



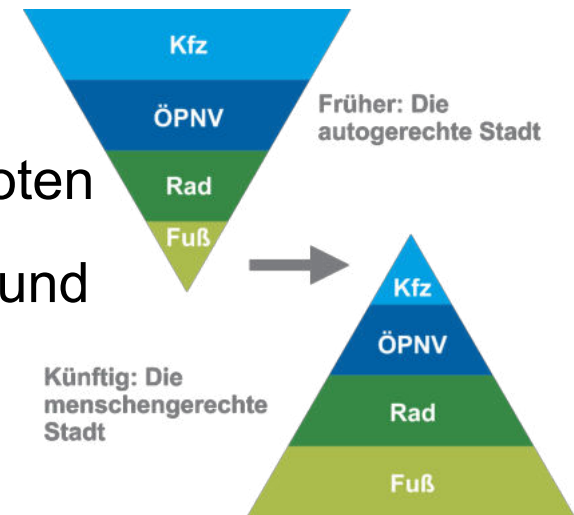
MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN MOBILITÄT 2025

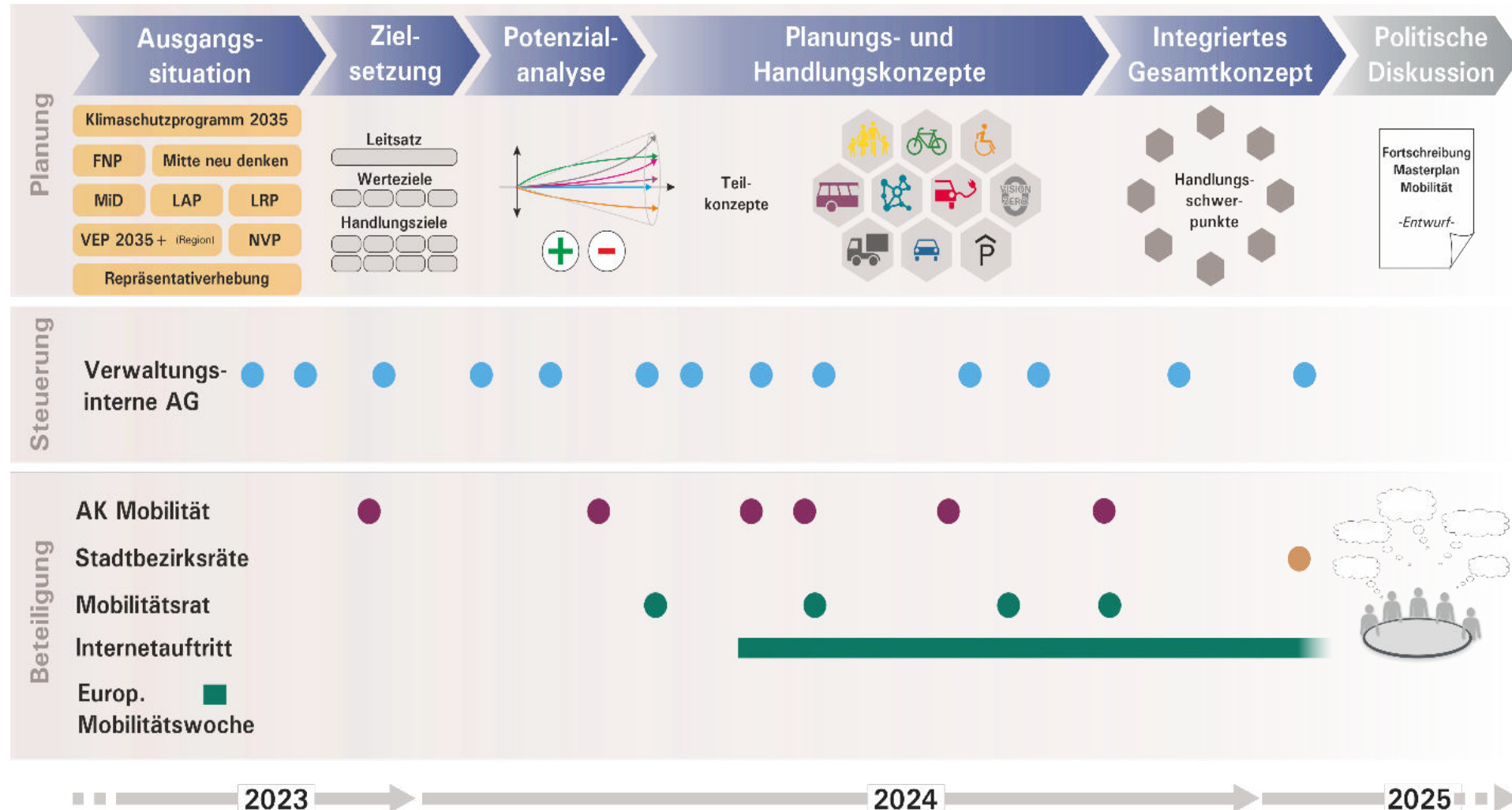
17.09.2025 | Stadtentwicklungs- und Bauausschuss

