



Masterplan Mobilität 2035

Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2025
der Landeshauptstadt Hannover

Landeshauptstadt Hannover - Masterplan Mobilität 2035

Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2025

Auftraggeberin:

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1
30159 Hannover

Auftragnehmerin:

shp Verkehrsplanung
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-verkehrsplanung.de
www.shp-verkehrsplanung.de

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Daniel Seebo
Sebastian Groß M.Sc.

Bearbeitung:

Fabienne Korte M.Sc.
Christina Jänecke B.Eng.
Dennis Buchholz M.Sc.

Durchführung Beteiligung:

Dipl. Volkswirtin Mone Böcker
Beate Hafemann M.Sc.
Karina Meißner M.Sc.

Hannover, September 2025

Inhalt

		Seite
1	Masterplanung	1
1.1	Ziel und Aufgabe der Fortschreibung des Masterplans	1
1.2	Planungsprozess	2
1.3	Stellung der Masterplanung	5
2	Übergeordnete Rahmenbedingungen	7
2.1	Rechtliche Anforderungen	7
2.2	Gesellschaftliche Entwicklungen	9
2.3	Klimaschutz und Klimaanpassung	10
2.4	Ökonomische Einflüsse auf Mobilität	12
2.5	Mobilitätsverhalten und zielgruppengerechte Planung	13
3	Ausgangssituation	17
3.1	Bevölkerung	17
3.2	Mobilitätskennwerte	19
3.3	Stadtentwicklungskonzepte	23
3.4	Fachplanungen	24
3.5	Barrierefreiheit	26
3.6	Fußverkehr	27
3.7	Radverkehr	29
3.8	„Geteilte“ Mobilitätsangebote	33
3.9	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	35
3.10	Öffentlicher Personennahverkehr	37
3.11	Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz	40
3.12	Wirtschafts- und Güterverkehr	43
3.13	Verkehrssicherheit	44
4	Mängel, Herausforderungen und Chancen	48
5	Planungsleitbild	52
6	Der Mobilitätsrat	56
6.1	Ablauf und Inhalte	56
6.2	Diskussion und Ergebnisse	60
6.3	Empfehlungen	64
7	Integriertes Handlungskonzept	66
7.1	Stadt der kurzen Wege stärken	66
7.2	Selbstständige und sichere Mobilität fördern	70
7.3	Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln	75
7.4	Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen	81
7.5	Kraftfahrzeugverkehr auf das Notwendige reduzieren	97
7.6	Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren	105
8	Handlungsschwerpunkte	109
9	Wirkungsbilanz und Evaluation	115
10	Ausblick	122
11	Glossar	125

1 Masterplanung

Der Masterplan Mobilität 2035 beschreibt, als Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2025, die strategischen Ziele der Mobilitätsplanung der Landeshauptstadt Hannover für die nächsten zehn Jahre und benennt deren Handlungsschwerpunkte. Als übergreifender Gesamtplan, umfasst der Masterplan alle für die Mobilität relevanten Bereiche und Verkehrsmittel.

1.1 Ziel und Aufgabe der Fortschreibung des Masterplans

Als Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Hannover wurde im Jahr 2011 der integrierte Verkehrsentwicklungsplan mit dem Titel „Masterplan Mobilität 2025“ mit großer Mehrheit vom Rat beschlossen. Der zeitliche Zielhorizont des Masterplans wurde inzwischen erreicht und große Teile des Handlungskonzeptes umgesetzt. Viele Ziele und Handlungsansätze aus dem Masterplan Mobilität 2025 sind auch heute noch aktuell. Schwerpunktmäßig wurde der strategische Grundgedanke der reinen Angebotsförderung verfolgt, und Anreizsysteme zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) standen im Vordergrund.

Veränderte Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen machen es nun aber erforderlich, die Zielsetzung des übergeordneten Strategiepapiers zu ergänzen und zu schärfen. Neben gesetzlichen Vorgaben und gesellschaftlichen Entwicklungen haben die Auswirkungen des Klimawandels in den vergangenen Jahren auch den Handlungsbedarf im Bereich der städtischen Mobilität deutlich gemacht. Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat bereits 2020 den Beschluss zur Klimaneutralität Hannovers bis zum Jahr 2035 gefasst. Mit dem daran anschließenden Klimaschutzprogramm 2035 hat die Stadtverwaltung ein Sofortprogramm an Klimaschutzmaßnahmen erarbeitet, die die Energie-, Wärme- und Verkehrswende sowie einen nachhaltigen Lebensstil fördern. Bestandteil des Handlungsfeldes Verkehrswende ist unter anderem, die Verkehrsleistung des privaten Kfz-Verkehrs um mindestens 30 % zu reduzieren.

Ziel der Fortschreibung des Masterplans ist auch weiterhin die Angebotsförderung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, um nachhaltige Mobilität aktiv zu fördern. Um die Landeshauptstadt Hannover zukunftsfähig zu gestalten, bedarf es darüber hinaus attraktiver, sicherer und auf das Klima angepasster öffentlicher Räume. Die Lebensqualität in der Stadt soll erhöht sowie Lärm- und Luftschadstoffemissionen reduziert werden. Mobilität soll insgesamt sozial gerechter werden. Für das Gelingen der Verkehrswende ist es daher erforderlich, neben der Ausweitung der Angebotsförderung, die bisherigen Planungsprinzipien und Privilegien des Kfz-Verkehrs zu überprüfen und anzupassen, d. h. restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr zuzulassen. Diese sind erforderlich um den Nutzungs- und Raumansprüchen aller Verkehrsteilnehmer*innen gerecht werden zu können. Auf dieser Basis wurden neben dem Leitbild auch die Handlungskonzepte des bisherigen Masterplans überprüft, angepasst und weiterentwickelt. Da die Entwicklungen im Verkehrssektor (z. B. Automatisierung, Sharing-Angebote) sowie die Erkenntnisse zu den Auswirkungen der fortschreitenden Klimaerhitzung schnell voranschreiten, definiert der Masterplan Mobilität 2035 die grundsätzlichen Leitlinien der Mobilitätsplanung für die nächsten zehn Jahre.

1.2 Planungsprozess

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind ein Themenfeld mit stark polarisierten gesellschaftlichen Positionen. Bei der Fortschreibung des Masterplans Mobilität wurden daher vielfältige Perspektiven berücksichtigt.

Ein umfassendes Beteiligungsverfahren mit verschiedenen Formaten hat den gesamten Prozess der Fortschreibung des Masterplans Mobilität begleitet und unterstützt. Die Beteiligung umfasste dabei drei Ebenen, die unterschiedliche Funktionen erfüllten:

Arbeitsgruppe der Verwaltung

Die Arbeitsgruppe der Verwaltung setzte sich zusammen aus Mitarbeiter*innen des federführenden Fachbereiches Planen und Stadtentwicklung, der Fachbereiche Tiefbau, Umwelt und Stadtgrün, der Stabsstelle Smart City sowie der Stabsstelle Mobilität. Die Arbeitsgruppe hatte die Aufgabe, den Planungs- und Beteiligungsprozess konzeptionell voranzutreiben, die Abfolge und die Inhalte des Arbeitskreises Mobilität vorzubereiten, die interne Abstimmung durchzuführen und die notwendige Verknüpfung mit den Fachbereichen zu gewährleisten.

Arbeitskreis Mobilität

Die Beteiligung zahlreicher Organisationen und Interessenverbände, der Ratsfraktionen und der Region Hannover, der weiteren Verwaltung und Polizei erfolgte über den Arbeitskreis Mobilität. Das Gremium wurde extern moderiert und setzte sich aus etwa 40 Personen zusammen (vgl. Abb. 1).

Aufgabe der Mitglieder war es, sich mit ihren unterschiedlichen Perspektiven auf die Mobilität in der Stadt aktiv und durchaus kritisch bei den zu bearbeitenden fachlichen Themen einzubringen. Der kontinuierliche fachliche Austausch sollte in den sechs nicht-öffentlichen Sitzungen zu einer breit getragenen Grundlage für den anschließenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess der politischen Gremien beitragen. Die Beteiligung der örtlichen Akteur*innen stellte zugleich sicher, dass deren Sachverstand sowie die Vielfalt der Interessen und Positionen in die Planung einfließen konnte.

Institutionen und Verbände	Politik
Region Hannover, Fachbereich Verkehr NLStBV, Geschäftsbereich Hannover üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG Stadtmobil Hannover GmbH ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V. ADFC Region Hannover e.V. BUND Region Hannover e.V. Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Region Hannover e.V. Fuss e.V., Gruppe Hannover Bürgerinitiative Umweltschutz e.V. Polizeidirektion Hannover Deutsche Verkehrswacht Hannover Stadt e.V. Industrie- und Handelskammer Hannover City-Gemeinschaft Hannover Einzelhandelsverband Hannover-Hildesheim e.V. Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.	Bündnis 90/Die Grünen SPD CDU FDP DIE LINKE
Interessenvertretungen	Fachplanung
Seniorenbeirat Gleichstellungsbeauftragte Beauftragter für Menschen mit Behinderung Stadtelternrat Stadtschülerrat	shp Verkehrsplanung
	Moderation
	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Abb. 1 Beteiligte Akteur*innen im Arbeitskreis Mobilität, Abbildung shp

Beteiligung der Öffentlichkeit

Neben der Beratung in den Fachgremien wurde der Planungsprozess von einer intensiven und vielschichtigen Bürger*innenbeteiligung begleitet, die eine möglichst große und repräsentative Vielfalt der Stadtgesellschaft in die Planung einbeziehen sollte.



Abb. 2 Eindrücke von der Europäischen Mobilitätswoche, Fotos LHH

Eine erste Informations- und Beteiligungsmöglichkeit wurde im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im September 2023 realisiert. Im Veranstaltungsort „Aufhof“ wurde an einem Projektstand mittels Plakaten über die Hintergründe und den Planungsprozess der Fortschreibung des Masterplans Mobilität informiert und Meinungsbilder eingeholt. Des Weiteren wurde eine Internetseite mit Informationen zum Prozess und Zeitplan erstellt. Die Anregungen und Meinungen der Öffentlichkeit zu den Themen Mobilität und Verkehr waren wichtige Impulsgeber für den anschließenden Masterplanprozess.

Mobilitätsrat (Einwohner*innenrat)

Die Durchführung des ersten losbasierten Einwohner*innenrates der Landeshauptstadt Hannover fußte auf einem Haushaltsbegleitantrag der Ratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD für den Haushaltsplan 2023/2024. Die Verwaltung hat dazu im Januar 2024 per Losverfahren Einwohner*innen eingeladen, ehrenamtlich im Mobilitätsrat und somit an der Fortschreibung des Masterplans Mobilität mitzuwirken. Die Zufallsstichprobe aus dem Melderegister umfasste 1.500 Einwohner*innen. Aus dem Kreis der ausgewählten Personen meldeten sich 187 Personen bei der Beteiligungsstelle der Landeshauptstadt Hannover zurück. Unter Berücksichtigung von Geschlecht, Alter, Herkunft aus den Stadtbezirken, Migrationshintergrund und Bildungsabschluss wurden 40 Personen ausgewählt und zur Mitwirkung im Mobilitätsrat eingeladen.

Die Konzeption, Moderation und Dokumentation der Sitzungen des Mobilitätsrats übernahm das beauftragte Beteiligungsbüro TOLLERORT entwickeln & beteiligen. Alle Sitzungen wurden in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Fachplanungsteam von shp Verkehrsplanung und der Landeshauptstadt Hannover vorbereitet und durchgeführt. Externe Expertise, Verwaltung und Fachplanung sorgten auf den Sitzungen für die nötigen Fachinformationen.

Das Beteiligungsteam ermittelte mit Hilfe von Abfragen beim Einlass zu den Sitzungen Hintergründe und Einschätzungen der Mitglieder des Mobilitätsrates. Folgende Erkenntnisse wurden bei den Abfragen gewonnen: Ein Drittel der an einer Abfrage beteiligten Mitglieder des Mobilitätsrats leben zwei bis zehn Jahre in Hannover. Etwa zwei Drittel leben mehr als zehn Jahre in Hannover.

Die Mitglieder des Mobilitätsrats haben in insgesamt vier Sitzungen zwischen Frühjahr und Herbst 2024 persönliche Erfahrungen, Meinungen und Interessen als Alltagsexpert*innen und als Teilnehmer*innen im Verkehr in den Arbeitsprozess eingebracht und intensiv miteinander diskutiert. Am Ende des Prozesses wurden aus dieser Perspektive Empfehlungen zur Entwicklung der Mobilität im Handlungsrahmen der Fortschreibung des Masterplans Mobilität durch den Mobilitätsrat formuliert und abgestimmt (vgl. Kap. 6). Die Ergebnisse wurden veröffentlicht und flossen in das Handlungskonzept des Masterplans ein.

Das Beteiligungsformat des Mobilitätsrates hat bei den verschiedenen Akteur*innen eine insgesamt sehr positive Resonanz erzeugt. Nur ein Mitglied des Mobilitätsrats hatte bisher Erfahrungen mit aktiver Bürger*innenbeteiligung gemacht, die übrigen Mitglieder hatten sich zuvor noch nicht in entsprechenden Prozessen beteiligt. Den Mitgliedern wurde am Ende der letzten Veranstaltung die Möglichkeit gegeben, dem Fachplanungs- und Betreuungsteam ein Feedback zu dem Beteiligungsformat bzw. der Arbeit in den vier Sitzungen zu geben. Zusätzlich wurde mittels eines Fragebogens eine Rückmeldung eingeholt. Herausgehoben wurde die respektvolle und konstruktive Zusammenarbeit, bei der jede*r seine/ihre Ansichten äußern durfte. Anders als teilweise in klassischen öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen waren die Mitglieder weniger voreingenommen und offen für den Diskurs. Die Mitglieder brachten eigene Bedürfnisse ein und fragten teilweise sehr gezielt nach den Bedarfen Anderer in ihrer Gruppe. Die Diskussionen erreichten dadurch eine sehr differenzierte und lösungsorientierte Auseinandersetzung. Die Zusammensetzung der Mitglieder erwies sich als großer Mehrwert. Die positiven Erfahrungen des Mobilitätsrates können somit für die Auswahl und Durchführung zukünftiger Beteiligungsformate förderlich sein und zugleich einen Beitrag zur Stärkung der Stadtgesellschaft und Demokratieförderung leisten.

Zeitplan

Die Fortschreibung des Masterplans Mobilität lief von Herbst 2023 bis zum Frühjahr 2025 und wurde während der gesamten Zeit von den verschiedenen Gremien (Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe, Arbeitskreis Mobilität und Mobilitätsrat) begleitet (vgl. Abb. 3).

Zu Beginn des Prozesses wurde die Ausgangssituation analysiert, um im Folgenden die Zielsetzungen in Form des neuen Leitbildes festlegen zu können. Anschließend wurde eine Potenzialanalyse durchgeführt. Der Fokus lag auf der Erarbeitung der einzelnen Planungs- und Handlungskonzepte, daher wurde diesem Arbeitsschritt ausreichend Zeit eingeräumt. Aus den Teilkonzepten wurde das integrierte Gesamtkonzept entwickelt, das verschiedene thematische Handlungsschwerpunkte umfasst und den entwickelten Zielen zugeordnet wurde. Den Abschluss des Planungsprozesses bildet die Beratung der vorliegenden Inhalte in den zuständigen politischen Gremien.

Zwischenstände zum Leitbild und den Handlungsschwerpunkten wurden bereits vor finaler Fertigstellung des Masterplans Mobilität 2035 den Stadtbezirksräten im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt.

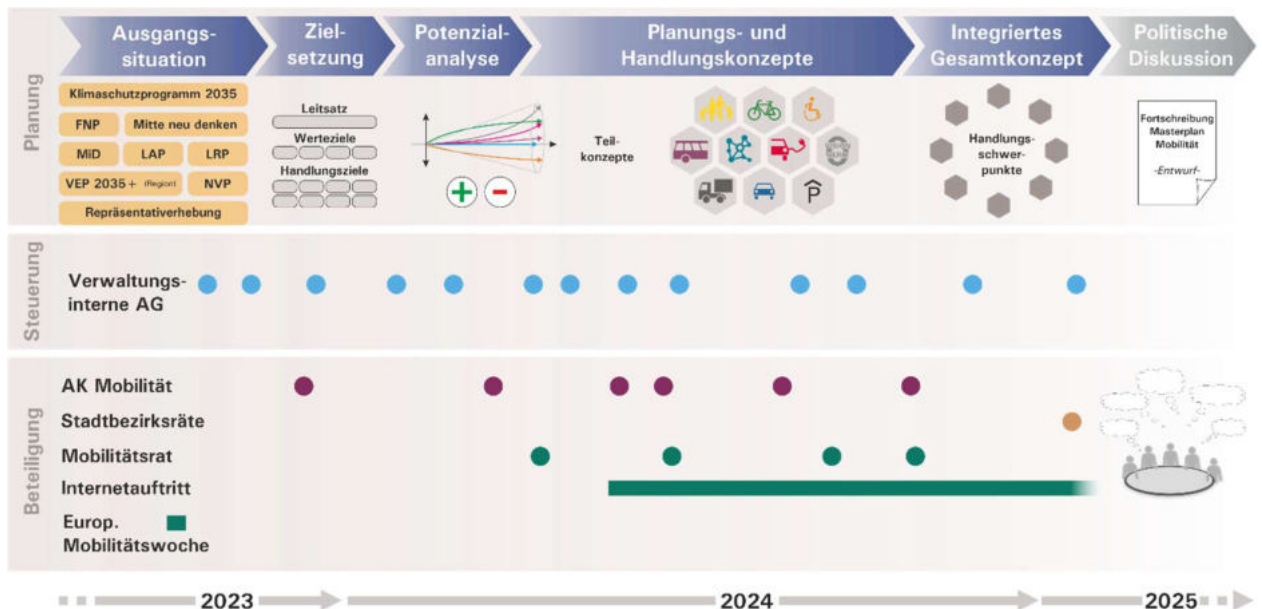


Abb. 3 Darstellung des Prozessplans, Abbildung shp

1.3 Stellung der Masterplanung

Die Stadtentwicklungsplanung und die Mobilitätsplanung müssen eng miteinander verknüpft und abgestimmt sein, um eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Mobilität zu ermöglichen und zu fördern. Der Masterplan Mobilität 2035 ist deshalb unmittelbar mit den zugehörigen Fachplanungen von Stadt und Region Hannover verbunden, wie zum Beispiel:

- Flächennutzungsplan (FNP)
- Klimaschutzprogramm Hannover 2035
- Lärmaktionsplan (LAP)
- Luftreinhalteplan (LRP)
- Nahverkehrsplan der Region Hannover (NVP)

- Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover (VEP 2035+)
- Stadtentwicklungskonzepte

Der Masterplan Mobilität ist das strategische und programmatische Konzept der Mobilitätsplanung der Landeshauptstadt Hannover für die gesamte Stadt als Grundlage der Flächennutzungsplanung. Er ersetzt nicht die Mobilitätsplanung auf der Ebene der Stadtbezirke und Stadtteile, sondern liefert für diese den Rahmen und beschreibt die programmatischen Ziele und Handlungsfelder.

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat für Hannover im Jahr 2020 das Ziel definiert, bis zum Jahr 2035 möglichst klimaneutral zu sein. Hierzu wurde 2022 seitens der Stadtverwaltung das „Klimaschutzprogramm Hannover 2035“ aufgestellt und vom Rat beschlossen. Das Klimaneutralitätsziel und die im Sofortprogramm definierten Handlungsansätze sind entsprechend für die Fortschreibung des Masterplans Mobilität maßgebend. Weitere bestehende Konzepte wie der Lärmaktionsplan, der Luftreinhalteplan und Planungen zur Stadtentwicklung wurden im Planungsprozess ebenfalls berücksichtigt (vgl. Kap. 3.4).

Darüber hinaus ist auch die ambitionierte Zielsetzung des mit großer Mehrheit beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans „Aktionsprogramm Verkehrswende“ der Region Hannover (VEP 2035+) mit seinen Maßnahmenvorschlägen bei der Fortschreibung des Masterplans Mobilität von Bedeutung. Zum Erreichen beispielsweise der angestrebten Halbierung des Verkehrsaufkommens im Pkw-Verkehr in der Region Hannover müssen in der Landeshauptstadt Hannover, als größte Kommune innerhalb der Region Hannover, wesentliche Weichenstellungen erfolgen. Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss sowie der Verwaltungsausschuss haben in einer Stellungnahme den Inhalten des auch für den Masterplan Mobilität wegweisenden VEP 2035+ der Region Hannover im Oktober 2022 einstimmig zugestimmt. In der an die Region Hannover übersandten Stellungnahme wird die Verringerung von Kfz-Verkehren, die Aufwertung von öffentlichen Räumen zugunsten von Fuß- und Radverkehr, die Schaffung von besseren Tangentialverbindungen im ÖPNV und Radverkehr sowie mehr (auch experimentelle) Projekte zu klimaverträglicher Mobilität in den Quartieren vorgeschlagen.

Diese Prämissen hat die Stadtverwaltung bei der Ausarbeitung des Masterplanes berücksichtigt.

2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Anforderungen

Die Steuerungsmöglichkeiten der städtischen Mobilitätsplanung sind an zahlreiche rechtliche Voraussetzungen und Vorgaben geknüpft. Einige rechtliche Neuerungen können die Möglichkeiten der Kommunen erweitern und sind im Folgenden thematisiert. Rechtliche Unsicherheiten gilt es auszuräumen. Bundesweit gibt es zudem verschiedene Strategien zur Mobilitätsplanung, die darauf abzielen, den Verkehr nachhaltiger, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Diese sind im Weiteren nicht gesondert aufgeführt.

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan)¹

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien. Ein SUMP basiert im Wesentlichen auf den folgenden acht Prinzipien:

- Nachhaltige Mobilität unter Berücksichtigung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- Bürger*innen sowie Interessenträger*innen einbeziehen
- Aktuelle und zukunftsfähige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren
- Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- Monitoring und Evaluation vorbereiten
- Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Die Aufstellung eines SUMP ist eine neue europäische Vorgabe. Die Region Hannover befasst sich aktuell mit der Erstellung eines SUMP, um den im Juli 2023 politisch beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover noch um die im VEP 2035+ fehlenden Themen zu ergänzen. Die Inhalte werden gemeinsam mit allen regionsangehörigen Kommunen erarbeitet. Zu Beginn der Fortschreibung des Masterplans Mobilität waren die Anforderungen zur Aufstellung eines SUMP noch nicht abschließend festgeschrieben. Dennoch greift der vorliegende Masterplan die grundlegenden Prinzipien auf, sodass dessen Inhalte bei der Aufstellung des SUMP durch die Region Hannover nutz- und erweiterbar sind.

Straßenverkehrsordnung

Durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2024 können die Kommunen nun auch Aspekte des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung bei der Gestaltung des Verkehrs berücksichtigen. Unter anderem die Einführung von Tempo 30 sowie die Anordnung von Bewohner*innenparken werden im Grundsatz einfacher. Bereits durch eine Novelle im Jahr 2020 wurde die Einrichtung von Fahrradzonen möglich.

¹ Rupprecht Consult (Herausgeber). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt vom Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021.

Auch mit der Novelle stehen die Ansprüche der Planungen vor Ort und die Vorgaben der StVO teilweise im Widerspruch zueinander. Die Landeshauptstadt Hannover setzte sich daher als Teil der „Städteinitiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglichen Verkehr“ für mehr Eigenverantwortung der Kommunen ein. Ziel war dabei, dass ein selbstbestimmteres Handeln der Kommunen ermöglicht wird und z. B. die Anordnung von Tempo 30 bedarfsgerecht und flexibler erfolgen kann. Die Landeshauptstadt Hannover war nicht nur Mitglied der Initiative, sondern eine von sieben Initiatorinnen.

Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung regelt die Verwendung von Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Elektrokleinstfahrzeuge müssen, wenn vorhanden, baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen benutzen, ansonsten gehören sie im Mischverkehr auf die Fahrbahn. Gehwege und Fußgängerzonen dürfen nur befahren werden, wenn dies durch das Zusatzschild „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ zugelassen wird. Es gilt eine Versicherungspflicht. Eine Novelle dieser Verordnung liegt im Entwurf vor und sieht vor, dass die verhaltensrechtlichen Regelungen weitestgehend an den Radverkehr angeglichen werden sollen. Dies bedeutet unter anderem, dass die Freigabe von Gehwegen und Fußgängerzonen mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ auch für Elektrokleinstfahrzeuge gelten würde. Die Verwarnungsgelder bei Regelverstößen sollen erhöht werden. Ob und wo Elektrokleinstfahrzeuge im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen, kann zukünftig durch Vorgaben der örtlichen Behörden beschränkt werden.²

Niedersächsische Bauordnung

Die Neuerungen der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) aus dem Jahr 2024 haben eine Aufhebung der Stellplatzpflicht für den Wohnungsbau bewirkt. Damit können Wohngebäude nun ganz ohne den Nachweis von zugehörigen Stellplätzen realisiert werden, was die Baukosten reduzieren wird und ggf. dazu führt, dass die Bewohner*innen die Haltung eines Kfz überdenken. Dies bietet den Kommunen einerseits die Möglichkeit, autoarme Quartiere zu schaffen. Andererseits entfällt die Möglichkeit, dass die Kommune dem/der Bauherr*in die Schaffung von Pkw-Stellplätzen bzw. den Ersatz von Pkw-Stellplätzen durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen auferlegen kann. Bauträger*innen könnten somit aus Kostengründen auf die Schaffung von Pkw-Stellplätzen bzw. Mobilitätsmanagementmaßnahmen verzichten mit der möglichen Folge, dass sich der Druck im ruhenden Verkehr in den umliegenden Straßenräumen erhöht.

Bewohner*innenparken

Seit dem Jahr 2021 gibt es keine deutschlandweite Regelung mehr für die Gebühren beim Bewohner*innenparken. Bis dahin war der Betrag auf 30,70 Euro gedeckelt. Bundestag und Bundesrat haben den Ländern die Hoheit übertragen. Niedersachsen hat diese Hoheit an die Kommunen weitergegeben. Die Landeshauptstadt Hannover hat dadurch die Möglichkeit, eine eigene Strategie zur Festlegung von Gebühren zu entwickeln. Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat diesbezüglich bereits 2024 den Beschluss gefasst, diese Gebühren auf 96,- Euro pro Jahr zu erhöhen. Dies wird derzeit verwaltungsseitig zur Umsetzung vorbereitet.

² <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq-novelle.html>

E Klima

Die in der Mobilitätsplanung gültigen Regelwerke werden seit dem Jahr 2022 durch die E Klima³ ergänzt. Diese Ergänzung der Regelwerke wurde durch die herausgebende Forschungsgesellschaft entwickelt, um klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen bereits heute bei der Planung berücksichtigen zu können, solange die entsprechenden Richtlinien noch nicht angepasst worden sind. Das ergänzende Regelwerk setzt auf hohe Qualitätsstandards (z. B. bei angestrebten Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder Flächenverteilung im öffentlichen Raum) für den Umweltverbund (ÖV, Rad- und Fußverkehr). Darin heißt es unter anderem, dass die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs generell gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs zu priorisieren sind. Damit setzt die E Klima bereits neue Standards für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsplanung, die in den künftigen Normen verankert sein werden. Daher ist es geboten, diese Ergänzungen in planerischen Prozessen bereits jetzt konsequent anzuwenden.

2.2 Gesellschaftliche Entwicklungen

Urbanisierung

In Deutschland leben immer mehr Menschen in Städten und dicht besiedelten Ballungsräumen. Messbar ist dieser Trend am Urbanisierungsgrad, der den Anteil der Stadtbewohner*innen an der Gesamtbevölkerung darstellt und in Deutschland inzwischen bei etwa 78 % liegt. Aus der stärkeren Verdichtung ergeben sich Potenziale für eine nachhaltige Mobilität, die sich nicht mehr zwangsläufig am privaten Pkw orientieren muss. Gerade die urbanen hannoverschen Strukturen bieten hier ein dichtes Netz an hervorragenden öffentlichen Verkehrsmitteln und eine bereits heute sehr gute Radverkehrsinfrastruktur. Wege des täglichen Bedarfs, wie zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Arzt sind zudem kürzer als im ländlichen Raum.

Demographischer Wandel

Der demografische Wandel in Deutschland – insbesondere der steigende Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung, sinkende Geburtenraten und regionale Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung – hat erhebliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. In Großstädten verändert der demografische Wandel das Mobilitätsverhalten vor allem durch die Alterung der Bevölkerung und die zunehmende Vielfalt der Nutzungsansprüche. Ältere Menschen nutzen verstärkt barrierefreie Angebote im ÖPNV, während junge, urbane Bevölkerungsgruppen häufiger auf nachhaltige, flexible Mobilitätsformen setzen. Die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs nimmt bei diesen Personengruppen tendenziell ab, was u. a. die repräsentativen Erhebungen in Stadt und Bund belegen.

Veränderte Arbeitsbedingungen

Eine weitere Entwicklung, die sich auf den Verkehrssektor auswirkt, sind veränderte Arbeitsbedingungen in vielen Branchen. Insbesondere seit der Coronapandemie zeigt sich ein verstärkter Trend zum Homeoffice und mobilem Arbeiten, sodass sich die Wege zum Arbeitsplatz verändern oder sogar reduzieren.

³ E Klima 2022
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Köln, 2022

Dadurch können auch eingespielte Gewohnheiten im Mobilitätsverhalten verändert werden und sich neue Möglichkeiten eröffnen. Die Ausweitung der 4-Tage-Woche sowie die Reduzierung der Wochenarbeitszeit könnten diese Effekte noch verstärken. Auch eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten führt teilweise dazu, dass Kfz-Spitzenbelastungen deutlich weniger ausgeprägt sind.

Wachsender Online-Handel

Hannover bietet mit seiner kompakten Stadtstruktur gute Voraussetzungen für die Nahmobilität, also zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Die einzelnen Stadtteilzentren ergänzen das Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen in der Innenstadt. Es gilt, dieses Angebot auch weiterhin zu sichern und einen attraktiven Mix im Geschäftsbesatz zu fördern. Der Onlinehandel ist dennoch längst in allen Bevölkerungsschichten und Altersgruppen angekommen. Verstärkt werden auch Artikel des täglichen Bedarfs online bestellt und an die Haustür geliefert. Die Zahl der verschiedenen KEP-Dienstleister, d. h. Warenlieferanten, wird zunehmend noch durch Lieferanten für Lebensmittel erweitert. Nicht selten halten Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe, auf Radfahrstreifen oder im Seitenraum und führen somit zu Einschränkungen für die weiteren Verkehrsteilnehmer*innen. Es gilt daher, die Entwicklungen im Onlinehandel zu berücksichtigen und die entstehenden Verkehre zu organisieren, d. h. effektivere Arten der Güterverteilung sowie ein zielorientiertes Parkraummanagement zu entwickeln, sowie klimafreundliche Belieferungsformen zu unterstützen. Ziel ist es dabei die Quartiere verkehrlich weiter zu entlasten bzw. eine Mehrbelastung zu vermeiden.

2.3 Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimakrise

Zu den gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen gehört seit einigen Jahren auch das verstärkte Bewusstsein für die Klimakrise und die individuellen Handlungsmöglichkeiten. Im Rahmen des Pariser Klimaabkommens hatten im Jahr 2015 195 Staaten einen völkerrechtlichen Vertrag mit dem Ziel des Klimaschutzes geschlossen. Das Europäische Parlament und die EU-Staaten haben sich auf verschärfte CO₂-Vorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge geeinigt, die ab 2030 auf den EU-Markt kommen. Im Rahmen des „EU Green Deal“ hat sich die EU zudem verpflichtet, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen.

Die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben in Deutschland soll das Bundes-Klimaschutzgesetz gewährleisten. Zum Erreichen der im Klimaschutzgesetz definierten Ziele ist eine konsequente Reduzierung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Verkehrssektor erforderlich: bis 2030 um etwa 50 %, bis 2045 soll die Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht sein (vgl. Abb. 4). Der Rat der Landeshauptstadt Hannover beschloss im Jahr 2020 das Ziel, Hannover bereits bis 2035 möglichst klimaneutral zu machen. Trotz zahlreicher Innovationen und Fortschritte im Verkehrssektor konnte seit 1990 jedoch in Deutschland keine maßgebliche Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen erreicht werden.

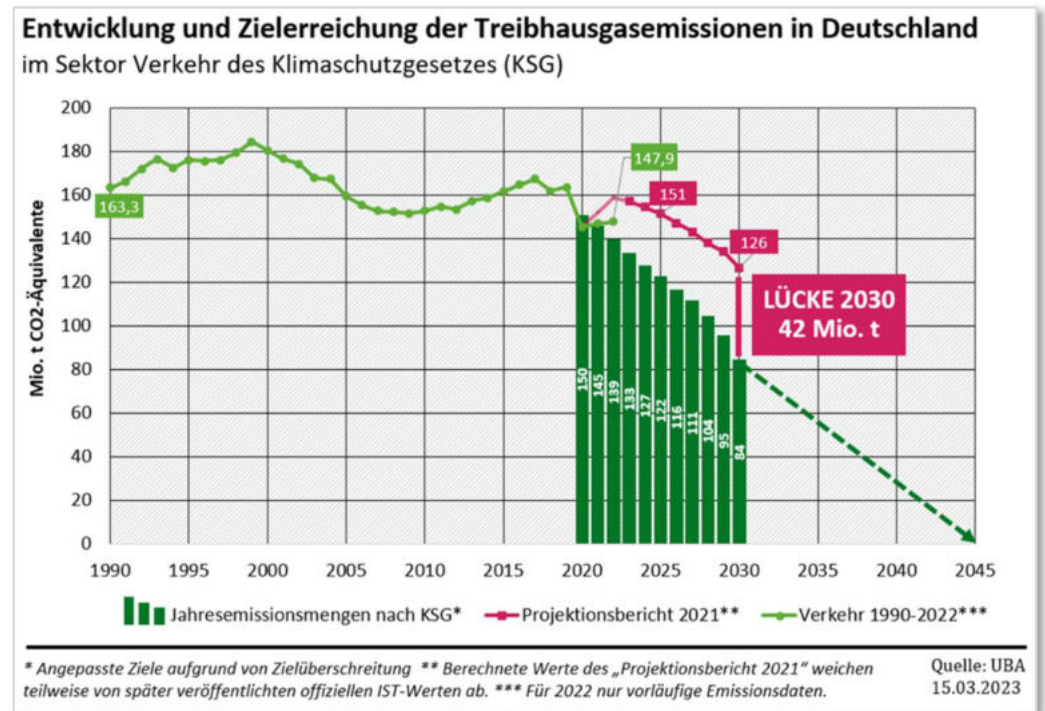


Abb. 4 Entwicklung und Zielerreichung der THG-Emissionen, Abbildung Umweltbundesamt, 2023

Gemäß einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 2021 ist auch im Verkehrssektor auf allen Ebenen „das Mögliche zu tun“ (BVerfG 2021), um jetzige Generationen dahin zu bewegen, mit den natürlichen Lebensgrundlagen sorgsam umzugehen. Da heutige Planungen und Konzepte Jahrzehnte nachwirken, ist eine klimaangepasste Stadt- und Mobilitätsplanung auch auf kommunaler Ebene unabdingbar.

Durch vielfältige globale und nationale Krisen (Polykrise) gerät das Themenfeld Klima derzeit politisch und gesellschaftlich aus dem Fokus. Hitzewellen und Dürren sind aber selbst in Stadt und Region Hannover keine Seltenheit mehr und werden zunehmend zur Herausforderung, wie auch das Jahr 2025 gezeigt hat. In europäischen Städten gibt es bereits mehr durch den Klimawandel bedingte Hitzetote.⁴ Auf städtischer Ebene gilt es daher umso stärker nicht nur darzustellen, wie die Auswirkungen des Klimawandels auf das städtische Umfeld wirken, sondern wie diesen entgegengewirkt werden kann und muss. Weitere Anstrengungen sind zwingend erforderlich, um Hannover als lebenswerten Stadtraum zu erhalten und durch den Klimawandel bedingte Belastungen für Menschen sowie Schäden möglichst zu reduzieren. Das Klimaschutzprogramm Hannover 2035 greift diese Aufgabe auf (vgl. Kapitel 3.4). Eine Klimaanpassungsstrategie liegt für Hannover bereits seit 2012 vor, eine Fortschreibung ist derzeit in Arbeit.

Antriebswende und Elektromobilität

Die Bundesregierung hat sich die Förderung der Elektromobilität zum Ziel gesetzt und bereits politische Beschlüsse dazu gefasst. Die Landeshauptstadt Hannover hat sich in den vergangenen Jahren eine bundesweite Spitzenposition im Bereich des Ladeinfrastrukturausbaus erarbeitet, zudem liegen bereits

⁴ <https://www.imperial.ac.uk/grantham/publications/all-publications/climate-change-tripled-heat-related-deaths-in-early-summer-european-heatwave.php>

Beschlüsse zum weiter forcierten Ausbau der Elektromobilität vor. In den Straßenräumen werden entsprechend noch weitere Ladesäulen für Elektrofahrzeuge installiert, um unabhängig von privaten Anschlüssen das Laden zu ermöglichen.

Das bidirektionale Laden kann zukünftig zur Energiesicherheit beitragen. Dabei kann das Elektroauto als Stromspeicher für das eigene oder gar das allgemeine Stromnetz fungieren. Technisch ist dieses Verfahren bereits bei vielen aktuellen Elektrofahrzeugen möglich. Derzeit fehlen noch geeignete Normen und Regelungen des Gesetzgebers.

Klimafreundliche Mobilität und klimaangepasste Straßenräume

Bei der Umplanung von Straßenräumen wird immer stärker deutlich, dass der öffentliche Raum im Sinne der Flächengerechtigkeit verstärkt für Klimaanpassungsmaßnahmen und Aufenthaltsqualität genutzt werden muss. Das straßenbegleitende Parken zu reduzieren ist eine Maßnahme, um ausreichend Fläche für diese Anpassungsmaßnahmen zu generieren. Der Ersatz von fossil betriebenen Fahrzeugen durch Elektroautos wird zwar dazu beitragen Immissionen in den Städten zu reduzieren, ist aber im Hinblick auf die vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum wenig zielführend, solange sich die Anzahl der Fahrzeuge nicht auch insgesamt auf ein notwendiges Maß verringert.

Der städtische Raum ist begrenzt. Bei Umbaumaßnahmen wird dies besonders deutlich, wenn die Frage der Flächenverteilung für die einzelnen Verkehrsmittel gestellt wird. Durch die zusätzlich notwendige Klimaanpassung von Straßenräumen mit blau-grüner Infrastruktur, d. h. wassersensibel und zur Hitzevorsorge, wird das Thema noch komplexer. Dennoch braucht es die Integration dieser Maßnahmen mit mehr entsiegelten Flächen, um u. a. mit mehr Bäumen und Grünflächen Verschattung, Verdunstung, Versickerung und ein ausgewogenes Regenwassermanagement zu ermöglichen für langfristig lebenswerte Stadt- und Straßenräume.

Durch die zunehmende Bereitstellung bzw. Nutzung alternativer, flexibler und platzsparender Mobilitätsangebote kann eine Reduzierung der Anzahl an Kraftfahrzeugen im Straßenraum unterstützt werden.

2.4 Ökonomische Einflüsse auf Mobilität

Mit der Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 gibt es nun ein bundesweit gültiges, günstiges Angebot zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Nahverkehr, von dem insbesondere diejenigen profitieren, die den ÖPNV auf vielen bzw. langen Wegen (über mehrere Tarifzonen) im Alltag nutzen. In der Region Hannover gibt es zudem das 365 Euro-Jobticket und das 0 Euro-Jobticket. Dabei übernehmen die Region Hannover und die Arbeitgeber*innen einen Anteil der Kosten des Deutschlandtickets, sodass für die Arbeitnehmer*innen nur noch ein Restbetrag von 365 Euro bzw. 0 Euro im Jahr bleibt. Eine repräsentative Umfrage des Fraunhofer-Instituts hat gezeigt, dass der Preis ein entscheidendes Kriterium für die Nutzung des Angebotes ist. Bei der Einführung kostete das Deutschland-Ticket 49 Euro, seit Januar 2025 kostet es 58 Euro.

Gleichzeitig steigen die individuellen Mobilitätskosten für Kfz-Fahrende zum Beispiel aufgrund steigender Energiepreise, höherer Parkgebühren in innerstädtischen Bereichen oder der Einrichtung von Bewohner*innenparkzonen

weiter an. Hinsichtlich der Gebührenstrukturen sind auf kommunaler Ebene wichtige Hebel vorhanden, mit denen Anreizsysteme für eine umweltfreundliche Mobilität geschaffen werden können. An vielen Stellen hat die Landeshauptstadt Hannover bereits Ansätze dazu entwickelt.

Das von der Region Hannover unterstützte Forschungsprojekt „Social2Mobility“ hat aufgezeigt, dass ärmere oder von Armut bedrohte Menschen weniger mobil sind, da sie schlechteren Zugang zu anderen Mobilitätsformen haben und daher häufiger Wege zu Fuß zurücklegen müssen, was ihren Aktionsradius deutlich beschränkt. Mobilitätskosten belasten das Budget überdurchschnittlich und die Wohnumgebung dieser Menschen ist zudem oft weniger fahrradfreundlich gestaltet. Auch hier kann sozial gerechte Teilhabe am öffentlichen Leben verbessert werden, wenn neben dem Fußverkehr zum Beispiel die kostengünstige Fahrradmobilität weiter gefördert wird. So kann eine sozial gerechte Mobilität gestärkt werden, von der gleichzeitig alle Bevölkerungsgruppen profitieren.

2.5 Mobilitätsverhalten und zielgruppengerechte Planung

Individualisierung

Die immer stärkere Individualisierung in der Gesellschaft, verbunden mit den jeweils unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, ist bei der Weiterentwicklung bestehender Mobilitätsangebote zu berücksichtigen. Junge Menschen haben oft andere Ansprüche als Ältere oder Mobilitätseingeschränkte, Singles andere als Familien. Eine Personengruppe hat ein anderes Sicherheitsbedürfnis als eine Einzelperson. Mobilität ist erforderlich, um Angebote der Daseinsvorsorge zu erreichen und muss gleichermaßen für alle gesellschaftlichen Schichten nutzbar sein, unabhängig vom Einkommen und sozialem Status oder Herkunft. Die vielfältigen Belange gilt es zu berücksichtigen. Helfen können dabei zum Beispiel die Ausweitung von „geteilten“ Mobilitätsangeboten, neue Digitalisierungslösungen im Bereich der Mobilität oder der Ausbau von On-Demand-Angeboten.

Veränderte Präferenzen

Insbesondere in den jüngeren Altersgruppen zeigen sich zudem veränderte Präferenzen in der Verkehrsmittelwahl, wie die Akzeptanz des Radfahrens und des Zu-Fuß-Gehens als Fortbewegungsmöglichkeiten im Alltag sowie eine Schwächung des Kraftfahrzeugs als Statussymbol. Das stützt der Zeitreihenbericht von Mobilität in Deutschland (MiD)⁵ in einer Grafik zum Modal Split nach Altersgruppen. In der Altersklasse der 20- bis 29-Jährigen, wo der MIV-Anteil als Fahrer*in oder Mitfahrer*in im Vergleich zu den anderen Altersklassen bereits eher gering ist, ist eine deutliche Abnahme im Jahr 2017 gegenüber 2002 zu erkennen (minus 11 Prozentpunkte; vgl. Abb. 5). Der Kurzbericht zur Erhebung im Jahr 2023⁶ unterscheidet sich geringfügig in der Einteilung der Altersklassen, bestätigt aber grundsätzlich den Trend. Am Stichtag sind in der Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen 49 % als MIV-Fahrer*in oder -Mitfahrer*in unterwegs (minus 4 Prozentpunkte).

⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland – MiD – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017 - Ergebnisbericht; Bonn, Dezember 2019

⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland – MiD – Kurzbericht; Bonn, Mai 2025

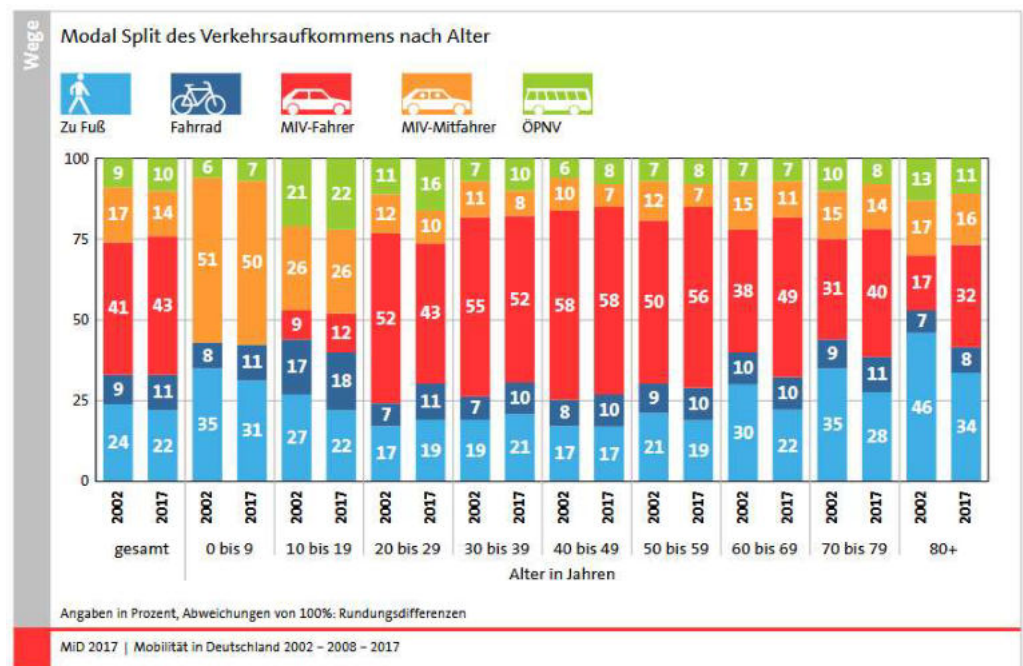


Abb. 5 Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Alter, Abbildung MiD, 2019

Neue Zielgruppen im Radverkehr

Die Elektrifizierung des Radverkehrs hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Zwar wurden im Jahr 2023 mit 2,1 Millionen erstmals wieder etwas weniger Pedelecs und E-Bikes abgesetzt als im Vorjahr⁷, dennoch liegt der Marktanteil mittlerweile bei über 50 %⁸. Pedelecs sind Fahrräder mit Elektromotor mit einer Trittunterstützung bis 25 km/h, sie gehören verkehrsrechtlich zu den Fahrrädern. E-Bikes sind motorisierte Fahrräder, die auf Knopfdruck und ohne Trittunterstützung fahren. Sie benötigen eine Zulassung sowie ein Versicherungskennzeichen und gehören verkehrsrechtlich zu den Kleinkrafträdern mit geringer Leistung. Deutlich stärker verbreitet sind Pedelecs. Insgesamt bietet diese Entwicklung auf dem Markt und die hohen Verkaufszahlen eine große Chance für die städtische Mobilität, da das Pedelec nicht nur neue Nutzer*innengruppen erschließt, sondern Fahrradmobilität für einen viel breiteren Teil der Bevölkerung zugänglich macht, z. B. für Senior*innen.

Auch die Vielfalt des Angebotes hat sich stark weiterentwickelt: von kompakten und leichten Klapprädern bis hin zu flexiblen und komfortablen Lastenrädern. Dadurch hat sich die Zielgruppe weiter vergrößert. Das Klapprad kann flexibel, z. B. im Zug, mitgenommen werden, das Lastenrad ermöglicht den Kindertransport, den Wocheneinkauf oder sogar den gewerblichen Warentransport. Es lassen sich schnell und komfortabel größere Distanzen und Steigungen überwinden. Nach MiD 2017 lag der Radverkehrsanteil am Modal Split im Durchschnitt in Deutschland bei Wegelängen über 5 km nur bei 4 %. Der Vergleich der Ta-

⁷ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/152721/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-deutschland/>

⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet-reisen/e-bike-pedelec#hintergrund>

gesdistanzen zeigte aber im Schnitt über die Altersklassen, dass Pedelec-Nutzende fast 60 % längere Wege am Tag zurücklegten als konventionelle Rad-Nutzende.⁹ Die Potenziale für einen Umstieg vom Kraftfahrzeug steigen durch das Pedelec damit erheblich an. Die ersten Ergebnisse der MiD 2023 zeigen, dass sich der Trend weiter fortsetzt und mit Pedelecs weitere Tagesdistanzen, besonders von Älteren und auf dem Land zurückgelegt werden.

