

HANNOMOBIL

MOBILITÄT FÜR ALLE!





LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Mobilität geht uns alle an. In unserer schönen Stadt Hannover gibt es diesbezüglich viele Herausforderungen für die Zukunft, denen wir als SPD-Ratsfraktion mit dem hier vorliegenden Konzept HANNOMobil begegnen. Wir verfolgen dabei einen ganzheitlichen Ansatz, der Mobilität für alle ermöglicht, sie barrierefrei und bezahlbar gestaltet, sowie den demografischen Wandel und dem Klimaschutz in den Blick nimmt. Das Konzept ist hierbei der Leitfaden unserer Verkehrspolitik.

Ich würde mich sehr freuen, mit Ihnen hierzu in den Austausch zu kommen und wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Herzliche Grüße

A handwritten signature in black ink that reads 'Lars Kelich'.

Lars Kelich, Fraktionsvorsitzender

ÜBERSICHT

- 01 GRUNDSÄTZLICHES... 4**
- 02 FUßVERKEHR... 9**
- 03 DER ÖFFENTLICHE
PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)... 16**
- 04 DER FAHRRADVERKEHR... 20**
- 05 DER MOTORISIERTE INDIVIDUALVERKEHR... 23**
- 06 PENDLERVERKEHRE... 25**
- 07 IN DEN STADTBEZIRKEN... 26**
- 08 ELEKTROMOBILITÄT... 27**
- 09 WIRTSCHAFTSVERKEHR... 29**
- 10 RUHENDER VERKEHR... 32**
- 11 UNSERE WICHTIGSTEN POSITIONEN UND
FORDERUNGEN IN KÜRZE... 34**

01 GRUNDSÄTZLICHES

Mobilität für alle – diesen Grundsatz sozialdemokratischer Mobilitätspolitik trägt das vorliegende Konzept HANNOMobil bereits in seinem Titel. Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Deshalb sind Mobilität und Verkehr für die SPD in Hannover zentrale Themen der Stadtentwicklung, und dies schon seit vielen Jahren.

Digitalisierung, Dekarbonisierung und demografische Entwicklung sind drei zentrale gesellschaftliche Rahmenbedingungen, die auch veränderte Anforderungen an die Mobilität in Hannover auslösen. Wie wir als SPD mit diesen Anforderungen grundsätzlich umgehen werden, stellen wir am Anfang unseres Konzeptes dar.

Das vorliegende Konzept erhebt nicht den Anspruch, endgültige Antworten auf alle verkehrspolitischen Fragen zu liefern, die sich in der niedersächsischen Landeshauptstadt aktuell und zukünftig stellen (werden). Es nimmt vielmehr eine Standortbestimmung zu zentralen mobilitätspolitischen Fragen vor und soll eine Orientierung bieten, welche Positionen die SPD in Hannover in die anstehende Fortschreibung des städtischen Mobilitätskonzeptes einbringen wird und mit welcher Haltung sie an die Gestaltung der Mobilität in Hannover herangeht.

In der Abwägung zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsarten steht für die SPD der Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) vor dem motorisierten Individualverkehr. Dabei genießt innerhalb des Umweltverbundes der Fußverkehr als Basismobilität oberste Priorität. Der öffentliche Personen-



nahverkehr folgt darauf als einzige weitere Mobilitätsart, die eine barrierefreie, inklusive Verkehrsteilnahme ermöglicht. Als ebenfalls wichtiger Teil des Umweltverbundes wird von der SPD die Förderung des Fahrradverkehrs bewertet. Diese Prioritätensetzung soll sich zukünftig in der städtischen Verkehrspolitik sowohl in der Förderung als auch im Umgang mit den verschiedenen Verkehrsarten (z.B. bei der Einrichtung von Baustellen) verstärkt abbilden.

HANNOMobil betrachtet zunächst die grundsätzlichen Rahmenbedingungen, bevor einzelne Mobilitäts- bzw. Verkehrsarten betrachtet werden.

01.1 DIGITALISIERUNG

Hannover hat sich auf den Weg zur „Smart City“ begeben, auf den Weg zur digitalen Vernetzung des öffentlichen Lebens. Das berührt in erster Linie auch die Mobilität. Die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und der Logistik wird nicht nur deren Nutzung vereinfachen, sondern kann durch Effizienzsteigerungen auch wesentlich zum Klimaschutz beitragen.

Intelligente Verkehrssteuerung, die auch Angebote zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Radverkehr einschließt, hilft den Ausstoß klimaschädlicher Abgase und von Feinstaub zu reduzieren. Sie wird auch zu einer höheren Verkehrssicherheit beitragen und bestimmte Mobilitätsformen – voran den ÖPNV und den Radverkehr – bevorzugen. Zugleich ermöglichen die Digitalisierung und Vernetzung der innerstädtischen und regionalen Logistik die **Bündelung von Lieferverkehren**, was ebenfalls zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens insgesamt und damit zur Senkung von Emissionen beiträgt.

Ein **intelligentes Parkleitsystem und Parkraummanagement** ermöglicht schließlich die effizientere Nutzung des – begrenz-

ten – öffentlichen Straßenraums und kann somit auch neue Freiräume in unserer Stadt schaffen.

01.2 DEMOGRAFISCHER WANDEL

Die älter werdende Gesellschaft stellt auch die Mobilitätskonzepte in den Großstädten vor besondere Herausforderungen. Dabei scheinen die Anforderungen an die Mobilität – einerseits sein Ziel möglichst schnell zu erreichen, andererseits sich möglichst sicher, barrierefrei und komfortabel zu bewegen – im Konflikt miteinander zu stehen.