- 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+)



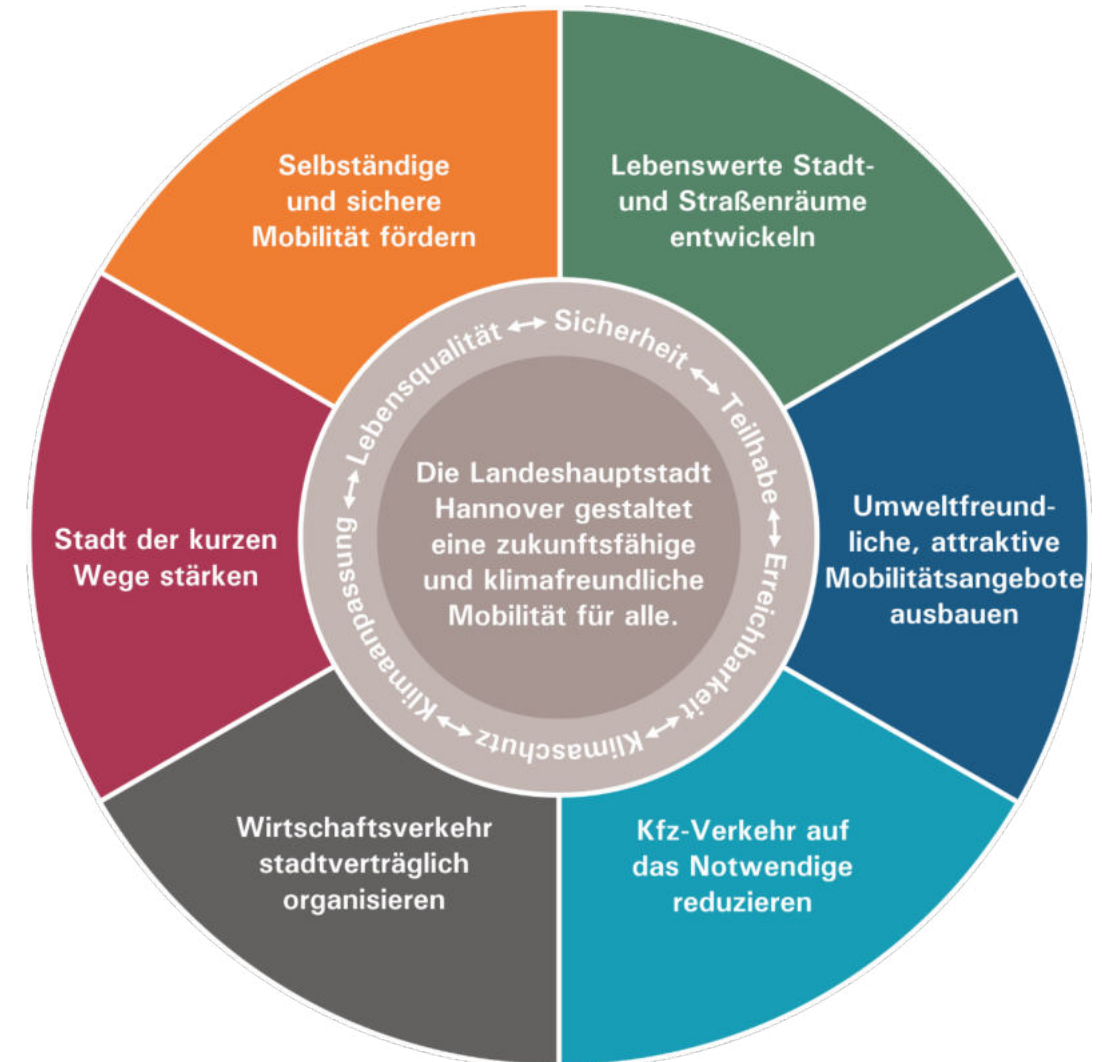
PROZESSPLAN FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN MOBILITÄT