Viele Arbeitgeber*innen bieten zudem die Möglichkeit, ein Fahrrad als „Jobrad“ zu leasen. Das macht vor allem hochpreisige Pedelecs und Lastenräder attraktiv. Die Service-Dienstleistungen sind dabei inkludiert und ein steuerlicher Vorteil kann geltend gemacht werden.

Die starke Verbreitung von Pedelecs geht in der Regel mit höheren Fahrgeschwindigkeiten und absolut gesehen mit mehr Unfällen einher. Dadurch steigt der Anspruch an die städtische Radinfrastruktur. Zu schmale Verkehrswege können ein größeres Sicherheitsrisiko, u. a. durch den Konflikt mit Fußgänger*innen, darstellen. Selbst Anlagen und Aufstellflächen, die nach gängigen Regelwerken dimensioniert wurden, sind teilweise für Überholvorgänge nicht (mehr) ausreichend breit. Sicherere, komfortable, gut zugängliche und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten gewinnen an Bedeutung, da die Räder hochwertiger und meist schwerer sind.

Flächenbedarfe durch ruhenden Verkehr

Laut dem Umweltbundesamt stehen Kraftfahrzeuge im Schnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt herum.¹⁰ Damit werden gerade in städtischen Bereichen wertvolle Flächen blockiert. Große Potenziale für eine effektivere Nutzung des Straßenraumes liegen daher in platzsparenden Verkehrsmitteln wie dem Fuß- und Radverkehr, aber auch dem ÖPNV. Ebenso helfen geteilte Mobilitätsformen wie Carsharing, Bikesharing und E-Scootersharing die öffentlichen Verkehrsflächen in den Städten zu entlasten. Hierbei muss darauf geachtet werden, dass keine Konflikte durch das Abstellen auf Flächen, die dem Fußverkehr vorbehalten sind, entstehen.

Gendergerechte Planung

Häufig wird mit dem Begriff „Gender“ nur die Unterscheidung zwischen den biologischen Geschlechtern, also Männern und Frauen verbunden. Dabei beschreibt die Bezeichnung vielmehr das soziale Geschlecht einer Person, das gesellschaftlich geprägt ist. Die Vielfalt des sozialen Geschlechts reicht über traditionelle Geschlechtergrenzen hinaus und umfasst auch die Unterscheidung von jungen und alten Menschen bis hin zu Personen mit Einschränkungen. Eine gendergerechte Mobilität berücksichtigt alle Bedürfnisse in der Gesellschaft gleichermaßen.¹¹

Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben ist die Chancengleichheit bei der Nutzung von Mobilitätsangeboten. Genderspezifische Unterschiede bestehen in vielen mobilitätsrelevanten Bereichen, u. a. in

⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland – MiD – Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr; Bonn, Mai 2019

¹⁰ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>

¹¹ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mFUND/Aktuell/gender-gap-in-der-mobilitaetsbranche.html>

der Pkw-Verfügbarkeit, dem Führerscheinbesitz, den vorherrschenden Fahrtzwecken, der Erwerbstätigkeitsquote und der daraus resultierenden Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsanforderungen.

Geschlechtsspezifische Mobilitätsdatenanalysen in der Region Hannover weisen auf Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen hin. Dieses wird u. a. deutlich in der Wegehäufigkeit, Art und Dauer der Aktivitäten, für die Wege zurückgelegt werden, Länge der zurückgelegten Wege, genutzte Verkehrsmittel und Fahrzeugbesitz. Frauen sind deutlich häufiger als Männer multimodal unterwegs und nutzen seltener als Männer einen privaten Pkw.¹² Die Unterschiede werden u. a. dadurch geprägt, dass Frauen nach wie vor einen Großteil der Haus- und Familienarbeit leisten und Männer meist in Vollzeit erwerbstätig sind.

Das Ziel der Chancengleichheit zwischen den sozialen Geschlechtern stellt folgende Forderungen an die Mobilitätsplanung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle,
- Stärkere Orientierung an den unterschiedlichen Lebensphasen und -zusammenhängen von vielfältigen Personengruppen,
- Einführung von Gender-Aspekten in die Bewertung von Verkehrsprojekten

Gender muss als Kriterium so selbstverständlich werden wie Umwelt und Ökonomie. Bei der Fortschreibung des Masterplans Mobilität fand dieses Planungsverständnis u. a. in der Zusammensetzung und Arbeit des Mobilitätsrates Berücksichtigung. Die Abfrage und Analyse der unterschiedlichen Mobilitätsverhaltensweisen muss in zukünftigen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten, beispielsweise in Form von Haushaltsbefragungen, stärkere Beachtung finden, um die „Gender Data Gap“ langfristig zu schließen.

¹² Mobilität für alle – gleichberechtigt mobil? - StadtUmLand - Forschung Planung Beratung, Hannover 2020

3 Ausgangssituation

Für alle planerischen Überlegungen ist die heutige verkehrliche Ausgangssituation zu berücksichtigen und die fortgeschrittene Entwicklung seit der Aufstellung des Masterplans Mobilität 2025 einzubeziehen.

Der bislang gültige Masterplan Mobilität 2025 wurde 2011 vom Rat beschlossen und stellt seitdem den strategischen Rahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung in der Landeshauptstadt Hannover dar. Zielsetzung des Masterplans war die Sicherstellung eines attraktiven und gleichwertigen Mobilitätsangebotes für alle Verkehrsarten. Der strategische Grundgedanke der Wahlfreiheit der Verkehrsmittel war mit der Annahme verbunden, dass sich hierdurch der Modal Split zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes verändern würde. Die bisherigen Analysen der verkehrlichen Situation in der Landeshauptstadt Hannover zeigen jedoch, dass die überwiegend angebotsseitig verfolgte Ausrichtung insgesamt nicht zur geplanten und notwendigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs geführt hat. Die Fortschreibung des Masterplans Mobilität analysiert in den nachfolgenden Kapiteln die Entwicklungen der einzelnen Verkehrsträger in den letzten 15 Jahren, um die Veränderungen seit Beginn der Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2025 darzustellen.

Die aktuelle verkehrliche Situation in Hannover wird u. a. durch die Ergebnisse der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ beschrieben. Die Befragung umfasst eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der Mobilität in Hannover, in der Region Hannover und in Deutschland. Erste Ergebnisse der neu aufgelegten Studie MiD 2023 wurden Ende März 2025 veröffentlicht. Diese umfassen vorrangig bundesweite und regionale Kennwerte. Zu den Entwicklungen in der Landeshauptstadt Hannover hat die Region Hannover im August 2025 erste Auswertungen veröffentlicht. Statistische Grunddaten, z. B. zur Bevölkerungsentwicklung, vervollständigen die Ausgangssituation.

Neben einer Analyse der verkehrlichen Situation und Auswertung relevanter statistischer Daten wird ein Zusammenhang zu anderen strategischen und konzeptionellen Werken hergestellt sowie kommunalpolitische Vorgaben berücksichtigt.

3.1 Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur

Entgegen früherer Prognosen ist Hannover zwischen 2013 und 2024 deutlich gewachsen (+6,4 %). Der Anteil an jungen Menschen unter 18 Jahren ist in den letzten Jahren weniger stark gestiegen als der Anteil an Menschen über 60 Jahren (vgl. Abb. 6)¹³.

¹³ Landeshauptstadt Hannover: Statistische Daten zur Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur in Hannover; 2024

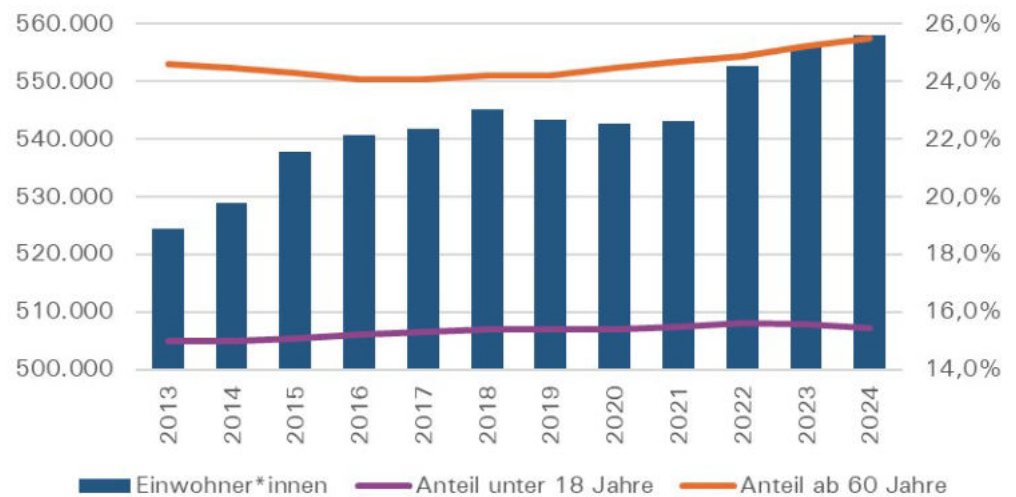


Abb. 6 Bevölkerungsentwicklung, Abbildung shp, Daten LHH, 2024

Die Entwicklung ist auf die verstärkte Zuwanderung in den letzten Jahren zurückzuführen. Dennoch ist der demographische Wandel auch in Hannover zu spüren. Die Alterspyramide zeigt deutlich die geburtsstarken Jahrgänge Mitte der 1960er und 90er Jahre (vgl. Abb. 7). Die Bevölkerungsgruppe der älteren Menschen (ab 65 Jahre) wird im Betrachtungszeitraum bis 2035 deutlich anwachsen. Die Belange einer immer stärker alternden Bevölkerung sind entsprechend in der Mobilitätsplanung, wie etwa in Bezug auf Barrierefreiheit und kurze Wege, zu berücksichtigen.

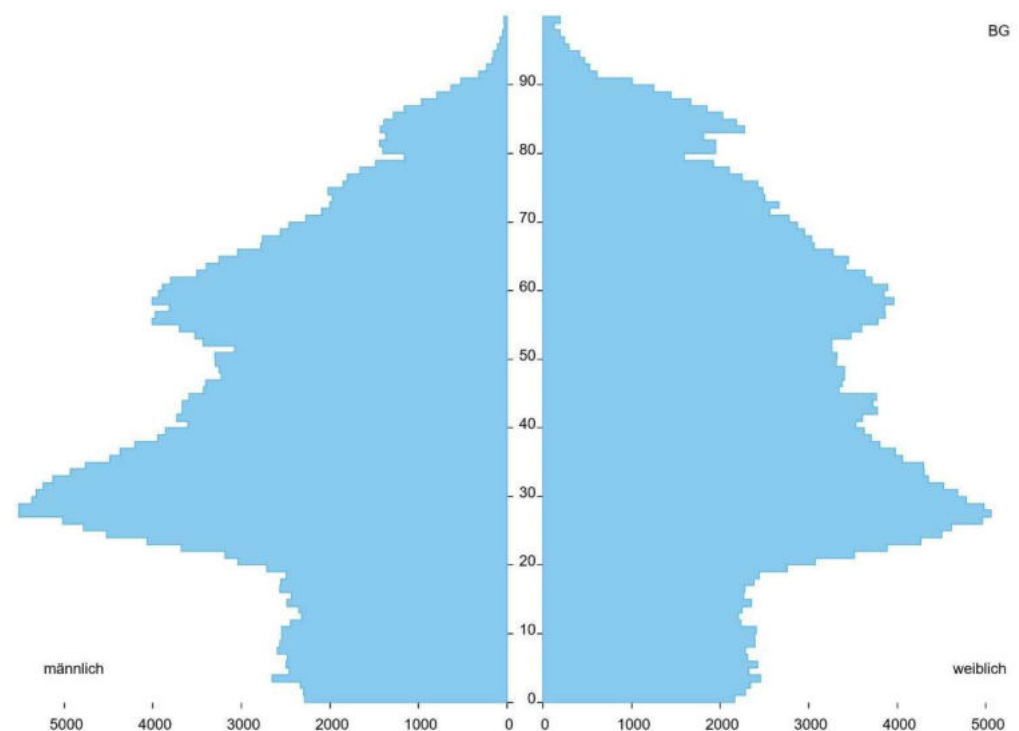


Abb. 7 Alterspyramide der Landeshauptstadt Hannover, Abbildung LHH, Stand 31.12.2024

Haushaltsgröße

Im Mittel beträgt die Haushaltsgröße in der Landeshauptstadt Hannover 1,8 Personen pro Haushalt. Der Anteil an Einpersonenhaushalten ist mit 55 % sehr

hoch und in den letzten Jahren, wie in vielen deutschen Großstädten, kontinuierlich angestiegen. Familienhaushalte mit minderjährigen Kindern machen dagegen lediglich einen Anteil von 17 % aus (vgl. Abb. 8)¹⁴.

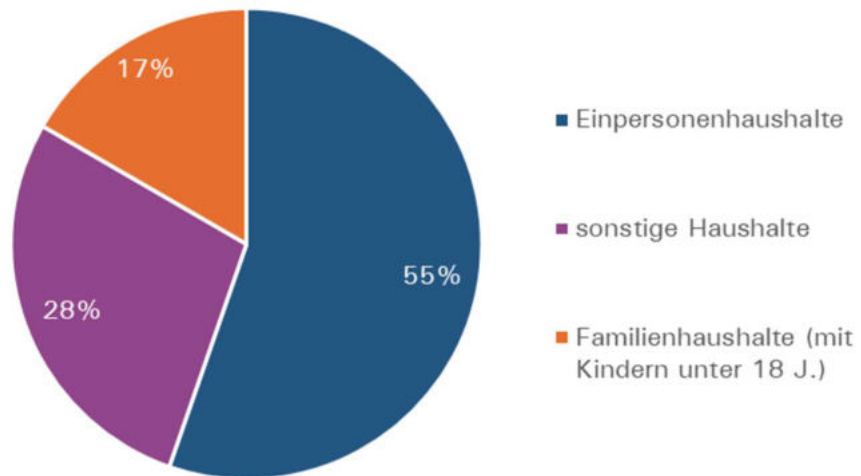


Abb. 8 Haushaltsgröße und -struktur (Werte gerundet), Abbildung shp, Daten LHH, 2023

Arbeitsplätze

Hannover ist Standort der kommunalen, regionalen und Landesverwaltung, für Banken und Versicherungen sowie unterschiedliche Wirtschaftszweige, z. B. der Automobilindustrie und deren Zulieferbetriebe. Weitere Schwerpunkte liegen in den Bereichen Forschung und Wissenschaft sowie Aus- und Weiterbildung. In der Landeshauptstadt Hannover als Arbeitsort sind über alle Branchen hinweg etwa 350.000 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt.¹⁵

3.2 Mobilitätskennwerte

Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl, der sogenannte Modal Split, ist der zur Beschreibung der verkehrlichen Situation in einem Planungsraum am häufigsten herangezogene Vergleichswert.

In der Landeshauptstadt Hannover weist der Modal Split nach Wegen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) im Jahr 2023 mit 69 % gegenüber dem Durchschnitt der erhobenen Regiopolen und Großstädte mit 58 % einen vergleichsweise hohen Anteil auf. Gleichzeitig zeigt der Vergleich mit früheren Erhebungen aus den Jahren 2002, 2011 und 2017, dass bei der Verkehrsmittelwahl in den vergangenen Jahren eine relevante Verlagerung von Wegeanteilen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stattgefunden hat (vgl. Abb. 9).

Im Masterplan Mobilität 2025 wurde die Zielsetzung definiert den Radverkehrsanteil am Modal Split von 19 % auf 25 % zu erhöhen. Die Ergebnisse der MiD

¹⁴ Landeshauptstadt Hannover: Statistische Daten zur Bevölkerung in Hannover; 2023

¹⁵ Landeshauptstadt Hannover: Statistische Daten zu Arbeitsplätzen in Hannover; 2024

2023 zeigen für das Jahr 2023 einen Anteil von 23 % und damit eine deutliche Steigerung in Richtung der gesetzten Zielgröße.

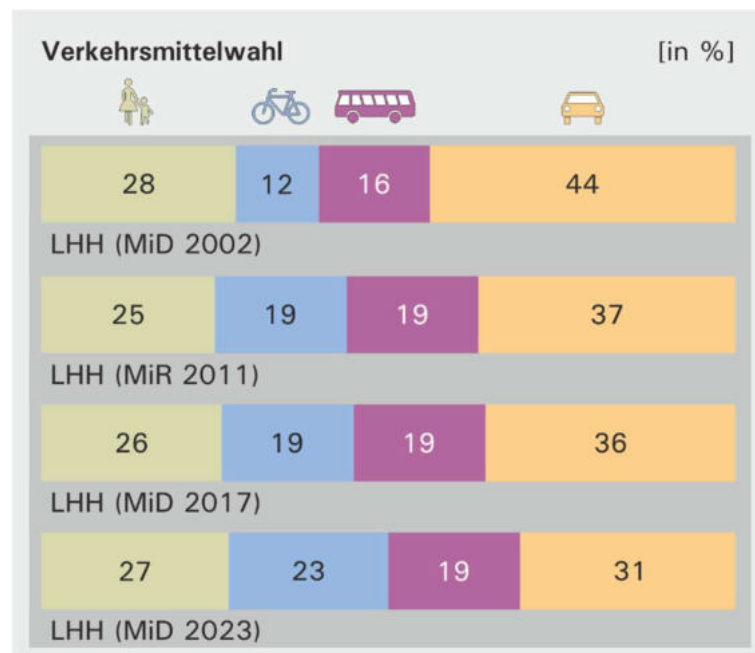


Abb. 9 Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split), Abbildung shp, Daten MiD und MiR

Der Modal Split nach Wegen von Männern und Frauen in der Landeshauptstadt Hannover weist Unterschiede auf. Frauen nutzen häufiger als Männer die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (73 % zu 66 %). Frauen sind zwar häufiger Mitfahrer*in als Männer nutzen das Kraftfahrzeug aber insgesamt weniger.

Differenziert nach dem ökonomischen Status lassen sich ebenfalls Unterschiede erkennen. Der Anteil der Kfz-Nutzung am Modal Split nach Wegen steigt mit dem ökonomischen Status an. Im ÖPNV nimmt der Anteil nach Wegen mit steigendem ökonomischem Status hingegen ab. Die Unterschiede im Fuß- und Radverkehr sind weniger prägnant.

Verkehrsmittelausstattung der Haushalte

Laut der Repräsentativerhebung der Landeshauptstadt Hannover¹⁶ verfügten im Jahr 2022 rund 85 % der hannoverschen Haushalte über mindestens ein funktionstüchtiges Fahrrad. Während der Anteil konventioneller Fahrräder gegenüber den Jahren 2019 und 2015 deutlich gesunken ist, hat sich der Anteil an Pedelecs und E-Bikes erhöht. 68 % der Befragten gaben an, dass ihnen ein Pkw oder Motorrad zur Verfügung steht. Die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung nimmt mit der Distanz zum Stadtkern zu. Männliche Befragte gaben häufiger (72 %) an als weibliche (65 %), dass im Haushalt ein Auto zur Verfügung steht. Im Vergleich zu früheren Erhebungen aus den Jahren 2019 und 2015 ist die Pkw-Verfügbarkeit leicht rückläufig.

Differenziert nach Haushaltseinkommen lässt sich feststellen, dass Personen mit einem hohen Haushaltseinkommen von 6.000 Euro und mehr recht häufig über ein Fahrrad (80 %), einen Pkw/ein Motorrad (88 %) oder ein Pedelec/E-

¹⁶ Landeshauptstadt Hannover: Repräsentativerhebung 2022; Hannover, November 2023

Bike verfügen (21 %), dafür vergleichsweise selten über eine Zeitkarte für den ÖPNV (33 %). Bei Befragten mit geringen Haushaltseinkommen von bis zu 1.000 Euro verhält es sich umgekehrt (Fahrrad: 60 %, Zeitkarte für den ÖPNV: 54 %, Pkw/Motorrad: 31 %, Pedelec/E-Bike: 4 %).¹⁷

Den Ergebnissen der Repräsentativerhebung stehen die Zahlen der Kraftfahrzeugstatistik des Kraftfahrt-Bundesamts für die Landeshauptstadt Hannover gegenüber. Danach ist die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen und erreichte im Jahr 2024 einen Höchstwert. Zwar steigt auch der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge, jedoch ist dieser noch immer eher gering. Nur 3,8 % der zugelassenen Fahrzeuge werden rein elektrisch angetrieben. Weitere 7,6 % der zugelassenen Fahrzeuge sind mit einem hybriden Antrieb ausgestattet (vgl. Abb. 10). Nicht alle Dienstwagen, die in Hannover genutzt werden, sind in diesen Zahlen berücksichtigt, wie z. B. Dienstwagen von VW mit Zulassung in Wolfsburg. Diese haben aber aufgrund steuerlicher Vorteile ggf. einen höheren Anteil an Elektroantrieben.

Da die hannoversche Bevölkerung in den letzten Jahren gewachsen ist, ist die Zahl der Kfz-Zulassungen in Relation zur Einwohner*innenzahl (EW) zu setzen. Pro 1.000 EW waren im Jahr 2024 in Hannover 470 Kraftfahrzeuge zugelassen. Im Jahr 2011 lag die Zahl noch bei 447 Kraftfahrzeugen pro 1.000 EW. Der Trend über die Jahre ist auch hier steigend. Die Entwicklungen entsprechen bundesweiten Trends. Im Jahr 2024 lag die Motorisierung im deutschen Schnitt bei 580 Kfz pro 1.000 EW. Die Zunahme gegenüber dem Jahr 2014 mit 543 Kfz pro 1.000 EW ist deutlich¹⁸.

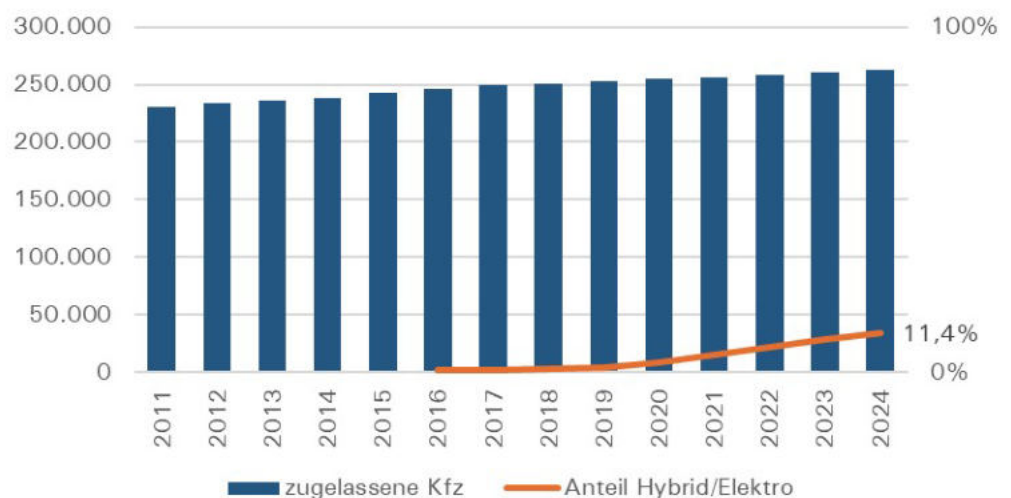


Abb. 10 In der Landeshauptstadt Hannover zugelassene Kraftfahrzeuge (Stichtag 31.12.), Abbildung shp, Daten Kraftfahrt-Bundesamt, 2025

Der Anstieg der Anzahl zugelassener Fahrzeuge scheint gegenüber der in der Repräsentativerhebung ermittelten geringeren Kraftfahrzeugverfügbarkeit in den Haushalten erst einmal widersprüchlich. Dies kann jedoch ein Hinweis darauf sein, dass sich vor allem die Zahl an Kraftfahrzeugen je Haushalt erhöht

¹⁷ Landeshauptstadt Hannover: Sonderauswertung 2024 der Repräsentativerhebung 2022 nach Soziodemografie und Stadtbezirken; Hannover, Januar 2025

¹⁸ Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg und Statistisches Bundesamt Destatis; 2025

hat, also in Haushalten, die bereits zuvor ein Kraftfahrzeug zur Verfügung hatten, zusätzliche Kraftfahrzeuge (z. B. Zweitwagen) hinzugekommen sind. Durch regulierende Maßnahmen im ruhenden Verkehr ist diesem Trend entgegenzuwirken. Gerade bei Zweitwagenbesitzer*innen besteht ein großes Potenzial zum Umstieg auf vielfältig vorhandene alternative Angebote.

Die Shell Pkw-Szenarien bis 2040¹⁹ aus dem Jahr 2014 haben einen Anstieg der Motorisierung vorausgesagt. Entsprechend der Prognose nimmt die Motorisierung noch bis in die zweite Hälfte der 2020er Jahre weiter zu, bevor sie danach wieder leicht zurückgeht. Diese Entwicklung ist insbesondere vor dem Hintergrund der immer knapper werdenden Flächen im Stadtgebiet auf Grund der skizzierten unbedingten Notwendigkeit an Grün- und Klimaanpassungsflächen (vgl. Kap. 2.3) problematisch. Es bedarf daher einer Umsetzung der angestrebten Verkehrswende mit einer stärkeren Regulation des ruhenden Verkehrs, vor allem in innenstadtnahen Quartieren mit vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Straßenraum.

Eine Auswertung zu privat genutzten Pkw aus dem Jahr 2022 zeigt deutliche Unterschiede in den Stadtbezirken auf. In den innenstadtnahen Stadtbezirken liegt die Pkw-Dichte teils deutlich unter dem städtischen Gesamtwert von 336 privaten Pkw je 1.000 Einwohner*innen (EW). So sind im Bezirk Mitte 276 private Pkw je 1.000 EW zugelassen, in Vahrenwald-List 306 Pkw/1.000 EW, in Südstadt-Bult 316 Pkw/1.000 EW, in Linden-Limmer 241 Pkw/1.000 EW und in Nord 261 Pkw/1.000 EW.²⁰ Entsprechend unterdurchschnittlicher wird der eigene Pkw in diesen Bezirken für die unterschiedlichen Wegezwecke genutzt bzw. entsprechend überdurchschnittlich werden hier die Wegezwecke mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt.²¹

Wegezwecke

Laut der Repräsentativerhebung der Landeshauptstadt Hannover dominieren bei den Wegezwecken zur Arbeit/Ausbildung, in der Freizeit und beim Besuch der Innenstadt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, bei Einkäufe/Besorgungen ist das Kraftfahrzeug das meistgenutzte Verkehrsmittel, wobei sich dessen Nutzung stark nach Lage der Stadtbezirke unterscheidet. In den äußeren Bezirken wird das Kraftfahrzeug häufiger, bei den inneren Stadtbezirken deutlich seltener über alle Wegezwecke genutzt. Nimmt man alle vier Wegezwecke zusammen, so wird das Fahrrad von einem Drittel (32 %) der Befragten am häufigsten genutzt. Es folgen der ÖPNV mit 30 % und das Kraftfahrzeug mit 26 %, zu Fuß gehen 13 %. Bei allen Wegezwecken nutzen Männer das Kraftfahrzeug häufiger als Frauen.

Nach den Ergebnissen aus MiD 2023 für die Landeshauptstadt Hannover wird das Kraftfahrzeug für dienstliche Zwecke, Erledigungen und Begleitung am häufigsten gewählt. Auf Wegen zur Arbeit sind das Fahrrad und das Kraftfahrzeug nahezu gleichauf. Zur Ausbildung ist der ÖPNV das meistgenutzte Verkehrsmittel. Beim Einkaufen gehen die meisten Menschen zu Fuß.

¹⁹ Shell Deutschland, Prognos AG: Shell PKW-Szenarien bis 2040 – Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität

²⁰ Landeshauptstadt Hannover: Statistische Profile der Stadtteile und Stadtbezirke 2022; Hannover, 08/2022

²¹ Landeshauptstadt Hannover: Sonderauswertung 2024 der Repräsentativerhebung 2022

Wegelängen

63 % der Wege der Hannoveraner*innen sind kürzer als 5 km. Weitere 19 % sind zwischen 5 km und unter 10 km lang. Das heißt, dass nur 18 % der Wege 10 km oder länger sind. Die Potenziale für eine nachhaltige Mobilität auf kurzen Distanzen sind entsprechend groß. Dennoch werden aktuell noch für 33 % der Wege unter 5 km und 57 % der Wege zwischen 5 km und 10 km das Kraftfahrzeug als Fahrer*in oder Mitfahrer*in genutzt.

3.3 Stadtentwicklungskonzepte

Maßgeblich für das heutige Erscheinungsbild der Landeshauptstadt Hannover sind die Nachkriegsplanungen, geprägt durch den damaligen Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht. Verkehrlich prägend sind die – für die damalige Zeit zukunftsorientierten – Planungen für den großzügig ausgebauten Cityring, die Schnellwege als Tangentensystem sowie die im Innenstadtbereich unterirdisch geführte Stadtbahn. Ein wichtiger Impuls zur Stadt- und Verkehrsentwicklung ging darüber hinaus von der Ausrichtung der Weltausstellung EXPO 2000 aus. Diese hat zu einem Wandel in der Innenstadt, zum weiteren Ausbau des Nahverkehrs, zur Ertüchtigung der Schnellwege und zu den großen Siedlungsentwicklungen am Kronsberg geführt. Dort wurde das Stadtbahnnetz erweitert und derzeit entsteht ein weiteres Wohngebiet mit knapp 3.500 Wohneinheiten.

Integriertes Innenstadtkonzept 2035 "Mitte Neu Denken"

Aufbauend auf dem Konzept Hannover City 2020+ wurde im Frühjahr 2021 ein Innenstadtdialog gestartet mit dem Ziel, Handlungsansätze für eine klimaneutrale und resiliente Innenstadt zu entwickeln. Auf Basis des integrierten Innenstadtkonzeptes 2035 „Mitte neu denken“ soll in den kommenden Jahren der Dialogprozess rund um die großen Zukunftsthemen wie dem Strukturwandel im Einzelhandel, Ansprüchen an den öffentlichen Raum und die Mobilität sowie die Herausforderungen des Klimawandels mit Teilprojekten in der Stadtgesellschaft fortgeführt werden.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Oberzentrum Hannover hat ein hierarchisch gegliedertes System von Zentren, in denen die Bürger*innen ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen vorfinden. Der Innenstadt kommt zudem eine deutlich überregionale Bedeutung zu. Die Zentren unterschiedlicher Größenordnung nehmen eine lokale Versorgungsfunktion in den Bezirken, Stadtteilen und Quartieren wahr. Lebendige Zentren dienen darüber hinaus auch der Identifikation und der Kommunikation im Stadtteil. Zur Steuerung des Einzelhandels und Sicherung der Nahversorgung als Teil der Daseinsvorsorge hat die Stadt 2021 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept erarbeitet. Das Konzept ist eine wichtige Planungsgrundlage für eine nachhaltige Stadtentwicklung nach dem Prinzip einer „Stadt der kurzen Wege“. Ein attraktives und vielfältiges Einzelhandelsangebot soll für alle Gruppen der Bevölkerung auf kurzem Wege erreichbar sein.

Leitlinien zur Gewerbeflächenentwicklung

Mit dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept erarbeitet die Landeshauptstadt Hannover eine wichtige Grundlage für die Sicherung, Entwicklung und Aktivierung von gewerblich nutzbaren Bauflächen und dient damit unter anderem als Basis für die städtische Wirtschaftsförderung und die Bauleitplanung. Ein attraktives Angebot an Gewerbeflächen wird maßgeblich durch eine Vielzahl von Standortfaktoren bestimmt, zu denen insbesondere die Lage, die Ausstattung,

das Planungsrecht sowie die vorhandene Infrastruktur zählen. Neben der wirtschaftspolitischen Zielsetzung verfolgt die Stadt dabei auch verkehrspolitische Interessen.

Das Ziel besteht darin, durch eine enge Verknüpfung der Gewerbeflächen- und Verkehrsinfrastrukturplanung den Wirtschaftsverkehr effizient und auf möglichst kurzen Wegen abzuwickeln. Ein besonderes Augenmerk wird hierbei auf verkehrsgünstige, im Idealfall multimodale Standorte gelegt, die sich entlang der Hauptachsen des überregionalen Straßennetzes befinden, Anbindungen an die Schieneninfrastruktur bieten und in der Nähe von Umschlagplätzen gelegen sind.

Wohnkonzept 2035

Die Wohnflächenpolitik der Landeshauptstadt Hannover setzt auf die Weiterentwicklung der urbanen Stadtstruktur. Der kompakte Siedlungskörper trägt dazu bei, dass er für alle Verkehrsmittel sehr gut erreichbar ist. Zur Steuerung der Wohnungsbauentwicklung dient das Wohnkonzept 2035, das Ende 2023 vom Rat verabschiedet wurde. Es definiert den Bedarf von 1.300 zusätzlichen Wohneinheiten jährlich. Diese Nachfrage wird fast zur Hälfte auf Stadtumbauflächen, die vormals anders baulich genutzt wurden, realisiert. Im Vordergrund des Wohnkonzeptes 2035 stehen vier thematische Schwerpunkte: Die Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes, die Sicherung und Schaffung von preiswertem Wohnraum, der Wohnungsneubau sowie die Stärkung von Kommunikation, Kooperation und Beratung der Akteur*innen am hannoverschen Wohnungsmarkt.

3.4 Fachplanungen

Flächennutzungsplan 2022

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt die tatsächliche Flächennutzung und die beabsichtigte stadtstrukturelle Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover in den Grundzügen dar: Bauflächen, untergliedert nach Nutzungsarten wie Wohnen, Gewerbe oder Gemeinbedarf, Grün- und Wasserflächen sowie Verkehrsflächen. Die Verkehrsflächen zeigen das Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt Hannover, das auch die Autobahnen und Schnellwege umfasst, sowie die Trassen von Eisenbahn und Stadtbahn. In Bezug auf einige Verkehrsflächen ist der Flächennutzungsplan nicht mehr aktuell, z. B. Hauptverkehrsstraßen und Stadtbahntrassen. Hier ist perspektivisch eine Anpassung erforderlich.

Klimaschutzprogramm Hannover 2035

Nach dem Ratsbeschluss zur Klimaneutralität 2035 hat die Landeshauptstadt Hannover ein Sofortprogramm aufgestellt, das für alle relevanten Sektoren Klimaschutzmaßnahmen enthält und einen Weg zum Erreichen des Klimaneutralitätsziels aufzeigt. Für den Verkehrssektor werden darin Bausteine einer Verkehrswende definiert, mit denen eine Verringerung und Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs erreicht werden sollen. Der verkehrsbedingte Energieverbrauch soll bis zum Jahr 2035 um 50 % reduziert werden. Die Verbrauchsreduzierung soll insbesondere durch eine Reduzierung der Fahrleistung des Pkw-Personenverkehrs, der Begrenzung des Lkw-Verkehrsanstiegs sowie effizienteren und kleineren Fahrzeugen erzielt werden. Zudem sollen knapp zwei Drittel der Pkw und drei Viertel der Fahrzeuge in ÖPNV und Logistik mit den Antrieben

Batterie, Plug-in Hybrid oder Brennstoffzelle betrieben werden. Diese im Klimaschutzprogramm festgelegten Ziele sind auch für die Fortschreibung des Masterplans Mobilität maßgebend.

Lärmaktionsplan 2024

Die EU-Umgebungsärmrichtlinie fordert die Erfassung und Bewertung der Lärmbelastung sowie die Entwicklung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm. Der Schwerpunkt des Lärmaktionsplanes liegt auf dem Straßenverkehrslärm, da dieser die dominante Lärmquelle in der Landeshauptstadt Hannover darstellt.

Die am stärksten lärmbelasteten Streckenabschnitte befinden sich in innerstädtischer Lage mit enger, geschlossener Blockrandbebauung und hoher Verkehrsbelastung, wie z. B. in der Podbielskistraße, der Friedrich-Ebert-Straße und der Göttinger Straße (Stufe 1). Die Königsworther Straße, die Vahrenwalder Straße, die Wedekindstraße/Celler Straße, die Ferdinand-Wallbrecht-Straße und die Marienstraße wurden ebenfalls als deutlich lärmbelastete Bereiche identifiziert (Stufe 2).

Eine effektive Möglichkeit zur Verringerung der Lärmimmissionen im Stadtgebiet ist die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Mit der Durchführung eines Modellprojektes zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, in dem die Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie auf die Verkehrssicherheit ermittelt werden, sollen hierfür weitere Erkenntnisse und erlangt werden.

Lärmaktionspläne werden im Regelfall alle fünf Jahre aktualisiert. Der Lärmaktionsplan 2024 der Landeshauptstadt Hannover ist die Weiterführung des Lärmaktionsplans 2018.

Luftreinhalteplan 2023

Der Luftreinhalteplan bewertet die Luftqualität in Hannover und beschreibt Maßnahmen zu deren nachhaltiger Verbesserung, insbesondere im Bereich luftgetragener Partikel/Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2). Die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs sind dabei für mehr als die Hälfte dieser Emissionen verantwortlich.

Als Folge der Grenzwertüberschreitung für Stickstoffdioxid (NO_2) an mehreren Hauptverkehrsstraßen wurde 2008 eine Umweltzone in der Landeshauptstadt eingerichtet. Da die aktuellen Prognoseberechnungen für 2024 zeigen, dass die NO_2 -Jahresmittelwerte auch ohne Umweltzone unterhalb der Grenzwerte liegen, wurde diese im Februar 2024 aufgehoben.

Die EU-Kommission hat jedoch angekündigt die EU-Luftqualitätsnormen zu überarbeiten und in den nächsten Jahren neue, strengere Grenzwerte einzuführen. Um die Einhaltung der Grenzwerte auch zukünftig zu sichern, werden im aktuellen Luftreinhalteplan weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, etwa die Umsetzung des E-Mobilitätskonzeptes und der Verkehrsmanagementstrategien beschrieben und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bewertet.

Nahverkehrsplan 2021

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover als zuständige ÖPNV-Aufgabenträgerin wurde im Jahre 2021 von der Regionsversammlung beschlossen und de-

finiert einen verbindlichen Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Hannover und den 20 Umlandkommunen über die nächsten fünf Jahre. Ziel ist es, den ÖPNV in der Region Hannover attraktiver zu gestalten und weiter auszubauen, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Die enthaltenen Maßnahmen umfassen u. a. die Planung und Umsetzung von Netzerweiterungen, Untersuchungsbedarfe für Freihaltetrassen zur Netzergänzung sowie Projekte zum Kapazitätsausbau der bestehenden Systeme. Die Aufstellung des Nahverkehrsplans 2026 ist derzeit in Bearbeitung.

Verkehrsentwicklungsplan Region Hannover (VEP 2035+)

Mit der Aufstellung des VEP 2035+ „Aktionsprogramm Verkehrswende“, der 2023 mit großer Mehrheit von der Regionsversammlung beschlossen wurde, hat die Region Hannover ambitionierte Ziele für die Verkehrsentwicklung im gesamten Regionsgebiet der nächsten zehn Jahre gesetzt. Um einen Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Region Hannover zu erhöhen, soll durch eine Strategie aus Push- und Pull-Maßnahmen neben der Antriebswende auch eine deutliche Reduktion der Kfz-Fahrleistungen erreicht werden.

Als größte Kommune innerhalb der Region Hannover kommt der Landeshauptstadt Hannover eine große Bedeutung bei der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zu. Da die verkehrliche Entwicklung der Landeshauptstadt und der Region Hannover in starken Wechselwirkungen zueinanderstehen und die Planungshoheiten klar abgegrenzt sind, ist eine enge Abstimmung der regionalen Planungen auf die Maßnahmen des Masterplans Mobilität 2035 erforderlich. Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss der Landeshauptstadt Hannover hat daher den notwendigen und ambitionierten Zielen und Maßnahmen des „Aktionsprogramms Verkehrswende“ im Jahr 2022 in einer Stellungnahme bereits einstimmig zugestimmt.

3.5 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist ein Grundrecht: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ (Grundgesetz Artikel 3 Abs. 3). Der Ansatz zur Barrierefreiheit befasst sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. besonderen Mobilitätsansprüchen, um die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Mobilitätseinschränkungen haben unterschiedliche Ausprägungen wie

- Bewegungseinschränkungen (z. B. Rollstuhl, Gehhilfe),
- Sinnesbehinderungen (z. B. Sehen, Hören),
- anderen Behinderungen (z. B. Sprache, Psyche),
- Gepäck oder Kinderwagen und
- temporäre, krankheitsbedingte Behinderungen.

Generell prägen unterschiedliche Fähigkeiten – u. a. altersbedingt bei Kindern und Senior*innen, aber auch durch wechselnde Lebensphasen – die Mobilitätschancen von Personen. Der Bevölkerungsanteil von Kindern unter 10 Jahren und Senior*innen ab 65 Jahren lag in Hannover im Jahr 2023 bei über einem

Viertel. Der Bevölkerungsanteil von Personen mit einem Schwerbehindertenausweis lag im Jahr 2021 in Hannover bei einem Anteil von 8,4 %.²²

Barrierefreiheit ist fester Bestandteil der Stadt- und Mobilitätsplanung der Landeshauptstadt Hannover. Der städtische Standard zum barrierefreien Bauen im Hochbau ist hoch und unter anderem in den Planungs- und Ausführungshinweisen zum barrierefreien Bauen beschrieben.

Um die öffentlichen Verkehrsmittel barrierefrei nutzbar zu machen, wurden in den letzten Jahren zahlreiche Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Die verbleibenden Haltestellen sollen noch umgebaut werden. Die Bushaltestellen sind teilweise mit entsprechenden Hochborden ausgestattet. Auch hier wird das Ausbauprogramm fortgesetzt. Die Busse der ÜSTRA verfügen alle über Niederflertechnik und elektrisch ausfahrbare Rampen. Durch taktile Leitelemente ist der Zugang vielerorts barrierefrei möglich. Bei einem Großteil der S-Bahn-Stationen ist der Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei (rollstuhlgerecht) ausgebaut.

Die barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen erfolgt nach einem eigenen Standard. Durch eine einheitliche Gestaltung, den Einsatz akustischer und taktiler Hilfen und eine stufen-/kantenarme Ausführung wird die Barrierefreiheit gewährleistet. Diese Standards werden nicht nur in der Neuplanung, sondern auch im Bestand sukzessive umgesetzt.

3.6 Fußverkehr

Fast alle Wege beginnen oder enden mit einem (kurzen) Fußweg, daher wird vom Fußverkehr oft auch als Basismobilität gesprochen. Das Zu-Fuß-Gehen gehört zur aktiven Mobilität und bringt dadurch gesundheitliche Vorteile mit sich. Zu Fuß können fast alle Menschen ohne weitere Voraussetzungen unterwegs sein. Das Gehen verbraucht jedoch verhältnismäßig viel Kraft, ist langsamer als andere Fortbewegungsarten und völlig ungeschützt, daher sind zu Fuß Gehende besonders darauf angewiesen möglichst direkt und ohne größere Umwege mobil zu sein.

Der Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen in Hannover liegt bei 27 % (MiD 2023). Damit ist der Fußverkehrsanteil seit der Aufstellung des letzten Masterplans leicht gestiegen. Der Fußverkehr in Hannover wird überwiegend auf Verkehrsanlagen im Seitenraum geführt. Neben vorhandenen Netzlücken sind im Bestand ausreichende Breiten für den Begegnungsfall nicht flächendeckend gegeben. Nutzbare Breiten werden insbesondere in verdichteten Quartieren teilweise durch den ruhenden Verkehr (u. a. aufgesetzt parkende Kraftfahrzeuge, Fahrräder und E-Scooter) sowie Stadtmobiliar (z. B. Mülltonnen, Fahrradabstellanlagen) eingeschränkt.

Die Oberflächenqualität der Gehwege entspricht nicht flächendeckend den Ansprüchen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Die Gehwege und Querungen werden aber sukzessive erneuert. Durch punktuelle Verengungen des Straßenraums („Gehwegnasen“) und Abpollerungen von Kreuzungen werden

²² Landeshauptstadt Hannover: Daten und Fakten zu Menschen mit Schwerbehinderung, Hannover 31.12.2021

schrittweise Querungsmöglichkeiten optimiert und damit die Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen verbessert.

Vom Hauptverkehrsstraßennetz geht in vielen Bereichen eine starke Trennwirkung für Fußgänger*innen aus. Die Überquerbarkeit abseits von Kreuzungen ist selten gesichert möglich, was diese Straßen für den Fußverkehr teils problematisch macht. Punktuell treten lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen auf, was die Attraktivität des Fußverkehrs besonders einschränkt. An einzelnen Knotenpunkten fehlen Furten für den Fußverkehr, sodass mehrere Querungen oder Umwege erforderlich werden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr können für den Fußverkehr eine subjektive und objektive Gefährdung darstellen und mindern zudem die Aufenthaltsqualität.



Abb. 11 Am Marstall und Schmiedestraße Hannover, Fotos LHH/shp

Zur Förderung der Nahmobilität (zu Fuß und mit dem Fahrrad) kommt der Gestaltung der Stadtteilzentren und der Innenstadt eine besondere Bedeutung zu. In der Innenstadt sind stark unterschiedliche Qualitäten vorzufinden. Neben den guten Beispielen wie u. a. dem Marstall, der Schmiedestraße, die im Zuge des Innenstadtkonzeptes umgestaltet wurde (vgl. Abb. 11) und der Fußgängerzone am Hohen Ufer finden sich Bereiche mit großem straßenräumlichen Entwicklungspotenzial. Dazu gehören u. a. der südliche Abschnitt der Karmarschstraße sowie die Joachimstraße. Für die Prinzenstraße, die Schillerstraße und die Georgstraße wurde die Umgestaltung begonnen bzw. liegen Ideen zur Straßenraumgestaltung oder bereits beschlossene Planungen vor (vgl. Abb. 12). Der Innentadtdialog hat Anreize zur Entwicklung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität gesetzt.



Abb. 12 Visualisierungen Schillerstraße und Georgstraße Hannover, Abbildungen LHH

In den Stadtteilzentren variiert die Gestaltung ebenfalls stark. Durch die Fortsetzung des Stadtplatzprogramms werden die Identität und die gestalterische Entwicklung gefördert. Es werden vorbildliche Akzente gesetzt, wie zuletzt in 2023 am Heinrich-Heine-Platz, dessen Prinzipien übertragen werden können. Die Fußgängerzone auf der Lister Meile ist kürzlich ohne bauliche Maßnahmen ausgeweitet worden und befindet sich noch in der Aufwertung. Mit einigen Nachbesserungen wird auch hier ein sicherer und komfortabler Raum für den Fußverkehr geschaffen.

Seit 2024 gibt es bei der Landeshauptstadt Hannover eine Fußverkehrsbeauftragte. Ihre Aufgabe ist es, die Belange des Fußverkehrs stärker in die Stadtgestaltung sowie gesamte räumliche Planung einzubringen. Es gilt, das Thema Fußverkehr in das Verwaltungshandeln und in der Politik zu verankern und fachbereichsübergreifend Ansprechpartnerin zu allen Belangen des Fußverkehrs zu sein. Darüber hinaus gehören die Themen Fußverkehrs-Checks, Stellungnahmen zu Infrastrukturplanungen und Bebauungsplänen hinsichtlich der Belange des Fußverkehrs zum Aufgabenfeld. Ein erster Fußverkehrs-Check hat in der Oststadt bereits stattgefunden.



Abb. 13 Beispiele Aufenthaltsbereiche Hannover, Fotos LHH/shp

3.7 Radverkehr

Das Fahrrad hat als Verkehrsmittel in der Landeshauptstadt Hannover im Grundsatz gute städtebauliche, naturräumliche und topografische Voraussetzungen. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten in Deutschland hatte der Radverkehr in Hannover schon in der Vergangenheit einen relativ hohen Stellenwert. Radfahren gehört zur aktiven Mobilität, ist gesund und kostengünstig möglich.

Infrastruktur

Hannover hat ein hierarchisch abgestuftes Radverkehrsnetz radialer und tangentialer Hauptverbindungen sowie Stadtteil- und Nachbarschaftsverbindungen. Diese weisen stark unterschiedliche Standards und Qualitäten auf. Die stadtteilverbindenden, radialen Netzelemente werden aktuell als Velorouten ausgebaut und mit den Routen der Umlandgemeinden verknüpft.

Das Konzept der Velorouten ist mit zwölf radialen Trassen aufgebaut, die sternförmig vom Stadtrand in die Innenstadt (zum City-Radring) führen (vgl. Abb. 14). Die Velorouten können unterschiedliche Führungsformen umfassen, wie selbstständige Wegeverbindungen, straßenbegleitende Radverkehrsanlagen oder Fahrradstraßen, die nach Möglichkeit zu bevorzugen sind.



