



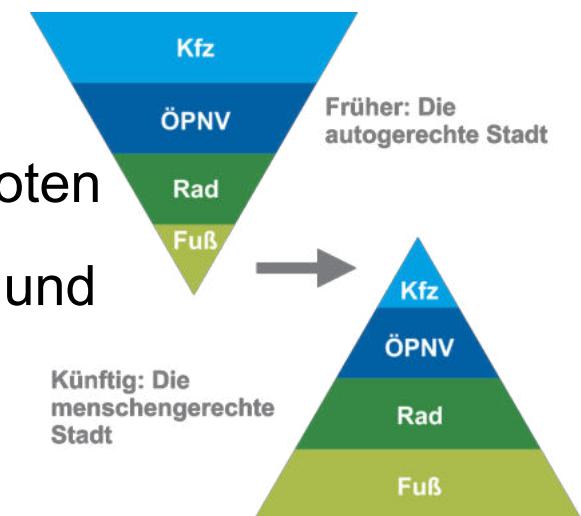
# MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

## FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN MOBILITÄT 2025

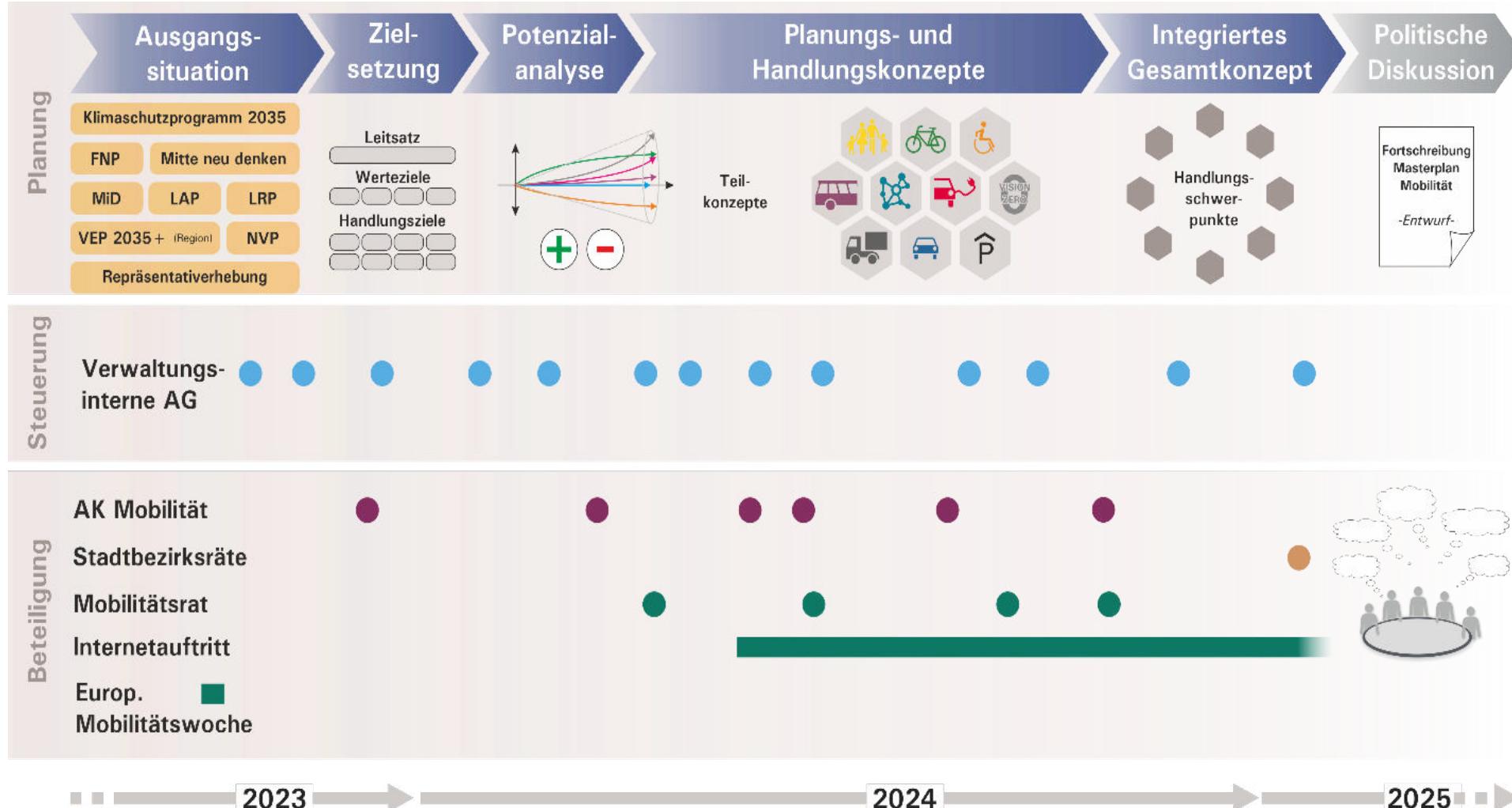
17.09.2025 | Stadtentwicklungs- und Bauausschuss

