

SHP Ingenieure



HANNOVER **MASTERPLAN** **MOBILITÄT 2025**

Landeshauptstadt Hannover Masterplan Mobilität 2025

- Bericht zum Projekt Nr. 0909 –

Auftraggeber:

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1
30159 Hannover
www.hannover.de

Dipl.-Ing. Elke van Zadel
Dipl.-Ing. Kai Kaminski
Dr. Thomas Leidinger

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
www.shp-ingenieure.de

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller
Dipl.-Ing. Tim Gerstenberger

Teil Radverkehr:

Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
30171 Hannover
www.pgv-hannover.de

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Dr.-Ing. habil Carola Bachmann

Hannover, Dezember 2010

Masterplan Mobilität 2025

Inhalt

		Seite
1	Masterplanung	1
1.1	Ziel und Aufgabe	1
1.2	Planungsprozess	2
1.3	Stellung des Masterplans	3
2	Planungsleitbild	4
3	Ausgangssituation	6
3.1	Bevölkerung	6
3.2	Mobilität	7
3.3	Stadtentwicklung	9
3.4	Fachpläne	10
3.5	Städtebauliche Konzepte und Planungen	11
3.6	Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz	14
3.7	Wirtschafts- und Güterverkehr	19
3.8	Öffentlicher Personennahverkehr	20
3.9	Radverkehr	22
3.10	Fußgängerverkehr	24
3.11	Verkehrssicherheit	25
3.12	Barrierefreiheit und Gender Mainstreaming	27
3.13	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	28
4	Prognose 2025	31
5	Integriertes Handlungskonzept	35
5.1	Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz	35
5.2	Öffentlicher Personennahverkehr	40
5.3	Radverkehr	44
5.4	Fußgängerverkehr	47
5.5	Wirtschaftsverkehr und Güterverkehr	48
5.6	Verkehrssicherheit	49
5.7	Barrierefreiheit –Gender Mainstreaming	50
5.8	Straßenraumgestaltung	51
5.9	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	55
6	Handlungsschwerpunkte	58
6.1	Mobilitätschancen	59
6.2	Leitbild Radverkehr	60
6.3	Verkehrskonzept Innenstadt	61
6.4	Mobilitätsmanagement	65
6.5	Verkehrssicherheit	66
6.6	Luft, Lärm und Klima	67
6.7	Erreichbarkeit für den Kraftfahrzeugverkehr	68
6.8	Leitbildreflexion	70

1 Masterplanung

1.1 Ziel und Aufgabe

Die Landeshauptstadt Hannover hat in den vergangenen Jahren gute Erfahrungen mit einer Verkehrspolitik gemacht, die gute Angebote für alle Verkehrsarten anbietet. Die Möglichkeit, unter gleichwertigen und gleichartig angelegten Verkehrsmitteln wählen zu können, ist dem Umweltschutz förderlich und entlastet den Verkehrsbereich. Mit dem Masterplan Mobilität 2025 soll dieser strategische Grundgedanke der Wahlfreiheit der Verkehrsmittel fortgeführt werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich auch hierdurch der Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes verändern wird.

Der Masterplan Mobilität der Landeshauptstadt Hannover ist ein verkehrsartenübergreifender Gesamtplan, der alle für die Mobilität relevanten Bereiche umfasst. Er beschreibt die strategischen Ziele der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Hannover für die nächsten 15 Jahre und benennt deren Handlungsschwerpunkte.

Neben den klassischen Handlungsfeldern für die einzelnen Verkehrsarten, wie beispielsweise der Netzplanung für den Kraftfahrzeugverkehr oder der Verkehrssicherheitsarbeit werden auch innovative Aspekte wie das verkehrsartenübergreifende Mobilitätsmanagement betrachtet.

Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sind nicht voneinander zu trennen und müssen miteinander abgestimmt sein. Der Masterplan Mobilität nimmt die aktuellen verkehrlichen Planungen und Programme sowie kommunalpolitischen Vorgaben auf und ist mit den räumlichen Planungen der Landeshauptstadt Hannover verknüpft. Für die städtebaulichen Planungen, die mit dem Prozess Hannover City 2020+ angestoßen wurden, wird die verkehrliche Planung beschrieben.

Die gesamtstädtische Masterplanung ersetzt nicht die Verkehrsplanung auf der Ebene der Stadtteile, sondern liefert für diese den Rahmen und beschreibt die programmatischen Handlungsfelder.



Arbeitsstruktur

1.2 Planungsprozess

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind ein Themenfeld stark polarisierter gesellschaftlicher Positionen. Das Ziel der Konsensbildung ist daher notwendig und hat sich – in sogenannten kooperativen Planungsprozessen – auf der Ebene der gesamtstädtischen Mobilitätsplanung bewährt.

Die Erarbeitung des Masterplans Mobilität wurde von einer Gruppe aus Politik, Verwaltung und Interessenvertretern begleitet, um im Ausgleich der Interessen einen Konsens zu ermöglichen, der als Empfehlung in den Abstimmungs- und Entscheidungsprozess der politischen Gremien eingeht. Die Beteiligung der örtlichen Akteure stellt zugleich sicher, dass der vor Ort vorhandene Sachverstand in die Planung einfließt. Das Beteiligungsverfahren am Planungsprozess für den Masterplan Mobilität umfasste zwei Ebenen:

Beteiligte Gruppen im Mobilitätsforum

Institutionen und Verbände	Politik
ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt	SPD
ADFC Region Hannover e.V.	CDU
BUND KG Region Hannover	Bündnis 90/Die Grünen
Bürgerinitiative Umweltschutz e.V.	FDP
City-Gemeinschaft Hannover	Gruppe Hanoversche Linke
Deutsche Verkehrswacht Hannover Stadt e.V.	DIE LINKE
Einzelhandelsverband Hannover-Hildesheim e.V.	Verwaltung Stadt Hannover
Gesamtverband Verkehrsbetriebe Niedersachsen e.V.	Baudezernent
NLStbV, Bereich Hannover	FB Planen und Stadtentwicklung
RegioBus Hannover GmbH	FB Tiefbau
üstra Hanoversche Verkehrsbetriebe AG	FB Umwelt und Stadtgrün
Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Region Hannover e.V.	FB Wirtschaft
Polizeidirektion Hannover	Interessenvertretungen
Verwaltung Region Hannover	Behindertenbeauftragte
Dezernat für Umwelt, Planung und Bauen	Gleichstellungsbeauftragte
Dezernat für Wirtschaft, Verkehr und Bildung	Seniorenbeirat
Gutachter	Stadtelternrat
SHP Ingenieure, Hannover	Moderation
PGV Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover	raum + prozess

Mobilitätsforum

Das extern moderierte Mobilitätsforum setzte sich aus etwa 40 Personen zusammen, die in hoher Kontinuität an 12 Sitzungen in einem Rhythmus von ca. 4-8 Wochen gearbeitet haben. Basis der Zusammenarbeit waren Arbeitsvereinbarungen, die in der konstituierenden Sitzung einvernehmlich angenommen wurden.

Arbeitsgruppe der Verwaltung

Die Arbeitsgruppe der Verwaltung setzte sich zusammen aus Mitarbeitern des federführenden Fachbereiches Planen und Stadtentwicklung, Mitarbeitern der Fachbereiche Tiefbau, Umwelt und Stadtgrün sowie Wirtschaft. Ferner waren in die Arbeitsgruppe Vertreter der Regionsverwaltung und der Verkehrsbetriebe einbezogen. Die Arbeitsgruppe hatte die Aufgabe, den Planungs- und Beteiligungsprozess konzeptionell voranzutreiben, die Abfolge und die Inhalte des Mobilitätsforums vorzubereiten, die interne Abstimmung einzuleiten und die notwendige Verknüpfung mit den Fachbereichen zu gewährleisten.

1.3 Stellung des Masterplans

Die Stadtentwicklungsplanung und die Verkehrsplanung müssen eng miteinander verknüpft und abgestimmt sein. Der Masterplan Mobilität ist deshalb unmittelbar mit den Fachplanungen von Stadt und Region Hannover verbunden:

- Flächennutzungsplan (FNP)
- Lärmaktionsplan (LAP)
- Luftreinhalteplan (LRP)
- Nahverkehrsplan (NVP)
- Integrierter regionaler Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ im Entwurf (IVEP)

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat die Ziele für das lokale Klimaschutzprogramm beschlossen. Bis zum Jahr 2020 soll eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes gegenüber dem Jahr 1990 um 40 % erfolgen. Allgemeine Klimaschutzziele stellen eine übergeordnete Ebene dar und sind in die Stadt- und Verkehrsplanung sowie den Masterplan Mobilität der Stadt Hannover integriert.

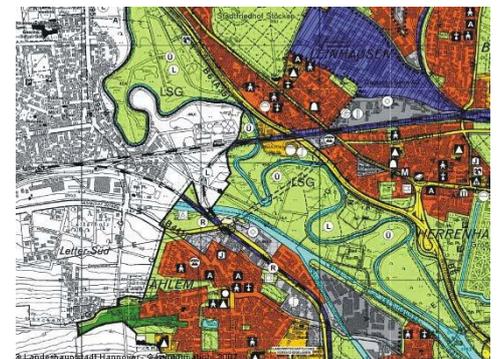
Der Masterplan Mobilität ist das strategische programmatische Konzept der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Hannover für die gesamte Stadt auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Er ersetzt nicht die Verkehrsplanung auf der Ebene der Stadtbezirke und Stadtteile, sondern liefert für diese den Rahmen und beschreibt die programmatischen Handlungsfelder.

Mit dem Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover mit Gültigkeit auch für die Stadt Hannover liegt für den ÖPNV ein aktuelles

Planwerk vor, das sowohl die Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung – die Netzplanung und die strategische Ausrichtung der Planung für den ÖPNV – als auch detaillierte Maßnahmenvorschläge zu Verkehrsanlagen, betrieblichen Vorgängen u.a.m. enthält.

Die für den Masterplan relevanten Inhalte werden aus diesem Fachplan übernommen und dienen als Grundlage für den eigenen planerischen Beitrag für den ÖPNV im Zeitraum über dessen Gültigkeit hinaus.

Während der Arbeiten am Masterplan Mobilität wurden die Planungen zur Lärminderung abgeschlossen. Aussagen und Konkretisierungen zur Luftreinhaltung wurden übernommen. In diesen Plänen werden Maßnahmen vorgeschlagen, die geeignet sind, die entsprechenden Immissionen zu verringern. Diese Maßnahmen werden im Masterplan berücksichtigt.



Flächennutzungsplan (Ausschnitt)

Der Masterplan Mobilität greift laufende Planungen zur Stadtentwicklung und Programme sowie die Ratsbeschlüsse der Stadt Hannover auf, wie z.B. Hannover City 2020+, Einzelhandelskonzept oder den Ratsbeschluss zum „Leitbild Radverkehr“.

2 Planungsleitbild

Das Planungsleitbild nimmt eine zentrale Position innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung ein. Es formuliert die grundsätzlichen Ziele der Planung als ökologische, soziale und ökonomische Leitsätze und Anforderungen an die Verkehrssysteme.

Das Planungsleitbild des Masterplan Mobilität wurde in der begleitenden Arbeitsgruppe und im Mobilitätsforum erarbeitet. Verkehrsrelevante Zielvorstellungen vorhandener Leitbilder und Konzepte der Stadt Hannover wurden einbezogen.

Das Planungsleitbild ist Ergebnis der kontinuierlichen Überprüfung und Fortschreibung im Planungsprozess und in drei Zielebenen gegliedert:

Leitbild Verkehr

Oberziel

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover als zentraler, überregional bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.

Werteziele

Verkehrssicherheit und Unversehrtheit

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/Vision Zero ¹
- Soziale Sicherheit und Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel
- Unversehrtheit und Gesundheit durch Einhaltung von Umweltqualitätszielen (Klima, Luft, Lärm)

¹ Vision Zero – vollständige Vermeidung verkehrsbedingter Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten als Unfallfolge.

Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung

- Erhalt der dezentralen Stadtteilfunktion
- Qualitatives vor quantitativem Wachstum berücksichtigt die Auswirkungen des demografischen Faktors
- Abstimmung von Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung und Umweltplanung
- Stärkung der oberzentralen Funktion in der Region und der Lagegunst als Überregionaler Knoten

Handlungsziele

Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung (Nutzung von Brachen und Baulücken)
- Stadt der kurzen Wege durch Mischung verträglicher Nutzungen
- Stärkung der Stadtteilzentren
- Attraktivierung als zentraler Wohnstandort in der Region

Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes

- Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten
- Aktivierung des Potenzials im Radverkehr
- Aktivierung des Potenzials des Zu-Fuß-Gehens
- Förderung der Attraktivität des ÖV in Stadt u. Region
- Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Verbesserung der Effizienz in der Abwicklung aller Verkehrsarten im Netz

- Ausbildung bedarfsgerechter Kapazitäten im Straßennetz
- Verbesserungen im Straßennetz unter Umweltqualitätszielen (betriebliche und bauliche Maßnahmen)
- Konzentration des Verkehrs in einem funktional hierarchisierten Straßennetz

Ein übergeordnetes **Oberziel** steht dem Masterplan Mobilität voran.

Die **Werteziele** orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und deren Wandel.

Die **Handlungsziele** setzen die Ziele der Werteebene in planerische Handlungsfelder um.

Mobilitätschancen für alle

- Besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der Verkehrsplanung
- Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen fördern
- Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben - Im Straßenraum, im ÖPNV....

Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs

- Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport (Luft, Straße, Schiene, Wasser)
- Stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs (Lenkung)
- Alternative City-Logistik zur Regelung des städtischen Lieferverkehrs

Vernetzung der Verkehrssysteme

- Verkehrsartenübergreifendes Verkehrssystemmanagement (VSM)
- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen
- Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (B + R, P + R, Car Sharing)

Attraktivierung des Stadtraumes

- Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten
- Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume
- Verkehrsraum als Lebensraum gestalten
- Freiraumsysteme als Verkehrsräume für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen schaffen

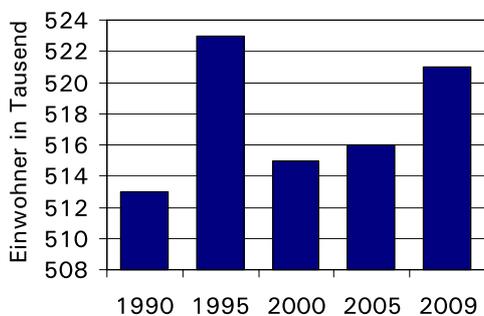
3 Ausgangssituation

Für alle planerischen Überlegungen ist die Kenntnis der Ausgangssituation, die heutige verkehrliche Situation, vorauszusetzen und die vorangegangene Entwicklung einzubeziehen. Der Masterplan betrachtet den Zeitraum ab dem Jahre 1990, dem Beginn der Erarbeitung des bislang gültigen Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Hannover (Teil 1 – 9) und dem Beginn aller Planungen für die Weltausstellung EXPO 2000, die wesentliche Impulse für die Stadt- und Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt und der Region ausgelöst hat.

Die aktuelle verkehrliche Situation in Hannover wird u. a. durch die Ergebnisse der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MID 2002) beschrieben. Die Befragung umfasst eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der Mobilität in Hannover, in der Region Hannover und Deutschland. Statistische Grunddaten, z.B. zur Bevölkerungsentwicklung, vervollständigen die Ausgangssituation.

3.1 Bevölkerung

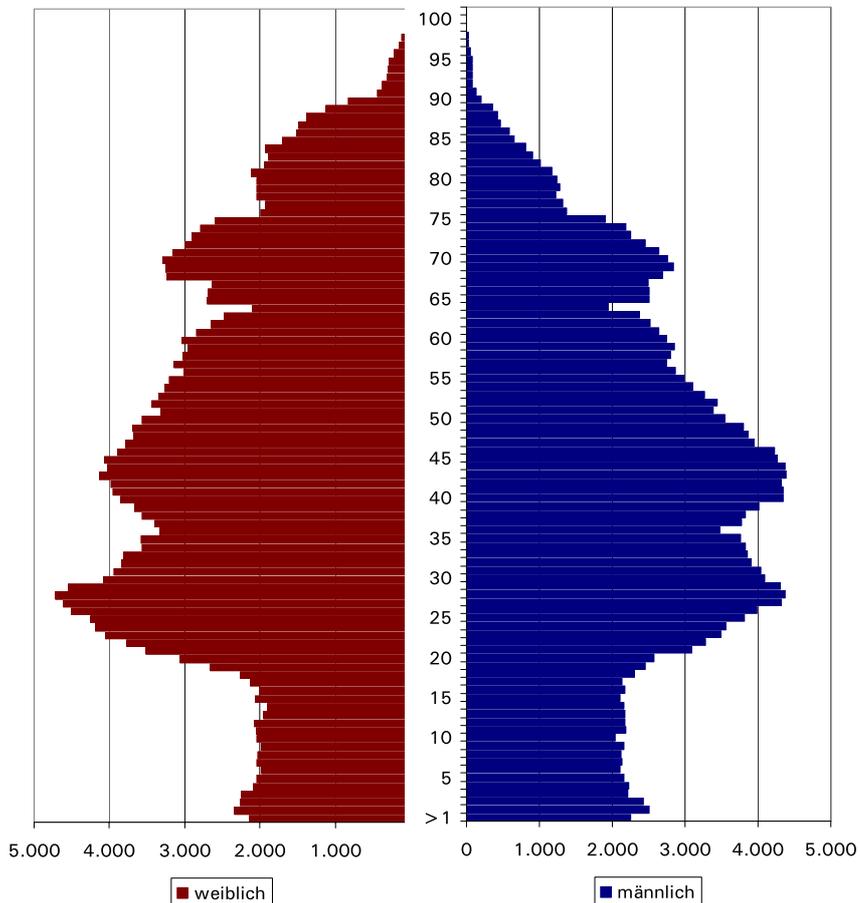
Bevölkerungsentwicklung



Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2009

Die Bevölkerung der Stadt Hannover ist in den vergangenen Jahren leicht, aber konstant angewachsen. Die Menschen haben die Stadt als Wohnort wiederentdeckt.