Abb. 14 Radverkehrsnetz mit Velorouten, Abbildung shp

Erste Teilabschnitte der Velorouten sind bereits umgesetzt. Sie bieten einen einheitlich hohen Qualitätsstandard u. a. in Bezug auf Breiten, Oberflächenbeschaffenheit und Beleuchtung. Geplant ist, das Veloroutennetz bis 2030 fertigzustellen. Als eine Maßnahme aus dem Leitbild Radverkehr wurde ein City-Radring eingerichtet, der, gekennzeichnet durch Markierung blauer Symbole auf der Fahrbahn, den Radverkehr tagsüber schnell und komfortabel um die Fußgängerzonen der Innenstadt herumleitet. Im Zuge künftig anstehender Straßenumbaumaßnahmen in der Innenstadt soll der City-Radring weiter optimiert werden.

Eine Planung zur Ergänzung des Veloroutennetzes durch sichere und komfortable tangentielle Verbindungen fehlt bislang. Diese würden das Radverkehrsnetz weiter stärken und die Quell-/Ziel-Verknüpfungen der Nutzer*innen abbilden, die nicht in Richtung Innenstadt orientiert sind. Vielfach sind bereits tangentielle Verbindungen im (Haupt-)Routennetz vorhanden. Diese gilt es zu erfassen und zu qualifizieren.

In den letzten Jahren wurde mit der flächendeckenden Einfärbung von Radquerungen an Knotenpunkten sowie im Längsverkehr begonnen. Die Rotmarkierung hat einen hohen Wiedererkennungswert. An zahlreichen signalisierten Knotenpunkten, mit einer gemeinsamen Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs, wurden zudem aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) markiert. Dadurch

kann sich der Radverkehr gut sichtbar vor dem Kfz-Verkehr aufstellen und auch einfacher nach links abbiegen.



Abb. 15 Beispiele Radverkehr an Knotenpunkten Hannover, Fotos shp

An besonders hoch frequentierten signalisierten Knotenpunkten, mit getrennter Führung, wurde die Verkehrssicherheit durch separate Phasen für den abbiegenden Kfz-Verkehr und den Radverkehr verbessert. Als Service-Elemente finden sich an verschiedenen signalisierten Knotenpunkten bereits Haltegriffe oder Trittsangen, die den Halt auf dem Radweg an der roten Ampel komfortabler gestalten.

Mängel für den Radverkehr gibt es stellenweise in Bezug auf zu geringe Breiten der Radverkehrsanlagen, mangelhafte oder ungeeignete Oberflächen und lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. An einigen signalisierten Knotenpunkten werden der Rad- und Fußverkehr gemeinsam geführt. An größeren Knotenpunkten wird der Radverkehr dabei über die Mittelinseln geführt, oft reichen die Aufstellflächen an Knotenpunkten zudem sowohl in der Länge als auch in der Breite nicht aus.

Nutzung

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen an einem mittleren Werktag in Hannover liegt bei 23 % (MiD 2023). Damit ist der Radverkehrsanteil seit der Aufstellung des letzten Masterplans deutlich gestiegen. Das Fahrrad wird in Hannover zudem häufiger als im Schnitt von Regiopolen und Großstädten genutzt (vgl. Kap. 3.2), die Landeshauptstadt Hannover und die Stadt Bremen sind aktuell die deutschen Metropolen mit dem höchsten Radverkehrsanteil.

An Achsen mit hohem Radverkehrsaufkommen sind seit 2016 Radzählstellen installiert worden. Mittlerweile gibt es 20 Dauerzählstellen in der gesamten Region Hannover, davon 14 im Stadtgebiet Hannover. Diese erfassen kontinuierlich die Radverkehrsstärken. An einzelnen Standorten wird an Säulen, mittels einer digitalen Anzeige, die tägliche sowie die jährliche Radverkehrsstärke angezeigt. Ein Auszug der Zählraten aus dem Jahr 2024 ist für die Zählstellen ohne Baustelleneinfluss im Folgenden dargestellt (vgl. Abb. 16).

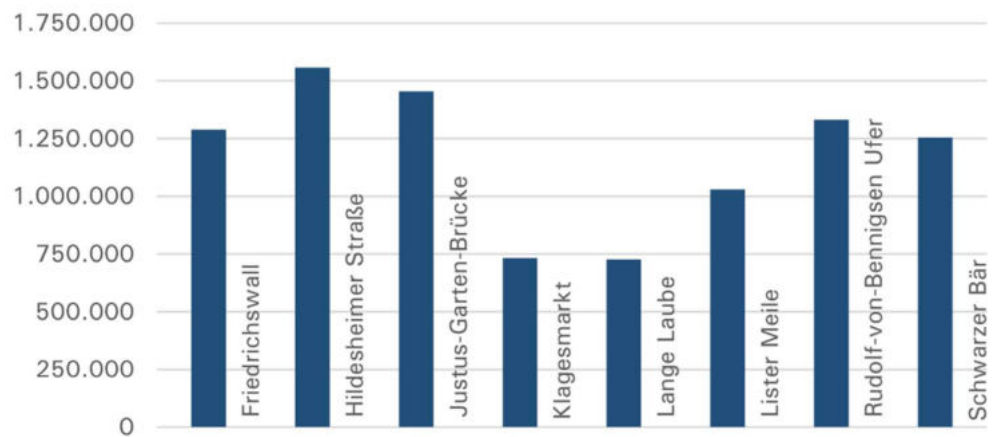


Abb. 16 Anzahl Radfahrer*innen nach Zählstellen im Jahr 2024

An der Königstraße und am Freizeitheim Döhren gibt es frei zugängliche Rad-service-Stationen. Diese sind mit Werkzeugen und einer Luftpumpe ausgestattet und ermöglichen kleinere Reparaturen (vgl. Abb. 17). Ein kontinuierlicher Ausbau des Netzes an Radservicestationen ist geplant.



Abb. 17 Beispiele Radzählstelle/ Servicesäule Hannover, Fotos shp/LHH

Wegweisung

Die Radwegweisung umfasst einzelne Routen und Radwanderwege auf vorwiegend naturnahen Wegen in Stadt und Umland. Ausgeschilderte Routen sind zum Beispiel: Maschsee-, Bult-, Herrenhausen-, Mittellandkanal- und Eilenriede-Route, Julius-Trip-Ring und Grüner Ring. Zudem führt der City-Radring um die innere City mit der Fußgängerzone. Blaue Radverkehrs-Symbole und Groundposter (blaue Kreise) auf dem Boden markieren die Route. Die bereits umgesetzten Velorouten bieten einen hohen Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltungsmerkmale, wie etwa grüne Piktogramme, die eigens für die Kennzeichnung der Velorouten entwickelt wurden im Zusammenhang mit einer beidseitig begleitenden Strich-Lücke-Markierung in grün (vgl. Abb. 18).



Abb. 18 Velorouten Hannover, Fotos LHH

Öffentlichkeitsarbeit

Informationsmaterialien im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit, wie Radwege- und Freizeitkarten, gibt es überwiegend in digitaler, teilweise auch noch in gedruckter Form. Öffentlichkeitswirksame Kampagnen wie „Lust auf Fahrrad“ und Aktionen wie die Teilnahme am „Stadtradeln“ und „VeloCityNight“ setzen positive Akzente.

Die Landeshauptstadt Hannover ist zudem für den Zeitraum von 2022 bis 2026 als fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen rezertifiziert worden. Erstmals hatte die Landeshauptstadt den Titel 2010 verliehen bekommen.

Im Vergleich zu 2022 konnte sich Hannover beim ADFC-Fahrradklimatest 2024 mit einer Gesamtbewertung von 3,5 auf den zweiten Rang von insgesamt 15 Städten in der Gruppe über 500.000 Einwohner*innen verbessern. Die Ergebnisse aller betrachteten Großstädte zeigen bei der Bestnote von 3,49 (Frankfurt am Main) aber noch deutliche Potenziale zur Verbesserung. Am besten schnitt Hannover in den Kategorien „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ (Note 2,1) und Erreichbarkeit Stadtzentrum (Note 2,2) ab. Die schlechtesten Noten waren in den Kategorien „Falschparkenkontrolle auf Radwegen“ (Note 4,7) und „Führung an Baustellen“ (Note 4,5) zu verzeichnen.

3.8 „Geteilte“ Mobilitätsangebote

Das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ liegt seit einigen Jahren im Trend. Statt selbst ein Fahrzeug zu kaufen, wird als Kund*in eine Serviceleistung in Anspruch genommen. Die Anschaffung sowie die Wartung erfolgen durch die Anbieter*in. Die Fahrzeuge werden dadurch viel häufiger genutzt, als wenn sie einer einzelnen Person gehören. Die Zeiten der Nichtnutzung werden reduziert und das Fahrzeug damit effizienter. Auch privates Teilen (innerhalb von Familien oder mit Nachbarn) von Fahrzeugen gehört dazu.

Carsharing

Der Carsharing-Anbieter Stadtmobil ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Das Unternehmen verzeichnet mittlerweile über 14.000 Nutzer*innen in Hannover. Das Angebot umfasst im Stadtgebiet Hannover eine wachsende Fahrzeugflotte von rund 560 Fahrzeugen, die stationsgebunden oder als Free-Floating-Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Ein Teil der Flotte besteht aus Elektrofahrzeugen.

Während die Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2024 knapp dreimal so hoch war wie noch 2015, hat sich die Anzahl der Nutzer*innen sogar mehr als vervierfacht (vgl. Abb. 19 und Abb. 20). Der Trend ist als positiv zu bewerten.

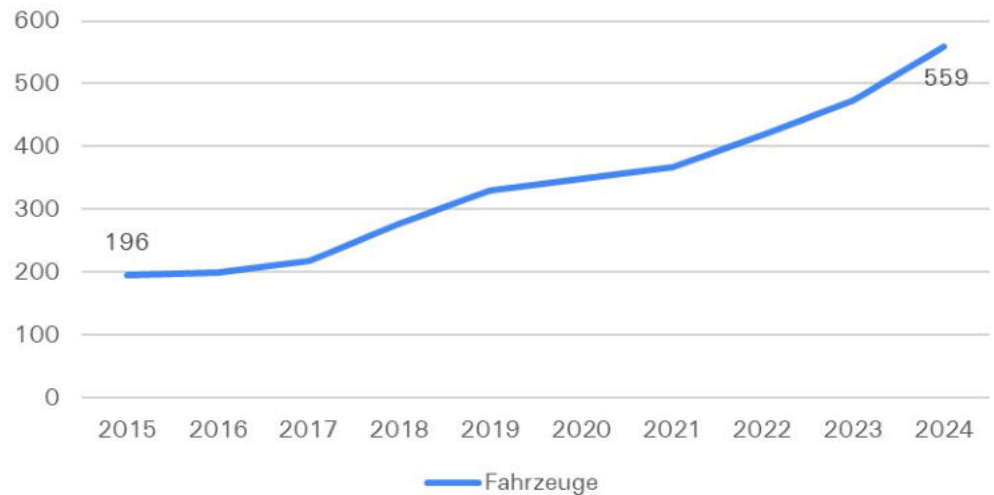


Abb. 19 Carsharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet Hannover, Abbildung shp, Daten Stadtmobil Hannover GmbH, 2024

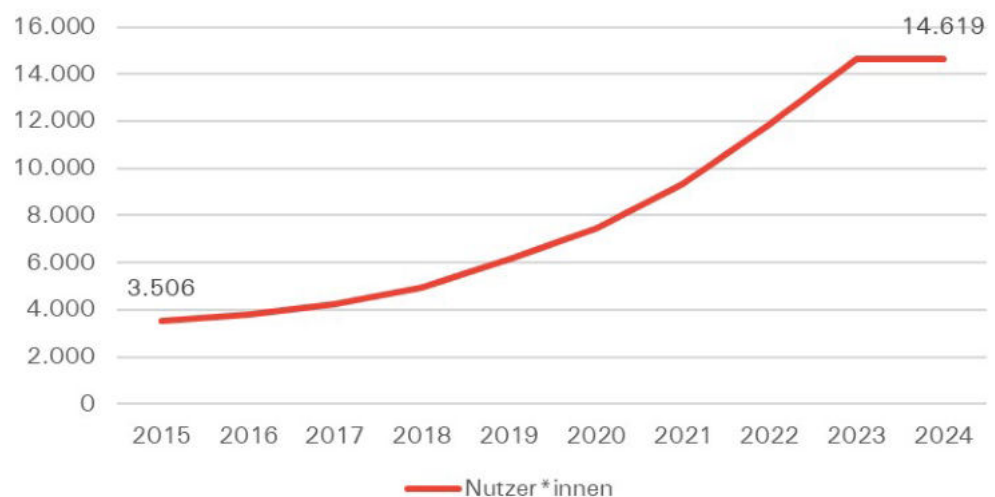


Abb. 20 Carsharing-Nutzer*innen im Stadtgebiet Hannover, Abbildung shp, Daten Stadtmobil Hannover GmbH, 2024

Die Deutsche Bahn stellt Carsharing-Fahrzeuge unter dem Namen Flinkster bereit.



Abb. 21 Carsharing von Stadtmobil Hannover, Fotos Stadtmobil

Ridepooling und weiteres

Der Anbieter MOIA betrieb bis Juli 2025 ein Ridepooling-Angebot, bei dem per App Fahrten zu festen Haltepunkten gebucht werden konnten. Das Angebot wurde verringert und schließlich eingestellt, bietet grundsätzlich aber Potenziale als Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot. Aufgrund der bereits durchgeführten Erprobung in Hannover sind ähnliche Angebote durch Anbieter*innen denkbar. Das Unternehmen Uber bietet einen Fahrdienst, der ebenfalls über eine App funktioniert. Der Fahrdienst wird teilweise kritisch gesehen, da er in Konkurrenz zu klassischen Taxiunternehmen steht.

Bikesharing

Es gibt verschiedene Anbieter von Fahrradverleihsystemen in Hannover, das sprintRAD des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) sticht dabei auf Grund der Anzahl und engen Verknüpfung mit dem ÖPNV-Angebot hervor, die Räder können stationsgebunden oder flexibel genutzt werden. Das Verleihangebot hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und der Standard der Fahrräder sich verbessert. Es können auch Lastenräder und E-Bikes verschiedener Anbieter geliehen werden.

E-Scooter

Im Sommer 2019 gab es in der Landeshauptstadt Hannover die ersten E-Scooter zum Leihen. Mittlerweile haben sich verschiedene Anbieter etabliert. Die Roller können nach Anmeldung flexibel ausgeliehen und wieder abgestellt werden (freefloating und stationsgebunden). Zur Freihaltung von Gehwegen wurden in der Innenstadt bereits feste Abstellflächen für die Ausleihe und Rückgabe von E-Scootern auf früheren Kfz-Stellplätzen ausgewiesen. Weitere Anforderungen an den Betrieb von E-Scootern sollen in die städtische Sondernutzungssatzung aufgenommen werden.

Die neuen Trends werden sich in den nächsten Jahren vermutlich noch verstärken und sind daher in der Mobilitätsplanung entsprechend zu betrachten.

3.9 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement werden Konzepte und Strategien der Verkehrssteuerung und -lenkung festgelegt. Das Verkehrsmanagement steuert bereits vorhandene oder zu erwartende Ströme des Kraftfahrzeugverkehrs. An signalisierten Knotenpunkten erfolgt eine Steuerung aller Verkehrsteilnehmer*innen. Das Mobilitätsmanagement setzt vor der Entscheidung für eine Fahrt und der Wahl des Verkehrsmittels an.

Verkehrsmanagement

Die Lichtsignalanlagen der Landeshauptstadt Hannover sind bereits seit den 1980-er Jahren mit einem zentralen Verkehrsrechnersystem verbunden. Alle Lichtsignalanlagen in der Landeshauptstadt Hannover sind verkehrsabhängig gesteuert und verfügen - sofern dort Busse oder Stadtbahnen verkehren – über eine ÖPNV-Bevorrechtigung. Die Umrüstung der Lichtsignalanlagen auf LED-Signalgeber ist inzwischen zu ca. 90 % abgeschlossen.

Als weitere Komponente des Verkehrsmanagements verfügt die Landeshauptstadt Hannover über ein Verkehrsleitsystem für die Innenstadt. Dieses besteht aus einer Mischung aus statischen und dynamischen Anzeigen.

Seit 2018 wurde mit dem Aufbau des hannoverschen Verkehrsmanagementsystems HannoVerKehr begonnen. Dieses hat als zentrale Komponente eine automatisierte Verkehrslageberechnung, die unter anderem auf den aktuellen Daten der Lichtsignalsteuerung basiert. Mittels dieser Verkehrslageberechnung und der daran anschließenden Prognose ist es dadurch möglich, Entscheidungen für optimierte Signalsteuerungen zu treffen. Weitere Komponenten von HannoVerKehr sind die Apps TrafficPilot und HannoverParken sowie als Aktorik in der Stadt mehrere große LED-Tafeln (HannoVerKehrsInformation).

Bei dem TrafficPilot handelt es sich um einen sogenannten Ampelphasenassistenten. Dieser beinhaltet die Analyse und Vorhersage der Schaltbefehle von Lichtsignalanlagen in Echtzeit und die Weitergabe der Information direkt in die Fahrzeuge hinein.

Im Rahmen des Projekts Restart: #HANnovativ wurde der TrafficPilot für die Lichtsignalanlagen entlang des Cityrings dahingehend erweitert, dass auch für den Radverkehr Prognosen ausgestrahlt werden.

Die App Hannover Parken hat zum Ziel, Informationen über den zur Verfügung stehenden Parkraum bereits vor Antritt einer Fahrt zur Verfügung zu stellen und zudem Alternativen für die Fahrt mit dem Auto in die Innenstadt aufzuzeigen.

Mit HannoVerKehrsInformation wurde ein multimodales Informationssystem realisiert. Es wurden im Bereich der Landeshauptstadt Hannover insgesamt acht großflächige dynamische Anzeigetafeln in LED-Technik errichtet.



Abb. 22 HannoVerKehrsInformation – Beispielhafte Anzeigemöglichkeiten, Fotos LHH

Die Informationen über die Verkehrslage im Fernstraßennetz laufen in der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) Niedersachsen/ Region Hannover zusammen. Zudem werden Informationen zum Parken, zum Park and Ride und zum Bike and Ride zur Verfügung gestellt. Auch die an den Radzählstellen erfassten Radverkehrsmengen können über die VMZ abgerufen werden.

Im Stadtbahnverkehr sind dynamische Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen und an den Haltestellen eingeführt. Auch im Busverkehr sind an ausgewählten Haltestellen inzwischen dynamische Informationssysteme vorhanden.

Mobilitätsmanagement

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) definiert Mobilitätsmanagement als „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierten organisatorischen, informatorischen und beratenden Maßnahmen, ggf. auch unter Einbeziehung weiterer Akteur*innen über die Mobilitätsplanung hinaus.“

Eine zentrale Aufgabe des kommunalen Mobilitätsmanagements ist es, das Planen und Handeln, der für Mobilität zuständigen Organisationseinheiten der Verwaltung, zu koordinieren und für die Bürger*innen (Verkehrsteilnehmer*innen/-erzeuger*innen) nachhaltige Mobilitätsangebote bereitzustellen. Die Voraussetzung für ein kommunales Mobilitätsmanagement sind strukturierte, kontinuierliche und interdisziplinäre Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse, die die verschiedenen Ansätze zu einer Gesamtstrategie zusammenführen (wie etwa im Masterplan Mobilität) und gemeinsam realisieren.

Durch Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden neben der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auch deren Verknüpfung gestärkt. Durch die Strategie der Inter- und Multimodalität ergibt sich für die Verkehrsteilnehmer*innen eine Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels für unterschiedliche Wege sowie die Möglichkeit auf einzelnen Etappen eines Weges verschiedene Verkehrsmittel kombiniert zu nutzen. Durch die Schaffung dieser zielgerichteten, nachhaltigen Angebote können so bisherige individuelle Mobilitätsgewohnheiten verändert werden. Nutzer*innen unterschiedlicher Verkehrsmittel können sich zudem besser in den Bedarf anderer Verkehrsteilnehmer*innen hineinversetzen und die gegenseitige Rücksichtnahme wird gestärkt.

Bei der Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover hat sich inzwischen bei Neueinstellungen eine Mobilitätsberatung durch die jeweilige Personalstelle etabliert. Die Mitarbeiter*innen werden über die Möglichkeiten informiert, welche die Landeshauptstadt Hannover bietet. Dabei werden die Themen Jobticket, Dienstfahrzeuge und -räder, Stellplätze sowie Carsharing behandelt. Ausdrücklich wird dabei über das Angebot von Jobradleasing, Pedelecs sowie Fahrradabstellmöglichkeiten informiert.

3.10 Öffentlicher Personennahverkehr

Angebot

Der öffentliche Nahverkehr in der Stadt und der Region Hannover besteht aus drei Systemen, die miteinander verknüpft sind und im Verbund eine hohe Erschließungsqualität erreichen.

Die Realisierung des S-Bahn-Systems erfolgte zur EXPO 2000 und wurde seitdem kontinuierlich weiterentwickelt. Der Hauptbahnhof und zehn weitere Haltepunkte in den Stadtteilen binden Hannover über die S-Bahn in den regionalen schienenengebundenen Personennahverkehr (SPNV) ein. Das Angebot wird durch weitere Regionalzugangebote verschiedener Betreiber ergänzt.

Das Stadtbahnangebot umfasst 14 Linien, die radial ausgerichtet sind und überwiegend in einem 10 Minuten-Grundtakt in der Hauptverkehrszeit bedient werden. Die Kapazität wurde auf stark nachgefragten Linien durch den Einsatz von 3-Wagen-Zügen ausgebaut.

Buslinien im rein städtischen Betrieb erschließen die Stadt flächenhaft und ergänzen das radiale Stadtbahnnetz auch tangential. Die sieben sprintH-Linien verbinden zusätzlich Hannovers Zentrum und die umliegenden Regionskommunen miteinander. An vielen Bahnhöfen und Stadtbahnendhaltepunkten befinden sich Park and Ride Plätze. Das Abstellen von Fahrrädern (Bike and Ride) ist an fast allen Stationen möglich, teils in (witterungs-)geschützter Unterbringung.

Als On-Demand-Service in der Region Hannover ergänzt seit 2021 der „sprinti“ das bestehende ÖPNV-Angebot. Es wird bislang innerhalb von zwölf Gemeinden peripher gelegener Kommunen (Tarifzone C) in der Region Hannover angeboten und hat bereits namhafte Mobilitätspreise erhalten. ÜSTRA, RegioBus und GVH arbeiten eng miteinander vernetzt und kommunizieren mittlerweile unter dem gemeinsamen Markenauftritt ÜMO.

Im Betrieb werden überwiegend moderne Fahrzeuge eingesetzt, Stadtbahnen in Hochflurtechnik und Niederflurbusse mit Neigetechnik und Rampen, die den Ansprüchen der Barrierefreiheit weitgehend genügen. Über die Hälfte der Fahrzeuge der ÜSTRA-Busflotte sind bereits Hybrid- und E-Busse.²³ Die Fahrzeugtechnik wird kontinuierlich weiter modernisiert. Vorgaben dazu sind im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) festgelegt. Für die reinen E-Busse wurden an den Betriebshöfen sowie an einzelnen Haltestellen Lademasten installiert.

Stadtbahnen und Busse haben an (den meisten) lichtsignalisierten Knotenpunkten Vorrang. Dadurch wird die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs erhöht.

Infrastruktur

Im städtischen Außenbereich fährt die Stadtbahn oberirdisch, vorwiegend auf besonderen Bahnkörpern und in Abschnitten straßenbündig. Im Innenstadtbereich wird die Stadtbahn in ein Tunnelsystem überführt. Die D-Strecke erschließt die Innenstadt und seit 2017 den Hauptbahnhof/ZOB als einzige Strecke oberirdisch. Das Netz wurde in den letzten Jahren weiter ausgebaut. Neue Stadtbereiche und Fahrgäste wurden erschlossen, wie zuletzt Misburg, Obericklingen und die Stadt Hemmingen.

Die Haltestellen der Stadtbahn sind mittlerweile zu über 85 % barrierefrei. Die Umgestaltung der verbleibenden Haltestellen in Hochbahnsteige wird im Zuge des Hochbahnsteigprogramms fortgeführt und soll bis 2030 abgeschlossen

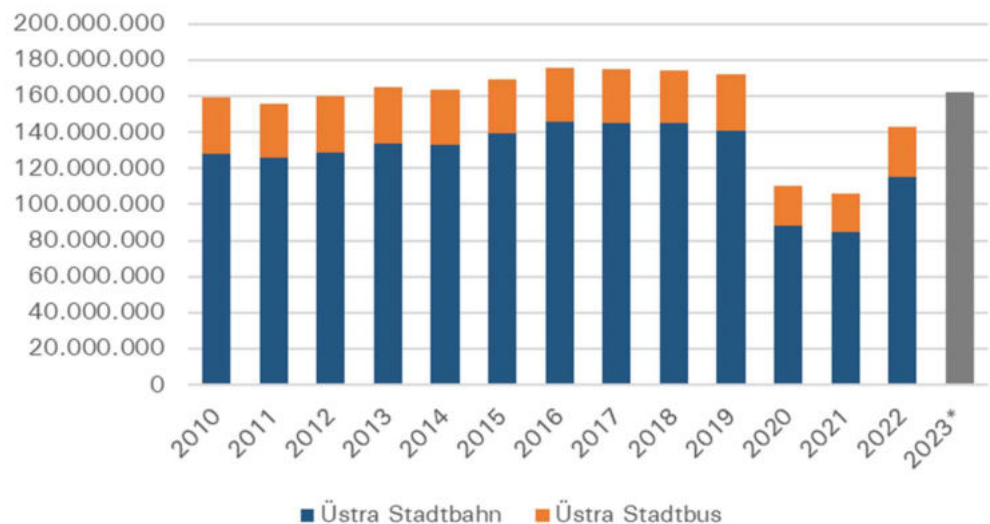
²³ <https://www.uestra.de/unternehmen/betrieb-technik/fahrzeugflotte/bus/>

sein. Die Prioritäten hierfür und die weitere Entwicklung der Infrastruktur legt der Nahverkehrsplan der Region Hannover fest.

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover aus dem Jahr 2021 beschreibt den Ausbau des Netzes zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale. Weitere geplante Projekte sind u. a. die Stadtbahnverlängerungen nach Garbsen-Mitte, Langenhagen-Pferderennbahn und Arnum. Für langfristige Planungsoptionen werden Trassen freigehalten und Untersuchungsbedarfe festgelegt, wie etwa im Bereich der Medizinischen Hochschule Hannover und Wasserstadt Limmer. Weiterführende Konzepte zu den Ansätzen des Nahverkehrsplans und dem VEP der Region Hannover (vgl. Kap. 3.4) werden im Masterplan Stadtbahn und im Stadtbuskonzept aufgezeigt.

Nutzung

Der Trend des Fahrgastaufkommens (Stadtbahn und Stadtbus) war bis zum Jahr 2019 steigend. Pandemiebedingt sind die Fahrgastzahlen ab dem Jahr 2020 stark eingebrochen. Im Jahr 2023 wurde annähernd wieder das Vorniveau erreicht (vgl. Abb. 23)²⁴.



* Abschätzung durch wvvi, basierend auf AFZS-Daten und manuellen Zählungen

Abb. 23 Fahrgastaufkommen pro Jahr, Abbildung shp, Daten ÜSTRA, 2023

Die Betriebsleistung (Stadtbahn und Stadtbus) wurde in den letzten Jahren leicht gesteigert und lag im Jahr 2021 bei 78.800 Betriebskilometern an einem Normalwerktag (außerhalb der Schulferien).

²⁴ ÜSTRA: Tabelle zur Fahrgastentwicklung der ÜSTRA seit 2010



Abb. 24 Beispiele ÖPNV Hannover, Fotos LHH

Um im ÖPNV an Attraktivität zu gewinnen, insbesondere bei Betrachtung des Kraftfahrzeugs als Konkurrenz zum ÖPNV, braucht es direkte und schnelle Verbindungen sowie dichte Takte. Vor allem tangentiale Verbindungen fehlen bislang größtenteils im Netzangebot. Bestehende Buslinien mit tangentialer Ausprägung werden i. d. R. mit einer geringen Taktung bedient oder sind durch ihren flächenerschließenden anstatt direkten Verlauf zu langsam. Andere Verkehrsmittel, wie etwa das Kraftfahrzeug, bieten auf solchen Relationen häufig deutliche Vorteile in der Reisezeit.

Ein Ausbau des Netzes und eine Stärkung des Betriebs gehen mit hohen Kosten einher. Gleichzeitig sollen die Tarife flexibel und günstig sein, um den ÖPNV jedem zugänglich zu machen und Vorteile gegenüber der Nutzung des Kraftfahrzeuges zu bieten. Diese Anforderungen, die sich im Grundsatz gegenüberstehen, gilt es dennoch zu vereinen. Über die wirtschaftlichen Aspekte hinaus sorgt ein Mangel an Fachkräften, wie etwa beim Fahrpersonal, für weitere Herausforderungen. Daher gilt es, Nachwuchs und Quereinsteiger zu gewinnen und in der Zukunft technologische Neuerungen wie autonomes Fahren zu nutzen. Der ÖPNV stellt eine der wichtigsten Grundlagen für eine klimafreundliche Mobilität in Hannover und der Region Hannover dar.

3.11 Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz

Hauptverkehrsstraßennetz

Hannover verfügt über ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz. Die wesentlichen Elemente der (über-)regionalen Erschließung sind die Bundesautobahnen A2 im Norden und A7 im Osten der Stadt sowie das Tangentensystem der Schnellwege – Westschnellweg (B6), Südschnellweg (B65) und Messeschnellweg (A37/B3). Das Schnellwegesystem entlastet den inneren Stadtbereich, indem es die Verkehre bündelt (vgl. Abb. 25).



Abb. 25 Übergeordnetes Straßennetz, Abbildung shp

Die Erschließung des Stadtgebiets wird durch mehrere Radialen gesichert, die das übergeordnete Straßennetz mit dem Cityring verbinden. Der Cityring sorgt für die Verteilung im Innenstadtbereich. Mit einem sechsstreifigen Querschnitt am Leibnizufer, am Friedrichswall und der Hamburger/Berliner Allee mit der Hochstraße am Raschplatz sind die Straßen des Cityrings prägend für die anliegenden Stadträume. Die Trennwirkung der Straßen ist stark ausgeprägt und ursächlich für den geringen städtebaulichen Zusammenhalt zwischen der Innenstadt und den innenstadtnahen Quartieren. Im Rahmen von Hannover City 2020+ wurden Möglichkeiten zur städtebaulichen Integration und verkehrlichen Optimierung des Cityrings untersucht und ein leistungsfähiges Konzept entwickelt, welches den Gewinn von Freiraumqualitäten und die Konzentration von Verkehrsflächen ermöglicht.

Die Stadtteile erschließt ein hierarchisch gestuftes Netz aus Sammel-, Erschließungs- und Anliegerstraßen. Wohngebiete sind überwiegend in die flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche) einbezogen.

Im Masterplan Mobilität 2025 sind neben dem bestehenden Straßennetz auch weitere Netzooptionen enthalten (u. a. Leinequerung und Elise-Meyer-Allee), für deren Realisierung im derzeit gültigen Flächennutzungsplan entsprechende Potenzialflächen vorgehalten werden. Diese Netzooptionen wurden bislang nicht realisiert und sollen vor dem Hintergrund der angepassten Zielsetzung des

Masterplans Mobilität 2035 und der angestrebten Verkehrswende zukünftig nicht weiterverfolgt werden. Einzig im Stadtbezirk Misburg-Anderten werden die Netzoptionen im Bereich des Lohwegs im Zusammenhang mit verschiedenen städtebaulichen Planungen überprüft. Für die gesamtstädtische Mobilität sind alle im Flächennutzungsplan enthaltenen Netzoptionen jedoch von geringer Relevanz.

Die Verwaltung ist vom Rat beauftragt, im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Mobilität das aktuelle Hauptverkehrs- und Vorbehaltsstraßennetz für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) grundsätzlich zu überprüfen und zu reduzieren. Der motorisierte Verkehr soll in der Folge stärker gebündelt und Parallelführungen von Hauptverkehrsstraßen vermieden werden. Allen Straßen außerhalb dieses Netzes können dadurch stärkere Freiheitsgrade in der Gestaltung eingeräumt werden.

Ruhender Verkehr

Das Stellplatzangebot innerhalb des Cityrings umfasst etwa 9.600 Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie etwa 3.800 im öffentlichen Straßenraum. Darüber hinaus gibt es etwa 5.800 private Stellplätze in nicht einsehbaren Tiefgaragen, Garagen oder Hinterhöfen. Das umfangreiche Stellplatzangebot im Straßenraum ist überwiegend bewirtschaftet, knapp 20 % der Stellplätze haben eine Parkbevorrechtigung für Bewohner*innen.²⁵ Die Auslastung der Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt zeigt deutliche Unterschiede im Vergleich untereinander. Während einzelne Anlagen eine starke Auslastung aufweisen, bieten viele andere deutliche Kapazitätsreserven. In der Summe aller Parkhäuser und Tiefgaragen bleibt ein großes Angebot an freien Stellplätzen verfügbar. Im Jahresdurchschnitt, ermittelt im November 2023, betrug die Auslastung in der maßgebenden Spitzenstunde samstags 60 %.²⁶ Durch eine bessere Verteilung des ruhenden Verkehrs können die öffentlichen Flächen effizienter und damit auch wirtschaftlicher genutzt werden.

In den innenstadtnahen Quartieren ist der Parkdruck überwiegend hoch. Die geringe Flächenverfügbarkeit führt oftmals zu verkehrswidrigem und teilweise gefährdendem Parkverhalten – u. a. in Einmündungen, auf Geh- und Radwegen. Zur Entschärfung der Situation werden derzeit auch auf Stadtteilebene Parkraumbewirtschaftungskonzepte erarbeitet. In ersten Quartieren wurden bereits Regelungen zum Bewohner*innenparken umgesetzt. Durch die Einführung von Parkgebühren und zeitlichen Einschränkungen soll der (gebietsfremde) ruhende Verkehr verlagert und reduziert werden. Erste positive Effekte für die Anwohner*innen sind bereits erkennbar. Dort wo Stellplätze wegfallen gilt es, Verständnis für die Notwendigkeit der Maßnahme zu generieren und den sorgsamen Abwägungsprozess zu vermitteln.

Elektromobilität

Seit 2018 folgt die Landeshauptstadt Hannover ihrem Umsetzungskonzept zur Elektromobilität. Die dort benannten Maßnahmen sind entweder erfüllt oder werden als dauerhafte Aufgaben wahrgenommen. Die Aktivitäten der Stadt und ihrer Kooperationspartner*innen sind unter der Marke „Hannover stromert“ zusammengefasst. Damit hat sich Hannover als eine der in der Elektromobilität führenden deutschen Städte etabliert.

²⁵ PGT Umwelt und Verkehr GmbH: Parkraum Bestandserhebung 2021 innerhalb des Cityrings in der Landeshauptstadt Hannover; Hannover, Januar 2022

²⁶ Hanova: Durchschn. Auslastung pro Stunde City Parkhäuser (exkl. Raschplatz) – gemittelt im Zeitraum Dez. 22 – Nov. 23

Der städtische Fuhrpark verfügt inzwischen über mehr als 160 Elektrofahrzeuge. Dies sind vorwiegend PKW und leichte Nutzfahrzeuge, aber auch ein Rettungswagen der Feuerwehr und Arbeitsgeräte wie Radlader gehören dazu. Weitere werden angeschafft, sobald ihre von Verbrennungsmotoren angetriebenen Vorgängermodelle ausgemustert werden. Alle verfügen über ausreichende Ladeinfrastruktur. Außerdem bietet die Stadt für die privaten Fahrzeuge ihrer Mitarbeiter*innen Lademöglichkeiten an.

Inzwischen wird jedes zwanzigste Kraftfahrzeug in Hannover elektrisch betrieben. Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur umfasst rund 1.500 Ladepunkte. Damit müssen sich im Durchschnitt weniger als elf zugelassene Elektrofahrzeuge einen Ladepunkt teilen. Ein Viertel dieser Ladepunkte steht an Straßen und Plätzen. Im bestehenden Konzessionsvertrag ist geregelt, dass in Hannover jährlich mindestens 200 Ladepunkte hinzukommen. Als Anreiz für die Anschaffung und Nutzung sind Elektrofahrzeuge durch eine Sonderregelung noch bis 2026 von öffentlichen Parkgebühren im Stadtgebiet befreit.

3.12 Wirtschafts- und Güterverkehr

Die Situation im Güter- und Wirtschaftsverkehr am Standort Hannover kennzeichnen

- die guten Verkehrsinfrastrukturen – Straße, Schiene, Wasser und Luft,
- die oberzentralen Funktionen der Stadt, als Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsschwerpunkt in der Region Hannover und
- die Lage an den europäischen Transitverkehrsachsen A2 und A7, als (internationaler) Logistikstandort.

Die städtischen Häfen – Nordhafen, Lindener Hafen, Brink Hafen und Misburger Hafen – bilden die industriellen und logistischen Schwerpunkte der Stadt. Sie sind als trimodale Verkehrsknotenpunkte (Straße, Schiene, Wasserstraße) angelegt.

Die Innenstadt und die Flächen an den Radialen des Hauptverkehrsstraßennetzes sind Standorte mit Schwerpunktnutzungen im tertiären Wirtschaftssektor.

Der Wirtschafts- und Güterverkehr trägt einen wesentlichen Anteil zur Verkehrsleistung im Hauptverkehrsstraßennetz bei. Vor allem die Logistikhallen am Stadtrand weisen teilweise eine nennenswerte Verkehrserzeugung auf. Zur Lenkung des Schwerverkehrs wurden für die großen Gewerbe- und Industriegebiete Lenkungskonzepte umgesetzt, die den Schwerverkehr auf geeigneten Routen im Hauptverkehrsstraßennetz führen. Durchfahrtsverbote und Tonnagebeschränkungen für den Schwerverkehr wirken dem Auftreten von Schleichverkehren entgegen. In Wohngebieten dürfen Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen über Nacht nicht geparkt werden. An Sonn- und Feiertagen gilt in Wohngebieten ein generelles Lkw-Parkverbot.



Abb. 26 Beispiel Wirtschaftsverkehr Hannover, Fotos shp

Die Belieferung des stationären Handels und von Privathaushalten, vor allem durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister (kurz KEP), ist ein weiterer wichtiger Faktor. Durch Lieferfahrzeuge, die in zweiter Reihe oder im Seitenraum parken, entstehen immer häufiger Nutzungskonflikte in den Stadtquartieren. Dies ist als Resultat eines stetigen gesellschaftlichen Wandels mit steigenden Zahlen von Bestellungen zu sehen. Durch das neue Verkehrszeichen „Ladebereich“ (Zeichen 230) können gesonderte Parkflächen für Be- und Entladevorgänge, gewerblicher und privater Art, ausgewiesen werden.

Derzeit werden die neuen Möglichkeiten der StVO im Hinblick auf Ladebereiche in der Landeshauptstadt Hannover geprüft und umgesetzt, so dass auch die Zugänglichkeit von Möglichkeiten zum Be- und Entladen in den Quartieren perspektivisch steigen wird.

Für die Weiterentwicklung alternativer, umweltfreundlicher Logistikangebote wurde die Initiative Urbane Logistik gegründet. Diese fokussiert sich auf vier Teilprojekte: Aufbau einer wissenschaftlichen Kompetenzregion, Verkehrsmanagement und -daten, Versuchsraum urbane Logistik (Simulation & Erprobung) sowie Ausbau der kommunalen & gewerblichen E-Mobilität. Als innovative Logistikangebote wurden im Jahr 2019 für den Lieferverskehr reservierte Parkbuchten in Linden Nord sowie der Mini-Hub in der Mehlstraße 2023 umgesetzt. Der Mini-Hub ist eine emissionsfreie Umschlagsbasis, von der Warensendungen mit CO₂-freien Lastenrädern zugestellt werden.

3.13 Verkehrssicherheit

Die Vision Zero ist eine Sicherheitsstrategie mit dem Ziel, dass es keine Getöteten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr mehr gibt. Dafür braucht es ein sicheres Verkehrssystem mit einer entsprechenden Gestaltung der Verkehrsmittel und Infrastruktur. Zu dieser Zielsetzung hat sich auch das Niedersächsische Innenministerium bekannt.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit schwer- und leichtverletzten Personen lag in der Landeshauptstadt Hannover im Jahr 2024 bei 3.252. In die Statistik gehen nur die polizeilich erfassten Unfälle ein, die Dunkelziffer ist vermutlich höher. Die Zahl der Verkehrstoten im Stadtgebiet Hannover lag zuletzt im Jahr 2024 bei neun Personen. Davon sind vier Verkehrstote dem Fußverkehr zuzuordnen. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung ist in den letzten

zehn Jahren insgesamt aber rückläufig. Im Jahr 2024 wurden 413 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen erfasst. Dabei kamen 321 Personen zu Schaden, 49 von ihnen schwer.²⁷

Die Unfallschwere steigt bei Kfz-Beteiligung und nimmt mit der Größe bzw. dem Gewicht des Fahrzeugs sowie den gefahrenen Geschwindigkeiten zu. Um die Vision Zero in der städtischen Mobilitätsplanung zu verankern, bedarf es daher vor allem dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen, wie Kindern und ältere Menschen, gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Elektrokleinstfahrzeugen

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Längsverkehr und insbesondere an Knotenpunkten umgesetzt. Durch Rotmarkierungen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) ist die Radverkehrsführung deutlich stärker ins Sichtfeld des motorisierten Verkehrs gebracht worden.

Im Jahr 2024 wurden im Stadtgebiet von Hannover 1.441 Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung erfasst. Zwar kamen nicht bei jedem Unfall Personen zu Schaden, im Schnitt wurden aber mehr als drei Verunglückte pro Tag registriert. Fast jeden vierten Tag wird ein*e Radfahrer*in schwer verletzt. Drei Personen verunglückten tödlich.

Die Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung sind im Zusammenhang mit der Anzahl an Fahrten im Radverkehr zu beurteilen. In Jahren mit erhöhten Unfallzahlen wie 2018 und 2020 deuten die Erhebungsdaten der städtischen Radzählstellen auf die verstärkte Nutzung des Fahrrads hin.

Vor allem Unfälle mit der Beteiligung von Pedelecs und damit auch älterer Personen haben in den letzten Jahren stetig zugenommen. Auch diese Entwicklung ist im Zusammenspiel mit steigenden Absatzzahlen der elektrisch unterstützten Fahrräder zu sehen. Der Anteil schwerverletzter Personen liegt bei Unfällen mit Pedelec-Beteiligung etwas höher als der Schnitt aller Radunfälle.

Da Elektrokleinstfahrzeuge (wie E-Scooter) erst seit einigen Jahren im Straßenverkehr zugelassen sind, sind Aussagen zu Entwicklung der Unfallzahlen nur bedingt möglich. Die Zahl der Verkehrsunfälle lag im Jahr 2024 bei 268 im Stadtgebiet Hannover. Dabei kamen 200 Personen zu Schaden, 9 von ihnen schwer.

Verkehrsunfälle mit Kinder- und Senior*innenbeteiligung

Bei Betrachtung der Anzahl verunglückter Kinder im Stadtgebiet Hannover zeigt sich seit 2005 ein abnehmender Trend (vgl. Abb. 27). Besonders wenig Unfälle gab es während der Corona-Pandemie. Dennoch ist im Jahr 2024 im Schnitt etwas mehr als jeden zweiten Tag ein Kind an einem Unfall beteiligt gewesen. Bei etwa 95 % der Unfälle blieb es bei leichten Verletzungen. Am häufigsten verunglücken Kinder als Mitfahrer*in im Kraftfahrzeug. Die Anteile der Kinder, die auf dem Fahrrad oder zu Fuß verunglücken, liegen knapp dahinter.²⁸

²⁷ Polizeidirektion Hannover, Präsentation zur 73. Sitzung der Unfallkommission Landeshauptstadt Hannover und Stadt Laatzen

²⁸ Landeshauptstadt Hannover: Statistische Daten zu Unfällen mit Kinderbeteiligung, Hannover 2024



Abb. 27 Entwicklung Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, Abbildung shp, Daten LHH, 2024

Im Stadtgebiet Hannover wurden im Jahr 2024 34 Schulwegunfälle erfasst, dabei wurden drei Personen schwer verletzt. Tödliche Unfälle waren in den letzten zehn Jahren nicht zu verzeichnen.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Senior*innen ist in den letzten zehn Jahren leicht gestiegen. Im Jahr 2024 wurden 5.531 Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Senior*innen erfasst, dabei kamen 469 Personen zu Schaden. Bei den steigenden Zahlen ist zu berücksichtigen, dass ältere Menschen immer länger mobil bleiben und dementsprechend auch die zurückgelegten Wege dieser Personengruppen zunehmen. Daher gilt es, die Belange zur Mobilitätsteilhabe aller Altersklassen in den Planungen von Verkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen.

Verkehrssicherheitsarbeit

Die Unfallkommission, zusammengesetzt aus Vertreter*innen der Polizei, Verwaltung und Verkehrsbetrieben, befasst sich regelmäßig mit der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet. Die Polizei setzt in ihrer Arbeit zudem auf die Prävention, Kontrolle sowie Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung der Bevölkerung.

Die mobile und stationäre Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung der Landeshauptstadt Hannover an Gefahrenpunkten trägt zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten und der Rotlichtbeachtung bei. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist bei tödlichen Unfällen eine der häufigsten Unfallursachen, daher ist eine Intensivierung der Kontrollen sinnvoll.²⁹

In von der Polizei durchgeführten Verkehrskontrollen wird auf das Fehlverhalten im Radverkehr, wie Fahren auf Gehwegen oder entgegen der Fahrtrichtung hingewiesen. Durch allgemeine Verkehrskontrollen vor Schulen sowie anderen relevanten Stellen sollen zu hohe Fahrtgeschwindigkeiten, unzulässiges Halten und Parken sowie das unzulässige Radfahren auf Gehwegen reduziert werden. Der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen sensibilisiert für das eigene Verkehrsverhalten und Rücksichtnahme.

²⁹ Polizeidirektion Hannover, Verkehrssicherheitsbericht 2024

Die Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern beginnt schon im Kindergartenalter. Verkehrs- und Schulanfänger werden auf die Gefahren im Verkehr hingewiesen und das richtige Verkehrsverhalten wird geübt. Die Landeshauptstadt Hannover hat im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Gib mir Acht“ ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept ins Leben gerufen. Mit baulichen Maßnahmen werden Querungssituationen verbessert, mit Öffentlichkeitsarbeit für das Thema sensibilisiert und mit verschiedenen Maßnahmen der Verkehrserziehung das richtige Verhalten im Straßenverkehr mit den Kindern eingeübt. Zur sicheren Orientierung werden zudem Schulwegpläne für alle Grundschulen und Kinderstadtpläne der verschiedenen Stadtbezirke kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Wesentlich für die Verkehrssicherheit von Kindern ist eine kindgerechte Verkehrs- und Stadtplanung und die gemeinsame Rücksicht und Verantwortung aller anderen Verkehrsteilnehmer*innen, um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten. Eine wichtige Rolle spielt dabei die entscheidende Reduktion und Regelung von Bring- und Holverkehren mit dem Kraftfahrzeug, sogenannte Elterntaxis.

Die Stadtverwaltung wurde zum Haushalt 2025/26 beauftragt, die Schulwegsicherheit konzeptionell neu aufzustellen, um die Sicherheit kindlicher und schulischer Mobilität im öffentlichen Raum zu priorisieren und dadurch wesentlich zu erhöhen.

4 Mängel, Herausforderungen und Chancen

Aus den übergeordneten Rahmenbedingungen und der Analyse der Ausgangssituation werden Mängel bzw. Herausforderungen, aber auch Chancen für die Entwicklung der Mobilität und der Lebensqualität in der Landeshauptstadt Hannover deutlich. Seit dem politischen Beschluss des Masterplans Mobilität 2025 im Jahr 2011 haben sich die Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes positiv weiterentwickelt. Dennoch nimmt der Kraftfahrzeugbesitz in den Haushalten weiter zu. Eine Flächengerechtigkeit fehlt vielerorts, da fließender und ruhender Kfz-Verkehr weiterhin stark die Straßenräume dominieren.