- Ausgangssituation Masterplan Mobilität 2025
- Prozessplan Fortschreibung Masterplan Mobilität
- Neues Leitbild für den Masterplan Mobilität 2035
- Arbeit und Empfehlungen des Mobilitätsrates
- Handlungsschwerpunkte und Handlungsansätze
- Ausblick

- Bestehender Masterplan Mobilität 2025 am 27.01.2011 vom Rat beschlossen
- Masterplan auch heute noch als aktuell und fortschrittlich zu bewerten
- Zielhorizont 2025 jedoch erreicht und große Teile des Maßnahmenkonzeptes inzwischen erfolgreich umgesetzt
- Auch vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende und Klimaneutralität bis 2035 Fortschreibung des Masterplans Mobilität geboten
- Anpassung und Weiterentwicklung der seinerzeit vereinbarten Leitziele und Handlungsansätze des integrierten Gesamtkonzeptes
- Ziel: Fortsetzung der Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Zustimmung zum ambitionierten VEP der Region (VEP 2035+)

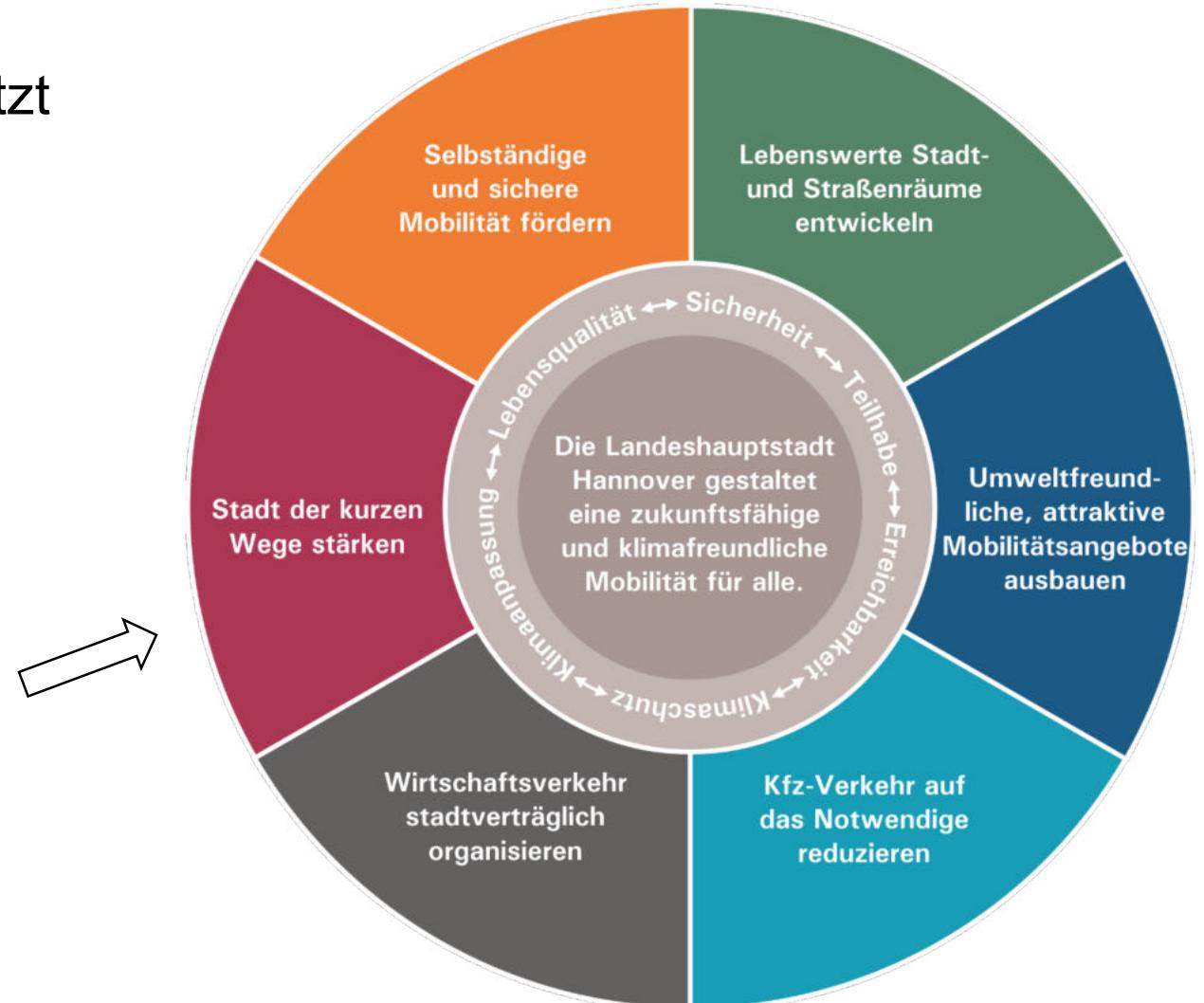


## PROZESSPLAN FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN MOBILITÄT



- Das Leitbild des neuen Masterplans setzt sich zusammen aus
  - einem Leitsatz
  - sechs allgemeinen Wertzielen
  - sechs planerischen Zielen

Oberziel					
Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover als zentraler, überregional bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.					
Werteziele					
Verkehrssicherheit und Unverkehr	Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung	Mobilitätschancen für alle			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer / Vision Zero</li> <li>Soziale Sicherheit und Unverkehr bei der Nutzung aller Verkehrsmittel</li> <li>Unverkehr und Gesundheit durch Einhaltung von Umweltqualitätszielen (Klima, Luft, Lärm)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhalt der dezentralen Stadtfunction</li> <li>Qualitative vor quantitativen Wachstum - Auswirkungen des demographischen Faktors</li> <li>Abstimmung von Verkehrsplanning, Flächennutzungsplanung und Umweltplanung</li> <li>Stärkung der oberzentralen Funktion in der Region und der Lagesprung als überregionaler Knoten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der Verkehrsplanung</li> <li>Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen</li> <li>Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben - im Straßenraum, im ÖPNV...</li> </ul>			
Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung	Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes	Verbesserung der Effizienz in der Abwicklung aller Verkehrsarten im Netz	Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs	Vernetzung der Verkehrssysteme	Attraktivierung des Stadtraumes
<ul style="list-style-type: none"> <li>Innenentwicklung vor Außenentwicklung (Nutzung von Brachen und Baulücken)</li> <li>Stadt der kurzen Wege durch Mischung verträglicher Nutzungen</li> <li>Stärkung der Stadtzentren</li> <li>Attraktivierung als zentraler Wohnstandort in der Region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten</li> <li>Veränderung der Fahnen und Fahrleitung im MV</li> <li>Aktivierung des Potenzials des Zu-Fuß-Gehens</li> <li>Förderung der Attraktivität des OV in Stadt u. Region</li> <li>Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbildung bedarfsgerechter Kapazitäten im Straßennetz</li> <li>Verbesserungen im Straßennetz unter Umweltqualitätszielen (Technische und bauliche Maßnahmen)</li> <li>Konzentration des Verkehrs in einem funktional hierarchisierten Straßennetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbildung der Einbeziehung aller Verkehrs-Träger in den Güter-Transport (Luft, Straße, Schiene, Wasser)</li> <li>Stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs (Lenkung)</li> <li>Alternative City-Logistik zur Regelung des städtischen Lieferverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten</li> <li>Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen</li> <li>Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Umsteigeplattformen, Car sharing)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten</li> <li>Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume</li> <li>Verkehrsraum als Lebensraum</li> <li>Freiraumsysteme als Verkehrsraume für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen</li> </ul>