Um diesen Konflikt zu lösen, bedarf es einer guten integrierten Planung, die von den Nutzer*innengruppen her gedacht wird. Wir als SPD wollen, dass sich die Menschen aller Altersgruppen möglichst sicher und eigenständig in Hannover bewegen können. Hierfür möchten wir bei künftigen Projekten im Rahmen von **kleineren Bürger*innenbeteiligungen** (z.B. digitalen Versammlungen mit der Nachbarschaft) am Anfang einer Neu- oder Umplanung von Straßen, Nebenanlagen oder anderen baulich zu verändernden Verkehrssituationen **die Jüngsten und Ältesten der Gesellschaft**, die sich eigenständig im Verkehrsraum bewegen und orientieren müssen, **besonders einbinden**, um für sie den Verkehrsraum sicher und einfach nutzbar zu gestalten. Dieses Ziel verfolgen wir zudem in der Zusammenarbeit mit der Region Hannover, die als Trägerin des ÖPNV von großer Bedeutung für die Umsetzung solcher Konzepte ist.

Hierfür sind aus unserer Sicht in jedem Fall die Interessengemeinschaften der unterschiedlichen Altersgruppen (z.B. der Seniorenbeirat und der Stadtjugendring) einzubeziehen.

Besonders für ältere Menschen, die ihr Leben lang auf ein Verkehrsmittel zurückgegriffen haben und sich nun im Alter neu orientieren möchten oder gar müssen, wollen wir als SPD **Unterstützung bei der Neuorientierung** gewährleisten. Hierfür wollen wir die Verkehrsunternehmen besonders sensibilisieren, um in Zusammenarbeit mit der Region Hannover **Lesbarkeit und Verständnis von Verkehrsrouten des ÖPNV, Routenplanung und Ticketkauf zu verbessern**. Ein einfach zu bedienendes Online-Angebot analog zur elektronischen Fahrplanauskunft ist hierfür notwendig, bei dem auch der entsprechende Weg als Beschreibung und Kartenmaterial ausgedruckt oder auf ein mobiles Endgerät heruntergeladen werden kann. Darüber hinaus wollen wir prüfen, inwiefern Beratungen durch kommunale Unternehmen, aber auch durch die Stadt Hannover selbst angeboten werden können.

01.3 DEKARBONISIERUNG

Die Verringerung von CO₂-Emissionen ist notwendig, um die Auswirkungen des Klimawandels zu bekämpfen. Hierzu muss auch der Verkehrssektor, der für einen erheblichen Anteil des CO₂-Ausstoßes verantwortlich ist, einen deutlich größeren Bei-

trag als bisher leisten. Auch um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen ist es für uns als SPD wichtig, den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu stärken und für die Menschen in unserer Stadt ein gutes Angebot für klimaneutrale Mobilität zu schaffen. Das brauchen wir auch deshalb, weil die Emission von Treibhausgasen in Hannover bis 2020 nur um 33 statt, wie geplant, um 40 Prozent gesunken ist und die Emissionen aus dem Verkehr sogar gestiegen sind: von 891 auf 939 Tonnen jährlich. Hier müssen wir eine Trendwende schaffen, die wir insbesondere durch eine Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds, aber auch durch eine Bündelung von Lieferverkehren erreichen wollen. Auch über die verstärkte Nutzung von Verkehrsflächen (z.B. Parkflächen, Haltestellen und Parkhäuser) als Standorte für Photovoltaikanlagen kann ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung geleistet werden (z.B. auch für die Versorgung von Ladepunkten an Parkflächen).

02 **FUßVERKEHR**

Der Fußverkehr ist die grundlegende Fortbewegungsart: **Jeder Mensch ist zunächst „Fußgänger*in“, und jedes Ziel, auch jedes Verkehrsmittel ist letztlich nur zu Fuß zu erreichen.** Dies ist bei allen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen. **Deshalb bedarf der Fußverkehr besonderer Sicherheit und Aufmerksamkeit, Fußgänger*innen als schwächste Verkehrsteilnehmende zudem besonderer Rücksichtnahme.** Dies gilt insbesondere für

die Schulwege, bei denen das Thema Sicherheit die höchste Priorität genießt. Deshalb wollen wir bestehende Angebote und Aktionen wie „Kleine Füße – sicherer Schulweg“ oder auch den Bewegungspass weiter fördern und ausbauen und sogenannte Elterntaxis weitestgehend einschränken.

Dies umso mehr, als gerade im Fußverkehr die unterschiedlichen Voraussetzungen, am Verkehr überhaupt teilzunehmen, besonders deutlich werden: das Alter, physische und psychi-



sche Beeinträchtigungen, die Begleitung anderer bzw. der Verkehr allein oder in einer Gruppe.

Menschen – vor allem jene mit Einschränkungen – müssen ungehindert am Verkehr teilnehmen und alle Einrichtungen in unserer Stadt erreichen können. Das gilt in besonderer Weise für Menschen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, wie

z.B. Rollatoren und Rollstühle, oder die mit dem Kinderwagen unterwegs sind. Ihnen muss der Straßenraum barrierefrei erschlossen werden; Gehwege, Fußgängerfurten und -überwege müssen genügend breit und Bordsteine ausreichend abgesenkt sein, damit sie gefahrlos passiert werden können. Auch brauchen wir Leitsysteme für Sehschwache und Gehörgeschädigte.

Barrierefreiheit betrifft alle und nützt allen!

02.1 DAS GEHWEGENETZ

Verkehrspolitisches Ziel der SPD für Hannover ist es, eine **Stadt der kurzen Wege** zu sein. Daraus ergibt sich automatisch die Anforderung an ein Gehwegenetz, das diese fußläufigen Verbindungen aufnimmt und sie für die Nutzer*innen sicher und komfortabel gestaltet. Dabei ist die Sicherheit für zu Fuß Gehende als schwächste Teilnehmer*innen am Verkehrsgeschehen von elementarer Bedeutung. Unter die Forderung nach einer Stadt der kurzen Wege fällt selbstredend auch eine **Verknüpfung mit anderen Mobilitätsarten**, insbesondere mit dem ÖPNV-Netz, aber auch mit den Individualverkehrsarten. **Grundsätzlich wollen wir als SPD** in der Verkehrsplanung dahin kommen, **dass die Neuplanungen oder Umgestaltungen der öffentlichen Verkehrsflächen von den Fußgänger*innen aus gedacht werden**, wobei dieser Begriff für uns selbstredend Menschen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen ausdrücklich einschließt. Jede und jeder ist zu irgendeiner Zeit zu

Fuß im öffentlichen Raum unterwegs. Insofern hat diese Möglichkeit, sich in der Stadt fortzubewegen, für uns Priorität. Aus Sicht der SPD benötigt die Landeshauptstadt Hannover deshalb an erster Stelle ein **Leitbild Fußverkehr**.

