



HANNOMobil.

Mobilität für alle

Mobilität für alle – das ist der Grundsatz sozialdemokratischer Mobilitätspolitik; denn 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.

In der Abwägung zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsarten steht für die SPD der Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) vor dem motorisierten Individualverkehr. Dabei genießt der Fußverkehr als Basismobilität oberste Priorität. Der öffentliche Personennahverkehr folgt darauf als – neben der Basismobilität – einzige Mobilitätsart, über die eine barrierefreie, inklusive Verkehrsteilnahme ermöglicht werden kann. Als ebenfalls wichtiger Teil des Umweltverbundes wird die Förderung des Fahrradverkehrs von der SPD

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.

Unsere wichtigsten Positionen und Forderungen in Kürze:



Eine Stadt für alle.

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 (Bürger*innenbeteiligungen mit Betroffenen, insbesondere Perspektiven der Jüngsten und Ältesten aufnehmen)
- Dekarbonisierung (CO₂-Ausstoß reduzieren durch Stärkung des Umweltverbundes und Förderung der Elektromobilität)
- Pendlerverkehre durch gute Angebote neu organisieren (z.B. Park+Ride, Bike+Ride, bessere ÖPNV-Anbindung der Umlandkommunen an die Stadt)
- Stadtbezirksspezifische Infrastruktur und Mobilitätsangebote schaffen

Fußverkehr

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

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“

Fahrradverkehr

- Tragfähige und sichere Infrastruktur (Ausbau der 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 Asphalt, in den Grünzügen)
- Witterungsgeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten stadtweit



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. zu den Innenstadtparkhäusern)

- Sharing-Angebote gegenüber *normalen* Parkplätzen im öffentlichen Raum priorisieren

Ruhender Verkehr

- Grundsätzlich im öffentlichen Raum zugunsten anderer Mobilitätsarten oder Aufenthaltsqualität reduzieren (z.B. durch Stadtteilparkhäuser mit integrierten Mobility-Hubs)
- 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

Wirtschaftsverkehr

- Eigenständiges Konzept für Wirtschaftsverkehr (inkl. Hauptroustennetz für Lastkraftwagen, Abstimmung mit Navigationsanbietern etc.)
- Lieferzonen für Logistikanbieter in den Quartieren (wie im Projekt *Urbane Logistik* in Linden getestet)
- Prüfung der stärkeren Einbindung des Schienenverkehrs (DB und Stadtbahn) bei der Belieferung der Stadt

HANNOMobil findet Ihr komplett in Kürze auf www.spd-ratsfraktion-hannover.de