Altersstruktur



Alterspyramide (Stichtag 01.01.2010)

Die Alterspyramide zeigt deutlich die geburtenstarken Jahrgänge Mitte der 1960er und 80er Jahre. Die Bevölkerungsgruppe der älteren Menschen (ab 65 Jahre) wird im Betrachtungszeitraum bis 2025 deutlich anwachsen. Der Bevölkerungsanteil junger Menschen (< 18 Jahre) in der Stadt Hannover ist konstant gering.

Haushaltsgröße

Im Mittel beträgt die Haushaltsgröße in der Landeshauptstadt Hannover 1,8 Personen pro Haushalt. Der Anteil an Ein-Personen-Haushalten ist mit 48% sehr hoch. Dies resultiert aus der Altersstruktur und dem damit verbundenen Lebenszyklus der Einwohner. Ausschlaggebend sind die hohen Anteile älterer Menschen und Studenten. In der Region ohne die Stadt Hannover liegt der Wert bei 2,4 Personen pro Haushalt. Dies entspricht dem Mittelwert für Deutschland.

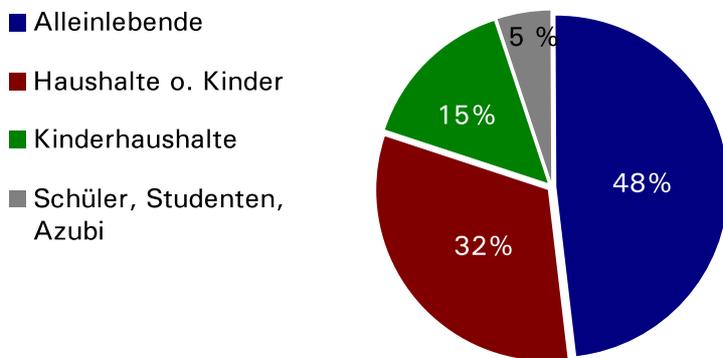
Die Haushaltsgröße hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Ein-Personen-Haushalte nutzen überdurchschnittlich häufig den ÖPNV oder gehen zu Fuß. Der motorisierte Individualverkehr wird nur für etwa ein Drittel der Wege genutzt.

Mobilität und Verkehrsverhalten sind stark vom Lebensabschnitt bzw. -zyklus beeinflusst. Für Hannover prägend ist der hohe Anteil (48 %) allein lebender Personen. Hinzu kommt ein hoher Anteil von Rentnerinnen und Rentnern in 45 % der Haushalte. Kinderhaushalte machen lediglich einen Anteil von 15 % aus.

Arbeitsplätze

Hannover ist Standort der kommunalen, regionalen und Landesverwaltung, für Banken und Versicherungen sowie unterschiedliche Wirtschaftszweige, z.B. der Automobilindustrie und deren Zulieferer. Weitere Schwerpunkte liegen in den Bereichen Forschung und Wissenschaft sowie Aus- und Weiterbildung. Der Standort Hannover bietet etwa 375.000 Arbeitsplätze.

Lebenssituation der Haushalte



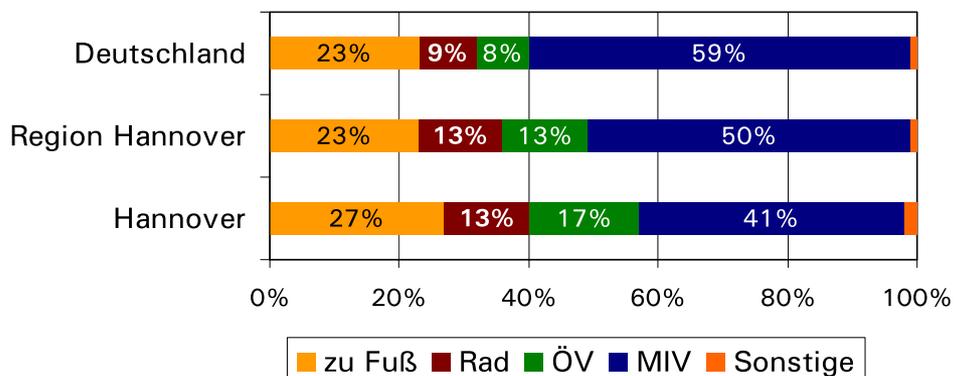
Lebenssituation der Haushalte

3.2 Mobilität

Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl, der sogenannte **Modal Split**, ist der zur Beschreibung der verkehrlichen Situation in einer Stadt am häufigsten herangezogene Vergleichswert.

Modal Split in Stadt und Region



In der Landeshauptstadt Hannover weist der Modal Split für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) mit 57 % einen vergleichsweise hohen Anteil auf.

Verkehrsmittelausstattung der Haushalte

80 % der hannoverschen Haushalte verfügen über mindestens ein funktionstüchtiges Fahrrad. Die Ausstattung mit Pkw liegt mit 62 % deutlich darunter und auch unter dem Bundesdurchschnitt. Mit der Distanz zum Stadtkern nimmt die Motorisierung der Bevölkerung zu. Dies ist ein Hinweis auf den Einfluss der Erschließungsqualität im ÖPNV und der Siedlungsstrukturen auf die Verkehrsmittelwahl.

Pkw-Verfügbarkeit

Die männliche Bevölkerung verfügt deutlich häufiger über einen Pkw als die weibliche. Über 40 % der Frauen in der LHH haben keinen Pkw zur Verfügung, bei den Männern sind dies unter 30 %.

Den Einfluss der Erschließung im ÖPNV auf die Motorisierung und damit auf die Pkw-Verfügbarkeit macht ein Vergleich mit der Region deutlich. Die Pkw-Verfügbarkeit bei Männern und Frauen steigt in der Region auf 86 % bzw. 78 % an. Der Geschlechterunterschied nimmt deutlich ab.

Mobilitätskennwerte

90 % der Bevölkerung in der Stadt und der Region Hannover sind den sogenannten „Mobilen“ zuzuordnen, d.h. sie verlassen regelmäßig ihre Wohnung. Kennzeichnend ist:

- Die Mobilität ist an Werktagen (Mo. – Fr.) höher als am Samstag und Sonntag.

- Jeder Einzelne legt im Durchschnitt 3,58 Wege an einem Werktag zurück.
- Auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) entfallen 1,47 dieser täglichen Wege.
- Demgegenüber stehen 0,62 Wege mit dem Öffentlichen Personennahverkehr.

Reiseweite und Reisezeit

Die zurückgelegten Wege in Hannover haben im Mittel eine Distanz von 7,9 km, für die durchschnittlich etwa 20 min erforderlich sind. Über alle Verkehrsmittel und jeden Wegezweck wird eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 23,6 km/h erreicht. Am Tag summieren sich die zurückgelegten Wege pro Person auf eine Unterwegsentfernung von 27,8 km und eine Unterwegszeit von 1 h 10 min.

Wegezweck

Die Lebenssituation (z.B. Schule, Ausbildung, Erwerbstätigkeit) setzt den Schwerpunkt beim Wegezweck im Tagesverlauf. Gruppen mit größerer Flexibilität (z.B. Selbständige oder Arbeitslose) haben eine größere Vielfalt im Wegezweck.



Wegezweckverteilung

Die Freizeitwege gewinnen zusehends an Bedeutung und haben über alle Lebenszyklen einen hohen Stellenwert. Werktags liegt der

Anteil bei 28 %. Zusammen mit den Versorgungswegen und den Privaten Erledigungen bestimmen sie den täglichen Wegeaufwand maßgeblich. Etwa ein Drittel sind Wege zur Arbeit oder Ausbildung.

3.3 Stadtentwicklung

Maßgeblich für das heutige Erscheinungsbild der Stadt Hannover sind die Nachkriegsplanungen, geprägt durch den damaligen Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht. Verkehrlich sind die, für die damalige Zeit zukunftsorientierten Planungen für den großzügig ausgebauten Cityring, die Schnellwege als Tangentensystem sowie die im Innenstadtbereich unterirdisch geführte Stadtbahn prägend.

Der wesentliche Impuls zur Stadt- und Verkehrsentwicklung der letzten 20 Jahre ging von der Ausrichtung der Weltausstellung EXPO 2000 aus. Diese hat zu einem Wandel in der Innenstadt, zum weiteren Ausbau des Nahverkehrs, zur Ertüchtigung der Schnellwege und zur Siedlungsentwicklung ‚Kronsberg‘ im Stadtteil Bemerode geführt.



Ernst-August-Platz

Für die Innenstadt sind die stadt- und straßenräumlichen Aufwertung des Ernst-August-Platzes,

der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade und der Abriss der Hochstraße am Aegidientorplatz herauszustellen.

In der jüngeren Zeit haben zur städtebauliche Aufwertung die Gestaltungen am Platz der Weltausstellung, am Opernplatz und am Raschplatz sowie die Umgestaltung von Karmarschstraße, Osterstraße, Königstraße, Luisenstraße und Lange Laube beigetragen.

Städtebauliche Akzente wurden durch Hochbauten in der Innenstadt gesetzt, u.a. Nord/LB und Torhaus am Aegidientorplatz, Gehry-Tower an der Goethestraße.



Aegidientorplatz / Torhaus

In den Stadtteilen hat das Stadtplatzprogramm die Identität und die gestalterische Entwicklung gefördert. Die Umgestaltungen von u.a. Emmichplatz, Fiedlerplatz, Bertha-von-Suttner-Platz, Schwarzer Bär, Küchengartenplatz, Meyers Garten, Schüemannplatz und Weiße Kreuz Platz laden zum Aufenthalt ein und finden eine positive Resonanz in der Bevölkerung.

3.4 Fachpläne

Verkehrsentwicklungsplan

Der bislang gültige Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hannover ist in neun sektoralen Teilen in den Jahren 1990 bis 1995 mit folgenden Themen erarbeitet worden:

- Methoden, Ziele und Bestand
- Innenstadtverkehr(t)?
- Stadtverträglicher Verkehr
- Verkehr für die Innenstadt
- Park + Ride-Konzept
- Verkehrskonzept Innenstadt
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Rad ab!! Radverkehrskonzept
- Analyse des Wirtschaftsverkehrs

In Teil 1 – Methoden, Ziele und Bestand wird der verkehrspolitische Rahmen der städtischen Verkehrsentwicklung beschrieben.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt die tatsächliche Flächennutzung und die beabsichtigte stadtstrukturelle Entwicklung der Stadt Hannover in den Grundzügen dar, z.B. Bauflächen, untergliedert nach Nutzungsarten (u.a. Wohnen, Gewerbe, Gemeinbedarf), Grün- und Wasserflächen sowie Verkehrsflächen.

Die Verkehrsflächen zeigen das Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt Hannover, das auch die Autobahnen und Schnellwege umfasst, und die Trassen von Eisen- und Stadtbahn. Neben dem Bestand sind auch Reserveplanungen dargestellt, die im Rahmen des Masterplans Mobilität hinsichtlich ihrer

verkehrlichen Planungsrelevanz bewertet werden.

Lärmaktionsplan

Die EU-Umgebungsärmrichtlinie fordert die Kartierung und Bewertung der Lärmbelastung sowie die Entwicklung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm. Diese werden im Lärmaktionsplan in einem 4-Punkte-Programm aus Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation für die Bevölkerung aufgezeigt.

Luftreinhalteplan

Der Plan bewertet die Luftqualität in Hannover und beschreibt Maßnahmen zu deren nachhaltiger Verbesserung in Gebieten, in denen Grenzwerte, insbesondere im Bereich luftgetragener Partikel/Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂), überschritten werden (vgl. Ziffer 3.6).

In Aktionsplänen werden Maßnahmen beschrieben, z.B. verkehrslenkende Maßnahmen und Fahrverbote, die Grenzwertüberschreitungen vermeiden bzw. deren Häufigkeit herabsetzen. Eine Maßnahme im Luftreinhalteplan der Stadt Hannover ist die seit dem 01.01.2008 eingerichtete Umweltzone mit Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3.

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover wurde im Jahre 2008 von der Regionsversammlung beschlossen. Der Nahverkehrsplan setzt sich das Ziel, die Quantität und Qualität des Verkehrsangebotes intensiv zu steuern, um den öffentlichen Nahverkehr effektiv zu organisieren und die finanziellen Mittel effizient einzusetzen.

Dazu werden allgemeine Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover formuliert und ein dazugehöriges Steuerungskonzept mit Bausteinen zur räumlichen Entwicklung, zur Qualitätsverbesserung, zum Liniennetz und zur Marketingstrategie entwickelt.

Wesentlicher Schnittpunkt mit dem Masterplan Mobilität besteht in der Weiterentwicklung der Infrastruktur und der angestrebten Entwicklung der Fahrgastzahlen.

Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans der Region Hannover beruht auf dem Beschluss der Regionsversammlung zum Klimaschutzrahmenprogramm, ein Konzept zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 40 % (Bezugszeitraum 1990 – 2020) zu erstellen.

Der Entwurf des regionalen Verkehrsentwicklungsplans „pro Klima“ schlägt zum Erreichen der Klimaschutzziele Maßnahmen in vier Handlungsfeldern vor:

- Siedlungsentwicklung und Nahmobilität
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Verkehrsmanagement, Straßeninfrastruktur und Parken
- Mobilitätsmanagement

Die Abstimmung der regionalen Planungen auf die Maßnahmen des Masterplans Mobilität ist erforderlich, da die verkehrliche Entwicklung der Landeshauptstadt und der Region Hannover in star-

ken Wechselwirkungen zueinander stehen und die Planungshoheiten klar abgegrenzt sind.

3.5 Städtebauliche Konzepte und Planungen

Hannover City 2020 +

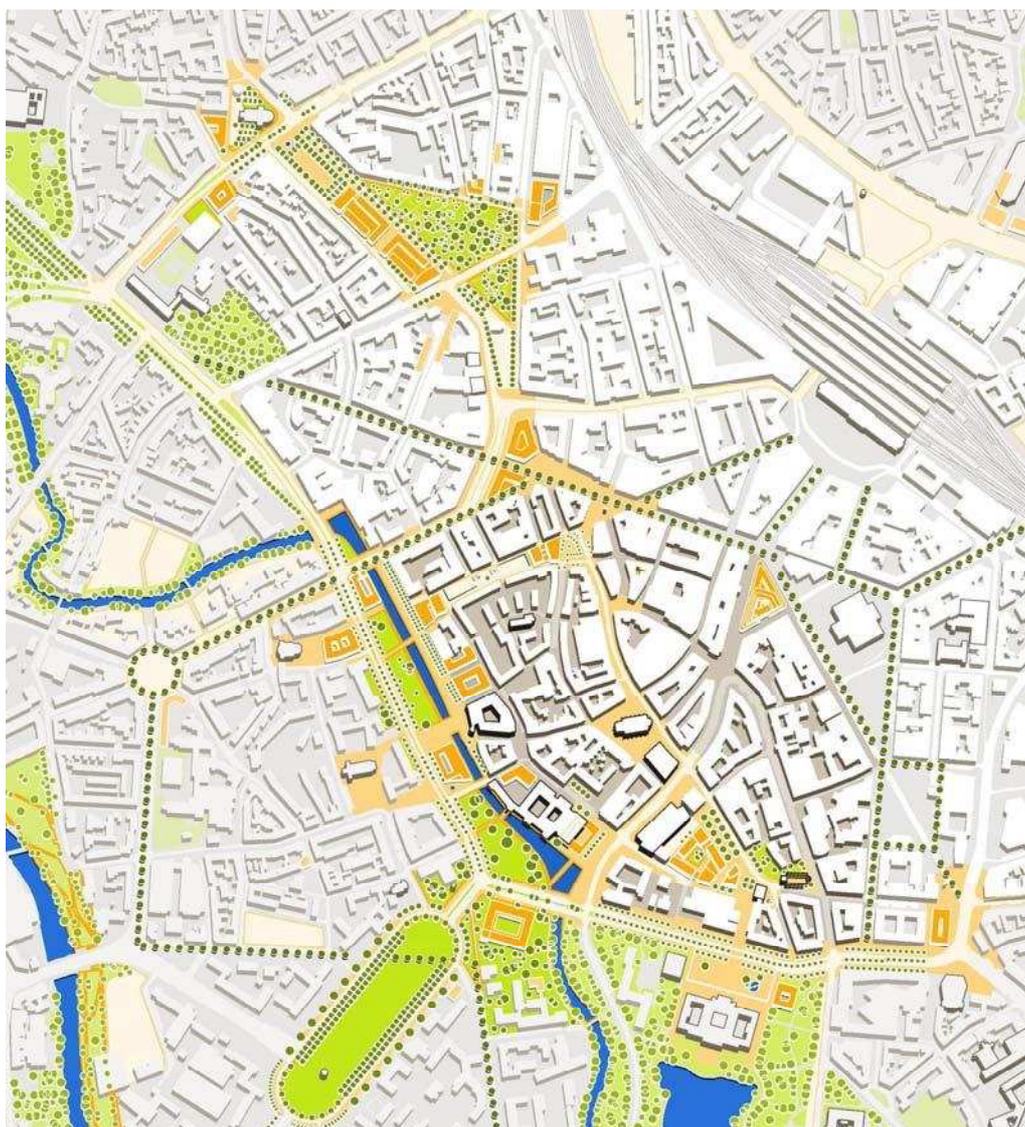
Das Projekt Hannover City 2020 + umfasst einen mehrjährigen Diskussions- und Planungsprozess für ein nachhaltiges und zukunftsweisendes Konzept zur räumlichen und funktionalen Entwicklung der hannoverschen Innenstadt.