Voraussetzung hierfür sind Fußwege, die nutzer*innenfreundlich und damit möglichst sicher gestaltet sind. Das bedeutet insbesondere, dass in **Kreuzungssituationen** mit anderen Verkehrsarten **Fußgänger*innen** in Bezug auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes **gut sichtbar sein müssen, aber auch selbst einen guten Überblick über die Situation** bekommen.

Dazu zählt für uns ein in sich stimmiges Gehwegenetz, das kurze Wege schafft, ausreichende Breiten für Begegnungen zulässt, unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten ermöglicht und die Orientierung leicht macht.

Kurze Wege schließen dabei für uns die Knotenpunkte zu anderen Formen der Mobilität ein, sowie die **Ausrichtung unserer städtischen Gewerbe-, Wohn-, Einzelhandels- und Grünflächenkonzepte auf dieses politische Ziel**.

Darüber hinaus müssen die **Gehwegbreiten an die örtlichen Situationen städtebaulich angepasst sein, jedoch mindestens mit** den in der aktuellen Norm vorgesehenen **2,50 m Breite** gestaltet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Aufenthalte vor Schaufenstern, auf Bänken oder anderen Gegenständen

aus unserer Sicht nicht zu Lasten dieser 2,50 m Breite gehen dürfen. **Die unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten** – vom Bummeln bis zum Walking – **müssen in einer modernen Fußweganlage gleichzeitig ermöglicht werden.** Das schließt für uns ausdrücklich ein Überholen mit ein, ohne dass sich die Fußgänger*innen gegenseitig behindern. Auch aus dieser Anforderung ergibt sich für uns, dass die 2,50 m eine ausdrückliche Mindestbreite sind und wir uns grundsätzlich eine Regelbreite von 2,65 m, wie im Hamburger Bezirk Mitte erprobt, vorstellen können.

02.2 AUFENTHALTSBEREICHE

Um diese einfachste Form der Mobilität zu fördern, ist es geboten, für ausreichend große Aufstellflächen in Kreuzungs- und Querungssituationen zu sorgen. Diese **Aufstellflächen** müssen zudem **gut sichtbar für alle Verkehrsteilnehmer*innen** sein, damit es nicht zu Konflikten beispielsweise mit Radfahrer*innen auf separat geführten Radwegen kommt. Die **Fußgänger*innen müssen von der Aufstellfläche aus problemlos Ampelschaltungen bedienen können**, ohne dabei in Gefahr zu geraten.

Bei der Neuplanung oder Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraums sollen aus unserer Sicht als SPD automatisch etwaige **Aufenthaltsbereiche mitgedacht** werden. Darunter fallen für uns sowohl **typische Treffpunkte**, die sich aus dem Ort

der Verkehrsanlage ergeben, aber auch **Bänke**, die den Fußgänger*innen Gelegenheit **für Verschnaufpausen** bieten.

Entscheidend für Aufstell- und Aufenthaltsflächen beim Fußverkehr ist der **Schutz vor Witterung**. Als SPD fordern wir **kreative Lösungen für Unterstellmöglichkeiten bei Wind und Wetter**, um diese Form der Fortbewegung in Hannover so an-



genehm wie möglich zu gestalten. An manchen Stellen lassen sich diese Voraussetzungen städtebaulich schaffen (z.B. durch Überstände bestehender Gebäude oder Lösungen in Zusammenarbeit mit Gewerbetreibenden), an anderen müssen neue Unterstände – womöglich begrünt – geschaffen werden. Diese Maßnahme steigert den Komfort und damit die Attraktivität der Fußwegeverbindungen um ein Vielfaches.

Diese Anforderung der Unterstellmöglichkeiten geht einher mit der Gestaltung der Gehwege im Rahmen der **Klimafolgenanpassung**. Innerstädtisches Grün bietet zugleich Teilschutz vor Witterungsbedingungen, vor Regen, Wind und Hitze, und sorgt gleichzeitig für ein Herunterkühlen der ansonsten versiegelten Flächen insbesondere in den Sommermonaten, die für die Menschen in den hochverdichteten Stadtteilen in Form eines teilweise heißen Mikroklimas eine besondere Belastung darstellen. Aus unserer Sicht müssen daher nicht nur die neu zu planenden **Fußwege mit innerstädtischem Grün begleitet**, sondern auch **Entsiegelungen in stark versiegelten und durch Sommerhitze belasteten Fußwegbereichen geprüft** werden.

02.3 MENSCHENANSAMMLUNGEN ZU EVENTS

Eine besondere Herausforderung sind größere Menschenansammlungen zu besonderen Events. Abgesehen davon, dass es gesonderter Verkehrskonzepte zu größeren Events bedarf, müssen die **Fußwege in der Nähe der Eventorte eine besondere Leistungsfähigkeit** besitzen. Als SPD möchten wir diese Herausforderung im Leitbild Fußverkehr abgebildet sehen.

03 DER ÖFFENTLICHE PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr nimmt aus unserer Sicht eine zentrale Rolle in der zukunftsgerechten Mobilität ein. Er ist nicht nur weitestgehend witterungsunabhängig nutzbar, sondern auch barrierefrei und durch ein relativ dichtes Verbindungsnetz in der Landeshauptstadt flächendeckend zu erreichen.