Ein politischer Beschluss zur Reduzierung des privaten Kfz-Verkehrs liegt mit dem Klimaschutzprogramm bereits vor. Um dies umzusetzen, bedarf es daher im Zuge der Fortschreibung des Masterplans Mobilität auch restriktiver Ansätze gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Neben bekannten Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Pull-Maßnahmen), muss die Landeshauptstadt Hannover ihre Handlungsspielräume ausnutzen, um Besitz und Nutzung eines eigenen Kraftfahrzeuges weniger attraktiv zu machen (Push-Maßnahmen), wie es auch im VEP 2035+ der Region Hannover skizziert wird. In der infographischen Novelle zur Verkehrswende „ABGEFAHREN!“³⁰ sind die Ansätze plakativ dargestellt (vgl. Abb. 28):

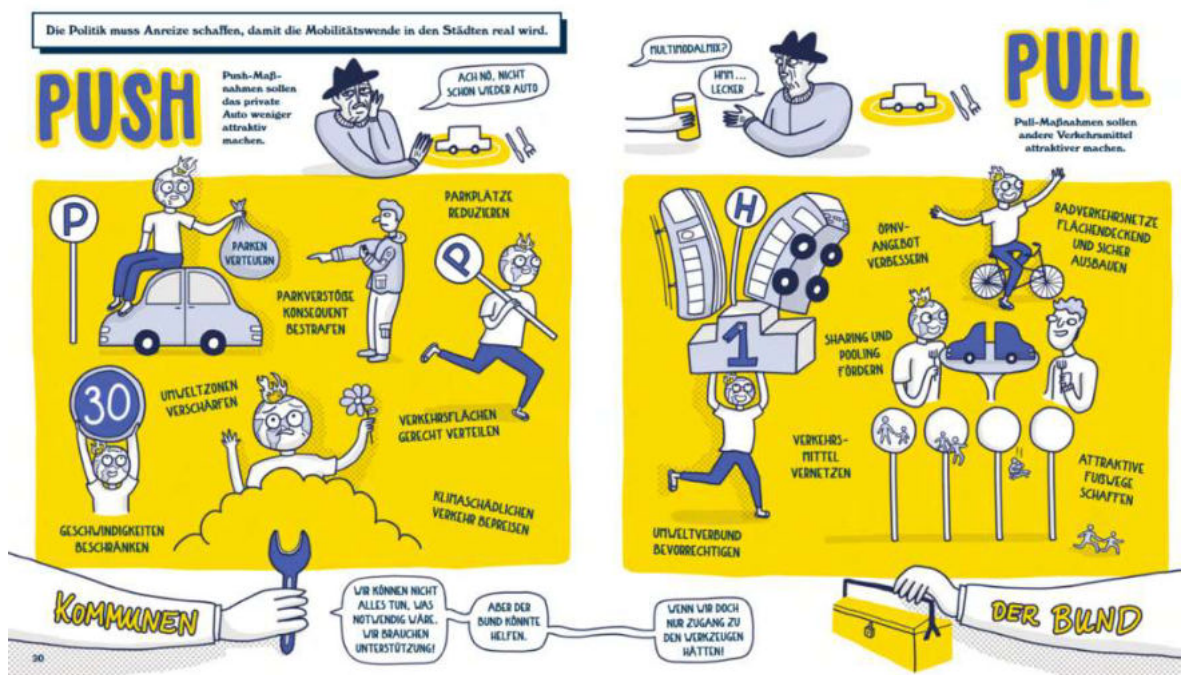


Abb. 28 Push- und Pull-Maßnahmen im Verkehrswesen, Abbildung Agora Verkehrswende

Wesentliche Mängel im Bestand der verschiedenen Verkehrsträger bzw. Herausforderungen durch die übergeordneten Rahmenbedingungen sowie Chancen für die Entwicklung der Mobilität in den nächsten zehn Jahren in der Landeshauptstadt Hannover sind im Folgenden dargestellt:

³⁰ <https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Abgefahren-Comic/ElleryStudio-AGORAVerkehrswende-Abgefahren-OnlineVersion.pdf>

Rahmenbedingungen



HERAUSFORDERUNGEN

- Anzahl privater Kraftfahrzeuge weiter ansteigend
- zunehmender Wirtschaftsverkehr (u.a. durch wachsenden Online-Handel)
- klimatische Herausforderungen durch Extremwetter
- Handlungsbedarf, verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren
- Berücksichtigung der Ansprüche an die Barrierefreiheit

CHANCEN

- sinkende Nutzungskosten im ÖPNV (u.a. Deutschlandticket)
- neue Zielgruppen und Akzeptanz längerer Wege im Radverkehr
- Nutzung Digitalisierungsfortschritt
- Nachhaltige Stadtentwicklung als Beitrag zur Daseinsvorsorge
- Kooperation mit Region Hannover stärken (Schnittstelle VEP 2035 +)
- vom Rat beschlossene Klimaschutzziele
- Anwendung neuer, richtungsweisender Regelwerke (u.a. StVO, E Klima, SUMP)

Abb. 29 Herausforderungen und Chancen durch Rahmenbedingungen, Abbildung shp

Nahmobilität und Aufenthalt



MÄNGEL

- vielfältige Nutzungskonflikte
- z.T. zu geringe (nutzbare) Breiten
- z.T. ungeeignete und schadhafte Oberflächen
- z.T. fehlende oder unzureichende Querungsmöglichkeiten
- z.T. mangelnde Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl
- Radverkehrsnetz mit Schwächen in den Tangenten
- zu wenige und z.T. ungeeignete Radabstellanlagen
- z.T. zu hohes Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr

CHANCEN

- mehr Raum und Bedeutung für den Fußverkehr
- Umsetzung der Velorouten für komfortables und sicheres Fahren
- Ausbau der Angebote an sicheren Radabstellanlagen
- Fokus auf Reduzierung von Unfallgefahren (u.a. an Knotenpunkten, auf Schulwegen)
- Förderung von Alternativen zur Nutzung des Kraftfahrzeugs
- geringere Geschwindigkeiten zur Erhöhung der Sicherheit (StVO)

Abb. 30 Mängel und Chancen bei Nahmobilität und Aufenthalt, Abbildung shp

Öffentlicher Verkehr und Information



MÄNGEL

- Nachfrage auf Wegen, die nicht über die Innenstadt führen, bislang nicht ausreichend im Angebot abgebildet (u.a. radiales Stadtbahnnetz)
- z.T. zu geringe Taktung auf einzelnen Buslinien
- z.T. lange Umstiegszeiten zwischen den Verkehrsmitteln (S-Bahn, Stadtbahn, Bus)
- z.T. noch fehlende Hochbahnsteige und barrierefreie Bushaltestellen

CHANCEN

- Ausbau des Stadtbahn- und busangebotes
- Nachfragesteigerung durch Taktverdichtung
- Ausbau des P+R- und B+R-Angebotes
- Fortsetzung Elektrifizierung der Fahrzeugflotte
- Förderung von Angeboten für die letzte Meile
- Verbesserung der Kundeninformation (verkehrsmittelübergreifend)

Abb. 31 Mängel und Chancen bei öffentlichem Verkehr und Information, Abbildung shp

Kfz- und Wirtschaftsverkehr



MÄNGEL

- hoher Flächenbedarf durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- z.T. hoher Anteil Durchfahrtsverkehre (außerhalb verkehrsbedeutender Straßen)
- z.T. fehlende Flächengerechtigkeit (begrenzter Straßenraum)
- z.T. Parksuchverkehre in der Innenstadt und in den Quartieren
- z.T. Parkverstöße in Bereichen mit hohem Parkdruck
- nur langsamer Anstieg Anteil Elektrofahrzeuge

CHANCEN

- Organisation des Parkraums durch Ausweitung Bewirtschaftung und Bewohner*innenparken
- Stärkung der Elektromobilität (u.a. Ausbau Ladeinfrastruktur)
- Förderung Carsharing als Ersatz für eigenes Kraftfahrzeug (Reduzierung Parkraumnachfrage)
- Bündelung und Lenkung des Verkehrs durch Digitalisierung und Vernetzung
- Verbesserungen in Organisation privater Wirtschaftsverkehre

Abb. 32 Mängel und Chancen bei Kfz- und Wirtschaftsverkehr, Abbildung shp

Die herausgestellten Mängel, bzw. Herausforderungen sowie Chancen bilden eine wichtige Grundlage für die Aufstellung des Planungsleitbildes sowie der Handlungsansätze und Maßnahmen im Zuge des integrierten Handlungskonzeptes (vgl. Kap. 7). Nicht alle aufgeführten Aspekte liegen im direkten Einflussbereich der Landeshauptstadt Hannover. Hier gilt es den Dialog zu suchen und Schnittstellen zu ermitteln.

5 Planungsleitbild

Das Planungsleitbild nimmt eine zentrale Position innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung ein. Es formuliert die grundsätzlichen Ziele der Planung als ökologische, soziale und ökonomische Leitsätze und Anforderungen an die Verkehrssysteme.

Das Leitbild der Fortschreibung des Masterplans Mobilität wurde in einem intensiven Austausch mit der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe erarbeitet und mit dem Arbeitskreis Mobilität abgestimmt. Verkehrsrelevante Zielvorstellungen vorhandener Leitbilder und Konzepte der Stadt Hannover wurden einbezogen. Das Planungsleitbild ist in drei Ebenen gegliedert: Einem übergeordneten Leitsatz sind sechs allgemeine Werte zugeordnet, die sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und deren Wandel orientieren. Aus diesen sechs Werten ergeben sich sechs planerische Ziele mit Mobilitätsbezug (vgl. Abb. 33).

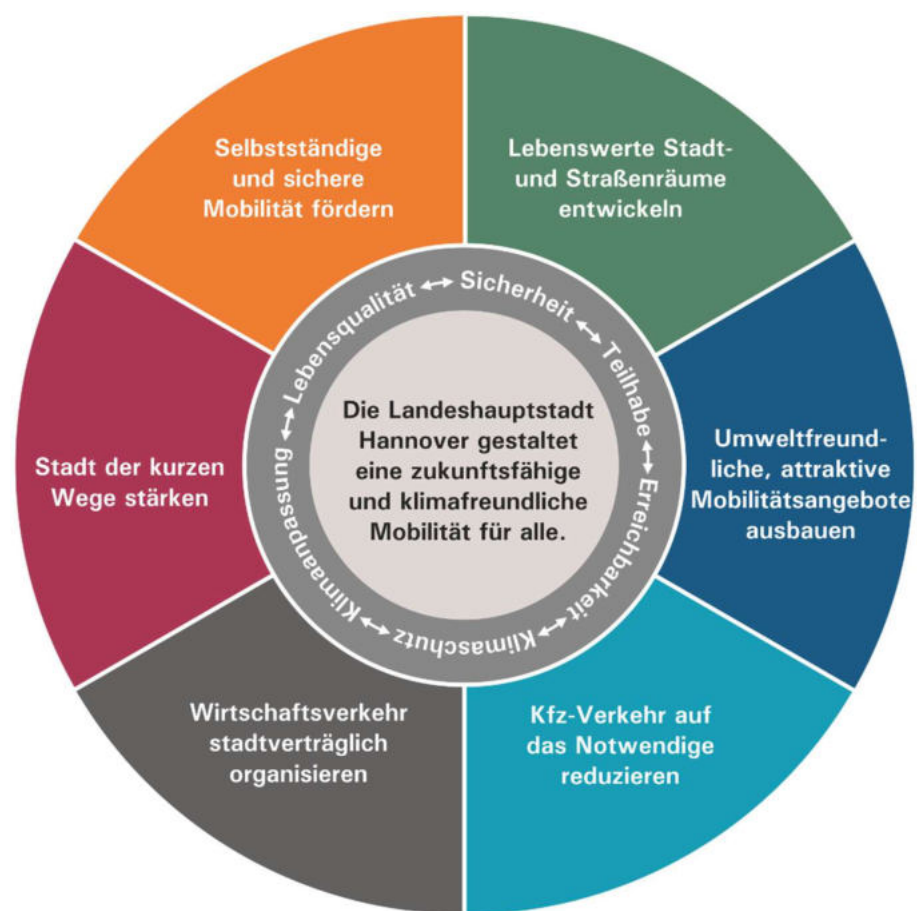


Abb. 33 Neues Leitbild bestehend aus einem Leitsatz, Werten und Zielen, Abbildung shp

Stadt der kurzen Wege stärken

Damit alle Menschen in Hannover in der Stadt mobil sein können, müssen Einrichtungen des täglichen Bedarfs fußläufig und mit dem Fahrrad gut erreichbar sein. Ziel der Stadtplanung ist daher eine quartiersorientierte Stadtentwicklung, die gemischt genutzte Quartiere fördert und die einzelnen Stadtteilzentren stärkt. Dabei steht der Mensch mit seinen alltäglichen Bedürfnissen im Mittelpunkt der Planung, damit die Wege wie zum Beispiel zum Supermarkt, zur Kita und zur nächsten Haltestelle zu einer aktiven und gesunden Mobilität einladen. Dies soll insbesondere auch Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen das Erreichen der für sie relevanten Zielpunkte ermöglichen.

Selbstständige und sichere Mobilität fördern

Ein wesentliches Ziel der Mobilitätsplanung ist die Sicherheit und Unversehrtheit der Menschen im Verkehr. Durch geeignete Maßnahmen sollen die Verkehrssicherheit gesteigert und schwere Unfälle verringert werden. Sichere, barrierefreie und eindeutige Wege ermöglichen es auch Kindern, älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen eigenständig mobil zu sein. Damit wird die Teilhabe sämtlicher Bevölkerungsgruppen einer vielfältigen Stadtgesellschaft an der städtischen Mobilität gefördert.

Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln

Stadt- und Straßenräume erfüllen vielfältige Funktionen – sie dienen der Fortbewegung, dem Aufenthalt und der Erholung. Damit Menschen sich im Straßenraum wohlfühlen, bedarf es einer gerechten Flächenaufteilung, sauberer Luft und möglichst wenig (Verkehrs-)Lärm. Die Wege und Plätze sollten zudem sauber und einladend sein sowie das Gefühl von Sicherheit vermitteln. Begrünung begünstigt das Mikroklima vor Ort und kann als Schattenspende an zunehmend heißen Sommertagen sowie zur Abmilderung von Starkregenereignissen dienen. Es ist unbedingt erforderlich, Straßenräume klimaangepasst umzugestalten, um trotz des Klimawandels auch in Zukunft eine hohe Lebensqualität für die Menschen in der Stadt zu ermöglichen.

Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Voraussetzung für eine Steigerung umweltfreundlicher Mobilität sind attraktive und zuverlässige Angebote. Aus diesem Grund ist es wichtig, die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr weiter auszubauen, um durchgängige, zügige und sichere Verbindungen bereitzustellen. Damit auch längere Strecken ohne das Kraftfahrzeug zurückgelegt werden können, ist der ÖPNV zukunftsfähig weiterzuentwickeln und die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag zu vereinfachen. Besonders wichtig ist in einer vielfältigen Mobilitätskultur die gegenseitige Rücksichtnahme, für die mit verschiedenen Aktionen sensibilisiert werden soll.

Kfz-Verkehr auf das Notwendige reduzieren

Zum Erreichen der Klimaneutralität in Hannover ist eine Verkehrswende erforderlich, die mit einer deutlichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote einhergeht. Trotzdem wird es auch weiterhin Mobilitätsanforderungen geben, die mit dem Kraftfahrzeug abgedeckt werden müssen. Eine grundsätzliche Erreichbarkeit von Quartieren ist daher zu gewährleisten. Durch die Konzentration des Kfz-Verkehrs auf ausgewählten Hauptachsen und die Bündelung des ruhenden Verkehrs kann eine gute Verknüpfung mit dem Umland sichergestellt und gleichzeitig eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen erreicht werden. Verbesserte Informa-

tionsmöglichkeiten zu den umweltfreundlichen und stadtverträglichen Mobilitätsangeboten erleichtern die Nutzung im Alltag. Neue Stadtquartiere sind zudem grundsätzlich so zu entwickeln, dass der Umweltverbund, Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz im Vordergrund stehen. Der Kfz-Verkehr soll auf notwendige Fahrten im Quartier reduziert und das Stellplatzangebot dementsprechend gestaltet werden.

Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren

Die überregionale Erreichbarkeit ist für den Güter- und Wirtschaftsverkehr von hoher Bedeutung. Damit der Wirtschaftsverkehr möglichst stadtverträglich und emissionsarm abgewickelt werden kann, ist eine gute Verkehrslenkung erforderlich. Ein besonderer Fokus liegt auf der Etablierung von zukunftsfähigen Logistiksystemen, die dazu beitragen, umweltfreundliche Lieferfahrzeuge, insbesondere auf der „letzten Meile“, einzusetzen, Schwerverkehre im Stadtgebiet zu minimieren und gleichzeitig eine gute Versorgung der Stadt sicherzustellen.

Das Leitbild ist Ergebnis einer kontinuierlichen Überprüfung und Fortschreibung im Planungsprozess. Die sechs Ziele bilden mit ihren Unterpunkten (Abb. 34 und Abb. 35) den Rahmen für das integrierte Handlungskonzept des Masterplans Mobilität.

		
Stadt der kurzen Wege stärken	Selbstständige und sichere Mobilität fördern	Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quartiere und Stadtteilzentren stärken ▪ verträgliche Nutzungen mischen ▪ Stadtplanung im menschlichen Maßstab fortführen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und Barrierefreiheit sicherstellen ▪ eigenständige Mobilität für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglichen ▪ Verkehrssicherheit zur Verringerung schwerer Unfälle erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächengerechtigkeit im Straßenraum herstellen ▪ Klimaanpassung und Hitzevorsorge durch begrünte und wassersensible Straßenräume umsetzen ▪ Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl stärken ▪ gesunde Umwelt durch saubere Luft und weniger Lärm sicherstellen

Abb. 34 Ziele des Leitbildes (Abschnitt 1), Abbildung shp



		
Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen	Kfz-Verkehr auf das Notwendige reduzieren	Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr entwickeln und ausbauen ▪ ÖPNV zukunftsfähig gestalten ▪ Multi- und Intermodalität stärken ▪ Wegezeiten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote verbessern ▪ Sharing-Angebote ausbauen ▪ E-Mobilität fördern ▪ für die Vorteile der aktiven Mobilität und gegenseitigen Rücksichtnahme sensibilisieren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kfz-Verkehr auf Hauptachsen bündeln ▪ Verknüpfung mit der Region und darüber hinaus sicherstellen ▪ Verkehr in sensiblen Bereichen flächenhaft beruhigen ▪ ruhenden Kfz-Verkehr bündeln und regulieren ▪ autoreduzierte Quartiere entwickeln ▪ Information zu Mobilitätsangeboten verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (über)regionale Erreichbarkeit sicherstellen ▪ Schwerverkehr lenken ▪ umweltfreundliche Logistikangebote etablieren ▪ anbieterunabhängige Logistik fördern

Abb. 35 Ziele des Leitbildes (Abschnitt 2), Abbildung shp

6 Der Mobilitätsrat

6.1 Ablauf und Inhalte

Der eingangs bereits beschriebene Mobilitätsrat tagte an vier Terminen im Jahr 2024. Die erste und letzte Sitzung waren als kürzere Abendveranstaltungen gestaltet, die beiden anderen Sitzungen fanden samstags tagsüber statt. Die nachfolgenden Absätze zum Ablauf und den Ergebnissen basieren auf den ausführlichen Dokumentationen.



Abb. 36 Eindrücke aus dem Mobilitätsrat, Fotos LHH

Die Inhalte der vier Sitzungen bauten aufeinander auf und hatten das Ziel, konkrete Handlungsempfehlungen zur Entwicklung der Mobilität im Handlungsrahmen der Fortschreibung des Masterplans Mobilität zu formulieren. Nachfolgend sind die Themenschwerpunkte und Diskussionsformate der vier Sitzungen aufgeführt:

Erste konstituierende Sitzung am 9. April 2024

Der Mobilitätsrat wurde über den fachlichen Auftrag für die Fortschreibung des Masterplans Mobilität informiert sowie die politischen Beschlusslagen als Rahmensetzung, wie beispielsweise den Beschluss des Rates zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2035. Im Plenum wurde zudem eine Sammlung von Anliegen des Mobilitätsrats festgehalten, bei der die Frage im Mittelpunkt stand: Für welche Themen möchte ich mich einsetzen? Auf dieser Grundlage wurde für die zweite Sitzung der Schwerpunkt auf die Stärkung des Umweltverbunds gelegt.

Mobilitätsrat Masterplan Mobilität Hannover

Was haben wir bei der ersten Sitzung gemacht?

1 Die Mobilität in Hannover unter die Lupe genommen.



2 Uns das neue Leitbild für den Masterplan Mobilität angeschaut.

3 Themen gesammelt.



Diese Themen sind uns besonders wichtig:

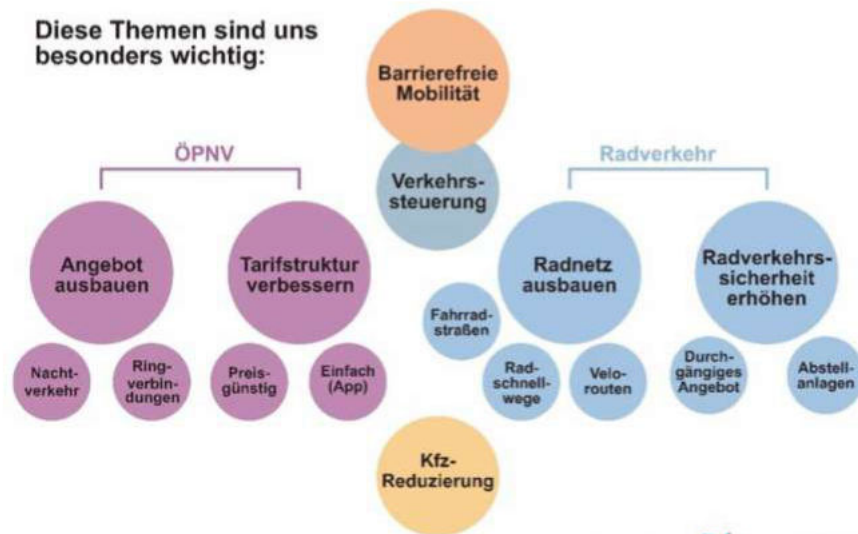


Abb. 37 Konstituierende erste Sitzung: Information und Themensammlung, Abbildung TOLLERORT

Zweite Sitzung am 15. Juni 2024

Ein fachlicher Überblicksvortrag von der Leiterin des Forschungsbereiches „Mobilität“ des Deutschen Instituts für Urbanistik, Anne Klein-Hitpaß, bildete die Grundlage für die anschließende Diskussion. Dabei wurde die zentrale Erkenntnis hervorgehoben, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel gestärkt werden müssen, um sowohl die Klimaanpassung zu fördern als auch die Aufenthaltsqualität in städtischen Räumen zu verbessern. Besonders der Radverkehr weist aus Sicht des Mobilitätsrats in Hannover noch erhebliches Steigerungspotenzial auf.

Im Rahmen einer Gruppendiskussion mit einer vorbereiteten Leitfrage wurde erörtert, wie es gelingen kann, dass mehr Menschen den Umweltverbund auf Alltagswegen nutzen – also weniger mit dem Kraftfahrzeug fahren – um dadurch ihren ökologischen Fußabdruck im Verkehr zu verringern. Dabei wurden Maßnahmen gesammelt und priorisiert, um dieses Ziel zu erreichen.

Eine weitere Gruppendiskussion beschäftigte sich mit fachlich vorbereiteten Thesen zu restriktiven Maßnahmen. Hierbei wurde diskutiert, unter welchen Bedingungen bestimmte Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen unterstützt werden. Es wurden Argumente gesammelt und Bedingungen formuliert. Die Thesen wurden anschließend unter Berücksichtigung dieser Bedingungen bewertet.

Der Mobilitätsrat sammelte und priorisierte abschließend wichtige Ansatzpunkte für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, im ÖPNV sowie für den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Dabei wurden vielfältige Handlungsmöglichkeiten identifiziert, die mit einem Flächenbedarf im öffentlichen Straßenraum verbunden sind. Im Zuge der Bearbeitung der Thesen wurden auch einschränkende Bedingungen eingebracht. So wurde beispielsweise die Erreichbarkeit von Zielen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, auch mit dem Pkw, als besonders wichtig herausgestellt. Nur bei Sicherstellung dieser Bedingung solle der Radverkehr bei Flächenknappheit im Straßenraum priorisiert in Planungen betrachtet werden.

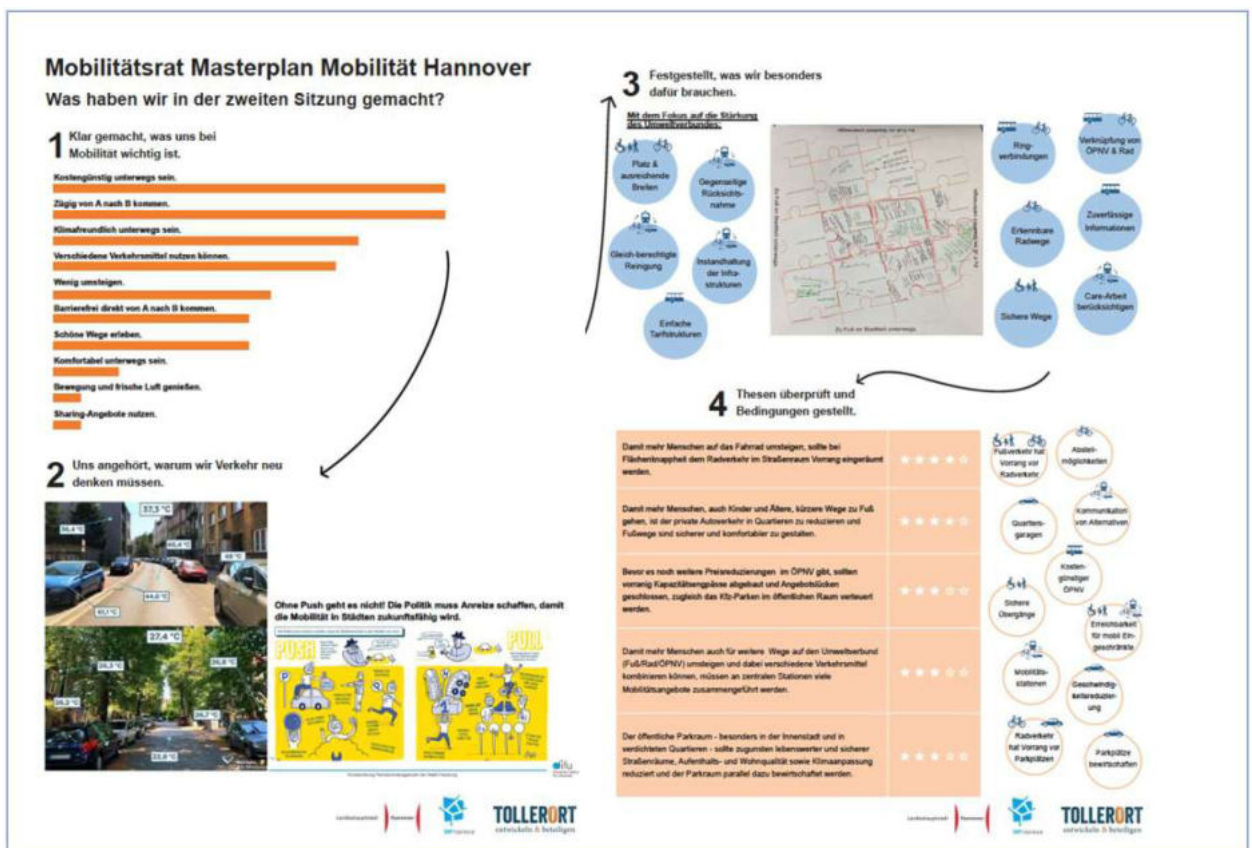


Abb. 38 Zweite Sitzung: Workshopformat Handlungsansätze für umweltverträgliche Verkehrsarten, Abbildung TOLLERORT

Dritte Sitzung am 7. September 2024

Das Fachplanungsteam hatte Szenarien für zwei unterschiedliche Straßenräume in der Stadt entwickelt, die jeweils eine innerstädtische Lage und eine Lage am Stadtrand repräsentierten. Diese Szenarien blickten ins Jahr 2040 und skizzierten veränderte Rahmenbedingungen für Verkehr und Aufenthalt. Dabei wurden Restriktionen für den Kfz-Verkehr sowie Angebote zur Förderung des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität von den Teilnehmer*innen benannt. Im Mittelpunkt stand die Idee, den Platzanspruch für den Kfz-Verkehr zu verringern, um mehr Raum für den Umweltverbund und Aufenthalt zu schaffen.

Der Mobilitätsrat erörterte und vertiefte anschließend in Kleingruppen wichtige Maßnahmen im Bereich der Straßenraumgestaltung, des Parkens und des Fahrens. Dabei wurden verschiedene Maßnahmen gesammelt und beschrieben, um die zukünftigen Veränderungen aktiv zu gestalten.

Auf Grundlage dieser gesammelten Maßnahmen wählten die Gruppen gemeinsam die wichtigsten Instrumente aus, die im Umgang mit dem Kfz-Verkehr eingesetzt werden könnten. Dabei wurden Push- und Pull-Maßnahmen betrachtet, die in einer weiteren Gruppenphase diskutiert wurden. Jede Gruppe widmete sich einem Instrument, analysierte dessen Einsatzmöglichkeiten und leitete Empfehlungen für den Einsatz ab.

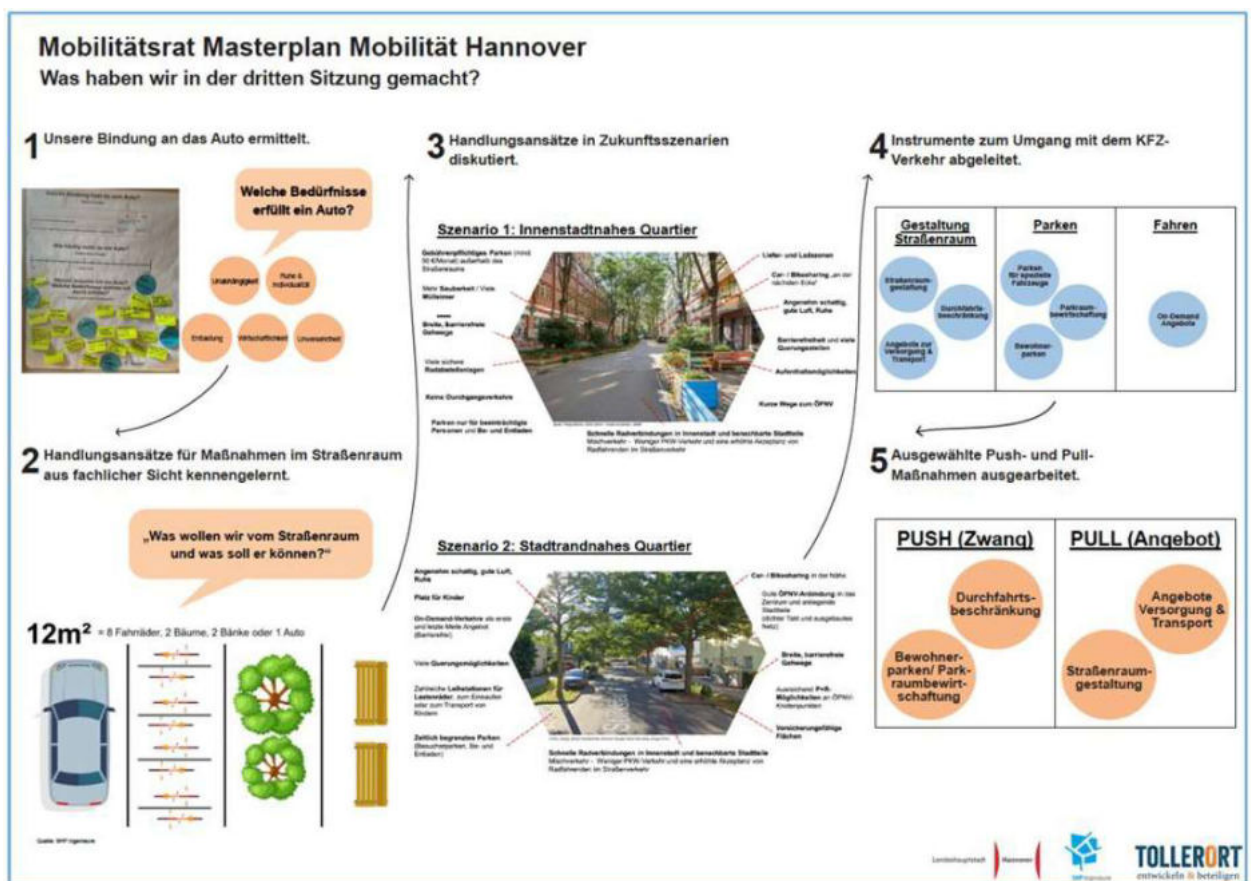


Abb. 39 Dritte Sitzung: Workshopformat Zukunftsszenarien Handlungsansätze in Straßenräumen / Umgang Kfz-Verkehr, Abbildung TOLLERORT

Vierte Sitzung am 29. Oktober 2024

Im Vorfeld der vierten und letzten Sitzung wurden vom Fachplanungsteam auf Grundlage der zuvor erarbeiteten Inhalte und Haltungen zehn Empfehlungen formuliert, welche in der Sitzung gemeinsam mit dem Mobilitätsrat überprüft und zum Teil angepasst wurden. Anschließend wurde jede Empfehlung dahingehend bewertet, ob der Mobilitätsrat diese als gemeinsame Empfehlungen unterstützt (vgl. Kapitel 6.3).

6.2 Diskussion und Ergebnisse

Wie kann der Umweltverbund gestärkt werden?

Der Austausch vielfältiger Perspektiven im Mobilitätsrat führte zu einer großen Sammlung von Maßnahmen, die im Austausch als wichtig angesehen wurden für die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und multimodale Wegeketten auf längeren Wegen) sowie für eine gute Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Alle diese Maßnahmen benötigen Flächen in den begrenzten Straßenräumen. Als besonders wichtig bewertet wurden:

Eine gute, barrierefreie Infrastruktur ist essenziell, um den Verkehr in der Stadt attraktiv und zugänglich zu gestalten. Gehwege sollten ausreichend breit und sicher sein, zudem ist eine Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten sinnvoll, um den Aufenthalt angenehmer zu machen. Die Erreichbarkeit der Verkehrsangebote muss barrierefrei gestaltet sein. Ausreichend breite, sichere und durchgängige Wegverbindungen sollen den Radverkehr vielfältig fördern. Der Ausbau des Radverkehrsnetzes sollte durch klare Wegweisung, Serviceangebote und gute Beleuchtung ergänzt werden. Ebenso sind sichere Radabstellplätze an ÖPNV-Haltestellen, Quell- und Zielorten und insbesondere in Wohngebieten wichtig, um das Radfahren komfortabel und bequem zu machen. Für den öffentlichen Nahverkehr sind Bussonderfahrstreifen notwendig, um die Reisezeiten zu verkürzen. Außerdem ist die Ausstattung von Aufenthaltsflächen für Jung und Alt von großer Bedeutung. Dazu gehören beispielsweise mit Bäumen beschattete Sitzbereiche, künstlerische Gestaltungselemente, öffentliche Toiletten sowie Angebote für Sport und Bewegung.

Um die Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen, ist ein bezahlbares und bedarfsgerechtes Angebot notwendig, um zügig von A nach B zu kommen. Das bedeutet ein gut überschaubares und gut organisiertes Angebot im ÖPNV. Die Netzdichte sollte verbessert werden, indem mehr Umstiegspunkte geschaffen werden, gleichzeitig aber auch Direktverbindungen angeboten werden. Zudem ist es wichtig, sowohl im Radverkehr als auch im ÖPNV tangentielle Verbindungen zwischen den Stadtteilen zu schaffen, die nicht über das Stadtzentrum führen. Die Taktung im ÖPNV sollte verbessert werden, um Anschlüsse an Umstiegspunkte zu sichern und die verschiedenen Verkehrsarten an diesen Punkten (z. B. durch Mobilitätsstationen) besser zu vernetzen. Ergänzende Angebote für die letzte Meile sind wichtig, auch um Transporte komfortabler zu machen.

Neben der Effizienz spielen die Sicherheit und Selbstständigkeit der Verkehrsteilnehmer*innen eine große Rolle. Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sollten abgebaut werden, indem Gehwege von Einbauten und Hindernissen freigehalten werden, auch von parkenden Kraftfahrzeugen. Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist wichtig, ebenso wie eine gute Beleuchtung von Fußwegeverbindungen und Treffpunkten. Spielbereiche sollten vom

Kfz-Verkehr getrennt werden, um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten. Sauberkeit in öffentlichen Räumen, etwa durch Mülleimer und regelmäßige Straßenreinigung, trägt ebenfalls zu einem angenehmen Stadtbild bei.

Schließlich ist eine zentrale und einfache Informationsbereitstellung wichtig. Alle Mobilitätsangebote sollten in einer App zusammengeführt werden, die einen einfachen Zugang zu Fahrplänen, Routen und weiteren Informationen ermöglicht.

Was sind wesentliche Restriktionen und Prioritäten?

Die Mitglieder des Mobilitätsrats unterstützten die formulierten Thesen weitgehend. Viele Thesen wurden mehrheitlich mitgetragen, einige nur bedingt. In Teilen wurden daher einschränkende Bedingungen festgelegt und Priorisierungen vorgenommen:

These Fußverkehr: "Damit mehr Menschen – auch Kinder und Ältere – kürzere Wege zu Fuß gehen, ist der private Autoverkehr in Quartieren zu reduzieren und Gehwege sind sicherer und komfortabler zu gestalten." Den notwendigen Rahmen sollten verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) setzen. Voraussetzungen hierfür sind Geschwindigkeitsreduzierungen, sichere Straßenübergänge sowie Sammelparkplätze für Bewohner*innen, sowie Sonderregelungen für Menschen mit Einschränkungen. Zudem sind Lösungen für Lieferverkehr, ambulante Dienste und Pflege notwendig.

These Radverkehr: "Damit mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, sollte bei Flächenknappheit dem Radverkehr im Straßenraum Vorrang eingeräumt werden." Es wird betont, dass Fußverkehr die Basismobilität darstellt und Gehwege daher wichtiger sind als Radwege; sie sollten nicht für Radwege eingeschränkt werden. Radwege werden als wichtiger erachtet als Kfz-Stellplätze, wobei gleichzeitig in der näheren Umgebung ausreichend Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge geschaffen werden müssen. Zudem ist es wichtig, Kfz-Stellplätze für Menschen mit Einschränkungen bereitzustellen.

Weiterentwickelte These Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): "Im ÖPNV sollten neben Preisreduzierungen vorrangig Kapazitätsengpässe abgebaut und Angebotslücken geschlossen, zugleich das Kfz-Parken im öffentlichen Raum verteuert werden." Hierfür ist eine zeitgleiche Umsetzung von Preisreduzierungen und Angebotsverbesserungen notwendig. Es gilt, neue Finanzierungsquellen zu erschließen, beispielsweise durch eine „ÖPNV-Abgabe“ oder (höhere) Parkgebühren. Das Parken im Straßenraum sollte gegenüber Parkhäusern verteuert werden, wobei das Bewohner*innenparken gesichert bleibt.

These Mobilitätsketten/Umstiege: "Damit mehr Menschen auch für längere Wege auf den Umweltverbund (Fuß/Rad/ÖPNV) umsteigen und dabei verschiedene Verkehrsmittel kombinieren können, müssen an zentralen Stationen viele Mobilitätsangebote zusammengeführt werden." Dabei ist ein bedarfsgerechtes, barrierefreies und dichtes Netz notwendig, das auch das Umland umfasst. Sichtbarkeit, Wiedererkennbarkeit der Angebote, ein einheitliches Preismodell sowie sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten sind entscheidend, um den Umstieg attraktiver zu machen.

These Aufenthaltsqualität und Freizeitmobilität: "Der öffentliche Parkraum – besonders in der Innenstadt und in verdichteten Quartieren – sollte zugunsten lebenswerter und sicherer Straßenräume, Aufenthalts- und Wohnqualität sowie Klimaanpassung reduziert und der Parkraum parallel dazu bewirtschaftet werden." Parallel dazu müssen Alternativen für Stellplätze vorhanden und gut kommuniziert werden. Private Garagenplätze könnten für Fremdvermietung geöffnet werden, Ladestationen als Anreiz installiert werden, und sogenannte „Kiss and Ride“-Flächen, beispielsweise vor Arztpraxen, ausgeweitet werden. Bei der Preisgestaltung sollten soziale Aspekte berücksichtigt werden, um die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten.

Wie soll mit dem Kfz-Verkehr umgegangen werden?

Der Mobilitätsrat hat festgehalten, dass geeignete restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr erforderlich sind. Diese sind besonders im Bereich des Ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum umzusetzen, um die Potenziale des Umweltverbunds zu nutzen, umweltverträgliche Verkehrsmittel sowie Aufenthaltsqualitäten in begrüntem, entsiegeltem Straßenraum zu stärken und dafür ausreichend Platz zu schaffen. Dabei ist klar, dass nicht alle Menschen auf das Kraftfahrzeug verzichten können oder wollen. Deshalb bleibt das Kraftfahrzeug auch weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel im Stadtverkehr, soll aber die Straßenräume weniger stark dominieren. Restriktive Maßnahmen („Push-Maßnahmen“) müssen so ausgestaltet sein, dass Veränderungen im Mobilitätsverhalten erwirkt werden. Nur so kann der in Teilen unverhältnismäßige Flächenverbrauch des Kfz-Verkehrs durch großflächige Versiegelungen mit Überhitzungsfolgen in heißen Sommermonaten reduziert werden.

Der Mobilitätsrat empfiehlt im Umgang mit dem städtischen Kfz-Verkehr folgende strategische Aspekte, die Politik und Stadtgesellschaft heraus- aber nicht überfordern sollen: Restriktive (einschränkende) Maßnahmen sollen mit attraktiven Angeboten kombiniert werden, um möglichst vielen Menschen einen Umstieg vom Kraftfahrzeug auf den Umweltverbund zu ermöglichen und zu erleichtern. Für die (Mit-) Finanzierung attraktiver Angebote sollen beispielsweise Parkgebühren aus restriktiven Maßnahmen eingesetzt und transparent gemacht werden. Restriktive Maßnahmen sind frühzeitig und verbindlich anzukündigen sowie stufenweise umzusetzen, so dass eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens schrittweise erfolgen kann. Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen sind, etwa bei der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote, vorrangig zu berücksichtigen. Sie müssen ihre Ziele weiterhin gut erreichen können. Menschen mit geringen Einkommen sind möglichst durch Sozialtarife zu entlasten. Die Anforderungen von Personen mit Arbeitswegen zur Verrichtung von Care-Arbeit oder an Arbeitsstätten am Stadtrand und im Umland, die nicht oder nicht in akzeptabler Reisezeit mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad bewältigt werden können, sind besonders zu berücksichtigen.

Der Mobilitätsrat empfiehlt unter diesen Bedingungen besonders folgende „Push- und Pull-Maßnahmen“: Bewohner*innenparken und Parkraumbewirtschaftung sollen so gestaltet werden, dass „es weh tut“, um einen Effekt zu erzielen. Dazu gehört die Begrenzung der Stellplatzlizenzen pro Haushalt im öffentlichen Raum sowie die Nutzung von Stellplätzen bei Supermärkten oder größeren Arbeitgeber*innen, die über digitale Plattformen reserviert werden können. Durchfahrtsbeschränkungen in Quartieren sind konsequent durchzusetzen. Durchgangsverkehre in Wohnquartieren sollen mit Lenkungsmaßnahmen wie versenkbaren Pollern reduziert werden, wobei Rettungsdienste zu be-

rücksichtigen sind. Ergänzend sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umzusetzen, beispielsweise durch Tempolimits unter 30 km/h in Wohnquartieren, wie verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20) oder verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“ mit Schrittempo). Bei Straßenraumgestaltungen soll eine lokale Beteiligung der Bewohner*innen erfolgen. Saisonale Bedarfe, etwa durch zeitweise Sperrungen im Sommer, sind zu berücksichtigen, und praktische Lösungen durch Verkehrsversuche zu erproben. Zudem ist der wachsende Bedarf an Fahrradabstellplätzen dezentral zu lösen. Für die erste und letzte Meile sollen Angebote mit Vorrang für mobilitätseingeschränkte Personen entwickelt werden. Dazu gehören barrierefreie Mobilitätsangebote zur Erreichung der nächsten Haltestelle, deren Integration in den ÖPNV-Tarif zu prüfen ist. Außerdem sind optimierte Lieferdienste durch Kooperationen zu entwickeln, um das Verkehrsaufkommen in Quartieren zu reduzieren.

6.3 Empfehlungen

Die Empfehlungen wurden vom Fachplanungsteam aus den vorigen Diskussionen und Ergebnissen vorformuliert und vorab zur letzten Sitzung an die Mitglieder des Mobilitätsrats versendet. Im Zuge der letzten Sitzung hatten die Mitglieder Gelegenheit sich über die Formulierungen auszutauschen und Anpassungen vorzunehmen. Im Anschluss erfolgte eine anonyme Abstimmung. Der Mobilitätsrat stimmte den nachfolgenden Empfehlungen zu - bis auf eine Ausnahme einstimmig. Bei der Empfehlung 3 gab es zwei Gegenstimmen.



Empfehlung 1:

Beim Umbau der Straßenräume in unseren Quartieren wollen wir mitgenommen und beteiligt werden. Dabei darf auch experimentiert und dürfen zeitlich/saisonal unterschiedliche Nutzungen (z. B. in der Sommersaison) erprobt werden. Es sollen vermehrt Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. durch Verkehrsberuhigte Bereiche oder durch Elemente der Straßenraumgestaltung) eingesetzt werden. Die vorgesehenen Angebote sollen dabei konsequent durchgesetzt werden.

Empfehlung 2:

Das Schaffen von mehr Aufenthaltsflächen in Straßenräumen führt zu einer höheren Lebensqualität. Dabei wollen wir, dass generationsübergreifende Bedürfnisse gesehen (z. B. Flächen für Sport und Bewegung und beschattete Sitzbereiche) und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. Besonders wichtig ist uns, dass den Folgen von höheren Temperaturen durch mehr Grünanteile und weniger Versiegelung begegnet wird.

Empfehlung 3:

*Der Kfz-Verkehr soll in sensiblen Stadtbereichen (z. B. Wohnquartieren) durch restriktive Maßnahmen, wie Bewirtschaftung durch Bewohner*innenparken, gelenkt werden. Diese müssen zu Veränderungen führen und dürfen „weh tun“. Daneben geht es uns aber auch darum, vorhandene Stellplatzkapazitäten in privaten Räumen clever auszunutzen und sicherzustellen, dass in Bewohner*innenparkgebieten begrenzte Stellplatzlizenzen für den öffentlichen Straßenraum vergeben werden können.*

Empfehlung 4:

Wir brauchen ausreichend breite, sichere und durchgängige Wegeverbindungen für vielfältigen Radverkehr. Dort, wo Flächen für den fließenden und ruhenden Radverkehr benötigt werden, sollen diese den Kfz-Stellplatzflächen vorgezogen werden. Der Fußverkehr darf dabei nicht eingeschränkt werden, sondern soll auch verbessert werden. Wir wollen, dass der wachsende Bedarf an Radabstellanlagen in Quartieren dezentral gelöst und an Zielorten bedarfsweise gedeckt wird.

Empfehlung 5:

Bei Maßnahmen, die mittels Gebühren ihre Wirkung entfalten, soll die soziale Verträglichkeit berücksichtigt werden. Wir möchten wissen, für welche Maßnahmen die eingenommenen Gelder eingesetzt werden.

Empfehlung 6:

Um zügig von A nach B zu kommen, wollen wir, dass Verbindungen zwischen Stadtteilen, die am Zentrum vorbeiführen (Tangenten) im ÖPNV und im Radverkehr ausgebaut und gestärkt werden. Das führt zur Verdichtung des Netzes in den Zwischenräumen und zu mehr Umstiegsmöglichkeiten. Reisezeitnachteile gegenüber dem Kfz sollen dadurch abgebaut werden.

Empfehlung 7:

Im ÖPNV wollen wir, dass mehr Umstiegspunkte geschaffen werden, an denen die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind. Dort sollen ergänzende (Transport-)Angebote für die letzte Meile vorhanden sein. Alle Mobilitätsangebote sollen wiedererkennbar und einfach, u. a. digital nutzbar sein (z. B. Tarifmodelle, Informationen, Zahlungsmöglichkeiten).

Empfehlung 8:

Wir wollen, dass Barrierefreiheit über die ganze Wegekette, von der Haustür bis zum Ziel, mitgedacht wird und z. B. nicht an einer Haltestelle aufhören darf. Dazu gehören auch Bänke entlang von Wegen und öffentlich zugängliche, barrierefreie Toiletten. Das zeigt den größten Respekt gegenüber denjenigen, die mit körperlichen Einschränkungen zu tun haben. Darüber hinaus ist uns eine Offenheit gegenüber der Erprobung individueller Transportmöglichkeiten auf der ersten und letzten Meile wichtig.

Empfehlung 9:

Wir wollen, dass die Planungen vor Ort an den vorhandenen Bedürfnissen ausgerichtet werden; z. B. in Bezug auf das Einrichten von Behindertenstellplätzen, bei Lösungen zum Liefern und Laden oder bei Anforderungen durch ambulante Dienste und Pflege.

