als Etappenziel zu einer klimaneutralen Region soll durch das „Aktionsprogramm Verkehrswende“ eine CO_2-Minderung der verkehrsbedingten Emissionen des Verkehrs der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover sowie der Einpendlerinnen und Einpendler von 70 Prozent erreicht werden. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, ist eine Strategie aus Pull- und Push-Maßnahmen erforderlich, die die einzelnen Handlungsfelder integriert angeht. Das „Aktionsprogramm Verkehrswende“ zielt auf die Erreichung der Umweltziele (CO_2-Minderung), aber genauso auf mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region. Sie kann nur gelingen, wenn sie für die Menschen in der Region die Lebensqualität spürbar erhöht, durch eine flexible und vernetzte Mobilität in der gesamten Region sichert, kurze Wege ermöglicht, auf attraktiven und sicheren Straßen zur Nahmobilität einlädt und Platz für lebenswerte Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität schafft. Hierzu ist eine gerechtere Straßenraumaufteilung mit weniger Flächenbedarf für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr erforderlich. Die zurückgelegten Kilometer mit dem Rad und mit dem ÖPNV werden verdoppelt und die Pkw-Verkehrsleistung halbiert. Alternative Mobilitätsangebote in der gesamten Region machen ein Viertel der Pkws in der Region überflüssig. Diese erlebbare Verkehrswende kann nur gemeinsam durch die Region Hannover mit vielen anderen Partnern aus den Kommunen, dem Land und Akteuren aus Vereinen und der Wirtschaft umgesetzt werden, die hierzu im Mobilnetzwerk Hannover (Maßnahme E-M.16) noch enger zusammenarbeiten.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Im Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ wurden zahlreiche Push- und Pullmaßnahmen für die Förderung des Umweltverbunds entwickelt, die geeignet sind, die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen bis 2035 um 70 Prozent gegenüber dem Referenzwert von 1990 zu senken.
Zuständige Verwaltungseinheit	86.04 - Fachbereich Verkehr, Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Mitarbeit aktiv Information	86.02, 86.03, 86.05, 86.06	
Ziele bis …	2025	
	2030	
	2035	Als Etappenziel zu einer klimaneutralen Region soll durch den VEP 2035+ eine CO_2-Minderung der verkehrsbedingten Emissionen des Verkehrs der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover sowie der Einpendlerinnen und Einpendler von 70 Prozent erreicht werden.
Harte Indikatoren	eingespartes CO_2 aus dem Verkehrsmodell, Modal Split, Anzahl der umgesetzten Maßnahmen	
Weiche Indikatoren	nachhaltige Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten	
Datenlage	▪ *Verkehrsmodell der Region Hannover*	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Der VEP 2035+ soll im Frühjahr 2023 politisch beschlossen werden ▪ Die einzelnen Maßnahmen werden separat vom VEP 2035+ weiterentwickelt und jeweils der Politik zur Umsetzung vorgeschlagen. Der VEP wird in Form eines Controllings weitergeführt. Ziel ist es, den VEP weiter fortzuschreiben, auszubauen und zu nutzen.	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Der Entwurf des Verkehrsentwicklungplans „Aktionsprogramm Verkehrswende“ soll im Februar/März 2023 in den politischen Gremien der Region Hannover beschlossen werden.	
Hemmnisse	▪ Die Maßnahmen im VEP 2035+ haben aufgrund ihres zusammenhängenden Konzepts eine hohe Wirkung, sind aber von der Umsetzung der Pushmaßnahmen in den Kommunen abhängig, sodass die Region Hannover diesen Faktor ebenso wie beispielsweise den (Schwerlast-)Verkehr auf den Autobahnen nicht beeinflussen kann. Zudem sind die Region bzw. die einzelnen Kommunen bei Entscheidungen zum Teil von anderen Stakeholdern abhängig.	
Hinweise	▪ SPNV (E-M.05) ▪ Stadtbahn (E-M.06) ▪ Bus (E.M.02 & E-M.03) ▪ sprinti (E-M.04) ▪ Radverkehr (E.M.08 bis E-M.11) ▪ Mobilnetzwerk Hannover (E-M.16) ▪ NVP (E-M.02)	
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪	
	Zeitraum	Bedarf
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪	

Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+++	-	+++	++	++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.02 | Nahverkehrsplan (NVP) Der Nahverkehrsplan (NVP) legt die verkehrspolitischen Ziele und vorrangigen Vorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Hannover und den 20 Umlandkommunen für die nächsten fünf Jahre fest.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Der NVP ist ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument, mit dem die Region Hannover sowohl für die Kernstädte als auch für die ländlichen Ortsteile Standards und Vorgaben definiert, mit deren Umfang und Qualität die Leistungen bei Stadt-, S-Bahnen und dem Busverkehr festgelegt werden. Darüber hinaus enthält der NVP Zielvorgaben und konkrete Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Hannover noch attraktiver zu gestalten. Unser Ziel ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Wesentlicher Hebel dabei ist die Erhöhung der Kapazität insbesondere auf der Schiene. *(Quelle: Nahverkehrsplan 2021)*	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ siehe VEP 2035+	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.04 - Fachbereich Verkehr, Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement	
Mitarbeit aktiv Information	86.02, 86.03, 86.05	
Ziele bis …	2025	
	2030	
	2035	
Harte Indikatoren	Modal Split, Anzahl der umgesetzten Maßnahmen	
Weiche Indikatoren	Individuelles Mobilitätsverhalten	
Datenlage	▪ *Verkehrsmodell der Region Hannover*	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ schrittweise Verbesserung des Angebots bei allen Verkehrsträgern	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ viele Maßnahmen der vorgerigen NVPs wurden bereits umgesetzt	
Hemmnisse	▪	

Hinweise	▪ VEP 2035+ (E-M.01) ▪ SPNV (E-M.05) ▪ Stadtbahn (E-M.06) ▪ Bus (E.M.02 & E-M.03) ▪ sprinti (E-M.04) ▪ Radverkehr (E.M.08 bis E-M.11) ▪ Mobilnetzwerk Hannover (E-M.16) ▪ NVP (E-M.02)				
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪				
	Zeitraum	Bedarf			
	Zeitraum	Bedarf			
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪				
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+++	+++	++	+++	++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-M.03 | MoHaWiV - Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr MoHaWiV hat zum Ziel, die Bedingungen für nachhaltige Mobilität im Umland und für Pendlerinnen und Pendler deutlich zu verbessern indem der ÖPNV als eine echte Alternative zum MIV ausgebaut und dadurch die Verkehrswende vorangetrieben wird.
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023 ▪ Ziffer 9 des „Klima in Not“ Beschlusses: ÄAn 2777 (IV), 2019; BDs 3815 (IV), 2020; IDs 0202 (V), 2021; IDs 1273 (V)), 2022 ▪ BDs 0707 (V) *„MoHaWiV - Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr“*
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Alle Teilprojekte und Maßnahmen der ModellRegion Hannover sind in enger Abstimmung mit den Zielen des VEP 2035+ und dem 10-Punkte Programm für die Verkehrswende konzipiert worden. ▪ Die Modellregion beinhaltet u.a. die Fortführung und Erweiterung des sprinti-Angebots in alle Regionskommunen der Tarifzone C und baut damit auf den bisherigen Betrieb in den drei Testkommunen auf. ▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.11 | Marktbearbeitung, Tarif*
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ MoHaWiV hat zum Ziel, die Bedingungen für nachhaltige Mobilität im Umland und für Pendlerinnen und Pendler deutlich zu verbessern. Die Region Hannover will das Projekt nutzen, um den ÖPNV zu einer echten Alternative zum MIV auszubauen. Durch MoHaWiV will die Region Hannover die Mobilitätswende im regionalen Raum einleiten und verankern und somit zur nachhaltigen ÖPNV-Vorreiterregion in Deutschland werden. Das Projekt zielt systematisch darauf ab, alle Elemente und Stationen einer intermodalen und regionalen Wegekette zu verbessern und komfortabler zu gestalten. Dabei umfasst die Modellregion unterschiedliche Teilprojekte und Maßnahmen: ▪ Dazu soll sprinti als flexibler Zulieferverkehr in der gesamten Tarifzone C eingesetzt werden. Bahnhöfe und P&R Anlagen werden zu komfortablen und vernetzten Umstiegspunkten mit hoher Aufenthaltsqualität und erweitertem Mobilitätsangebot ausgebaut. Die GVH-App soll Fahrgäste entlang der gesamten Reisekette mit gezielten Informationen versorgen. Zudem sollen verlorengegangene Abo-KundInnen und GelegenheitsfahrerInnen durch ein attraktives Tarifangebot zurück- und neugewonnen werden.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Das Projekt zielt darauf ab, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und die Menschen in der Region zur ÖPNV-Nutzung zu bewegen. Somit soll die Mobilität im Umweltverbund gesteigert und CO_2 eingespart werden. So soll der ÖPNV jährlich um 0,5 Prozent wachsen und der Modal Split des Umweltverbundes bis 2025 auf 55 Prozent ausgebaut werden (derzeit 51 Prozent). Ziel ist, die CO_2-Emissionen durch Personenverkehre in der Region Hannover in der Projektlaufzeit um 5 Prozent zu reduzieren (gem. Antrag)
Zuständige Verwaltungseinheit	86 - Fachbereich Verkehr (Teams 86.02, 86.03, 86.04, 86.05, 86.06)
Mitarbeit aktiv Information	ÜSTRA, regiobus, GVH, steuernlenkenbauen

Ziele bis …	2025	Weniger Wege im MIV und jährlicher Zuwachs des ÖPNV um 0,5 Prozent und Steigerung des Umweltverbundanteils am Modal Split von derzeit 51 Prozent auf 55 Prozent bis 2025 (gem. Antrag) Verringerung der CO_2-Emissionen durch Personenverkehre in der Region Hannover um insgesamt 20 Prozent bis 2025 (Referenzjahr 2015); 5 Prozent Reduktion durch die MoHaWiV-Maßnahmen (gem. Antrag)
	2030	
	2035	
Harte Indikatoren	Modal Split (Verhältnis MIV und ÖPNV), Verringerung der CO_2-Emissionen	
Weiche Indikatoren	Steigerung der Kundinnen- und Kundenzufriedenheit im ÖPNV durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität, Nutzungsvielfalt und Steigerung der subjektiven Zugänglichkeit.	
Datenlage	▪ Das Fraunhofer IAO evaluiert die Modellregion (alle 12 bundesweiten Modellregionen) u.a. hinsichtlich der Einsparung der Treibhausgasemissionen. In diesem Kontext werden unterschiedliche Daten zusammengetragen.	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Die Förderperiode läuft von Januar 2022 bis Dezember 2024. Innerhalb dieses Zeitraumes sollen die im Förderprogramm Modellregion enthaltenen Maßnahmen umgesetzt und für die Menschen in der Region nutzbar sein.	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Derzeit befinden sich die einzelnen Maßnahmen in der Vorbereitungs- oder Ausschreibungsphase. Erste Maßnahmen werden voraussichtlich im Jahr 2023 umgesetzt werden.	
Hemmnisse	▪ Der allgemeine Fachkräftemangel, die geopolitische Lage, die Corona-Pandemie und weitere Einflussfaktoren haben teilweise zu einer Verzögerung der Maßnahmen geführt.	
Hinweise	▪	
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪	
	Zeitraum	Bedarf
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Mit den Zuwendungsbescheiden des BMDVs für die Region Hannover, ÜSTRA, regiobus und GVH wurden Gesamtausgaben für die vier Verbundpartner von ca. 41 Mio. € kalkuliert, wovon ca. 30 Mio. € vom Bund bezuschusst werden.	

Priorität

Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben.

In sehr hohem Maße erwartbar	+++	Unklar	0
In hohem Maße erwartbar	++	Nicht erwartbar	-
Erwartbar	+		

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
++	+++	+++	++	++

Begründung der Priorität

Die Modellregion Hannover ist ein bereits laufendes Förderprogramm, welches allein durch die Ausweitung des On-Demand-Verkehrs sprinti eine breite Öffentlichkeit finden wird. Die Finanzierung ist bereits gesichert. Durch die diversen Teilprojekte und Maßnahmen ist der Umsetzungsaufwand in hohem Maße erwartbar. Als Hauptantragsstellerin hat die Region eine hohe Beeinflussbarkeit auf das Projekt.

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x	x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-M.04 | sprinti Das On-Demand Angebot sprinti soll den flexiblen Zulieferverkehr in der gesamten Tarifzone C sicherstellen und somit eine echte Alternative zum eigenen PKW und Chance für die Verkehrswende darstellen.
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023 ▪ Ziffer 9 des „Klima in Not“ Beschlusses: ÄAn 2777 (IV), 2019; BDs 3815 (IV), 2020; IDs 0202 (V), 2021; IDs 1273 (V)), 2022 ▪ BDs 0707 (V) *„MoHaWiV - Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr“*
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Um eine Steigerung des Umweltverbundanteils am Modal Split in der Region Hannover auf 55 Prozent zu erreichen, muss die Attraktivität des ÖPNV signifikant verbessert werden. Hierfür bedarf es eines dicht getakteten, komfortablen und schnellen ÖPNV- und SPNV-Angebots auf gut ausgebauten Hauptachsen in die Landeshauptstadt Hannover sowie flexibler Zubringerverkehre. Mit sprinti soll daher ein attraktives, flexibles und kostengünstiges On-Demand-Angebot für die Region Hannover entwickelt werden, welches die Zubringerverkehre zu gut ausgebauten Haltestellen an den ÖPNV- (sprintH) oder SPNV-Hauptachsen (S-Bahnen) in die LHH führen.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.04 - Fachbereich Verkehr, Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement
Mitarbeit aktiv Information	üstra, regiobus, GVH, via
Ziele bis …	2025 2030 2035
Harte Indikatoren	Fahrgastzahlen
Weiche Indikatoren	
Datenlage	▪ Erhebungen des Difu
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ sprinti soll in MoHaWiV vollständig in der Tarifzone C der Region - durchschnittliche Wartezeit 15-20 Minuten / Bedienzeitraum von 06:00 bis 01.00 bzw. 04.00 Uhr am Wochenende - ausgerollt und von der üstra/regiobus als Regelbetrieb in 12 Kommunen angeboten werden. Fahrgäste sollen den regulären Tarifpreis zahlen und Abonnements werden als gültige Fahrerlaubnis anerkannt. Ab 2023 sollen somit jährlich 1.500.000 Fahrgäste pro Jahr in mindestens 120 Fahrzeugen flexibel transportiert werden. Damit wird sprinti deutschlandweit das größte On-Demand Vorhaben. Um insbesondere auch zum CO_2-

	Emissionsreduktionsziel beizutragen, sollen ab 2023 25 Fahrzeuge komplett elektrisch fahren und das Zusammenlegen mehrerer Fahrtwünsche (Ziel: durchschnittlicher Besetzungsgrad von 2,00) erreicht werden. Zudem soll durch eine gezielte Mehrfachnutzung der Fahrzeuge für Vereins-, Schul-, Betriebs- und Lieferverkehre eine höhere Nutzung der Fahrzeuge und das Auffüllen von Nachfragetälern erreicht werden. Des Weiteren sollen an den jeweiligen Bahnhöfen der sprinti-Kommunen ein Sektorenbandbetrieb mit größeren Fahrzeugen (16-Sitzer) eingeführt werden. ▪ Ein erster Pilotbetrieb ist bereits im Juni 2021 in drei Kommunen der Region Hannover gestartet worden, um wichtige Erkenntnisse für die Ausweitung des Betriebs in die gesamte Region zu gewinnen. Konkret sieht der Ausweitungsplan vor, dass die Maßnahme ab 01.04.2023 mit 30 Fahrzeugen (Verbrennern) startet. Ab 01.07.2023 soll die Flotte auf 80 Fahrzeuge erhöht werden und zum Fahrplanwechsel 2023 soll Flotte auf abschließend 120 Fahrzeuge erweitert werden. Die 30 Elektrofahrzeuge sollen zum Fahrplanwechsel 2023 ins System eingespeist werden. Bis Ende 2023 soll die Ladeinfrastruktur aufgebaut sein. ▪ Die Mehrfachnutzung des sprintis soll zum Fahrplanwechsel 2023 starten.
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ sprinti ist eine Erfolgsgeschichte, mit gut 1.000 Fahrten pro Tag. ▪ Die Anzahl der Fahrten hat sich seit Start des Projekts fast verdreifacht, von 10.000 Fahrten im Juni 2021 auf fast 29.000 Fahrten im April 2022. ▪ sprinti trägt nachweislich zur Verkehrswende in der Region Hannover bei. ▪ Laut der Deutsches Institut für Urbanistik (difu)-Studie ersetzt jede dritte sprinti-Fahrt eine Fahrt mit dem privaten Pkw - damit reduziert der sprinti die Abhängigkeit vom eigenen Auto im suburbanen bis ländlichen Raum. Jeder vierte sprinti-Nutzer erwägt sogar, ein eigenes Auto abzuschaffen, seitdem der sprinti zur Verfügung steht. ▪ Die Erweiterung von 3 auf 12 Kommunen in 2023 kommt genau richtig! ▪ Der Wunsch der Befragten nach einer Ausweitung des Bediengebietes ist einer der am häufigsten genannten Feedbackpunkte. ▪ Ab 2023 werden über 350.000 Einwohnerinnen und Einwohner mit sprinti bedient. ▪ sprinti ergänzt und verbessert das öffentliche Verkehrsnetz der Region. ▪ Der sprinti kann mit regulären GVH-Tickets genutzt werden. Fahrten können beim sprinti zum einen spontan erfolgen, in der Regel mit einer Wartezeit von nicht mehr als 20 Minuten, und zum anderen im Voraus geplant werden, z.B. für regelmäßige Fahrten zum Arbeitsplatz. ▪ Technologie ermöglicht eine gute Integration in das bestehende Fahrplansystem, so dass sprinti-Fahrten nur dann angeboten werden, wenn keine vergleichbar guten Linienverbindungen vorliegen. Auf diese Weise wird das bestehende Liniennetz zielgerichtet ergänzt, und nicht kannibalisiert: Laut der sprinti-Begleitstudie des difu-Instituts nutzen fast 50 Prozent der Befragten den sprinti als Zu- oder Abbringer für Bushaltestellen oder Bahnhöfe. ▪ Zur Ausweitung wird eine Kooperation mit den Volkshochschulen angestrebt, um die GVH- & sprinti-App zu erklären. Testlauf Anfang Mai dieses Schulungsangebotes in der VHS Springe war erfolgreich.
Hemmnisse	▪ Das On-Demand-System sprinti ist relativ teuer. Eine Förderung durch das Land, den Bund oder die EU ist erforderlich, damit sprinti weiter ausgebaut werden kann.
Hinweise	▪ Modellregion
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum
	Zeitraum: sprinti soll verstetigt werden.
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ bis Ende 2024 ist die Förderung durch das BMDV gesichert.

Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+	+++	+++	+++	+++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.05 | Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Der Schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) wird entsprechend der zunehmenden Nachfrage ausgebaut. Maßnahmen, die die Nachfrage steigern, tragen dazu bei, dass die vorhandene Infrastruktur besser genutzt und die Wirtschaftlichkeit verbessert wird. Zentrale Handlungsansätze zur CO_2-Minderung im VEP 2035+ zielen auf eine deutliche Nachfragesteigerung.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.02 (a) | Ausbau des ÖPNV und SPNV*	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Das Zielnetz 2035+ sieht im SPNV einen 30-Minuten Takt der Regionalexpress Züge, S-Bahnen und Express-S-Bahnen in die Mittelzentren und umliegenden Regionen vor. Die S-Bahn bedient alle Stationen mindestens im 30-Minuten-Takt, könnte weitere Gemeinden in der Region anbinden und überlagert sich auf den Stammstrecken zu einem attraktiven 10-bis 15-Minuten-Takt. Hierzu sind – in Abstimmung mit dem Deutschland-Takt (BMDV) – die Infrastruktur auszubauen und die S-Bahn-Gleise im Bereich des Hauptbahnhofs zu verknüpfen. Zudem ist das Ziel alle Strecken zu elekrifizieren.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Nach den Berechnungen des VEP 2035+ könnten die CO_2-Emissionen im SPNV 14 Prozent CO_2 reduziert werden.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.02 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV-Angebotsmanagement	
Mitarbeit aktiv Information	86.04, 86.05	
Ziele bis …	2025	Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz längerer Züge im Korridor H-Lehrte-Celle
	2030	weitere Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz längerer Züge verbesserte Erschließung von Siedlungsgebieten durch neue Haltepunkte (H-Waldhausen, Springe-Deisterpforte, Laatzen-Mitte)
	2035	verbesserte Erschließung von Siedlungsgebieten durch neue Haltepunkte
Harte Indikatoren	Fahrgastzählungen	
Weiche Indikatoren		
Datenlage		
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Bahnknotenuntersuchung Hannover Hauptbahnhof Stufe 2	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪	

Hemmnisse	▪	
Hinweise	▪ VEP 2035+ (E-M.01)	
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪	
	Zeitraum	Bedarf
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪	

Priorität

Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben.

In sehr hohem Maße erwartbar	+++	Unklar	0
In hohem Maße erwartbar	++	Nicht erwartbar	-
Erwartbar	+		

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	+/0	+++	+++	++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.06 | Ausbau des Stadtbahnnetzes Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) setzt sich in der Region Hannover aus der Stadtbahn, dem Bus und dem On-Demand-Angebot sprinti zusammen. Das Netz der Stadtbahn wird entsprechend der zunehmenden Nachfrage radial und tangential ausgebaut. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, die steigende Nachfrage ohne einen kostenintensiven Tunnelausbau zu bewältigen und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern. Die ersten Ansätze zur Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes aus dem VEP werden derzeit im Masterplan Stadtbahn weiteruntersucht. In diesem Rahmen wir ein Ausbaukonzept für die nächsten Jahrzehnte entwickelt.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Masterplan Stadtbahn (BDs 4668 (IV), 2021) ▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.02 (a) | Ausbau des ÖPNV und SPNV*	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Das Stadtbahnnetz wird schrittweise weiter entsprechend der zunehmenden Nachfrage ausgebaut. Neben der Prüfung von kapazitätsschaffenden Maßnahmen wie bspw. Verlängerungen bestehender Linien (unter anderem nach Arnum, Garbsen, Langenhagen und Bahnhof Bismarckstraße) sind die Anschaffung zusätzlicher rund 100 Fahrzeuge und ein zusätzlicher Betriebshof geplant. Zudem wird unter anderem eine Aufwertung der Linien in der Innenstadt (D-Linie Richtung Zoo und Südstadt, Nordstadtspange nach Leinhausen), verschiedene betriebliche Maßnahmen zur Angebotsverdichtung und neue tangentiale Verbindungen (z. B. über die neue MHH) untersucht, die langfristig durch Bestands- und Neubaustrecken zu einer Ringlinie verknüpft werden können. Hierdurch können einerseits neue Zielgruppen für den ÖPNV gewonnen werden, die heute noch keine attraktiven Verbindungen haben. Andererseits werden die Innenstadtstrecken entlastet, sodass auch ohne den kostenintensiven Ausbau der Tunnelstrecken insgesamt deutlich mehr Fahrgäste im Netz befördert werden können als heute.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Nach den Berechnungen im VEP 2035+ könnten die CO_2-Emissionen durch die neuen Maßnahmen 8 Prozent CO_2 eingespart werden.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.05 – Fachbereich Verkehr, Team Infrastruktur ÖPNV	
Mitarbeit aktiv	86.03, 86.04, Infrastrukturgesellschaft Region Hannover, ÜSTRA - Bereiche Betrieb, Netzentwicklung und Marketing, Landeshauptstadt Hannover – Fachbereich Planen und Stadtentwicklung	
Information	86.02	
Ziele bis …	2022/23	Fertigstellung und politische Verabschiedung des Ausbaukonzeptes aus dem Masterplan Stadtbahn
	2027	Umsetzung des Konzeptes zum kurzfristigen angebotsorientierten Ausbau des Stadtbahnnetzes bis 2027
	2027+	Umsetzung des Ausbaukonzeptes aus dem Masterplan Stadtbahn
Harte Indikatoren	Fahrgastzählungen Auslastungsanalysen	
Weiche Indikatoren	Kundenzufriedenheit	

Datenlage	▪ Verkehrsmodell der Region Hannover ▪ Fahrgastzahlen der ÜSTRA ▪ ÜSTRA Kundenbarometer
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Abschließende Untersuchung und Bewertung kapazitätsschaffender Maßnahmen im Rahmen des Masterplans Stadtbahn. ▪ Darauf aufbauend Erarbeitung des zeitlich gestaffelten Ausbaukonzeptes für die nächsten Jahrzehnte ▪ Weiterbearbeitung der Einzelprojekte aus dem Ausbaukonzept mittels Machbarkeitsuntersuchungen unter Beteiligung der Bevölkerung und anderer Akteure (Kommunen, ÜSTRA, infra etc.)
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Erarbeitung eines kurzfristig bis 2027 umzusetzenden Ausbaukonzeptes zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf stark ausgelasteten Stadtbahnstecken ▪ Festlegung weiterer kapazitätsschaffender Maßnahmen, die derzeitig hinsichtlich Ihrer Nachfragewirkung mit dem Verkehrsmodell untersucht werden
Hemmnisse	▪ Volkswirtschaftlichkeit muss für neue Stadtbahntrassen aufgezeigt werden ▪ Trassen müssen für den Bau neuer Strecken freigehalten werden ▪ Einzelprojekte aus dem Ausbaukonzept können sich im Verlauf der Machbarkeitsuntersuchung als nicht wie angedacht umsetzbar erweisen.
Hinweise	▪ Der Masterplan Stadtbahn ist modular aufgebaut, wobei im Modul 1 die Möglichkeiten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stadtbahnsystems untersucht werden. Das sich ebenfalls in Bearbeitung befindende Modul 2 thematisiert dagegen, wie zusätzliche Fahrgastpotenziale im Sinne der Verkehrswende erschlossen werden können.
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	++	+++	+++	+++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähi	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-M.07 | Ausbau von ZOBs und Mobilstationen Verschiedene Arten von Verknüpfungspunkten zwischen den einzelnen Verkehrssystemen werden laufend ausgebaut, erweitert und qualitativ verbessert. Hierzu gehören größere Umsteigeanlagen an SPNV- oder Stadtbahnstationen, ggfs. Bushaltestellen und ZOBs (meist mit Verbindung zum SPNV), die bei Bedarf durch verschiedene Zusatzelemente zu Mobilstationen ausgebaut werden sollen. Die Verbesserung des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, die Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote und die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel als Alternative zu dem Auto sind zentrale Funktionen der Umsteigeanlagen. Für eine attraktivere Gestaltung soll die Ausstattung der bestehenden und neuen Anlagen durch unterschiedliche Bausteine weiter verbessert werden.
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023 ▪ BDs 0707 (V) *„MoHaWiV - Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr“* ▪ Beschlussdrucksachen zu größeren Einzelprojekten
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Ausbaukonzept 2021 für Großanlagen P&R ▪ IDs 300/2009 *„Aktualisierung des Park+Ride-/Bike+Ride-Konzeptes der Region Hannover“*
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Die Steigerung der Attraktivität für Nutzende des ÖPNV durch den Ausbau vorhandener und die Konzeption neuer Umsteigepunkte. Dadurch sollen die Menschen in der Region zu einem umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsverhalten motiviert werden. ▪ Konkrete Maßnahme gemäß BDs ‚Ausbau von Bahnhöfen zu multimodalen Mobilstationen und Verbesserung intermodaler Wegeketten: Ausbau Mobilstation Bahnhof Großburgwedel ▪ Prüfung und Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in den Bereichen Planen, Bauen und Ausstattung. Hierbei rücken Elemente wie z.B. das Installieren und Betreiben von PV-Anlagen mit dem Ziel der Energieeinsparung und -erzeugung, die Bereitstellung von Ladesäulen für PKWs und Fahrräder zur Förderung umweltverträglicher Mobilität, genauso wie ökologische Maßnahmen wie Außenanlagengestaltung und Begrünung in den Fokus. ▪ Prüfung von Maßnahmen und Initiativen zur Klimafolgenpassung wie z.B. Gestaltung von Überdachungen und Verringerung von Bodenversiegelungen ▪ Realisierungs –und Machbarkeitsprüfungen der Nachhaltigkeitsaspekte in zukünftigen „Pilotprojekten“. (Bsp.: Mobilpunkt GBW)
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪
Zuständige Verwaltungseinheit	86.05 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV Infrastruktur
Mitarbeit aktiv Information	86.03
Ziele bis …	2025 2030 2035
Harte Indikatoren	Fahrgastzählungen Auslastungszahlen

Weiche Indikatoren	Nutzerzufriedenheit
Datenlage	▪
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Schaffung zusätzlichen Stelle im Fachbereich für Mobilstationen
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪
Hemmnisse	▪ Flächenverfügbarkeit ▪ Finanzierung von Bausteinen, die nicht unmittelbar dem ÖPNV zuzuordnen sind ▪ Noch offene Betreiberkonzepte zu Zusatzbausteinen (Bike + Carsharing, Fahrradservice, Co working spaces, etc.)
Hinweise	▪
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪

Zeitraum	Bedarf
Zeitraum	Bedarf

Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	0	+++	+++	+++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				

Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
Region Hannover KLIMA PAKET 100% Klimaschutz	**E-M.08 | Ausbau Bike & Ride und Park & Ride** Sichere, komfortable und gut zugängliche Park & Ride und Bike & Ride Angebote an SPNV- sowie Stadtbahnstationen werden entsprechend der zunehmenden Nachfrage aber auch angebotsorientiert ausgebaut. Zentrale Handlungsansätze sind die Kapazitätserweiterungen und die Modernisierung bestehender Park + Ride und Bike + Ride Anlagen.
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ P&R / B&R Konzept der Region Hannover (laufend, letzte Aktualisierung 2018) ▪ B&R Offensive ▪ 10-Punkte-Programm Verkehrswende ▪ Ausbaukonzept 2021 für Großanlagen P&R ▪ IDs 300/2009 und IDs 1582 (III), *„Aktualisierung des Park+Ride-/Bike+Ride-Konzeptes der Region Hannover“*, 2014; Aktulisierung 2018 enthalten im NVP
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Der bisher eher bedarfsorientierte Ausbau der Anlagen wird durch verstärkte angebotsorientierte Planung ergänzt werden, bei den schnellwegnahen Plätzen wird Sensorik verbaut, ▪ Zu den derzeitigen 11.000 B&R Stellplätzen in der Region Hannover sollen ca. 5.500 zusätzliche Abstellmöglichkeiten in unterschiedlichen Variationen (Bügel, Fahrradgarage, Fahrradturm, Fahrradstation) entstehen. ▪ Die derzeit 7.500 P&R Stellplätze sollen um 3.300 Plätze in überwiegend mehrstöckigen Anlagen erweitert werden
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Laut dem VEP 2035+ würde die Förderung der Nahmobilität mit Maßnahmen wie dem Ausbau der Radinfrastruktur, Abstellanlagen, optimierten Ampelschaltungen, Radschnellwege, einem regionalen Leihradsystem und Pedelecs einen CO_2-Einspareffekt von 16 Prozent bringen
Zuständige Verwaltungseinheit	86.05 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV Infrastruktur
Mitarbeit aktiv Information	86.03, 86.04
Ziele bis …	2025 2030 2035
Harte Indikatoren	Anzahl der B&R Stellplätze, Zahl der Nutzenden, Stellplätze mit elektronischem Schloss Anzahl der P&R Stellplätze, Zahl der Nutzenden Auslastungszahlen Fahrgastzählungen
Weiche Indikatoren	Bewertungen Nutzerzufriedenheit Qualität der Anlagen

	Ausstattungsmerkmale
Datenlage	▪ Erhebungen Mobilität
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Zeitlich getakteter Ausbauplan ▪ Weiterführung Ausbau B&R und P&R nach Prioritätenliste über Landes GVFG ▪ Ausbau Großanlagen auf Grundlage angebotsorientierten Konzeptes über Bundes GVFG ▪ Unterstützung der B&R Offensive der DB
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪
Hemmnisse	▪ Fehlende Flächen, Grundstücke ▪ Bisher überwiegend nur Anerkennung des bedarfsorientierten Ausbaus durch die Fördermittelgeber
Hinweise	▪
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	++	+++	+++	++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.09 | Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Verbindungen des Radverkehrs werden baulich, betrieblich und organisatorisch aufgewertet und miteinander verknüpft, so dass ein attraktives und sicheres Angebot für Radfahrende geschaffen wird. Der Radverkehrsanteil im Regionsgebiet wird sich spürbar erhöhen. Zentrale Handlungsansätze zur CO_2-Minderung im VEP 2035+ zielen auf eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.02 (b) | Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr;* ▪ Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr (Beiträge zum Handlungskonzept Radverkehr Nr. 2) ▪ BDs 2258 (III) *„umsteigen: aufsteigen. - Handlungskonzept Radverkehr“* 2015	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ziel dieser Maßnahme ist es, den Anteil der Radfahrer/-innen in der Region Hannover deutlich zu erhöhen. Dies kann jedoch nur dann erfolgreich geschehen, wenn hierfür entsprechende Infrastruktur ausgebaut und gesichert wird. Es müssen entsprechende Maßnahmen aus dem Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr, dem Handlungskonzept Radverkehr und der Prioritätenliste für Baumaßnahmen an Kreisstraßen umgesetzt werden, damit das Radfahren so sicherer, schneller und komfortabler wird.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Laut VEP 2035+ würde die Förderung der Nahmobilität mit Maßnahmen wie den Ausbau der Radinfrastruktur, Abstellanlagen, optimierten Ampelschaltungen, Radschnellwege, einem regionalen Leihradsystem und Pedelecs einen CO_2-Einspareffekt von 16 Prozent bringen.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.06 - Fachbereich Verkehr, Team Infrastruktur Straße	
Mitarbeit aktiv Information	Teams 86.01, 86.04, 86.06, 86.07, 86.08, 61.04	
Ziele bis …	2025	Verbesserung und Ausweitung der Fahrradinfrastruktur
	2030	
	2035	
Harte Indikatoren	Größe und Umfang des Vorrangnetzes, Zahl der Radschnellwege, Anteil des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split, Zahl der ausgeteilten Fahrradbügel, Zahl der Radfahrenden (Zählstellen)	
Weiche Indikatoren	Zertifizierung zur fahrradfreundlichen Kommunen Niedersachsen, sonstige Auszeichnungen, Zustand der Wege	
Datenlage	▪ Daten Dauerzählstellen und mobile Zählstellen ▪ Analyse Daten Bike Citizens App ▪ Erhebung Mobilität in Deutschland ▪ Fahrrad Monitor ▪ Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Fördermittelgenerierung und sukzessive Umsetzung der Maßnahmen aus dem Vorrangnetz Alltagsradverkehr, sowie sonstige Machbarkeitsstudien zu Radwegen ▪ Weiterführung tausend Bügel Programm	

