

Verkehrsentwicklungsplan VEP 2035+ der Region Hannover
Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover LHH

Die LHH begrüßt es, dass die Region Hannover mit dem Verkehrsentwicklungsplan VEP 2035+ eine Strategie und ein Aktionsprogramm für die Verkehrswende erarbeitet. Die LHH hält die darin enthaltenen Zielsetzungen für gut und ausreichend, mit folgenden Hinweisen und Ergänzungen:

1) Vorbemerkung

Im Entwurf des VEP 2035+ der Region Hannover werden Ziele und Maßnahmen genannt, die den Zielen und der Beschlusslage der LHH weitgehend entsprechen. Etliche Maßnahmen sind in der LHH bereits umgesetzt oder in Bearbeitung. Im Masterplan Mobilität 2025, dem Verkehrsentwicklungsplan für die Landeshauptstadt Hannover, sind die verkehrlichen Ziele festgelegt. Im Stadtentwicklungskonzept 2030 und im Sofortprogramm Klimaschutz Hannover 2035 sind weitere Ziele formuliert. Eine Fortschreibung des Masterplans Mobilität bis zum Jahr 2035 ist geplant.

2) Genereller Hinweis und Vorschlag zur Ergänzung des VEP 2035+

Die Erhebung von Verkehrsdaten sollte in allen Kommunen der Region einheitlich erfolgen. Die Auswertung sowie die Umsetzung in Modelle und Prognosen sollte von der Region übernommen werden und vollständig bereitgestellt werden.

3) Beurteilung der Ziele des VEP 2035+

3.1 Klima-Ziel

„Die Region wird bis 2035 klimaneutral.“

Das Ziel entspricht der städtischen Beschlusslage. Im Sofortprogramm „Klimaschutz Hannover 2035“ der Klimaschutzleitstelle, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün heißt es: Der verkehrsbedingte Endenergieverbrauch muss bis zum Jahr 2035 um über 50 Prozent auf rund 1.200 Gigawattstunden reduziert werden. Die Verbrauchsreduzierung ist insbesondere durch Reduzierung der Fahrleistung des Pkw-Personenverkehrs, Begrenzung des Lkw-Verkehrsanstiegs sowie effizientere und kleinere Fahrzeuge erreichbar.

3.2 Verringerung der Pkw-bedingten CO₂-Emission um 70 % durch

- Antriebswende

- Reduktion der Fahrleistungen im MIV

Die Zielsetzung wird unterstützt (Klimaschutzaktionsprogramm 2035 der LHH: Der Radverkehrsanteil soll auf 30% oder mehr steigen, bei Abnahme der Fahrleistung im privaten Pkw-Verkehr um 30% und einer Steigerung des ÖPNV-Anteils um 20%). Darüber hinaus können im Projekt „Nachhaltige und emissionsfreie Mobilität in der LHH“ mit verschiedenen Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs verkehrsbedingte Emissionen um 10% reduziert werden, an einzelnen HotSpots werden weitere 10% für einsparbar gehalten. Außerdem werden für die Stadtverwaltung der LHH Elektrofahrzeuge beschafft und Ladeeinrichtungen hergestellt.

3.3 Verkehrspolitische Ziele

- *Erhöhung Lebensqualität*
- *flexible und vernetzte Mobilität ausbauen*
- *kurze Wege durch Nahmobilität auf attraktiven und sicheren Straßen ermöglichen*
- *Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen*
- *Straßenaufteilung mit weniger Flächenbedarf für ruhenden und fließenden MIV*
- *Umverteilung von Fahrleistungen von MIV (- 47%) auf Umweltverbund (Fuß (+ 14,8%, Rad +20,7%, ÖPNV +19,4%))*
- *Kooperative Zusammenarbeit*

Die verkehrspolitischen Ziele entsprechen den Zielen der integrierten städtischen Stadt- und Verkehrsplanung. Allerdings kann es im Einzelfall zu konkurrierenden Ansprüchen beim Ausbau von ÖPNV-Netz und Radverkehrsverbindungen kommen. Darüber hinaus hat die LHH in diesen Themenfeldern bereits unterschiedliche Maßnahmen ergriffen bzw. Projekte eingeleitet. Beispielhaft seien genannt:

- *Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Bau von Radschnellwegen und Velorouten)*
- *Umwandlung von Verkehrsflächen in Wohnquartiere und Umnutzung von Verkehrsflächen in Bestandsquartieren zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität*
- *Umgestaltung von öffentlichen Räumen zugunsten von Fuß- und Radverkehr*

3.4 Grundsätze

- *Verkehrsvermeidung*: Laut Klimaschutzprogramm soll die Verkehrsleistung privater PKW um mindestens 30% reduziert werden, der VEP 2035+ fordert die Halbierung der täglichen Wege-Km mit dem PKW.
- *Verkehrsverlagerung (Pull + Push)*
- *verträgliche und sichere Verkehrsabwicklung*
- *Umbau Straßennetz*

Die Grundsätze werden unterstützt und entsprechen städtischer Planung. Allerdings sind die Möglichkeiten zum Umbau des Straßennetzes begrenzt, auch weil die Straßen nur bedingt in kommunaler Hand sind, Bundes- und Landesstraßen sind in anderer Baulast. Der Umbau städtischer Straßen sollte in Abstimmung mit der Infrastrukturentwicklung im Umland erfolgen (Planung der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in jeweiliger Baulast in Abstimmung mit der LHH).

3.5 Maßnahmen ÖPNV

- *Ausbau Infrastruktur und Netz (S-Bahn, Stadtbahn, Bus)*
- *Ausbau und Taktverdichtung ÖPNV*
- *Ausweitung On-Demand-Systeme*
- *Tarifgestaltung und intermodale Vernetzung*

Die Trägerschaft liegt bei der Region Hannover. Grundlage der gemeinsamen Planung ist der Nahverkehrsplan, die Umsetzung erfolgt im abgestimmten Masterplan Stadtbahn und im Stadtbuskonzept.

Im Einzelfall ist die Aufteilung des Straßenraums zwischen Radverkehr und ÖPNV zu klären. Die Stadtbahn-Querverbindungen sind bisher städtebaulich und hinsichtlich Realisierungsaussichten nicht bewertet. Sie können ihre Wirksamkeit nicht vor 2030/35 entfalten bei entsprechendem Planungsvorlauf.

Um die Vernetzung der Mobilitätsangebote voranzutreiben, wird vorgeschlagen, den VEP 2035+ wie folgt zu ergänzen:

- *Die inter- und multimodale Vernetzung ist durch Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und Stationen des ÖPNV zu fördern, wo eine direkte Anbindung an Sharing-Angebote besteht (ggf. bietet sich auch eine Verknüpfung mit Bike&Ride-Anlagen an).*

3.6 Maßnahmen Radverkehr

- *Ausbau Radschnellwege und Radvorrangrouten*
- *Schaffung eines flächendeckenden Alltagsnetzes*
- *Ausbau Fahrradparken (u.a. durch Umwandlung von KFZ-Stellplätzen) und Ausweitung B+R*

Diese Ziele sind auch im Leitbild Radverkehr der LHH enthalten, dieses Leitbild gliedert sich in die Handlungsschwerpunkte Fahren, Parken und Handeln. Der Ausbau der Radvorrangverbindungen erfolgt seitens der LHH im Wesentlichen durch die Umsetzung des Veloroutenkonzepts. Ein flächendeckendes Alltagsnetz ist in der LHH vorhanden und wird kontinuierlich optimiert. An einigen Stellen sollten mittelfristig verbesserte Tangentialverbindungen geschaffen werden.

3.7 Maßnahmen KFZ-Verkehr

- *Sanierung / kein Ausbau des überregionalen Netzes (Schnellwege)*
- *stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen durch Tempo 30*
- *Umwidmung von Fahrspuren zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie von mehr Aufenthaltsqualität*

Grundsätzlich stimmt die LHH diesen Maßnahmen zu, allerdings liegen diese Entscheidungen nicht in der Hand der Region Hannover / Kommunen. Es muss eine bundesrechtliche Grundlage geschaffen werden.