Empfehlung 10:

*Es sollen Maßnahmen angestoßen werden, welche die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zwischen Verkehrsteilnehmer*innen fördern (z. B. die Vermeidung von Gehwegparken). Für die soziale Sicherheit wollen wir, dass sowohl die Beleuchtung von Wegen und Treffpunkten als auch die Pflege öffentlicher Räume verbessert werden.*

Die Ergebnisse und Empfehlungen wurden vom Fachplanungsteam geprüft. Die Punkte, die als fachlich sinnvoll bewertet wurden, flossen direkt in die Erarbeitung des integrierten Handlungskonzeptes ein und bildeten eine wesentliche Grundlage für die Formulierung der Handlungsschwerpunkte und Handlungsansätze des Masterplans Mobilität 2035.

7 Integriertes Handlungskonzept

7.1 Stadt der kurzen Wege stärken

Attraktive und sichere Wege für bessere Nahmobilität

Eine „Stadt der kurzen Wege“ bedeutet, dass alltägliche Ziele wie Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen und medizinische Versorgung innerhalb einer kurzen Reisezeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Dieses Konzept reduziert die Abhängigkeit vom Kraftfahrzeug, stärkt den lokalen Handel und schafft lebenswerte Nachbarschaften. Quartiers- und Stadtteilzentren spielen dabei eine Schlüsselrolle: Sie bündeln wichtige Angebote, schaffen soziale Treffpunkte und können durch ein vielfältiges Angebot die lokale Wirtschaft fördern. Die Teilhabe von weniger mobilen Menschen am öffentlichen Leben wird erleichtert.

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Die Stadt der Viertelstunde“ wurde untersucht, wo sich Deutschland als 15-Minuten-Stadt eignet. Dabei wurden verschiedene Indikatoren entwickelt, die beschreiben welche Gelegenheitsarten innerhalb dieses Zeitbereiches zu Fuß erreichbar sein sollten (z. B. Lebensmittelmarkt) und welche mit dem Fahrrad (z. B. Facharzt). Abschließend wurde das Fazit gezogen, dass die Voraussetzungen für die 15-Minuten-Stadt wesentlich präsenter sind als allgemein angenommen. Vor allem große Großstädte (> 250.000 EW), wie Hannover, wiesen einen besonders hohen Erfüllungsgrad auf (92,5 %).³¹ Die Erreichbarkeit wesentlicher Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird daher auch für die Landeshauptstadt Hannover als Ziel definiert.

Einen Baustein für die Umsetzung einer „Stadt der kurzen Wege“ bietet das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Hannover³² (vgl. Kapitel 3.3), in welchem, in zehn vom Rat beschlossenen Zielen, die strategische Entwicklung der Versorgungsstruktur der Zentralen Versorgungsbereiche definiert wurde. Das fünfte Ziel geht dabei explizit auf den „Erhalt und Ausbau kurzer Wege beziehungsweise Verkürzung der Wege („Stadt der kurzen Wege“)“ ein. Die genannten Ausführungen zeigen, dass die Mobilität von morgen in der Stadtentwicklung von heute mitentschieden wird. Die Umsetzung erfordert eine kontinuierliche interdisziplinäre Zusammenarbeit.

Gute Erreichbarkeit durch Stadtentwicklung und Standortplanung

In den meisten Stadtteilzentren und Siedlungsschwerpunkten Hannovers besteht, laut dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept, bereits eine hohe Abdeckung durch Nahversorgungsbetriebe (Lebensmittel, Waren des täglichen Bedarfs). Dennoch sind vereinzelte Bereiche mit Versorgungslücken in der Grundversorgung ersichtlich (vgl. Abb. 40). Diese Lücken sind zukünftig zu schließen, um eine flächendeckende (Nah-)Versorgung zu gewährleisten. Wo Lücken durch eine, für den wirtschaftlichen Betrieb eines klassischen Nahversorgers zu

³¹ Raumplanung, Schwarze, Spiekermann: Wo eignet sich Deutschland als 15-Minuten-Stadt?; 5/2024

³² Landeshauptstadt Hannover: Einzelhandels- und Zentrenkonzept mit integriertem Nahversorgungskonzept; Hannover 2022

geringe Einwohner*innenbasis bedingt sind, können alternative Versorgungsmöglichkeiten (Kleinflächenkonzepte, mobile Angebote) in Erwägung gezogen werden. Eine bessere Anbindung durch den ÖPNV sowie eine sichere und komfortable Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur leisten auch hier einen Beitrag zur Verbesserung der Situation. Um Versorgungsstrukturen in bestehenden Quartieren zu überprüfen, können kartographische Analysen wertvolle Unterstützung bieten, indem sie unter Berücksichtigung angemessener Einzugsradien bzw. Isochronen die Abdeckung durch Angebote, wie Sozial- oder Bildungseinrichtungen, ermitteln. Bestehende Verbindungen zwischen wichtigen bzw. alltäglichen Angeboten und dem Verkehrsnetz der Nahmobilität sind auf ihre Qualitäten zu überprüfen und Netzlücken bzw. Barrieren (im Besonderen für den Fuß- und Radverkehr) abzubauen.

Bei der Planung neuer sowie der Entwicklung bestehender Quartiere ist eine ausgewogene und verträgliche Nutzungsmischung zu berücksichtigen, wodurch eine Basis geschaffen wird, dass Personen weniger oft auf das Kraftfahrzeug zurückgreifen müssen oder wollen. Durch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen, Bildungs- und Nahversorgungseinrichtungen direkt im Quartier entsteht das Potenzial für kürzere tägliche Wege der Bewohner*innen. Zudem haben sie die Möglichkeit, diese Ziele bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Angebote wie Car- und Bikesharing (je nach Standort ggf. als Mobilitätsstation) können hierbei ein unterstützender Faktor sein, um den Bewohner*innen flexible Mobilitätslösungen zu bieten (vgl. Kapitel 7.4). Hierdurch kann der Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung verringert bzw. unnötig gemacht und gleichzeitig eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Erhalt und Stärkung der Einzelhandels- und Funktionsvielfalt in den Zentren ist zudem ein wesentlicher Grundsatz des im Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Landeshauptstadt Hannover.

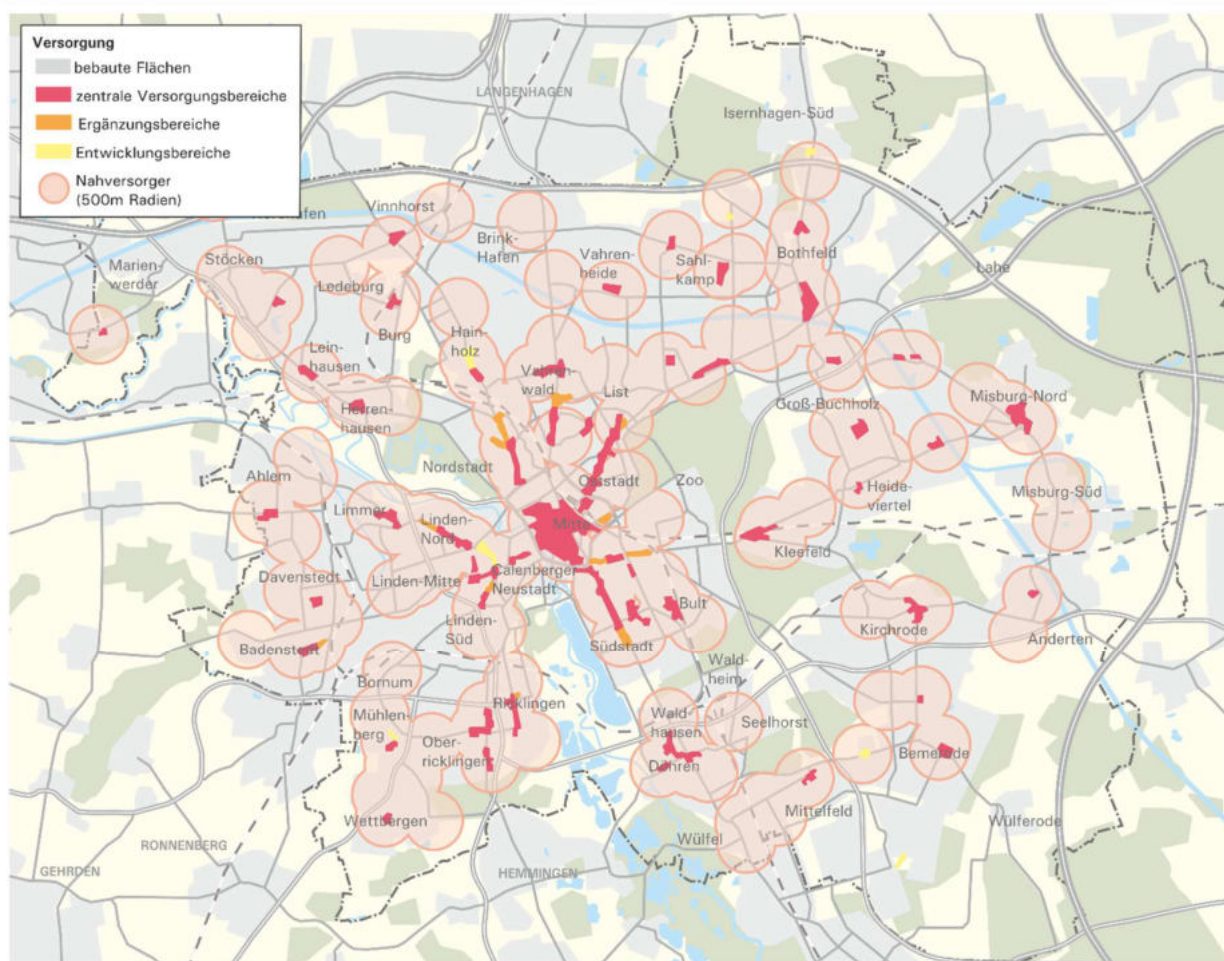


Abb. 40 Übersicht der Versorgungsbereiche und Einzugsradien Nahversorgung, Abbildung shp, Daten Einzelhandelskonzept, 2022

Geeignete Straßenräume zugunsten des Aufenthalts und des Umweltverbundes umgestalten

Die Schaffung von Räumen, in denen sich Menschen gerne aufhalten und die zum Begegnen einladen, ist entscheidend für ein lebendiges soziales Gefüge in den Stadtvierteln und somit der Stadt insgesamt. Solche Orte sollten Gelegenheiten bieten, in einer offenen und einladenden Umgebung zusammenzukommen, um Kommunikation, Erholung und gemeinschaftliche Aktivitäten zu fördern und somit die Lebensqualität zu steigern. Dies lässt sich zum Beispiel durch die Gestaltung von Plätzen umsetzen, die ausreichend Sitzmöglichkeiten bieten und von Bäumen und weiteren Elementen der Begrünung umgeben sind. Wege, die sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr dienen, können eine Umgebung schaffen, in der Menschen sich begegnen. Vorausgesetzt, die Flächen sind so gestaltet, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen sich sicher und rücksichtsvoll bewegen können.

Der Fußverkehr als Basismobilität spielt in diesem Kontext eine wichtige Rolle, da er vielseitige Zwecke erfüllt und als Grundbaustein für die Nutzung öffentlicher Räume dient. Neben seiner Bedeutung für die Alltagsmobilität, wie dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zu Einkaufsmöglichkeiten, trägt er wesentlich zur Entstehung solcher Begegnungsorte bei. Darüber hinaus ist der Fußverkehr ein wesentliches Element der Freizeitgestaltung: Menschen gehen spazieren, erkunden ihre Umgebung oder nehmen am Stadtleben teil. Ebenso dient das Zufußgehen der Erholung und der Gesundheit, zum Beispiel in Form von gezielten sportlichen Aktivitäten wie Joggen. Auch soziale und kulturelle Zwecke

werden durch den Fußverkehr gefördert, da er Begegnungen und Interaktionen im öffentlichen Raum ermöglicht, die den Gemeinschaftssinn stärken. In öffentlichen Räumen, in denen der Fußverkehr begünstigt ist (u.a. durch eine komfortable Gehwegbreite und ausreichende Beleuchtung), wird die Grundlage dafür geschaffen, dass Mobilität, Begegnung und Erholung miteinander harmonisieren.



Abb. 41 Moltkeplatz und Opernplatz Hannover, Fotos LHH

Im Konzept „Stadt der kurzen Wege“ spielt der Radverkehr ebenfalls eine zentrale Rolle. Er ermöglicht es fast allen Altersgruppen, auch mittlere Distanzen schnell, aktiv, unabhängig und umweltfreundlich zurückzulegen. Insbesondere durch lückenlose Radverkehrsverbindungen zwischen Wohngebieten und Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen, Einzelhandels- und insbesondere Nahversorgungsstandorten sowie Freizeitangeboten wird der Radverkehr und somit eine „Stadt der kurzen Wege“ gefördert.

Das empfiehlt der Mobilitätsrat zu diesem Ziel:

- Schaffung von Aufenthaltsflächen für eine höhere Lebensqualität (aus Empfehlung 2)
- Berücksichtigung generationsübergreifende Bedürfnisse (aus Empfehlung 2)

Fachliche Einordnung:

Damit die Landeshauptstadt Hannover als eine „Stadt der kurzen Wege“ mit ihrem kompakten Stadtkörper und vorteilhafter polyzentraler Struktur auch im nächsten Jahrzehnt profitieren kann, ist die wesentliche Herausforderung, die vorhandenen Angebote an Versorgungsinfrastruktur zu erhalten (Standortsicherung).

Darüber hinaus ist eine gute Erschließung der Zentralen Versorgungsbereiche durch den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr sicherzustellen. Vor dem Hintergrund der Erreichbarkeit sind die Nahmobilitätsnetze im Hinblick auf die Anforderungen einzelner Zielgruppen zu vervollständigen, modernisieren und sicherer auszugestalten (z. B. durch die Erarbeitung und anschließende Umsetzung quartiersbezogene Nahmobilitätskonzepte). Durch gezielte Standortplanung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge kann die Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zudem erhöht werden.

Bei einzelnen Versorgungslücken für nennenswerte, verdichtete Wohnlagen kann ein „solitärer Nahversorger“ Abhilfe schaffen und die wohnungsnahe

Versorgung mit Nahrungs- und Genussmitteln sicherstellen. Bei neuen Ansiedlungsvorhaben sind aber die Auswirkungen für die vorhandenen Zentralen Versorgungsbereiche durch eine Verträglichkeitsprüfung vorab zu bewerten, um eine Schwächung der Zentralen Versorgungsbereiche zu verhindern.

Das Einzelhandelskonzept ist in angemessenen Zeiträumen fortzuschreiben, um Entwicklungen im Handel zu begleiten, vorhandene Zentren auf ihre Funktionalität hin zu überprüfen, ggf. neue Entwicklungsbereiche zu benennen und der Gefahr zur Entstehung von zukünftigen Versorgungslücken entgegenzuwirken.

7.2 Selbstständige und sichere Mobilität fördern

Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und Barrierefreiheit

Das Zufußgehen stellt die Basis einer sozial gerechten Mobilitätskultur dar, da es prinzipiell allen Bevölkerungsgruppen als Fortbewegungsart zur Verfügung steht. Daher wird auch oft von der „Basismobilität“ gesprochen, die es insgesamt zu fördern und zu priorisieren gilt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Rollstuhlfahrer*innen ihre Wege nicht zu Fuß, sondern auf Rädern, aber auf dem Gehweg zurücklegen und zum Fußverkehr zählen. Bei längeren Wegen wird oft zumindest ein Teil des Weges zu Fuß zurückgelegt, bis ein Umstieg auf das Fahrrad, das Kraftfahrzeug, den ÖPNV oder alternative Sharing-Angebote erfolgt. Im Jahr 2024 hat die Landeshauptstadt Hannover eine Stelle für eine „Fußverkehrsbeauftragte“ geschaffen und besetzt. Die Fußverkehrsbeauftragte trägt aktiv dazu bei, dass in der Verwaltung und der Stadtgesellschaft das Bewusstsein für die Belange des Fußverkehrs zunimmt und dementsprechend bei zukünftigen Planungen und Umsetzungen die Bedingungen für Fußgänger*innen grundlegend verbessert werden.

Bestehende Netzlücken identifizieren und bedarfsgerecht schließen

Wesentlich für eine gute Fußverkehrsinfrastruktur sind ein durchgängiges, barrierefreies Netz, eine hohe Verkehrssicherheit auf Gehwegen sowie häufige und gute Möglichkeiten zum Queren von Fahrbahnen, damit diese äußerst umweltsensible Mobilitätsform attraktiv ausgestaltet werden kann. Bestehende Netzlücken sind zu identifizieren und bedarfsgerecht zu schließen, um Wege zu verkürzen und Barrieren abzubauen. Neben einer ausreichenden Gehwegbreite sollen Wegeverbindungen für den Fußverkehr eine gute Beleuchtung und eine hohe Aufenthaltsqualität (u. a. durch Begrünung sowie ausreichende Sitzgelegenheiten) aufweisen.

Eigenständige Mobilität für Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglichen

Zur Förderung einer selbstständigen Mobilität sind die Aspekte der Kinderverkehrssicherheit bei allen Planungen in besonderem Maße zu berücksichtigen. Neben der allgemeinen Verkehrssicherheit ist dabei auf eine eindeutige Wegeführung und gut begreifbare Verkehrsregelungen zu achten, damit diese bereits von Kindern, auch in einem jungen Alter, so gut wie möglich verstanden und angewendet werden können. Grundsätzlich muss davon ausgegangen und berücksichtigt werden, dass Kinder unter 14 Jahren das Verkehrsgeschehen nicht ausreichend begreifen und entsprechend reagieren können. In diesem Zusammenhang kann die Aufstellung von Leitlinien für eine kinderfreundliche Mobilitätsplanung hilfreich sein. Für die Radverkehrsplanung gibt es hierzu bereits

eine Broschüre des Bundesverkehrsministeriums³³, in der die Kommunen aufgefordert werden, für die „11-jährige Laura“ zu planen, die repräsentativ für diese Personengruppe stehen soll (vgl. Abb. 42).



Abb. 42 Leitlinien für eine kinderfreundliche Mobilitätsplanung (Beispiel), Abbildung BMDV

Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Kinderwegen zu. Hier ist eine grundsätzliche Einteilung nach Freizeit- und Schulwegen möglich, wobei bei Schulwegen eine Unterscheidung nach Grundschulen und weiterführenden Schulen vorzunehmen ist. Da für Freizeitwege nahezu das gesamte Fußwegenetz in Betracht kommt, ist es wichtig, dass die Bedürfnisse der jüngsten Verkehrsteilnehmer*innen bei allen Planungsprozessen berücksichtigt werden. Dazu zählen insbesondere sichere und gut sichtbare Querungsmöglichkeiten, ausreichend bemessene Querungs- und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, eine klare Wegeführung ohne Sichtbarrieren sowie breite und gut beleuchtete Gehwege. Hier gibt es zielführende Ansätze (z. B. über projektmäßige Videoaufnahmen von 360-Grad-Kameras durch Kinder) die Perspektive der „Kleinsten“ zu übernehmen und neue Planungserkenntnisse zu gewinnen. So können bestehende Gefahrenstellen sukzessive abgebaut und das Risiko der Entstehung neuer Gefahrenstellen abgemindert werden.

Programm zur Erhöhung der Schulwegsicherheit weiterentwickeln

Der andere große Bereich sind die Wege im Schulumfeld, die von vielen Kindern und Jugendlichen täglich zurückgelegt werden. In der Landeshauptstadt Hannover gibt es bereits für alle Grundschulen Schulwegpläne, die eine Übersicht der verkehrlichen Bestandssituation darstellen und potenzielle Konfliktstellen erkennbar machen. Hier gilt es zukünftig geeignete Maßnahmen zur Reduktion der Konfliktbereiche zu entwickeln und das Programm zur Erhöhung der Schulwegsicherheit weiterzuentwickeln, um grundsätzlich Schulwegunfälle zu vermeiden und die Anzahl schwer verletzter Personen im Sinne der Vision-Zero stetig zu reduzieren. Darüber hinaus ist in diesen Räumen punktuell eine verstärkte Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs notwendig, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen und Halteverbote zum Schutz der Kinder und Jugendlichen sicherzustellen. Die Zuständigkeit für die Überwachung des fließenden Verkehrs liegt bei der Polizei.

³³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Hrsg.: Einladende Radverkehrsnetze – Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Berlin, Juli 2022

Aufgrund eingeschränkter Sicht durch parkende Kraftfahrzeuge in Kombination mit ihrer noch nicht vollständig ausgebildeten Wahrnehmung, Übersicht und Reaktionsfähigkeit sind insbesondere Kinder einem höheren Risiko ausgesetzt. Sichere Schulwege und selbstständige Mobilität stärken das Selbstvertrauen der Kinder und Jugendlichen. Positive Erfahrungen von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg tragen dazu bei, dass sie auch ihre Freizeitwege verstärkt selbstständig zurücklegen möchten.

Schulisches Mobilitätsmanagement etablieren

Um Schulwege langfristig sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten, ist ein besonderer Fokus auf die Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements zu legen, da hier nachhaltige Mobilität von klein auf gefördert und langfristige Verhaltensänderungen bewirkt werden können. Schulen haben mit der Unterstützung der Verwaltung die Möglichkeit, durch gezielte Maßnahmen und Konzepte die Mobilität der Schüler*innen, Eltern sowie Lehrkräfte umweltfreundlicher und sicherer zu gestalten. Dazu gehören beispielsweise die Entwicklung sicherer Schulwege, gezielte Schulwegtrainings für jüngere Kinder (wie Fuß- und Radverkehrsführerscheine) oder die Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellplätzen. Bereits heute bestehende Kooperationen mit Verkehrsunternehmen in der Region Hannover bieten Schüler*innen eine meist kostenlose oder zumindest kostengünstige und unkomplizierte Mobilitätslösung an und stärken somit den öffentlichen Nahverkehr. Aktionen und Wettbewerbe wie "Zu-Fuß-zur-Schule-Tage" oder "Fahrrad-Challenges" motivieren Kinder und Jugendliche, nachhaltige Mobilitätsformen auszuprobieren. Auch die Sensibilisierung der Eltern für die Bedeutung nachhaltiger Schulwege ist wichtig, um den "Elterntaxi"-Verkehr zu minimieren und das Bewusstsein für die eigenständige Mobilität der Kinder zu stärken. Für jüngere Kinder bietet sich das Begleiten der Kinder in Gruppen durch Erwachsene an („Laufbus“). Diese Maßnahme kann als unterstützende Einführung dienen, um Kindern schrittweise zu ermöglichen, den Schulweg in Gruppen sicher eigenständig zurückzulegen. Schulen haben die Möglichkeit, eine Vorbildfunktion zu übernehmen und nachhaltige Mobilität aktiv in den Schulalltag zu integrieren – sei es durch verkehrspädagogische Projekte, Schulpartnerschaften oder gezielte Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Verbesserung der Barrierefreiheit im Straßenraum fortsetzen

Barrierefreiheit ist ein wesentlicher Aspekt für die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben. Damit alle Menschen, unabhängig von Einschränkungen, Lebensphase und Geschlecht, in der Stadt selbstständig mobil sein können, ist die Verbesserung der Barrierefreiheit im Straßenraum fortzusetzen. Eine gut zugängliche Infrastruktur ermöglicht es mobilitätseingeschränkten Personen, aber auch Eltern mit Kinderwagen oder älteren Menschen, sich sicher, eigenständig und komfortabel in der Stadt zu bewegen. Die Umsetzung von Maßnahmen, wie die Absenkung von Bordsteinen und Einrichtung von taktilen Leitsystemen sind dabei genauso fortzusetzen wie die Realisierung breiterer Gehwege und sicherer Querungsstellen. Barrierefreiheit für Menschen mit Gehbehinderung und für ältere Personen heißt zudem genügend Sitzmöglichkeiten vorzusehen. Im Besonderen ist darauf zu achten, dass die barrierefreie Durchgängigkeit von Straßenraumabschnitten mit hoher Nachfrage (u.a. beschrieben durch Quantität der Fußverkehrsströme und Bedeutung der Einrichtungen im Umfeld) gegeben ist.

Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen fortführen

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist weiter voranzutreiben und die Zuwegung zu den Haltestellen, einschließlich Gehwege, Überwege und Zugänge, zu verbessern. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollten sämtliche Haltestellen in Deutschland bereits zum 01. Januar 2022 barrierefrei ausgebaut

sein. Ziel der zuständigen Region Hannover ist es, in den nächsten Jahren eine vollständige Barrierefreiheit im Netz zu erreichen. Dabei erfolgt die Planung stets nach dem „Mehr-Sinne-Prinzip“, sodass die Haltestellen nicht nur stufenlos erreichbar sind, sondern auch mindestens zwei Sinne ansprechen, beispielsweise durch taktile Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte in Kombination mit visuellen oder akustischen Informationen (vgl. Abb. 43).



Abb. 43 Stufenloser Zugang, taktile Elemente Hannover, Fotos LHH/shp

Verkehrssicherheit zur Verringerung schwerer Unfallfolgen erhöhen

Gehwege möglichst von anderen Nutzungen freihalten und die Querbarkeit von Straßen verbessern

Eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen ist ein zentrales Ziel der Stadt- und Mobilitätsplanung. Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung“ (VwV-StVO) als für die Anwendung der StVO verbindliche Vorschrift konkretisiert in §1 Abs. 1 „[...] Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ [...] Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen“. Auch die neue Fußverkehrsstrategie des Bundes zielt explizit auf die Vision Zero ab. Besonders für ungeschützte Gruppen wie Fußgänger*innen ist eine sichere und gut nutzbare Infrastruktur essenziell. Daher ist das Halten oder Parken auf Gehwegen grundsätzlich unzulässig, außer es wird durch die entsprechende StVO-Beschilderung und Markierungen angeordnet. Die Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde ist nur zulässig, wenn eine ausreichende Breite für den Begegnungsverkehr bleibt. Dazu gibt es in den Regelwerken Vorschläge, was die erforderlichen Breiten bei unterschiedlichen Nutzungsstärken und –ansprüchen angeht. Zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im Fußverkehr sind Gehwege möglichst von anderen Nutzungen freizuhalten und die Querbarkeit von Straßen zu verbessern. Bei zu geringen verbleibenden Breiten (nach Regelwerken) ist angeordnetes Gehwegparken sukzessive abzubauen, um eine durchgehend komfortable und sichere Infrastruktur für den Fußverkehr sicherzustellen. Ausreichende Breiten sind auch vor dem Hintergrund wichtig, dass Kinder als „Fahranfänger*innen“ bis zum Alter von acht Jahren mit ihrem Fahrrad den Gehweg befahren müssen und dies bis zum Alter von zehn Jahren dürfen.

Für eine bessere Querbarkeit von Fahrbahnen können punktuell Parkstände herausgenommen und die Seitenräume vorgezogen werden. Damit werden gute Sichtverhältnisse zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und den Querenden ermöglicht. In der Landeshauptstadt Hannover wurde diese Maßnahme bereits an mehreren signifikanten Orten erfolgreich umgesetzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es sind weitere Orte zu prüfen, an denen diese Gestal-

tung zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und zur Reduzierung von Gefahrensituationen beitragen kann. Mit der novellierten StVO und der zugehörigen VwV-StVO sind zudem grundsätzliche Vereinfachungen für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in Kraft getreten, die deren Anwendbarkeit deutlich erhöhen. Die Verwaltung ist daher bestrebt, an geeigneten Orten neue FGÜ herzustellen, um Fußgänger*innen hier eine bevorrechtigte und einfache Querung von Fahrbahnen zu ermöglichen.

Neben den infrastrukturellen Aspekten ist zudem das ordnungswidrige Parken verstärkt zu kontrollieren und beispielsweise das Parken in Eckausrundungen, welches zu Gefahrensituationen führen kann, konsequent zu ahnden. Besonders problematisch ist dies auch im Hinblick auf die Einhaltung notwendiger Durchfahrtsbreiten für Müllfahrzeuge, gefährlich kann es sogar im Notfall bei Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen sein. Mit einer entsprechenden Straßenraumgestaltung (vgl. Abb. 44, Foto links) kann solchen Gefahrensituationen vorgebeugt werden, da das Parken in den Eckausrundungen baulich verhindert wird.



Abb. 44 Beispiele für vorgezogene Seitenräume, Fotos shp

Das Fördern eines verantwortungsbewussten und rücksichtsvollen Verhaltens im Verkehr trägt maßgeblich zur Sicherheit und Lebensqualität aller bei. Aufklärungskampagnen, Workshops und gezielte Informationen können dabei helfen, die Vorteile eines sicheren und respektvollen Miteinanders im Verkehr zu verdeutlichen. Ziel ist es, ein nachhaltiges Umdenken zu fördern, das Menschen ermutigt, ihr Verhalten anzupassen und bewusstere Entscheidungen zu treffen.

Das empfiehlt der Mobilitätsrat zu diesem Ziel:

- Verbesserungen im Fußverkehr anstatt Einschränkungen zugunsten anderer Verkehrsträger (aus Empfehlung 4)
- Mitdenken von Barrierefreiheit auf der ganzen Wegekette (aus Empfehlung 8)
- Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme, z. B. Vermeidung von Gehwegparken (aus Empfehlung 10)

Fachliche Einordnung:

Um eine selbstständige und sichere Mobilität für alle zu ermöglichen, gilt es zunächst, die Bedarfe von häufig nicht gesehenen und oftmals unterrepräsentierten Bevölkerungsgruppen (wie z. B. Kinder, Senior*innen und Menschen mit Einschränkungen) in den Planungen und Maßnahmenumsetzungen stärker zu berücksichtigen. Eine gute Kommunikation und Beteiligung nehmen hierbei bedeutende Funktionen ein. Bei Planungsprozessen sind Vertreter*innen dieser Zielgruppen im Besonderen anzuhören und in den

Prozess miteinzubeziehen. Die Fußverkehrsbeauftragte kann als zentrale Akteurin die Schnittstelle zwischen den Planungsabteilungen und Vertreter*innen der o. g. Personengruppen einnehmen und Kommunikationskanäle herstellen.

Die Gestaltung von Verkehrsräumen muss auf das Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen wirken und die raumspezifischen Nutzungspriorisierungen verdeutlichen. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind, dort wo sie rechtlich möglich sind, eine kostengünstige und effektive Maßnahme. Restriktionen müssen durchgesetzt und Verstöße konsequent geahndet werden, denn das Fehlverhalten im Straßenverkehr ist mit hohen Sicherheitsrisiken verbunden. Attraktive und sichere Wege werden durch ein Schulisches Mobilitätsmanagement sowie die Erarbeitung und anschließende Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten gefördert.

Eine besondere Herausforderung ist die Entwicklung einer städtischen Mobilitätskultur, welche die gegenseitige Rücksichtnahme fördert. Aktionen und Aufklärungskampagnen sollen diese stärken.

7.3 Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln

Klimaanpassung und Hitzevorsorge durch begrünte und wasser-sensible Straßenräume umsetzen

Programmatik für den Neu- und Umbau von Straßen zur Klimafolgenanpassung erarbeiten (Hitze, Wasser)

Bereits heute sind die Folgen des Klimawandels spürbar. Das 1,5°Grad-Ziel wurde in 2024 im weltweiten Durchschnitt erstmals überschritten, Europa hat sich in dieser Zeit sogar deutlich mehr erhitzt. Dies ist auch in Deutschland, Niedersachsen und Hannover insbesondere durch Dürren und Hitzeperioden erlebbar, die Sterblichkeit in den überhitzten Sommermonaten stieg in urbanen Zentren Europas auf das Dreifache. Starkregenereignisse, Hitzewellen und Dürreperioden nehmen immer weiter zu, sodass neben dem konsequenten Klimaschutz vor allem in urbanen Räumen auch die Klimafolgenanpassung eine wesentliche und in der Bedeutung stark zunehmende Zukunftsaufgabe darstellt. Die Landeshauptstadt Hannover ist bereits heute vielerorts von Überhitzung betroffen, wie ein Ausschnitt aus der Klimaanalysekarte (vgl. Abb. 45) deutlich zeigt.

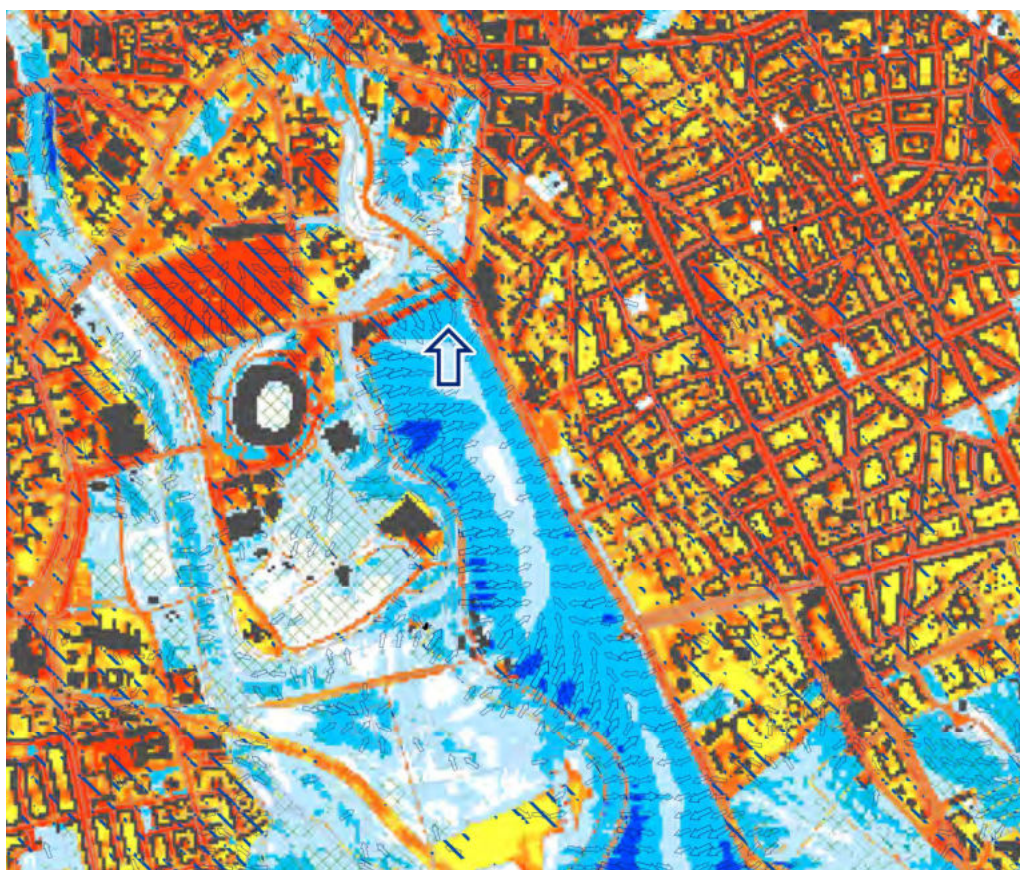


Abb. 45 Ausschnitt Klimaanalysekarte Bereich Maschsee / Südstadt, Abbildung LHH, 2023

Besonders stark versiegelte Straßenräume, wie z. B. Hauptverkehrsstraßen oder (Park-)Plätze, weisen extreme Temperaturen auf und tragen zur Bildung von Hitzeinseln bei. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und einer alternden Gesellschaft ist es unerlässlich, Maßnahmen zu entwickeln, die die Stadt auch für kommende Generationen lebenswert erhalten. Dafür sind stadtweit Konzepte gefordert, die sich an den Grundsätzen der „BlueGreenStreets“³⁴ orientieren: Wassersensible Straßenräume (blau) mit einer vitalen Vegetation (grün), die eine hohe Aufenthaltsqualität, Verschattung, Hitzevorsorge und Wassermanagement ermöglichen. Daher wird verwaltungsintern derzeit eine Programmatik für den Neu- und Umbau des öffentlichen Raumes zur Klimafolgenanpassung erarbeitet, welche klare Leitlinien und ein gestuftes Maßnahmenkonzept enthält. Im Rahmen des notwendigen Anpassungsprogramms ist es erforderlich, in den besonders hitzebelasteten Straßenräumen kleinteilige Entsiegelungspotentiale zu erfassen und diese Flächen sukzessive umzugestalten, sodass die Bildung von Hitzeinseln abgemindert wird und sogenannte „Klimainseln“ entstehen. Bei ohnehin erforderlichen oder geplanten Maßnahmen müssen Synergien genutzt werden und eine Entsiegelung und Begrünung zukünftig stärker mitgeplant werden.

In Hannover gibt es hierzu bereits ein erstes Pilotprojekt, wie Straßenräume unter diesen Prinzipien nachhaltig umgebaut werden können. Die Prinzenstraße wird derzeit zu einer blau-grünen Kulturpromenade umgestaltet und damit zum Vorzeigeprojekt für die klimaangepasste Straße der Zukunft (vgl. Abb.

³⁴ BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022): BlueGreenStreets Toolbox. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere. Hamburg, März 2022

46). Dieser Straßenumbau stellt einen konstruktiven Sonderfall dar, da unter der Prinzenstraße im bestehenden Fahrbahnbereich nur wenige Versorgungsleitungen verlaufen. Die Umgestaltung kann aber durch die Vielzahl an geplanten Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung als Erfahrungsraum für künftige Umgestaltungen genutzt werden, um einzelne Elemente aus diesem Raum zu übertragen.



Abb. 46 Beispiel Prinzenstraße Hannover, Abbildung LHH/Willner, 2023

Die Umgestaltung von Straßenräumen mit begrünten Flächen oder multifunktionalen Streifen mit Baumbepflanzungen erfordert Raum, der jedoch selten ungenutzt zur Verfügung steht. Dafür muss nicht nur an der Oberfläche ausreichend Platz vorhanden sein, sondern für Baumpflanzungen auch im Erdreich. Oft wird dieser bereits durch bestehende unterirdische technische Infrastrukturen, wie Leitungen und Kanalsysteme, stark eingeschränkt. Um weitere Potenziale für Bäume zu schaffen, wird die Konzentration von Leitungen im Seitenraum überdacht. Eine sorgfältige Analyse der vorhandenen und Planung der zukünftigen Leitungsführung ist dafür unerlässlich. Eine Möglichkeit besteht darin, Leitungen gezielt in Sammelkorridoren im Erdreich zu bündeln (z. B. im Bereich unterhalb der Fahrbahn), um Raum für Baumpflanzungen zu schaffen. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Fachabteilungen und den Leitungsträgern, um die technische und finanzielle Realisierbarkeit zu prüfen und systematische Lösungsansätze zu entwickeln, die für verschiedene Vorhaben anwendbar sind.

Auch die Schaffung von entsiegelten Versickerungsflächen mit niedrig wurzelnden Pflanzen, wie Stauden, können eine lokale Entlastung bei Hitze oder die Abmilderung von Starkregenereignissen bewirken. Hier sind die Einschränkungen was Leitungstrassen angeht weniger gravierend, wobei auch die Wirksamkeit geringer als bei Baumpflanzungen einzustufen ist.

Flächengerechtigkeit im Straßenraum herstellen

Entscheidend für eine hohe Lebensqualität in Stadt- und Straßenräumen ist eine den Zielsetzungen entsprechende Straßenraumgestaltung auf Hauptverkehrs- und in Wohnstraßen umzusetzen. Je nach Straßenkategorie und -charakteristik gilt es, unterschiedliche Anforderungen bei einem Umbau oder der

Neuausrichtung von Straßenräumen im Bestand zu berücksichtigen. Neben der verkehrlichen Funktionalität sind dabei die Aspekte der Flächengerechtigkeit, Aufenthaltsqualität, Begrünung, Wassermanagement und Hitzevorsorge gleichberechtigt zu beachten und abzuwägen, um eine nachhaltig funktionierende und lebenswerte Stadt zu erhalten. Damit diese vielfältigen Anforderungen an die Straßenräume berücksichtigt werden können, müssen vielerorts Flächen des fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehrs anderen Nutzungen zugeführt werden (vgl. Abb. 47). In diesem Zusammenhang sind in Zukunft der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Straßenrandparken zu priorisieren und auch Flächen nicht-verkehrlicher Nutzungen stärker in den Planungsprozessen zu berücksichtigen.

Fuß- und Radverkehr gegenüber Straßenrandparken priorisieren und störendes Gehwegparken sukzessive abbauen

Bei zu geringen verbleibenden Breiten ist angeordnetes Gehwegparken sukzessive abzubauen, um dem Fußverkehr eine komfortable und sichere Infrastruktur anzubieten sowie um Sitzmöglichkeiten im Seitenraum schaffen zu können. Ausreichende Breiten sind auch vor dem Hintergrund wichtig, dass Kinder als „Fahranfänger*innen“ bis zum Alter von acht Jahren mit ihrem Fahrrad den Gehweg befahren müssen und bis zum Alter von zehn Jahren dürfen.



Abb. 47 Beispiel Goethestraße Kassel, Fotos shp

Aufenthaltsqualität erhöhen und Sicherheitsgefühl stärken

Das Sicherheitsgefühl ist für die Lebensqualität, das Mobilitätsverhalten sowie die soziale Interaktion der Menschen in der Stadt von hoher Bedeutung. Eine repräsentative Umfrage der Landeshauptstadt Hannover aus dem Jahr 2023 zum Thema „Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum“, an der zufällig ausgewählte Einwohner*innen aus Hannover teilnahmen, ergab, dass das Sicherheitsempfinden der Bürger*innen in Hannover seit 2018 deutlich gesunken ist. Während sich 2018 noch 84,9 % der Befragten tagsüber in ihrem eigenen Stadtteil sicher oder sehr sicher fühlten, waren es 2023 nur noch 76,9 %. Besonders stark ist der Rückgang in der Innenstadt, wo das Sicherheitsempfinden um 24,2 Prozentpunkte auf 41,9 % gesunken ist³⁵.

Angsträume identifizieren und Maßnahmen zur Erhöhung der sozialen Sicherheit umsetzen

Daher sollte es bei der Begutachtung und Planung des öffentlichen Raums das Ziel sein, Angsträume zu identifizieren und Maßnahmen zur Erhöhung der sozialen Sicherheit umzusetzen. Der öffentliche Raum muss so gestaltet sein, dass er von allen Bevölkerungsgruppen sicher genutzt werden kann und das Sicherheitsgefühl gestärkt wird. Das Sicherheitsgefühl kann durch eine gezielte

³⁵ Landeshauptstadt Hannover: Ergebnisse der Umfrage Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum 2023; Hannover, 2024

Beleuchtung der Geh- und Radwege und eine übersichtliche Gestaltung öffentlicher Räume sowie durch die Vermeidung von Angsträumen erheblich verbessert werden. Ein Raum, der gut überschaubar ist und auf verwinkelte, dunkle oder schlecht einsehbare Bereiche verzichtet, fördert das Sicherheitsgefühl, da es den Menschen ermöglicht, potenzielle Gefahren frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren.

Die Initiative „Hannover sauber!“ wird von der Stadtreinigung Hannover (aha) und der Landeshauptstadt Hannover betrieben, gemeinsam mit weiteren Partnern. Ziel ist es, die Sauberkeit und damit auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Das Konzept besteht aus drei Kernpunkten: Durch den zusätzlichen Einsatz von Kehrmaschinen und Handreinigern soll „Mehr Sauberkeit“ geschaffen werden. „Mehr Information“ beinhaltet eine Verstärkung der Abfallfahndung und Sanktionierung sowie die Mobilisierung der Öffentlichkeit. „Mehr Motivation“ soll durch öffentliche Aktionen und intelligente Tools wie der Müllmelde-App gelingen. Durch die Weiterführung bzw. Ausweitung der Initiative für saubere, gepflegte Straßen, Wege und Plätze soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter verbessert werden.

*Stadtplatzprogramm
fortsetzen und wei-
tere Räume qualifizie-
ren*

Seit dem Jahr 2000 wurde im Rahmen des Stadtplatzprogramms „Hannover schafft Platz“ eine Reihe von Projekten realisiert. Unter der Beteiligung zahlreicher Bürger*innen sowie verschiedener Fachplaner*innen wurden zuvor Konzepte entwickelt, um den öffentlichen Raum aufzuwerten. Das Stadtplatzprogramm ist dabei als Lernprozess zu verstehen, der die Alltagserfahrungen der Nutzer*innen mit den Kenntnissen der Expert*innen zusammenbringt. Der Prozess wurde daher nach Umsetzung erster Projekte evaluiert und Handlungsempfehlungen zur Verbesserung zusammengetragen.³⁶ Diesen Lernprozess gilt es auch zukünftig voranzutreiben und die Expertise der Bevölkerung zu nutzen. Mit den gewonnenen Erkenntnissen wird das Stadtplatzprogramm sinnvoll fortgesetzt. Zudem sind weitere Räume einzubeziehen, die nicht unmittelbar als „Platz“ bezeichnet werden können, aber dennoch Aufenthaltsqualität bieten und als Treffpunkt fungieren können. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist die neu gestaltete Promenade „Am Hohen Ufer“ mit der „Leinewelle“ (vgl. Abb. 48). Die Umgestaltung hat einen attraktiven Aufenthaltsort an der Leine geschaffen, der als Flaniermeile und zentraler Treffpunkt dient. Besonders die „Leinewelle“, eine künstliche Flusswelle, belebt den Raum, indem sie sowohl Surfer*innen als auch Zuschauer*innen anzieht.



Abb. 48 Am Hohen Ufer Hannover, Fotos LHH

³⁶ PlanKom: Resultate der Bilanzierung des Stadtplatzprogramms „Hannover schafft Platz“; Hannover, 2007

Um dauerhaft hochwertige und gepflegte Räume hoher Aufenthaltsqualität zu erhalten, ist die Unterhaltung von Plätzen und Grünflächen stärker in den Fokus zu rücken. Für die Ausstattung und Pflege von Plätzen sind die erforderlichen finanziellen und vor allem personellen Ressourcen bereitzustellen. Ganz wesentlich ist auch die Ergänzung um weitere Sitzgelegenheiten im Umfeld dieser Räume. Auch „Bürger*innenbeete“ und Patenschaften sind gute Möglichkeiten zur Ergänzung der städtischen Pflege. Gleichzeitig wird so die nachbarschaftliche Gemeinschaft gefördert und eine stärkere Identifikation mit öffentlichen Räumen geschaffen. Im Rahmen von Workshops und durch Informationsmaterial sind die Grundlagen zur Pflege von Beeten und Bäumen zu vermitteln.

Gesunde Umwelt durch saubere Luft und weniger Lärm sicherstellen

Im Luftreinhalteplan (LRP) sind Maßnahmen beschrieben, die zu einer Verringerung der durch Verkehr verursachten Umweltbelastungen beitragen sollen. Viele dieser Maßnahmen laufen bereits und sollen weiter fortgeführt oder intensiviert werden. So sollen u. a. die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ausgebaut und gestärkt werden. Die Nahversorgung in den Stadtteilen soll gesichert sowie mit gezielter Mobilitätsberatung in Verwaltung und Betrieben auf die Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug aufmerksam gemacht werden. Für den verbleibenden Kfz-Verkehr werden Maßnahmen angeführt, die zu einer Verringerung der Emissionen und Immissionen führen sollen. Durch verbesserte Parkleitsysteme (mit digitalen Angeboten zu Kapazitäten) und mehr P+R-Anlagen ist der Parksuchverkehr zu reduzieren. Dabei ist das Parkleitsystem unter Berücksichtigung neuer Technologien und der gewünschten Wegeführung im Innenstadtbereich zu erneuern. Das Bewohner*innenparken soll ausgeweitet werden. Straßenräume sollen umgestaltet und wo möglich die Fahrbahnbreite reduziert werden. Dadurch entstehen Flächen für neues Grün. Die Elektromobilität in Hannover wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts zur Elektromobilität unter der Marke "Hannover stromert" vorangetrieben. Zu den Maßnahmen zählt unter anderem die schrittweise Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks. Zudem sollen das Projekt Urbane Logistik ausgebaut und Verkehrsmanagementstrategien (z. B. Signalprogramme zur Reaktion auf spezielle Verkehrssituationen, HannoVerKehr) fortgeführt werden. Die Parkgebühren auf öffentlichen Stellplätzen sind zu erhöhen, um hier ein Umdenken anzustoßen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans (LAP) zur Minderung des Straßenlärms sind eng mit den Zielen des Masterplans Mobilität verknüpft. Insbesondere in den Bereichen Verkehrsberuhigung, Stärkung des Umweltverbunds und Stadtentwicklung. Ein besonderer Schwerpunkt des LAP liegt auf dem Modellprojekt zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dieses beinhaltet die versuchsweise Einführung von Tempo 30 auf vier Modellstrecken (Marienstraße, Wedekindstraße, Großer Hillen und Podbielskistraße), die dann durch ein unabhängiges Gutachterbüro evaluiert wird. Zusätzlich soll die Lärmbelastung durch passiven Schallschutz, wie den Einbau von Schallschutzfenstern, weiter verringert werden.