Zentrales Element des Prozesses ist ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Ideenwettbewerb, der im Sommer 2010 entschieden wurde. In diesem Zusammenhang sind u.a. für das Raumgefüge der Innenstadt, innerhalb des Innenstadtrings (Cityring), neue stadträumliche Qualitäten und Nutzungsprofile für die Interventionsräume

- Klagesmarkt mit St.-Nikolai-Friedhof und Goseriede,
- Leibnizufer / Hohes Ufer mit Leineufer und Waterlooplatz / Lavesallee,
- Marstall und
- Köbelinger Markt mit Aegidientorplatz, Trammplatz und Friedrichswall

entwickelt worden. Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden in einem Konzept zur Innenstadtentwicklung zusammengefügt.

www.hannovercity-2020.de



Hannover City 2020+ (Machleidt und Partner)

Cityring

Mit einem sechsstreifigen Querschnitt am Leibnizufer, am Friedrichswall und der Hamburger/ Berliner Allee mit der Hochstraße am Raschplatz sind die Straßen des Cityrings prägend für die anliegenden Stadträume. Die Trennwirkung der Straßen ist stark ausgeprägt und ursächlich für den geringen städtebaulichen Zusammenhalt zwischen der Innenstadt und den innenstadtnahen Quartieren.

Im Vorfeld von Hannover City 2020+ wurden Möglichkeiten zur städtebaulichen Integration und verkehrlichen Optimierung des Cityrings untersucht.

Für den Abschnitt Leibnizufer, Friederikenplatz, Friedrichswall bis Aegidientorplatz wurde ein leistungsfähiges Konzept entwickelt, welches den Gewinn von Freiraumqualitäten und die Konzentration von Verkehrsflächen unter Beibehaltung der heutigen verkehrlichen Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr ermöglicht.

D-Linie

Die aktuelle Diskussion zur innerstädtischen Führung der D-Linie – Goethestraße bis Hauptbahnhof – unterscheidet eine unterirdische Variante, die über die Haltestelle Steintor zur bereits hergestellten Tunnelstation Raschplatz führt, und oberirdische Varianten im heutigen Linienverlauf. Planungen für den Betrieb mit Nieder- oder Hochflurfahrzeugen sowie 2- und 3-Wagenzügen, die Lösungen zur städtebaulichen Integration der Stadtbahn aufzeigen müssen, werden von der Region Hannover erarbeitet.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Oberzentrum Hannover hat ein funktionierendes, hierarchisch gegliedertes System von Zentren, in denen die Bürgerinnen und Bürger ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen vorfinden.

Der Innenstadt kommt überregionale Bedeutung zu. Eine Vielzahl von Zentren unterschiedlicher Größenordnung nehmen eine lokale Versorgungsfunktion in den Bezirken, Stadtteilen und Quartieren wahr. Lebendige Zentren nehmen nicht nur eine Versorgungsfunktion wahr, sondern sie dienen auch der Identifikation und der Kommunikation im Stadtteil.

Um dieses Zentrensystem zu erhalten und weiter zu entwickeln hat die Stadt ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept aufgestellt.

Das Konzept ist eine wichtige Planungsgrundlage bei der Verwirklichung des Prinzips „Stadt der kurzen Wege“. Ein attraktives und vielfältiges Einzelhandelsangebot soll für alle Gruppen der Bevölke-

rung auf kurzem Wege erreichbar sein.

Gewerbeflächenkonzept

Mit dem Gewerbeflächenkonzept erarbeitet die Stadt eine wichtige Planungsgrundlage zur städtischen Wirtschaftsförderung. Für ein attraktives Angebot an Gewerbeflächen sind Lage, Ausstattung und Infrastruktur wichtige Standortfaktoren. Neben der wirtschaftspolitischen Komponente verfolgt die Stadt dabei auch verkehrspolitisches Interesse.

Ziel ist durch die Verknüpfung der Gewerbeflächen- und Verkehrsinfrastrukturplanung den Wirtschaftsverkehr effektiv, auf möglichst kurzem Wege abzuwickeln. Priorität haben verkehrsgünstige, ggf. multimodale Standorte an den Hauptachsen des überregionalen Straßennetzes, mit Schieneninfrastruktur und an Umschlagplätzen, z.B. städtische Häfen.

Wohnflächenkonzept

Die Wohnflächenpolitik der Landeshauptstadt Hannover setzt traditionell auf die Entwicklung einer urbanen Stadtstruktur. Ein breitgefächertes Angebot an Wohnungsbauflächen in integrierten Stadtlagen, das städtische Einfamilienhausprogramm sowie Stadtsanierungsprogramme tragen zur Förderung dieser Struktur bei. Kompakte, für alle Verkehrsarten gut erreichbare Quartiere tragen dem Mobilitätsbedürfnis aller Bevölkerungsschichten Rechnung.

Die Stadt wird ihre Wohnflächenpolitik aktualisieren und auf zukünftige Anforderungen ausrichten. Dabei werden die Erfordernisse der Demografie, des Klimaschutzes und der Mobilität eine besondere Rolle spielen.

Außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes tritt abschnittsweise ein leichter Anstieg der Verkehrsbelastung auf, der auf die Verlagerung von Teilverkehren zurückzuführen ist.

ge), Landesstraßen – stagnieren seit dem Jahr 2000. Vorausgegangen war ein z.T. deutlicher Anstieg der Verkehrsstärken (Straßenverkehrszählung 1990 - 2005).



Verkehrsstärken 2009 [Kfz/24h]

Prägend, auch für die tageszeitliche Orientierung der Verkehrsströme, sind die etwa 160.000 Einpendler denen nur etwa 20.000 Auspendler gegenüberstehen. Etwa 65 % der Pendler nutzen ein Kraftfahrzeug.

Im Zuge des Hauptverkehrsstraßennetzes sind diese ausgeprägten Verkehrsrelationen mit der Region Hannover in den z.T. sehr hohen Verkehrsbelastungen an der Stadtgrenze abzulesen.

Die Verkehrsbelastung auf klassifizierten Straßen anderer Baulastträger im Stadtgebiet – Autobahnen, Bundesstraßen (Schnellwe-

Der Anteil des Güterverkehrs ist auf diesen Straßen zugleich überproportional angestiegen.

Verkehrsfluss

Die Kapazität des Hauptverkehrsstraßennetzes sichert eine hohe Verkehrsqualität in den Normalverkehrszeiten. Problemlagen treten in den Hauptverkehrszeiten an ausgewählten Strecken und Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes auf. Die Schwerpunkte liegen im Verlauf von West- und Südschnellweg.

Der Verkehrsfluss bleibt dabei in der Regel noch stabil, d.h. die hohe Verkehrsdichte führt zu ausgeprägter Kolonnenfahrweise mit deutlichen Einschränkungen für das individuelle Fahrverhalten und die individuelle Geschwindigkeitswahl, größere Stauscheinungen sind aber eher selten.

netzes den Übergang zwischen Stadt- und Lebensräumen (Wohnen – Erholen – Innenstadt).

Die Verlagerung von Verkehrsströmen auf Strecken untergeordneter Netzfunktion, infolge hoher Auslastung des Hauptverkehrsstraßennetzes, führt zu vorübergehend unverträglichen Verkehrsbelastungen.



Verkehrsfluss in Hauptverkehrszeiten

Funktionale und stadträumliche Verträglichkeiten

Die Bewertung der funktionalen und stadträumlichen Verträglichkeit ist eine umfeldbezogene Betrachtung. Dabei werden die Netzfunktion, die Umfeldnutzungen und die Verkehrsbelastung einbezogen, um Konflikte aufzuzeigen.

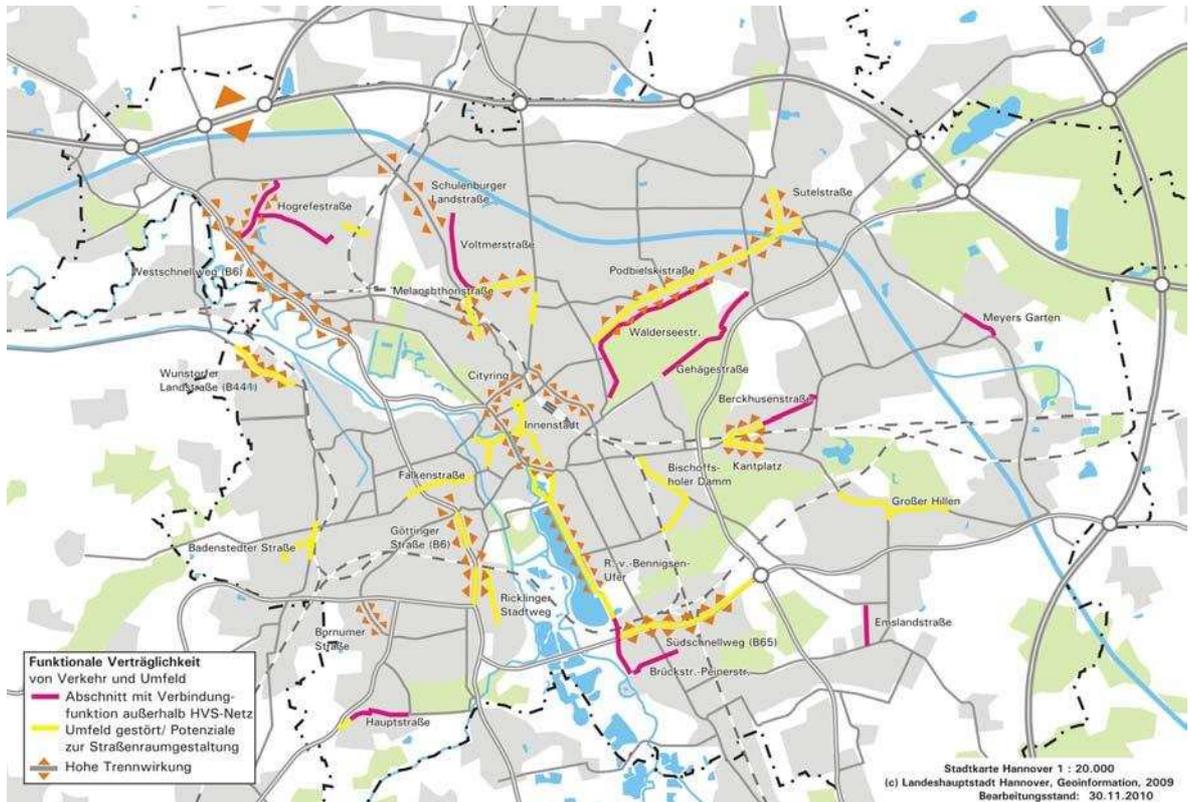
Diese treten sowohl im als auch außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes auf. Abschnittsweise verhindert die hohen Trennwirkung des Hauptverkehrsstraßen-

Die verkehrlichen Anforderungen beschränken die Möglichkeiten einer dem Umfeld angemessenen Straßenraumgestaltung. Im Bereich einiger Stadtteilzentren ist gestalterisches Potenzial zu erkennen.

Identifizierte Bereiche funktionaler und stadträumlicher Unverträglichkeit sind der Cityring und einzelne Stadtteilzentren.

Im Hauptverkehrsstraßennetz sind zusätzlich die Podbielskistraße, und der West- und Südschnellweg hervorzuheben. Im untergeordneten Netz sind u.a. Walderseestraße, Gehägestraße, Berckhusenstraße und Rudolf-von-Bennigsen-Ufer zu nennen.

In den gründerzeitlichen Quartieren ist der Parkdruck sehr hoch. Die unzureichende Flächenverfügbarkeit führt zu verkehrswidrigem und teilweise gefährdendem Parkverhalten – in Einmündungen, auf Geh- und Radwegen.



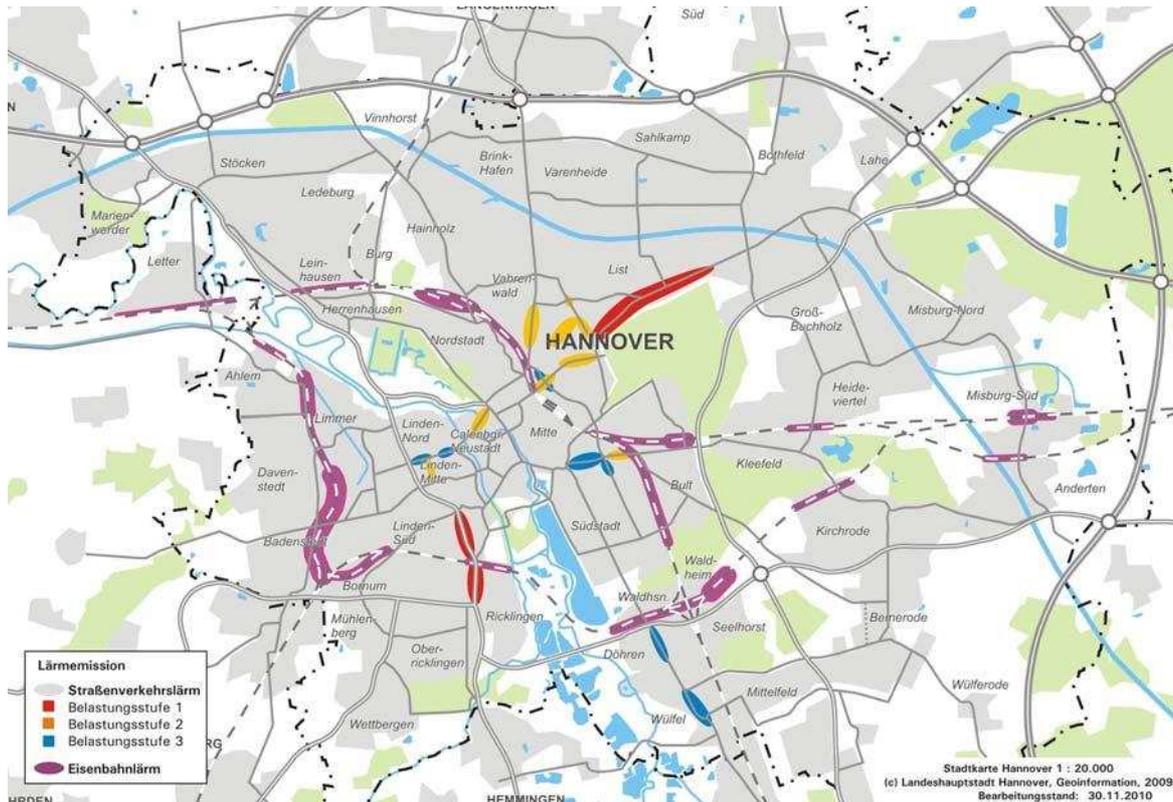
Funktionale Verträglichkeit

Ruhender Verkehr

Das Stellplatzangebot der Innenstadt umfasst etwa 9.500 Stellplätze in Parkhäusern, in Tiefgaragen und auf Sammelstellplätzen sowie etwa 5.500 im Straßenraum. Das Stellplatzangebot in Parkhäusern ist in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet worden – Ernst-August-Galerie, Rosenquartier, Rundestraße. Die Auslastung einzelner Parkhäuser in der Innenstadt ist relativ gering und rückläufig. Das umfangreiche Stellplatzangebot im Straßenraum ist vollständig bewirtschaftet.

Im Stadtrandbereich nimmt der Parkdruck ab. Entlang von Stadtbahntrassen und im Bereich von Arbeitsplatzschwerpunkten werden Stellplätze im Straßeraum und auch Wohngebieten von Berufspendlern beansprucht. P + R-Angebote an Stadtbahnstationen, z.T. im Außenbereich, weisen eine hohe Auslastung auf.

Lärmbelastung



Lärmemissionen – Belastungsstufe 1- 3
(Quelle: LAP)

Etwa die Hälfte der Bevölkerung in Großstädten ist von Straßenverkehrslärm betroffen.