Dennoch ist es das Ziel der SPD, diese Verbindungen weiter zu verbessern. Dem ÖPNV, insbesondere dem Stadtbahnnetz, liegt ein sternförmiges Verbindungsnetz zu Grunde. Das bedeutet, dass die Abstände zwischen den Bahnlinien größer werden, je weiter man sich aus dem Zentrum heraus in die Peripherie bewegt. Dadurch kommen fast immer zentrale Umstiegspunkte zum Tragen, auch wenn sich das Ziel im „Stadtteil nebenan“ befindet. Deshalb wollen wir als SPD die Region Hannover dahingehend unterstützen, **bessere Querverbindungen zwischen den Stadtteilen, insbesondere in der Peripherie**, zu schaffen. Langfristig kann dieses Ziel aus unserer Sicht in **eine oder mehrere Stadtbahn-Ringlinien** münden, die das sternförmige Netz ergänzen. Die Prüfung eines oberirdischen Stadtbahn-Ergänzungsnetzes ist für uns ein notwendiger erster Schritt zur Erweiterung der Kapazitäten des schienengebundenen Nahverkehrs im Stadtgebiet.

Folglich würden auch **neue Umstiegspunkte** entstehen, die die Knotenpunkte im Zentrum entlasten. Diese Umstiegspunkte sollten je nach Lage weiterentwickelt werden, um den **Umstieg aus den Gebieten außerhalb der Landeshauptstadt** zu erleichtern. Zur Qualifizierung des Umstiegs gehört für die SPD ebenso, die **technischen Möglichkeiten auszuschöpfen und moderne Signalanlagen** in den Tunneln der Stadtbahn zu fördern. Hierdurch wird gleichzeitig die Nutzung der Tunnel durch die Stadtbahnen optimiert.

03.1 BEZAHLBARKEIT UND FINANZIERUNG

Für die SPD ist es darüber hinaus Grundüberzeugung, dass der ÖPNV neben dem dichten Verbindungsnetz auch für alle gesellschaftlichen Schichten finanziell erschwinglich sein muss. Deshalb **begrüßen wir den Plan der Region Hannover als Trägerin des ÖPNV, ein 365-Euro-Jahresticket für den Großraum Hannover einzuführen**. Für einen Euro pro Tag ist das Mobilitätsangebot im ÖPNV in jedem Fall für jede und jeden nutzbar und lässt damit niemanden zurück. Genauso befürworten wir die finanzielle Unterstützung des Bundes bei den Bestrebungen, günstiges Ticketing und damit eine Förderung des ÖPNV zu ermöglichen, wie es mit dem 9-Euro-Ticket geschehen ist und mit dem „Deutschlandticket“ (49-Euro-Ticket) fortgeführt wird.

Für uns sind diese Formen des Ticketing die **Vorstufe zu einem umlagefinanzierten ÖPNV**. Dadurch würde kein Ticket mehr für die Nutzung von Bussen und Bahnen benötigt werden, dementsprechend auch keine anfälligen Automaten sowie keine Ticketkontrollen. Entscheidend für die Umsetzung eines solchen Modells ist die Finanzierung. Da die Region Hannover als Trägerin des ÖPNV keine eigenen Steuern oder Abgaben erheben kann, müssen hierfür die einzelnen Kommunen vorangehen und an der Finanzierung aktiv mitwirken.

Die Landeshauptstadt Hannover nimmt dabei aus Sicht der SPD eine besondere Rolle ein, zumal die allermeisten ÖPNV-Verbindungen im Stadtgebiet Hannovers angeboten wer-



den. Die SPD macht sich für ein Finanzierungsmodell stark, das mindestens die Privathaushalte in der Landeshauptstadt (etwa durch eine ÖPNV-Abgabe), die Gewerbetreibenden und Arbeitgeber*innen (durch eine ÖPNV-Abgabe für ihre Beschäf-

tigten), die Tourist*innen und Besucher*innen der Stadt (durch eine ÖPNV-Abgabe im Kontext von Übernachtungen sowie Parkhaustickets) und Bauträger*innen jedweder Art (durch die Infrastrukturkostenabgabe, durch die sie einen Nachlass im Stellplatznachweis für ihre Bauvorhaben erhalten können) einbezieht. **Ein geeignetes Modell darf keine der genannten Gruppen überproportional belasten, sondern soll im Gegenteil eine solidarische Finanzierung vorsehen.**

03.2 KONKRETE AUSBAUVORSCHLÄGE

Die Nutzung des ÖPNV hängt wesentlich von der vorhandenen Infrastruktur ab. Der bisherige Sternverkehr der Stadtbahnen in Hannover muss deshalb ergänzt werden durch wichtige Querverbindungen. Dazu zählen die Verbindungen der Stadtbahn vom südlichen Kronsberg nach Laatzen, zwischen der List und Kleefeld durch die Anbindung des Neubaus der Medizinischen Hochschule (MHH) über das Weidetor und die Misburger Straße, die Verbindung der Linien 2 und 9 in der Kugelfangtrift und die Spange durch den Herrenhäuser Kirchweg. Letztlich streben wir, wie bereits erwähnt, eine oder mehrere Ringbahnen an, die verschiedene Stadtbahnlinien tangential miteinander verbinden.

Auch verschiedene Streckenverlängerungen sind zur Verbesserung des Stadtbahnnetzes notwendig. Dazu gehören in erster Linie die notwendigen Anbindungen Ahlems und in diesem Zuge der Wasserstadt Limmer, Berenbostels über die Schwar-

ze Heide und des VWN-Werkes in Stöcken. Stadtbahnverlängerungen fassen wir auch über den Raschplatz hinaus in Richtung Friesenstraße, Bödekerstraße zum Niedersachsenring sowie über die Berliner Allee, die Sallstraße und den Bismarckbahnhof in Richtung Waldheim ins Auge.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Stadtbuskonzepts durch die Region Hannover werden aktuell die Parallelverkehre von Buslinien zur Stadtbahn untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wollen wir aufgreifen mit dem Ziel, eine Kapazitätserweiterung zu erreichen.