Im Lärmaktionsplan der LHH werden Maßnahmen wie Restriktionen für Fahrzeuge und Fahrzeugklassen des Schwerverkehrs und Geschwindigkeitsregelungen zur Lärminderung benannt, die die Immissionen durch den Kfz-Verkehr mindern sollen. Die LHH setzt sich mit anderen Städten dafür ein, dass auf Bundesebene die rechtlichen Regelungen mehr Spielräume für kommunale Maßnahmen zur Förderung eines sicheren und stadtverträglichen Verkehrs, etwa durch Geschwindigkeitsregelungen, geschaffen werden (www.lebenswertestädte.de).

Es wird vorgeschlagen, folgende Ergänzung in den VEP 2035+ einzufügen:

Eine Zusammenarbeit und kontinuierliche Kommunikation mit der NLStBV hinsichtlich der Sanierung des Schnellwegenetzes wird angestrebt. Ein Austausch zwischen der NLStBV, der Region Hannover und der Landeshauptstadt Hannover, z.B. über abgestimmte Verkehrsprognosen, ist sinnvoll, um hinsichtlich der Planung eine gemeinsame Haltung zu entwickeln. Die Zuflussdosierung des MIV an konkreten Achsen in die LHH muss durch Maßnahmen für den Kfz-Verkehr mitgedacht werden. Generell müssen verkehrliche Wechselwirkungen mit den umliegenden Kommunen beachtet werden.

3.8 Vorschläge für kommunale Verkehrswende

- *Umverteilung des Straßenraums in der LHH-Innenstadt für Fußverkehr, Lade-/Lieferzonen, Zufahrtsbeschränkungen, Umnutzung von Parkplätzen und Parkhäusern, Umgestaltung des Cityrings*
- *Städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen zur KFZ-Entlastung auch in den Innenstädten der Umlandkommunen*
- *Aufwertung der Stadtquartiere durch Ausweitung Tempo 30 und Umgestaltung der Straßenquerschnitte der Hauptverkehrsstraßen sowie Einrichtung von Lieferzonen*

- *Fahrradabstellanlagen (Bügel, Fahrradgaragen, Lastenrad-Parken) im Straßenraum*
- *E-Ladeinfrastruktur*
- *Reduzierung des KFZ-Parkraumangebots*
- *Schaffung von verkehrsberuhigten Quartieren durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs bei gleichzeitiger Aufwertung der Aufenthaltsqualität*
- *Städtebauliche Konzepte für die Umgestaltung von Großwohnsiedlungen mit Straßentrückbau, Funktionsmischung und Mobilitätsstationen an ÖPNV-Stationen (Umsetzung in der LHH Bsp. Haltenhoffstraße, Endpunkt Stadtbahn 11)*
- *kurze Wege, Rückbau, Tempo 30, Ausweitung Radverkehr auch im ländlichen Raum*
- *Aufwertung von Bahnhöfen und ÖPNV-Stationen mit integrierter Planung für das Umfeld*
- *Prinzip der vorrangigen Siedlungsentwicklung an ÖPNV-Stationen*

Das Innenstadt- und Verkehrskonzept für die LHH ist in Arbeit und befasst sich intensiv mit den hier genannten Themen. Die LHH hat mit der Initiative Urbane Logistik Hannover die Vision sich als internationale Kompetenzregion für urbane Logistik zu etablieren. Orientiert an den Bedürfnissen der Menschen einer lebenswerten Stadt, soll die Zukunft der Logistik in Hannover ein Beispiel für leise, emissionsfreie und sichere Transportlösungen sowie eine innovative Infrastruktur im urbanen Raum werden und ihren Beitrag zum Erreichen des EU-Ziels einer weitestgehend CO₂-freien Logistik im Jahr 2030 leisten. Durch das Grundlagenforschungsprojekt USEfUL sind Kompetenzen sowohl in der Verwaltung als auch in der Wissenschaft aufgebaut. Aufgrund von Netzwerkarbeit und ersten Pilotierungsmaßnahmen (u.a. Logistikpunkte) sind erste Maßnahmen bereits etabliert. Erste Erfahrungen mit der Einrichtung von engmaschigen Ladezonen liegen vor.