	▪ Aufbau Instandhaltungsmanagement/Wegweisung mit Team Naherholung ▪ Sanierung und Verbreiterung vorhandener Radwege, auch außerhalb des Vorrangnetzes ▪ Amtshilfe für andere Baulastträger für den Radwegbau
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Einstellung einer Radverkehrskoordinatorin 2012, sowie weiterer Personen im Team Infrastruktur Straße speziell für die Planung und Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur, Erstellung Handlungskonzept für den Radverkehr 2015 und Umsetzung bis 2020, Erstellung des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr, sowie Umsetzung verschiedener Förderprojekte zum Ausbau, Ausgabe 7.500 Fahrradbügel
Hemmnisse	▪ Erhöhter verwaltungsinterner Abstimmungsaufwand ▪ Haushaltsmittel ▪ Erhöhter Bedarf an Bürgerbeteiligung ▪ Personelle Engpässe
Hinweise	▪
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
0	++	++	+++	+++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					

Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.10 | Radverkehrsförderung: Motivation und Vernetzung Maßnahmen, die die Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur steigern und Ideen, die diese weiterentwickeln, schaffen weitere Anreize zum Umstieg. Zentrale Handlungsansätze zur CO_2-Minderung im VEP 2035+ zielen auf eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.02 (b) | Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr;* ▪ BDs 2258 (III) *„umsteigen: aufsteigen. - Handlungskonzept Radverkehr“* 2015	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ziel dieser Maßnahme ist es, den Anteil der Radfahrer/-innen in der Region Hannover deutlich zu erhöhen. Dies kann jedoch nur dann erfolgreich geschehen, wenn ergänzend zu Infrastrukturprojekten, Konzepte, neue Ideen und Anreize, wie z.B. ein regionales Radverkehrskonzept, Machbarkeitsstudien,Modelprojekte, Wettbwerbe und Serviceangebote entwickelt und ausprobiert werden, die speziell auf die Bedürfnisse von Radfahrenden zugeschnitten sind .	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Laut VEP 2035+ würde die Förderung der Nahmobilität mit Maßnahmen wie den Ausbau der Radinfrastruktur, Abstellanlagen, optimierten Ampelschaltungen, Radschnellwege, einem regionalen Leihradsystem und Pedelecs einen CO_2-Einspareffekt von 16 Prozent bringen.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.04 - Fachbereich Verkehr, Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement	
Mitarbeit aktiv Information	86.03, 86.05, 86.06, 61.04, II.3	
Ziele bis …	2025	Maßnahmen Themenfeld Motivation im Handlungskonzept Radverkehr wurden umgesetzt, Erhöhung des Modal Split für den Radverkehr auf 21 Prozent, Social to Mobility Projekt wurde umgesetzt und armutsgefährdeten Gruppen besseren Zugang zum Radverkehr ermöglicht
	2030	Neues Handlungskonzept mit weiteren Maßnahmen und Zielen wurde aufgestellt
	2035	Neues Handlungskonzept mit weiteren Maßnahmen wurde umgesetzt und Ziele erreicht
Harte Indikatoren	Teilnehmende beim STADTRADELN, Nutzende Bike Citizens App, Teilnehmende an Veranstaltungen, Nutzende der Angebote im Rahmen des Social to Mobility Projektes , Anteil des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split	
Weiche Indikatoren	Neue Nutzungsgruppen für den Radverkehr erschlossen, effektive und effiziente Maßnahmen und Umsetzung erreicht	
Datenlage	▪ *Moblität in Deutschland (Modal Split)* ▪ *Fahrradmonitor* ▪ *Fahrradzählstellen* ▪ *Datenanalyse Bike Citizens, STADTRADELN* ▪ *Erhebungen und Evaluation Forschungsprojekt Social to Mobility*	

Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Siehe Handlungskonzept Radverkehr Themenfeld Motivieren/ergänzende Maßnahmen
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Einstellung einer Radverkehrskoordinatorin 2012 (seit 2017 1,75 Stellen, seit 2019 temporäre 16i Stelle,, 2022-2024, 1 Stelle im Forschungsprojekt Social to Mobility mit Fokus Radverkehr, Erstellung Handlungskonzept Radverkehr2015 und Umsetzung bis 2021, dazu Bewilligung und Umsetzung verschiedener Förderprojekte zur Initiierung neuer Projekte
Hemmnisse	▪
Hinweise	▪ BikeSharing (E-M.11) ▪ Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (E-M.09)
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
++	+++	+++	+	++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.11 | BikeSharing Die Region Hannover gestaltet als Mehrheitsgesellschafterin des GVH die Zusammenarbeit des Verbundes mit einem Fahrradverleihanbieter in Hannover. Durch die im Rahmen einer Ausschreibung entstehende Kooperation erhalten GVH-Stammkunden Mehrwerte, die die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes steigern und zur Kundenbindung für den ÖPNV beitragen.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ BDs 4362 (IV) / GVH-Rad - Leihräder für Hannover ▪ BDs 0263 (V) / Anlage 3 / GVH Ausschreibung Systemsponsoring mit Anbieter eines Leihradsystems	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Der GVH geht mit einem Fahrradverleihanbieter in Hannover eine Kooperation ein, die es den GVH-Stammkunden ermöglicht, je Ausleihvorgang 30 Freiminuten zu erhalten. Dadurch wird die nach der Pandemie wichtige Kundenbindung geschaffen. Zudem ist die Maßnahme durch die Platzierung des GVH-Logos und des Produktnamens „sprintRAD“ aufmerksamkeitsstark und in hohem Maße imagefördernd.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Durch die Kombination von ÖPNV und Fahrrad wird ein Anreiz zu klimaschonender Mobilität gesetzt.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.00 - Fachbereich Verkehr, Verbundmanagement	
Mitarbeit aktiv	86.03, 86.04, GVH, Fahrradverleih-Anbieter	
Mitarbeit Information	Landeshauptstadt Hannover	
Ziele bis …	2025	Steigerung der Anzahl registrierter GVH-Kundinnen und Kunden um 10 Prozent
	2030	Erweiterung des Bedienungsgebietes auf die gesamte Region Hannover und Erweiterung um E-Bikes und Lastenräder
	2035	-
Harte Indikatoren	Anzahl registrierter GVH Kundinnen und Kunden, Anzahl Ausleihvorgänge, Zeit und Strecke je Ausleihvorgang	
Weiche Indikatoren	Image	
Datenlage	▪ Ausleihvorgänge, Fahrten, Registrierungen von GVH-Kundinnen und Kunden sind über Anbieter vorhanden	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Ausschreibung, Vertragsabschluss, Marketingaktionen, Evaluation, mögliche Ausweitung des Bedienungsgebietes, Zusatz von E-Bikes, Lastenrädern etc.	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Übergangsvertrag mit Firma nextbike läuft; europaweite Ausschreibung ist in Vorbereitung	
Hemmnisse	▪ mögliche Restriktionen (Abstellkonzepte, …) durch LHH	
Hinweise	▪	

Abschätzung des personellen Bedarfs	▪	
	Zeitraum	Bedarf
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Die Region Hannover trägt 51 Prozent der Vertragskosten über den GVH-Wirtschaftsplan ▪ Die Vertragssumme nach Ausschreibungsergebnis ist noch unklar	

Priorität

Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben.

In sehr hohem Maße erwartbar	+++	Unklar	0
In hohem Maße erwartbar	++	Nicht erwartbar	-
Erwartbar	+		

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
++	-	+++	++	+++

Begründung der Priorität

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				

Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
				x	

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.12 | CarSharing Die Region Hannover fördert das CarSharing als ergänzendes Angebot des Mobilitätsverbunds aus ÖPNV, CarSharing, Taxi, Rad- und Fußverkehr.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.02 (c) | Förderung von CarSharing*; ▪ BDs 0334 (IV): *„Förderung von CarSharing in der Region Hannover"*	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	CarSharing versteht das Auto als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr sowie zum Fuß- und Fahrradverkehr. Dadurch werden diese Verkehrsträger gefördert und der im öffentlichen Raum beanspruchte Parkraum durch private PKW sowie der Straßenverkehr insgesamt entlastet. Der Aufbau eines verlässlichen CarSharing Angebots in der Region Hannover schafft die Sicherheit, auch ohne eigenes Auto mobil zu sein und alle Mobilitätsbedürfnise decken zu können. Ziel ist die Nutzung der vielfältigen Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Daher unterstützt die Region Hannover den Aufbau von CarSharing-Angeboten.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Laut dem VEP 2035+ könnte durch eine deutliche Ausweitung des CarSharing-Angebots etwa 1 Prozent CO_2 eingespart werden. Hierbei wurde angenommen, das 2.000 Teilautos etwa 12.000 Privatwagen ersetzen könnten.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.03 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV Marketing	
Mitarbeit aktiv	17.03 (technische Aufgaben), Kommunen, GVH, CarSharing-Anbieter	
Information	86.04, 86.05	
Ziele bis …	2025	Aufbau eines CarSharing Angebots in sechs Kommunen (ohne LHH)
	2030	Verstetigung des BEV CarSharing Angebots in der Region Hannover (Elekrofahrzeuge)
	2035	
Harte Indikatoren	Anzahl der CarSharing-Autos und Stationen in der Region Hannover	
Weiche Indikatoren		
Datenlage	▪ Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge nimmt in der Region Hannover seit 2007 beständig zu. Ende 2018 waren 762.371 Fahrzeuge zugelassen. Ende 2020 lag die Zahl bei 786.087 Fahrzeugen. Die größte Gruppe stellten 2020 mit 525.185 die privaten Pkw dar. […] Die höchste Pkw-Dichte weisen Isernhagen, Wedemark und Burgwedel auf. Quelle: Statistische Kurzinformationen 13/2021 "Zahlen zur Mobilität – Verkehr in der Region Hannover"	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Weitere Kommunen hinzugewinnen, die dem „Rahmenvertrag über den Aufbau eines flächendeckenden Netzes mit CarSharing-Angeboten“ beitreten	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Die Ausschreibung des „Rahmenvertrag über den Aufbau eines flächendeckenden Netzes mit CarSharing-Angeboten“ ist erfolgt.	

Hemmnisse	▪ Die Region Hannover hat kaum direkten Einfluss auf die Einrichtung von CarSharing-Stationen und kann hier nur über die Unterstützung der Kommunen und anderer relevanter Partner wirken. ▪ Das CarSharing im kommunalen Fuhrpark konnte sich noch nicht, wie ursprünglich erwartet, etablieren, da Dienstfahrten während der COVID-19-Pandemie zurückgegangen sind.				
Hinweise					
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪				
	Zeitraum	Bedarf			
	Zeitraum	Bedarf			
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪				
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	++	+++	+++	+++	+
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
			x		
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.13 | Tarifliche Angebote für alle Zielgruppen Die Region Hannover unterstützt den GVH bei der Einführung und Umsetzung des neuen Großkundentarifs (Jobticket) für Beschäftigte der Kommunen der Region Hannover und regional ansässiger Unternehmen.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.12 | Jobticket für alle*; ▪ Tarifmaßnahme im GVH zum 01.01.2023 / BDs 0838 (V)	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Bei den Großkundenangeboten des GVH war 2021 coronabedingt (verändertes Arbeitsverhalten, mehr Homeoffice, Kurzarbeit etc.) ein Erlösrückgang von ca. 14 Prozent zu verzeichnen. Mit Wirkung zum 1.1.2023 werden die Tarife für Großkunden einer Neustrukturierung unterzogen. Die bisherigen Angebote für Großkunden bestanden aus den Produkten „Jobticket“, „Jobticket M“ und „Jobticket S“. Neu gibt es dann vier Jobticket-Produkte: „Jobticket 5“, „Jobticket 25“, „Jobticket 50“ und „Jobticket 100“. Die Zahl im Produktnamen gibt den Rabatt wider, den die Mitarbeitenden letztendlich erhalten. Dabei setzt sich der Rabatt bzw. die Ersparnis für die Beschäftigten aus den Komponenten „absolute Abnahmemenge“ und „Bezuschussung durch den Großkunden“ zusammen. Im besten Fall zahlen die Kunden hierbei im Jobticket 100 „null Euro“. Damit soll eine breitere Akzeptanz in den Firmen mit entsprechend erhöhter ÖPNV-Nutzung erzielt werden. Gegenwärtig ist zu klären, wie ein solches Großkundenangebot mit dem geplanten Deutschland-Ticket kombiniert werden kann.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Das Jobticket ist ein wichtiger Baustein des Mobilitätsmanagements und kann dazu beitragen, dass der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr deutlich gesteigert wird.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.03 und 86.00 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV-Marketing und Stabsstelle Verbundmanagement	
Mitarbeit aktiv Information	GVH, AGA Norddeutscher Unternehmensverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung e.V.	
Ziele bis …	2025	Neue Stammkundinnen und Stammkunden (auch Großkunden) gewinnen
	2030	
	2035	
Harte Indikatoren	Zahl der Großkunden in den neuen Angeboten, Anzahl abgenommerner Jobtickets der Beschäftgigten in der Region , Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV, errechnete CO_2-Einsparungen	
Weiche Indikatoren	Akzeptanz, Image	
Datenlage	▪ Jeweils aktuelle Zahlen zu den Vetragskunden des GVH und der Anzahl abgenommener Jobtickets sind laufend vorhanden	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Vorabkommunikation des neuen Großkundentarifs bis Ende 2022 ▪ Einführung am 01.01.2023 mit Übergangsfrist für Bestandskunden ▪ Laufende Akquisetätigkeiten durch Key-Account-Management des GVH	

Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Mit Stand Juli 2022 sind bereits 178 Firmen Partner in den bisherigen Großkundenangeboten des GVH mit ca. 45.000 abgenommenen Abonnements. Der neue Großkundentarif wird flankiert von weiteren Maßnahmen des GVH zur Gewinnung breiter Kundenschichten (Mieterticket, Jugendnetzkarte, Seniorennetzkarte, 365-Euro-Ehrenamtskarte, Ausbildungsnetzkarte), die im wesentlichen durch netzweite Gültigkeit und attraktive Preise die Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung vorantreiben sollen.
Hemmnisse	▪ Die coronabedingte Skepsis der Menschen gegenüber der ÖPNV-Nutzung ist in ihren Auswirkungen schwierig kalkulierbar.
Hinweise	▪ VEP 2035+ (E-M.01)
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Einführung und Umsetzung des neuen Großkundentarifs wird über den Wirtschaftsplan des GVH mit 51%-Finanzbeteiligung der Region Hannover gewährleistet.
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
++	-	+++	+++	+++

Begründung der Priorität	Die Region Hannover beeinflusst die Tarifmaßnahmen des GVH durch die Stellung als Mehrheitsgesellschafter. Das Konzept des neuen Großkundentarifs erzielte bereits durch die headline „Null-Euro-Ticket“ sehr hohe mediale Aufmerksamkeit.

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			

Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.14 | Verkehrsmanagement Die angebotsorientierten Maßnahmen werden durch Instrumente der Verkehrsbeeinflussung und -lenkung flankiert, um eine Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.02 (d) | Verkehrsmanagement*; ▪ Beschluss der Regionsversammlung Nr. 1014/2010 (II) BDs ▪ BMDV Fördermaßnahmen „Digitalisierung kommunaler Verkehrssystem“	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ziel dieser Maßnahme ist es, den Informationsfluss zwischen der Verkehrsmanagementzentrale und den Verkehrsteilnehmenden zu verbessern, um Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV zu erreichen und die Umweltbelasungen durch nicht verlagerbare Verkehre zu minimieren. Dynamische Verkehrsinformationen und Verkehrslenkung sowie Fahrgastinformationen stellen hier sinnvolle Mittel dar.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Durch ein verbessertes Verkehrsinformationssystem wäre laut VEP 2035+ eine CO_2-Reduktion um 3% möglich.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.04 - Fachbereich Verkehr, Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement	
Mitarbeit aktiv Information	Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/Region Hannover (VMZ), Städte, Gemeinden und Behörden	
Ziele bis …	2025	Ein Grundgerüst an dynamischen Verkehrsinformationstafeln ist in Betrieb. Wichtige P&R-Anlagen sind digitalisiert.
	2030	Die wichtigsten Entscheidungspunkte im Straßennetz der Region sind mit dyn. Verkehrsinfotafeln ausgestattet. Digitale Online-Verkehrslenkung via Navi ist wichtiges Werkzeug der VMZ. Alle leistungsfähigen P&R-Anlagen in der Region sind digitalisiert. Eine neue Verkehrsleitzentrale ist in betrieb
	2035	Verkehrslenkung erfolgt zu 100% online durch Verknüpfung von fahrzeug- und streckenseitigen Infosystemen. P&R-Anlagen und -Angebote sind optimiert.
Harte Indikatoren	Anteil des Modal Split am ÖPNV, Anzahl der Aufrufe und/oder Nachfrage nach dem Informationsangeboten, Messbare Reduktion von Schadstoffemissionen	
Weiche Indikatoren	Umfragen zur Güte; „saubere“ Luft, weniger Straßenlärm,	
Datenlage	• Anzahl der Verkehrswarndienstmeldungen • Schadstoffmonitoring • Reisezeitverlust durch Störungen im Verkehrsablauf	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	• Digitalisierung von P&R-Anlagen • Installation von dyn. Verkehrsinfotafeln • Ausbau der online-Verkehrslenkung via Navi • Stetige Aktualisierung und Erneuerung der Leitstellenhard- und software • Neue Verkehrsleitstelle	

Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Die erste Stufe des regionalen Verkehrsmanagements läuft bereits. Hier werden unter anderem aktuelle Baustelleninfos in das System eingegeben. ▪ Erste P&R-Anlagen sind digitalisiert, weitere folgen ▪ Erste dyn. Verkehrsinfotafeln sollen bis Ende 2023 aufgestellt sein. ▪ Online-Verkehrslenkung wird zusammen mit dem Land Nds. vorangetrieben
Hemmnisse	▪ Probleme könnten bei der Umsetzung auftreten. Hier sind alle Akteure gefragt, ihre aktuellen Meldungen digital in ein GIS-gestütztes System einzupflegen. ▪ Das Genehmigungsverfahren zum Aufstellen dyn. Verkehrsinfotafeln im öffentlichen Straßenraum kann schwierig sein, da unterschiedliche Baulastträger zu beteiligen sind ▪ Lieferengpässe und Kostensteigerungen bei Hardware
Hinweise	▪
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	Beispiele aus der bisherigen Umsetzung von Maßnahmen: ▪ Digitalisierung von 5 P&R-Anlagen: 1,1 Mio.€ (2021) ▪ Installation von 7 dyn. Verkehrsinfotafeln: 1,3 Mio.€ (2022/23) ▪ Erneuerung Leitstellenhard- und -software 0,2 Mio.€/Jahr Aufgrund der gegenwärtigen Unsicherheiten bei den Liefermöglichkeiten und der Preisentwicklung ist eine seriöse Abschätzung des finanziellen Bedarfs nicht möglich. Der Kostenrahmen kann sich zw. 0,8 und 1,7 Mio.€/Jahr bewegen.
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	+	+++	++	+