Beim Ausbau des ÖPNV sind Umstiegspunkte von zentraler Bedeutung – nicht nur innerhalb des ÖPNV-Netzes und dessen verschiedenen Transportmitteln, sondern vor allem für den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsformen. Deshalb brauchen wir an wichtigen Stellen im Stadtgebiet **gute Angebote für Park + Ride, Bike + Ride und zum Umstieg auf Formen der Mikromobilität für die sogenannte „letzte Meile“**.

04 DER FAHRRADVERKEHR

Bereits im Mobilitätskonzept 2025 ist seinerzeit das Ziel ausgegeben worden, den Anteil des Radverkehrs auf 25 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens zu steigern. Sowohl durch einen stetigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur als auch

durch das veränderte Mobilitätsverhalten im Zuge der Corona-Pandemie ist der Radverkehrsanteil gestiegen. Diesen Trend wollen wir verstetigen und weiter unterstützen.

Auch hierzu bedarf es einer **tragfähigen, sicheren Infrastruktur**. Dazu zählt einerseits das Bestandsnetz, das gewartet, in Teilen saniert und ausgebaut werden muss. Zur Schaffung schnellerer Radwegeverbindungen muss andererseits der **Ausbau von Velorouten und Radschnellwegen** vorangetrieben



werden. Hierbei muss neben den sternförmigen Strecken zur Anbindung der Innenstadt ein **Netz von Querverbindungen und Ringen** (wie dem Julius-Trip-Ring) geschaffen werden, das eine zügige, kurze Verbindung zwischen den Stadtteilen ermöglicht. Im Zuge der Innenstadtentwicklung muss der **City-Radring ertüchtigt und verbessert werden**.

Bei Ausbau, Wartung und Betrieb der Radwege ist den unterschiedlichen Breiten und Geschwindigkeiten der Fahrräder Rechnung zu tragen. Hierbei ist der Hannover-Standard (Radwegbreite 2,50 m – gepflastert mit roten Rändern) aus Sicht der SPD der richtige Weg, um die Radwege gut benutzbar und sichtbar zu machen. Um den Komfort zu erhöhen, muss auch in Parks und Grünflächen ein stabiles Material verwendet werden. **Asphaltierungen oder (versickerungsfähige) Aufpflasterungen im Hannover-Standard müssen bei der Erstellung oder Ertüchtigung von wichtigen Radwegeverbindungen in den Grünflächen Priorität haben.**

Vor allem in der Innenstadt brauchen wir **Fahrradparkhäuser sowie andere -abstellanlagen**. Witterungsschutz, Sicherheit und Komfort sind hierbei ausschlaggebend für die Attraktivität des Angebots. **Abstellanlagen** müssen **auch in den Stadtteilen** außerhalb der Innenstadt eingerichtet werden, an Stadtteilzentren und dort, wo Häufungen von Arbeitsplätzen und zentrale Einzelhandelsstandorte bestehen. Dabei sind die unterschiedlichen Bedarfe von Fahrrädern, E-Bikes (Ausstattung mit Ladepunkten) und Lastenrädern zu berücksichtigen. Insbesondere in Bestandsquartieren, deren einzige Abstellmöglichkeit der eigene enge Kellerraum ist, muss die Erstellung von Fahrradgaragen erleichtert werden. Eine gute Möglichkeit zur Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze ist für uns eine Ausweitung der (KFZ)-Stellplatzsatzung auf das Fahrrad und die

Schaffung sicherer Abstellanlagen im Zuge der Entwicklung von neuen Baugebieten und Einzelhandelsstandorten.

05 DER MOTORISIERTE INDIVIDUALVERKEHR

Den motorisierten Individualverkehr wollen wir möglichst reduzieren, doch ist klar, dass zahlreiche Menschen auf Kraftfahrzeuge angewiesen sind. Sei es, weil ihre Mobilität eingeschränkt ist, oder sei es, weil sie aus dem Umland anreisen und dabei mangels Angebot den ÖPNV kaum oder gar nicht nutzen können. Dennoch sollen Anreisende ab der Stadtgrenze so weit und so komfortabel wie möglich auf den ÖPNV umsteigen, was ausreichend **attraktive Park + Ride-Kapazitäten** erfordert. Die **Schnellwege rund um Hannover wollen wir erhalten und in ihrer Qualität und Kapazität sichern**. Das ist aus unserer Sicht Grundvoraussetzung dafür, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten und insbesondere den Fernverkehr aus dem originär städtischen Straßennetz weitgehend herauszuhalten. Dabei wollen wir städte- und landschaftsbauliche Chancen nutzen – durch Trog- oder Tunnellösungen, wie beispielsweise den Essener Deckel.

Besonders wichtig ist uns, den innerstädtischen (Durchgangs-) Verkehr zu reduzieren. Wir wollen die Innenstadt entlasten und zugleich ihre Erreichbarkeit sichern – vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, für den Lieferverkehr,

für Gewerbe- und Handwerksbetriebe. Wie im SPD-Innenstadt-konzept Hannofuture City beschrieben, sollen **die innerstädtischen Parkhäuser deshalb erhalten und an den Cityring angebunden bleiben, durch die Innenstadt aber kein Durchgangsverkehr mehr geführt werden.**



Einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Zahl an Kraftfahrzeugen leistet das Carsharing, das in den letzten Jahren einen deutlichen Nachfrageschub erfahren hat. Um Carsharing möglichst nah bei den potenziellen Nutzer*innen vorhalten zu können, müssen **in den Stadtteilen Carsharing-Plätze bevorzugt vor anderen Parkmöglichkeiten geschaffen werden.**

06 PENDLERVERKEHRE

Der größte Teil des Verkehrsaufkommens entsteht seit langer Zeit durch Pendlerverkehre, da viele Menschen, die in der Region Hannover oder in Nachbarlandkreisen wohnen, in der Stadt Hannover ihre Arbeitsstätte haben, auch wenn sich durch die Digitalisierung und Home-Office-Angebote in manchen Arbeitsbereichen ein Teil des Verkehrs künftig wird vermeiden lassen. Um die Pendlerverkehre per PKW insgesamt zu reduzieren, ist es gleichwohl notwendig, gute alternative Angebote zu schaffen.