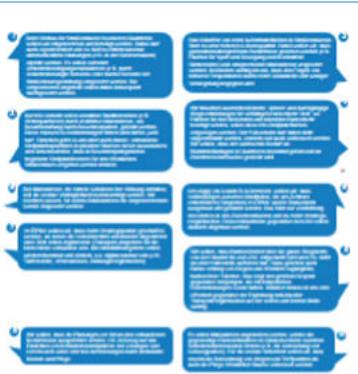


## NEUES LEITBILD FÜR DEN MASTERPLAN MOBILITÄT 2035



Stadt der kurzen Wege stärken	Selbständige und sichere Mobilität fördern	Lebenswerte Stadt- und Straßenräume entwickeln	Umweltfreundliche, attraktive Mobilitätsangebote ausbauen	Kfz-Verkehr auf das Notwendige reduzieren	Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quartiere und Stadtteilzentren stärken</li> <li>▪ verträgliche Nutzungen mischen</li> <li>▪ Stadtplanung im menschlichen Maßstab fortführen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und Barrierefreiheit</li> <li>▪ eigenständige Mobilität für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglichen</li> <li>▪ Verkehrssicherheit zur Verringerung schwerer Unfälle erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächengerechtigkeit im Straßenraum herstellen</li> <li>▪ Klimaanpassung und Hitzevorsorge durch begrünte und wasser-sensible Straßenräume umsetzen</li> <li>▪ Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl stärken</li> <li>▪ gesunde Umwelt durch saubere Luft und weniger Lärm sicherstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr entwickeln und ausbauen</li> <li>▪ ÖPNV zukunftsfähig gestalten</li> <li>▪ Multi- und Intermodalität stärken</li> <li>▪ Wegezeiten umwelt-freundlicher Mobilitätsangebote verbessern</li> <li>▪ Sharing-Angebote ausbauen</li> <li>▪ E-Mobilität fördern</li> <li>▪ für die Vorteile der aktiven Mobilität und gegenseitigen Rücksichtnahme sensibilisieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kfz-Verkehr auf Hauptachsen bündeln</li> <li>▪ Verknüpfung mit der Region und darüber hinaus sicherstellen</li> <li>▪ flächenhafte Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen</li> <li>▪ ruhenden Kfz-Verkehr bündeln und regulieren</li> <li>▪ autoreduzierte Quartiere entwickeln</li> <li>▪ Information zu Mobilitätsangeboten verbessern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (über)regionale Erreichbarkeit sicherstellen</li> <li>▪ Schwerverkehr lenken</li> <li>▪ umweltfreundliche Logistikangebote etablieren</li> <li>▪ anbieterunabhängige Logistik fördern</li> </ul>

## ARBEIT UND EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATES



4. Sitzung:  
Abschluss mit zehn  
Empfehlungen  
29. Oktober 2024

### Auszug aus den Empfehlungen des Mobilitätsrats

2

Das Schaffen von mehr Aufenthaltsflächen in Straßenräumen führt zu einer höheren Lebensqualität. Dabei wollen wir, dass generationsübergreifende Bedürfnisse gesehen werden (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.

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 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 bedarfswise gedeckt wird.