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			

Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	

Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-M.15 | Mobilitätsmanagement Das Mobilitätsmanagement unterstützt das Ziel, den Verkehr in der Region nachhaltig zu gestalten. Mittels sogenannter „weicher" Maßnahmen wie Kommunikation, Organisation und Service, werden die Menschen in der Region zu einem umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsverhalten motiviert.
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung"*, 2023
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.04 | Mobilitätsmanagement*; ▪ IDs 1048 (IV): Mobilitätsmanagement für Schulen: Das Aktionsnetzwerk movidu
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Das Mobilitätsmanagement der Region Hannover hat zum Ziel, Menschen zu einem umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsverhalten zu bewegen. In direkter Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren werden ausgewählte Zielgruppen über bestehende Mobilitätsangebote informiert, persönlich beraten und dazu motiviert, für jeden Weg bewusst das jeweils beste Verkehrsmittel zu wählen oder verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Zugleich werden die vorhandenen Mobilitätsangebote koordiniert, weiterentwickelt und durch neue Angebote ergänzt. Bezüglich der Mobilität von Kindern und Jugendlichen wurde zum Beispiel das Aktionsnetzwerk movidu auf Initiative der Region Hannover in Kooperation mit dem Regionalen Landesamt für Schule und Bildung Hannover und der Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH ins Leben gerufen. Unter dem Motto „Unsere Wege machen Schule!" haben sich über 20 Organisationen zusammengeschlossen, die Lehrkräfte in der Region rund um das Thema Mobilität unterstützen. Ihr gemeinsames Anliegen: Kinder und Jugendliche lernen, in ihrem Alltag sicher, eigenständig und umweltschonend von A nach B zu kommen. Derzeit werden ca. 45 verschiedene Angebote für Kinder und Jugendliche über movidu angeboten.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Laut dem VEP 2035+ kann durch ein kommunales Mobilitätsmanagement ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger gefördert und damit CO_2 eingespart werden.
Zuständige Verwaltungseinheit	86.03 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV Marketing
Mitarbeit aktiv	86.04, FB 80, weitere Teams in der Regionsverwaltung, Kommunen und regionale Akteure (GVH, Verkehrsunternehmen, Wirtschafsorganisationen, CarSharing-Anbieter, Betriebe, Vereine u.a.) je nach Themenschwerpunkt.
Information	86.02, 86.03, 86.05, 86.06
Ziele bis …	2025: Ausweitung der Angebote von movidu 2030: 2035:
Harte Indikatoren	veränderte Verkehrsmittelwahl in der jeweiligen Zielgruppe. Movidu: durchgeführte Veranstaltungen und abgerufene Fördermittel
Weiche Indikatoren	durchgeführte Workshops, beteiligte Akteure
Datenlage	Die Anzahl der verunglückten Kinder, das heißt die Summe der getöteten, schwer und leicht verletzten Kinder, betrug im vergangenen Jahr [2021] 386 Personen. Davon wurden 355 Kinder leicht, 30 schwer und ein Kind tödlich verletzt. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Anzahl der verunglückten Kinder um 4,2 Prozent gesunken.

	Allerdings sind im Jahr 2021 mehr Kinder auf dem Schulweg verunglückt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl um 28,6 Prozent (20 Personen). Quelle: Verkehrssicherheitsbericht 2021 – Polizeidirektion Hannover
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	Überarbeitung und Bereitstellung von zielgruppenspezifischen Angeboten, wie zum Beispiel das „Aktionsnetzwerk movidu“, der Rahmenvertrag über den Aufbau eines flächendeckenden Netzes mit CarSharing-Angeboten in der Region Hannover und der Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“.
Hemmnisse	▪ Durch COVID-19 mussten viele Angebote für Kinder und Jugendliche abgesagt werden. Das CarSharing im kommunalen Fuhrpark konnte sich noch nicht, wie ursprünglich erwartet, etablieren, da Dienstfahrten während der COVID-19-Pandemie zurückgegangen sind.
Hinweise	▪ VEP 2035+ (E-M.01) ▪ Mobilnetzwerk Hannover (E-M.16) ▪ CarSharing (E-M.12)
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	+++	+++	++	+++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					

Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.16 | Mobilnetzwerk Hannover Das Mobilnetzwerk Hannover verknüpft Akteurinnen und Akteure, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Es bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit wie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ VEP 2035+, Verkehrssicherheitskonzept der Region Hannover	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Das Mobilnetzwerk ist eine Initiative der Region Hannover, Fachbereich Verkehr. Es vernetzt seit 2017 Akteurinnen und Akteure, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Das Mobilnetzwerk bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit wie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. ▪ Im Hinblick auf eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung des VEP 2035+ hat die Region Hannover nicht alles selbst in der Hand – vielmehr ist sie auf die Unterstützung der 21 Kommunen, weiteren Akteuren von Vereinen, Verbänden und der Wirtschaft sowie durch die Politik angewiesen. Hier gilt es bestehende Strukturen, wie das Mobilnetzwerk zu nutzen. ▪ Das Mobilnetzwerk hat die Aufgabe, die verschiedenen Akteurinnen miteinander zu vernetzen. Wir bieten verschiedene Formate an, um in den Austausch zu gehen, Projekte zu initiieren und gemeinsam voneinander zu lernen.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪	
Zuständige Verwaltungseinheit	▪ 86.04 - Fachbereich Verkehr – Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement	
Mitarbeit aktiv Information		
Ziele bis …	2025	Umsetzung von verschiedenen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2035+ , z.B. Verkehrsversuche, vielseitige Unterstützung der Kommunen bei der Verkehrswende (gemeinsamer Austausch, digitale Veranstaltungsreihen, Parklets, usw.)
	2030	Umsetzung von weiteren Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2035+, vielseitige Unterstützung der Kommunen bei der Verkehrswende (gemeinsamer Austausch, digitale Veranstaltungsreihen, usw.)
	2035	Als Etappenziel zu einer klimaneutralen Region soll durch das „Aktionsprogramm Verkehrswende“ eine CO_2-Minderung der verkehrsbedingten Emissionen des Verkehrs der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover sowie der Einpendlerinnen und Einpendler von 70 Prozent erreicht werden.
Harte Indikatoren	▪	
Weiche Indikatoren	▪	
Datenlage	▪	

Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ s. Verkehrsentwicklungsplan 2035+				
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪				
Hemmnisse	▪				
Hinweise	▪ VEP 2035+ (E-M.01)				
Abschätzung des personellen Bedarfs	Eine weitere Vollzeitstelle (Erarbeitung und Fortführung von Konzepten zur CO2-Reduktion im Fachbereich Verkehr)				
	Zeitraum	Bedarf			
	Zeitraum	Bedarf			
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪				
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+++	+++	+++	0	++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
		x			
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.17 | Stärkung des Verkehrsträgers Schiene Die Region Hannover unterstützt die Verlagerung Straßengüterverkehr (Lkw) auf die Schiene durch Netzwerke und Projekte mit Unternehmen der verladenden Wirtschaft, Logistikdienstleistern, Terminalbetreibern des kombinierten Verkehrs und Kommunen.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.14 | Kooperationsnetzwerk „Klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr “ in der Region*; ▪ BDs 1455 (III) 2014	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ein wesentlicher Hebel für die Reduzierung von CO2-Emissionen ist, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Wirtschaftsverkehr zu erhöhen (Studie „Klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr in der Region Hannover“, Fraunhofer IML 2015, Studie „Potenzialabschätzung Straße/Schiene im Schienengüterverkehr der Region Hannover“, IVE 2017). ▪ Sicherung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen und Erhöhung des Güteraufkommens im Wagenladungsverkehr (u. a. ERFA-Gruppe von Unternehmen mit eigenem Gleisanschluss) ▪ Erhöhung des regionalen Güteraufkommens im kombinierten Verkehr (KV) durch Vernetzung der Umschlaganlage Megahub Lehrte mit anderen niedersächsischen bzw. norddeutschen KV-/GVZ-Standorten (Netzwerk mit Verladern, Logistikdienstleistern, Terminalbetreibern).	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Etwa 17 % der CO2-Emissionen der Region Hannover (2012) entfallen auf den Verkehr, davon etwa ein Viertel auf den LKW-Verkehr. Beim Transportaufkommen im Güterverkehr wird mit einem Zuwachs von 15 % bis zum Jahr 2030 gerechnet. Die tatsächlich erzielbaren Klimaeffekte sind abhängig von den zu vereinbarenden operativen Maßnahmen (IVE 2017): ▪ Durch Erhöhung des Gleisumschlags auf den bestehenden Gleisanschlüssen von Unternehmen um 10 % ließen sich etwa 9.800 t CO2-Äquivalent p. a. einsparen. ▪ Durch die Inbetriebnahme des Megahub Lehrte können neue Zugrelationen im KV aufgebaut werden, die von der regionalen verladenden Wirtschaft genutzt werden. Modellberechnungen für zwei Relationen nach Süddeutschland und Polen kommen auf Emissionsreduktionen von ca. 30.000 t CO2-Äquivalent p. a.	
Zuständige Verwaltungseinheit	▪ 80 - Fachbereich Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung,	
Mitarbeit aktiv Information	FB 86 Verkehr, Land, Kommunen, Kammern, Städtische Häfen Hannover, GVZ/KV-Terminalbetreiber, Logistikdienstleister (Speditionen und Gleisoperateure), Gesamtverband Verkehrsverbände Niedersachsen (GVN)	
Ziele bis …	2023	Machbarkeitsstudie Ringzug Vernetzung KV-Standorte Niedersachsen und Megahub Lehrte, Gründung ERFA kombinierter Verkehr
	2030	Integration der niedersächsischen/norddeutschen KV-Standorte mit Shuttle-Verkehren zum Megahub Lehrte, KV-Relationen (Süddeutschland, Osteuropa, Neue Seidenstraße)
Harte Indikatoren	Neue KV-Verbindungen ab Megahub Lehrte mit Substitution von LKW-Fahrten	
Weiche Indikatoren	▪ Weiterführung und Ausbau Netzwerk ERFA Gleisanschluss (derzeit 12 Unternehmen) ▪ Gründung einer ERFA Kombinierter Verkehr (verladende Wirtschaft und Logistikdienstleister)	

Datenlage	Studie IVE 2017
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	Weiterführung ERFA Gleisanschluss, Vernetzungskonzept/Ringzug KV-Standorte Niedersachsen und Megahub Lehrte
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ ERFA Gleisanschluss (12 Unternehmen) seit 2017 ▪ ArGe GVZ Standorte Niedersachsen als Nucleus der KV-Standortvernetzung besteht ▪ Netzwerk KV (Verlader, Logistikdienstleister) im Aufbau
Hemmnisse	Wettbewerbsnachteile Schienengüterverkehr gegenüber LKW (z. B. Entfernungen < 300 km, Zeitverluste durch Vor-/Nachlauf und Umschlag im KV, nicht-paarige Quell-/Zielverkehre)
Hinweise	Die intermodale Vernetzung der KV-Standorte Niedersachsen liegt im gemeinsamen Interesse von Region Hannover, Land (Förderung in Aussicht gestellt) und der Betreibergesellschaft Meghaub Lehrte.
Abschätzung des personellen Bedarfs	Noch offen
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	Noch offen; der Finanz- und Personalbedarf ist abhängig von der Ausgestaltung des Kooperationsnetzwerkes (externe Steuerung oder durch die Verwaltung der Region Hannover, Finanzierungsbeiträge KV-Standorte, Förderung, insbesondere des Landes)
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+	**o**	**++**	**+**	**o**

Begründung der Priorität	Eine grundsätzliche Klimarelevanz ist gegeben, der Aufwand für den Aufbau eines Netzwerkes hängt von der konkreten Ausgestaltung ab. Finanzbedarf und die Beeinflussbarkeit von Maßnahmen können erst bei Konkretisierung der Handlungsfelder und Maßnahmen bestimmt werden. Dagegen kann in jedem Fall eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit unterstellt werden, weil eine Verknüpfung eines regionalen Netzwerk von KV-Verladern mit einem landesweiten/norddeutschen KV/GVZ-Standortnetz überregionalen Leuchtturmcharakter hätte.

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			

Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.18 | Erprobung und Etablierung klimaschonender Fahrzeugantriebe Die Region Hannover unterstützt die Erprobung und den Einsatz alternativer Fahrzeugantriebe (z.B. elektrische sowie Wasserstoff- und Hybridantriebe) sowie die Umstellung auf Ökostrom im ÖPNV.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme A.07 | Demonstrationsvorhaben zur Erprobung alternativer Fahrzeugantriebe;*	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	In dieser Maßnahme sollen alternative Fahrzeugantriebe im Stadt- und Umlandverkehr erprobt werden, um anschließend in den flächendeckenden Linienbetrieb aufgenommen zu werden. Hierbei stehen insbesondere Busse mit Hybridantrieb und in einer Weiterentwicklung dieser Technologie vollelektrische Busse im Vordergrund. Darüber hinaus zielt die Maßnahme darauf ab, den ÖPNV auf Ökostrom umzustellen. Aber auch mit Wasserstoff angetriebene Busse sollen in der Region getestet werden.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Die Hybridtechnologie reduziert den Energieverbrauch im Vergleich zum herkömmlichen Dieselantrieb um ca. 25 Prozent. Die Elektrobusse und Stadtbahnen können den Ausstoß von CO_2 Emissionen vollständig vermeiden, weil die üstra bereits seit Anfang 2015 ausschließlich Öko-Strom nutzt.	
Zuständige Verwaltungseinheit	86.02 - Fachbereich Verkehr, Team ÖPNV-Angebotsmanagement	
Mitarbeit aktiv Information	üstra, DB Regio	
Ziele bis …	2025	neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben
	2030	
	2035	
Harte Indikatoren	Anteil des Modal Split am ÖPNV, Anzahl der Aufrufe und/oder Nachfrage nach dem Informationsangeboten	
Weiche Indikatoren	Umfragen zur Güte	
Datenlage	▪	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪	
Hemmnisse	▪	
Hinweise	▪	

Abschätzung des personellen Bedarfs	▪	
	Zeitraum	Bedarf
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪	

Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+++	+++	+++	++	++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Der **Maßnahmenbogen E-M.19** „***Fonds für die Förderung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektro- oder Wasserstoffautos***“ befindet sich noch in der fachlichen Abstimmung.

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-M.20 | H2 Regionales Wasserstoffprogramm Die Region stellt ein projektbezogenes Investitionsprogramm zur Schaffung von Infrastruktureinrichtungen für Wasserstofferzeugungs- und Wasserstoffverteilungseinrichtungen, sowie für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Konzernverbund der Region Hannover auf. Es sollen möglichst viele Maßnahmen zur Wasserstofferzeugung und -nutzung, bzw. zur Marktpenetrierung angestoßen werden. Innovative Projekte sollen entwickelt und entsprechende Förderanträge gestellt werden. Dafür sollen vorhandene Netzwerke genutzt und für den Wasserstoff neue projektorientierte Netzwerke mit weiteren Partnern (z. B. im Logistikbereich) aufgebaut werden.	
Handlungsfeld	E-M Mobilität/Verkehr	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ HHA 3650 (IV) *„Regionales Wasserstoffprogramm“*, 2020	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ BDs 4642 (IV) *„Förderung eines Wasserstoff-Reallabors für den Aufbau von Wasserstoff-Kompetenzen am Campus Maschinenbau“*, 2021 ▪ BDs 0102 (V) *„Berufsbegleitendes Weiterbildungsprogramm Wasserstoffwirtschaft für Fach- und Führungskräfte“*, 2021	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ziel ist fossile Brennstoffe durch Wasserstoff wirtschaftlich ersetzen zu können. Wesentlich dabei ist es, regionale Wertschöpfungsketten mit Partnern aufzubauen, die Wasserstoff wirtschaftlich erzeugen können. Aber auch wasserstoffbezogene Forschung und der Entwicklung von Fort- und Weiterbildung werden aufgebaut.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Wasserstoff dient in energieintensiven industriellen Fertigungsprozessen sowie bei schweren Nutzfahrzeugen wie Müllfahrzeugen, Bussen und Lkws für die Logistik als klimafreundliche Energieform. Hier sind neben kurzfristigen Pilotvorhaben im Fahrzeugbereich auch längerfristige Transformationskonzepte für die Industrie erforderlich. Wasserstoff ist immer dann als Energieträger geeignet, wo der Einsatz von Strom und Batterien (z.B. aufgrund zu langer Ladeleistungen) unzureichend ist. Die Reduzierung des Energieverbrauchs in diesem speziellen Segment ist von nachhaltiger Bedeutung für die Umsetzung der Klimaschutzziele.	
Zuständige Verwaltungseinheit	Fachbereich 80 (Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung), FB 86 (Verkehr)	
Mitarbeit aktiv Information	Hannoverimpuls, RegioBus, Üstra, aha, Stadtentwässerung Hannover, Leibniz Universität Hannover, Kammern, Unternehmen	
Ziele bis …	2023	Aufbau eines regionalen H2-Netzwerks zur Vernetzung von Unternehmen, Forschung und kommunalen Unternehmen, Planung und Umsetzung von Pilotvorhaben, Aufbau eines H2-Forschungs-Campus, Entwicklung eines Programms zur Fort- und Weiterbildung für Fach- und Führungskräfte
	2030	Aufbau einer regionalen H2-Infrastruktur mit regionaler Wertschöpfungskette zu Erzeugung und Verbrauch in der Region, Etablierung einer breiten H2-Forschungslandschaft und eines Akteursnetzwerks
Harte Indikatoren	Realisierte Pilotvorhaben Infrastruktur, Anzahl von Unternehmen, die im Netzwerk aktiv sind, Netzwerktreffen (z.B runde Tische zur Logistik)	
Weiche Indikatoren		