Unser Ziel ist es deshalb, die Region Hannover in ihren Bestrebungen zu unterstützen, die Umlandkommunen mit dem ÖPNV besser an die Landeshauptstadt anzubinden, aber auch Vereinbarungen mit benachbarten Landkreisen zu treffen, die den ÖPNV als echte Alternative zum Auto attraktiv machen.

Dazu gehört aus Sicht der SPD auch – wie bereits erwähnt – der Ausbau und die **Attraktivitätssteigerung der Park + Ride-Plätze** in der Peripherie der Landeshauptstadt. Eine Kombination des Parkplatzes im Park+Ride in Kombination mit einem ÖPNV-Ticket ist aus unserer Sicht ebenfalls eine sinnvolle Maßnahme, solange es noch keine anderen ticket- oder umlagefinanzierten Lösungen gibt.

Darüber hinaus möchten wir die **Umlandkommunen mit Hilfe der Region Hannover darin unterstützen, die Radschnellwege wie auch das Veloroutennetz der Stadt Hannover in ihren Städten und Gemeinden weiterzuführen**, um auch für Radfahrende eine attraktive Anbindung zu schaffen.

07 IN DEN STADTBZIRKEN

Die 13 Stadtbezirke Hannovers bringen sehr unterschiedliche Voraussetzungen für die Mobilität mit sich. Deshalb hält es die SPD für erforderlich, in ein umfassendes Gesamtkonzept auch quartiersbezogene Konzepte zu integrieren. So sind manche Quartiere besser an den ÖPNV angebunden als andere, manche Quartiere haben höheren Parkdruck als andere, Verdichtungsgrad und Bevölkerungszahl variieren sehr stark usw. Dies gilt es, in einem Konzept abzubilden und Lösungen aufzuzeigen, die weiterhin ein umfangreiches Angebot an Mobilität ermöglichen.

Analog zu dem bereits erwähnten neuen Leitbild Fußverkehr ergeben sich für die Stadtbezirke besondere Bedingungen, denn kurze Wege können vor allem in den Quartieren durch eine integrierte Stadtplanung ermöglicht werden. Dafür werden Stadträume benötigt, die sicher und komfortabel zu Fuß zu erschließen sind. Hierzu zählt aus Sicht der SPD in jedem Fall – neben der Barrierefreiheit als Grundvoraussetzung, aus-

reichenden Fußwegbreiten sowie möglichst gutem Witterungsschutz – auch die **Vermeidung von Angsträumen**. Sicher zu Fuß bewegen sich nur diejenigen, die keine Angst vor dunklen Ecken haben müssen.

Eine besondere Herausforderung in manchen dicht bebauten Quartieren ist der sogenannte ruhende Verkehr. Bei Neubauten werden häufig Abstellmöglichkeiten für den Individualverkehr auf den Grundstücken selbst geschaffen in Form von Tiefgaragen, Fahrradgaragen und ähnlichen Einrichtungen. Im Bestand ist dies nicht ohne Weiteres möglich. Lösungen können demnach nur im öffentlichen oder halböffentlichen Raum geschaffen werden. Deshalb möchte die SPD **neue Quartiersgaragen oder Quartiersparkhäuser** errichten lassen, um **sichere und witterungsbeständige Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, aber auch Fahrräder, insbesondere größere (Elektro-)Lastenräder** zu schaffen. Zudem soll das Instrument des **Bewohner*innenparkens** in zusätzlichen Quartieren zum Zuge kommen, um verdecktes Park + Ride zu vermeiden.

08 ELEKTROMOBILITÄT

Die Elektromobilität bietet für uns als SPD vor allem die technische Möglichkeit, sich CO₂-neutral im Stadtgebiet zu bewegen, sofern die Stromerzeugung durch Erneuerbare Energien stattfindet. Damit wird ein entscheidender Beitrag zur Klima-

neutralität in Bezug auf den Individualverkehr der Zukunft geleistet. Entscheidend für den Erfolg der Elektromobilität ist die Ladeinfrastruktur. Als SPD begrüßen wir, dass die Enercity AG bereits mehrere Hundert Ladepunkte im öffentlichen und halböffentlichen Raum eingerichtet hat. Hinzu kommt, dass sowohl viele Menschen privat in ihren Garagen als auch die städtische Tochtergesellschaft Hanova in ihren Parkhäusern Ladepunkte geschaffen haben. Für uns ist jedoch klar, dass der geplante Umbau in Richtung Elektromobilität ein Vielfaches an zusätzlicher Ladeinfrastruktur benötigen wird. **Deshalb wollen wir über die Hanova weitere zusätzliche Ladepunkte in ihren Parkhäusern und Tiefgaragen schaffen**, sodass die Kund*innen hier eine zuverlässige Infrastruktur vorfinden.

Darüber hinaus wollen wir, dass im Straßenbeleuchtungsnetz der Landeshauptstadt im Rahmen der Ersatzbeschaffung **zusätzlich Straßenlaternen mit Ladepunkten kombiniert werden**. Auf Grund der längeren Ladedauer eines Fahrzeugs im Vergleich zum Tanken fossiler Kraftstoffe bietet sich hier ein bewusstes Angebot des Über-Nacht-Ladens in den Stadtbezirken an.

Letztlich muss aus unserer Sicht die Stadt selbst mit gutem Beispiel vorangehen. Deshalb setzen wir uns als SPD dafür ein, dass die **Umrüstung der städtischen Fahrzeugflotten auf Elektromobilität**, bei großen Sonderfahrzeugen auch auf Wasser-

stoffmotorisierung weiter vorangetrieben und womöglich beschleunigt wird.

09 WIRTSCHAFTSVERKEHR

Der Wirtschaftsverkehr spielt in der Landeshauptstadt eine entscheidende Rolle. Darunter fällt nicht nur die Versorgungssituation vor Ort, sondern auch der überregionale Verkehr, der durch Hannovers Lage als Knotenpunkt entsteht.