Die Maßnahmen von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan zeigen große Überschneidungen mit dem Handlungskonzept der Masterplanfortschreibung. Zur Förderung von sauberer Luft und weniger Lärm sind die Maßnahmen im Zuge der Masterplanung zu berücksichtigen und umzusetzen.

Das empfiehlt der Mobilitätsrat zu diesem Ziel:

- Vermehrter Einsatz von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (aus Empfehlung 1)
- Begegnung von höheren Temperaturen durch mehr Grün (aus Empfehlung 2)
- Notwendige Flächen für Radverkehr Kfz-Stellplatzflächen vorziehen (aus Empfehlung 4)
- Verbesserung sozialer Sicherheit durch Beleuchtung und Pflege öffentlicher Räume (aus Empfehlung 10)

Fachliche Einordnung:

Die Aufgabe, stadtweit lebenswerte Stadt- und Straßenräume zu entwickeln beschreibt einen über die Laufzeit des Masterplan Mobilität 2035 hinausgehenden Transformationsprozess, der sich immer wieder an veränderten Rahmenbedingungen orientieren muss.

Im Hinblick auf einen stetigen Umsetzungsprozess gilt es zunächst, dem Thema mit der wohl größten gesellschaftlichen Auswirkung zu begegnen: der Klimawandelfolgenanpassung von Straßenräumen. Damit die Programmatik zielführend abgeschlossen und umgesetzt werden kann, sind Hannover-spezifische Standards und Arbeitsprozesse erforderlich, die die Planungsprozesse systematisieren und die Umsetzung durch die Akteur*innen der verschiedenen Disziplinen (Verkehrs-, Grünplanung, Leitungsträger etc.) regeln. Dieser Ansatz ist mit der Herstellung der Flächengerechtigkeit im Straßenraum zu koppeln. Er soll eine Handlungshilfe/ Planungsempfehlung geben, bei der jeder Straßenraum individuell zu prüfen und zu planen ist. Dabei ist ein iteratives Verfahren anzuwenden, das die Wirkung eingebrachter Gestaltungselemente bewertet, um auf dieser Basis Hannover-typische Entwurfstypologien zu entwickeln. Mit der Ausgestaltung von klimawandelfolgenangepassten Straßenräumen kann durch mehr Grün und mehr Verschattung auch die Aufenthaltsqualität in den entsprechenden Bereichen erhöht werden.

7.4 Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr entwickeln und ausbauen

Fußverkehr als Basismobilität gilt es, zu ermöglichen und zu fördern. Der Bund hat deshalb kürzlich eine eigene Fußverkehrsstrategie veröffentlicht, in der die Förderung des Fußverkehrs als gesamtgesellschaftliche Aufgabe deklariert wird. Neben den neuen Möglichkeiten zur Förderung des Fußverkehrs, die mit den Novellen von Straßenverkehrsgesetz und -ordnung eingetreten sind, wird dort die Bedeutung von Kommunen verdeutlicht, die „...Fußverkehr in ihren Planungsprozessen frühzeitig berücksichtigen und Maßnahmen ergreifen, die zu einem leistungsfähigen Netz an attraktiven und sicheren Fußwegen führen und kurze Wege fördern“. Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Mobilität soll die Förderung des Fußverkehrs ein Schwerpunkt werden. Zur Verbesserung der Querverbarkeit von Fahrbahnen sind der Einsatz von Mittelinseln in Kombination mit Fußgängerüberwegen, das Vorziehen von Seitenräumen, die Reduzierung von Fahrbahnbreiten sowie die Verkürzung von Wartezeiten an Lichtsignalanlagen geeignete Maßnahmen, die auch der Bund zur Umsetzung vorschlägt. Bei allen Maßnahmen werden die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt.

Menschen zu Fuß sind besonders umwegesensibel, da die Strecke eines „Umweges“ vollständig aus eigener Kraft zurückgelegt werden muss. Zu Fuß Gehende sind daher meist bestrebt, möglichst kurze Wege zwischen Quelle und Ziel zurückzulegen. Gerade ältere Menschen sind häufiger auf Möglichkeiten zum Ausruhen angewiesen. Daher gilt es gerade für die (Weiter-)Entwicklung von Fußverkehrswegen und -netzen, grundlegende Anforderungen zu berücksichtigen. Um den Fußgänger*innen ein sicheres und komfortables Fußwegenetz bereitzustellen, ist die Definition von stadtweiten Qualitätsanforderungen entscheidend. Beispielhaft zu nennen sind hierbei Anforderungen wie ausreichende Breiten und Beleuchtung, Oberflächenbeschaffenheit, Sicherstellung der Barrierefreiheit und gute Querungsangebote. Die festzulegenden Standards und Leitlinien sollen dabei über die in den Empfehlungen und Richtlinien enthaltenen Mindestanforderungen bzw. Richtwerte hinausgehen, um durch eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßenräume das Zufußgehen in Hannover noch attraktiver zu machen.

Gehwege sollen einladend und ausreichend breit sein, damit sich auch Menschen mit besonderen Bedürfnissen bequem begegnen können, etwa mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen. Insbesondere für diese Nutzer*innengruppen muss die Oberfläche der Gehwege so beschaffen sein, dass sie eine sichere und zügige Fortbewegung erlauben. An Kreuzungen und Einmündungen müssen ausreichende Aufstell- und Sichtmöglichkeiten gewährleistet sein, damit die Querung sicher möglich ist. Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr ist zu vermeiden, um Konflikte zwischen den Verkehrsarten mit teils stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf engstem Raum vorzubeugen. Wege für den Fußverkehr sind taktil sowie visuell von den umliegenden Flächen abzugrenzen. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist die Barrierefreiheit nach dem „Mehr-Sinne-Prinzip“ noch stärker zu berücksichtigen. Hierbei sind die technischen Vorgaben zur Barrierefreiheit (DIN-Normen) von besonderer Bedeutung, da sie unter anderem Anforderungen an Gehwege, Querungsstellen und taktile Leitsysteme formulieren. Im Zuge der Behebung identifizierter Mängel und der Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes gilt es also nicht nur dringliche Einzelmaßnahmen zur Barrierefreiheit umzusetzen, sondern erforderliche Maßnahmen durchgehend auf wichtigen Wegeverbindungen (z. B. innerhalb eines Quartiers) zu realisieren.

Fußverkehrs-Checks als Instrument zur Förderung des Fuß- verkehrs etablieren

Als eine von zehn Kommunen hat die Landeshauptstadt Hannover im Jahr 2024 eine Landesförderung für einen Fußverkehrs-Check erhalten. Im Rahmen von Quartiersbegehungen von Expert*innen mit Bewohner*innen sowie Vereinen und Verbänden werden vor Ort verschiedene Fragestellungen zu Problemen und Potenzialen für den Fußverkehr diskutiert. Der Fußverkehrs-Check ist ein Instrument zur Bewertung des Zustandes und damit der erste Schritt zur Verbesserung der Voraussetzungen für das Zufußgehen und der Barrierefreiheit. Er dient aber auch der Beteiligung von Nutzer*innen und eröffnet so eine wichtige Perspektive für die Verwaltung und Politik. Ein erster Fußverkehrs-Check in der Oststadt hat bereits stattgefunden. In Zukunft sollten Fußverkehrs-Checks als Instrument zur Förderung des Fußverkehrs etabliert werden. Begleitet werden die Fußverkehrs-Checks von der Fußverkehrsbeauftragten der Landeshauptstadt Hannover. Auf Basis der Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks können Defizite sowie bereits erfolgreich umgesetzte Maßnahmen identifiziert und weitere Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Sie können aber auch

die Grundlage für die Ausarbeitung eines Nahmobilitätskonzeptes für ein gesamtes Quartier sein.

*Nahmobilitätskonzept
als Pilotprojekt für
ausgewähltes Quar-
tier erarbeiten*

Als Nahmobilitätskonzept kann ein integriertes Planungsinstrument verstanden werden, das die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Verknüpfungen mit dem öffentlichen Nahverkehr auf lokaler Ebene analysiert und optimiert. Im Gegensatz zu übergeordneten Verkehrsentwicklungsplänen liegt der Fokus auf einer kleinräumigen Betrachtung einzelner Quartiere oder Stadtbezirke, um individuelle Maßnahmen für z. B. kurze Wege und eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Viele der im Masterplan Mobilität definierten Handlungsansätze lassen sich dabei auch auf kleinere Maßstäbe übertragen und gezielt für die Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten nutzen. Um praxisnahe Lösungen zu erarbeiten, sollten Pilotprojekte in ausgewählten Modellstadtteilen durchgeführt werden. Diese ermöglichen eine schrittweise Umsetzung, einen engen Dialog mit den Bewohner*innen und eine fundierte Ableitung übertragbarer Maßnahmen für weitere Stadtteile.

Analog zu den Bedarfen beim Fußwegenetz ist auch eine Festlegung von stadtweiten Standards und Leitlinien für eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung. Verstärkt wird dieses Erfordernis durch die rasche Entwicklung auf dem Fahrradmarkt (Lastenräder, Pedelecs, Räder für Menschen mit Einschränkungen), was u.a. Auswirkungen auf erforderliche Radwegbreiten und die Ausstattung von Fahrradabstellanlagen mit sich bringt. Bei Planung und Erneuerung von Radverkehrsanlagen ist die steigende Vielfalt von Fahrrädern zu berücksichtigen. Zudem führen unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus, etwa durch elektrisch unterstützte Pedelecs, zu weiteren Anforderungen. Die Mindeststandards in den gültigen Regelwerken (z. B. ERA 2010)³⁷ gelten inzwischen als überholt, sodass auf Basis aktualisierter Empfehlungen (hier E Klima, FGSV)³⁸ u.a. größere Regelbreiten anzuwenden sind. Auf priorisierten Abschnitten des Radverkehrsnetzes, wie z. B. dem Veloroutennetz, ist zudem eine ganzjährige Nutzung, insbesondere auch mit der Freihaltung von Schnee und Eis durch den Winterdienst, sicherzustellen. Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Mobilität sind die im Leitbild Radverkehr aus dem Jahr 2010 definierten Qualitätsanforderungen und Ziele unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen an ein hochwertiges und sicheres Radwegenetz zu prüfen und auf Basis aktueller Empfehlungen und Richtlinien anzupassen.

Velorouten fertigstellen und an das Umland anbinden

Mit der Umsetzung des Veloroutennetzes werden aktuell die ersten qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindungen geschaffen, die die einzelnen Stadtbezirke bis 2030 an die Innenstadt anbinden. Die insgesamt geplanten zwölf Velorouten gilt es fertigzustellen und folgend an das Umland anzubinden, um auch ein attraktives Angebot für Radfahrer*innen aus den stadtrandnahen Bezirken und den Umlandgemeinden zu ermöglichen.

³⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, Ausgabe 2010.

³⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima). Köln, Ausgabe 2022

Programm für den Ausbau tangentialer Stadtteilverbindungen erarbeiten und sukzessive umsetzen

Das mittlerweile in ersten Teilen fertiggestellte Veloroutennetz ist radial auf die Innenstadt ausgerichtet, viele Wege mit dem Fahrrad werden aber stadtteilverbindend (ohne Umweg über das Zentrum) zurückgelegt. Für eine gute Vernetzung auch zwischen den Stadtteilen ist eine Ergänzung des Veloroutennetzes durch tangentiale Stadtteilverbindungen zu erarbeiten und sukzessive umzusetzen. Einige tangentiale Stadtteilverbindungen gibt es bereits, es gilt aber Standards (u. a. Breite, Wegezeiten) zu definieren und umzusetzen. Die einzelnen Verbindungen können, müssen dabei aber nicht unbedingt durchgängige Ringe darstellen, vielmehr sind anhand wichtiger Quellen und Ziele geeignete Querverbindungen zu identifizieren (vgl. Abb. 49) und umzusetzen. Das bestehende Netzkonzept bzw. Aktionsprogramm Radverkehr, das konkrete bauliche Maßnahmen beschreibt, ist dahingehend zu ergänzen. Wichtig ist dabei, neben ausreichenden Standards, insbesondere die Beseitigung von Barrieren und die Schließung von Netzlücken, wie z. B. Engpässe an Brücken.

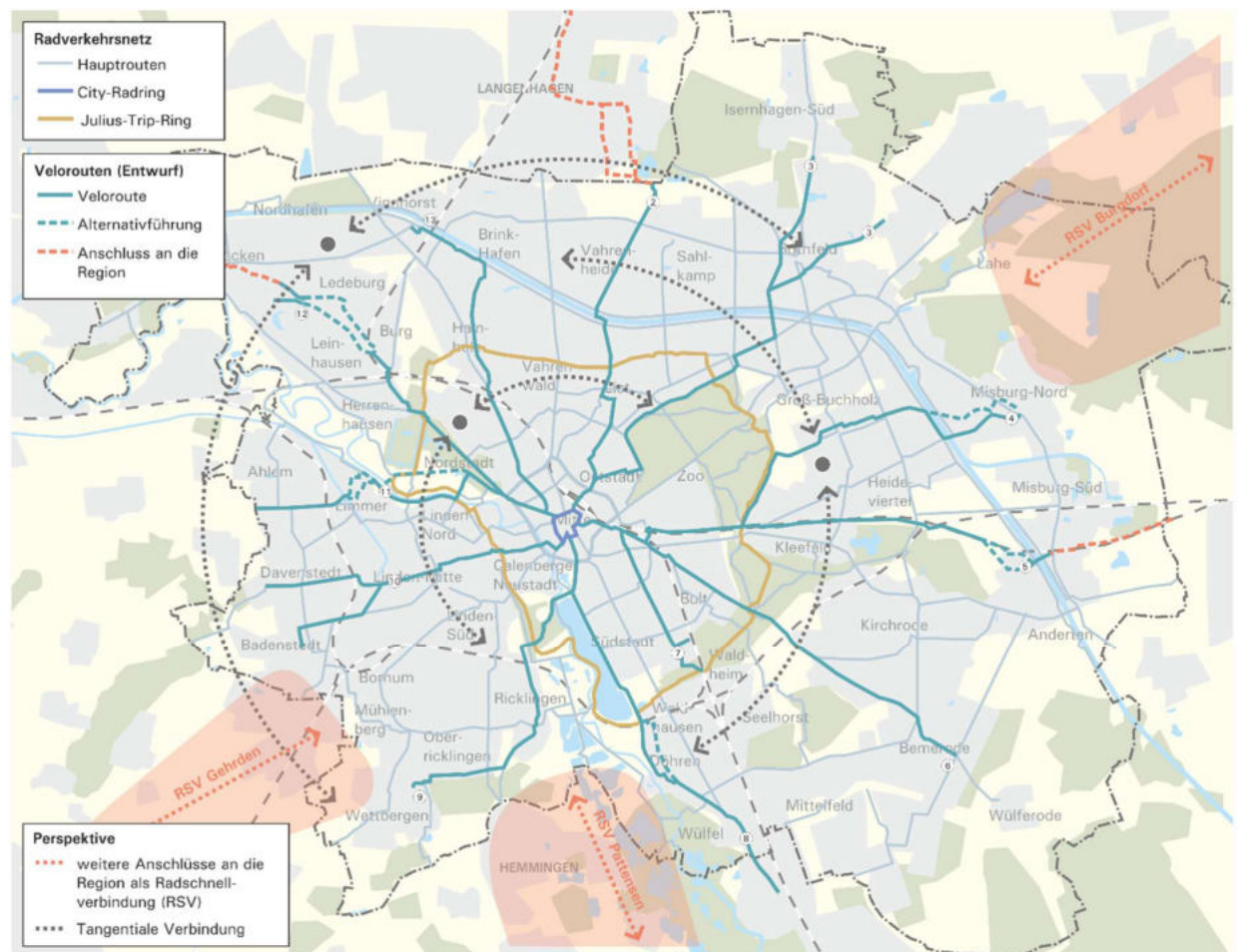


Abb. 49 Tangentielle Verbindungen als Ergänzung des Radverkehrsnetzes, Abbildung shp

Punktueller Hemmnisse im Radverkehrsnetz abbauen

Neben der zentralen Verbindung wichtiger Ziele im Stadtgebiet durch tangentiale oder radiale Routen ist gesamtstädtisch ein überwiegend durchgängiges und hochwertiges Netz bereitgestellt, welches kontinuierlich ausgebaut wird. Dabei gilt es auch, punktueller Hemmnisse im Radverkehrsnetz zu identifizieren und abzubauen. Die Identifikation von Problemstellen kann dabei durch Nutzer*innenbefragungen oder digitale Karten und Anwendungen (Bsp. „Mängelmelder“ oder Fahrrad-App) durchgeführt werden. Neben einer grundlegenden

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wie beispielsweise die Verbreiterung von Radwegen oder radverkehrsfreundlichere LSA-Schaltungen (mit möglichst kurzen Wartezeiten, ggf. durch Reduzierung der Umlaufzeiten), sind auch Gefahrenstellen wie Schlaglöcher, Wurzelschäden, oder schlechte Oberflächenbeschaffenheiten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu beheben. Bei nicht einfach zu behebenden Mängeln von Radverkehrsanlagen im Seitenraum, beispielhaft zu nennen sind hierbei nicht ausreichende Radwegbreiten oder eine unzureichende Trennung von Fuß- und Radverkehr, soll die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn verstärkt geprüft und umgesetzt werden. Sofern die straßenräumliche Situation es zulässt, kann beispielsweise durch den Einsatz von Radfahrstreifen, ggf. durch physische Barrieren vom Kfz-Verkehr getrennt (Protected Bike Lane), die objektive und subjektive Sicherheit für die Radfahrer*innen deutlich erhöht werden. Baustellenführungen müssen im Sinne des Komforts und der Sicherheit von Radfahrer*innen gestaltet werden.

Radverkehrsnetz durch Einrichtung neuer Fahrradstraßen weiterentwickeln

Gute Fahrradstraßen, wie sie in Hannover seit einiger Zeit umgesetzt werden, sind ein wichtiges Instrument zur Führung und Priorisierung des Radverkehrs im Zuge wichtiger Alltagsrouten im Erschließungsstraßennetz (vgl. Abb. 50). Gerade für die sogenannten „subjektiv sicherheitsorientierten“ Radfahrer*innen sind Fahrradstraßen aufgrund der geringeren Kfz-Verkehrsstärken geeignet. Das Radverkehrsnetz wird daher gezielt mit dem Element der Fahrradstraße weiterentwickelt. Im Sinne eines durchgängigen Netzes ist zudem zu prüfen, ob einzelne Abschnitte besser miteinander verbunden werden können und ergänzend dazu Fahrradzonen eine Möglichkeit darstellen, größere zusammenhängende Bereiche in Hannover fahrradfreundlich zu gestalten und den Radverkehr über einzelne Straßen hinaus zu priorisieren.



Abb. 50 Fahrradstraßen Hannover, Foto und Abbildung LHH

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt bedarfsgerecht erweitern

Neben sicheren und durchgängigen Radverkehrsanlagen spielt auch die Verfügbarkeit von geeigneten Fahrradabstellanlagen bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle. Daher sind gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum zu verbessern. Einschränkungen der erforderlichen Gehwegbreiten sind dabei zu vermeiden. Ein Schwerpunkt ist, das Angebot an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt bedarfsgerecht zu erweitern. Besonders in stark frequentierten Bereichen wie Einkaufsstraßen, an Bahnhöfen und öffentlichen Plätzen sind zusätzliche Fahrradabstellanlagen zu schaffen.

Das Fahrradparken an Schulen und Freizeiteinrichtungen ausbauen

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld ist, das Fahrradparken an Schulen und Freizeiteinrichtungen auszubauen. Neben der Zahl der Fahrradabstellplätze sollten auch entsprechende Standards einbezogen werden (je nach Situation ggf. Überdachungen, Diebstahlschutz, Beleuchtung).

Programm zum Fahrradparken in Quartieren erarbeiten und umsetzen

Zudem ist ein Programm zum Fahrradparken in Wohnquartieren zu erarbeiten und umzusetzen, denn vor der eigenen Haustür entscheidet sich maßgeblich, ob das Fahrrad für die täglichen Wegezwecke eingesetzt wird. Gerade in dicht besiedelten (oftmals gründerzeitlich geprägten) Wohngebieten fehlt es in der Regel an Möglichkeiten zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern oder vorhandene Möglichkeiten sind schlecht zugänglich und damit meist weder barrierefrei nutzbar noch komfortabel (z. B. Hinterhöfe mit Zugang durch den Hausflur oder Kellerräume). Hier müssen wohnortnahe Lösungen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden, beispielsweise durch die Errichtung von kleinen Fahrradgaragen, überdachten Abstellanlagen oder die Integration von Fahrradabstellanlagen in bestehende Parkraumkonzepte.

Anzahl und Ausstattung von Abstellanlagen in kommunaler Stellplatzsatzung festlegen

Um bei Neubauvorhaben Dritter eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen sicherzustellen, gilt es, die notwendige Anzahl und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen verbindlich in der kommunalen Stellplatzsatzung festzulegen. Die geplante Novelle der Stellplatzsatzung bringt klare Vorgaben zur Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen. Künftig müssen bei Gebäuden je nach dem zu erwartenden Bedarf ausreichend barrierefreie Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung stehen, idealerweise im Gebäude in der Nähe des Hauseinganges. Auch für Besucher*innen sind gut erreichbare, frei zugängliche Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl bereitzustellen.

Neben der Quantität spielt die Qualität eine entscheidende Rolle: Jeder Abstellplatz muss ein sicheres Anschließen des Fahrrads ermöglichen. Dauerstellplätze im Freien sind grundsätzlich zu überdachen, und jeder zehnte Abstellplatz muss speziell für Sonderräder wie Lasten- oder Behindertenräder ausgelegt sein. Auch Fahrradgaragen und -foyers müssen nutzer*innenfreundlich gestaltet sein, mit entsprechend guter Beleuchtung und genügend Platz für einfaches Rangieren.

ÖPNV zukunftsfähig gestalten

LHH-Belange bei der Nahverkehrsplanung der Region Hannover aktiv einbringen

Mit dem VEP 2035+, dem Nahverkehrsplan, dem „Masterplan Stadtbahn“ sowie dem „Stadtbuskonzept“ besitzt die Region Hannover als zuständige ÖPNV-Aufgabenträgerin verschiedenste konzeptionelle Grundlagen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt (und im Umland). Die Landeshauptstadt Hannover bringt ihre Belange in die Nahverkehrsplanung und die weiteren ÖPNV-Konzepte aktiv mit ein, um sicherzustellen, dass die spezifischen Bedürfnisse der Stadt bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung der Konzepte Berücksichtigung finden.

Dies betrifft u. a. die Ergebnisse aus den Projekten „Masterplan Stadtbahn“ und „Stadtbuskonzept“, die maßgeblich zur zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Hannover beitragen. Im Rahmen des „Masterplans Stadtbahn“ arbeitet die Region Hannover mit der ÜSTRA, der Landeshauptstadt Hannover und weiteren Partnern an der Weiterentwicklung des Stadtbahnsystems zusammen. Ziel des Masterplans ist es u. a., das Stadtbahnnetz durch den Ausbau bestehender Linien, die Schaffung neuer Strecken,

die Modernisierung von Haltestellen sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit und Taktverdichtung zukunftssicher zu gestalten. Im „Stadtbuskonzept“ verfolgt die Region Hannover das Ziel, den Busverkehr in Hannover zu stärken und einen Fahrgastzuwachs von 10.000 Personen pro Tag zu erreichen. Wesentliche Maßnahmen umfassen die Anpassung und Verlängerung von Linienverläufen, den barrierefreien Ausbau und die bessere Sichtbarkeit von Haltestellen sowie die Beschleunigung des Busverkehrs. Zudem sollen Fahrgastinformationen verbessert und Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten eingerichtet werden, um eine reibungslose Verknüpfung der Verkehrsmittel zu ermöglichen. Auch eine Taktverdichtung im Stadtbusverkehr wird angestrebt, sofern ausreichend finanzielle Mittel für die Umsetzung zur Verfügung stehen.

Erschließung neuer Gebiete durch die Stadtbahn unterstützen

Die Zusammenarbeit mit der Region Hannover ist weiter zu intensivieren, da der Ausbau des ÖPNV für die Stadt ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur angestrebten Verkehrswende ist. Eine Ausbaumaßnahme stellt dabei die bereits erwähnte Erweiterung des Stadtbahnnetzes dar, konkret mit der Zielsetzung verbunden, vorhandene Stadtteile besser zu erschließen und die regionale Mobilität nachhaltig zu stärken. Als bereits umgesetzte Maßnahme ist die Verlängerung der Linie 13 nach Hemmingen zu nennen. Ziel ist zudem, die frühzeitige Anbindung großer Entwicklungsgebiete an das Stadtbahnnetz. Vorrangig ist dabei die Wasserstadt Limmer zu nennen, denn ein schon beim Einzug vorhandener Stadtbahnanschluss spielt eine wichtige Rolle bei der langfristigen Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen eines Quartiers.

Radiales ÖPNV-Netz um attraktive Tangential- und Ringverbindungen ergänzen

Das bestehende ÖPNV-System ist – zumindest bei den Stadtbahnen und S-Bahnen – überwiegend radial auf das Zentrum ausgerichtet. Verbindungen zwischen Stadtteilen, die das Zentrum nicht berühren, führen oft zwangsläufig über die zentralen Umstiegspunkte in der Innenstadt mit der Folge, dass für die Fahrgäste in Teilen lange Reisezeiten und Umstiege entstehen. Zudem führt die radiale Ausrichtung des Netzes zu einer hohen Fahrzeugauslastung auf den innenstadtnahen Streckenabschnitten, der durch eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten durch längere Fahrzeuge oder dichtere Takte nur begrenzt begegnet werden kann. Deshalb sollte das radial ausgerichtete ÖPNV-Netz zukünftig um attraktive Tangential- bzw. Ringverbindungen ergänzt werden. Die Einführung solcher Verbindungen im ÖPNV stellt direkte Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und -bezirken mit dezentraler Lage her. Die Tangenten würden Fahrgastverlagerungen auf die neuen Linien und Nachfragesteigerungen erwarten lassen und bezogen auf das Gesamtnetz zu einer Erhöhung der Kapazität im städtischen ÖPNV führen.

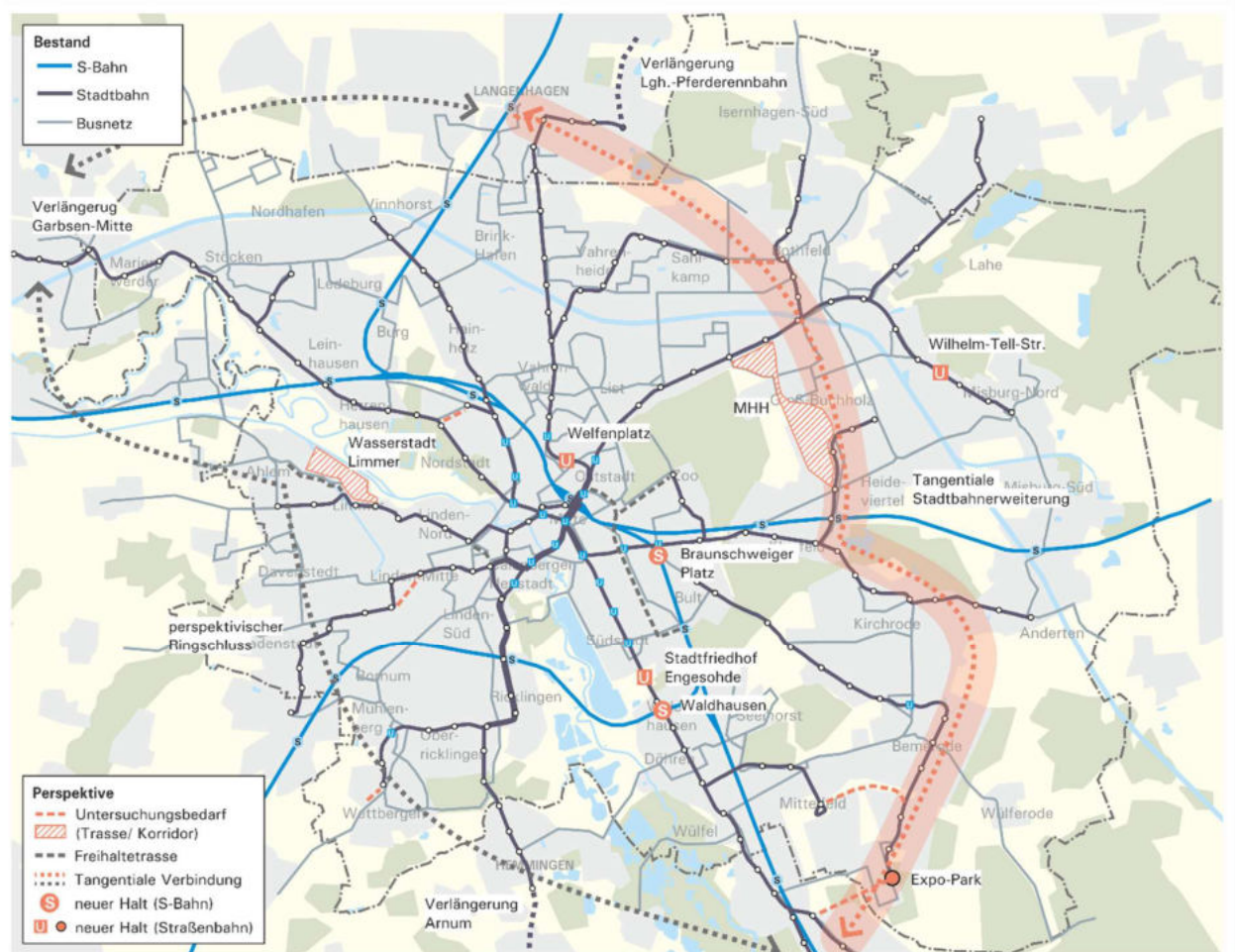


Abb. 51 Mögliche zukünftige tangentielle Verbindungen und weitere Entwicklungen im ÖPNV-Netz gemäß Nahverkehrsplan der Region Hannover, Abbildung shp

Es gibt bereits Konzepte und Überlegungen, direkte, schnelle Stadtbahnverbindungen stadtteilverbindend bzw. tangential zu etablieren. So wird geprüft, den Neubau der Medizinischen Hochschule (MHH), durch eine neue Stadtbahntrasse anzubinden. Dies wäre die erste Tangentialverbindung der Stadtbahn in Hannover und könnte als Auftakt für die Realisierung eines tangentialen Ergänzungsnetzes dienen (vgl. Abb. 51). Die Realisierung solcher Vorhaben erfordert einen erheblichen Planungs- und Bauaufwand und ist daher nur in spezifischen Korridoren mit entsprechendem Nachfragepotenzial und verkehrlicher Relevanz sinnvoll. In diesen Bereichen sollte die Umsetzung jedoch mit breiter Unterstützung erfolgen, da das Stadtbahnsystem durch seine hohe Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Attraktivität eine wesentliche Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs darstellt. Hier ist es für die Landeshauptstadt Hannover erforderlich, die notwendigen Planungsschritte zusammen mit der Region Hannover zu intensivieren.

Auch das Stadtbuskonzept der Region Hannover beinhaltet Ansätze zur Schaffung von weiteren tangentialen ÖPNV-Verbindungen. Beispielhaft ist hier die geplante Verlängerung der heutigen Linie 137 bis nach Langenhagen zu nennen, um bedeutende Pendelströme (u. a. in Richtung MHH) zu berücksichtigen und Entwicklungsgebiete in Langenhagen optimal an das Stadtbusnetz anzubinden.

Das seit 2021 bestehende On-Demand-System „sprinti“ der ÜSTRA wird bislang innerhalb von zwölf Gemeinden peripher gelegener Kommunen (Tarifzone C) in der Region Hannover angeboten. Das Angebot ermöglicht es mehr Menschen ohne guten und eng getakteten ÖPNV-Anschluss auf die Fahrt mit dem Kraftfahrzeug zu verzichten, da sie mit dem sprinti die nächsten SPNV-Knoten erreichen können.



Abb. 52 On-Demand-System „sprinti“, Fotos ÜSTRA

Neue, kunden-freundliche Tarifmaßnahmen gemeinsam entwickeln

Die gemeinsame Weiterentwicklung neuer und kundenfreundlicher Tarifmaßnahmen in Hannover stellt ein Element dar, um den ÖPNV gerechter, moderner und nutzer*innenfreundlicher zu gestalten. Eine entscheidende Maßnahme ist die Reduzierung von Ungerechtigkeiten im Tarifsysteem, die durch die Ausrichtung der Tarifzonen an den Stadtteilgrenzen entstehen. Davon sind häufig die Ein- und Auspendler*innen betroffen. Eine mögliche Lösung stellt neben einer Anpassung der Tarifzonen die Abrechnung nach tatsächlich zurückgelegter Strecke dar. Ergänzend ist die Einführung flexibler Tarifoptionen wie Stundentickets, Teilzeit-Abonnements oder gezielte Vergünstigungen für bestimmte Gruppen von Nutzer*innen zu prüfen. Ein digitaler „Tarif-Pilot“ könnte zusätzlich als Orientierungshilfe dienen, insbesondere für Fahrgäste, die mit dem Tarifsysteem noch nicht vertraut sind.

Eine weitere Maßnahme zur Erleichterung des ÖPNV-Zugangs ist die Einführung eines digitalen Check-in/Be-out-Systems. Nutzer*innen können mit diesem digitalen Angebot bequem beim Einsteigen einchecken und die App registriert automatisch, wenn der Fahrgast aussteigt. Im Hintergrund wird automatisch ein individueller Tarif für die jeweils zurückgelegte Strecke berechnet. Derzeit ist die Region Hannover in der Entwicklung und Umsetzung eines solchen Systemansatzes. Ein solches System kann die Nutzung des ÖPNV erheblich erleichtern, da die Nutzer*innen sich keine Gedanken über Tarifzonen oder Ticketarten machen müssen. Die Digitalisierung wird durch eine benutzerfreundliche Mobilitäts-App unterstützt, die nicht nur die Funktionen des Check-in-/Be-out-Systems integriert, sondern auch umfassende Informationen zu Fahrplänen, Echtzeit-Daten und multimodalen Verkehrsangeboten bereitstellt. Auch die Integration anderer Mobilitätsformen wie Sharing-Dienste ist anzustreben, da diese eine zunehmend wichtige Rolle für die erste und letzte Meile spielen und somit den ÖPNV weiter stärken.

Multi- und Intermodalität stärken

Umstieg zwischen S-Bahn und Stadtbahn/Bus unterstützen

Die Unterstützung bei der Herstellung und Verbesserung der Verknüpfungen zwischen schienengebundenen Angeboten ist für Hannover ein essenzieller Punkt, um das gesamte ÖPNV-System noch attraktiver und effizienter zu gestalten. Besonders für Pendler*innen und Besucher*innen, die aus dem Umland mit der S-Bahn anreisen, bietet eine nahtlose Anbindung an die Stadtbahn eine erhebliche Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Wesentlich für diese Entwicklung ist der Ausbau sowie die Einrichtung neuer Haltepunkte und Bahnhöfe an bestehenden Schnittpunkten von S-Bahn- und Stadtbahnstrecken. Als konkretes Beispiel ist der angedachte Haltepunkt „Waldhausen“ zu nennen, wo die Stadtbahnstrecke B-Süd (Linien 1, 2, 8) die S-Bahn-Strecke in Richtung Barsinghausen/ Hameln (über Ronnenberg) kreuzt, sowie die mögliche tangentielle Stadtbahntrasse am geplanten Neubau der Medizinischen Hochschule (MHH), die mit dem S-Bahnhof Karl-Wiechert-Allee verknüpft werden soll. Ebenso wichtig ist der barrierefreie Ausbau bestehender Umsteigebahnhöfe, um beeinträchtigten Menschen den Zugang zu erleichtern und allen Nutzer*innen eine reibungslose Mobilität zu ermöglichen. Darüber hinaus spielen moderne und einladende Wartezonen eine wichtige Rolle. Attraktive Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, guter Beleuchtung und zusätzlichen Angeboten wie kostenlosem WLAN können das Umsteigen komfortabler gestalten. Ergänzend sorgen zuverlässige Echtzeitinformationen, die über digitale Anzeigetafeln und mobile Apps verfügbar sind, für eine transparente Kommunikation und helfen den Fahrgästen, sich optimal zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu orientieren.

Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltestellen und in Quartieren aufbauen

Um den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu verbessern, ist die Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote voranzutreiben (Intermodalität). Hierfür sind Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltestellen und in Quartieren aufzubauen. Mobilitätsstationen sollen an Haltestellen und S-Bahnhöfen den ÖPNV (S-Bahn, Stadtbahn, Bus) mit individuellen Mobilitätsformen wie dem eigenen Fahrrad sowie Sharing-Angeboten wie Bike-, Car-, und E-Scootersharing verknüpfen. Ein zentraler Baustein ist in diesem Zuge die B+R-Offensive der Deutschen Bahn, die den Ausbau sicherer und komfortabler Fahrradabstellanlagen an S-Bahnhöfen zum Ziel hat. Hier sind bereits mehrere Standorte in Planung. Diese Standorte sollten langfristig in Mobilitätsstationen eingebettet werden. Zur guten Erkennbarkeit ist für die Mobilitätsstationen ein eindeutiges und ansprechendes „Corporate Design“ zu entwickeln. Parallel dazu sollte über die Angebote mittels einer digitalen Plattform gebündelt informiert bzw. eine Buchungsmöglichkeit bereitgestellt werden. Aber auch kleinere Stationen mit einem reduzierten Angebotsumfang, die u. a. als Start- und Zielort von Wegeketten genutzt werden, sollten in Wohnquartieren angeboten werden.



Abb. 53 Beispiele Mobilitätsstationen Leipzig und Delbrück, Fotos shp

Bike & Ride – Angebote mit der Region Hannover schaffen und angebotsorientiert erweitern

Neben der Bereitstellung von Mobilitätsstationen an ausgewählten Standorten sind zur Förderung von intermodalen Angeboten gemeinsam mit der Region Hannover weitere B+R-Stationen zu etablieren und bestehende Standorte angebotsorientiert zu erweitern. Die Stationen sollen nicht nur physische Infrastruktur, wie etwa geschützte und sichere Stellplätze für Fahrräder sowie Lademöglichkeiten für Fahrrad-Akkus bereitstellen, sondern auch digitale Schnittstellen (z. B. Informationen zum vorhandenen Angebot, zur Auslastung oder die Möglichkeit zur Buchung eines gesicherten Radabstellplatzes für einen bestimmten Zeitraum) anbieten. Darüber hinaus sind B+R-Stationen aber auch in ihrer kleinsten Einheit (z. B. Bushaltepunkt mit einer überschaubaren Anzahl an sicheren Radabstellmöglichkeiten) mitzudenken.

Sharing-Angebote ausbauen

Ausweitung von Bike-sharing- und Carsharing-Angeboten unterstützen

Die Landeshauptstadt Hannover ist bereits heute durch das langjährig gewachsene Carsharing-Angebot des lokalen Anbieters „Stadtmobil“ gut aufgestellt, jedoch gibt es Potenzial, dieses noch breiter zugänglich und attraktiver zu gestalten. Die Unterstützung der Ausweitung von Carsharing-Angeboten kann dazu beitragen, noch mehr Menschen von den Vorteilen einer gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung zu überzeugen und den Besitz des eigenen Kraftfahrzeugs zu überdenken. Hierzu zählt der geringere Platzbedarf im öffentlichen Raum durch reduzierte Kfz-Bestände, die Senkung der verkehrsbedingten Emissionen sowie finanzielle Vorteile für die Nutzer*innen, da die hohen Kosten eines eigenen Kraftfahrzeugs entfallen. Die Landeshauptstadt Hannover wird gemeinsam mit den Akteur*innen weitere potenzielle Standorte für Carsharing identifizieren. Besonders Wohngebiete, Gewerbegebiete sowie das Umfeld von ÖPNV-Knotenpunkten eignen sich häufig, um neue Carsharing-Stationen einzurichten. Ergänzend kann die Stadt durch Informationskampagnen die Akzeptanz und Nutzung in der Bevölkerung weiter verbessern. Auch die Integration in ein Netz aus Mobilitätsstationen ist eine Möglichkeit, um Carsharing nahtlos mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn und Fahrrädern zu verknüpfen.

Mit dem GVH-Produkt sprintRad gibt es in der Landeshauptstadt Hannover bereits ein attraktives Angebot an Leihfahrrädern, das eine flexible und situative Radnutzung, zumeist für „die letzte Meile“ ermöglicht. Derzeit wird mittels digitaler Analysetools versucht, die Nachfrage nach Leihangeboten zu verorten und entsprechend die virtuellen Standorte zu bedienen. Nutzer*innen müssen diese Räder auch wieder an einen der vielen virtuellen Standorte abstellen. In Zukunft ist zu prüfen, ob nicht als Ergänzung der virtuellen Abstellflächen auch physische Stationen an ausgewählten Standorten (z. B. im Kontext der Etablierung von Mobilitätsstationen) helfen, das Angebot besser wahrzunehmen und noch besser mit anderen Angeboten zu verknüpfen. Dies bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich, insbesondere in Bezug auf die Flächenkonkurrenz, da solche Stationen und Zonen öffentlichen Raum benötigen. Darüber hinaus könnte durch eine größere Vielfalt des Flottenangebots neue Gruppen von Nutzer*innen erschlossen werden (vgl. Abb. 54). Die Landeshauptstadt Hannover unterstützt die Weiterentwicklung und Ordnung der Bikeshaaring-Angebote.



Abb. 54 sprintRad und Lastenradsharing Hannover, Fotos shp/LHH

Regelungen für Sharing-Angebote festlegen

Seit einigen Jahren sind E-Scooter Teil der urbanen Mobilitätskultur. Inzwischen haben sich mehrere Anbieter in Hannover etabliert, die ihre Fahrzeuge innerhalb des Stadtgebiets zur Verfügung stellen. Während einige Nutzer*innen von der flexiblen Nutzung insbesondere auf kurzen Strecken profitieren, stellen die E-Scooter für andere Personen eine Beeinträchtigung im Straßenraum dar. Vor allem unsachgemäß abgestellte oder umgefallene Fahrzeuge blockieren Gehwege und schränken die Barrierefreiheit ein. Hier gilt es, über die Sondernutzungssatzung Regelungen für E-Scooter-Verleihangebote festzulegen, um u. a. die Höchstzahl der Fahrzeuge in der Stadt zu begrenzen und die Ordnung der E-Scooter im öffentlichen Raum zu verbessern. Die Landeshauptstadt Hannover befindet sich bereits in der Umsetzung von ca. 60 festen Stellplatzflächen für das Abstellen der E-Scooter in der Innenstadt. Nach Umsetzung aller festen Abstellplätze sind innerhalb der Innenstadt nur noch diese festen Stationen für die Ausleihe und Rückgabe zu nutzen. Außerhalb dieser festen Standorte werden Abstellverbotszonen ausgewiesen, so dass auf diesen Flächen der Mietvorgang nicht beendet werden kann. Außerhalb der Innenstadt soll es weiterhin möglich sein, die E-Scooter frei abzustellen. Mittelfristig, nach einer Erprobungsphase, wird geprüft, ob das Prinzip der festen Stellplätze auch in sensiblen bzw. stark nachgefragten Bereichen außerhalb des Zentrums anzuwenden ist – etwa an Ein- und Umstiegspunkten des ÖPNV oder in Quartieren mit einem hohen Maß an Nutzungskonkurrenzen im Straßenseitenraum. Hier kann eine schrittweise Ausweisung von Abstellflächen helfen, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu reduzieren.



Abb. 55 Abstellflächen für E-Scooter Hannover, Fotos LHH

Wegezeiten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote verbessern

Programm für den radverkehrsfreundlichen Umbau von Knotenpunkten erarbeiten und sukzessive umsetzen

Ein wichtiger Ansatz zur Optimierung von Wegezeiten im Fuß- und Radverkehr sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten. Beim Knotenpunktumbau ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein zentrales Ziel. Dies lässt sich u. a. durch die Vermeidung von bedingt verträglicher Führung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber abbiegenden Kraftfahrzeugen erreichen. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist an für den Radverkehr bedeutsamen Lichtsignalanlagenstandorten durch Anpassung der Signalprogramme der Radverkehr zu beschleunigen und somit die Reisezeit für Radfahrer*innen zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei auf den Radverkehrshaupttrouten wie den Velorouten. Die automatische Detektion von Radfahrer*innen im Zulauf der Lichtsignalanlagen soll dabei als weiteres Beschleunigungselement dienen. Dabei sind die konkurrierenden Anforderungen der weiteren Verkehrsträger, wie die stadtweite Priorisierung des ÖPNV sowie die Belange des Fußverkehrs, in der Abwägung zu berücksichtigen und bedarfsgerecht zu gewichten.

Um dem Radverkehr einen stetigen Verkehrsfluss zu ermöglichen, hat die Verwaltung entschieden, die App „TrafficPilot“ vorerst testweise auf dem Cityring dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Bei Nutzung der App werden den Radfahrer*innen die voraussichtlichen Signalisierungszustände an Folgeknotenpunkten angezeigt, so dass die individuelle Fahrweise dahingehend optimiert werden kann. In einer weiteren Entwicklungsstufe wird die Ausweitung der Berücksichtigung des Radverkehrs auf weitere Routen in der App getestet. Diese Maßnahme ermöglicht es den Radfahrer*innen, mehrere Knotenpunkte mit geringen Zeitverlusten und mit einer kraftsparenden Fahrweise zu passieren, wodurch die Attraktivität des Radfahrens weiter steigt.

Beim Fußverkehr ist neben kurzen Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen das Queren der gesamten Fahrbahn in einer Grünphase anzustreben, um das Warten auf der Mittelinsel möglichst auszuschließen. Ein erfolgreiches Beispiel hierfür ist die Umsetzung am Aegidientorplatz. (Schul-)Kinder haben aufgrund ihrer Entwicklung und Erfahrungen andere Bedürfnisse im Straßenraum als Erwachsene. Im Hinblick auf Lichtsignalanlagen sind daher insbesondere im Umfeld von Schulen Optimierungen zu prüfen. Schnellere Freigaben und längere Grünzeiten für die Querung können dazu beitragen, diesen Bedürfnissen gerecht zu werden und der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen. Das hohe Fußverkehrsaufkommen zu Schulbeginn- und -ende ist bei dieser Prüfung ebenso zu berücksichtigen.

Kreisverkehre können für den Radverkehr einige Vorteile in Bezug auf Sicherheit und Fahrkomfort bieten. Abhängig ist der Einsatz eines Kreisverkehrs von städtebaulichen sowie verkehrlichen Rahmenbedingungen. Bei geplanten Umgestaltungen von Knotenpunkten gilt es zu prüfen, ob bei ausreichender Flächenverfügbarkeit die Realisierung eines Kreisverkehrs unter den Gesichtspunkten der Sicherheit und Leistungsfähigkeit Vorteile gegenüber anderen Knotenpunktformen aufweist und somit weiterzuverfolgen ist.

Bevorrechtigung des ÖPNV an signalisierten Knotenpunkten aufrecht erhalten

Die Bevorrechtigung des ÖPNV an signalisierten Knotenpunkten ist ein bedeutendes Qualitätskriterium des Öffentlichen Nahverkehrs und grundsätzlich auch zukünftig aufrecht zu erhalten. Dabei ist aber u. a. zu prüfen, ob die Freigabe auch verzögert stattfinden kann, wenn sich etwa ein Bus noch vor dem Fahrplan

befindet. Überhaupt ist durch moderne Kommunikationsverfahren und Entwicklungen im Bereich der Verkehrstechnik eine noch effizientere Lichtsignalanlagensteuerung in der Landeshauptstadt Hannover anzustreben.

E-Mobilität fördern

Ein Baustein der Verkehrswende ist die Bereitstellung der notwendigen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, um eine Antriebswende und damit eine Reduzierung der Emissionen im Kfz-Verkehr zu ermöglichen. Das hannoversche Netz an öffentlich zugänglichen Ladepunkten (Stand Februar 2025: 1.484 Ladepunkte) wird durch eine Konzession um jährlich mindestens 200 Ladepunkte erweitert. Das zunächst angestrebte Ziel für 2030, insgesamt 10.000 Ladepunkte im Stadtgebiet anbieten zu können, wird anhand von belastbaren Bedarfsprognosen und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten noch einmal überprüft.