1. Ein durchgängiges und qualitätvolles Fußverkehrsnetz bereitstellen
2. Lebenswerte Straßenräume und Plätze für alle schaffen
3. Das Radverkehrsnetz weiterentwickeln
4. Sichere und attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen
5. Mobilitätsmanagement aufbauen
6. Weiterentwicklung des ÖPNV durch die Region Hannover unterstützen
7. Flexible Mobilitätsangebote ausweiten und verknüpfen
8. Das städtische Parkraummanagement weiterentwickeln
9. Das funktionale Straßennetz überprüfen
10. Stadtverträgliche Logistik weiterentwickeln



Ziele des Leitbildes

## 1. Ein durchgängiges und qualitätvolles Fußverkehrsnetz bereitstellen

Fußverkehrs-Checks als Instrument zur Förderung des Fußverkehrs etablieren

Fußverkehr ggü. Straßenrandparken priorisieren und störendes Gehwegparken sukzessive abbauen

Bestehende Netzlücken identifizieren und bedarfsgerecht schließen

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

Programm zur Erhöhung der Schulwegsicherheit weiterentwickeln

Verbesserungen der Barrierefreiheit im Straßenraum fortsetzen

Nahmobilitätskonzept als Pilotprojekt für ausgewähltes Quartier erarbeiten



## 2. Lebenswerte Straßenräume und Plätze für alle schaffen

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

Angsträume identifizieren und Maßnahmen zur Erhöhung der sozialen Sicherheit umsetzen

Stadtplatzprogramm fortsetzen und weitere Räume qualifizieren

In geeigneten Quartieren Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung umsetzen

Geeignete Straßenräume zugunsten des Aufenthalts und des Umweltverbundes umgestalten



**3. Das Radverkehrsnetz weiterentwickeln**

Programm für den Ausbau tangentialer Stadtteilverbindungen erarbeiten und sukzessive umsetzen

Punktuelle Hemmnisse im Radverkehrsnetz abbauen

Velorouten fertigstellen und an das Umland anbinden

Programm für den radverkehrs-freundlichen Umbau von Knotenpunkten erarbeiten und sukzessive umsetzen

Radverkehrsnetz durch Einrichtung neuer Fahrradstraßen weiterentwickeln

Radverkehr gegenüber Straßenrandparken priorisieren



**4. Sichere und attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen**

Programm zum Fahrradparken in Quartieren erarbeiten und umsetzen

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt bedarfsgerecht erweitern

Das Fahrradparken an Schulen und Freizeiteinrichtungen ausbauen

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

Anzahl und Ausstattung von Abstellanlagen in kommunaler Stellplatzsatzung festlegen



**5. Mobilitätsmanagement aufbauen**

Schulisches  
Mobilitäts-  
management  
etablieren

Betriebliches  
Mobilitäts-  
management bei der  
LHH als Pilotprojekt  
durchführen

Beratung für  
Betriebliches  
Mobilitäts-  
management  
anbieten

Öffentlichkeitsarbeit  
für eine nachhaltige  
Mobilität und  
gegenseitige Rück-  
sichtnahme  
intensivieren

Kooperation  
und Austausch  
mit Region Hannover  
stärken



## 6. Weiterentwicklung des ÖPNV durch die Region Hannover unterstützen

Radiales ÖPNV-Netz um attraktive Tangential- und Ringverbindungen ergänzen

Erschließung neuer Gebiete durch die Stadtbahn unterstützen

Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen fortführen

LHH-Belange bei der Nahverkehrsplanung der Region Hannover aktiv einbringen

Ausweitung der Park&Ride-Angebote unterstützen

Bevorrechtigung des ÖPNV an signalisierten Knotenpunkten aufrecht erhalten

Umstieg zwischen S-Bahn und Stadtbahn/ Bus unterstützen

Neue, kundenfreundliche Tarifmaßnahmen gemeinsam entwickeln



**7. Flexible Mobilitätsangebote ausweiten und verknüpfen**

Mobilitätsstationen an  
ÖPNV-Haltestellen  
und in Quartieren  
aufbauen

Ausweitung von  
Bikesharing- und  
Carsharing-  
Angeboten  
unterstützen

Regelungen für  
Sharing-Angebote  
festlegen

Dialog mit Mobilitäts-  
dienstleistern  
etablieren



## 8. Das städtische Parkraummanagement etablieren

Stellplatzkonzepte für neue Quartiere und Bestandsquartiere erarbeiten

Den Ausbau der Elektromobilität in den Planungen berücksichtigen

Parkraumbewirtschaftung und Bewohner\*innenparken ausweiten sowie Parkgebühren schrittweise erhöhen