In Hannover wohnen etwa 10.000 Menschen in Bereichen mit Pegeln oberhalb der Lärmsanierungswerte (70/60 dB(A) Tag/ Nacht). Die Landeshauptstadt Hannover unterscheidet in drei Belastungsstufen:

- Stufe 1: > 65 dB(A) nachts bei hoher Wohndichte
- Stufe 2: > 60 dB(A) nachts bei hoher Wohndichte
- Stufe 3: > 60 dB(A) nachts bei mittlere bis hoher Wohndichte

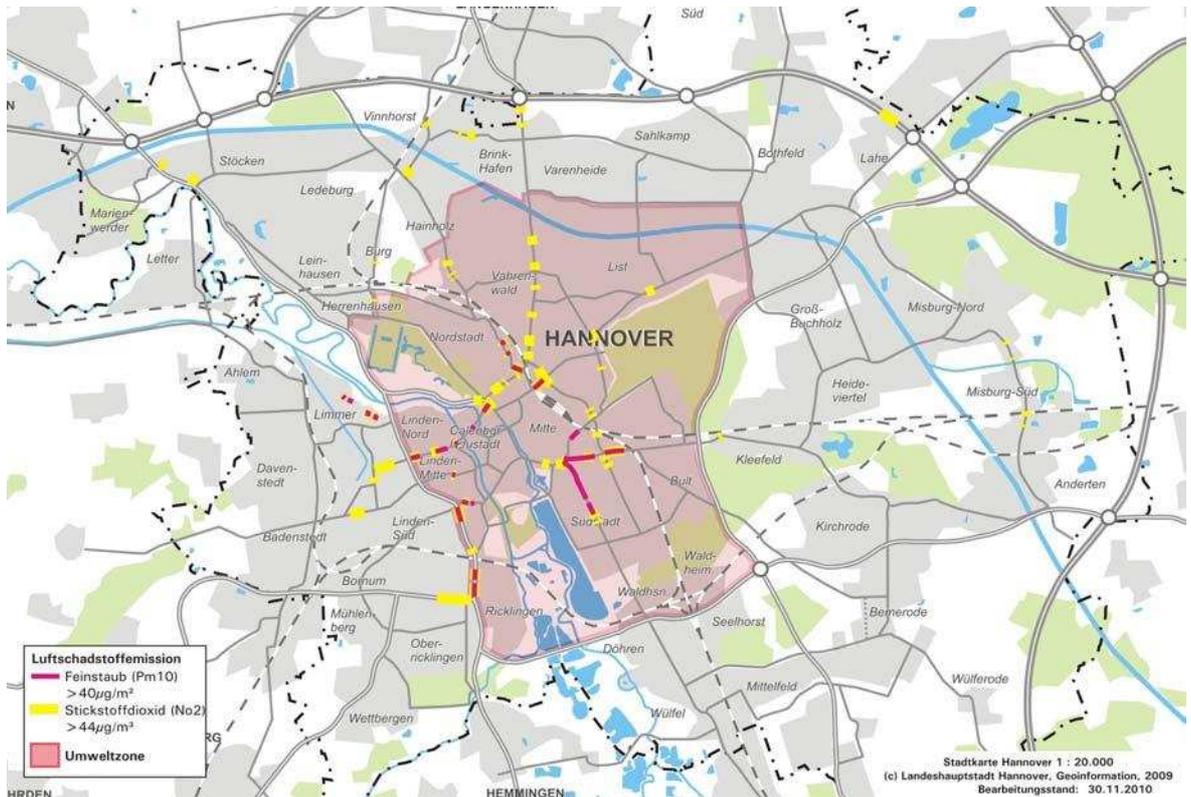
Die Bereiche der Belastungsstufen befinden sich in innerstädtischer Lage mit enger, geschlossener Blockrandbebauung,

u.a. die Podbielskistraße, die Göttinger Straße, die Friedrich-Ebert-Straße, die Vahrenwalder Straße, die Voßstraße und die Königsworther Straße.

Luftschadstoffe

Der Verkehr trägt maßgeblich zur Verunreinigung der Luft durch luftgetragene Partikel/Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) bei – über 30 % bzw. etwa 60 % der Emissionen sind verkehrsbedingt.

Die meisten Menschen, die durch Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet betroffen sind, leben innerhalb der Umweltzone (ca. 218.000 EW). Schwerpunkte sind u.a. der Westschnellweg, die Vahrenwalder Straße, die Arndtstraße, die Marienstraße und die Podbielskistraße.



Luftschadstoffemissionen (Quelle: LRP)

In den Planungen zur Lärminderung und Luftreinhaltung benennt die Stadt Hannover Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für die Bürgerinnen und Bürger, die im Handlungskonzept für den Kraftfahrzeugverkehr in den Masterplan Mobilität eingeflossen sind.

3.7 Wirtschafts- und Güterverkehr

Die Situation im Güter- und Wirtschaftsverkehr am Standort Hannover kennzeichnen

- die guten Verkehrsinfrastrukturen – Straße, Schiene, Wasser und Luft,
- die oberzentralen Funktionen der Stadt, als Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsschwerpunkt in der Region und
- die Lage an den europäischen Transitverkehrsachsen A2 und

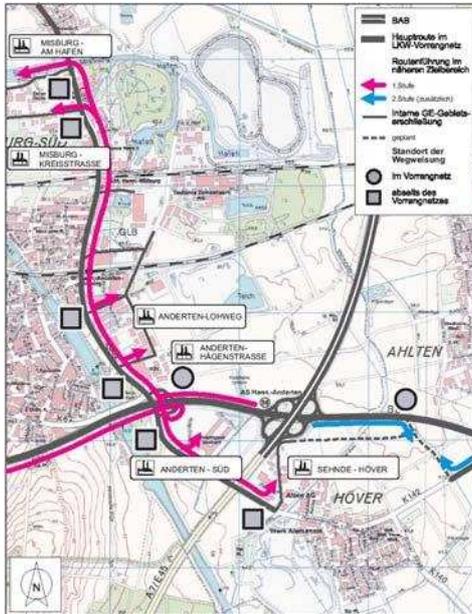
A7, als (inter-) nationaler Logistikstandort.

Die städtischen Häfen – Nordhafen, Lindener Hafen, Brink Hafen und Misburger Hafen – bilden die industriellen und logistischen Schwerpunkte der Stadt. Sie sind als trimodale – Straße, Schiene, Wasser – Verkehrsknotenpunkte angelegt.

Die Innenstadt und die Flächen an den Radialen des Hauptverkehrsstraßennetzes sind Standorte mit Schwerpunktnutzungen im tertiären Wirtschaftssektor.

Der Wirtschafts- und Güterverkehr trägt einen wesentlichen Anteil zur Verkehrsleistung im Hauptverkehrsstraßennetz bei. Zur Lenkung des Schwerverkehrs wurde ein Lenkungskonzept entwickelt und umgesetzt. Dieses führt den Schwerverkehr auf geeigneten Routen im Hauptverkehrsstraßennetz zu den Gewerbe und Indust-

riestandorten der Stadt. Durchfahrtsverbote für Fahrzeuge mit einem tatsächlichen Gewicht über 12 t wirken dem Auftreten von Durchgangsverkehren entgegen.



Schwerverkehrslenkungskonzept (Bereich B65 Anderten)

Eine im Rahmen des Masterplans Mobilität durchgeführte Befragung zum Wirtschafts- und Güterverkehr hat gezeigt, dass die Kenntnis und Akzeptanz vorhandener Lenkungs- und Informationseinrichtungen gering ist. Die Erreichbarkeit der Ziele im Wirtschafts- und Güterverkehr wurde gut bewertet.



Innenstadtanlieferung

Die Einhaltung der Lieferzeiten im Bereich der Fußgängerzone der Innenstadt wird nicht konsequent genug beachtet.

3.8 Öffentlicher Personennahverkehr

Angebot

Der Nahverkehr in der Stadt und der Region Hannover besteht aus drei Systemen, die im Verbund eine sehr hohe Erschließungsqualität erreichen.

Die Realisierung des S-Bahn-Systems erfolgte zur EXPO 2000 mit der Anschaffung neuer S-Bahn-Triebwagen. Der Hauptbahnhof und zehn weitere Haltepunkte in den Stadtteilen binden Hannover über die S-Bahn (DB) und Regionalzugangebote (DB, metronom) in den regionalen SPNV ein.

Das Stadtbahnangebot (Üstra) umfasst 12 Linien, die radial ausgerichtet sind und überwiegend in einem 10 min-Grundtakt in der Hauptverkehrszeit bedient werden. Die Kapazität wurde auf stark nachgefragten Linien durch den Einsatz von 3-Wagen-Zügen ausgebaut.

Buslinien (Üstra) im rein städtischen Betrieb erschließen die Stadt flächenhaft und ergänzen das radiale Stadtbahnnetz tangential. Das RegioBus-Angebot ist eine Ergänzung des S-Bahn-Angebots mit Direktbussen.

Im Betrieb werden moderne Fahrzeuge eingesetzt, Stadtbahnen in Hochflurtechnik und Niederflurbusse mit Neigetechnik, die den Ansprüchen der Barrierefreiheit weitgehend genügen.



Stadtbahn

Verkehrsleistung

In der Region Hannover (Stand 2007) werden an einem Normalwerktag (Schule) etwa 949.000 Fahrgäste (Linienbeförderungsfälle) im Nahverkehr (GVH) befördert. Wesentliche Anteile trägt die Stadtbahn mit etwa 552.000 Fahrgästen. Die S-Bahn kommt auf etwa 69.000 Fahrgäste am Normalwerktag. Die Üstra erbringt mit Stadtbahnen und Bussen eine Verkehrsleistung von etwa 2,4 Mio. Personenkilometern an einem Normalwerktag.



Hybridbus (Üstra)

Infrastruktur

Das leistungsfähige Hauptverkehrsstraßennetz nimmt sowohl

den Busverkehr als auch die Trassen der Stadtbahnlinien auf. Im Außenbereich fährt die Stadtbahn oberirdisch, vorwiegend auf besonderem Bahnkörper und in Abschnitten straßenbündig.

Im Innenstadtbereich wird die Stadtbahn in ein unterirdisches Tunnelsystem überführt. Die D-Linie erschließt die Innenstadt – Hauptbahnhof und Aegidien-torplatz – als einzige Linie oberirdisch.

Das Netz wurde kontinuierlich ausgebaut, neue Stadtbereiche und Fahrgäste wurden erschlossen. Die Haltestellen der Stadtbahn sind zu etwa einem Drittel barrierefrei.

Die Umgestaltung der Haltestellen in Hochbahnsteige wird kontinuierlich fortgeführt. Die Prioritäten hierfür und für die weitere Entwicklung der Infrastruktur legt der Nahverkehrsplan der Region Hannover fest.



Haltestelle Beekestraße

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover aus dem Jahr 2008 betreibt den Ausbau des Netzes zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale. Weitere geplante Projekte sind u.a. die Stadtbahnverlängerungen nach Ahlem-Nord, Badenstadt-West, Davenstedt und Hemmingen.

Der Flächennutzungsplan zeigt neben Optionen zur Streckenverlängerung weitere Abschnitte der Stadtbahn in unterirdischer Führung und stellt damit Planungen auf Grundlage z.T. nicht mehr realistischer Stadtentwicklungsziele dar.

Im Masterplan Mobilität wird ein Abgleich der beiden Fachpläne vorgenommen und eine Grobbewertung der Netzoptionen durchgeführt. Das Ziel ist die Abgrenzung planungsrelevanter Infrastrukturentwicklungen.

3.9 Radverkehr

Das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel

- fördert die eigene Gesundheit und gefährdet andere wenig.
- ist individuell und flexibel einsetzbar.
- ist verträglich für Stadt und Umwelt (Klima, Luft, Lärm).
- kann von allen genutzt werden, unabhängig vom Alter.
- hat einen geringen Flächenbedarf beim Fahren und Parken.
- ist günstig in der Anschaffung und im Betrieb und (fast) immer verfügbar.
- ist schnell im Stadtbereich.

Das Fahrrad ist in den letzten Jahren vom Sport- und Freizeitgerät zu einem vollwertig anerkannten Verkehrsmittel geworden. Diesen Trend gilt es zu fördern.

Das Rad als Verkehrsmittel hat in Hannover gute städtebauliche, naturräumliche und topografische Voraussetzungen.

Im Gegensatz zu vielen anderen Städten in Deutschland hatte der Radverkehr in der Vergangenheit immer einen hohen Stellenwert. Das Fahrradklima ist deshalb grundsätzlich als freundlich zu bezeichnen.

Nutzung

Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen an einem mittleren Werktag in Hannover liegt bei 13 % (MID 2002). Damit wird das Fahrrad in Hannover häufiger als im Bundesdurchschnitt genutzt.

Im Vergleich mit anderen Städten liegt Hannover im Mittelfeld, gleichauf mit München und Leipzig. Städte, wie z. B. Bremen und Göttingen, weisen Radverkehrsanteile von über 20 Prozent auf, Münster hat sogar einen Radverkehrsanteil von 35 %.

Unter den Städten mit 500.000 Einwohnern belegt die Stadt Hannover mit einem Radverkehrsanteile von 13 % den 2. Platz hinter Bremen. Hannover wurde im Jahre 2010 als fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen ausgezeichnet.

Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von Faktoren, wie Lebenssituation, Pkw-Verfügbarkeit und Haushaltseinkommen sowie den Witterungsbedingungen und der Wegelänge. 80% der hannoverschen Haushalte verfügen über mindestens ein funktionsfähiges Fahrrad. Das Fahrrad wird vorwiegend für kurze Wege genutzt. Bei Wegen von zwei bis vier Kilometer Länge ist es nur noch jeder Zehnte.

RADVERKEHRSANTEIL IN DEUTSCHEN STÄDTEN



Radverkehrsanteil im Städtevergleich

Infrastruktur

Hannover hat 2003 ein Konzept für ein hierarchisch abgestuftes Radverkehrsnetz radialer und tangentialer Hauptverbindungen sowie Stadtteil- und Nachbarschaftsverbindungen entwickelt. Netzlücken und Barrieren, die die Nutzung einschränken, wurden erkannt und zum Teil beseitigt.

Das gesamtstädtische Radverkehrsnetz besteht aus:

- Radwegen, straßenbeleitend oder im Grünen (Länge ca. 530 km),
- verkehrsarmen Verbindungen in Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen und
- Fahrradstraßen.

Der „Hannoversche Radwegestandard“ beim Neubau und bei den jüngeren, straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ist überwiegend vorbildlich.

Die rote Einfassung hat einen hohen Wiedererkennungswert. Die Führung an Knotenpunkten entspricht den neuesten Erkenntnissen.

Die wesentlichen Mängel der Infrastruktur sind Lücken und Barrieren, geringe Breiten, mangelhafte Oberflächen, die Führung im Innenstadtbereich, die Wartezeit an Lichtsignalanlagen, das Angebot an Abstellanlagen sowie Reinigung und Winterdienst.



Furtmarkierung

Orientierung

Die Radwegweisung umfasst einzelne Routen und Radwanderwege auf vorwiegend naturnahen Wegen in Stadt und Region ausgeschilderte Routen sind zum Beispiel: Maschsee-, Bult-, Herrenhausen-, Mittellandkanal- und Eilenriede-Route, Julius-Tripp-Ring und Grüner Ring. Diese Wege sind nur teilweise in die gesamtstädtische Radwegweisung eingebunden und verknüpft.



Radwegweisung

Unfallgeschehen

Die größte Gefährdung für den Radverkehr geht vom Kraftfahrzeugverkehr aus, der Verursacher für die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist. Die Häufigkeit von Unfällen mit schweren Personenschäden ist langfristig betrachtet rückläufig, stagniert jedoch in letzten Jahren.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit gibt die Stadt Hannover derzeit überwiegend Informationsmaterialien in Form von Radwegekarten heraus. Öffentlichkeitswirksame Aktionen wie der „Autofreie Sonntag“ und „Hannover sucht den fahrradfreundlichsten Betrieb“ setzen positive Akzente.

3.10 Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr sind grundsätzlich Verkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden. Wie im Radverkehr sind Netzlücken und Barrieren, die die Nutzung einschränken, vorhanden und werden sukzessiv beseitigt.

Starke Trennwirkung geht in Abschnitten vom Hauptverkehrsstraßennetz aus. Die linienhafte Überquerbarkeit ist dort problematisch. Punktuell treten lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen auf, die keinen Anreiz zum Zu-Fuß-Gehen bieten.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten (MIV + ÖV) stellen für den Fußgängerverkehr eine subjektive und objektive Gefährdung dar.

Neben den rein funktionalen Ansprüchen ist eine ansprechende Gestaltung der Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs und des städtebaulichen Umfeldes, das auch zum Aufenthalt und Verweilen einlädt, erforderlich.

Im Stadtgebiet ist die stadt- und straßenräumliche Qualität naturgemäß stark schwankend. Mit den jüngsten Umgestaltungen von Straßenräumen sind in diesem Sinne vorbildliche Projekte entwickelt worden, die diese Ansprüche unter Abwägung der Belange unterschiedlicher Verkehrsarten umsetzen.

Zu-Fuß-Gehen ist Nahmobilität. Daher kommt der Gestaltung der Stadtteilzentren und der Innenstadt besondere Bedeutung zu. In der Innenstadt sind stark abweichende Qualitäten vorzufinden. Neben den guten Beispielen Karlsruhstraße, Osterstraße, Kö-

nigstraße, Luisenstraße, Opernplatz und Platz der Weltausstellung finden sich Bereiche mit großem städtebaulichen Entwicklungspotenzial.



Luisenstraße



Opernplatz



Karmarschstraße

In den Stadtteilzentren variiert die Gestaltung ebenfalls stark. Das Stadtplatzprogramm hat vorbildliche Akzente gesetzt, deren Prinzipien übertragen werden können.

3.11 Verkehrssicherheit

Im Masterplan Mobilität werden die statistischen Daten der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle der Jahre 2000 bis 2009 auf gesamtstädtischer Ebene ausgewertet.

Unfallhäufigkeit

Im Stadtgebiet wurden in den Jahren 2000 bis 2009 im Mittel 16.976 Verkehrsunfälle mit in der Regel zwei Unfallbeteiligten registriert. Die Unfallzahlen sind seit 2003 stabil, aber im Städtevergleich sehr hoch.

Unfallfolgen

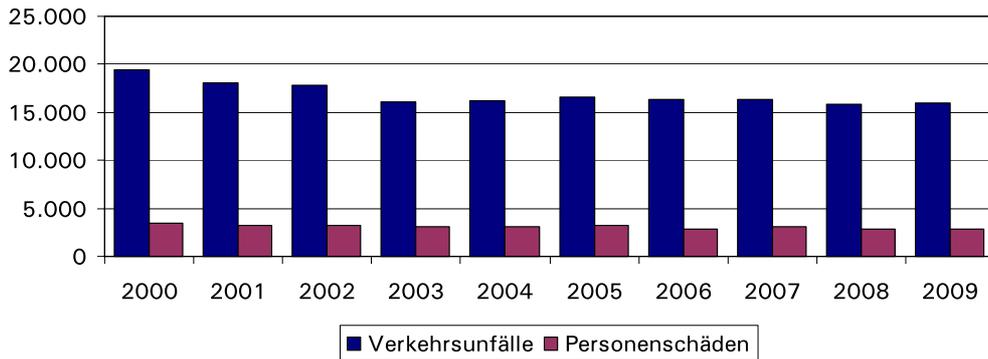
Über 80 % der Unfälle haben Sachschaden zur Folge. Etwa jeder fünfte Verkehrsunfall hat Personenschäden zur Folge. Im Betrachtungszeitraum wurden jährlich im Mittel 244 Schwerverletzte und 13 Getötete registriert. Dies ist ein Anteil von unter 2 % an der Gesamtzahl der Unfälle.