Für uns als SPD ist dabei entscheidend, dass die Belieferung der städtischen Wirtschaft und die Auslieferung von Waren und Post an die Menschen funktioniert. Hierfür muss es ein **eigenständiges Konzept für Wirtschaftsverkehre** geben, in das ein **Haupttroutennetz für Lastkraftwagen** eingebettet wird. Dadurch soll die Belieferung der Nahversorger und des Einzelhandels in der Stadtmitte, aber auch in den Stadtbezirken organisiert werden. Auf diese Weise wird gleichzeitig vermieden, dass es zusätzliche Lieferverkehre in Nebenstraßen gibt. Das Konzept soll den gängigen Anbietern von Navigationssoftware zur Verfügung gestellt werden. Zugleich darf der Lastkraftverkehr in den übrigen Bereichen nur noch in Ausnahmefällen genehmigt werden, z.B. über eine Begrenzung der zulässigen Gesamtmasse in den entsprechenden Straßenzügen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Verkehrssteuerung des Fernverkehrs auf dem Gebiet der Stadt. In Hannover treffen die Haupt-Nord-Süd-Verbindung und die Haupt-West-Ost-Verbindung in Form der beiden Bundesautobahnen 2 und 7 zu-



sammen. Durch die momentanen Einschränkungen auf den Schnellwegen (B6, B3 und B65) werden die Verkehre über das hannoversche Stadtnetz geleitet, wenn es zu Behinderungen auf den Autobahnen kommt. Als SPD sind wir ausdrücklich daran interessiert, die **Schnellwege zu sanieren und auszubauen**, um diesen zusätzlichen Verkehr aus dem städtischen Netz weitestgehend herauszuhalten. Zugleich nehmen die **Schnellwege auf Grund ihrer Lage und ihres Ausbaustandards eine entscheidende Funktion bei der Belieferung der Stadt durch Lastkraftverkehr** ein.

Zu berücksichtigen ist beim Wirtschaftsverkehr auch die Logistik in den Quartieren. Das **Projekt Urbane Logistik** der Landeshauptstadt, das mit verschiedenen Partnern im Rahmen von „Mein Hannover 2030“ entwickelt worden ist, hat etliche Potenziale aufgezeigt, um Lieferverkehre in den Quartieren gut zu organisieren. Lieferungen zusammenzufassen und somit Verkehre zu vermeiden, sind dabei ein wichtiger Beitrag, den die Logistikunternehmen leisten können und müssen, auch zur notwendigen Verbesserung ihrer CO₂-Bilanz. Gleichzeitig sind wir als SPD der Überzeugung, dass **Lieferzonen**, wie sie in Linden-Nord ausprobiert worden sind, auch für andere Quartiere eingeführt werden sollten, um „wildes Halten“ auf Rad- oder Fußwegen durch die Fahrzeuge der Logistikunternehmen zu vermeiden und gleichzeitig die Auslieferung der Waren und Briefsendungen zu erleichtern.

Hinzu kommt, dass sogenannte **City-Hubs** (Standorte, von denen aus die Logistik im Quartier strukturiert und organisiert erfolgen kann) die Unternehmen unterstützen können. Die SPD befürwortet diese Art der Organisation der Auslieferung, die am Beispiel des Parkhauses Mehlstraße der Hanova betrachtet werden kann, und möchte, dass **diese Möglichkeit an sinnvollen Stellen in den Quartieren durch die Stadt Hannover aktiv unterstützt wird.**

Langfristig möchte die SPD jedoch nicht nur die Gegebenheiten des Wirtschaftsverkehrs durch intelligente Steuerung organisieren, sondern auch eine **stärkere Einbeziehung der Möglichkeiten des Schienenverkehrs prüfen**. Dabei sollte das Netz der Deutschen Bahn wie auch der Stadtbahn einbezogen werden. Hierbei geht es letztlich – ähnlich dem Personennahverkehr – um neue Streckenerschließungen, aber auch um eine Nutzung der Möglichkeiten im Bestand zu bestimmten Tageszeiten.

10 RUHENDER VERKEHR

Einen großen Teil des Individualverkehrs nimmt in Hannover der sogenannte ruhende Verkehr ein. Dabei handelt es sich meist um abgestellte Kraftfahrzeuge, aber auch um Fahrräder und Scooter in verschiedenen Varianten. Grundsätzlich möchten wir als SPD erreichen, dass sich **im öffentlichen Straßenraum möglichst gefahrlos bewegt werden kann, dass sich Platz für Mobilität und Aufenthaltsqualität ergänzen**. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum insgesamt reduziert werden. Die Regulierung der unterschiedlichen Verkehrsarten, insbesondere der in den letzten Jahren aufgekommenen E-Scooter, ist hierfür ebenfalls notwendig.

Damit das funktioniert, wollen wir als SPD die Suche nach geeigneten Flächen und die Errichtung von **Stadtteilparkhäusern** fördern und unterstützen. Auf diese Weise gibt es die Mög-

lichkeit, die nötigen Stellflächen aus dem öffentlichen und zugleich ungeschützten Raum in den halböffentlichen und weitgehend witterungsgeschützten Raum zu verlagern. In den Stadtteilparkhäusern wollen wir darüber hinaus **Sharing-Angebote und Lademöglichkeiten** für Elektroautos, Elektro-Fahrräder und andere Formen der Elektromobilität vorhalten. Uns ist bewusst, dass die Suche nach diesen Möglichkeiten und die Errichtung eine Aufgabe für die mittel- bis langfristige Umsetzung ist.