Parkverstöße konsequenter ahnden

Gebündeltes Parken in den Quartieren und der Innenstadt fördern



### 9. Das funktionale Straßennetz überprüfen

Hauptverkehrs- und Vorbehaltstraßen- netz anhand zu erarbeitender Kriterien überprüfen und anpassen

Schwerlastverkehr durch Verkehrs- lenkung bündeln und über Hauptrouten abwickeln

Möglichkeiten der Geschwindigkeits- anpassung ausschöpfen (Ausweitung Tempo 30)

Hauptverkehrsstraßen leistungsfähig erhalten und stadtverträglich aufwerten

Möglichkeiten zur Anpassung der Straßenraum- aufteilung für Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßen netzes nutzen



**10. Wirtschaftsverkehr stadtverträglich weiterentwickeln**

Einrichtung von Haltemöglichkeiten in den Quartieren ausweiten

Einrichtung KEP-Dienstleister-übergreifender Paketstationen unterstützen

Etablierung umweltfreundlicher Logistikangebote wie Micro-Hubs unterstützen

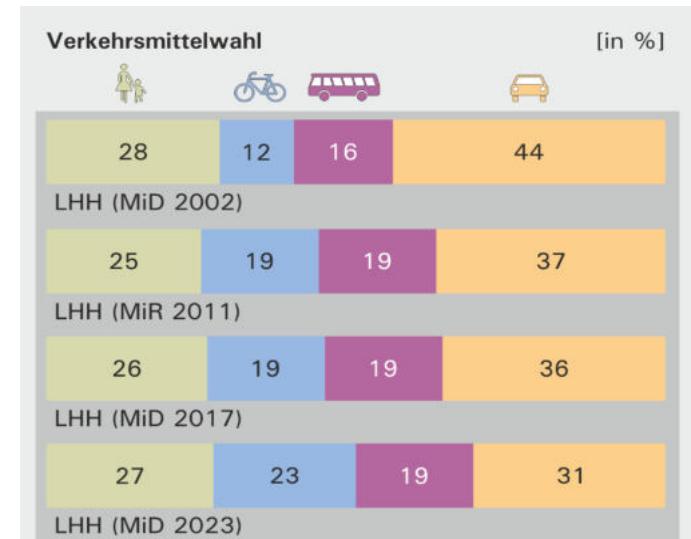
Urbane Logistik stärken





## AUSBlick

- Einbringung der Drucksache in den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 17.09.2025 sowie daran anschließend weiteren Ausschüssen
- Fortsetzung der bereits laufenden Maßnahmen (Bsp.: Fertigstellung Velorouten, Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit etc.)
- Sukzessive Umsetzung der neuen Handlungsansätze/ Maßnahmen nach Ratsbeschluss zum Masterplan Mobilität 2035
- Kontinuierliche Prozess- und Wirkungsevaluation der umgesetzten Maßnahmen



## Empfehlungen des Mobilitätsrats

**1**

Beim Umbau der Straßenräume in unseren Quartieren wollen wir mitgenommen und beteiligt werden. Dabei darf auch experimentiert und es 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.

**3**

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

**2**

Das Schaffen von mehr Aufenthaltsflächen in Straßenräumen führt zu einer höheren Lebensqualität. Dabei wollen wir, dass generationsübergreifende Bedürfnisse gesehen werden (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.

**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 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.

## ARBEIT UND EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATES

**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.

**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).

**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.

**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.

## ARBEIT UND EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATES

**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.

**10**

Es sollen Maßnahmen angestoßen werden, welche die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zwischen Verkehrsteilnehmenden 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.