Unfallursachen

Die Missachtung der Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen und zu geringer Abstand sind die Hauptunfallursachen. Im Weiteren sind überhöhte Geschwindigkeiten und Alkoholmissbrauch ursächlich für das Unfallgeschehen.

Verkehrsteilnahme

An vier von fünf Unfällen sind Pkw beteiligt. Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lkw oder Radfahrern heben sich ebenfalls als größere Gruppen hervor. Die Unfallbeteiligung der Verkehrsmittel Bus, Krad, Moped, S-Bahn und zu Fuß ist, entsprechend der Verkehrsanteile, eher gering.



Verkehrsunfälle und Personenschäden

Gefährdete Gruppen sind Kinder, Radfahrende und Senioren. Kinder verunfallen in hohem Maße in der Freizeit, in Nebenstraßen und mit dem Fahrrad.

Tageszeit

Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle folgt dem Verlauf des tageszeitlich schwankenden Verkehrsaufkommens. Die Mehrheit der Verkehrsunfälle ereignet sich am Tag - Schwerpunktzeiten liegen in den Mittags- und Nachmittagsstunden.

Im Jahresverlauf ist die Anzahl an Unfällen relativ gleichbleibend. Unfälle im Rad- und Fußgängerverkehr treten verstärkt in den nutzungsintensiven Sommermonaten Mai bis September auf.

Verkehrssicherheitsarbeit

Die Unfallkommission von Verwaltung, Polizei und Verkehrsbetrieben befasst sich regelmäßig mit der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist erfolgreich. Erkannte Unfallhäufungsstellen wurden effektiv abgebaut.

Die Polizei setzt in ihrer Arbeit auf die Prävention, die Kontrolle und Überwachung sowie die Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung der Bevölkerung. Hauptthemen sind dabei das Geschwindigkeitsverhalten im Kraftfahrzeugverkehr und das Fehlverhalten im Radverkehr. Das Tragen von Sicherheitsgurten und Schutzhelmen sowie die Nutzung von Mobiltelefonen sind weitere Schwerpunkte.

Die mobile und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung der Landeshauptstadt Hannover an Gefahrenpunkten trägt zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten bei und verringert die Gefährdung.

Die Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern beginnt im Kindergartenalter. Verkehrs- und Schulanfänger werden auf die Gefahren im Verkehr hingewiesen und das richtige Verkehrsverhalten wird geübt. Der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen, z.B. vor Schulen, sensibilisiert für das eigene Verkehrsverhalten und Rücksichtnahme.

Zugleich wird zur besonderen Rücksichtnahme aufgerufen. Hierbei werden Stadt und Verwaltung von privaten Initiativen (z.B. ADAC) unterstützt und sind auf diese angewiesen.

3.12 Barrierefreiheit und Gender Mainstreaming

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist ein Grundrecht: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“ GG Artikel 3 Abs. 3

Der Ansatz zur Barrierefreiheit befasst sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Mobilitätseingeschränkt sind Personen mit

- Bewegungseinschränkungen (z.B. Rollstuhlfahrer, Gehhilfe),
- Sinnesbehinderungen (z.B. Seh-, Hörbehinderte),
- anderen Behinderungen (z.B. Sprache, Psyche),
- Gepäck oder Kinderwagen und
- temporären, krankheitsbedingten Behinderungen.

Generell prägen unterschiedliche Fähigkeiten – u.a. altersbedingt bei Kindern und Senioren – die Mobilitätschancen von Personen. Der Bevölkerungsanteil mobilitätseingeschränkter Personen wird auf über 30 % geschätzt.

Barrierefreiheit ist fester Bestandteil der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Hannover. Der städtische Standard zum barrierefreien Bauen im Hochbau ist hoch.

Die Anstrengungen für barrierefreie Mobilitätschancen im öffentlichen Raum hatten einen Schwerpunkt in der Sicherung der Zugänglichkeit zu den Angeboten des ÖPNV.

Die Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsstellen erfolgt unter einem eigenen Standard, der durch eine einheitliche Gestaltung, den Einsatz akustischer und taktiler Hilfen und eine stufen-/kantenarme Ausführung die Barrierefreiheit gewährleistet.



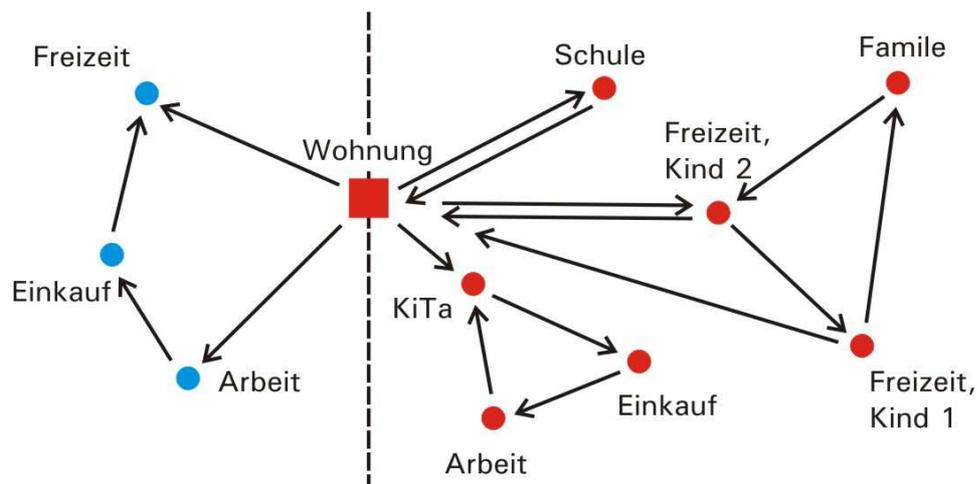
Haltestelle Lindener Markt

Gender Mainstreaming

Gegenstand der Betrachtung ist die gesellschaftlich geprägte, unterschiedliche Rolle von Frauen und Männern bei der Verkehrsteilnahme und in der Verkehrsplanung, die im Unterschied zum biologischen Geschlecht erlernt und veränderbar sind.

Geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen in vielen mobilitätsrelevanten Bereichen, u.a. in der Pkw-Verfügbarkeit, dem Führerscheinbesitz, den vorherrschenden Fahrzwecken, der Erwerbstätigkeitsquote und durch die resultierende Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsanfordernisse.

Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die Gleichstellung und Teilnahme am gesellschaftlichen und politischen Leben, an Entscheidungsprozessen und an Mobilität erreicht werden soll.



Mobilitätsmuster mit/ohne Familienarbeit

Das Ziel der Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern stellt folgende Forderungen an die Verkehrsplanung:

- Gleiche Mobilitätschancen für alle,
- Stärkere Orientierung an den unterschiedlichen Lebensmustern und -zusammenhängen von Männern und Frauen,
- Einführung von Gender-Aspekten in die Bewertung von Verkehrsprojekten

Gender muss als Kriterium so selbstverständlich werden wie Umwelt und Ökonomie.

Im Masterplan Mobilität wurde dieses Planungsverständnis durch das Beteiligungsverfahren und die gender-spezifische Auswertung des Mobilitätsverhaltens umgesetzt.

3.13 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement werden als strategische Ebene der Verkehrssteuerung und -lenkung bezeichnet. Das Verkehrssystemmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und z.T. auch des ÖPNV. Das Mobilitätsmanagement setzt vor der Entscheidung für eine Fahrt und der Wahl des Verkehrsmittels an. Der Masterplan Mobilität legt die kommunalen Ziele zur Gestaltung der Mobilität fest.

Verkehrsmanagement

In der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) Niedersachsen / Region Hannover laufen die Informationen über die Verkehrslage im Fernverkehrsstraßennetz der Region zusammen. Im Internet sind diese zugänglich.

www.vMZ-niedersachsen.de

Zur Lenkung des Verkehrs sind an den Autobahnen A2 und A7 sowie an den Schnellwegen verschiedene Informations-, Leit- und Beeinflussungseinrichtungen eingerichtet.



Messeschnellweg (A37)

Im städtischen Bereich ist die Optimierung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen wesentlicher Verkehrsmanagementbaustein. Mit den Parkleitsystemen Innenstadt und Messering können Parksuchverkehre beeinflusst werden. Mit der Einrichtung der Umweltzone, die Fahrverbote für Kraftfahrzeuge mit höheren Schadstoffemissionen anordnet, wird steuernd in den Verkehr eingegriffen.



Stationäre und mobile, dynamische Anzeigesysteme werden zur Verkehrsinformation und für Veranstaltungsverkehre eingesetzt. Im Stadtbahnverkehr sind dynamische Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen und an den Haltstellen eingeführt. Im Busverkehr fehlen dynamische Informationssysteme bislang.

Das umgesetzte Lkw-Lenkungskonzept stützt sich auf Wegweisungselemente und Verkehrsverbote für Lkw-Durchgangsverkehre > 12 t.

Mobilitätsmanagement

Die Bereitstellung der Informationen der VMZ ist ein vorhandener Baustein des Mobilitätsmanagements. Informationen zu den Angeboten des ÖPNV werden von der Üstra im Internet kommuniziert.

Das Angebot von HANNOVERmobil eröffnet Kunden der Üstra den Zugang zu allen Verkehrsmitteln im Umweltverbund als Mobilitätsalternative zum eigenen Pkw. Ergänzend zum GVH-MobilCard-Abo oder zur SemesterCard werden eine kostenlose BahnCard 25, die Nutzungsmöglichkeit für Stadtmobil-CarSharing, 20 Prozent Rabatt beim Taxifahren sowie Serviceleistungen angeboten.

Der CarSharing-Anbieter Stadtmobil hat heute ca. 3.200 Nutzer. Das Angebot umfasst eine Fahrzeugflotte von 125 Fahrzeugen, die an 68 Stationen im Stadtgebiet für die Kunden bereit stehen.

Die Fahrradverleihsysteme der Deutschen Bahn und von Nextbike bieten an 15 Standorte in der Innenstadt Leihräder für den individuellen Gebrauch an.



Effizient Mobil

Im Rahmen eines Aktionsprogramms der Deutschen Energie-Agentur (dena) wird die Landeshauptstadt Hannover zum betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement durch externe Fachleute beraten. Das übergeordnete Ziel der Aktion ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen durch die Steigerung der Effizienz der Mobilität in der Stadt Hannover.

gemeinschaften sowie durch Fuhrpark- und Dienstreisenmanagement. Dieser Baustein ist eingeführt.

Das kommunale Mobilitätsmanagement wendet sich an die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Der Masterplan Mobilität ist die dazugehörige strategische Ausrichtung und verankert das Mobilitätsmanagement in den Planungs- und Entscheidungsprozessen der Stadt.



Abstellanlagen vor der Bauverwaltung



„Autofreier Sonntag“



Dienstfahrräder



„Autofreier Sonntag“

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement werden Ansätze verfolgt, die die privaten und dienstlichen Arbeitswege der städtischen Mitarbeiter effizienter gestalten, z.B. durch die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, von Fahr-

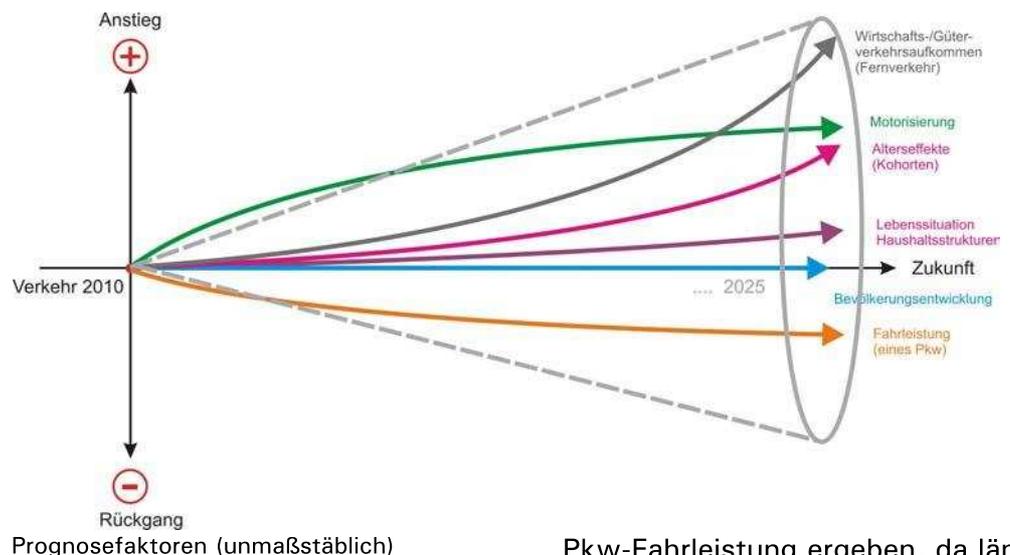
Die Stadt versteht sich in Kooperation mit der Region Hannover als Initiator. Ein verstärktes Engagement auf der Ebene von Information, Service und Koordination regt wichtige Zielgruppen zu Aktivitäten an, fördert Mobilitätskonzepte und gibt Hilfestellung.

4 Prognose 2025

Hauptinflussfaktoren auf die zukünftigen Verkehrsverhältnisse im Kraftfahrzeugverkehr sind

- die Entwicklung der Bevölkerung,
- die Auswirkungen und Effekte, die unter dem Begriff des Demografischen Wandels zusammengefasst werden,
- die Veränderung der Lebenssituation und der Haushaltsstrukturen der Bevölkerung,
- der Motorisierungsgrad und die Fahrleistungsanpassung sowie
- die konjunkturellen Einflüsse auf den Wirtschafts- und Güterverkehr.

Die verkehrsgeografische Lage der Landeshauptstadt Hannover sowie die Funktion als Oberzentrum führen zur Überlagerung lokaler, regionaler und (inter-) nationaler Einflüsse. Die (unmaßstäbliche) Darstellung einiger dieser Faktoren veranschaulicht die z.T. gegenläufigen Entwicklungsmöglichkeiten.



Bevölkerung

Die vorliegenden Prognosen gehen von einem leichten Rückgang der Bevölkerung in der Region Hannover (einschließlich Stadt Hannover) um etwa 1-2 % bis zum Jahr 2025 aus. Die Prognosen für die Stadt Hannover selbst schwanken leicht. Während in der gemeinsamen Prognose von Stadt und Region aus dem Jahr 2008 leichte Bevölkerungsrückgänge (- 1,7 %) bis 2025 zu verzeichnen sind, wird in der aktuellen Prognose des Landes (aus dem Jahr 2010), in der im Wesentlichen die Wanderungen aus den Jahren 2005 bis 2007 fortgeschrieben werden, von leichten Zuwächsen (etwa + 4,5% bis 2025) ausgegangen. Aus heutiger Sicht wird angenommen, dass sich die tatsächliche Entwicklung für die Stadt Hannover zwischen beiden Prognosen einpendeln wird. Aus einem insgesamt leichten Rückgang der Bevölkerung in der Region und einer Fortsetzung des Trends der vergangenen Jahre zum leichten, aber konstanten Anwachsen der Stadtbevölkerung würde sich tendenziell ein leichter Rückgang der

Pkw-Fahrleistung ergeben, da längere Wege der Regionsbevölkerung durch kürzere Wege der Stadtbevölkerung ersetzt würden.

Demografischer Wandel

Die demografischen Veränderungen mit einer alternden Bevölkerung haben einen Anstieg der Verkehrsleistung zur Folge. Der Anteil der Personengruppe der über 65 Jährigen wird ansteigen, während der Anteil der unter 18 Jährigen abnimmt.

Die Haushaltsstrukturen mit einem steigenden Anteil an Einpersonenhaushalten erfordern eine höhere Verkehrsleistung insbesondere im Bereich der Versorgungs- und der Freizeitwege. Tendenziell ergibt sich durch den demografischen Wandel ein leichter Anstieg der Pkw-Fahrleistung um 0,7 %.

Mobilitätsgewohnheiten

Für den Verkehrssektor ist die zu erwartende Flexibilisierung des Verkehrsverhaltens maßgeblich. Die Freiheit der individuellen Verkehrsmittelwahl wird größer. Der Freizeitverkehr gewinnt an Bedeutung. Die tageszeitliche Verteilung und die räumliche Zusammenhänge (Distanzen) variieren stark.

Die Mitnahme von Mobilitätsgewohnheiten und Verhaltensmustern in die Zukunft werden als sogenannte Kohorteneffekte beschrieben. Zu den Mobilitätsgewohnheiten gehört die Verkehrsmittelwahl. Die heute stark autoorientierten, großen Bevölkerungsgruppen behalten ihr Verkehrsverhalten bei und bleiben prägend.

Motorisierung und Fahrleistung

Die Motorisierung der Bevölkerung wird weiter ansteigen, auch wenn eine Sättigung erkennbar ist. Mit steigender Motorisierung setzt sich der Trend zum Rückgang der Fahrleistung des einzelnen Kraftfahrzeugs fort. In der Überlage-

rung heben sich diese Effekte - Anstieg der Motorisierung und geringere Fahrleistung des Individualfahrzeugs – gegeneinander auf und haben keinen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung.