Datenlage	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	Schaffen einer Plattform zur Vernetzung, Organisation von Veranstaltungen (H2-Tag, runde Tische,…), Ausarbeitung von Pilotvorhaben zur Umsetzung mithilfe technischer Gutachter, Aufbau des Forschungscampus und des Fort- und Weiterbildungsprogramms
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	Das H2-Programm wurde im März 2021 gestartet. Der Aufbau wird von FB Wirtschaftsförderung und FB Verkehr gemeinsam koordiniert. Es wurden bereits Prüfungen durchgeführt, für welche Themenbereiche H2 geeignet ist. Mit der „Generation H2“ wurde eine Marke geschaffen, die für das Netzwerk steht und Interessenten vereint. Am 5.11.2021 wurde der erste H2-Tag mit dem Ziel der Vernetzung und dem Austausch von Informationen zu Forschung und Best-Practice durchgeführt. Von Leibniz-Universität und Hochschule Hannover wurde eine Roadmap erstellt, die eine Empfehlung für die Schwerpunktsetzung und Entwicklung von Handlungsfeldern beinhaltet. Kurzfristig ist der Aufbau von H2 bei den Konzerntöchtern zu empfehlen und für schwere Nutzfahrzeuge wie Müllentsorgung und Busse einzusetzen. Der Einsatz von H2 im Logistikbereich wird als mittelfristig umsetzbar eingeschätzt. In der industriellen Prozesskette wird H2 zur mittel- bis langfristigen Umsetzung empfohlen. Über runde Tische werden lokal Netzwerke aufgebaut, die besonders für die Nutzung von H2 im Logistikbereich Anstöße geben. Der erste runde Tisch fand in Langenhagen statt. Im Airport-Business-Park wird aktuell der Bau einer Multifuel-Tankstelle mit H2 für die Lkw-Betankung für Anlieger und Durchgangsverkehre vorangetrieben. Die Stadtentwässerung Hannover (SEH) hat ein Projekt zur Erzeugung von grünem Wasserstoff mittels Elektrolyse gestartet. Das Projekt basiert auf dem Modell der Sektorenkopplung, die SEH wird den Sauerstoff verwenden und stellt den Wasserstoff zur Verfügung. Dies schafft eine sehr attraktive H2-Quelle in der Region Hannover, die als Kernelement für eine H2-Infrastruktur gesehen wird. Um diese Infrastruktur von Erzeugnung, Verbrauch und Vertrieb weiter zu optimieren, werden als nächste Schritte der stufenweise Aufbau notwendiger Anlagen und Fahrzeuge geplant. Im Bereich Bildung wird von zwei Instituten der LUH und der Universität Oldenburg ein Programm entwickelt zur berufsbegleitenden Weiterbildung von Fach- und Führungskräfen. Die LUH entwickelt unter der Beteiligung verschiedener technischer Institute einen H2-Forschungscampus am Standort Garbsen.
Hemmnisse	Die Akquisition der Betriebe und der Netzwerkaufbau sind zeitintensiv. H2-Infrastrukturprojekte sind technisch sehr komplex und haben sehr lange Umsetzungszeiten aufgrund von Genehmigungsprozessen und Verfügbarkeiten bzw. Lieferschwierigkeiten von Teilkomponenten (oft Einzelanfertigungen). Für die Umsetzung in der Wirtschaft ist die fehlende Wirtschaftlichkeit ein großes Hemmnis, das auch beim Einsatz von Fördergeldern bestehen bleibt.
Hinweise	
Abschätzung des personellen Bedarfs	
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	500.000 € p.a Gesamtbedarf an nichtinvestiven Mitteln für technische Gutachten, technische Förderantragsunterlagen, Zuschüsse für Unternehmen, Umsetzung des H2-Forschungscampus und der Entwicklung

Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+	**+**	**++**	**+**	**++**
Begründung der Priorität	Der Aufbau der H2-Infrastruktur kann für die Konzerntöchter von Seiten der Region vorangetrieben werden. Diese Infrastruktur vereinfacht den Zugang zu H2 auch für die Wirtschaft und erhöht die regionale Verfügbarkeit.				

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-N.01 | Moorschutz ist Klimaschutz Moore sind wichtige Kohlenstoffspeicher, die geschützt werden müssen. Die Region stellt den Torfabbau soweit rechtlich möglich ein und erwirbt Moorflächen für effiziente Renaturierungsmaßnahmen, insbesondere die Wiedervernässung der Moore.
Handlungsfeld	E-N Naturschutz
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ Ziffer 2 des „Klima in Not“ Beschlusses: ÄAn 2777 (IV), 2019; BDs 3815 (IV), 2020; IDs 0202 (V), 2021; IDs 1273 (V)), 2022
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme C.09 Maßnahmengruppe Renaturierung von Mooren in der Region Hannover*
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Moore zählen zu den wichtigsten Kohlenstoffspeichern. Darüber hinaus haben sie eine hohe Bedeutung für Natur- und Artenschutz, saisonale Wasserspeicher, entlasten die Flüsse von Hochwässern und puffern kleinklimatische Schwankungen ab und sind daher optimal geeignet, den zu erwartenden Klimaänderungen (winterliche Starkniederschläge und Sommertrockenheit) zu begegnen. ▪ Die Region Hannover engagiert sich für die Renaturierung und den Schutz der Moorflächen. Das RROP sieht keine neuen Flächen für Torfabbau vor, sofern dies mit dem LROP vereinbar ist. Bestehende Abbaugenehmigungen sollen überprüft und soweit rechtlich möglich nicht verlängert werden. ▪ Die Wiedervernässung von Mooren ist kosteneffizienter Klimaschutz. Nach dem Erwerb von Moorflächen, und ggf. erforderlichen Genehmigungen können Entwässerungsgräben geschlossen werden, um eine gezielte Wiedervernässung zu ermöglichen. Mit verschiedenen Maßnahmen soll eine möglichst weitreichende Renaturierung (Fachbegriff Hochmoor-Regeneration) dieser Flächen erreicht werden. ▪ Für potentielle weitere Ankäufe liegt der Fokus auf Flächen, die vorzeitig aus der Bewirtschaftung genommen werden könnten. Um effiziente Renaturierungsmaßnahmen umsetzen zu können, sollen zusammenhängende Flächen mit gegebener Regenerierbarkeit erworben werden. ▪ Einstellung landwirtschaftlicher Nutzung auf Moorböden; Wo dies nicht möglich ist, Extensivierung bei ggf. auch höheren Wasserständen
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Die 7.050 ha Hochmoorflächen und 7.901 ha Niedermoorflächen in der Region Hannover sind eine bedeutende natürliche Ressource. Sie sind überwiegend als Naturschutzgebiete ausgewiesen, haben aber ihren ursprünglichen Charakter durch Entwässerung und wirtschaftliche Nutzung zum größten Teil verloren. Durch die Entwässerung der Flächen werden große Mengen an Treibhausgasen freigesetzt. ▪ Durch eine Wiedervernässung der Moore können etwa 25 t CO_2-Äquivalente pro Hektar und Jahr eingespart werden. Bei einer angenommenen Wiedervernässung aller Hoch- und Niedermoorflächen in der Region Hannover könnten so 373.775 t CO_2-Äquivalente pro Jahr eingespart werden.
Zuständige Verwaltungseinheit	36 (Fachbereich Umwelt)
Mitarbeit aktiv Information	36.22, 36.24, 36.25 36.28, 36.29
Ziele bis …	2036 — Wiedervernässung der Moorflächen, Initialpflanzung von Torfmoosen und weiteren Torfbildnern
Harte Indikatoren	Eingesparte Menge CO_2- Äquivalente, Flächenanteile wiedervernässtes Moor, Flächenanteile Aufgabe/Extensivierung landwirtschaftlicher Nutzung auf Moor. Flächenangabe Kauf & Bepflanzung

Weiche Indikatoren		
Datenlage	▪ Für das ca. 2.300 ha große Tote Moor liegen zahlreiche Daten vor, ein Entwicklungskonzept für das gesamte Hochmoor wurde erstellt. ▪ Für drei Moorgebiete (Altwarmbüchener Moor, Bieförthmoor und Trunnenmoor) werden 2022 neue Managementpläne vorgelegt ▪ Vorstudie für das Oldhorster Moor vorhanden ▪ Fehlende Daten für viele kleinere Hochmoore im Raum Neustadt und allgemein für Niedermoore	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Konzeption der Wiedervernässung und Renaturierung der Flächen ▪ Ankauf der Moorflächen ▪ Bewirtschaftete Flächen extensivieren oder aus der landwirtschaftlichen Nutzung nehmen, Torfabbau beenden ▪ Einleitung Wiedervernässung, Initialpflanzungen auf geeigneten Flächen	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Das Projekt „Hannoversche Moorgeest“ ist eines der Wiedervernässungsgebiete im Grenzbereich der Städte Langenhagen, Garbsen und Neustadt a. Rbge. sowie der Gemeinde Wedemark. Die vier Hochmoore Otternhagener, Helstorfer, Bissendorfer und Schwarzes Moor umfassen ca. 2.243 Hektar. Diese Hochmoore sind vergleichsweise intakt und haben wegen ihrer Seltenheit hohe Bedeutung. Das Projekt soll bis zum Jahr 2027 umgesetzt sein. ▪ Das Tote Moor im Grenzbereich der Städte Neustadt a. Rbge. und Wunstorf ist mit ca. 2.300 Hektar das größte Einzelmoor der Region Hannover, das allerdings durch industriellen Torfabbau deutlich geschädigt ist. Auch im Toten Moor ist die Region Hannover bereits seit vielen Jahren im Hochmoorschutz tätig. Große Flächenanteile des Hochmoores wurden im Rahmen des Projektes bis 2021 erworben und wiedervernässt. Ziel ist es bis 2035 die möglichst gesamte ehemalige Hochmoorfläche des Toten Moores zu vernässen und zu renaturieren. ▪ Das Verbundprojekt „Insekten beleben Moore“ erprobt und untersucht seit 2020 innovative Renaturierungsmethoden im Toten Moor, vorrangig Initialpflanzungen auf hierfür teilweise modellierten Flächen zur Entwicklung der Insektenfauna. Erfolgreiche Methoden werden großflächig umgesetzt. Projektende ist Juni 2026.	
Hemmnisse	▪ Flächenverfügbarkeit bzw. Verkaufsbereitschaft der Eigentümer, fehlende landwirtschaftliche Tauschflächen, da die Verkaufsbereitschaft in der Landwirtschaft sehr gering ist, Kosten ▪ Eigentümernutzung steht der Wiedervernässung anschließender Flächen entgegen ▪ Fehlendes Personal zur Durchführung der erforderlichen wasserrechtlichen Verfahren incl. der Lösungssuche mit Betroffenen und anschließend der Abwicklung von Wiedervernässungsprojekten	
Hinweise	▪ Flächenzugriff durch Erwerb oder Tausch ist die Kernvoraussetzung für Wiedervernässung und Regeneration der Flächen (Konflikte mit Nutzern und Eigentümern).	
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ vier Vollzeitstellen für zwei Projektteams aus je einer Planungs- und einer Verwaltungskraft	
	Zeitraum	Bedarf: 15 Jahre
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Mittel für Ankauf der Moorflächen bis 2024: 8,4 Mio. Euro ▪ Weitere finanzielle Ressourcen in den Folgejahren. Die entsprechenden Eigenmittel sind in den jeweiligen Haushaltsjahren zu ermitteln und veranschlagen. ▪ Mittel für Pflege- & Entwicklungsmaßnahmen	

Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+++	++	+	++	+++
Begründung der Priorität	Hohe Wirksamkeit und Dauerhaftigkeit der CO_2-Bindung				

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x	x	x		
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
		x		x	
Begründung der Bewertung	▪ Teilprojekte sind erfolgreich, insgesamt sind viele Moore in der Region Hannover degradiert, der Bedarf ist bekannt, die Einleitung notwendiger Wiedervernässungsprojekte fehlt. ▪ Der Erfolg der THG-Einsparung steigt mit dem Flächenumfang der Umsetzung; im kleinflächigen Ansatz funktioniert eine Wiedervernässung nicht. Zur Erreichung der Klimaziele ist eine zeitnahe Umsetzung zwingend erforderlich.				
Drucksachen zur Umsetzung	-				
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	▪ Unterstützung der laufenden Projekte und Weiterführung nach Ablauf der laufenden Förderung. ▪ (weitere) Inanspruchnahme Förderrichtlinie				
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-N.02 | Klimastabile Wälder Klimastabile Wälder liefern einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Entscheidend für die Wirkung eines Waldes als „Klimawald“, ist seine Bewirtschaftung. Aufgrund der massiven Schäden, insbesondere in den Nadelholzplantagen, sind große Flächen derzeit nicht im positiven Sinne klimawirksam. Durch eine stärker am Klimaschutz orientierte Bewirtschaftung bestehender Wälder (z.B. Waldumbau von Nadelholzplantagen, Wasserrückhaltung, Erhaltung des Waldinnenklimas durch entsprechende Bewirtschaftung (Dauerwaldkonzept), Minimierung des Einsatzes bodenverdichtender Maschinen) und auch der Entwicklung neuer Waldflächen mit naturnaher Zusammensetzung kann der Wald in seinen vielfältigen Ausprägungen den zukünftigen Herausforderungen des Klimawandels besser standhalten und in der Summe wieder zu einer CO_2-Senke werden. Für diese notwendige Anpassung der Waldflächen an den Klimawandel wird ein Konzept erarbeitet. Ein regionales Förderprogramm, dessen Maßnahmen vor allem zum Ziel haben, die CO_2-Bindung des Waldes zu stärken, soll helfen, diese Ziele zu erreichen.
Handlungsfeld	E-N Naturschutz
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ Ziffer 5 & 6 des „Klima in Not“ Beschlusses: ÄAn 2777 (IV), 2019; BDs 3815 (IV), 2020; IDs 0202 (V), 2021; IDs 1273 (V)), 2022
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): Maßnahme C.08 (b) Klimaschutz und Wald; Regionales Raumordnungsprogramm 2016; Anpassungsziel U.8 Klimagerechte Waldentwicklung und Baumschutz im Rahmen der Klimaanpassungskonzeptes der Region Hannover (KLAK); LÖWE-Programm / Naturwaldprogramm der Niedersächsischen Landesforsten (Ziel: Zehn Prozent des Landeswaldes ohne forstliche Nutzung); Landschaftsrahmenplan-Neuaufstellung; Bezug FFH-Richtlinie: In der FFH-Gebietskulisse der Region Hannover sind einige bedeutende Waldgebiete enthalten. Es wurde bei den Bestandsaufnahmen festgestellt, dass sehr viele Wald-Lebensraumtypen nicht in einem günstigen Erhaltungszustand sind. Maßnahmen zum Klimaschutz in bestehenden Wäldern sind weitgehend kongruent mit den Zielen der FFH-Gebiete und können zu erheblichen Synergieeffekten führen. Darüber hinaus sind sie in den Managementplänen zu den FFH-Gebieten für den Privatwald bereits im Entwurf angelegt und beschrieben. Die Region Hannover ist verpflichtet, den Erhaltungszustand der Wald-Lebensraumtypen zu verbessern.
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Wälder haben eine Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion und stellen darüber hinaus klimatische Ausgleichsräume dar. Der Schutz der Wälder sowie eine nachhaltige Waldentwicklung im Regionsgebiet sind im Regionalen Raumordnungsprogramm 2016 festgehalten. ▪ In unterdurchschnittlich bewaldeten Teilräumen der Region Hannover sollen Restwaldflächen nicht nur erhalten bleiben, sondern aufgeforstet werden und auch neuer Wald entstehen. Ein Förderprogramm zum Aufforsten von Waldflächen soll eingerichtet werden. Zusätzlich müssen alle Chancen genutzt werden, die bestehenden Wälder gegen die zu erwartenden Temperaturanstiege zu schützen. Diese dürfen daher nicht vernachlässigt werden. Große Potentiale liegen hier in einer stärker klimafreundlichen Bewirtschaftung. Begleitet werden diese Maßnahmen durch waldökologische Beratungsangebote, die durch die Region Hannover in Abstimmung mit den bisherigen Trägern der forstlichen Beratung (Landwirtschaftskammer und Landesforsten) zur Verfügung gestellt werden. ▪ Gemeinsam mit dem Landvolk, den Naturschutzverbänden (z.B. BUND und NABU) und der Regionsverwaltung soll ein Konzept erarbeitet werden, um Waldflächen an den Klimawandel anzupassen.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ In der Region Hannover gibt es 47.500 ha Wald, was einem Flächenanteil von 21 % entspricht. Davon sind 27 % im Besitz des Landes, 54 % sind Privatwald und 19 % gehören Körperschaften wie dem Bund. Die Bedeutung der Wälder wird auch unter dem Aspekt der CO_2-Speicherfunktion weiter zunehmen. Grundsätzlich betrachtet wird die größte Menge an Kohlenstoff in der entstehenden Biomasse (Holz, Humus) gespeichert, die sich im Laufe der Jahre kumuliert.