Den Ausbau der Elektromobilität in den Planungen berücksichtigen

Aus diesem Grund ist der Ausbau der Elektromobilität in den Planungen der Versorgungsnetze, aber auch bei Straßenraumumgestaltungen zu berücksichtigen. Wo immer möglich, nimmt das Laden im Straßenraum dabei eine untergeordnete Rolle ein, nur ein Viertel der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur steht an öffentlichen Straßen und Plätzen. Überwiegend finden Ladevorgänge zu Hause oder an der Arbeitsstelle statt, oft auch an Zielorten wie Geschäften, Sportstätten oder Parkhäusern (vgl. Abb. 56). Ein den Bedarf deckendes Angebot an Ladepunkten in besonders eng bebauten Wohngebieten, in denen die Nutzer*innen von Elektrofahrzeugen keinen Zugang zu privaten Ladestellen haben, führt teilweise zu Zielkonflikten hinsichtlich einer stadtverträglichen Umgestaltung. Dies kann aber z. B. durch Schnellladehubs außerhalb der engeren Bebauung abgemildert werden. Eine mögliche Perspektive ist auch, dass die heutige, im Stadtbild verteilte Ladetechnologie mit der Durchsetzung neuer, sehr schnell beladbarer Fahrbatterien in einigen Jahren durch Angebote an den heutigen Tankstellen ersetzt werden kann.



Abb. 56 Strategie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, Abbildung Agora Verkehrswende, 2023

Die in der Landeshauptstadt Hannover verkehrenden Unternehmen ÜSTRA und regiobus haben bereits erhebliche Fortschritte bei der Elektrifizierung ihrer Busflotte erzielt. So kommen heute schon zahlreiche Elektro- und Hybridbusse zum Einsatz, die zu einer Reduktion von Lärm und lokalen Schadstoff- und CO₂-

Emissionen beitragen. Dennoch ist es notwendig, die Elektrifizierung konsequent voranzutreiben, um den öffentlichen Nahverkehr vollständig emissionsfrei zu gestalten und Hannover bzw. die Region Hannover weiterhin als Vorreiter bei der Elektrifizierung der ÖPNV-Flotte zu positionieren. Ein wichtiger Baustein ist daher der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur für den zunehmenden Elektrobusverkehr. Hierzu zählen zusätzliche Ladestationen an Busdepots und Schnellladepunkte an strategischen Linienknoten, vorrangig Endhaltestellen.



Abb. 57 Lademast Pantograph für Elektrobusse, Fotos ÜSTRA

Für Vorteile der nachhaltigen Mobilität und gegenseitigen Rücksichtnahme sensibilisieren

*Öffentlichkeitsarbeit
für eine nachhaltige
Mobilität und gegen-
seitige Rücksicht-
nahme intensivieren*

Die Verkehrswende in Hannover erfordert eine Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit für eine nachhaltige Mobilität und gegenseitige Rücksichtnahme. Dies fördert die Akzeptanz nachhaltiger Lösungen und den Umgang der Verkehrsteilnehmer*innen untereinander. Um eine breite Zielgruppe effektiv zu erreichen, sind bestehende Kommunikationskanäle zu analysieren, anzupassen und bei Bedarf auszubauen. Nur so lassen sich zielgruppenspezifische Kampagnen umsetzen, die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von beispielsweise Pendler*innen, Familien oder älteren Menschen eingehen. Dabei ist es wichtig, barrierefreie Formate anzubieten, die eine hohe Akzeptanz erwarten lassen. Ein wichtiger Baustein zur Bewusstseinsbildung kann die Vermittlung von Vorteilen nachhaltiger Mobilität sein, beispielsweise durch Kampagnen wie „Lust auf Fahrrad“ oder die „Stadtradeln“-Aktion, die die Freude und Vorteile des Radfahrens in den Fokus rücken. Ergänzend dazu sollten auch gemeinsame Kampagnen mit Mobilitätsdienstleistern von Car- und Bikesharing oder der ÜSTRA entwickelt werden. Diese könnten dazu beitragen, die Nutzung von Sharing-Angeboten und intermodalen Alternativen zu fördern und nachhaltige Mobilitätsalternativen noch stärker im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Bestehende PR-Aktionen sind auf ihre Wirksamkeit und Aktualität hin zu überprüfen und neue Ansätze oder Kampagnen zu erproben. Gleichzeitig sind Maßnahmen im schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagement zu intensivieren, da sie ein großes Potenzial für eine zielgruppenspezifische Ansprache bieten. Durch frühzeitige Sensibilisierung junger Menschen sowie gezielte Kooperationen mit nachhaltigen Mobilitätsanbietern für Unternehmen können Mobilitätsroutinen verändert und ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden.



Abb. 58 Beispiele aus den Kampagnen „Lust auf Fahrrad“ und „Stadtradeln“, Abbildungen LHH

Veränderungen der Lebenssituation wie der Umzug in eine neue Stadt oder in einen anderen Stadtteil, Kinder im Haushalt, der Eintritt in das Arbeitsleben oder in den Ruhestand sind ebenfalls Ansatzpunkte, bestehende Mobilitätsgewohnheiten zu überdenken und nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erproben. In solchen Phasen sind Menschen besonders offen für neue Angebote, da sie ihre Gewohnheiten ohnehin ändern müssen. Durch eine gezielte Ansprache und maßgeschneiderte Informationen für z. B. Neubürger*innen, junge Menschen, Berufseinsteiger*innen oder Senior*innen können nachhaltige Mobilitätsformen gezielt in den Alltag integriert werden.

Kooperation und Austausch mit Region Hannover stärken

Die bestehende Kooperation und der Austausch mit der Region Hannover muss weiter gestärkt werden. Je früher die regionalen Akteur*innen in die Planungen einbezogen werden, desto besser lassen sich Synergien nutzen und Herausforderungen proaktiv angehen. Ein regelmäßiger und strukturierter Austausch ist unerlässlich, um einen offenen Dialog zu fördern. Dies umfasst sowohl formelle Abstimmungen als auch informelle Netzwerke, die den Informationsfluss verbessern und das gegenseitige Verständnis stärken. Nur durch einen kontinuierlichen Austausch können Interessen aller Beteiligten optimal berücksichtigt und zukunftsfähige Lösungen gefunden werden.

Dialog mit Mobilitätsdienstleistern etablieren

Nicht nur ein guter Austausch mit anderen öffentlichen Akteur*innen ist wichtig, sondern auch ein offener und regelmäßiger Dialog mit Mobilitätsdienstleistern wie Anbietern von Bike-, Car- oder E-Scootersharing. Durch den Dialog wird die Grundlage für eine bessere Abstimmung und Kooperation geschaffen mit dem Ziel, die multimodalen Angebote für die Nutzer*innen dauerhaft attraktiv und zugänglich zu machen. Dabei geht es insbesondere darum, wirtschaftliche Interessen der Dienstleister mit den städtischen Zielen in Einklang zu bringen. Ein zentrales Thema ist die geordnete Nutzung des öffentlichen Raums – etwa durch klar definierte Abstellflächen für E-Scooter und Bikesharing, um wildes Parken und Behinderungen zu vermeiden. Ein strukturierter Dialog und klare Rahmenbedingungen helfen dabei, tragfähige Lösungen zu finden, die sowohl den Komfort für die Nutzer*innen als auch die Interessen der Stadt berücksichtigen.

Das empfiehlt der Mobilitätsrat zu diesem Ziel:

- ausreichend breite, sichere und durchgängige Wegeverbindungen für vielfältigen Radverkehr (aus Empfehlung 4)

- Bedarf an Radabstellanlagen in Quartieren dezentral lösen und an Zielorten bedarfsweise decken (aus Empfehlung 4)
- Tangenten im ÖPNV und Radverkehr ausbauen und stärken (aus Empfehlung 6)
- mehr Umstiegspunkte, an denen die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind; Angebote für die letzte Meile (aus Empfehlung 4)
- Mobilitätsangebote sollen wiedererkennbar und einfach, u. a. digital nutzbar sein (aus Empfehlung 7)
- Förderung gegenseitiger Rücksichtnahmen (aus Empfehlung 10)

Fachliche Einordnung:

Mit seinem heute vorhandenen qualitativ überwiegend gut ausgebauten Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr in Kombination mit einem kompakten Stadtkörper gilt es, diese Stärke der Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen. Gerade durch die Ergänzungen des Hauptradwegenetzes durch tangentiale Verbindungen kann noch einmal eine Erhöhung der Erschließungsqualität im Bereich der Nahmobilität erreicht werden. Hier sollte die Landeshauptstadt Hannover die eigene Gestaltungshoheit nutzen und Ressourcen bündeln.

Eine wesentliche Nachfrage nach tangentialen Verbindungen besteht auch im ÖPNV. Wenngleich die Landeshauptstadt hier nicht als zuständige ÖPNV-Aufgabenträgerin auftritt, sind die Projekte zum Ausbau tangentialer Verbindungen (z. B. Ausbau einer Osttangente für die Stadtbahn mit Anbindung der MHH) vollumfänglich zu unterstützen und die stadteigenen Interessen in den Planungsprozess einzubringen. Es ist zu berücksichtigen, dass Projekte dieser Art einen langfristigen Umsetzungshorizont mitbringen. Dementsprechend sind die konzeptionellen Überlegungen frühzeitig zu finalisieren, um den Konkretisierungs- und Umsetzungsprozess einleiten zu können.

Letztendlich ist hilfreich, wenn die verschiedenen Sharing-Angebote (Car-, Bike- und E-Scootersharing) in Quartieren und an ÖPNV-Haltepunkten gebündelt und optisch wahrnehmbar angeboten werden. Hierzu ist eine verstärkte Kommunikationsebene mit den zuständigen Akteur*innen zum Abgleich der verschiedenen Zielebenen einzurichten.

7.5 Kraftfahrzeugverkehr auf das Notwendige reduzieren

Kfz-Verkehr auf Hauptachsen bündeln

Hauptverkehrs- und Vorbehaltsstraßennetz anhand zu erarbeitender Kriterien überprüfen und anpassen

Die Landeshauptstadt Hannover verfügt über ein dichtes Straßennetz bestehend aus Hauptverkehrsstraßen, Straßen des Vorbehaltsnetzes und Erschließungsstraßen. Die hohe Erschließungsqualität im Kfz-Verkehr steht oftmals den Ansprüchen einer modernen Straßenraumgestaltung entgegen. Im Rahmen der Umsetzung der Handlungsansätze des Masterplans Mobilität 2035 ist mit der Überprüfung, Überarbeitung und möglichst deutlichen Reduzierung des Hauptverkehrs- und Vorbehaltsstraßennetzes zu beginnen, um den Kfz-Verkehr stärker auf den dafür geeigneten Hauptachsen zu bündeln und Parallelführungen zu vermeiden. Allen Straßen außerhalb dieses Netzes können dadurch stärkere Freiheitsgrade in der Gestaltung eingeräumt werden.

Zur Festlegung dieses bedarfsgerechten Straßennetzes für den Kfz-Verkehr sollen bestehende Strecken des Hauptverkehrsstraßen- und Vorbehaltsnetzes

anhand verschiedener Kriterien bewertet werden. Entsprechende Kriterien und ihr Gewicht bei der Bewertung sind im Vorfeld festzulegen und abzustimmen. Anhand dieser Kriterien werden die Strecken im Hinblick auf die Zuordnung zum Hauptverkehrsstraßen-, Vorbehalts oder Erschließungsstraßennetz bewertet. Strecken des Hauptverkehrsstraßennetzes sind leistungsfähig für den (wo vorhanden) ÖPNV und den Kfz-Verkehr zu gestalten und zu erhalten, während bei Strecken außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes die Priorität bei der Anpassung von Straßenraumflächen an zukünftige Bedarfe von Umweltverbund, Aufenthalt und Klimafolgenanpassung liegt.

Geeignete Kriterien sind:

- Klassifizierung der Straße
- Kfz-Verkehrsstärke und prognostizierte Verkehrsentwicklung bzw. Zielverkehrsstärke (in Abhängigkeit von der zukünftigen Funktion der Straße)
- Schwerverkehrslenkung oder Verkehrsstärke im Schwerverkehr
- Anzahl straßengebundener ÖPNV-Fahrzeuge im Untersuchungsabschnitt
- Fahrstreifen je Richtung
- sensible Randnutzungen (Wohn-/Geschäftsnutzung, Schulen etc.)
- Zugehörigkeit zum Radverkehrsnetz (Veloroute, Haupt-/Nebenroutennetz)
- Bedeutung für den Fußverkehr

*Möglichkeiten der Geschwindigkeitsanpassung ausschöpfen
(Ausweitung Tempo 30)*

Die Landeshauptstadt Hannover nimmt an einem Modellprojekt der Region Hannover teil. Dieses befasst sich mit der Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, auf Grundlage der sogenannten Experimentierklausel der StVO. Im Stadtgebiet wurden mit der Marienstraße (zwischen Aegidientorplatz und Berliner Allee), Altenbekener Damm und Wedekindstraße drei Strecken ausgewählt, an denen die Auswirkungen auf Lärm, Luft und Verkehrssicherheit über ein Jahr ermittelt werden sollten. Die ausgewählten Straßenzüge wurden aufgrund paralleler Entwicklungen mehrfach modifiziert und im Jahr 2025 folgendermaßen festgeschrieben: Marienstraße, Wedekindstraße, Podbielskistraße und Großer Hillen.

Mit der Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften hat die Bundesregierung den Ländern und Kommunen jedoch ergänzend die erforderlichen neuen Handlungsspielräume eröffnet. Die Landeshauptstadt Hannover ist bestrebt weiterhin Möglichkeiten der Geschwindigkeitsanpassung auf ausgewählten Straßen auszuschöpfen (Tempo 30), sofern die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind. Um die Bemühungen zur Ausweitung von Tempo 30 Straßen intensivieren zu können, setzte sich die Stadt als Teil der „Städteinitiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglichen Verkehr“ für mehr Eigenverantwortung der Kommunen ein (vgl. Kapitel 2.1).

Verknüpfung mit dem Umland und darüber hinaus sicherstellen

Ausweitung der Park and Ride-Angebote unterstützen

Für eine gute Anbindung des Umlands an das Stadtgebiet sollte die Ausweitung der P+R-Angebote unterstützt und das bestehende Konzept weiterentwickelt werden. Zwar gibt es bereits P+R-Anlagen an einer Reihe von S-Bahnhöfen und Stadtbahn-Haltestellen, die Nachfrage übersteigt jedoch an mehreren P+R-Anlagen das Angebot. Neben dem dezentralen Angebot an S-Bahnhöfen und Stadtbahn-Haltestellen, das sich in erster Linie an Pendler*innen richtet, sollten

aus allen Richtungen auch große Anlagen für Besucher*innen von Großveranstaltungen (z. B. Fußball, Maschseefest, Schützenfest) vorhanden sein, die für diesen Zweck auszubauen sind. Geeignete Standorte hierfür sind etwa die Haltepunkte Marienwerder in Garbsen, Langenhagen Mitte, Paracelsusweg in Lahe und Messe Nord (vgl. Abb. 59). Gegebenenfalls kann der Standort Wettbergen auch von ergänzender Bedeutung sein. Für eine hohe Akzeptanz müssen die Anlagen aus dem Fernstraßennetz gut erreichbar und über eine wegweisende Beschilderung leicht auffindbar sein. Hier wurden bereits durch die Region Hannover teildynamische Wegweiser auf den Zubringerstraßen eingerichtet. Mit der Installation von Belegungssensoren gibt es nun erstmals verfügbare Daten zur Auslastung, die zur Anpassung und Erweiterung des Angebots herangezogen werden können. Darüber hinaus sollten P+R-Anlagen stets auch Angebote für den Radverkehr beinhalten, beispielsweise durch ausreichend gesicherte Fahrradabstellanlagen.

Zusätzlich sind digitale Schnittstellen und eine gute Auffindbarkeit im Netz erforderlich. Einige dieser Informationen sind bereits verfügbar, beispielsweise auf der Plattform der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen (VMZ Niedersachsen), wo Details zur Erreichbarkeit und Kapazität eingesehen werden können. Zusätzliche Echtzeitinformationen zur aktuellen Auslastung sowie zur nächsten Bahnabfahrt in Echtzeit, gibt es bereits in Teilen und gilt es für alle Anlagen zu integrieren.

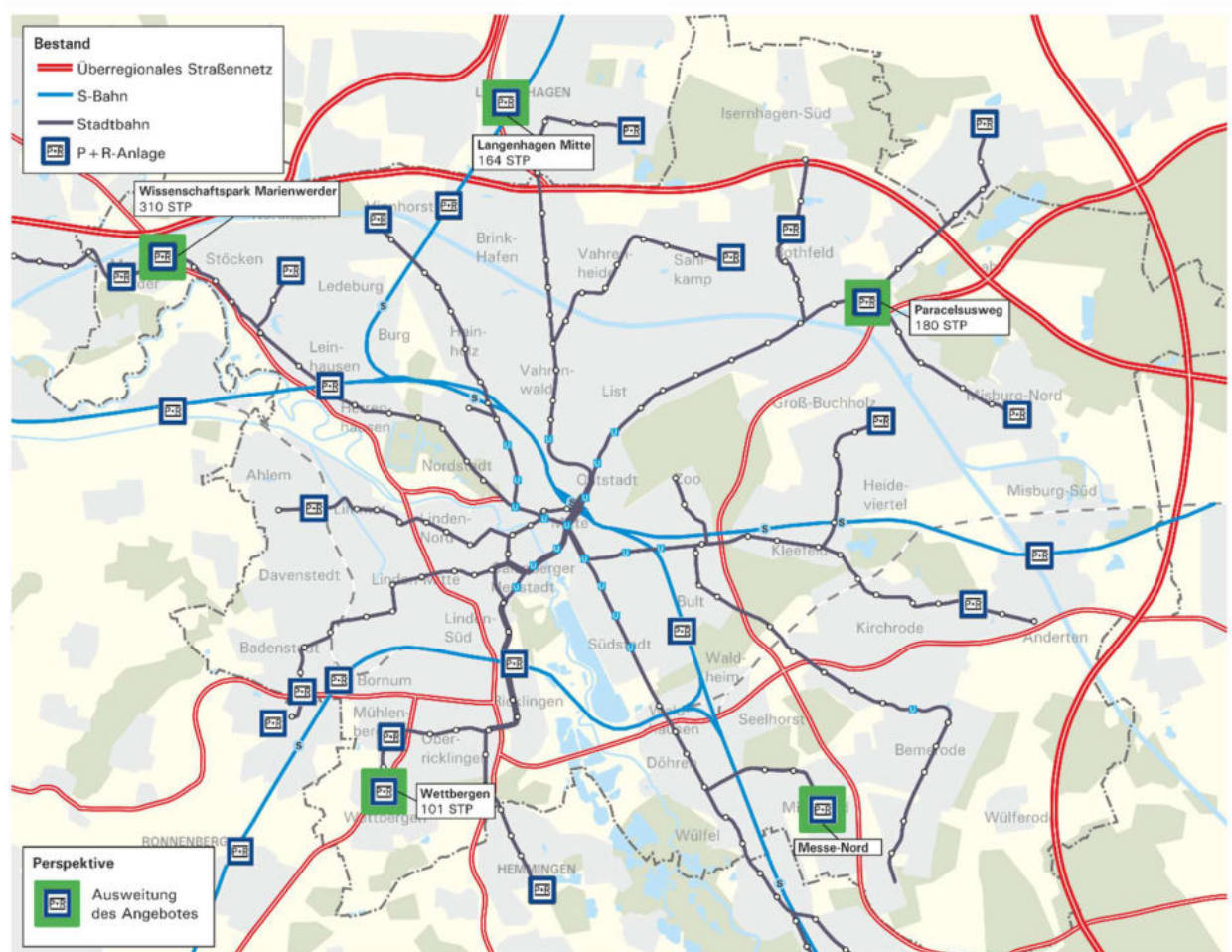


Abb. 59 Vorhandenes P+R-Angebot und Entwicklungsperspektiven, Abbildung shp

Für ein erfolgreiches P+R-Konzept ist es notwendig, in Zukunft eine klare Zielsetzung mit der Region Hannover zu vereinbaren. Vieles wurde bereits erreicht, doch es gibt noch weiteres Potenzial zur Optimierung. Entscheidend wird dabei nicht nur die strategische Weiterentwicklung der Standorte sein, sondern auch eine gesicherte Finanzierung unter Zuhilfenahme von Fördermitteln, um den weiteren Ausbau sicherzustellen und die Attraktivität der P+R-Angebote nachhaltig zu verbessern.

Verkehr in sensiblen Bereichen flächenhaft beruhigen

Möglichkeiten zur Anpassung der Straßenraumaufteilung für Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes nutzen

Die Entwicklung von Quartiersstraßen in Hannover erfordert die Anwendung klarer Planungsprinzipien, die als Leitlinien für eine nachhaltige und bewohner*innenfreundliche Gestaltung dienen. Quartiersstraßen spielen eine Schlüsselrolle im Wohnumfeld, da sie weit mehr als reine Verkehrswege sind. Sie beeinflussen maßgeblich die Lebensqualität der Bewohner*innen und sollten daher so gestaltet sein, dass sie Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Nachhaltigkeit fördern. Ein zentrales Planungsprinzip ist die Berücksichtigung einer Gestaltung, die auch eine verkehrsberuhigende Wirkung entfaltet. Hierbei ist zu definieren, welche ergänzenden gestalterischen Mittel wie Fahrbahnverengungen, vorgezogene Seitenräume, Modalfilter, Aufenthaltselemente oder Materialwechsel je nach Anforderungen wie Verkehrsaufkommen, ÖPNV-Nutzung oder Radverkehrsführung eingesetzt werden können. In Wohnstraßen, die keine Sammelfunktion haben und in denen der Radverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist ein Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich zu prüfen, mit dem Ziel, die gegenseitige Rücksichtnahme und Lebensqualität sowie durch gezielte Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen die Klimaresilienz im Quartier zu stärken. Ein weiteres Prinzip betrifft die Priorisierung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die Planung muss sicherstellen, dass der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr vorrangig behandelt wird. Dies beinhaltet die Ausweisung von sicheren Gehbereichen sowie die Integration von Fahrradabstellanlagen oder Sharing-Angeboten in den Straßenraum, welche auch in Mobilitätsstationen gebündelt angeboten werden können (vgl. Kapitel 7.4).

In geeigneten Quartieren Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung umsetzen

Die Landeshauptstadt Hannover prüft, in welchen Bereichen die Voraussetzungen für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Quartieren besonders günstig sind und wie diese exemplarisch in den einzelnen Stadtteilen gestaltet werden könnten. Neben den ohnehin schon teils in den 1980er Jahren umgesetzten Konzeptionen zur Verkehrsberuhigung auf Quartiersebene, geht es darum, Konzepte zu entwickeln, die lokal mehr Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität sowie Klimaresilienz entfalten können. Die Verkehrsberuhigung durch Vermeidung von Durchgangsverkehren und die Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten führt zudem zu einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Wohnvierteln. Neue Aufenthaltsflächen sollen entstehen, auch wenn dafür eine Neuordnung des Parkens bzw. auch der Entfall von Kfz-Stellplätzen erforderlich wird. Um die Akzeptanz der Projekte zu fördern, sind die Anlieger*innen im gesamten Prozess zu beteiligen. Die Erkenntnisse aus dem Projekt „Verkehrsberuhigte Stadtquartiere“ sind zu sammeln, auszuwerten und in Maßnahmen umzusetzen. Auch die Region Hannover hat das Thema aufgegriffen und im Rahmen des VEP 2035+ das Ziel formuliert, bis zu 60 sogenannte Quartiersblöcke in der Region Hannover zu realisieren. Ein Austausch der Erkenntnisse und die Abstimmung von Schnittstellen kann die Kompetenzen bündeln und die Umsetzbarkeit erhöhen.

Die zeitlich begrenzte Herausnahme von Straßen aus dem Kfz-Netz sollte in Pilotprojekten erprobt werden, um Möglichkeiten für Spiel und Begegnung zu schaffen. Temporäre Sperrungen, etwa an Wochenenden oder während besonderer Aktionen, ermöglichen es, Straßenräume für Fußgänger*innen und soziale Aktivitäten nutzbar zu machen und sichere Räume beispielsweise für Kinderspiel zu schaffen. Entscheidend für den Erfolg ist eine transparente Planung und Einbindung der Bewohner*innen, um die Akzeptanz zu fördern.

Ruhenden Kfz-Verkehr bündeln und regulieren

Stellplatzkonzepte für neue Quartiere und Bestandsquartiere erarbeiten

Flächen für den Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt und Begrünung lassen sich in vielen Straßen nur zu Lasten von Flächen generieren, die bisher dem ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen. Dies lässt sich zum einen durch die Reduzierung der Nachfrage erreichen und zum anderen durch die Schaffung von alternativen Angeboten. Dementsprechend ist eine konsistente Parkraumstrategie zu erarbeiten, welche die Steuerungselemente beschreibt.

*Parkraumbewirtschaftung und Bewohner*innenparken ausweiten sowie Parkgebühren schrittweise erhöhen*

Eine Steuerung der Nachfrage kann durch eine Parkraumbewirtschaftung erreicht werden und trägt nachweislich zur Reduzierung des Parksuchverkehrs bei, insbesondere für Bewohner*innen. In Bezug auf die Parkgebührenhöhe liegt Hannover im Vergleich mit anderen Städten derzeit im unteren Mittelfeld. Eine angemessene Anpassung der Gebühren kann nicht nur zu einer gerechteren Flächennutzung beitragen, sondern auch den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen fördern.

Als weiteres Element zur Steuerung der Nachfrage ist die Einrichtung von Parkzonen für Bewohner*innen zu nennen. Die Kosten von derzeit 30,70 Euro pro Jahr für den Erwerb eines Parkausweises für Bewohner*innen werden in der Landeshauptstadt Hannover in einem ersten Schritt auf 96,- Euro pro Jahr erhöht. Allein zur Deckung der bestehenden kommunalen Betriebskosten wird eine Summe von 260 Euro pro Parkstand³⁹ im Jahr geschätzt. Langfristig wird daher die weitere Erhöhung der Kosten für das Bewohner*innenparken angestrebt.



Abb. 60 Vergleich der Kosten von Anwohnerparkausweisen, Abbildung Deutsche Umwelthilfe

³⁹ Zukunftsnetz Mobilität NRW: Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise. Köln, Ausgabe 2022.

*Gebündeltes Parken
in den Quartieren und
der Innenstadt fördern*

Der ruhende Verkehr soll gezielt verringert und verlagert werden. Eine Möglichkeit ist die Bündelung des Parkens in (kostenpflichtigen) Quartiersgaragen. Darüber hinaus kann die Ausweitung des Carsharing-Angebots eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs darstellen. Als Handlungsansatz zur Optimierung der Stellplatzauslastung ist das Konzept des „Feierabendparkens“ zu prüfen, bei dem Stellplätze auf privaten Flächen von z. B. Supermärkten oder Unternehmen außerhalb der Geschäftszeiten für Bewohner*innen freigegeben werden. Eine digitale Lösung, beispielsweise per App, könnte dabei den Aufwand für die Verwaltung reduzieren und die Nutzung dieser Flächen erleichtern. Es gibt bereits Beispiele in anderen Städten, in denen solche Modelle erfolgreich erprobt werden. Außerdem sollte die Attraktivität von Parkhäusern durch Maßnahmen zur Steigerung der sozialen Sicherheit, Sauberkeit sowie nach Möglichkeit eine vergünstigte Bepreisung für Bewohner*innen erhöht werden.

*Parkverstöße
konsequenter
ahnden*

Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements umfasst auch die Optimierung der Maßnahmen zur Steuerung und Überwachung, um die Parkraumstrategie effektiv umzusetzen. U. a. geht es darum, Parkverstöße konsequenter zu ahnden, da vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit das illegale Parken ein Problem darstellt. Durch häufigere Kontrollen kann verhindert werden, dass Fahrzeuge auf Gehwegen, in Eckausrunden oder auf Grünflächen parken. Kontrollen müssen auch in Tagesrandzeiten stattfinden, beispielsweise am frühen Morgen, wenn Kinder auf dem Weg zur Schule beeinträchtigt werden. Durch die Erprobung und den Einsatz von modernen Technologien wie digitale Parkraumerfassung oder automatisierte Parkticketsysteme könnten die Kontrollen effizienter gestaltet und Verwaltungsaufwände reduziert werden. Hierzu müssen jedoch zunächst auf Bundesebene die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Dann ist diese Option nach Möglichkeit einzuführen.

Autoreduzierte Quartiere entwickeln

Durch die Novelle der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO, Juni 2024) wurde eine verpflichtende Herstellung von Stellplätzen im Wohnungsbau aufgehoben (vgl. Kapitel 2.1). Damit entfällt die Möglichkeit, dass die Kommune dem/der Bauherr*in die Schaffung von Pkw-Stellplätzen bzw. die Reduzierung oder den Ersatz von Pkw-Stellplätzen durch Mobilitätskonzepte auferlegen kann. Bauherr*innen können somit z. B. aus Kostengründen auf die Schaffung von Pkw-Stellplätzen bzw. auf flankierende Mobilitätskonzepte verzichten mit der möglichen Folge, dass sich die Nachfrage im ruhenden Verkehr in den öffentlichen Straßenräumen erhöht. In Zukunft sind Möglichkeiten zu prüfen, die sicherstellen, dass Mobilitätskonzepte bei der Realisierung neuer Quartiere entwickelt und umgesetzt werden.

Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten kann in besonderem Maße gefördert werden, wenn im Quartier gute Mobilitätsalternativen zum eigenen Kraftfahrzeug angeboten werden und gleichzeitig nur ein eingeschränktes Stellplatzangebot vorhanden ist, also das Quartier aufenthaltsfreundlich und kinderfreundlich entwickelt wird. Hierdurch ergibt sich für die Bewohner*innen der Vorteil, dass Kosten für Stellplätze entfallen und gleichzeitig eine hohe Freiraumqualität entsteht, da wenig Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr erforderlich sind und entspre-

chend die Straßen- und Freiräume zugunsten anderer Nutzungen bzw. der Aufenthaltsqualität gestaltet werden können. Das soziale Miteinander kann durch die Umsetzung bzw. das Ausweisen von verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraßen“) ebenfalls gefördert werden. Verkehrsberuhigte Bereiche schaffen eine sichere Umgebung für Kinder und erleichtern die Beaufsichtigung, da sie eine nahe und geschützte Spielfläche bieten. Mit der Wasserstadt Limmer befindet sich derzeit ein Wohnquartier in der Umsetzung, bei dem die Grundzüge eines familienfreundlichen Quartiers zum Tragen kommen. Künftige Quartiere sollten daher grundsätzlich ebenfalls autoreduziert entwickelt werden.

Information zu Mobilitätsangeboten verbessern und Mobilitätsmanagement etablieren

Die Bereitstellung und Verbesserung von Informationen zu Mobilitätsangeboten sowie die Etablierung von Themen des Mobilitätsmanagements in Institutionen ist ein wichtiger Bestandteil, damit alternative Mobilitätsformen und -angebote regelmäßig genutzt werden. Nur durch transparente und leicht bedienbare Kommunikationswege können Bürger*innen sowie Institutionen dazu motiviert werden, nachhaltige Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug zu nutzen bzw. anzubieten. In diesem Zusammenhang setzen verschiedene Maßnahmen an, die sowohl die individuelle als auch die institutionelle Mobilität betreffen.

Beratung für Betriebliches Mobilitätsmanagement anbieten

Die Förderung von Mobilitätsmanagement für Institutionen wie Betriebe, Verwaltungen und Bildungseinrichtungen stellt eine wichtige Grundlage dar, um nachhaltige Mobilitätsformen stärker in den Alltag zu integrieren. Durch gezielte Beratungsangebote und Unterstützung können individuelle Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die auf die spezifischen Bedürfnisse der jeweiligen Einrichtung abgestimmt sind. Angebote und Maßnahmen wie Dienstadleasing, die Förderung von Fahrgemeinschaften, Anreize für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (durch Job- oder Deutschlandticket), attraktive Fahrradabstellanlagen, der Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, aber auch Restriktionen beim Pkw-Stellplatzangebot und der Dienstwagenflotte stehen dabei im Fokus. Diese Maßnahmen zeigen nicht nur Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug auf, sondern machen diese auch attraktiver. Die Bereitstellung von Beratungsangeboten für Betriebe stellt dabei einen wichtigen Schritt dar. Um mit gutem Beispiel voranzugehen, ist das Betriebliche Mobilitätsmanagement als Pilotprojekt bei der Landeshauptstadt Hannover einzuführen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement bei der LHH als Pilotprojekt durchführen

Ein weiterer wichtiger Bereich ist das schulische Mobilitätsmanagement, das darauf abzielt, nachhaltige Mobilität bereits früh im Alltag zu verankern und sichere Schulwege, die mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, zu fördern (vgl. Kapitel 7.2)

Neben der Förderung institutioneller Mobilität spielt die Digitalisierung eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung von Mobilitätsinformationen. Innovative Technologien bieten die Möglichkeit, Verkehrsdaten effizienter aufzubereiten und verfügbar zu machen. Mit der „Hannover Parken“-App wurde bereits ein erster Schritt unternommen, um Autofahrer*innen eine übersichtliche und digitale Lösung zur Parkplatzsuche zu bieten. Die Landeshauptstadt Hannover betrachtet ihre Rolle vorrangig darin, Daten bereitzustellen, die von Drittanbietern weiterverarbeitet werden können. Zukunftsweisend sind Ansätze im Bereich der V2X-Technologie (Vehicle-to-Something), die beispielsweise für Baustellensicherungen genutzt werden könnten. Es wird derzeit geprüft, wie die städtischen

Baustellenfahrzeuge ausgestattet werden müssen, um an vernetzt fahrende Fahrzeuge Informationen über Ihren Standort zu senden. Damit ist dann eine Warnung der Fahrzeugführer*innen möglich, so dass die Arbeit für die Mitarbeiter*innen sicherer wird. Diese Projektansätze werden im Rahmen von C-ITS-Projekten erprobt und bei Erfolg als Standard etabliert. Gerade in Kooperation mit Akteur*innen aus der Forschung oder der freien Wirtschaft können hier maßgebliche Erfahrungen gesammelt werden. Solche Projekte zeigen das Potenzial, wie Digitalisierung den Verkehr nicht nur effizienter, sondern auch sicherer machen kann.

Neben dem zentralen Aufbau einer urbanen Datenplattform (UDP), welche zunächst die interne Zugänglichkeit und interdisziplinäre Verfügbarkeit von Daten (u.a. Statistiken, Betriebs- und Sensordaten) ermöglicht, wird in einem zweiten Schritt auch eine Open.Data-Strategie verfolgt, welche über definierte Standards und Schnittstellen den Austausch von Daten zwischen Akteur*innen des Mobilitätssektors ermöglicht.

Damit die verschiedenen Mobilitätsangebote tatsächlich in der Breite angenommen werden, ist eine aktive und aktivierende Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich (vgl. Kapitel 7.4). Ziel ist es, nicht nur Informationen bereitzustellen, sondern auch eine Bewusstseinsbildung für die Vorteile sowie die Notwendigkeit nachhaltiger Mobilität zu schaffen. Kampagnen, die auf die Attraktivität von Carsharing, die Flexibilität des öffentlichen Nahverkehrs oder die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens und Zufußgehens hinweisen, können dabei helfen, Vorurteile abzubauen und die Nutzung nachhaltiger Alternativen zu fördern. Ein besonderer Fokus sollte auf die direkte Ansprache der Bevölkerung z. B. durch lokale Informationsveranstaltungen oder gezielte Kampagnen sowie die Zusammenarbeit mit Multiplikatoren wie Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Vereinen gelegt werden. Mit kreativen Ansätzen, wie lokalen Mobilitätsveranstaltungen mit Testmöglichkeiten für z. B. Lastenräder oder interaktiven Informationsplattformen, kann die Landeshauptstadt Hannover zeigen, dass nachhaltige Mobilität nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch praktisch und wirtschaftlich attraktiv ist und dazu Spaß machen kann.

Das empfiehlt der Mobilitätsrat zu diesem Ziel:

- Bei Gestaltung der Straßenräume darf experimentiert werden, aber mit Beteiligung (aus Empfehlung 1)
- Kfz-Verkehr in Wohnquartieren durch Bewohner*innenparken lenken (aus Empfehlung 3)

Fachliche Einordnung:

Mit dem genannten Planungsziel beschreitet die Landeshauptstadt Hannover einen herausfordernden aber unumgänglichen Weg; denn nur durch die Neuordnung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs können weitere Spielräume für die Entwicklung der attraktiven Mobilitätsangebote im Umweltverbund sowie der Freiraumgestaltung und Klimafolgenanpassung erreicht werden.

Ein zentraler Baustein ist hier die Reduzierung des Hauptverkehrs- und Vorbehaltsstraßennetzes zugunsten eines neugeordneten und bedarfsgerechten Straßennetzes.

Zusätzlich ist zur Erreichung dieses Planungsziels die Aufstellung einer ganzheitlichen Parkraumstrategie erforderlich. Gerade bei der Ausweisung von

Zonen für das Bewohner*innenparken und bei der Fortschreibung der Gebührensatzung ist eine stadtübergreifende Steuerung erforderlich. Hier ist die Umsetzung eines ganzheitlichen Prozesses anzustreben, dem ein Zielbild (z. B. in Form einer gesamtstädtischen Zonierung) zugrunde liegt und der die Wirkungen der einzelnen Bausteine miteinander verknüpft.

Neben den hier beschriebenen ordnenden und lenkenden Eingriffen trägt aber auch das Mobilitätsmanagement (für Institutionen wie Betriebe, Verwaltungen und Bildungseinrichtungen) ganz wesentlich dazu bei, dass die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes auf Alltagswegen gestärkt wird.

7.6 Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren

Überregionale und lokale Erreichbarkeit sicherstellen

Hauptverkehrsstraßen leistungsfähig erhalten und stadtverträglich aufwerten

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr und damit für eine funktionierende Wirtschaftsinfrastruktur. Um diese langfristig sicherzustellen, ist es notwendig, das übergeordnete Schienen- und Straßennetz in einen guten baulichen Zustand zu versetzen und zu erhalten. Gleichzeitig ist das städtische Straßennetz zu modernisieren, um den Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität gerecht zu werden. Dazu gehören beispielsweise der Einsatz intelligenter Verkehrsleitsysteme und die Optimierung von Anschlussstellen. Darüber hinaus muss das Schnellstraßensystem als Teil eines integrierten Verkehrsnetzes betrachtet werden. Eine enge Verzahnung mit Logistikknoten zum Umschlag von Gütern sowie regionalen Straßennetzen ist essenziell, um eine Verkehrsverlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern zu fördern und gleichzeitig die Erreichbarkeit auf allen Ebenen zu gewährleisten. Eine genaue Abstimmung bei der Erstellung eines bedarfsgerechten und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes (vgl. Kapitel 7.5) spielt dabei eine wichtige Rolle.

Schwerlastverkehr durch Verkehrslenkung bündeln und über Hauptrouten abwickeln

Laut einer Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums wird der Güterverkehr bis zum Jahr 2040 um 35 % zunehmen. Dabei bleibe der Schwerlastverkehr mit einem Anteil von 75 % im Jahr 2030 das dominierende Verkehrsmittel im Güterbereich. Es gilt daher den Wirtschafts- und Güterverkehr verträglich abzuwickeln und negative Auswirkungen für die Bevölkerung zu vermeiden. Der Wirtschafts- und Güterverkehr trägt bereits heute einen wesentlichen Anteil zur Verkehrsleistung im Hauptverkehrsstraßennetz bei. Um den Wirtschafts- und Schwerlastverkehr weiterhin effizient und zuverlässig zu steuern, ist eine präventive Verkehrslenkung erforderlich. Dabei muss die Planung und Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen frühzeitig kommuniziert werden, um Engpässe und Einschränkungen zu vermeiden. Daher sind alternative Routen (sofern vorhanden) rechtzeitig auszuweisen und die Verkehrsführung entsprechend anzupassen. Durch eine vorausschauende Planung und digitale Verkehrsmanagementsysteme können Verkehrsflüsse in Echtzeit gesteuert und Störungen minimiert werden. Zur Lenkung des Schwerverkehrs wurde bereits ein Wegweisungs- und Beschilderungskonzept entwickelt und umgesetzt. Dieses führt den Schwerverkehr auf geeigneten Routen im Hauptverkehrsstraßennetz zu den großen Gewerbegebieten Stöcken und Vahrenheide sowie den Häfen Nordhafen, Brink-Hafen, Lindener Hafen und Misburger Hafen. Das Kon-

zept zur zeitlichen und räumlichen Bündelung des Lieferverkehrs in der Innenstadt ist verträglich weiterzuentwickeln. Es sollte geprüft werden, welche Zufahrtswege für den Lieferverkehr notwendig sind und ob eine stärkere Bündelung der Lieferungen möglich ist. Zudem ist zu prüfen, ob die Zufahrt für Lkw > 7,5 t auf Fahrzeuge mit Sondergenehmigung beschränkt werden kann, um die Innenstadt zu entlasten. Zudem ist sicherzustellen, dass bestehende Maßnahmen besser akzeptiert werden. Dies kann durch gezielte Information, konsequente Überwachung und Ahndung bei Verstößen erreicht werden.

Einrichtung von Haltemöglichkeiten in den Quartieren ausweiten

Die Schaffung bzw. Ausweitung von Haltemöglichkeiten für Liefer- und Dienstleistungsfahrzeuge in den Quartieren stellt eine wichtige Maßnahme dar, um den Wirtschaftsverkehr, insbesondere in urbanen Gebieten, effizienter zu gestalten. Solche Haltemöglichkeiten bieten nicht nur Logistikunternehmen, sondern auch Handwerksbetrieben, Pflegediensten und anderen gewerblichen Akteur*innen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen und Warenlieferungen flexibel und ohne Einschränkung des allgemeinen Verkehrsflusses durchzuführen. Eine Erweiterung dieser Haltemöglichkeiten sollte darauf abzielen, strategisch günstige Standorte in stark frequentierten Bereichen, wie Einkaufsstraßen, Gewerbegebieten sowie Wohnquartieren mit hohem Bedarf und begrenzten Parkmöglichkeiten, bereitzustellen.

Umweltfreundliche Logistikangebote etablieren

Urbane Logistik stärken

Aus dem Stadtdialog „Mein Hannover 2030“ ist die Initiative Urbane Logistik hervorgegangen. Sie setzt sich zusammen aus der Landeshauptstadt Hannover und Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft. Gemeinsam wurde die Vision entwickelt, eine bedarfsorientierte, emissionsfreie, leise und sichere Logistik im klimaneutralen Hannover zu schaffen. In Linden-Nord wurden im Rahmen eines Pilotprojektes innovative Zustellformen etabliert. Neben Elektrofahrzeugen kommen Lastenfahräder für die Auslieferung von Paketen zum Einsatz. Dafür wurden notwendige Umschlagflächen geschaffen. Darüber hinaus wurden Logistikkpunkte, in Form von Stellplätzen geschaffen, die an Werktagen in bestimmten Zeiträumen für den Lieferverkehr reserviert sind. In den Abend- und Nachtstunden sowie an Sonntagen stehen die Flächen den Bewohner*innen zur Verfügung. Störungen im Verkehrsablauf sollen dadurch reduziert und eine effizientere Nutzung der öffentlichen Flächen erreicht werden. Die Initiative Urbane Logistik hatte sich zunächst einen Zeitplan von drei Jahren gesetzt. Nach Umsetzung der ersten Projekte wurden Erfolge und weitere Handlungsbedarfe aufgezeigt. Es gilt daher die gewonnenen Erkenntnisse weiterzuentwickeln und auf neue Gebiete auszuweiten, um damit die urbane Logistik zukunftsfähig zu gestalten.

Etablierung umweltfreundlicher Logistikangebote wie Micro-Hubs unterstützen

Das steigende Verkehrsaufkommen der Kurier-, Express- und Paket-Branche (KEP) stellt die urbane Logistik vor große Herausforderungen. Der Onlinehandel wächst weiter und es etablieren sich neue Geschäftsfelder, wie Lieferdienste von Supermärkten und Getränkemärkten. Im Rahmen des Forschungsprojektes USEFUL, mit einer Schnittstelle zur Initiative Urbane Logistik versehen, wurden verschiedene Logistikkonzepte aufgezeigt und bewertet. Eines davon beschreibt die Einrichtung von Microhubs, ein Umschlagplatz von große auf kleine Transporteinheiten in der Logistikkette. Von dort aus soll eine emissionsarme Feinverteilung von Paketen, mit Elektrofahrzeugen oder Lastenrädern, auf der „letzten Meile“ erfolgen. Realisiert wurde bereits ein erstes Projekt in der Innenstadt neben dem Parkhaus in der Mehlstraße. Der Microhub hat einen

Modellcharakter für die Einbindung nachhaltiger Logistik im weiteren Stadtgebiet. Erste Erfahrungen aus dem Projekt haben gezeigt, dass die Kosten für den Bau und Betrieb der Microhubs wirtschaftliche Herausforderungen mit sich bringen. Dennoch sind die Konzepte weiterzuentwickeln und weitere Kooperationspartner zu gewinnen. Die Etablierung umweltfreundlicher Logistikangebote wie Microhubs wird durch die Landeshauptstadt weiter unterstützt.

Anbieterunabhängige Logistik fördern

Einrichtung KEP-Dienstleister-übergreifender Paketstationen unterstützen

Die steigende private Logistik und das hohe Sendungsaufkommen müssen in Zukunft vor allem in den Städten neu organisiert werden. Als Alternative zur Lieferung nach Hause sind bereits heute Paketstationen und Paketshops im Einsatz. Diese sind derzeit jedoch überwiegend auf einzelne Anbieter beschränkt. Paketstationen befinden sich häufig auf Parkplätzen oder an Tankstellen und regen zur Abholung mit dem Kraftfahrzeug an. Ein Lösungsansatz, wie zusätzliche Wege eingespart werden könnten, ist die Einrichtung von KEP-Dienstleister-übergreifenden Paketstationen, wie etwa „DeinFach“. Unterschiedliche Paketfirmen können ihre Sendungen in den Stationen lagern und abholen lassen. Auch Einzelhändler könnten dort ihre verkauften Waren deponieren, sodass die Kundschaft sie flexibel abholen kann. Solche Systeme für eine anbieterunabhängige Logistik sind in Hannover zu testen und mittelfristig zu etablieren. Die Standorte der Stationen sollten gut erreichbar sein, z. B. an gut frequentierten Haltestellen des ÖPNV oder integriert in das Angebot von Mobilitätsstationen, damit beim Abholen keine zusätzlichen Wege entstehen, die mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden.

Das empfiehlt der Mobilitätsrat zu diesem Ziel:

- Planungen an Bedürfnissen ausrichten z. B. bei Behindertenstellplätzen, Liefern und Laden oder ambulanten Diensten und Pflege
(aus Empfehlung 9)

Fachliche Einordnung:

Im Vordergrund der Organisation des Wirtschaftsverkehrs steht die Sicherstellung der Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele. Auch hier trägt die Bereitstellung eines bedarfsgerechten und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes ganz wesentlich dazu bei. Zugleich kann sichergestellt werden, dass die stadtverträgliche Abwicklung verbessert und Aufenthaltsqualität gewonnen wird.

Im Hinblick auf die Organisation des Ladens und Liefers auf der Quartiers-ebene ist es wichtig, dass Angebote zum Laden und Liefern im Hinblick auf die Erfordernisse den spezifischen Nutzungen zugeordnet werden, wovon nicht nur Logistikunternehmen, sondern auch Handwerker und Pflegedienste profitieren. Zur genauen Verortung solcher Angebote sind ortsspezifische Dialogformate mit entsprechenden Akteur*innen bzw. Vertreter*innen zu führen.

Da die konkrete Förderung von umweltfreundlichen Logistikangeboten durch die Landeshauptstadt Hannover nur sehr bedingt mitgestaltet werden kann, ist der Fokus auf den Ausbau von anbieterunabhängigen Logistikangeboten zu legen. Durch die konkrete Mitwirkung bei der Standortwahl solcher KEP-Dienstleister-übergreifenden Paketstationen können Nutzungen gebündelt,

kurze Wege für die Nutzer*innen angeregt und lokale Nutzungskonflikte entschärft werden.

8 Handlungsschwerpunkte

Die Bestimmung der Handlungsschwerpunkte des integrierten Handlungskonzeptes hebt die strategische Ausrichtung der Mobilitätsplanung der Landeshauptstadt Hannover für die kommenden zehn Jahre hervor.

Die Handlungsschwerpunkte setzen die übergeordneten Ziele der Fortschreibung des Masterplans Mobilität konkreter um und sollen in der weiteren Bearbeitung einen hohen Stellenwert und eine verkehrspolitische Signalwirkung entfalten.

Die strategische Ausrichtung der Mobilitätsplanung soll sich positiv auf die Stadtentwicklung auswirken. Die Wirkung des Masterplans Mobilität 2035 ist dabei eng mit der Umsetzung der Handlungsschwerpunkte verbunden.