Wirtschaft

Im Wirtschaftsverkehr ist mit einem Anstieg des Transportaufkommens für die Region Hannover in den Jahren 2004 bis 2025 zu rechnen. Aus der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 vom BMVBS ergibt sich für Hannover eine Zunahme der Verkehrsnachfrage um ca. 6 %.

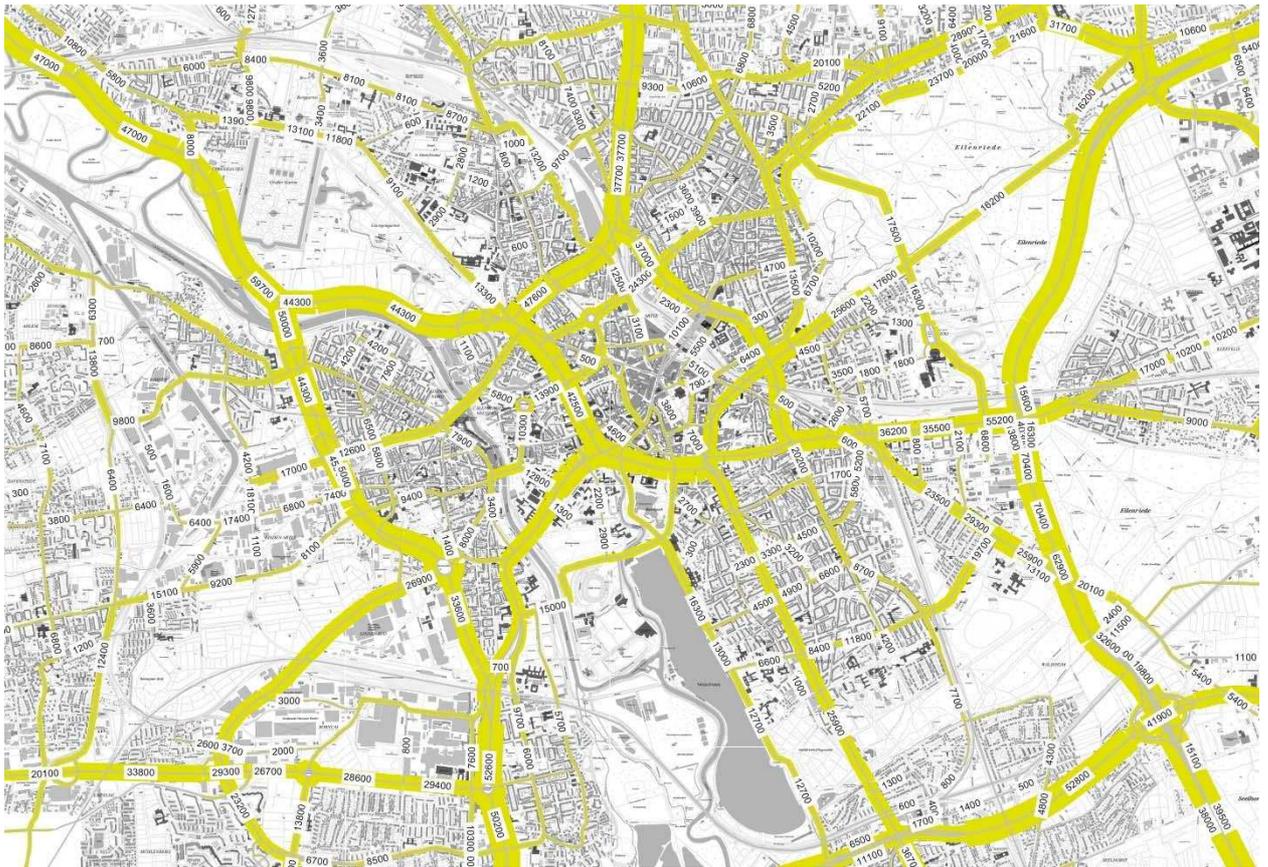
Fernverkehr

Größere Anstiege sind im Bereich der Region Hannover für den überregionalen Fernverkehr auf den Autobahnen zu erwarten. Auf der Grundlage des niedersächsischen Verkehrsmodells (SSP Consult) ergibt sich für die Region Hannover eine Zunahme im Pkw Fernverkehr um ca. 20 %, im Lkw Fernverkehr um ca. 35 %. Dies führt zum Anstieg der Verkehrsbelastung im Fernverkehrsstraßennetz der Bundesautobahnen und Bundesstraße.

(Mobilitäts-) Kosten

Alle Prognosen berücksichtigen einen Anstieg der Kosten für Verkehrsleistungen. In den Verkehrsprognosen des Bundes wird allerdings immer ein sehr moderater Anstieg unterstellt, so dass die Nutzerkosten für die Verkehrsmittelwahl eine vergleichsweise geringe Rolle spielen.

Insgesamt wird sich die Verkehrsnachfrage im Kraftfahrzeugverkehr zwischen 2009 und 2025 um 1,7 % erhöhen.



Verkehrsprgnose 2025 [Kfz/24h]

Modal Split

Der **Radverkehrsanteil** am Modal Split der Landeshauptstadt Hannover soll in den in den nächsten zehn Jahren auf **25 %** gesteigert werden. Gegenüber dem Radverkehrsanteil Hannovers in den Ergebnissen der MID 2002 ist dies eine Verdoppelung.

Zum Erreichen dieses Ziels wurde das „Leitbild Radverkehr“ im Planungsprozess herausgehoben behandelt und zwischenzeitlich vom Rat beschlossen. Das Leitbild Radverkehr ist ein Handlungsschwerpunkt des Masterplans und zeigt die notwendigen Bausteine in den Handlungsfeldern Fahren, Parken und Handeln auf.

Die Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes – Fußgänger-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr – ist im Leitbild als Ziel formuliert. Über den Radverkehrsanteil von 25 % hinausgehend wurden keine konkreten Zielvereinbarungen im Planungsprozess getroffen.

In den Bereichen Luft, Lärm und Klima sind (Umweltqualitäts-) Ziele aus Rechtsvorschriften und Vereinbarungen zum Klimaschutz vorgegeben, die auch den Verkehrssektor umfassen. Mit den Aktionsplänen zur Lärminderung und Luftreinhaltung liegen hierzu zielführende städtische Planungen vor, die in den Masterplan Mobilität eingeflossen sind.

Prognosen im ÖPNV

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover aus dem Jahr 2008 und der Entwurf zum integrierten Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover gehen von einer positiven Nachfrageentwicklung und einem Anstieg des modalen Anteils des Öffentlichen Personennahverkehrs aus. Die Üstra setzt sich das unternehmerische Ziel, einen ÖPNV-Anteil von 25 % am Modal Split der Stadt Hannover zu erreichen.

Der Nahverkehrsplan (2008) setzt hierbei auf globale Trends. Dabei führen ein anwachsendes Umweltbewusstsein und steigende Energiepreise sowie wirtschaftliche Zwänge zum verstärkten Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds und damit auch auf den Öffentlichen Personennahverkehr.

Damit gelingt die Kompensation der demografischen Fahrgastverluste, der insbesondere im Bereich der Schul- und Ausbildungsverkehre zu deutlichen Fahrgastverlusten führen wird.

Der Entwurf zum integrierten Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover setzt im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr auf Taktverbesserungen, neue Strategien zur Kundenbindung und zum Kundengewinn. Das Potenzial dieser Maßnahmen wird mit 120.000 Fahrgästen am Tag eingeschätzt und verspricht maßgebliche Beiträge zum Erreichen der formulierten Klimaschutzziele.

5 Integriertes Handlungskonzept

Das integrierte Handlungskonzept ist das Ergebnis des Planungsprozesses unter Beteiligung der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe und des Mobilitätsforums. Auf Basis der beschriebenen Ausgangssituationen, Defizite und Potenziale sind mögliche Handlungsalternativen diskutiert worden.

Das integrierte Handlungskonzept umfasst neun Bausteine:

- Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr
- Wirtschafts- und Güterverkehr
- Verkehrssicherheit
- Barrierefreiheit – Gender Mainstreaming
- Straßenraumgestaltung
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

5.1 Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz

Das Handlungskonzept Straßennetz verbindet die grundlegende Forderung nach dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes insgesamt mit einer räumlichen Differenzierung dieser Forderung, z.B. in der Innenstadt und den Stadtteilzentren.

Ziel ist die Konzentration des notwendigen Kraftfahrzeugverkehrs in einem Hauptverkehrsstraßennetz mit bedarfsgerechten Kapazitäten und einer erkennbaren, funktionalen Netzhierarchie. Die

Kapazität wird bemessen am quantifizierten Bedarf der Verkehrsnachfrage.



Friedrich-Ebert-Straße

Die Entlastung städtischer Bereiche von gebietsbezogenem Durchgangsverkehr wird durch eine bedarfsgerechte Infrastruktur unterstützt. Der Ausgleich von Nutzungsunverträglichkeiten und das Erreichen von Umweltqualitätszielen sind die maßnahmenprägenden Ziele.



Ricklinger Kreisel

Die Beeinflussung der Kapazität erfolgt durch betriebliche und bauliche Maßnahmen.

Betrieb

Im Bereich der betrieblichen Anpassung der Kapazität werden Maßnahmen des Verkehrsmanagements ergriffen, z.B. die Optimierung von LSA-Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses. Durch Maßnahmen zur Beein-

flussung und Lenkung von Verkehrsströmen – Beschilderung (Verbote und Gebote) und Wegweisung – wird der Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz konzentriert und auf die verfügbaren Kapazitäten verteilt.

Infrastruktur - Netzoptionen

Im Flächennutzungsplan dargestellte Entwicklungsmöglichkeiten der Infrastruktur im Hauptverkehrsstraßennetz wurden im Planungsprozess auf ihre weitere Planungsrelevanz hin diskutiert und einer Grobbewertung unterzogen. Basis hierfür waren vielfach vorhandene Voruntersuchungen mit Aussagen zur Trassierung und durchgeführten Bewertungen, u.a. in den Zielfeldern

- Siedlungsraum und Städtebau,
- Raumordnung und Verkehr,
- Naturhaushalt und Landschaft
- sowie Wirtschaftlichkeit und Realisierung.

Dem Ergebnis liegt das Prinzip der Effizienzsteigerung im vorhandenen System zugrunde. Planungsrelevant sind nur noch ausgewählte Infrastrukturprojekte.

Folgende Einzelmaßnahmen wurden im Bewertungsverfahren als untersuchungs- und planungsrelevant eingestuft.

Die verbesserte Erschließung der Gewerbeflächen an der Trasse **Lohweg** (Anderten) und die damit erwartete Entlastung der Anderter Straße sind ausschlagend für die positive Bewertung. Die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Siedlungsraum scheinen vertretbar, die Umsetzbarkeit realistisch.

Die Trassenführung der **Burgwedeler Straße** (Bothfeld) entlang der Stadtbahngleise ist planerisch berücksichtigt. Die Auswirkungen auf Natur und Umwelt sowie den Siedlungsraum werden gering eingeschätzt. Die verkehrlichen und städtebaulichen Effekte werden positiv bewertet. Eine Realisierung ist aussichtsreich.

Die Entlastung der Wunstorfer Landstraße (B441) in der Ortsdurchfahrt Ahlem durch einen Trassenverlauf **Am Bahndamm** (Ahlem) wird positiv bewertet.

Trassenoptionen Zielfelder der Bewertung	Lohweg	Kreisstraße/ Am Forstkamp	Mecklen- heidestraße	Burgwedeler Straße	Elise-Meyer-Allee	Leinequerung Bahndammtrasse	Bahndammtrasse	Am Bahndamm	Kabelkamp (gem. F-Plan)	Kabelkamp (südl. Variante)	Weidendamm
Naturhaushalt und Landschaft	ausreichend	ausreichend	ausreichend	befriedigend	befriedigend	ausreichend	ausreichend	befriedigend	ausreichend	ausreichend	befriedigend
Siedlungsraum und Städtebau	befriedigend	ausreichend	befriedigend	gut	befriedigend	befriedigend	gut	befriedigend	ausreichend	befriedigend	befriedigend
Raumordnung und Verkehr	befriedigend	ausreichend	befriedigend	gut	befriedigend	gut	gut	befriedigend	befriedigend	befriedigend	befriedigend
Wirtschaftlichkeit und Realisierung	ausreichend	ausreichend	mangelhaft	ausreichend	ausreichend	mangelhaft	mangelhaft	befriedigend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft

Zielerreichung gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Ergebnis der Trassenbewertung

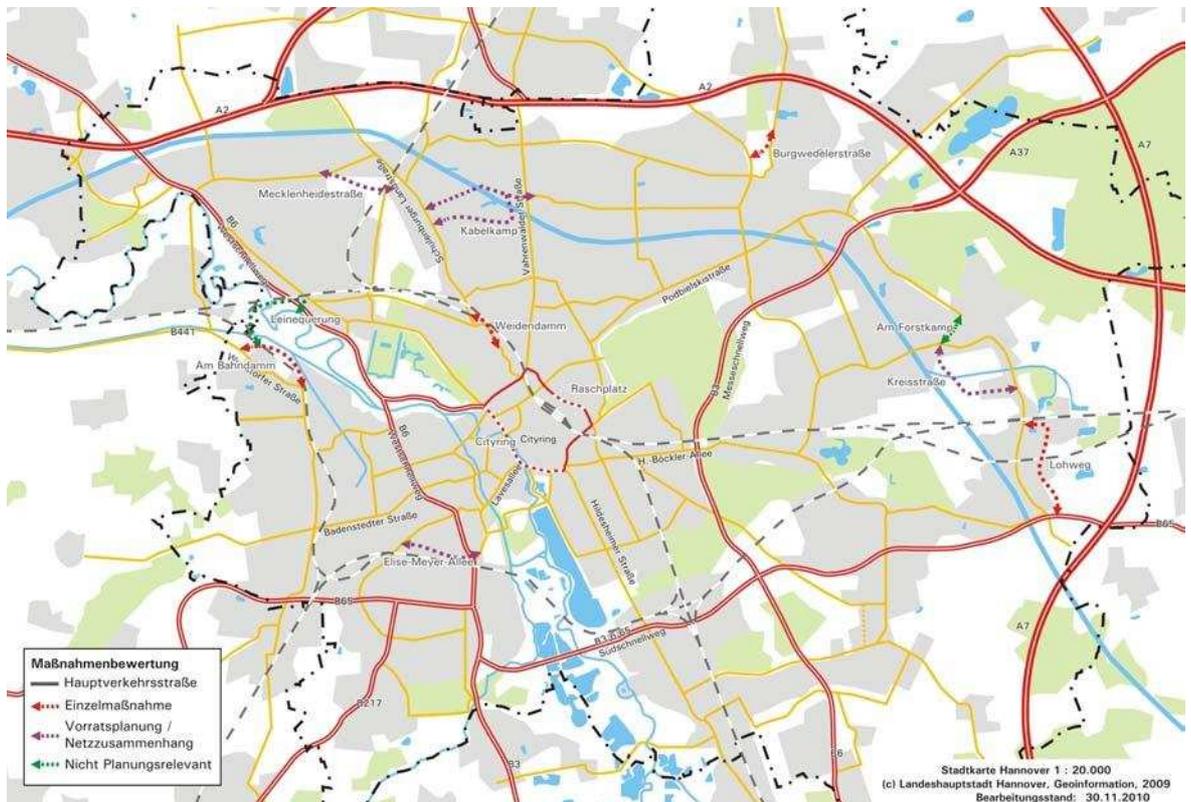
Es werden eine geringe Beeinträchtigung von Naturhaushalt und Landschaft sowie eine generelle Verträglichkeit mit dem Siedlungsraum erwartet. Die Aspekte Wirtschaftlichkeit und Realisierungsaussichten werden im Vergleich zu anderen Varianten zur Umgehung des Ortskerns günstig eingeschätzt.



Wunstorfer Landstraße (B441)

In Abwägung aller Randbedingungen und Auswirkungen – Verkehrswert, Lärmemissionen und Siedlungsraum – überwiegt eine positive Gesamtschätzung zur Trassenoption **Weidendamm** (Nordstadt). Eine Entlastung des Bereiches Engelborsteler Damm/ Bodestraße vom gebietsbezogenen Durchgangsverkehr und eine gestalterische Aufwertung sind möglich. Der Investitionsaufwand (Grund-/ Gebäudeerwerb, Brückenbauwerk) stellt das Projekt zurück.

Aus dem Netzzusammenhang und als Vorratsplanung auf Ebene der Flächennutzungsplanung werden weitere Maßnahmen in der F-Plandarstellung beibehalten, aber planerisch nicht vorangetrieben.



Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz

Der Verkehrswert der einzelnen Elemente ist z.T. gering und eine Vervollständigung der Querverbindung Kugelfangtrift - Industriegeweg - Beneckeallee – Mecklenheidestraße ist derzeit nicht realisierbar.

Die Trassenoptionen **Mecklenheidestraße** (Ledeburg) und **Kabelkamp** (Vahrenwald) werden aber als Optionen zur langfristigen Stärkung der Ost-West-Erschließung im Norden der Stadt auf Ebene der F-Planung beibehalten.

Die **Kreisstraße** (Misburg) wird zur Entwicklung und Erschließung der Flächen am Mittellandkanal vorgehalten. Der Anschluss an die Hannoversche Straße mit Brückenbauwerk über den Mittellandkanal wird aufgrund der Auswirkungen auf das Wohnumfeld und unter Kostenaspekten negativ bewertet.