Zuständige Verwaltungseinheit	36 (Fachbereich Umwelt)	
Mitarbeit aktiv Information	61	
Ziele bis …	2025	Waldinfozentrum als Lern- und Entwicklungsort
	2030	mindestens zehn Prozent der Waldfläche als Naturwald zu belassen; mit Laubbaumanteil von über 65 %
Harte Indikatoren		
Weiche Indikatoren		
Datenlage		
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	Gestuftes Umsetzungskonzept: ▪ Konzepterstellung (erforderliche Maßnahmen) zur Anpassung der Waldflächen an den Klimawandel ▪ Konzept zur Waldvermehrung zur Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms der Region Hannover (RROP) in Verbindung mit dem Landschaftsrahmenplan (LRP): Dazu wird u.a. eine Analyse der Aufforstungs- und Waldvermehrungsflächen auf der Grundlage des RROP vom Fachbereich Planung und Raumordnung durchgeführt werden. Zur Vermehrung und Vernetzung von Waldflächen sowie zur Stabilisierung der Waldfunktionen werden im RROP „Vorbehaltsgebiete zur Vergrößerung des Waldanteils“ als bevorzugte Räume zur Waldvermehrung festgelegt. Als Grundlagen sind hierzu die Prüfung der Neuaufstellung des Forstlichen Rahmenplanes sowie eine Fortschreibung des LRP erforderlich. Der bereits begonnene Dialog mit den Waldeigentümern wird um einen Flächendialog mit den relevanten Akteuren erweitert. ▪ Kooperations-Projekt mit Privatwaldeigentümern (Arbeitstitel: „Zukunftswald 2030“): Als Elemente dieses Projekts sind derzeit u.a. Referenzflächen dauerhaft natürlicher Waldentwicklung, Erprobung klimaangepasster Pionierlaubbäume, Entwicklung von Bürgerbaum- oder Bürgerwaldstiftungen, Produktionsintegrierte Kompensation (PIK), Netzwerkaufbau sowie ein Waldinfozentrum als Lern- und Entwicklungsort in der Überlegung. Für das Projekt sollen Förderprogramme auf Bundes-, Landes- oder EU-Ebene in Anspruch genommen werden. Gegebenenfalls bieten sich in diesem Rahmen gezielte Einzelförderungen von nicht in Bundes- und Landesprogrammen erfassten Maßnahmen für die Privatwaldeigentümer an. ▪ Begleitende Öffentlichkeitsarbeit	
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ 09/2020: Biodiversitätskonferenz (Thema: „Klimaangepasster Wald“) ▪ 07/2021: Beitrag im Umweltreport zum Wald der Region im Klimawandel ▪ 11/2021: Beauftragung des Forstfachlichen Konzeptes und Auftaktveranstaltung mit Waldbesitzenden. Die Fertigstellung ist für Ende 2022 geplant. ▪ Ein ergänzendes waldökologisches Gutachten soll Ende 2022 in Zusammenarbeit mit der Stadt Lübeck in Auftrag gegeben werden ▪ 1. Quartal 2023: Fertigstellung der Machbarkeitsstudie für den Deister unter Berücksichtigung waldökologischer Fragestellungen (vgl. 4162 (IV) BDs)	
Hemmnisse	▪ Das politische Ziel von 10% Naturwaldfläche wird bisher nur im Landeswald bezogen auf ganz Niedersachsen erfüllt. Für die Region Hannover ist dieser Wert aktuell nicht bekannt und vor dem Hintergrund des hohen Privatwaldanteils möglicherweise schwer zu erfüllen. Ebenso gibt es derzeit keine verlässlichen Aussagen über die Höhe des Laubbaumanteils, dessen Zielwert mit 65% veranschlagt wurde. Genauere Angaben sind erst nach Fertigstellung des Forstfachlichen Konzeptes Mitte 2022 zu erwarten.	
Hinweise	▪	

Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Personalressourcen für die Vergabe und Begleitung der Aufträge an externe Dienstleister, für die Akquisition von Fördermitteln sowie die Erarbeitung und Betreuung der Förderrichtlinie / des forstlichen Beratungsangebotes.	
	Zeitraum	dauerhaft
	Zeitraum	Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Eigenanteile für akquirierte Förderprogramme ▪ Externe Bearbeitung Forstfachliches Konzept und Landschafts-Rahmenplan, Flächen- und Aufgabendialog ▪ Ausarbeitung des Kooperationsprojekts „Zukunftswald 2030“	

Priorität

Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben.

In sehr hohem Maße erwartbar	+++	Unklar	0
In hohem Maße erwartbar	++	Nicht erwartbar	-
Erwartbar	+		

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+	+++	+	++	+++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status

Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x		

Anmerkung, sofern nicht aus den o.g. Eintragen ersichtlich.

Bewertung der bisherigen Umsetzung

Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
	x			

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	BDs 4162 (IV) - Entwicklungspotentiale des Natur- und Naherholungsraumes Deister
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-R.01 | Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) Das Regionale Raumordnungsprogramm wurde „klimaoptimiert“ aufgestellt. Änderungen erfolgen unter besonderer Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten.	
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023 ▪ BDs 3348 (III) *„Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) Region Hannover 2016”*, 2016 ▪ BDs 2758 (IV) *„1. Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms Region Hannover 2016 (RROP 2016) zur Anpassung an das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2017 (…)“*, 2019	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *B.01 „Aufstellung des klimaoptimierten Regionalen Raumordnungsprogramms 2015“* ▪ Regionales Raumordungsprogramm Region Hannover 2016 (RROP 2016); (BDs 3348 (III), BDs 2758 (IV)) ▪ 5. Änderung des RROP 2016 (BDs 3254 (IV), BDs 0355 (V): E-R.02.	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Im RROP werden die regionalplanerischen Festlegungen unter den Gesichtspunkten der Klimavorsorge und CO_2-Minderung, der Anpassung an die Folgen des Klimawandels sowie der Flächenvorsorge für erneuerbare Energien beurteilt und abgestimmt. Wesentliche klimarelevante regionalplanersiche Festlegungen und Konzepte sind u. a.: Abgestuftes Siedlungsstrukturkonzept und Begrenzung der Eigenentwicklung, insb. zur Begrenzung des Flächenverbrauchs und zur Verkehrsvermeidung bei Bau- und Siedlungstätigkeit, Vorranggebiete Torferhaltung, Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete Hochwasserschutz, Vorranggebiete Freiraumfunktionen, Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete Windenergienutzung (siehe Maßnahme E-R.02). Ferner wurde im Rahmen der Umweltprüfung zur Neuaufstellung des RROP dem Schutzgut Klima/Luft im Sinne einer Klimaprüfung ein besonder Stellenwert zugewiesen.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Das RROP ist ein Rechts- und Orientierungsrahmen und nimmt damit Einfluss auf die Entwicklung der Region Hannover.	
Zuständige Verwaltungseinheit	61.01 (Team Regionalplanung)	
Mitarbeit aktiv Information		
Ziele bis …	2025	Überprüfung / Neuaufstellung des RROP
	2027	Konsequente Anwendung des RROP als Rechts- und Beurteilungsgrundlage bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen
Harte Indikatoren	Verabschiedung des RROP als Satzung, Erreichung der Zielsetzungen	
Weiche Indikatoren	Weitere Konkretisierung auf der Ebene der Bauleitplanungen der Städte und Gemeinden sowie raumbezogenen Fachplanungen	

Datenlage	▪ Eigene Daten ▪ RROP steht unter hannover.de zum Download zur Verfügung (Printversion wurde an relevante Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange sowie Städte und Gemeinden versandt bzw. wird auf Anfrage versandt) ▪ GIS-Daten der zeichnerischen Darstellung werden durch 61.01 auf Anfrage zur Verfügung gestellt
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ RROP 2016 ist neuaufgestellt und an das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) angepasst. ▪ Verfahren zur 5. Änderung des RROP 2016 läuft derzeit: Neu-Festlegung der Windenergienutzung (siehe Maßnahme E-R.02).
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ RROP 2016 seit 08/2017 in Kraft, rechtskräftige und laufende Änderungsverfahren (insbesondere 1. u. 5. Änderung des RROP 2016) ▪ Vorarbeiten für eine neue Planungskonzeption zur Freiflächenphotovoltaik laufen derzeit.
Hemmnisse	▪ Verfahrensdauer und Informationsbeschaffung/Datenbereitstellung
Hinweise	▪ Deutlich gestiegene Komplexität von Neuaufstellungs- bzw. Änderungsverfahren, insbesondere hinsichtlich Festlegungen zur Windenergienutzung, aufgrund sehr dynamischer Rechtsprechung sowie Zunahme einzustellender entgegenstehender Belange
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Hoch, da langwieriger Aufstellungsprozess ▪ Weitgehend durch vorhandenes Personal umgesetzt, zusätzliche studentische Hilfskraft eingestellt.
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
0	**+++**	++	+++	++

Begründung der Priorität	Die genauen CO2-Einsparungen können nicht abgeschätzt werden. Finanzierung gesichert, hohe Öffentlichkeitswirksamkeit, sehr hoher Aufwand bei der Erstellung.

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
		x			
Begründung der Bewertung	Regionale Raumordnungsprogramme werden nicht „umgesetzt“, jedoch bei der Bewertung von Fach- oder Bauleitplanungen der Städte und Gemeinde angewandt. Diese müssen die o. g. Ziele und Grundsätze der Raumordnung beachten oder berücksichtigen, wodurch u. a. eine gesteuerte Siedlungsentwicklung in der Region Hannover erfolgt. Die freiraumbezogenen Festlegungen (z. B. Vorranggebiete Torferhaltung oder Freiraumfunktionen) konnten mittels RROP vor Inanspruchnahme durch andere Nutzungen gesichert werden.				
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	Ziele und Grundsätze der Raumordnung wirken nicht unmittelbar. Anpassungspflicht der Gemeinden wirkt nur bei neu aufgestellten Bauleitplänen, „Alt-Pläne“ werden i. d. R. nicht angepasst, wodurch eine Anwendungslücke entsteht.				
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-R.02 | Windenergie im Regionalen Raumordnungsprogramm Die Windenergienutzung ist im Gebiet der Region Hannover der wichtigste Träger erneuerbarer Energien. Im Rahmen erforderlicher Änderungen des RROP werden neue Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Windenergienutzung festgelegt.	
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ BDs 0355 (V) *„5. Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms Region Hannover 2016 (RROP 2016) – Neu-Festlegung der Windenergienutzung - hier: Durchführung des Beteiligungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung“*, 2022 ▪ Insbesondere BDs 3254 (IV) *„5. Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms Region Hannover 2016 (RROP 2016) - Festlegung von Vorranggebieten Windenergienutzung“*, 2020	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): B.02 *„Windenergie im klimaoptimierten Regionalen Raumordnungsprogramm 2015“* ▪ BDs 3348 (III) *„Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) Region Hannover 2016 (…)“*, 2016	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Nach Unwirksamkeit der regionalplanerischen Festlegungen im RROP 2016 durch das Urteil des Nds. Oberverwaltungsgerichtes aus 2019 werden im Rahmen der 5. Änderung des RROP 2016 neue Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Windenergienutzung festgelegt.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Die Windenergienutzung ist im Gebiet der Region Hannover neben der Solarenergie der wichtigste Träger erneuerbarer Energien und trägt damit maßgeblich zur Energiewende und Klimaschutz bei.	
Zuständige Verwaltungseinheit	61.01 (Team Regionalplanung)	
Mitarbeit aktiv Information	Insbesondere 36 (Fachbereich Umwelt)	
Ziele bis …	2022	Verwaltungsentwurf zur Einleitung des Beteiligungsverfahrens liegt vor (0355 (V) BDs)
	2023	Verwaltungsentwurf zur Einleitung des Beteiligungsverfahrens liegt vor.
	2030	Rechtssichere Festlegungen zur Windenergienutzung
Harte Indikatoren	Verabschiedung der RROP-Änderung als Satzung, Umfang der Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete Windenergienutzung	
Weiche Indikatoren		

Datenlage	▪ Eigenen Daten: derzeit in Bearbeitung
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Durchführung des Beteiligungsverfahrens ▪ Ggf. Überarbeitung des Entwurfs ▪ Beschluss der Neu-Festlegungen durch die Regionsversammlung
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Verwaltungsentwurf liegt vor (02/2022)
Hemmnisse	▪ Aufwändiges Planungsverfahren: Verfahrensdauer und Informationsbeschaffung/Datenbereitstellung ▪ Zahlreiche neu zu berücksichtigende Belange, die eine Windenergienutzung entgegenstehen ▪ Informationsbeschaffung insb. zu ziviler und militärischer Luftfahrt, Artenschutz etc. ▪ Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Sommer 2022, welche ein gänzlich anderes Planungskonzept erfordern
Hinweise	▪ Deutlich gestiegene Komplexität des Planverfahrens, aufgrund sehr dynamischer Rechtsprechung sowie Zunahme einzustellender entgegenstehender Belange
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Umsetzung mit vorhandenem Personal
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Gutachten: ca. € 60.000 ▪ Beteiligung: ca. € 15.000 ▪ Förderung Artenschutzgutachten der Städte und Gemeinden: € 20.000 p.a.
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+++	+++	+++	+++	++

Begründung der Priorität	Hohes CO_2-Einsparpotenzial, Finanzierung zur Erstellung der 5. Änderung gesichert, sehr hohe Öffentlichkeitswirksamkeit, sehr hoher Aufwand, Abhängigkeit von Datenlieferungen anderer Stellen (Zeitverzögerungen möglich)

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
			x		
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung	Keine Bewertung, da derzeit noch in Umsetzung, d. h. Planaufstellung. Zudem werden Festlegungen in Regionalen Raumordnungsprogramme nicht „umgesetzt“, werden jedoch bei der Bewertung von Fach- oder Bauleitplanungen der Städte und Gemeinde angewandt.				
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-R.03 | Stärkung der Innenentwicklung Die Regionalplanung berät zu Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung und wird diesem Instrument zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auch im neu aufzustellenden RROP mehr Gewicht zukommen lassen.
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ BDs 0170 (V) *„Richtlinie über die Gewährung finanzieller Zuwendungen für Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung – Neufassung“*, 2022 ▪ BDs 3244 (III) *„Richtlinie über die Gewährung finanzieller Zuwendungen für Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung“*, 2016
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Steuerung der Siedlungsentwicklung im Rahmen des RROP (E-R.01)
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist das im Jahr 2002 ausgerufene Ziel (als Bestandteil der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung), die Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen von im Jahr 2002 rund 120 ha pro Tag bis zum Jahr 2020 auf maximal insgesamt 30 ha pro Tag bundesweit zu reduzieren, in absehbarer Zeit nicht zu erreichen. Nunmehr besteht das Ziel, den Flächenverbrauch bis 2030 auf weniger als 30 ha pro Tag senken. Das integrierte Umweltprogramm des BMU formuliert für 2030 ein Ziel von 20 ha pro Tag. Die Regionalplanung berät zu Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung und wird diesem Instrument zur Reduzierung der Flächeninanspruchname auch im neu aufzustellenden RROP mehr Gewicht zukommen lassen.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Innenentwicklung trägt nicht nur zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme bei, sondern verkürzt auch potenziell die Wege und Wegeketten und somit den Verkehrsaufwand.
Zuständige Verwaltungseinheit	61 (Fachbereich Planung und Raumordnung)
Mitarbeit aktiv Information	 50.16
Harte Indikatoren	Zahl der Innenentwicklungsmaßnahmen in den Städten und Gemeinden (auf regionaler Ebene bzw. durch die Region Hannover nicht messbar)
Weiche Indikatoren	
Datenlage	▪ Bewilligungsanträge und Zuwendungsbescheide
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ laufend
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Laufend, 15 geförderte Projekte seit 2016

Hemmnisse	▪ Außenentwicklung (neue Siedlungsflächen am Stadt- oder Ortsrand) ist und bleibt weiterhin attraktiv, da diese häufig einfacher umzusetzen ist. Dies gilt insb. in Zeiten verstärkter Nachfrage nach Wohnraum.				
Hinweise	▪				
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Umsetzung mit vorhandenem Personal				
	Zeitraum	Bedarf			
	Zeitraum	Bedarf			
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Fördermittel in Höhe von € 100.000 p.a.				
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	++	-	+	+	+
Begründung der Priorität	Innenentwicklung trägt dazu bei, verdichteter zu bauen und alltäglich Wege kurz zu halten. Eine weniger verkehrsintensive Lebensweise wird dadurch unterstützt.				