Die gleichrangig nebeneinanderstehenden Handlungsschwerpunkte des Masterplans Mobilität 2035 der Landeshauptstadt Hannover sind

- ein durchgängiges und qualitätvolles Fußverkehrsnetz bereitstellen
- lebenswerte Straßenräume und Plätze für alle schaffen
- das Radverkehrsnetz weiterentwickeln
- sichere und attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen
- Mobilitätsmanagement aufbauen
- Weiterentwicklung des ÖPNV durch die Region Hannover unterstützen
- flexible Mobilitätsangebote ausweiten und verknüpfen
- das städtische Parkraummanagement etablieren
- das funktionale Straßennetz überprüfen
- Wirtschaftsverkehr stadtvträglich weiterentwickeln

Im Folgenden sind die zehn Handlungsschwerpunkte dargestellt.

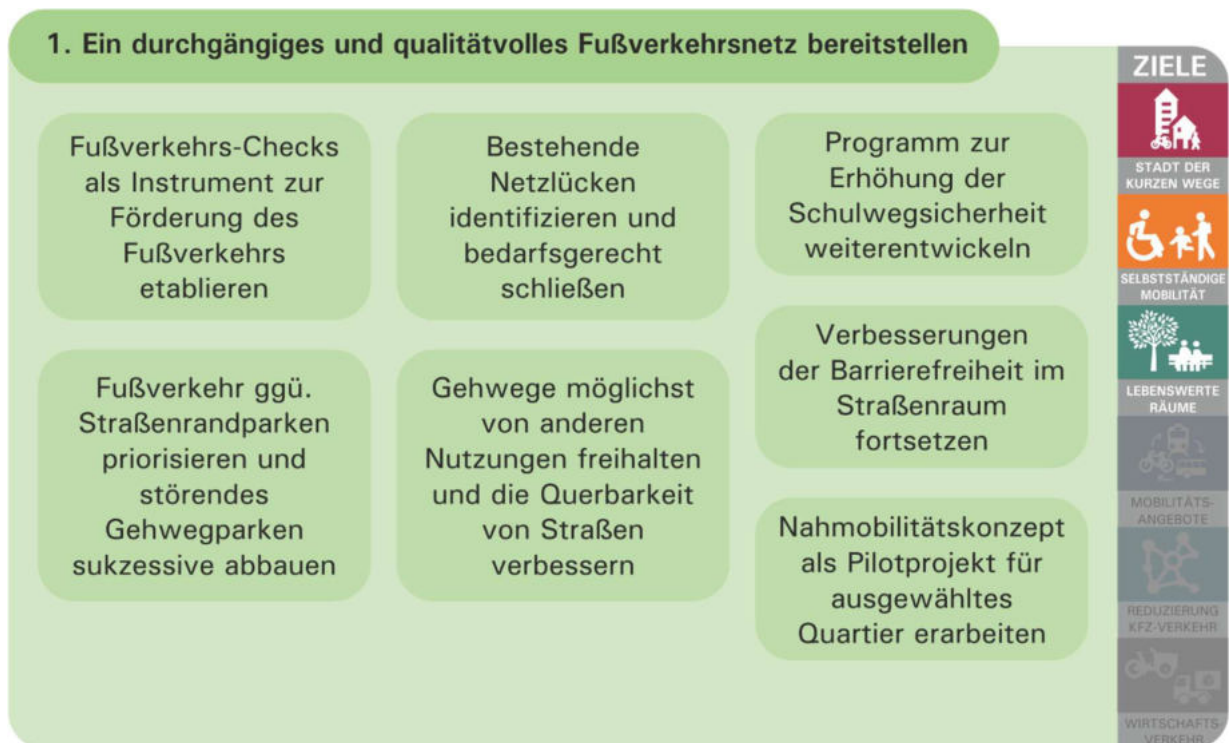


Abb. 61 Handlungsschwerpunkt 1: Fußverkehrsnetz, Abbildung shp

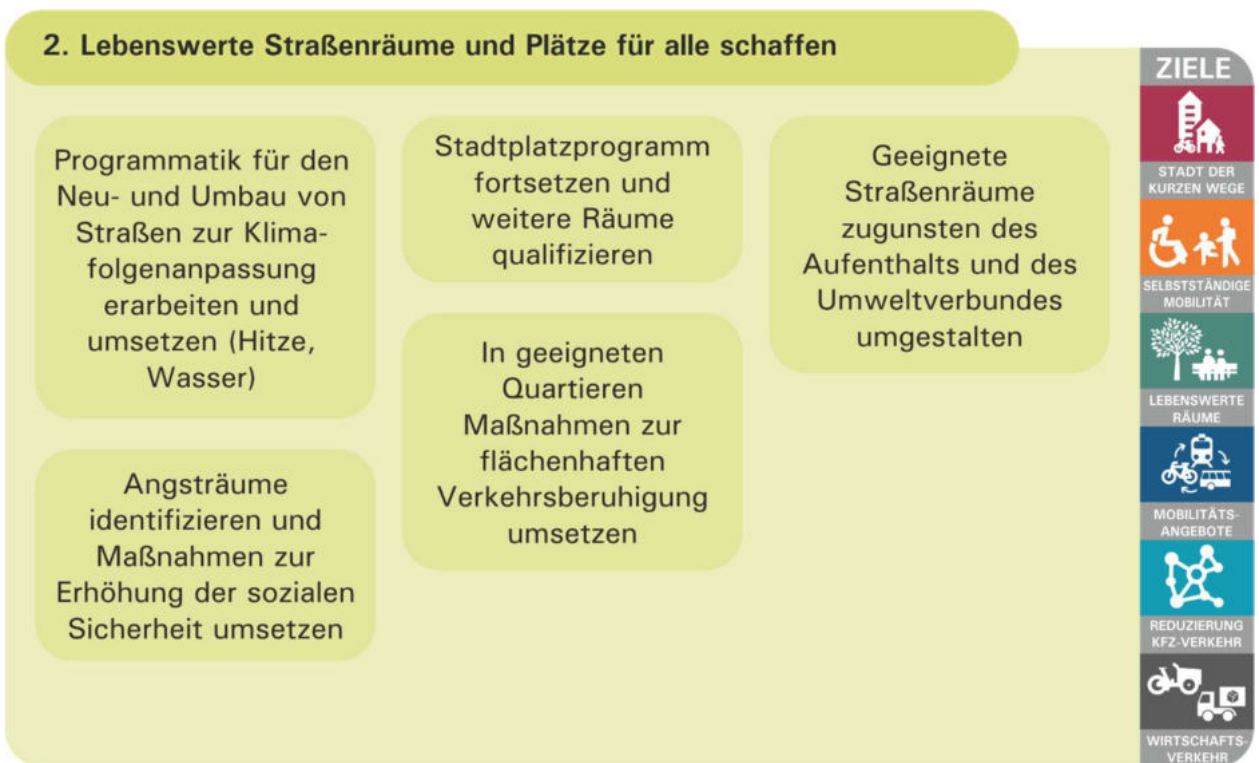


Abb. 62 Handlungsschwerpunkt 2: Straßenräume und Plätze, Abbildung shp



Abb. 63 Handlungsschwerpunkt 3: Radverkehrsnetz, Abbildung shp



Abb. 64 Handlungsschwerpunkt 4: Fahrradabstellanlagen, Abbildung shp



Abb. 65 Handlungsschwerpunkt 5: Mobilitätsmanagement, Abbildung shp

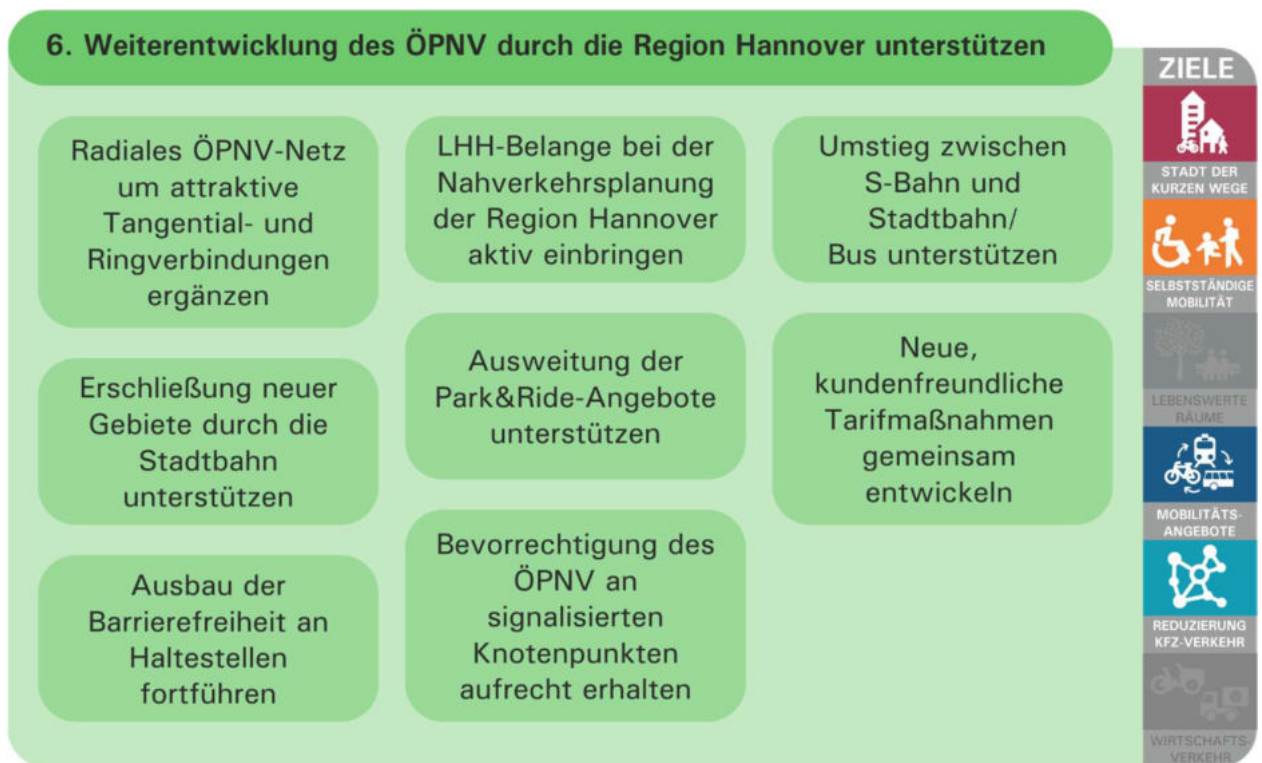


Abb. 66 Handlungsschwerpunkt 6: Weiterentwicklung ÖPNV, Abbildung shp

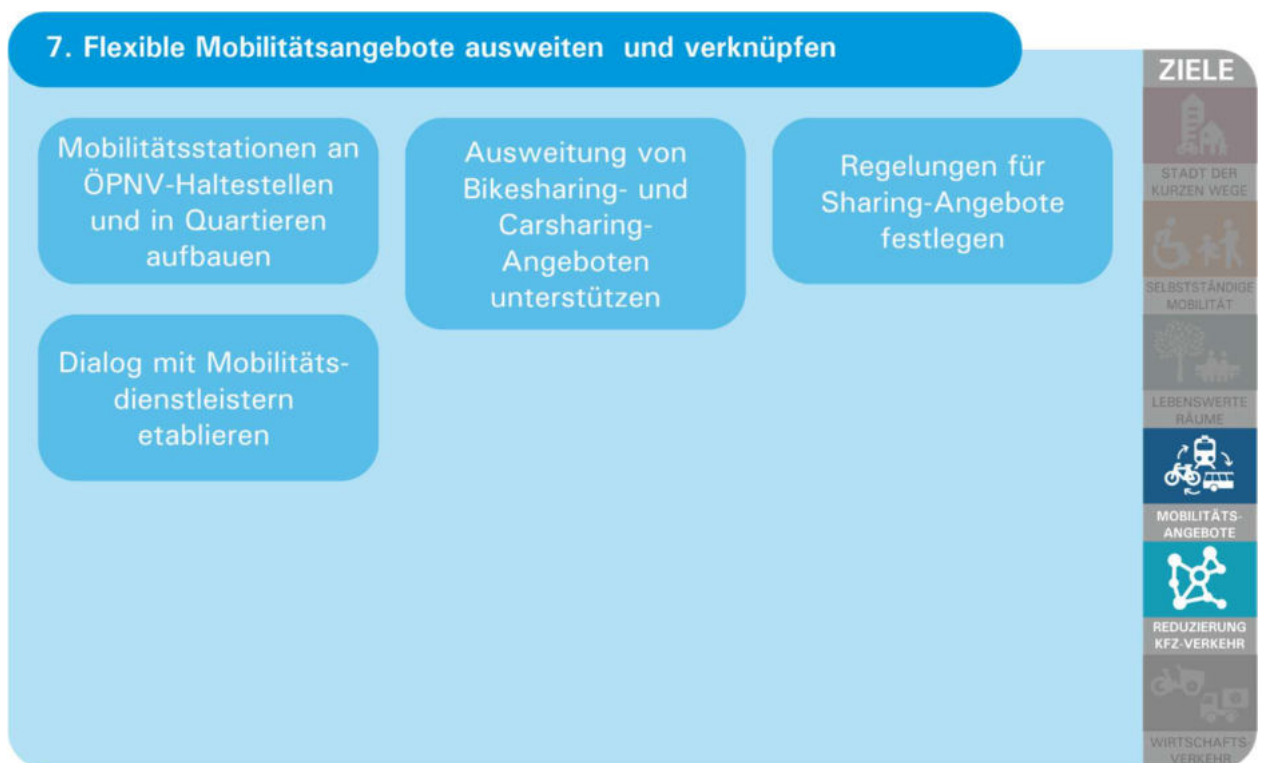


Abb. 67 Handlungsschwerpunkt 7: Flexible Mobilitätsangebote, Abbildung shp

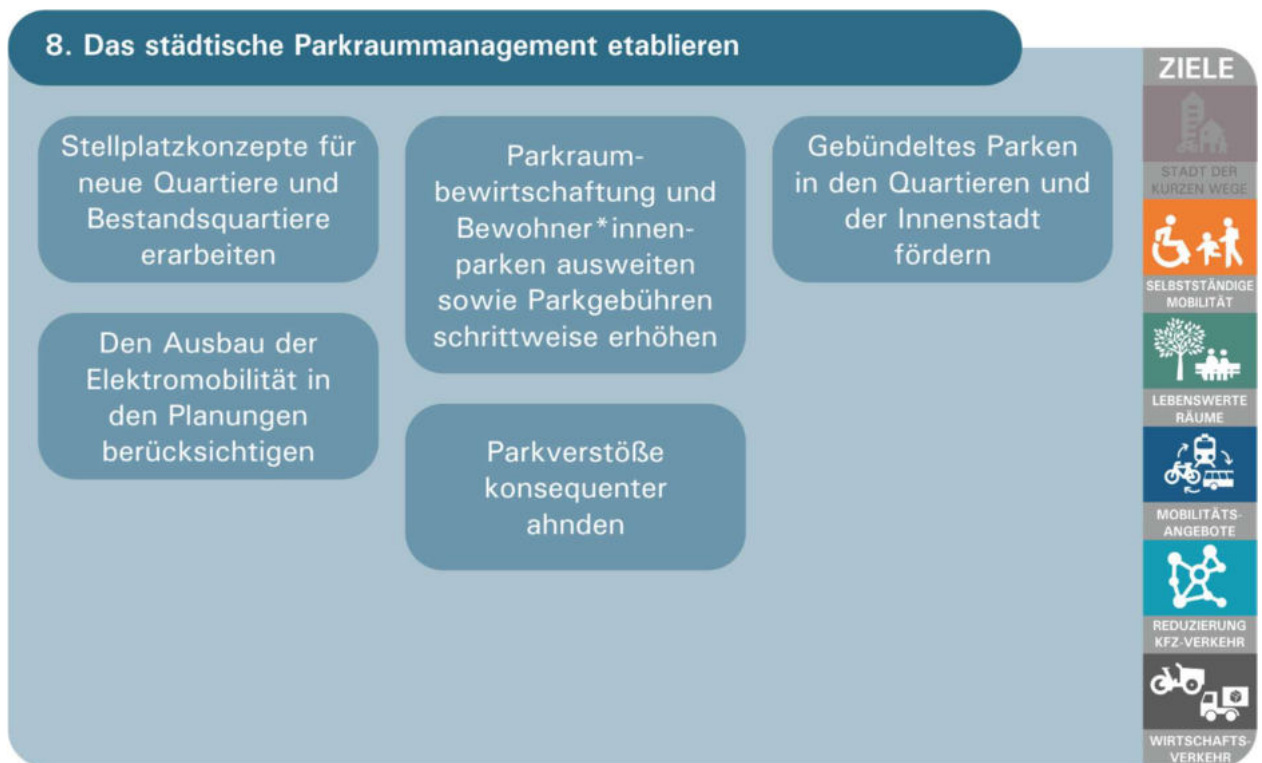


Abb. 68 Handlungsschwerpunkt 8: Parkraummanagement, Abbildung shp



Abb. 69 Handlungsschwerpunkt 9: Funktionales Straßennetz, Abbildung shp

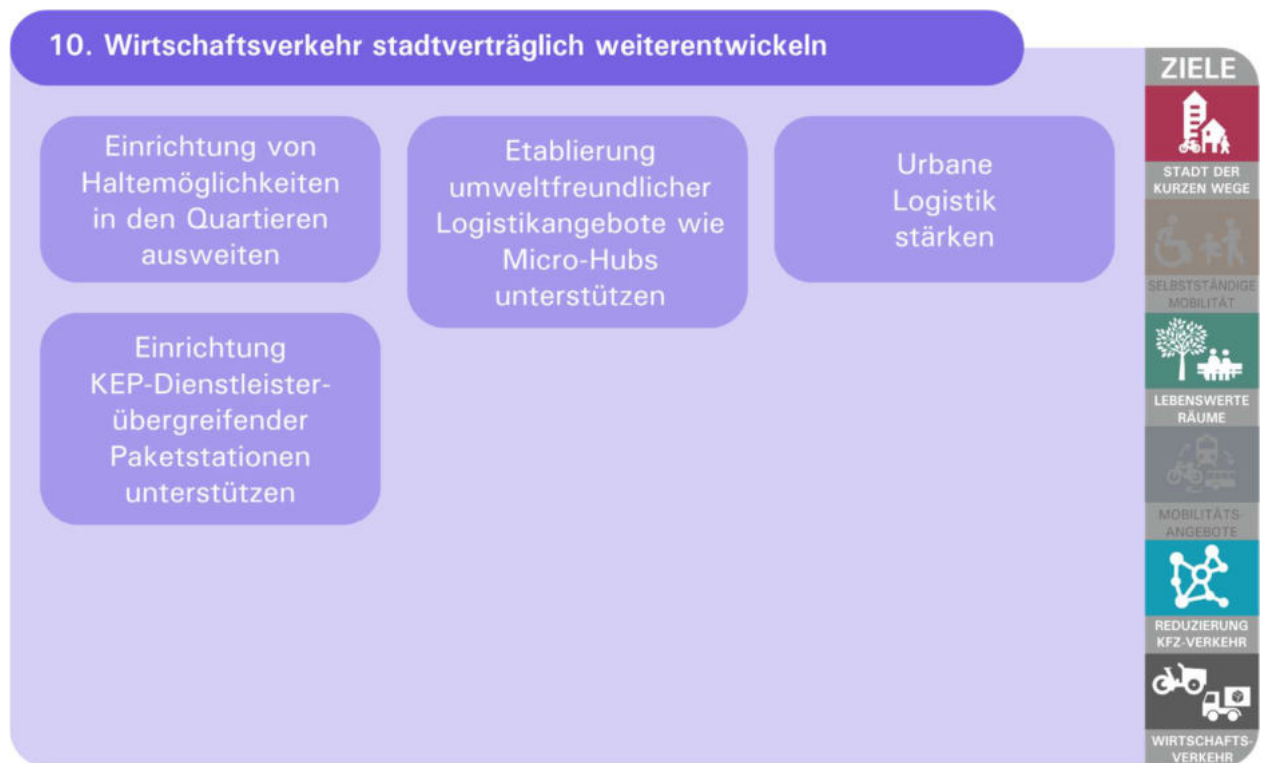


Abb. 70 Handlungsschwerpunkt 10: Wirtschaftsverkehr, Abbildung shp

9 Wirkungsbilanz und Evaluation

Die Fortschreibung des Masterplans Mobilität der Landeshauptstadt Hannover umfasst eine Vielzahl von Handlungsansätzen und Maßnahmen, die zum Teil auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet sind. Da viele dieser Maßnahmen erst über Jahre hinweg ihre volle Wirkung entfalten, ist es essenziell, ihre Umsetzung und den Fortschritt kontinuierlich zu evaluieren und gegebenenfalls aufgrund bestehender Erfordernisse Anpassungen vorzunehmen.

Die Evaluation ermöglicht es, Fortschritte zu messen, Tendenzen und Herausforderungen frühzeitig zu erkennen und ggf. Maßnahmen zum Umsteuern und Anpassen gezielt einzuleiten. Gleichzeitig gewährleistet sie Transparenz und Nachvollziehbarkeit in der Umsetzung, was sowohl für die politische Entscheidungsfindung als auch für die Akzeptanz in der Bevölkerung von großer Bedeutung ist. Eine Evaluation stellt zudem sicher, dass Maßnahmen an ggf. veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können, sei es durch technologische Innovationen, gesellschaftliche Entwicklungen oder neue gesetzliche Vorgaben.

Eine Evaluation ist anhand von zwei unterschiedlichen Methoden möglich: die Prozessevaluation und die Wirkungsevaluation. Während sich die Prozessevaluation auf die Umsetzung von Maßnahmen bezieht, konzentriert sich die Wirkungsevaluation auf deren in Verbindung stehenden Effekte.

Die Prozessevaluation fokussiert sich darauf, ob die veranschlagten Maßnahmen im gesetzten Zeitrahmen umgesetzt werden. Sie dient dazu, den Fortschritt und mögliche Abweichungen zu überwachen und ggf. veränderte Rahmenbedingungen frühzeitig zu erkennen. Regelmäßige Berichte (z. B. gegenüber der Kommunalpolitik) sind ein wesentliches Instrument innerhalb der Evaluation, da sie eine transparente und systematische Erfassung des aktuellen Umsetzungsstands transportieren. Sie dienen nicht nur der internen und externen Information, sondern auch der gezielten (Nach-) Steuerung von Maßnahmen.

Im Gegensatz zur Prozessevaluation befasst sich die Wirkungsevaluation mit der Frage, ob die gesetzten Ziele erreicht werden. Hierfür werden in der Regel Indikatoren verwendet, die idealerweise quantitativ beschrieben werden, aber auch qualitative Aussagen liefern können. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die angestrebten Wirkungen oft erst mittel- bis langfristig eintreten und damit erst am Ende oder nach dem Umsetzungsprozess bewertbar sind. Zudem ist ein Indikator in der Regel nicht nur durch eine einzige Maßnahme beeinflusst, sondern durch mehrere. Hinzu kommen Wirkungen, die nicht unmittelbar auf die jeweilige Maßnahme zurückzuführen ist, sondern beispielsweise auf allgemeine Trends und Veränderungen. Trotz dieser Herausforderungen gibt es jedoch sinnvolle Indikatoren, die in unterschiedlichen Rhythmen zur Beobachtung von Entwicklungstendenzen sowie Bewertung des Zielerreichungsgrads herangezogen werden können und im Folgenden benannt werden.

Die im Folgenden aufgeführten Indikatoren sind im Zuge des Evaluationsprozesses weiter zu spezifizieren. Einige der genannten Datengrundlagen werden bereits erhoben und können übernommen werden. Andere sind neu und daher, in Abhängigkeit der möglichen Ressourcen, im Zuge des Evaluationsprozesses zu erfassen.

Indikator: Abdeckung Nahversorgung, Kitas und Schulen

Der Indikator misst die Abdeckung und Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten, Kitas und Schulen in Bezug auf Siedlungsflächen. Dabei wird untersucht, inwieweit diese Einrichtungen innerhalb einer bestimmten Entfernung oder Zeit für die Bewohner*innen zugänglich sind. Eine hohe Abdeckung deutet auf eine gute Infrastruktur, kurze Wege und ein gutes Angebot hin. Versorgungslücken zeigen auf, wo weitere Angebote sinnvoll wären bzw. wo eine gute Erreichbarkeit der bestehenden Angebote durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds besonders bedeutend ist.

Datengrundlagen: Isochrone Erreichbarkeitsanalysen (GIS-Analyse), Einzelhandelskonzept, Schulstandortkarte Hannover

Zielrichtung: Erhöhung der Abdeckung

Ziel (Leitbild): Stadt der kurzen Wege stärken

Indikator: Barrierefreiheit von Mobilitätsangeboten

Der Indikator misst die Barrierefreiheit des ÖPNV und insbesondere des Fußverkehrs, der essenziell für die gleichberechtigte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen ist. Nur durch eine gezielte Berücksichtigung barrierefreier Merkmale im öffentlichen Raum und bei ÖPNV-Fahrzeugen, können Verbesserungen für alle Menschen im Straßenraum langfristig erreicht werden. Hierzu zählen zum Beispiel ein barrierefreies Netz und Möglichkeiten zum Queren.

Datengrundlagen: Anteil der barrierefreien Haltestellen des ÖPNV und barrierefreier ÖPNV-Fahrzeuge, Entwicklung barrierefreier Querungen sowie LSA-Ausstattung für mobilitätseingeschränkte Menschen

Zielrichtung: Verbesserung der Barrierefreiheit im Straßenraum

Ziel (Leitbild): Selbstständige und sichere Mobilität fördern

Indikator: Entwicklung der Unfallzahlen

Der Indikator „Entwicklung der Unfallzahlen“ erfasst die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen in Hannover und ermöglicht die Identifikation von Unfallschwerpunkten. Dabei ist der Blick auf die Verwicklung von vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen (insbesondere Fuß- und Radverkehr) wichtig. Eine längerfristige Betrachtung (über die üblichen drei Jahre hinaus) ist entscheidend, um belastbarere Trends zu erkennen und die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bewerten. Ziel ist es, die Unfallzahlen und die Unfallschwere zu senken und das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer*innen zu stärken.

Datengrundlagen: Polizeiliche Unfallstatistik

Zielrichtung: Langfristige Senkung der Unfallzahlen (besonders schwere Unfälle), Anzahl der verwickelten vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen

Ziel (Leitbild): Selbstständige und sichere Mobilität fördern

Indikator: Subjektive Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr

Das Sicherheitsempfinden bei der Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote wie dem Fuß- und Radverkehr ist wichtig für die Akzeptanz und somit Steigerung der Nutzungswahrscheinlichkeit in der Bevölkerung. Der Indikator bewertet die gefühlte Attraktivität der verbesserten Angebote und sollte daher kontinuierlich langfristig durch gezielte Befragungen erhoben werden.

Datengrundlagen: Befragungen (Repräsentativerhebung der Landeshauptstadt Hannover)

Zielrichtung: Langfristige Bewertung der Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsempfindens im Fuß- und Radverkehr

Ziel (Leitbild): Selbstständige und sichere Mobilität fördern, Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Indikator: Umnutzung von Verkehrsfläche

Der Indikator zeigt auf, wie viel Straßenraum zugunsten des Aufenthalts und des Umweltverbundes sowie der Klimafolgenanpassung umgestaltet wurde. Somit ist es möglich, den jährlichen Fortschritt aufzuzeigen und eine Orientierung für die Herstellung einer Flächengerechtigkeit im Straßenraum zu schaffen.

Datengrundlagen: Anteil an Entsiegelung sowie Umnutzung von Verkehrsflächen für den Umweltverbund

Zielrichtung: Verringerung verkehrlich genutzter Flächen für Kfz

Ziel (Leitbild): Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln

Indikator: Luftqualität

Der Indikator „Luftqualität“ erfasst die Belastung der Luft durch Schadstoffe wie Stickstoffoxide (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2.5}). Die Werte von Messtationen, Passivsammlern und Modellierungen dienen der Bewertung der gesundheitlichen und umweltbezogenen Auswirkungen und ermöglichen die Identifikation von Belastungsschwerpunkten. Eine kontinuierliche Überwachung hilft, Trends zu erkennen und Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität gezielt zu steuern.

Datengrundlagen: Lufthygienisches Überwachungssystem Niedersachsen (LÜN), Luftreinhalteplan LHH, NO₂-Modellierung des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim

Zielrichtung: Verbesserung der Luftqualität, Einhaltung verschärfter Luftschadstoffgrenzwerte

Ziel (Leitbild): Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln

Indikator: Lärmbelastung

Der Indikator dient der Bewertung von Verkehrslärmpegeln und deren Auswirkungen auf die Lebensqualität sowie die Gesundheit der Bevölkerung. Durch langfristige Messungen und Kartierungen können Lärmschwerpunkte identifiziert und gezielte Maßnahmen zur Lärminderung entwickelt werden.

Datengrundlagen: Lärmkarten, Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Hannover

Zielrichtung: Lärmbelastung reduzieren

Ziel (Leitbild): Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln

Indikator: Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Der Indikator misst die Zufriedenheit der Einwohner*innen mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Wohnumfeld) auf Ebene der Stadtteile. Er stellt den Anteil der Einwohner*innen dar, die die Qualität entsprechend hoch bewerten. Eine Überwachung stellt sicher, dass die Gestaltung, Ausstattung und Pflege des öffentlichen Raumes als attraktiv und lebenswert wahrgenommen wird. Gleichzeitig zeigt der Indikator auf, wo noch Handlungsbedarf besteht. Eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes fördert nachhaltige Mobilitätsformen wie zu Fuß gehen und Rad fahren. Der Indikator wird bereits teilweise über eine Befragung erhoben. Diese ist nach Stadtteilen unterteilt, um eine differenzierten Auswertung und Nachsteuerung zu ermöglichen.

Datengrundlagen: Befragungen (Repräsentativerhebung der Landeshauptstadt Hannover)

Zielrichtung: Anhaltende und hohe Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Ziel (Leitbild): Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln

Indikator: Modal Split und Fahrleistung

Der Indikator beschreibt die prozentuale Verteilung der genutzten Verkehrsmittel an der gesamten Wegezanzahl sowie den Anteil der zurückgelegten Personenkilometer an der gesamten Kilometerzahl. Durch regelmäßige Erhebungen kann analysiert werden, wie sich das Mobilitätsverhalten verändert und ob Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr) erfolgreich sind. Eine stadteigene repräsentative Mobilitäts-erhebung in Form einer Haushaltsbefragung liefert in Ergänzung der etwa alle

fünf Jahre stattfindenden MiD wichtige Erkenntnisse für die städtische Mobilitätsplanung.

Datengrundlagen: Repräsentative Haushaltsbefragung

Zielrichtung: Anteil des Umweltverbundes erhöhen

Ziel (Leitbild): Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Indikator: Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Radwegenetz, Fahrradabstellanlagen)

Der Indikator „Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur“ misst die Entwicklung des Radwegenetzes und der Fahrradabstellanlagen in der Stadt. Dabei werden die neu geschaffenen oder verbesserten Radwege in Kilometern erfasst sowie die Anzahl und Qualität neuer Fahrradabstellanlagen bewertet. Obligatorisch dabei ist, dass die Infrastruktur den aktuellen Standards entspricht, etwa in Bezug auf Breite, Oberflächenbeschaffenheit und Beleuchtung.

Datengrundlagen: Fortgeschriebenes Netzkonzept Radverkehr Landeshauptstadt Hannover

Zielrichtung: Erweiterung und Lückenschluss sowie Qualitätsverbesserung des Radverkehrsnetzes, Erhöhung der Anzahl an Radabstellanlagen

Ziel (Leitbild): Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Indikator: Entwicklung der Nachfrage von Sharing-Angeboten

Der Indikator erfasst, wie oft Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, E-Scootersharing) genutzt und gebucht werden. Durch die kontinuierliche Erhebung der Nutzer*innen- und Buchungszahlen sowie Wegebeziehungen lässt sich bewerten, ob diese Mobilitätsangebote an Attraktivität gewinnen und zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel beitragen. Entscheidend sind dabei Faktoren wie Zugänglichkeit, Standortdichte und Benutzerfreundlichkeit der angebotenen Dienste.

Datengrundlagen: Nutzer*innen- und Buchungszahlen der Sharing-Anbieter

Zielrichtung: Steigerung der Nutzungszahlen

Ziel (Leitbild): Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Indikator: Verkehrsmengen (Dauerzählstellen)

Hierdurch wird die Anzahl der Fahrzeuge erfasst, die an fest installierten Zählstellen auf Hauptverkehrsstraßen und anderen relevanten Streckenabschnitten

erfasst werden. Durch die kontinuierliche Erhebung dieser Daten können Verkehrsströme analysiert, Spitzenzeiten identifiziert und langfristige Entwicklungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) beobachtet werden. Die Auswertung ermöglicht Rückschlüsse auf die Wirkung von verkehrslenkenden Maßnahmen oder Infrastrukturänderungen. Der Radverkehr wird an ausgewählten Standorten ebenfalls erfasst. Für die Anzahl und Lage der Zählstellen braucht es ein Zählkonzept. Daten zum ÖPNV, wie Fahrgastzahlen und ÖPNV-Abos sind regelmäßig im Austausch mit der Region Hannover zu erfassen und zu analysieren.

Datengrundlagen:	Daten der Zählstellen
Zielrichtung:	Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen und Erhöhung der Verkehrsmengen im Radverkehr und ÖPNV
Ziel (Leitbild):	Kfz-Verkehr auf das Notwendige reduzieren und umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen

Indikator: Parkraumbewirtschaftung städtischer Bereiche und Entwicklung der Parkgebührenhöhe

Der Indikator erfasst die Ausweitung bewirtschafteter Stadtgebiete und die Entwicklung der Parkgebühren. Durch gezielte Bewirtschaftungsmaßnahmen können Veränderungen im Nutzungsverhalten entstehen, die beispielsweise Effekte auf den Parksuchverkehr oder Einfluss auf die Luftqualität und Lärmentlastung haben können.

Datengrundlagen:	Ausweitung bewirtschafteter Stadtgebiete auf kartographischer Basis (z. B. in Hektar, Straßenlänge, Anzahl Stellplätze), Gebührenordnung
Zielrichtung:	Zunehmende Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen, dichten Lagen
Ziel (Leitbild):	Kfz-Verkehr auf das Notwendige reduzieren

Indikator: Pkw-Dichte

Der Indikator bestimmt das Verhältnis des Pkw-Bestandes zu der Anzahl der Einwohner*innen in Hannover. Dabei werden private und gewerbliche Pkw erfasst. Mit dem Ausbau umweltfreundlicher und attraktiver Mobilitätsangebote, sinkt auch die Notwendigkeit einen (privaten) Pkw zu nutzen bzw. zu besitzen. Eine Erfassung ist wichtig, um die Entwicklung des Pkw-Bestandes langfristig zu evaluieren und auch lokale Unterschiede festzustellen.

Datengrundlagen:	Zugelassene Kraftfahrzeuge absolut / auf 1.000 Einwohner*innen
Zielrichtung:	Pkw-Bestand verringern und Alternativen stärken
Ziel (Leitbild):	Kfz-Verkehr auf das Notwendige reduzieren, Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren

Indikator: Ausweitung alternativer Logistikangebote

Dieser Indikator zeigt die Entwicklung und Verbreitung nachhaltiger Logistiklösungen, die den urbanen Lieferverkehr effizienter und umweltfreundlicher gestalten sollen. Dazu gehören Maßnahmen wie die Einführung von Mikro-Depots, der Einsatz von Lastenrädern für die letzte Meile oder der Ausbau von anbieterübergreifenden Paketstationen, um den Lieferverkehr zu bündeln.

Datengrundlagen: Daten von Anbieter*innen

Zielrichtung: Ausweitung nachhaltiger Logistiklösungen

Ziel (Leitbild): Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren

10 Ausblick

Mit der Fortschreibung des Masterplans Mobilität (Masterplan Mobilität 2035) verfolgt die Landeshauptstadt Hannover einen klaren Fahrplan, wie die Mobilität in der Stadt nachhaltig und zukunftssicher ausgestaltet werden soll. In der knapp anderthalb Jahre andauernden Erarbeitungszeit ist deutlich geworden, dass das Thema Mobilität seit der Erstellung des Masterplans Mobilität 2025 deutlich an Komplexität gewonnen hat. Klimaschutz und Klimawandelfolgenanpassung bringen das Handlungserfordernis auf eine neue Ebene. Der Masterplan Mobilität 2035 berücksichtigt integrativ zentrale Themen, wie zum Beispiel Stadt- und Mobilitätsplanung und damit zusammenhängende Querschnittsthemen wie Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Lebensqualität. Die städtische Mobilität von morgen bietet Lösungsansätze an, die mit Offenheit für Veränderungen und bei konsequenter Umsetzung einen hohen gesamtgesellschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Nutzen nach sich ziehen.

Das Leitbild dient als zentrales Element der Masterplanung und stellt den integrierten Ansatz in den Mittelpunkt. Mit der Hinzunahme von Werten wie Klimaschutz und Klimaanpassung sowie Sicherheit und Teilhabe schlagen sich auf der Ebene der Planungsziele zum Beispiel die Themen der „Förderung einer selbstständigen und sicheren Mobilität“ oder die „Entwicklung von lebenswerten Stadt- und Straßenräumen“ nieder. Gleichmaßen geht es um die Erweiterung eines Mobilitätsangebots, bei dem nicht der Ausbau sektoraler Angebote, sondern die Bereitstellung von Verknüpfungsmöglichkeiten im Fokus steht. Aus einer integrierten Perspektive ergibt sich auch die Erkenntnis, dass eine sukzessive Herstellung von mehr Raum und Qualität für die Basismobilität Fußverkehr und die weiteren umweltfreundlichen Verkehrsmittel nur mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der damit in Verbindung stehenden Flächen einhergehen kann.

Das Leitbild und das Handlungskonzept wurden jeweils in einem umfangreichen Beteiligungsprozess erarbeitet. Aus dem Arbeitskreis Mobilität mit Vertreter*innen der Politik, verschiedener Fachdisziplinen und Stakeholdern konnte umfassende fachliche Expertise einfließen. Ganz neue Perspektiven haben sich durch den Mobilitätsrat ergeben, der sich aus 40 repräsentativ ausgewählten Einwohner*innen der Landeshauptstadt Hannover zusammensetzte. Mit sehr vielfältigen Sichtweisen von sehr unterschiedlichen Menschen konnte in einer respektvollen und wertschätzenden Arbeitsatmosphäre eine gemeinsame Empfehlung zur Gestaltung der Mobilität von morgen erarbeitet werden. Die Arbeit des Mobilitätsrats zeigte, dass gerade kontroverse Themen wie die Mobilitätsplanung sich dafür eignen, aus der Alltagsexpertise der Beteiligten die Bedürfnisse, Anforderungen und Hemmnisse zusammenzubringen und die fachliche Expertise zu bereichern.

Das integrierte Handlungskonzept umfasst Ansätze und Maßnahmen, die in einem thematischen Zusammenhang stehen und miteinander verknüpft sind. Entsprechend sind sie auch gemeinsam umzusetzen, um die Ziele zu erreichen und Dynamiken und Synergien freizusetzen.

Der Fußverkehr hat einen hohen Stellenwert in der städtischen Mobilität, der aber erst in den letzten Jahren im vollen Umfang erkannt wurde. Durch eine gezielte Berücksichtigung der Belange der Fußgänger*innen, u. a. durch gerin-

gere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, mehr bevorrechtigte Querungsmöglichkeiten sowie ausreichend breite Gehwege wird die Qualität von Wegeketten erhöht – auch von Wegen, die überwiegend mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Im Masterplan Mobilität 2025 wurde die Zielsetzung definiert den Radverkehrsanteil am Modal Split von 19 % auf 25 % zu erhöhen. Die Ergebnisse der MiD 2023 zeigen für das Jahr 2023 einen Anteil von 23 % und damit eine deutliche Steigerung in Richtung der gesetzten Zielgröße. Durch eine weitere Förderung der Radverkehrsinfrastruktur soll der Radverkehrsanteil weiter gesteigert werden. Im Radverkehr stellen Velorouten künftig ein neues „Rückgrat“ dar, das mit starken Radialen und zusätzlicher Weiterentwicklung von tangentialen Verbindungen stadtteilverbindende Beziehungen im Radverkehr stärkt. Gute Fahrradstraßen ergänzen diese Routen. So wird auf noch mehr Wegebeziehungen eine Alternative zum Pkw geboten, bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten machen die Nutzung vom Rad noch leichter.

Der ÖPNV bietet in Hannover und darüber hinaus bereits sehr gute radiale Verbindungen, die zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Durch eine Weiterentwicklung des bewährten Systems mit zusätzlichen S-Bahn-Verbindungen und -halten sowie langfristig der Entwicklung tangentialer Stadtbahnverbindungen kann der ÖPNV in Stadt und Region Hannover neue Qualitäten erreichen.

Durch den Auf- und Ausbau von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Knotenpunkten und in Quartieren werden die Angebote der geteilten Mobilität wie Bike- und Carsharing in das bestehende Verkehrsangebot integriert und ausgebaut. Dadurch wird der Zugang und die Auswahl von verschiedenen Verkehrsträgern (Multimodalität) verbessert und die Möglichkeit der Verknüpfung von Verkehrsträgern (Intermodalität) verstärkt, um eine bequemere Nutzung zu ermöglichen. Die fortschreitende Digitalisierung auch im Verkehrssektor wird hierbei einen entscheidenden Beitrag zum besseren Service leisten.

Die Verknüpfung der Angebote und Qualitäten im Fuß- und Radverkehr, bei der geteilten Mobilität und im ÖPNV kann Synergien bieten, die den Verzicht auf den (eigenen) Pkw in noch größerem Umfang ermöglicht. Dies bedeutet in Zusammenhang mit steigenden Lebenshaltungskosten eine Chance für eine deutliche finanzielle Entlastung für die Haushalte im Bereich Mobilität sowie für eine Reduzierung der Immissionen (Luft und Lärm) im Wohnumfeld.

Daneben werden Freiräume geschaffen, die für Aufenthalt, Begegnung und Klimafolgenanpassung genutzt werden. Mit der Umgestaltung zu klimafolgenangepassten Straßenräumen können gleichermaßen eine faire und angebotsorientierte Straßenraumgestaltung, die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, die Starkregen- und sommerliche Hitzevorsorge sowie Sicherheitsthemen erreicht und sukzessive umgesetzt werden. Mit der Überlagerung der verschiedenen klimatischen und gesellschaftlichen Anforderungen wird sich zeigen, dass die Stadt sich anpasst und als lebenswerte Stadt weiterentwickelt.

Durch ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz, gezielte Verkehrslenkung und -beruhigung bleibt die zügige Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Angeboten der Daseinsvorsorge gewährleistet. Der Fokus auf die Stadtteil- bzw. Quartiersebene zielt auf die Umsetzung einer integrierten Mobilitätsplanung ab. Ansätze wie die Entwicklung einer Parkraumstrategie für die Umverteilung von Flächen werden die Rahmenbedingungen der Einwohner*innen in

ihrem direkten Lebensumfeld verbessern. Eine gezielte Standortplanung trägt zur „Stadt der kurzen Wege“ bei.

Der Masterplan Mobilität 2035 der Landeshauptstadt Hannover stellt dabei keinen Abschluss der Mobilitätsstrategie für die nächsten zehn Jahre dar, er versteht sich vielmehr als lebendiges strategisches Steuerungsinstrument. Da viele der umzusetzenden Maßnahmen erst über Jahre hinweg ihre volle Wirkung entfalten werden, ist es wichtig, ihre Umsetzung und den Fortschritt kontinuierlich zu evaluieren und gegebenenfalls aufgrund bestehender Erfordernisse bzw. Entwicklungen zielgerichtete Anpassungen vorzunehmen.

11 Glossar

A

B

- B+R: Bike and Ride; Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln
- Bikesharing: Fahrradverleihsystem, bei dem die Fahrräder im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen per App verfügbar sind

C

- Carsharing: geteiltes Auto; auf Basis einer Nutzungsvereinbarung gemeinschaftliche – auch kurzfristige – Nutzung von im öffentlichen Raum [free floating] oder an Stationen [stationsbasiert] verfügbaren Autos

D

E

- E-Bike: Elektrofahrrad, Nutzung des elektrischen Motors ohne Tretunterstützung möglich. Als Kleinkraftfahrzeug eingestuft, Versicherungskennzeichen erforderlich

F

- FN: Flächennutzungsplan; vorbereitender Bauleitplan, der die langfristige städtebauliche Entwicklung darstellt

G

- GVH: Großraum-Verkehr Hannover GmbH; Verkehrsverbund, der den öffentlichen Nahverkehr in der Region Hannover koordiniert

H

I

J

K

- KEP-Dienstleister: Kurier-, Express- und Paketdienste, d. h. Warenlieferanten
- Kfz-Verkehr: Kraftfahrzeugverkehr, d. h. aller motorisierter Verkehr inklusive Busse und Lastkraftwagen, aber auch Motorräder u.Ä.

L

- LAP: Lärmaktionsplan; Planungsinstrument, um Lärmbelastung durch Umgebungslärm zu reduzieren und ruhige Gebiete zu schützen
- LHH: Landeshauptstadt Hannover
- LRP: Luftreinhalteplan; Planungsinstrument, in dem Maßnahmen zur dauerhaften Minderung von Luftschadstoffkonzentrationen festgelegt werden

- LSA: Lichtsignalanlage; im allgemeinen Sprachgebrauch Ampel

M

- Micro-Hub: kleiner, innerstädtischer Warenumschlagspunkt mit dem Ziel, die „letzte Meile“ in der Lieferkette effizient und nachhaltig zu gestalten
- MiD: Mobilität in Deutschland, bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten
- MiR: Mobilität in der Region Hannover, Erhebung u.a. zum Modal Split für Stadt, Umland und Region in 2011
- MIV-Anteil: Anteil des Motorisierten Individualverkehrs, d. h. motorisierter Verkehr ohne Busse und Lastkraftwagen, aber auch Motorräder u.Ä.
- Modal Split: Anteile der verschiedenen Verkehrsträger am Gesamtverkehr

N

- NBauO: Niedersächsische Bauordnung; Landesgesetz für das Bauordnungsrecht in Niedersachsen. Sie enthält Anforderungen, die bei Bauvorhaben zu beachten sind, u.a. hinsichtlich Sicherheit, Gesundheit und des Umweltschutzes.
- NVP: Nahverkehrsplan; legt die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fest, aufzustellen durch die jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger gemäß Nahverkehrsgesetz

O

- On-Demand-Angebot: Ergänzendes Angebot zum fahrplanmäßigen ÖPNV-Linienvverkehr. Flexibles Bedienangebot nach Bedarf der Kund*innen, keine Fahrplan- und Linienbindung
- ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr; System der öffentlichen Verkehrsmittel wie Busse und Bahnen, die zur Beförderung von Personen im alltäglichen Nahverkehr genutzt werden
- ÖV: Öffentlicher Verkehr umfasst Nah- und Fernverkehr

P

- P+R: Park and Ride; Verkehrssystem, bei dem Autos auf einem ausgewiesenen Parkplatz am Stadtrand oder an einer Haltestelle abgestellt werden, um auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen
- PBefG: Personenbeförderungsgesetz; regelt die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Personen mit Autos, Bahnen und Bussen
- Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer Dauerleistung des Motors ≤ 250 Watt, rechtlich den Fahrrädern ohne Motor gleichgestellt
- Pkw: Personenkraftwagen; im allgemeinen Sprachgebrauch Auto
- Push- und Pull-Maßnahmen: Maßnahmen, die regulieren und Anreize schaffen

Q

R

- Ridepooling: Form der geteilten Mobilität. Nachfrageorientiertes, flexibles Mobilitätsangebot ohne festen Fahrplan. Bündelung von Fahrten von verschiedenen Personen mit ähnlichen Routen.

S

- Sharing-Angebote: Angebote der geteilten Mobilität, d. h. gemeinsam genutzte Verkehrsmittel wie Autos, Fahrräder oder E-Roller durch mehrere Personen
- SPNV: Schienengebundener Personennahverkehr, wie S-Bahn oder Regionalbahn
- StVO: Straßenverkehrsordnung; Gesetz, das den Straßenverkehr und somit das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer*innen im öffentlichen Raum regelt
- SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan; strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen erfüllen soll

T

U

- Umweltverbund: Sammelbegriff für umweltfreundliche Verkehrsträger, wie Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr
- Urbane Logistik: vereint neue Logistikkonzepte und Technologien für eine stadtverträgliche und umweltbewusste Versorgung

V

- VEP: Verkehrsentwicklungsplan; strategisches Planungsinstrument, das Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung festlegt

W

X

Y

Z