Die Entwicklung der Flächen rund um das Hanomag-Areal weist derzeit keine verkehrintensiven Nutzungen auf. Die Trassenoption der **Elise-Meyer-Allee** (Linden-Süd) als Verbindung zwischen Bornumer und Ricklinger Straße wird auf Ebene der F-Planung erhalten, um eine weitere Entwicklung nicht einzuschränken.

Zwei Maßnahmen werden aufgrund schlechter Bewertungen keine realistische Perspektive zur Realisierbarkeit zugesprochen.

Die bereits vielfach untersuchte **Leinequerung mit Bahndammtrasse** (Ahlem/ Herrenhausen) als Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 441 und 6 erzielt einen Verkehrswert, der den erforderlichen Eingriff in Natur und

Landschaft nicht rechtfertigt. Auch vor dem Hintergrund des Investitionsaufwandes werden derzeit keine Realisierungsaussichten gesehen.

Die Trassenoption der Kreisstraße wird im F-Plan über die Straße **Am Forstkamp** (Misburg) als Hauptverkehrsstraße fortgeführt. Diese Option wird aber über allen Zielfelder schwach bewertet und auch der Anschluss der Kreisstraße wurde verworfen.

Infrastruktur - Netzkapazität

Zur Bereitstellung bedarfsgerechter Kapazitäten im Hauptverkehrsstraßennetz – bemessen am quantifizierten Bedarf – werden Knotenpunkte und Strecken leistungsfähig umgebaut. Die o.g. planungsrelevanten Neu-/ Ausbaumaßnahmen stehen dabei hinter der Umgestaltung und betrieblichen Optimierung der vorhandenen Infrastruktur zu deren effizienteren Nutzung zurück.

Die Verbesserung der städtebaulichen Integration von Straßen, die Möglichkeiten zur Aufwertung der Stadtgestalt und die Reduzierung der Verkehrsflächen sind gleichwertige Aspekte der Abwägung.

Beispielhaft hierfür sind die Voruntersuchungen zur Umgestaltung des Cityringes – Leibnizufer bis Friedrichswall – im Rahmen von Hannover City 2020 + . Diese zeigen, dass ein vierstreifiger Querschnitt mit aufgeweiteten Knotenpunkten das heutige und das künftige Verkehrsaufkommen im Kraftfahrzeugverkehr leistungsfähig abwickeln kann.



Friedrichswall

Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan setzt auf ein 4-Punkte-Programm zur Verbesserung der (Verkehrs-) Lärmsituation für die Bevölkerung.

In Gebieten mit Belastungen der

- Stufe 1: > 65 dB(A) nachts bei hoher Wohndichte und
- Stufe 2: > 60 dB(A) nachts bei hoher Wohndichte

wird ein abgestuftes Vorgehen zur Lärminderung verfolgt. In der ersten Stufe erfolgt die Überprüfung, ob Geschwindigkeitskontrollen zur Lärminderung führen. Die zweite Stufe wird ausgelöst, wenn hiermit keine Erfolge erzielt werden können. Daraufhin wird überprüft, ob Geschwindigkeitsreduzierungen auf 40 km/h von 22 bis 6 Uhr zu Lärminderungen führen.

Die weiteren Punkte haben einen baulichen Schwerpunkt:

- Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge bei Neubau und Sanierung
- Lärmindernde Straßenraumgestaltung
- Lärmschutzanforderungen an andere Baulasträger (Bund, Land und Region)



Hamburger Allee

Luftreinhalteplan

Die eingerichtete Umweltzone greift durch Verbote lenkend in die Verkehrsverteilung ein. Die Fortführung der verkehrstechnischen Optimierung von Lichtsignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen verfolgt das Ziel der Verflüssigung des Kfz-Verkehrs. Das gleiche Ziel soll durch „kontrolliertes“ Tempo 50 in Hauptbelastungsbereichen erreicht werden.

Die Maßnahmen entsprechen den Ansätzen des Verkehrsmanagements.

Ruhender Verkehr

Im inneren Stadtbereich werden Stellplatzangebot und -nachfrage quantifiziert. Ziel ist die Vermeidung lokaler Überkapazitäten, die zur schwachen Auslastung der Parkhäuser beitragen. Die Tarifstrukturen werden mit der gleichen Zielrichtung – Verbesserung der Auslastung der Parkhäuser – überprüft.

Die Reduzierung des Parkraumangebotes in den Interventionsräumen des Planungsprozesses Hannover City 2020+ in den Bereichen am Klagesmarkt, am Marstall und am Köbelinger Markt ist im Hinblick auf eine stärkere Auslastung der Parkhäuser möglich.



Karmarschstraße

Der Ausbau von P + R-Angeboten im Stadtrandbereich wird fortgesetzt, um den Umstieg auf den ÖPNV auszuweiten und Pendlerströme im Kfz-Verkehr in der Peripherie zu brechen. Der Berufsverkehr ist die Hauptzielgruppe. Ein Baustein ist ein Konzept zu dynamischen P + R-Informations- und Leitsystemen.

Dem hohen Parkdruck in gründerzeitlichen Quartieren setzt das Handlungskonzept keine neuen Konzepte, z.B. zum Stadtteilparken, entgegen – diese liegen bereits vor.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit und mit dem Programm zur Kinderverkehrssicherheit werden zudem Maßnahmen erarbeitet, die die Problematik verkehrswidrigen und teilweise gefährdenden Parkverhaltens – in Einmündungen, auf Geh- und Radwegen – lösen. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen und in Einmündungen werden Seitenräume vorgezogen, Engstellen eingerichtet, Poller gesetzt und Stellplätze zurückgenommen.



Südstadt

5.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover (2008) zeigt die gewünschte Entwicklung und bestimmt das Handeln im Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt und der Region Hannover. Das Handlungskonzept ÖPNV im Masterplan Mobilität zeigt die Vorstellungen der Stadt Hannover, die als Position im Rahmen der kommunalen Beteiligung in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2013) eingebracht werden.

Dabei werden drei Schwerpunkte gesetzt:

Effizienzsteigerung

Die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur (Netz) sollen besser ausgeschöpft werden. Neue Fahrgäste werden u.a. durch Taktverbesserungen und tarifliche Angebote erzielt werden. Weitere Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur, vorwiegend begründet mit dem Gewinn neuer Fahrgäste, wird zukünftig eher nachrangig gesehen. Stattdessen wird die Effizienz des Systems gefördert.

Dabei ist die Förderung des ÖPNV als ein Element der Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund zu betrachten. Dies erfordert Angebote und Maßnahmen, die die kombinierte Nutzung erleichtern und zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs beitragen. Beispiele sind erweiterte Bike + Ride-Angebote und die Ausweitung der Fahrradmitnahme.

Fahrgastpotenziale sollen durch die Steigerung der Attraktivität im Stadtrandbereich (mittlere bis lange Wege) erschlossen werden. Tarifliche Anreize und Taktverbesserungen bilden hier den Schwerpunkt.

Die Steigerung der Effizienz ist zudem unter dem Aspekt der Einhaltung von Umweltqualitätszielen zu sehen. Die Stadtbahn ist „traditionelle“ Elektromobilität und wird zu großen, weiter zu steigernden Anteilen mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben.



Gestaltungsskizze TW3000 (Üstra)

Technische Innovationen im Bereich der Fahrzeug- und Antriebstechniken (Hybrid-Bus) sowie der Infrastruktur werden zur Steige-

rung der Effizienz, der Reduzierung der CO₂-Emissionen, der Vermeidung von Lärmemissionen und als Verbesserungspotenzial zur Luftreinhaltung beitragen.

Marketing, Management, Innovation und Individualisierung

Die heutige einseitige Marketingausrichtung auf die Bestandskunden ist zu überdenken. Die Information und Kommunikation ist verstärkt auf neue Fahrgäste und insbesondere Fahrgastgruppen auszurichten. Zielgruppen sind die heutigen „Nicht-Kunden“. Es handelt sich im Wesentlichen um sogenannte Wahlfreie, d.h. Personen, die wenig Einschränkungen im Verkehrsmittelwahlverhalten unterliegen.

Vorrangiges Ziel ist die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund. Eine Hauptzielgruppe sind Ein- und Auspendler innerhalb der Region Hannover. Die langfristige Bindung vorhandener Kunden aus der Gruppe in Schul- und Ausbildung beim Übergang ins fähige Alter ist ein weiterer Aspekt.

Individuelle Ansprüche an den Komfort, erweiterte Dienstleistungs- und Ticketangebote sind zum Abbau von (individuellen) Antrittswiderständen in die Angebotsgestaltung einzubeziehen.

Barrierefreie und stadtverträgliche Gestaltung

Die aktuelle Fahrzeuggeneration und der (Neubau-) Standard zur Gestaltung der Haltestellen gewährleisten leichten Zugang zum ÖPNV. Die Weiterentwicklung dieser Standards soll zu einem *Universal Design* führen. Kennzeichen sind die leichte Zugänglichkeit und Barrierefreiheit zu den Angeboten und Informationen des ÖPNV sowie die Steigerung des Komforts.

Das Ziel ist nicht das Besondere für einzelne Zielgruppen, sondern ein Standard in Abwägung der Ansprüche vorhandener und potenzieller Nutzer/Kunden.

Die städtebauliche Integration der Anlagen des ÖPNV muss verbessert werden. Die Trennwirkung, die aus der Separation unterschiedlicher Verkehrsträger resultiert muss soweit wie möglich abgebaut werden.

Dies verlangt in städtischen Bereichen der Nahversorgung und der Stadtteilzentren ein neues Gestaltungsprinzip für die Anlagen des ÖPNV. Die Abkehr vom besonderen Bahnkörper in städtebaulich empfindlichen Lagen und die Einführung verträglicher Geschwindigkeiten sind anzustreben.

An der Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten durch die Beeinflussung der Lichtsignalanlagensteuerung wird festgehalten.

Die Einhaltung definierter Mindestqualitäten (Wartezeiten) für alle Verkehrsarten erfordert aber eine Abwägung im Einzelfall und den Einsatz intelligenter Steuerungstechniken.

Der ÖPNV kann Impulsgeber für die Stadtentwicklung sein. Ein gutes Beispiel ist die Umgestaltung des Herrenhäuser Marktes, wo eine neue barrierefreie Haltestelle in die Stadtgestaltung integriert wird. Die Erschließung im ÖPNV ist mit der Stadt- und Siedlungsentwicklung abzustimmen.



Haltestelle Herrenhäuser Markt

Infrastruktur (Netz)

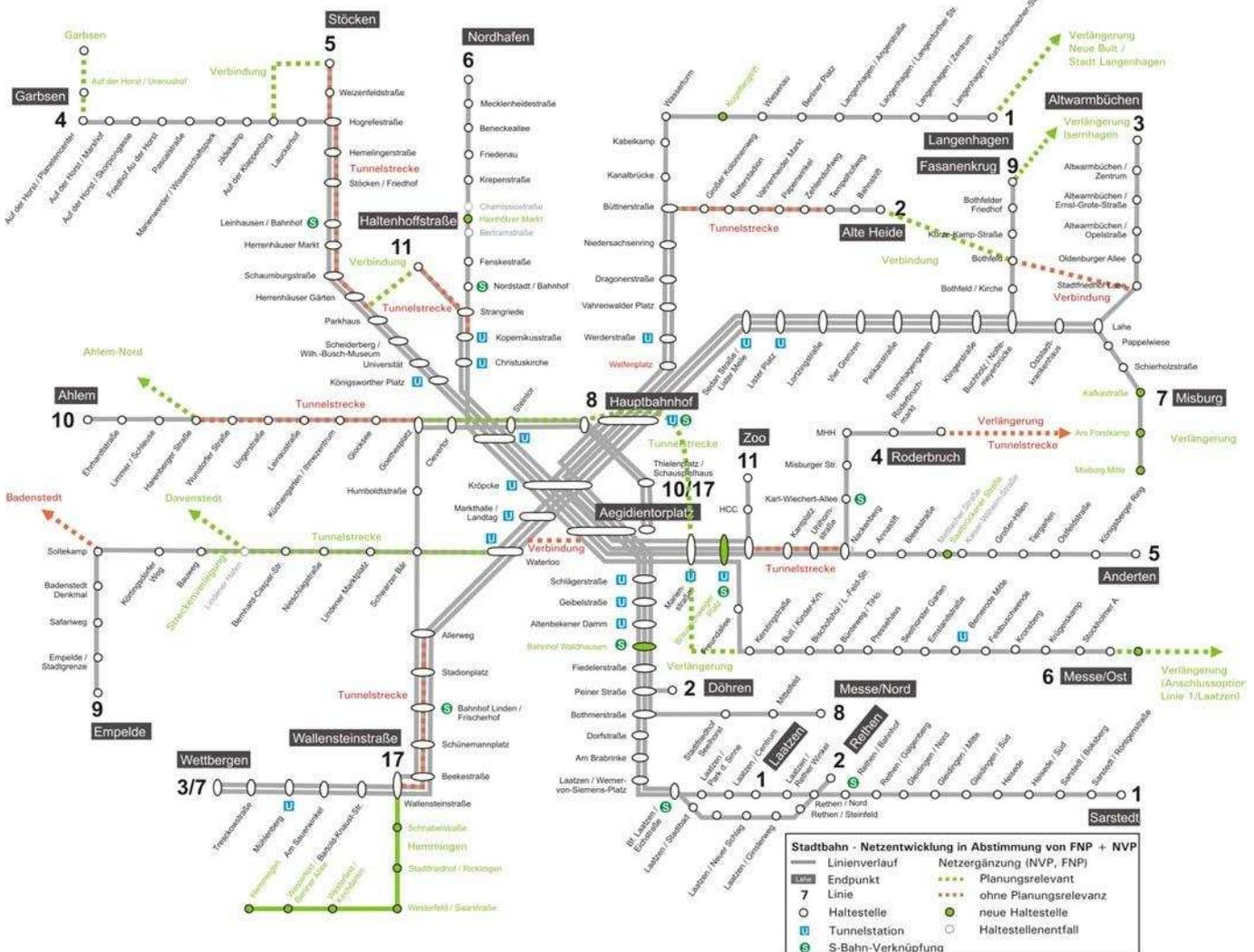
Die im Nahverkehrsplan der Region Hannover (2008) und im Flächennutzungsplan der Stadt dargestellten Entwicklungsmöglichkeiten der Infrastruktur wurden im Planungsprozess – ähnlich den Infrastrukturmaßnahmen im Kfz-Verkehr – hinsichtlich ihrer weiteren Planungsrelevanz diskutiert und einer groben Bewertung unterzogen.

Die Ergebnisse bestätigen das Prinzip der Effizienzsteigerung im vorhandenen System. Planungsrelevant sind nur noch ausgewählte Infrastrukturprojekte, bei denen die Investitionen durch realistische Fahrgastgewinne wirtschaftlich gerechtfertigt sind, z.B. die Stre-

ckenverlängerung nach Hemmingen. Weitere Netzergänzungen, z.B. Ahlem-Nord und Davenstedt, werden einer Wirtschaftlichkeitsüberprüfung durch die Region Hannover unterzogen und neu bewertet.

Als Netzoptionen ohne Planungsrelevanz werden z.B. die Netzergänzungen Badenstedt-West und vom Roderbruch nach Misburg eingestuft. Der Stadtentwicklung in Badenstedt-West wird kein ausreichendes Fahrgastpotenzial zugeschrieben. Die erfolgte Verlängerung der Linie 7 bis Misburg Mitte ersetzt den Anschluss mit der Linie 4/ Roderbruch.

Konzept zur Infrastrukturentwicklung



Eine Vielzahl der im Flächennutzungsplan dargestellten Netzoptionen, z.B. Tunnelstrecken im Verlauf der Linien A- und C-West oder C-Ost, sind eher historisch begründet.

Den notwendigen Investitionen stehen keine relevanten Fahrgastgewinne gegenüber. Die Netzoptionen sind nicht mehr planungsrelevant.

5.3 Radverkehr

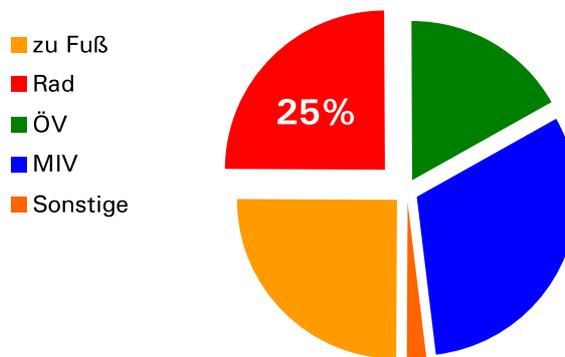
Ein Ratsbeschluss aus dem Juli 2008 definiert das wesentliche Ziel für den Radverkehr: Der Radverkehrsanteil ist in den nächsten zehn Jahren auf 25 % zu steigern.

Das Handlungskonzept für den Radverkehr wurde im Planungsprozess herausgehoben behandelt und mit dem „**Leitbild Radverkehr**“ vom Rat am 11.03.2010 beschlossen. Weitere Ziele sind:

- Die Verkehrssicherheit im Radverkehr ist zu verbessern. Die Anzahl der Unfälle mit schwer verletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern ist zu halbieren.
- Die Qualität des Radfahrens ist in allen Lebensbereichen (Wohnen/Arbeit/Einkauf/Freizeit) und auf allen Wegen in der Stadt zu verbessern.
- Private und privatwirtschaftliche Initiativen sollen das Handeln der Politik und der öffentlichen Hand unterstützen und fördern.
- Eine „Kommission Fahrradverkehr“ aus Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen, der

- hannoverschen Interessenverbände, wie zum Beispiel
- ADFC, ADAC, BIU, Fuß e.V. und VCD, sowie der Polizei und der Üstra, trägt Verantwortung für die Entwicklung und Umsetzung des Leitbildes Radverkehr.