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
		x			
Begründung der Bewertung	Es konnten bereits einige Projekte gefördert und umgesetzt werden, die ohne den finanziellen Anschub und die Unterstützung durch die Region Hannover so evtl. nicht realisieret worden wären.				
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2022				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-R.04 | Nahversorgung Die Region Hannover unterstützt die Etablierung und das Betreiben von Dorfläden. Besonders unterstützt wird die Vernetzung der Dorfladen-Akteure durch einen regelmäßig stattfindenden Wissens- und Erfahrungsaustausch in einer Art „Dorfladen-Netzwerk“ sowie an diese Akteure gerichtete Fortbildungsveranstaltungen.
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ BDs 2848 (III) *„Richtlinie über die Gewährung finanzieller Zuwendungen für Maßnahmen zur Stärkung der Nahversorgung in der Region Hannover“*, 2015 ▪ BDs 0455 (IV) *„Richtlinie über die Gewährung finanzieller Zuwendungen für Maßnahmen zur Stärkung der Nahversorgung in der Region Hannover - 1. Änderung“*, 2017
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im RROP 2016 (E-R.01)
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	▪ Viele Dörfer und ländliche Gemeinden stehen vor dem gleichen Problem: Bäcker und Metzger haben geschlossen, die letzte Gastwirtschaft hat aufgegeben und auch Bank und Post haben ihren Service eingestellt. Dafür sind neue Supermärkte abseits der Ortsmitte auf der grünen Wiese entstanden. Dies bedeutet nicht nur den Verlust der Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung, sondern vielmehr auch den Verlust der „Sozialen Mitte“, einem Ort der Begegnung im Dorf. Die Region Hannover unterstützt die Etablierung und das Betreiben von Dorfläden. Besonders unterstützt wird die Vernetzung der Dorfladen-Akteure durch einen regelmäßig stattfindenden Wissens- und Erfahrungsaustausch in einer Art „Dorfladen-Netzwerk“ sowie an diese Akteure gerichtete Fortbildungsveranstaltungen.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Fokus auf regionale Produkte und Bioprodukte, regionale Wertschöpfung, Schutz natürlicher Ressourcen, Reduzierung von Fahrten mit dem Pkw durch kurze Wege
Zuständige Verwaltungseinheit	61 (Fachbereich Planung und Raumordnung)
Mitarbeit aktiv Information	
Harte Indikatoren	Anzahl an Dorfläden in der Region Hannover, Zahl und Höhe der Fördermaßnahmen, Zahl der Veranstaltungen im Netzwerk Dorfläden sowie Anzahl der Teilnehmenden
Weiche Indikatoren	Bekanntheitsgrad der Dorfläden und des Netzwerkes
Datenlage	▪ Bewilligungsanträge und Zuwendungsbescheide
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Finanzielle Ressourcen aufgrund Haushaltssicherungskonzept nicht gewährleistet, wodurch der Förderbaustein gestrichen wurde. Die Beratungen, Schulungsangebote und Netzwerktreffen werden fortgeführt.
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ laufend

Hemmnisse	▪ Finanzielle Ressourcen aufgrund Haushaltssicherungskonzept nicht mehr vorhanden.				
Hinweise	▪				
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Umsetzung mit vorhandenem Personal				
	Zeitraum	Bedarf			
	Zeitraum	Bedarf			
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Ursprünglich Fördermittel in Höhe von € 100.000 p.a. (zusammen mit Innenentwicklung)				
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	+	0	+++	++	++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
	x				
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
	x				
Begründung der Bewertung	Gründung einiger Dorfläden in der Region Hannover, sehr gute Resonanz des Netzwerkes				
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-R.05 | Austausch von Kommunen und Region zu technischen Klimaschutzthemen Im Rahmen etablierter Runden (Technisches Regionalgespräch, HVB-Runde) werden die Aspekte des Klimaschutzes mit den regionsangehörigen Städten und Gemeinden diskutiert und Aktivitäten bezüglich des Klimaschutzes abgestimmt.
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme B.03|B.04 | Abstimmung und Austausch von Kommunen und Region*;
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ziel dieser Maßnahme ist es, den Austausch und die Beratung mit den Städten und Gemeinden in der Region Hannover zu intensivieren. Hier sollen vorrangig klimaschutzrelevante Themen unter bauleitplanerischen Aspekten betrachtet werden. Die Region Hannover erfüllt hierbei hauptsächlich eine moderierende Tätigkeit und ist Impulsgeber für die Belange des Klimaschutzes.
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Nicht messbar
Zuständige Verwaltungseinheit	61.03 (Team Städtebau und Planungsverwaltung)
Mitarbeit aktiv Information	Intern: III.2 (Klimaschutzleitstelle Region Hannover); Extern: Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH
Ziele bis …	2025 2030 2035
Harte Indikatoren	Technisches Regionalgespräch: Präsentation der aktuellen Klimaschutzthemen durch die Klimaschutzleitstelle Region Hannover in fünf Sitzungen des technischen Regionalgespräches in 2019 bis 2021. HVB-Runde*: (siehe unten)
Weiche Indikatoren	Sitzungsprotokolle des Technischen Regionalgesprächs (Themen), Resonanz
Datenlage	▪ -
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Die regelmäßige Aufnahme von Klimaschutzthemen in das TRG hat sich bewährt und sollte kontinuierlich weitergeführt werden.
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Technisches Regionalgespräch: Das Thema Klimaschutz wurde in 2019 (25.10.2019), 2020 (06.03.2020 und 16.10.2020) und 2021 (12.03.2021 und 08.10.2021) auf die Tagesordnung von einigen Sitzungen des TRG aufgenommen und u. a. von der Klimaschutzleitstelle vorgestellt. Die Präsentation der aktuellen Klimaschutzthemen mit technischen bzw. bauleitplanerischen Bezug dient dem informellen Austausch und der Anregung zu ggf. möglichen gemeinsamen Themen.

	▪ HVB-Runde: Terminanfrage (Büro Dez. III) und Nachträge direkt von III.2 Die Region Hannover (Dez. III) informiert die HVB-Runde regelmäßig über Klimaschutzthemen, Nachträge werden ebenfalls von III.2 vorgenommen. ▪
Hemmnisse	▪ Das Team 61.03 als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde kann hier nur beratend aktiv werden (Nachfragewunsch seitens der Kommune).
Hinweise	▪ -
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ -
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ -
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
0	+	++	+	+++

Begründung der Priorität	-

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		X			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-R.06 | Regionales Naherholungsprogramm Region Hannover Bei der Fortschreibung und Aktualisierung des Regionalen Naherholungsprogramms der Region Hannover werden Klimaschutzaspekte und -angebote berücksichtigt und aktiv mit eingebunden.	
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ BDs 3173 (III) *„Regionales Naherholungsprogramm Region Hannover (…)“*, 2016	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *Maßnahme B.09 | Handlungskonzept zur Verknüpfung von Klimaschutz und Naherholung*;	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	In die Fortschreibung bzw. Neuerstellung des Regionalen Naherholungsprogramms für die Region Hannover sollen weiterhin Klimaschutzaspekte und -angebote integriert und berücksichtigt werden. Zielsetzungen sind die Information und Sensibilisierung von Naherholungssuchenden zu Klimaschutzthemen, die Einbindung von Klimaschutzprojekten in Naherholungsangebote sowie die Initiierung von Pilotprojekten. Inhaltliche Ansätze dabei sind: a) Informationsangebote für unterschiedliche Zielgruppen/Integration in das Naherholungsangebot durch Vorzeigelösungen zum Kennenlernen und Ausprobieren (z.B. Energierouten in der Region Hannover; Nordhannoversche Moorroute) b) Klimaschutz durch Vernetzung von ÖPNV- und Fahrrad-Angeboten; E-Mobilität in Naherholungszielen c) Initiierung von Pilotprojekten.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Reduktionspotenziale lassen sich nicht exakt quantifizieren (aber Vermeidung von Wegen, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl, Information und Sensibilisierung).	
Zuständige Verwaltungseinheit	61.04 (Team Regionale Naherholung)	
Mitarbeit aktiv Information	Intern: III.2 (Klimaschutzleitstelle), 36 (Fachbereich Umwelt), 86 (Fachbereich Verkehr); Extern: Partner aus den Regionskommunen, Arbeitskreis Deister	
Ziele bis …	2025	Fortschreibung des Regionalen Naherholungsprogramms; Umsetzung von Maßnahmen und Leuchtturmprojekten aus dem Regionalen Naherholungsprogramm 2016
	2030	Neuaufstellung des Reg. Naherholungsprogramms
	2035	Umsetzung von Maßnahmen und Leuchtturmprojekten aus dem Reg. Naherholungsprogramm
Harte Indikatoren	Erreichung der Zielsetzungen des Reg. Naherholungsprogramms (z. B. Anzahl der Themenrouten, Broschüren und Flyer), Beschlussfassung des Naherholungsprogramms	
Weiche Indikatoren	Akzeptanz der Naherholungssuchenden	
Datenlage	▪ Reg. Naherholungsprogramm steht unter hannover.de zum Download zur Verfügung	

Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Evaluation der im Reg. Naherholungsprogramm 2016 formulierten Ziele ▪ Beteiligung / Einbindung relevanter Akteure in die Fortschreibung des Reg. Naherholungsprogramms ▪ Fortschreibung (Anpassung / Überarbeitung) des Reg. Naherholungsprogramms
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Hofladenrouten (Calenberger Land, Burgdorfer Holz, Steinhuder Meer, Wedemark, Burgwedel/Isernhagen), Nordhannoversche Moorroute, Weiterentwicklung der FAHRRADREGION
Hemmnisse	▪ Zeitaufwand durch Beteiligung / Einbindung relevanter Akteure
Hinweise	▪ Keine
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Kein zusätzlicher Personalbedarf
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Finanzieller Bedarf durch eventuelle Öffentlichkeitsbeteiligung (abhängig von Art und Umfang)

Priorität

Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben.

In sehr hohem Maße erwartbar	+++	Unklar	0
In hohem Maße erwartbar	++	Nicht erwartbar	-
Erwartbar	+		

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+	0	+++	+++	+++

Begründung der Priorität	

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		X			

Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar

Begründung der Bewertung	
Drucksachen zur Umsetzung	
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen	
Datum:	23.02.2023

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-R.07 | Austausch und Vernetzung der Akteure in der Naherholung Zu den Themen im Bereich Naherholung findet ein kontinuierlicher Austausch zwischen der Regionsverwaltung, den Kommunen sowie regionalen Akteuren statt.	
Handlungsfeld	E-R Regionalplanung & Naherholung	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“*, 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)*): Maßnahme B.11 | Austausch und Vernetzung der Akteure in der Naherholung*;	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Ziel dieser Maßnahme ist der kontinuierliche Austausch und die Vernetzung zwischen den Teams der Regionsverwaltung, den Kommunen sowie regionalen Akteuren aus dem Bereich Naherholung. Im Rahmen vorhandener Formate wie regelmäßiger Routinen mit dem FB Verkehr und dem FB Umwelt wird der regelmäßige Austausch über die Integration des Klimaschutzes in die Naherholung gewährleistet. Die Ergebnisse dieses Austausches können in die jeweiligen fachspezifischen Arbeitsgruppen bzw. Projektbearbeitungen getragen werden. Zielsetzungen sind: a) Austausch und Transparenz zu geplanten Projektvorhaben b) Identifizierung von Schnittstellen c) Entwicklung und Abstimmung übergreifender Vorhaben.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	▪ Nicht messbar	
Zuständige Verwaltungseinheit	61.04 (Team Regionale Naherholung)	
Mitarbeit aktiv Information	Intern: III.2 (Klimaschutzleitstelle, 36 (Fachbereich Umwelt), 86 (Fachbereich Verkehr)	
Ziele bis …	2025	
	2030	
	2035	
Harte Indikatoren	▪ Anzahl der Sitzungen und teilnehmenden Teams der Regionsverwaltung	
Weiche Indikatoren	▪ Informationsfluss, Akzeptanz, Resonanz	
Datenlage	▪ Keine Daten vorhanden	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Vorausschauende Terminvereinbarungen	

Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge					
Hemmnisse	▪ Aufgrund vordringlicher Tätigkeiten und der Vielzahl an teilnehmenden Personen kann es zu Terminverschiebungen/-absagen kommen.				
Hinweise	▪ Keine				
Abschätzung des personellen Bedarfs	▪ Kein zusätzlicher Personalbedarf				
	Zeitraum	Bedarf			
	Zeitraum	Bedarf			
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ Kein zusätzlicher finanzieller Bedarf				
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +				
	CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
	-	-	-	+	+++
Begründung der Priorität					

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		X			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-W.01 | Energie-Effizienz-Impulse für Unternehmen Die Region Hannover setzt Impulse in der Beratung, im Austausch und in Bildungsangeboten für eine Steigerung der Energie-Effizienz in regionalen Unternehmen und unterstützt diese Transformationprozesse auch finanziell im Rahmen von Förderprogrammen (Richtlinie „Green Economy“).	
Handlungsfeld	E-W Wirtschaftsförderung	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023 ▪ BDs 0181 (V) *„Richtlinie Hannover Region „Green Economy“ – „Auf dem Weg zur Klimaneutralität“*, 2021 ▪ BDS 0096 (V) *„Projektförderung e.coBizz-Kampagne für Unternehmen im Jahr 2022“*, 2021	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *D.02 | Energie-Effizienz-Impulse für Unternehmen;*	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Region Hannover und Klimaschutzagentur nutzen gemeinsam das Label „e.coBizz“, um Unternehmen – insbesondere KMU – bei der Transformation in Richtung „green economy“ zu unterstützen. Die Klimaschutzagentur bietet dazu kostenlose Impulsberatungen (Kurz-Checks) zu den Themen Energieefizzienz, Photovoltaik und E-Mobilität an. Weitergehende Beratungen – auch zu Themen wie Materialeffizienz, Digitalisierung und KI - werden über die Richtlinie „Hannover Region Green Economy“ der Region gefördert. Sie dient dazu, Unternehmen bei der Umsetzung von Maßnahmen und Projektansätzen mit entsprechenden Fachberatern und FuE-Einrichtungen zu unterstützen. Flankierende Maßnahmen der Kampagne „e.coBizz“ sind Fachforen und weitere Veranstaltungen sowie Webinare, die die Klimaschutzagnetur gemeinsam mit Partnern (z. B. Kammern, KEAN) durchführt. In der Wedemark (Bissendorf) und Ronnenberg (Empelde) entwickelt die Klimaschutzagentur Energetische Quartierskonzepte für Gewerbegebiete und angrenzende Wohnquartiere (Förderung KfW-Zuschuss-Programm Energetische Stadtsanierung), bei denen die Impulsberatungen zum Einsatz kommen und neben Maßnahmen im Unternehmen auch überbetriebliche Konzepte für das Quartier geprüft werden (Abschluss der Konzepte Sommer bzw. Ende 2022).	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Umformulieren: Durch Transformations-Maßnahmen zu Green Economy sowohl CO2- als auch Kosteneinsparungen realisiert. Investitionen in Beleuchtung (LED), Wärme- oder Kältetechnik amortisieren sich häufig bereits nach wenigen Jahren. Umfassendere, strategisch angelegte Maßnahmen, bspw. die Umsetzung neuer Prozesse (Digitalisierung, KI) und die Einführung neuer klima- und umweltverträglicher Produkte tragen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bei.	
Zuständige Verwaltungseinheit	80.04 (Wirtschaftsförderung)	
Mitarbeit aktiv Information	Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH	
Ziele bis …	2023	
	2030	

Harte Indikatoren	▪ durchgeführte Impuls-Beratungen der Klimaschutzagentur ▪ Beratung durch die Wirtschaftsförderung initiierte Beratungen „green economy“ ▪ Anzahl teilnehmender Unternehmen an Fachveranstaltungen der Klimaschutzagentur zum Thema Energieeffizienz ▪ Anzahl durch die Beratung „green economy“ umgesetzte Maßnahmen in Unternehmen
Weiche Indikatoren	
Datenlage	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Nutzung von Synergien in der Beratung von Klimaschutzagentur und Wirtschaftsförderung: ▪ regelmäßige Jour fixe (Monitoring der Beratungen, neue Themen, gemeinsame Veranstaltungen) ▪ Einsatz eines gemeinsam genutzten Fachberaterpools „green economy“
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Anzahl Impulsberatungen seit 2017 im Schnitt bei 100+ Fällen p. a. ▪ Steigende Anzahl an die Wirtschaftsförderung zur weiteren Beratung vermittelten Unternehmen ▪ Quartiersbezogener Einsatz der Impulsberatungen im Rahmen der KfW-geförderten Energetischen Quartierskonzepte für Gewerbegebiete (Wedemark, Ronnenberg)
Hemmnisse	
Hinweise	
Abschätzung des personellen Bedarfs	1,5 Vollzeitstellen Klimaschutzagentur (Projektleitung und -assistenz), 1 Vollzeitstelle Region Hannover
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ / Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ / Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+	**+**	**++**	+	**++**

Begründung der Priorität	▪ Stärkere Verzahnung der Beratung von Klimaschutzagentur und Wirtschaftsförderung (Aufbau gemeinsamer Fachberaterpool) ▪ Richtlinie Hannover Region Green Economy als Instrument zur Förderung konkreter Umsetzungsmaßnahmen in Unternehmen

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**
	E-W.02 | Leuchtturm-Förderung nachhaltiger Gewerbequartiere Für die Entwicklung klimaneutraler bzw. nachhaltiger Gewerbegebiete sollen Fördermittel der Region Hannover genutzt bzw. sonstige öffentliche Fördermittel akquiriert werden.
Handlungsfeld	E-W Wirtschaftsförderung
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *D.08 | Die Regionsverwaltung fördert Beratung und Moderation zur Einrichtung von klimaneutralen Gewerbegebieten;* ▪ BDs 4141 (IV) *„Änderung der Richtlinie Regionales Gewerbeflächeninvestitionsprogramm (REGIP) - Kriterien der Nachhaltigkeit von Gewerbeflächen“*, 2021 ▪ Schlüsselmaßnahme (SM) 16 „Klimaangepasste Gewerbeflächen“ des KLAK: BDs 0118 (V) *„Fortschreibung des Klimaanpassungskonzeptes (KLAK) - Aktualisierung der Schlüsselmaßnahmen“*, 2022
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Die Regionsverwaltung unterstützt die Kommunen bei der Entwicklung nachhaltiger bzw. klimaneutraler Gewerbegebiete. Ansatzpunkt dafür sind einerseits Beratungen von Unternehmen zu Maßnahmen der Energieeffizienz und zur Errichtung von Solaranlagen (Solar-Checks für Unternehmen) durch das Team Wirtschaftsförderung bzw. die Klimaschutzagentur der Region Hannover, u.a. im Rahmen des Projektes EcoBizz der) in Gewerbegebieten. Andererseits unterstützt die Regionsverwaltung die Kommunen bei der Entwicklung nachhaltiger und klimaneutraler Gewerbegebiete z.B. mit der am 23.02.2021 durch die Regionsversammlung neu ausgerichteten „Richtlinie über die Gewährung finanzieller Zuwendungen an Kommunen für regional bedeutsame Maßnahmen der Gewerbeflächenentwicklung und Gewerbebrachenrevitalisierung in der Region Hannover (REGIP)“ auch finanziell. Die Förderung nachhaltiger Gewerbequartiere soll auf eine Leuchturmprojektförderung unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte ausgeweitet werden: - Zweistufiges Wettbewerbsverfahren (Interessenbekundung, Antragstellung mit Stichtagen) - Projektauswahl anhand einer Scoring-Punkteliste für Nachhaltigkeitskonzepte - Leuchtturmförderung: Konzeptphase (Gutachten, Analysen) und Umsetzungsphase (Darlehen für Investitionen, Planungskosten, Personalkosten für Beratung, Veranstaltungen etc.) - Verknüpfung mit der Beratung ansässiger Unternehmen (Bestand) und Ansiedlungsinteressenten zu nachhaltigen Bau- und Planungskonzepten und nachhaltigen Wirtschaften - Vereinbarung zwischen Kommunen und Unternehmen zu nachhaltigem Bauen/Planen (z.B. über städtebauliche Verträge und Baugenehimigungsverfahren)
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	Durch Energieeffizienz-Maßnahmen werden im Regelfall sowohl CO_2- als auch Kosteneinsparungen realisiert.
Zuständige Verwaltungseinheit	80.04 (Wirtschaftsförderung)
Mitarbeit aktiv	Kommunen, Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH
Information	FB 36, FB 61
Ziele bis …	2023: Verabschiedung Richtlinie Leuchtturmprojektförderung Nachhaltige Gewerbequartiere, und Investitionsprogramm (Haushaltsplanberatung), ein gefördertes Gewerbequartier
	2030: Umsetzung jeweils zwei geförderter Gewerbequartiere p. a. (15 insgesamt, davon mindesten 8 im Bestand bzw. Brachen)