Zusätzlich wollen wir das sogenannte Fremdparken in den betroffenen Stadtteilen reduzieren. Viele Menschen nutzen Anlieger- und Durchgangsstraßen in Hannover für „verdecktes Park + Ride“. Um dem entgegenzuwirken, befürworten wir die Einrichtung von **Bewohner*innenparkzonen**, in denen die Anwohner*innen die Möglichkeit des Dauerparkens erhalten, während Besucher*innen ihr Fahrzeug in einer bewirtschafteten Parkzone für maximal zweieinhalb Stunden abstellen dürfen. Dabei sollte es Ausnahmen für bestimmte Gruppen (Gewerbetreibende, pflegende Angehörige etc.) geben. Zugleich können durch diese Maßnahme die derzeit zum Teil zweckentfremdeten **privaten Garagenflächen wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt werden.**

Um in den durch Parkdruck besonders betroffenen Quartieren

das Parken zu ermöglichen, wollen wir darüber hinaus **private Parkflächen aktivieren**. Dabei handelt es sich unserer Vorstellung nach vor allem um gewerbliche Parkflächen (z.B. an Supermärkten, Einzelhandelsstandorten etc.), die – vertraglich geregelt und gegebenenfalls bewirtschaftet – besonders in den Abend- und Nachtstunden zur Verfügung gestellt werden. Diese Möglichkeit wollen wir **über ein Modellprojekt testen** lassen.

11 UNSERE WICHTIGSTEN POSITIONEN UND FORDERUNGEN IN KÜRZE

11.1 GRUNDSÄTZLICHES

- Barrierefreiheit und Inklusion als Grundvoraussetzung
- Digitalisierung nutzen (z.B. zur Bündelung von Lieferverkehren, für ein intelligentes Parkleitsystem, Vernetzung der Mobilitätsarten usw.)
- Demografische Entwicklung berücksichtigen (Kleinere Bürger*innenbeteiligungen, insbesondere Perspektiven der Jüngsten und Ältesten aufnehmen)
- Dekarbonisierung (CO₂-Ausstoß reduzieren durch Stärkung des Umweltverbundes)
- Elektromobilität fördern (z.B. durch weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halb-öffentlichen Raum)
- Pendlerverkehre durch gute Angebote neu organisieren (z.B.

Park + Ride, bessere Anbindung der Umlandkommunen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Stadt etc.)

- Stadtbezirksspezifische Infrastruktur und Mobilitätsangebote schaffen

11.2 FUßVERKEHR

- Fußverkehr als Basismobilität genießt oberste Priorität
- Eigenständiges städtisches „Leitbild Fußverkehr“
- Sicherheit und Komfort („Stadt der kurzen Wege“, Verknüpfung mit anderen Mobilitätsarten, erhöhte Sichtbarkeit, ausreichend große Gehwegbreiten und Aufstellflächen sowie barrierefreie Materialität, Witterungsschutz und Aufenthaltsmöglichkeiten usw.)
- Begleitgrün als Komfortfaktor und Klimafolgenanpassung
- Besondere Leistungsfähigkeit des Netzes bei großen Menschenansammlungen

11.3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

- Ausbau des Netzes durch Stadtbahnverlängerungen, neue Querverbindungen und Etablierung einer oder mehrerer Stadtbahnringlinien
- Solidarische Finanzierung über günstiges Ticketing bis zur Vision eines umlagefinanzierten ÖPNV
- Gute Angebote für Park + Ride, Bike + Ride und die sogenannte letzte Meile

11.4 FAHRRADVERKEHR

- Tragfähige und sichere Infrastruktur (Ausbau Velorouten und Radschnellwege, Netz von Querverbindungen und Ringen als Ergänzung, Ertüchtigung des City-Radrings)
- Gute Abstimmung mit Umlandkommunen, um Velorouten und Radschnellwege über die Stadtgrenzen hinweg weiterzuführen
- Komfort in Form des Hannover-Ausbaustandards für reguläre Verbindungen (inkl. fester Materialien wie in den Grünzügen)
- Witterungsgeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten stadtweit

11.5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

- Großräumige Betrachtung zu Grunde legen (Schnellwege in ihrer Qualität und Kapazität sichern, dafür Durchgangsverkehr im städtischen Netz, besonders in der Innenstadt, reduzieren)
- Zielverkehr ermöglichen (z.B. gute Erreichbarkeit der Innenstadtparkhäuser)
- Sharing-Angebote gegenüber normalen Parkplätzen im öffentlichen Raum priorisieren

11.6 WIRTSCHAFTSVERKEHR

- Eigenständiges Konzept für Wirtschaftsverkehr (inkl. Hauptrouthenetz für Lastkraftwagen, Abstimmung mit Navigationsanbietern etc.)

- Entscheidende Funktion der Schnellwege für Lastverkehr und Belieferung der Stadt
- Lieferzonen für Logistikanbieter in den Quartieren
- Prüfung der stärkeren Einbindung des Schienenverkehrs (DB und Stadtbahn) bei der Belieferung der Stadt

11.7 RUHENDER VERKEHR

- Grundsätzlich im öffentlichen Raum zugunsten anderer Mobilitätsarten oder Aufenthaltsqualität reduzieren (z.B. durch Stadtteilparkhäuser mit integrierten Mobility-Hubs)
- Regulierung von E-Scootern
- Bewohner*innenparkzonen zur Vermeidung von verdecktem Park+Ride
- Private Park- und Garagenflächen wieder aktivieren
- Modellprojekt zur Nutzbarkeit von gewerblichen Parkflächen in den Abend- und Nachtstunden, insbesondere in stark verdichteten Quartieren



Eine Stadt für alle.

Impressum:

Herausgeberin: SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover
Friedrichswall 15, 30159 Hannover, V.i.S.d.P: Dr. Marc-Dietrich Ohse,
spd@hannover-stadt.de, www.spdratsfraktionhannover.de

Fotos: Seite 1: Jan de Vries, Seite 5:SPD-Ratsfraktion, Seite 10: Pixabay.com/HMTG, Seite 14:SPD-Ratsfraktion, Seite 18: Johannes Düselder, Seite 21: SPD-Ratsfraktion, Seite 24: SPD-Ratsfraktion, Seite 30: SPD-Ratsfraktion, Seite 34:unsplash.com/@error420, SPD-Ratsfraktion

Für Inhalte und Gestaltung der verlinkten Internetseiten übernehmen wir keine Verantwortung.