NEUES LEITBILD FÜR DEN MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

- Das Leitbild des neuen Masterplans setzt sich zusammen aus
 - einem Leitsatz
 - sechs allgemeinen Wertezielen
 - 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 Unversehrtheit		Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung		Mobilitätschancen für alle
	<ul style="list-style-type: none">Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/ Vision ZeroSoziale Sicherheit und Unversehrtheit bei der Nutzung aller VerkehrsmittelUnversehrtheit und Gesundheit durch Einhaltung von Umweltqualitätszielen (Klima, Luft, Lärm)		<ul style="list-style-type: none">Erhalt der dezentralen StadtfunktionQualitatives vor quantitativem Wachstum - Auswirkungen des demographischen FaktorsAbstimmung von Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung und UmweltplanungStärkung der oberzentralen Funktion in der Region und der Lagegünstig als überregionaler Knoten		<ul style="list-style-type: none">Besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der VerkehrsplanungMobilitätsalternativen zum Kfz auf allen WegenBarrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben - im Straßenraum, im ÖPNV...
Planungsorientierte Handlungsziele	Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung		Verbesserung der Effizienz in der Abwicklung aller Verkehrsarten im Netz		Vernetzung der Verkehrssysteme
	<ul style="list-style-type: none">Innenentwicklung vor Außenentwicklung (Nutzung von Brachen und Baulücken)Stadt der kurzen Wege durch Mischung verschiedener NutzungenStärkung der StadtzentrenAttraktivierung als zentraler Wohnstandort in der Region		<ul style="list-style-type: none">Ausbildung bedarfsgerechter Kapazitäten im StraßennetzVerbesserungen im Straßennetz unter Umweltqualitätszielen (betrieblische und bauliche Maßnahmen)Konzentration des Verkehrs in einem funktional hierarchisierten Straßennetz		<ul style="list-style-type: none">Verkehrsartenübergreifendes Verkehrsmanagement (VSM)Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und MobilitätsalternativenFörderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Umlageanlagen, Car sharing)
	Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes		Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs		Attraktivierung des Stadtraumes
	<ul style="list-style-type: none">Sensibilisierung für das eigene VerkehrsverhaltenVerringerung der Fahrten und Fahrleistung im MfVAktivierung des Potenzials im RadverkehrAktivierung des Potenzials des Zu-Fuß-GehensFörderung der Attraktivität des ÖV in Stadt u. RegionImageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes		<ul style="list-style-type: none">Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport (Luft, Straße, Schiene, Wasser)Stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs (Lenkung)Alternative City-Logistik zur Reduzierung des städtischen Lieferverkehrs		<ul style="list-style-type: none">Sicherung und Entwicklung stadträumlicher QualitätenStädtebauliche Integration der Straßen- und PlatzräumeVerkehrsraum als LebensraumFreiraumsysteme als Verkehrsraum für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen



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"> Quartiere und Stadtteilzentren stärken verträgliche Nutzungen mischen Stadtplanung im menschlichen Maßstab fortführen 	<ul style="list-style-type: none"> Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und Barrierefreiheit 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 wasser-sensible Straßenräume umsetzen Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl stärken gesunde Umwelt durch saubere Luft und weniger Lärm sicherstellen 	<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 flächenhafte Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen 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



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



ARBEIT UND EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATES

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 bedarfsweise 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

Bestehende
Netzlücken
identifizieren und
bedarfsgerecht
schließen

Programm zur
Erhöhung der
Schulwegsicherheit
weiterentwickeln

Fußverkehr ggü.
Straßenrandparken
priorisieren und
störendes
Gehwegparken
sukzessive abbauen

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

Verbesserungen
der Barrierefreiheit im
Straßenraum
fortsetzen

Nahmobilitätskonzept
als Pilotprojekt für
ausgewähltes
Quartier erarbeiten

ZIELE



STADT DER
KURZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE
MOBILITÄT



LEBENSWERTE
RÄUME



MOBILITÄTS-
ANGEBOTE



REDUZIERUNG
KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

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

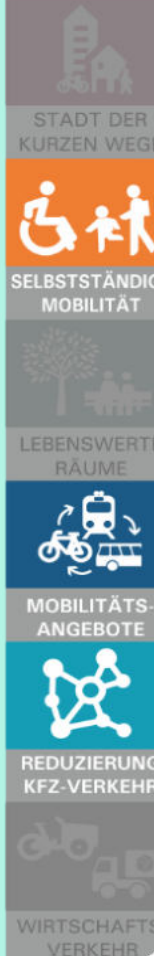
Velorouten fertigstellen und an das Umland anbinden

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

Radverkehrsnetz durch Einrichtung neuer Fahrradstraßen weiterentwickeln

Radverkehr gegenüber Straßenrandparken priorisieren

ZIELE



4. Sichere und attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen

Programm zum
Fahrradparken in
Quartieren erarbeiten
und umsetzen

Das Fahrradparken
an Schulen und
Freizeiteinrichtungen
ausbauen

Anzahl und
Ausstattung von
Abstellanlagen in
kommunaler
Stellplatzsatzung
festlegen