Die integrierte Stadt- und Verkehrsplanung für urbane wie ländliche Bereiche mit dem Vorrang der Nahmobilität entspricht den planerischen Vorstellungen der LHH. Bei der Beschränkung und Umnutzung bisheriger Kfz-Parkflächen muss auch der in die City fahrende Kfz-Verkehr verringert werden. Der günstigste Ort wäre der Startpunkt der Fahrt, hier hätte die Wahl eines anderen Verkehrsmittels den höchsten Effekt. Der nächst-günstigere Ort wäre der Haltepunkt des ÖPNV, von wo aus die Fahrt in die City erfolgen könnte. Beide Orte liegen für viele Fahrten außerhalb der LHH und damit auch außerhalb ihres direkten Einflusses. Eine alleinige Beschränkung der Parkmöglichkeiten in der City würde mindestens zunächst zu steigendem Parksuchverkehr und steigendem Parkdruck in den angrenzenden Quartieren führen. Hierbei sollte berücksichtigt werden, dass Stadt- und Verkehrsstruktur langfristigen Bestand haben und eine Neuorientierung weit über den Zeithorizont 2035 hinausgeht. Ferner ist anzumerken, dass die LHH ihre räumlichen Konzepte (Masterplan Mobilität) fortschreibt und aktualisiert. Es sind für September und Oktober 2022 Workshops zur Verkehrswende (Vision und Umsetzung) geplant. Dabei werden die Leitvorstellungen des VEP 2035+ einbezogen.

Zur Umsetzung der Maßnahmen ist eine gezielte Unterstützung und Förderung seitens der Region notwendig. Es sollten beispielsweise für Projekte wie Mobilitätsstationen, B+R/P+R-Anlagen oder Superblocks regionsweit Standards geschaffen werden, die die Grundlage einer Förderung sind. Die Evaluierung der Wirksamkeit der Projekte sollte in die Entwicklung regionsweiter Folgeprojekte einfließen. Wünschenswert sind geförderte Experimentierräume, um Maßnahmen zu erproben und diese gegebenenfalls anzupassen. Nach dem Vorbild des 1000-Bügel-Programms sollten weitere Programme/Sofortmaßnahmen zur Anwendung in allen Regionalkommunen aufgelegt werden, z.B. für Anschaffung, Einbau und Wartung von versenkbaren Pollern als Durchfahrtsperren.

Die Übertragbarkeit von erfolgreichen Maßnahmen könnte durch eine Übersicht von umgesetzten Projekten in der Region Hannover unterstützt werden. Aufbauend hierauf können exemplarische Prozesse zur Umsetzung von Maßnahmen erarbeitet werden, die als Leitfaden für neue Projekte in den Regionalkommunen dienen. Die Region Hannover kann auf dieser Basis als Beraterin für Planungsprozesse agieren.

4. Ausblick

Die LHH schlägt vor, in Zusammenarbeit mit der Region Hannover und ihren Mitgliedskommunen folgende Projekte und Maßnahmen zu planen und umzusetzen:

- Umwidmung von Straßenraum zugunsten von Aufenthaltsqualität und Verkehrsfläche für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Strategien der Lärmvermeidung im Rahmen der Stadt- und Verkehrsplanung
- Verkehrsberuhigung z.B. durch Geschwindigkeitsreduzierung
- Projekte zur klimaverträglichen Mobilität im Quartier
- Ausbau der Sharing-Angebote
- Pädagogische Projekte mit verschiedenen Zielgruppen zur klimafreundlichen Fortbewegung
- Ausbau von Fuß-, Radverkehrs- und ÖPNV-Infrastruktur
- Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr, z.B. durch B+R-Projekte