Harte Indikatoren	Anzahl geförderte Quartiere; Bewilligte Fördersummen pro Jahr
Weiche Indikatoren	(Überregionale) Resonanz für geförderte Quartiere (best practice, Leuchtturmprojekte) in Presse, Social Media etc.
Datenlage	
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪ Entwurf Leuchtturmförderprogramm mit Scoringkriterien Nachhaltigkeit bis Ende 2022
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Förderung Konzeptentwicklung für Energetische Quartierskonzepte (nach KfW-Kommunalrichtlinie) durch die Klimaschutzagentur in Gehrden (2018), Wedemark-Bissendorf (Abschluss Frühjahr 2022) und Ronnenberg-Empelde (Ende 2022) ▪ Bisher 3 REGIP-Förderungen in Burgdorf, Ronnenberg, Pattensen nach REGIP bis 2021 (noch ohne Nachhaltigkeitskriterien als Fördervoraussetzung) ▪ Förderung REGIP-Nachhaltigkeitskonzept der Stadt Barsinghausen 2022
Hemmnisse	▪ Personelle Ressourcen in den Kommunen (Antragstellung und aktive Projektkoordinierung) ▪ Durch niedrige Zinsen am Kapitalmarkt wenig Anreize für Fördermittelanträge in den Kommunen ▪ Zielkonflikt Kommunalfinanzen (restriktionsfreie Flächenvermarktung) und Klimaschutz (Wettbewerb für Nachhaltigkeit)
Hinweise	Eine Leuchtturmförderung wird jeweils für eine Laufzeit von drei Jahren bewilligt (1 Jahr Konzeptphase, 2 Jahre Umsetzung für Planung, Investitionen, Vermarktung). Gefördert werden Machbarkeitsstudien, Konzepte und Gutachten sowie Personal- und Sachkosten.
Abschätzung des personellen Bedarfs	1 Vollzeitstelle (Region Hannover)
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	1 Mio. € (2023), 2 Mio. € p. a. (2024 ff) im Investitionsprogramm
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ / Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ / Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
+	**+**	**+**	**o**	**o**

Begründung der Priorität	Die Nachfrage der Kommunen, auf der Grundlage der zuletzt erlassenden Nachhaltigkeitskriterien (RV 23.02.21) Förderanträge zu stellen, ist bisher sehr verhalten. Bisher wurden lediglich Neuentwicklungen gefördert. Um Kommunen zu Förderanträgen für Brachen oder in Bestandsgebieten zu motivieren, bedarf es daher deutlich höherer Anreize im Sinne einer Leuchtturmförderung (Wettbewerb mit hohem Nachhaltigkeitsanspruch). Der Weg, derartige Konzepte im Bestand erfolgreich umzusetzen, führt jedoch an der Einbeziehung der dort ansässigen Unternehmen nicht vorbei (z. B. dezentrale Wärmeversorgung, PV-Anlagen mit Eigenstromnutzung im Quartier, Flächenentsiegelung).
	
	Die Zielsetzung einer künftigen Leuchtturmförderung – insbesondere in Bestandsgebieten - muss als integrativer Ansatz deshalb neben den Kommunen auch die Zielgruppe Unternehmen einbeziehen:
	▪ Reduzierung des (gewerblichen) Freiflächenverbrauchs (Kommune)
	  o Bauleitplanung, Erschließung, öffentliche Grünflächen
	▪ Transformation bestehender Gewerbegebiete in Richtung Klimaneutralität
	  o Anpassung Bauleitplanung, Erschließung, Aufwertung öffentlicher Grünflächen (Kommune)
	  o Aufwertung firmeneigener Grünflächen, Dach-/Fassadenbegrünung, PV etc. (Unternehmen)
	  o klimafreundliche Mobilität, erneuerbare Energien (Kommune und Unternehmen)
	▪ Transformation zu nachhaltigem Wirtschaften (Unternehmen)
	  o energie- und ressourceneffiziente Produktion
	  o neue nachhaltige Produkte/Dienstleistungen
	  o Umstellung Produktions- und Arbeitsprozesse
	
	Nachhaltige/klimaneutrale Baukonzepte

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
			x		
Begründung der Bewertung	s. Priorität				
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Maßnahmenbogen	**Fachliche Maßnahmen mit externer/regionsweiter Wirkung (Säule 2)**	
	E-W.03 | Energie- und Klimaschutz-Netzwerke für Unternehmen Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerke für Unternehmen werden unterstützt. Ökoprofit und e.cobizz haben sich bewährt und sollen zum Aufbau derartiger Netzwerke genutzt und ausgebaut werden. Ein GreenTech-Kompetenz-Netzwerk ist am Forschungscampus Garbsen gemeinsam mit den dort ansässigen Instituten der Leibniz Universität Hannover mit Kompetenzen in Klimaschutz, Energie- und Materialeffizienz im Aufbau.	
Handlungsfeld	E-W Wirtschaftsförderung	
Beschlusslage	▪ BDs 1572 (V) *„Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes für die Verwaltung der Region Hannover – Säule 2: Fachliche Maßnahmen mit regionsweiter/externer Wirkung“,* 2023	
Bezug zu vorhandenen Aktivitäten	▪ Klimaschutzkonzept 2016 (IDs 2683 (III)/ BDs 2878 (III)): *D.06 | Lernende Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerke;*	
Kurzbeschreibung (Ziel und Ausrichtung der Maßnahme)	Für die Erreichung der Klimaschutzziele in der Region Hannover ist die Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Das wirtschaftliche Potenzial für mehr Klimaschutz und Energieeffizienz in deutschen Unternehmen ist riesig. Mit derzeit rentablen Technologien können erhebliche Energiekosten eingespart, die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und Treibhausgasemissionen vermindert werden. Klimaschutz- und Energieeffizienz-Netzwerke bieten ein optimales Preis-Leistungsverhältnis, um die vorhandenen Potenziale zu heben. Die eingeführten Beratungsformate von Ökoprofit und e.coBizz können genutzt werden, um entsprechende Energieeffizienz-Netzwerke aufzubauen. Am Forschungscampus Garbsen ist die Errichtung eines Technologiezentrums (TTZ) in Kooperation mit Instituten der Leibniz Universität Hannover (LUH) für Start-ups in der Wachstumsphase sowie als Business Creator zur Beratung von Unternehmen. Hierzu soll ein Netzwerk „GreenTech“ (Themen u. a. hocheffiziente Elektroantriebe, Batterietechnik, Entwicklung von Brennstoffzellen, Photovoltaik, Windenergie und biogasbasierte Stromerzeugung, Dekarbonisierung, bioabbaubare Kunststoffe, saubere Fertigungsprozesse, Ökobilanzierung) von Unternehmen und Forschungseinrichtungen aufgebaut werden.	
THG-Relevanz und Bedeutung für den Klimaschutz	In der Region Hannover entfällt über 50 % des Energieverbrauchs auf den Wirtschaftssektor. Ohne die Reduzierung des Energieverbrauchs in den Unternehmen durch die Realisierung von Einsparpotenzialen und die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen sind die Klimaschutzziele nicht zu realisieren. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sind neben kurzfristig realisierbaren Maßnahmen vor allem längerfristig angelegte Transformationsprozesse in Richtung „green economy“ (effiziente, energiesparende und nachhaltige Fertigungsverfahren, digitale Technik, neue Produktentwicklung) erforderlich.	
Zuständige Verwaltungseinheit	80.04 (Wirtschaftsförderung)	
Mitarbeit aktiv Information	Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH, Leibniz Universität, TEWISS	
Ziele bis …	2023	Entscheidung Betreiber TTZ Garbsen und thematische Ausrichtung, Baubeginn
	2030	
Harte Indikatoren	▪ Anzahl der eingerichteten Netzwerke, Anzahl und Größe der beteiligten Unternehmen, akquirierte Fördersumme	
Weiche Indikatoren		

Datenlage	▪
Schritte zur Zielerreichung/ weiteres Vorgehen	▪
Umsetzungsstand / Vorarbeiten und Erfolge	▪ Mit ÖKOPROFIT bestehtt seit über 15 Jahren eine regionale Netzwerkstruktur für Energie- und Ressourceneffizienz von Unternehmen. Im Ökoprofit Klub sind inzwischen über 50 Unternehmen aktiv. ▪ Seit 2006 erhalten KMU im Rahmen der e.coBizz-Kampagne kostenlose Impulsberatungen zu Energieeffizienz, Photovoltaik und E-Mobilität (> 100 Fälle p. a.). Anschlussberatungen erfolgen über die Wirtschaftsförderung der Region (Innovationsberatung, Akquise Fördermittel und Projektbegleitung bei der Antragstellung). Mit dem Aufbau des Kompetenznetzwerkes „GreenTech“ am TTZ Garbsen wird das Beratungsangebot gestärkt. ▪ Mit den Richtlinien Hannover Region Innovation (HRI) und Hannover Region Green Economy (HRGE) verfügt die Region geeignete Förderinstrumente für die Umsetzung von Maßnahmen in den Unternehmen.
Hemmnisse	▪ Die Akquisition der Betriebe und der Netzwerkaufbau sind zeit- und kostenintensiv.
Hinweise	
Abschätzung des personellen Bedarfs	
	Zeitraum: Bedarf
	Zeitraum: Bedarf
Abschätzung des finanziellen Bedarfs	▪ 100.000 € p. a. Projektzuschuss e.coBizz-Kampagne (Klimaschutzagentur) ▪ 200.000 € p. a. für Beratungen (Impulsberatungen, Innovationsberatung, Green Economy) ▪ Jährlicher Projektzuschuss Netzwerk und Beratung GreenTech TTZ Garbsen: *Summe noch nicht bekannt*
Priorität	Einschätzung der Priorität bei Maßnahmenumsetzung. Für jede der fünf unten aufgeführten Bewertungskriterien wird eine erwartbare Wirkung (Abstufung von +++ bis -) angegeben. In sehr hohem Maße erwartbar +++ Unklar 0 In hohem Maße erwartbar ++ Nicht erwartbar - Erwartbar +

CO_2-Einsparpotenzial:	Finanzierung/ Förderung:	Öffentlichkeits-wirksam:	Umsetzungs-aufwand:	Beeinflussbarkeit Region:
++	**++**	**+++**	**o**	++

Begründung der Priorität	Die langjährig etablierten Kampagnen und Netzwerke (e.coBizz, Ökoprofit) werden mit Aufbau des Kompetenznetzwerks GreenTech TTZ Garbsen um einen Baustein ergänzt, der Unternehmen in der konkreten Umsetzung von Klimaschutz, Energie- und Materialeffizienzmaßnahmen unterstützt.

Umsetzungsphase

Status	Neu	Angepasst	Fortschreitend	Gestrichen	Erledigt
		x			
Bewertung der bisherigen Umsetzung	Sehr erfolgreich	Erfolgreich	Weniger erfolgreich	Ausbaufähig	Nicht oder kaum umsetzbar
Begründung der Bewertung					
Drucksachen zur Umsetzung					
Hinweise, Hemmnisse und weitere Handlungs-empfehlungen					
Datum:	23.02.2023				

Übersicht der Änderungen und Streichung der Maßnahmen des bisherigen Klimaschutzkonzeptes (i.d.F.v. 2016), der Neuaufnahme in die Säule 2 des Klimaschutzkonzepts und den Bezügen zum Beschluss “Klima in Not“ (BDs 2777 (IV))

Nr. (neu)	Maßnahmentitel (neu)	basiert u.a. auf Maßnahme altes Konzept (i.d.F.v. 2016):		basiert auf "Klima in Not" (BDs 2777 (IV))
		Nr. (alt)	Titel (alt)	
Handlungsfeld „Mobilität/Verkehr“ (E-M)				
E-M.01	Verkehrsentwicklungsplan "Aktionsprogramm Verkehrswende" (VEP 2035+)	A.01	Verkehrsentwicklungs programm pro Klima	
E-M.02	Nahverkehrsplan (NVP)	*Neue Maßnahme*		
E-M.03	MoHaWiV - Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr	Neu / A.11	Marktbearbeitung, Tarif	Ziffer 9
E-M.04	sprinti	*Neue Maßnahme*		Ziffer 9
E-M.05	Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	A.02 (a)	Ausbau des ÖPNV und SPNV	
E-M.06	Ausbau des Stadtbahnnetzes	A.02 (a)	Ausbau des ÖPNV und SPNV	
E-M.07	Ausbau von ZOBs und Mobilstationen	*Neue Maßnahme*		
E-M.08	Ausbau Bike & Ride und Park & Ride	*Neue Maßnahme*		
E-M.09	Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur	A.02 (b)	Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr	
E-M.10	Radverkehrsförderung: Motivation und Vernetzung	A.02 (b)	Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr	
E-M.11	BikeSharing	*Neue Maßnahme*		
E-M.12	CarSharing	A.02 (c)	Förderung von CarSharing	
E-M.13	Tarifliche Angebote für alle Zielgruppen	A.12	Jobticket für alle	
E-M.14	Verkehrsmanagement	A.02 (d)	Verkehrsmanagement	
E-M.15	Mobilitätsmanagement	A.04	Mobilitätsmanagement	
E-M.16	Mobilnetzwerk Hannover	*Neue Maßnahme*		
E-M.17	Stärkung des Verkehrsträgers Schiene	A.14	Kooperationsnetzwerk „Klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr“ in der Region	

E-M.18	Erprobung und Etablierung klimaschonender Fahrzeugantriebe	A.07	Demonstrationsvorhaben zur Erprobung alternativer Fahrzeugantriebe	
E-M.19	*Fonds für die Förderung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektro- oder Wasserstoffautos*	*Neue Maßnahme; noch in Abstimmung; Beschluss zurückgestellt*		*Ziffer 1*
E-M.20	H2 Regionales Wasserstoffprogramm	*Neue Maßnahme*		
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	A.03	CO2-ärmere Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs	
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	A.15	Betriebliches Mobilitätsmanagement	
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	A.09	Trimodaler Logistikstandort	

Handlungsfeld „Naturschutz“ (E-N)				
E-N.01	Moorschutz ist Klimaschutz	C.09	Maßnahmengruppe Renaturierung von Mooren in der Region Hannover	Ziffer 2
E-N.02	Klimastabile Wälder	C.08 (b)	Klimaschutz und Wald	Ziffer 5 & 6

Handlungsfeld „Regionalplanung & Naherholung“ (E-R)				
E-R.01	Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)	B.01	Aufstellung des klima-optimierten Regionalen Raumordnungs-programms 2015	
E-R.02	Windenergie im Regionalen Raumordnungsprogramm	B.02	Windenergie im klimaoptimierten Regionalen Raumordnungsprogramm 2015	
E-R.03	Förderung der Innenentwicklung	*Neue Maßnahme*		
E-R.04	Nahversorgung	*Neue Maßnahme*		
E-R.05	Austausch von Kommunen und Region zu technischen Klimaschutzthemen	B.03/ B.04	Abstimmung und Austausch von Kommunen und Region	
E-R.06	Regionales Naherholungsprogramm Region Hannover	B.09	Handlungskonzept zur Verknüpfung von Klimaschutz und Naherholung	

E-R.07	Austausch und Vernetzung der Akteure in der Naherholung	B.11	Austausch und Vernetzung der Akteure in der Naherholung	
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	B.02 (a)	Moderation von Repowering-projekten / Modellvorhaben	
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	B.05	Verkehrsvermeidung bei Bau- und Siedlungstätigkeit	
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	B.07	Energieallee A7	

Handlungsfeld „Wirtschaftsförderung“ (E-W)				
E-W.01	Energie-Effizienz-Impulse für Unternehmen	D.02	Energie-Effizienz-Impulse für Unternehmen	
E-W.02	Leuchtturm-Förderung nachhaltiger Gewerbequartiere	D.08	Die Regionsverwaltung fördert Beratung und Moderation zur Einrichtung von klimaneutralen Gewerbegebieten	
E-W.03	Energie- und Klimaschutz-Netzwerke für Unternehmen	D.06	Lernende Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerke	
	Ersatzlos gestrichene Maßnahme	D.03	Anschluss von Gewerbeflächen an den ÖPNV	