Das Angebot an
Fahrradabstellanlagen
in der Innenstadt
bedarfsgerecht
erweitern

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

ZIELE



STADT DER
KURZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE
MOBILITÄT



LEBENSWERTE
RÄUME



MOBILITÄTS-
ANGEBOTE



REDUZIERUNG
KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

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

ZIELE



STADT DER
KURZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE
MOBILITÄT



LEBENSWERTE
RÄUME



MOBILITÄTS-
ANGEBOTE



REDUZIERUNG
KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

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

ZIELE



STADT DER
KURZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE
MOBILITÄT



LEBENSWERTE
RÄUME



MOBILITÄTS-
ANGEBOTE



REDUZIERUNG
KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

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 Mobilitätsdienstleistern etablieren

ZIELE



STADT DER KURZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT



LEBENSWERTE RÄUME



MOBILITÄTS-ANGEBOTE



REDUZIERUNG KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-VERKEHR

8. Das städtische Parkraummanagement etablieren

Stellplatzkonzepte für neue Quartiere und Bestandsquartiere erarbeiten

Den Ausbau der Elektromobilität in den Planungen berücksichtigen

Parkraum-bewirtschaftung und Bewohner*innen-parken ausweiten sowie Parkgebühren schrittweise erhöhen

Parkverstöße konsequenter ahnden

Gebündeltes Parken in den Quartieren und der Innenstadt fördern

ZIELE



STADT DER KÜRZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT



LEBENSWERTE RÄUME



MOBILITÄTS-ANGEBOTE



REDUZIERUNG KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-VERKEHR

9. Das funktionale Straßennetz überprüfen

Hauptverkehrs- und Vorbehaltsstraßennetz anhand zu erarbeitender Kriterien überprüfen und anpassen

Hauptverkehrsstraßen leistungsfähig erhalten und stadtverträglich aufwerten

Schwerlastverkehr durch Verkehrslenkung bündeln und über Hauptrouten abwickeln

Möglichkeiten zur Anpassung der Straßenraumaufteilung für Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes nutzen

Möglichkeiten der Geschwindigkeitsanpassung ausschöpfen (Ausweitung Tempo 30)

ZIELE



STADT DER KÜRZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT



LEBENSWERTE RÄUME



MOBILITÄTS-ANGEBOTE



REDUZIERUNG KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-VERKEHR

10. Wirtschaftsverkehr stadtvträglich weiterentwickeln

Einrichtung von
Haltemöglichkeiten
in den Quartieren
ausweiten

Etablierung
umweltfreundlicher
Logistikangebote wie
Micro-Hubs
unterstützen

Urbane
Logistik
stärken

Einrichtung
KEP-Dienstleister-
übergreifender
Paketstationen
unterstützen

ZIELE



STADT DER
KURZEN WEGE



SELBSTSTÄNDIGE
MOBILITÄT



LEBENSWERTE
RÄUME



MOBILITÄTS-
ANGEBOTE



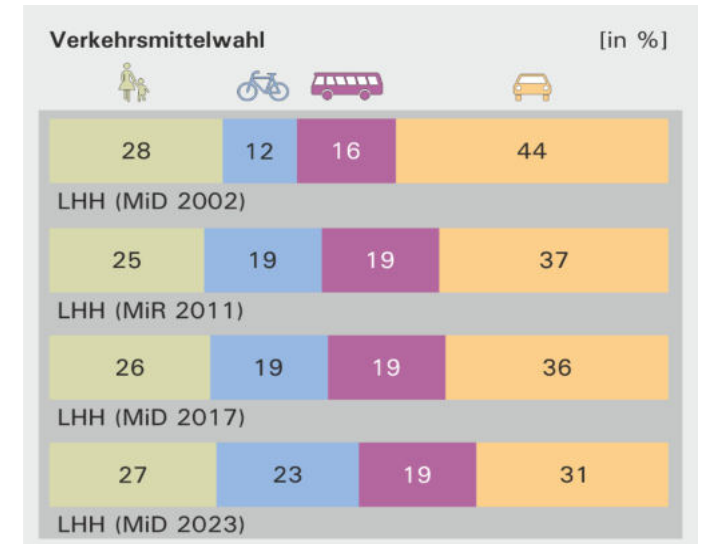
REDUZIERUNG
KFZ-VERKEHR



WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

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 „weh tun“. 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.

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).

ARBEIT UND EMPFEHLUNGEN DES MOBILITÄTSRATES

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 Wegeketten, 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.