Die Förderung des „Radverkehrs als System“ und in der besonderen Situation in Hannover bietet drei Handlungsfelder in denen verschiedene Bausteine zusammenwirken.



Modal Split – Radverkehrsanteil 25 %

Sicheres und komfortables Fahren

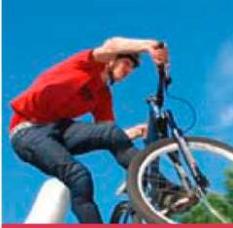
Ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz verbindet die wichtigsten Orte in der Stadt ohne Umwege – im gesamten Stadtbereich und in den Stadtteilen. Die Wege zum Radfahren sind sicher und komfortabel. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten minimiert.

Einfaches und sicheres Parken

Abstellanlagen am Ausgangspunkt und am Ziel der Wege bieten wirksamen Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus.

Sensibles und serviceorientiertes Handeln

Für das Radfahren wird aktiv geworben. Öffentlichkeitsarbeit

MOBILITÄT	Verdoppelung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25%		
SICHERHEIT	Halbierung der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten		
NACHHALTIGKEIT	Sensibilisierung für eine umweltverträgliche Mobilität		
			
	FAHREN	PARKEN	HANDELN
	Routennetz Stadtteilnetze Innenstadtprogramm Knotenpunktprogramm	Parken in der Innenstadt Parken im Wohnumfeld Fahrradstation/Service	Öffentlichkeitsarbeit Internetpräsenz Mobilitätsberatung

Leitbild Radverkehr

sensibilisiert für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Serviceorientierte öffentliche und private Dienstleistungen steigern die Attraktivität des Radfahrens.

Die Bausteine in den einzelnen Handlungsfeldern sind vielfältig.

Routennetz

Die gesamtstädtischen Radrouten des Netzkonzeptes aus dem Jahr 2003 werden kontinuierlich fortgeschrieben und ausgebaut. Ein hoher baulicher (Neubau-) Standard gibt dem Radverkehr eine eigene Identität im hannoverschen Stadtbild. Alle Formen der Radverkehrsführung gemäß StVO werden eingesetzt und Rad-schnellwege verbinden gesamtstädtisch und in die Region.

Optimierungen erfolgen unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit. Dazu gehören die kontinuierliche Unterhaltung, Pflege sowie verbesserter Winterdienst.

Stadtteilnetze

Radverkehr ist zu einem großen Teil Nahmobilität. Attraktive Stadtteilnetze verdichten das gesamtstädtische Radroutennetz.

Die „Stadt der kurzen Wege“ zur Sicherung von Nahversorgung und Nachbarschaft wird weiter verfolgt.

„Wer kurze Wege mit dem Rad fährt, der steigt auch für lange Wege immer häufiger auf das Rad.“ Forumsbeitrag

Radfahren in der Innenstadt

Die Innenstadt kann in Zukunft mit dem Rad leichter durchquert und umfahren werden. Barrieren beim Übergang in die Innenstadt werden abgebaut.

Knotenpunktprogramm

Die Führung von Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen ist eindeutig zu gestalten.

- Freies Rechtsabbiegen wird vermieden.
- Der vermehrte Einsatz aufgeweiteter Aufstellflächen wird geprüft.
- An Haupttrouten und Rad-schnellwegen werden Wartezeiten abgebaut – Radverkehr wird beschleunigt.
- Die Signalisierung für den Radverkehr wird vereinheitlicht.

Radparken in der Innenstadt

Es gibt künftig in der Innenstadt ein bedarfsgerechtes Angebot an Fahrradabstellanlagen zum Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus in geschlossener und offener Form an allen wichtigen Punkten. Die Bereiche Hauptbahnhof und Fußgängerzone haben Priorität. Die Umwandlung einzelner öffentlicher Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze setzt Akzente.



Hauptbahnhof

Radparken im Wohnumfeld

„Wer sein Rad morgens erst umständlich aus dem Keller tragen muss, verzichtet häufig auf die Radnutzung.“ Forumsbeitrag

Das Angebot sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird – vorwiegend auf privaten Flächen, aber auch im öffentlichen Raum – stadtweit, gerade auch in gründerzeitlichen Stadtquartieren, ausgedehnt. Der Ausbau der Bike + Ride-Angebote wird angebotsorientiert fortgesetzt.

Fahrradstation und Service

Fahrradstationen, z.B. die geplante Fahrradstation in der Rundestraße, und Serviceangebote wie Schließfächer, Fahrradpflege und -wartung oder Fahrradverleih sind ergänzende Angebote, die die Nutzung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel erleichtern. Die Ausweitung dieser Angebote wird verstärkt gefördert.



Fahrradstation Fernróder Straße

Wichtige Zielgruppen sind insbesondere Erwerbstätige, Pendlerinnen und Pendler (auch im kombinierten Verkehr) und Kundinnen und Kunden der Innenstadt.

Öffentlichkeitsarbeit

„Radfahren in Hannover“ soll ein positives Image bekommen. Die Stadt informiert ihre Bürgerinnen und Bürger über Qualitäten und Stärken des Radfahrens: Radfahren ist dynamisch, gesund und macht Spaß.

Internetpräsenz

Der Radverkehr in Hannover wird zukünftig im Internet präsenter. Das Internet stellt Informationen kompakt, aktuell, jederzeit an fast jedem Ort zugänglich und individuell ausgewählt zur Verfügung. Elemente sind Radroutenplaner, Eingabeformulare zur Kontaktaufnahme mit der städtischen Verwaltung, touristische Informationen bis hin zum Hotelbuchungssystem.

Mobilitätsberatung

Im Mobilitätsmanagement der Stadt ist der Radverkehr ein hervorgehobenes Element der Mobilitätsberatung. Gerade beim Radverkehr sind neben dem Einsatz der öffentlichen Hand auch private Initiativen von Verbänden und Anliegern gefordert, zum Beispiel von Wohnungseigentümern (Genossenschaften) und von der Privatwirtschaft (Einzelhandel, Arbeitgeber). Die private Initiative wird in die Konzeption frühzeitig eingebunden werden.

5.4 Fußgängerverkehr

Das Zufußgehen ist eine umweltverträgliche Möglichkeit der Verkehrsteilnahme und gegenüber der Nutzung eines Kraftfahrzeugs mit diversen Vorteilen verbunden:

- Kostenersparnis (Betriebskosten entfallen)
- Zeitersparnis im Nahbereich (z. B. keine Parkplatzsuche)
- Keine Luftverschmutzung oder Lärmerzeugung
- Schonung der natürlichen Ressourcen und des Klimas
- Förderung der Gesundheit
- Steigerung des körperlichen und seelischen Wohlbefindens

Der Schwerpunkt des Handlungskonzeptes liegt in der Förderung des Zufußgehens durch die attraktive Gestaltung der Stadträume und wenig Wartezeiten an Schnittstellen mit anderen Verkehrsarten. Positive Beispiele sind die in jüngerer Zeit gestalteten Stadtplätze, z.B. der Küchengartenplatz und der Schwarze Bär im Stadtteil Linden.



Küchengartenplatz



Schwarzer Bär

Die Stärkung der Stadtteilzentren durch eine gestalterische Aufwertung ist ein Baustein zur Förderung der Nahmobilität und des Zufußgehens – kurze Wege sind häufig Wege zu Fuß.

Die Gestaltung des Straßenraums trägt zur Sicherheit und Unversehrtheit im Straßenraum bei. Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen haben Fehlverhalten – Rotläufer – zur Konsequenz.

In Abwägung der Ansprüche aller Verkehrsarten ist eine Optimierung der Steuerungen auch für den Fußgängerverkehr zu prüfen.



Weißekreuzplatz



Emmichplatz



Meyers Garten

5.5 Wirtschaftsverkehr und Güterverkehr

Die Bedeutung Hannovers im (inter-) nationalen Wirtschafts- und Güterverkehr wird bestimmt durch die günstige Anbindung an Straße, Schienen- und Wasserwege sowie den Flughafen Hannover. Hannover nimmt dabei eine zent-

rale Rolle im Städtenetz der EXPO-Region ein.

Die bundesweiten und auch die lokalen Prognosen zum Wirtschafts- und Güterverkehr erwarten einen Anstieg der Verkehrsleistung in den kommenden Jahren. Für den Standort Hannover wird ein Anstieg von etwa 6 % erwartet. Die Prognosen für den Güterfern- und Transitverkehr gehen von einem Anstieg von bis zu 35 % aus, der sich im Fernstraßennetz niederschlägt.

Das Handlungskonzept für den Wirtschafts- und Güterverkehr schafft die verkehrlichen Rahmenbedingungen, diesem Verkehr eine leistungsfähige Infrastruktur zu sichern und zugleich negative Auswirkungen für die Bevölkerung der Stadt Hannover zu vermeiden.

Schwerverkehrslenkung

Die Akzeptanz der vorhandenen Instrumente des Verkehrsmanagements ist durch Information, Überwachung und Ahndung zu verbessern. Die Befolgung der Wegweisungselemente des Lkw-Lenkungskonzeptes und der dynamischen Verkehrsinformationen ist ein Aspekt. Die Durchsetzung vorhandener Regelungen, u.a. die Einhaltung der Umweltzone und von Lkw-Durchfahrtsverboten (> 12t) ist ebenfalls notwendig.

Innenstadtanlieferung

Für den Bereich der Innenstadt ist ein Konzept zur Konzentration – zeitlich und räumlich – des Lieferverkehrs erforderlich. Dabei sind die Anzahl der Zufahrtmöglichkeiten und die Möglichkeiten zur stärkeren Bündelung der Lieferverkehre zu prüfen.

Die Umsetzung der Ergebnisse aus dem Projekt FiDEUS „2nd Lane“, die Einrichtung und Freihaltung von Ladezonen am Rand der Innenstadt ist als möglicher Baustein einzubeziehen. Konfliktarmes Liefern und Laden außerhalb der freigegebenen Zeiten soll ermöglicht werden.



Fideus - Szenario "2nd Lane"

Logistikstandort Hannover

Hannover ist im Städtenez EXPO-Region der herausragende Logistikstandort mit nationaler und internationaler Bedeutung. Hannover positioniert sich als Kompetenzzentrum für Logistik und baut die hervorgehobene Position aus.

Verschiedene Projekte in der Region Hannover tragen zur Stärkung des Standortes bei. Zu diesen zählen die Planungen:

- Ausbau des Stichkanals Linden, der die trimodale Erschließung Hannovers unterstützt
- Bau einer KV-Megahub-Anlage am Güterbahnhof Lehrte
- Ausbau des Mittellandkanals für Großmotorgüterschiffe (GMS)
- Neubau eines Frachtzentrums am Flughafen Hannover

5.6 Verkehrssicherheit

Das in der Landeshauptstadt Hannover vorhandene Engagement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kann durchaus auf Teilerfolge verweisen. Dass trotzdem Handlungsbedarf besteht, zeigen der Städtevergleich und die Auswertung der Unfallzahlen.

Die Gefährdung von Kindern und Senioren sowie der dominante Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs bei den Unfallbeteiligten bieten Ansatzpunkte.

Das Anfang 2010 gestartete, städtische Programm zur Verbesserung der Kinderverkehrssicherheit setzt Schwerpunkte in der Verkehrsüberwachung, Verkehrserziehung, verkehrsregelnden und -baulichen Schritten sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Konkret entwickelt bzw. umgesetzt wurden bereits Kinderstadtpläne und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen in dicht beparkten Straßenräumen.

Das Handlungskonzept zur Verkehrssicherheit führt diese Schwerpunktsetzung weiter.

Kontrolle und Überwachung

Fehlverhalten – geringer Abstand, überhöhte Geschwindigkeiten und Alkoholmissbrauch – sind Ausgangspunkte für einen Großteil des Unfallgeschehens. Die Kontrolle und Überwachung dieser Bereiche ist eine nachweislich geeignete Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und werden gezielt in Zusammenarbeit mit der Polizei Hannover ausgeweitet.

Die Vereinheitlichung der Verkehrsführung und -regelungen im Stadtgebiet fördert die Disziplin.

Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung

Verkehrssicherheitsarbeit heißt Prävention. Diese ist zielgruppenorientiert fortzuführen, um Rücksichtnahme, Respekt und Verantwortung sich selbst und anderen gegenüber bewusst zu machen.

Die Verkehrserziehung in Schulen soll reaktiviert und an die vergangenen Erfolge angeknüpft werden. Die Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten muss auch über Vereine und Verbände initiiert werden. Insbesondere die Gruppe der Radfahrenden, die z.T. durch Fehlverhalten auffallen, ist so einzubinden.

Nutzungs- und stadtverträgliche Geschwindigkeiten

Die Schwere der Unfallfolgen ist stark von den gefahrenen Geschwindigkeiten abhängig. Verträgliche Geschwindigkeiten ergeben sich aus der Abwägung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer (Kfz, ÖV, Rad, Fuß) in einem städtischen Raum. Das Prinzip der flächenhaften Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zonen) ist in den Stadtteilen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes fortzuführen und die Einhaltung der Regelungen ist durchsetzen.



Karmarschstraße

5.7 Barrierefreiheit – Gender Mainstreaming

Im Masterplan Mobilität wurden die Aspekte der Barrierefreiheit und des Gender Mainstreaming durch das Beteiligungsverfahren und die gender-spezifische Auswertung des Mobilitätsverhaltens verkehrsartenübergreifend betrachtet.

Relevante Ansätze zur barrierefreien Stadt- und Verkehrsplanung und zum Gender Mainstreaming enthalten die Handlungskonzepte für den

- ÖPNV,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr und
- zur Straßenraumgestaltung.

Die Konzepte beruhen auf vergleichbaren Planungsprinzipien zur Barrierefreiheit und zum Gender Mainstreaming:

Stadt- und Verkehrsplanung

Kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen sind ein zentrales Grundprinzip zur Vernetzung von Lebensräumen im Nahbereich. Hierzu sind sichere Wege zu Fuß und mit dem Rad in lückenlosen, hierarchisch strukturierten Netzen sowie die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum vorauszusetzen. Erforderlich sind differenzierte, an das Umfeld angepasste Geschwindigkeiten und die Vereinfachung komplexer Verkehrssituationen durch wiederkehrende Abläufe und Regellösungen.

Die Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen, Überquerungsstellen an Stellen der Nachfrage und kurze Wartezeiten

bei konstanten Abläufen an Lichtsignalanlagen sind Randbedingungen eines verkehrssicheren Umfeldes.

Die Teilnahme am Öffentlichen Personennahverkehr wird durch netzhaft erschließbare Strukturen und flexible Bedienungsformen erleichtert. Die barrierefreie, attraktive und sichere Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und Fahrzeugen gewährleistet die Zugänglichkeit der Angebote.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Anzustreben ist eine Gestaltung ohne Hindernisse, mit Wegen ohne Spalten und unüberwindbaren Längs- und Querneigungen, ohne gefährliche Engstellen und grundsätzlich mit stufenlosen Alternativen. Eine visuell kontrastreiche Gestaltung und die taktile und/oder akustische Wahrnehmbarkeit von Begrenzungen, Zielen und Gefahren gewährleisten die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit städtischer Bereiche.

Ausreichende Beleuchtung und Möblierung (z.B. Sitzgelegenheiten) schaffen soziale Sicherheit und sind integrierter Bestandteil einer anspruchsvollen Gestaltung, die zum Aufenthalt im öffentlichen Raum einladen.

Diese Planungsprinzipien sind Grundlage der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Hannover. Barrierefreiheit und Gender Mainstreaming sind selbstverständliche Kriterien der Planung und der Bewertung von Varianten und sind in Beteiligungsverfahren verankert. Gleiche Mobilitätschancen für alle werden gefördert.

Die Handlungskonzepte zur barrierefreien Stadt- und Verkehrsplanung und zum Gender Mainstreaming stellen folgende Maßnahmen heraus:

- Weiterentwicklung der Standards zur Barrierefreiheit im Verkehr
- Barrierefreie Wegweisung, Stadt(teil-)pläne und Verkehrsinformationen
- Abbau von Vorbehalten und sozialer Unsicherheit, z.B. gegenüber dem ÖPNV, von Angsträumen, der Risikoüberschätzung und der gefühlten Gefährdung
- Wiederbelebung des Straßenraumes in seiner Sozialfunktion als Aufenthalts- und Begegnungsraum

5.8 Straßenraumgestaltung

Die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums ist in der Vergangenheit vielfach einseitig auf die Bedürfnisse und Ansprüche des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet worden. Die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsfunktion städtischer Räume sind bedingt durch das Leitbild der autogerechten Stadt häufig vernachlässigt.

Die städtebauliche Qualität der Straßenräume und die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer kann unter der Maßgabe eines veränderten Entwurfsverständnisses und angesichts eher konstanter bis rückläufiger Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr durch entsprechende Gestaltungen der Verkehrsanlagen verbessert wer-

den. Das Handlungskonzept Straßenraumgestaltung sieht dazu Maßnahmen vor, die geeignet sind, eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche und die Anwendung einer städtebaulichen Bemessung von Straßenräumen umzusetzen. So muss sich z.B. die politisch gewünschte Steigerung des Radverkehrsanteils auch in der Konzeption und Gestaltung der Straßenräume widerspiegeln.

Der Abriss der Hochstraße am Raschplatz steht im Zusammenhang mit der Möglichkeit einer oberirdischen Führung der D-Linie. Ein Verlauf durch den Lister Meile-Tunnel mit einem Haltepunkt am Raschplatz macht den Abriss notwendig. Die Umgestaltung der Verkehrsanlagen am Raschplatz sichert die Funktion und die Leistungsfähigkeit.

Cityring



Friedrichswall

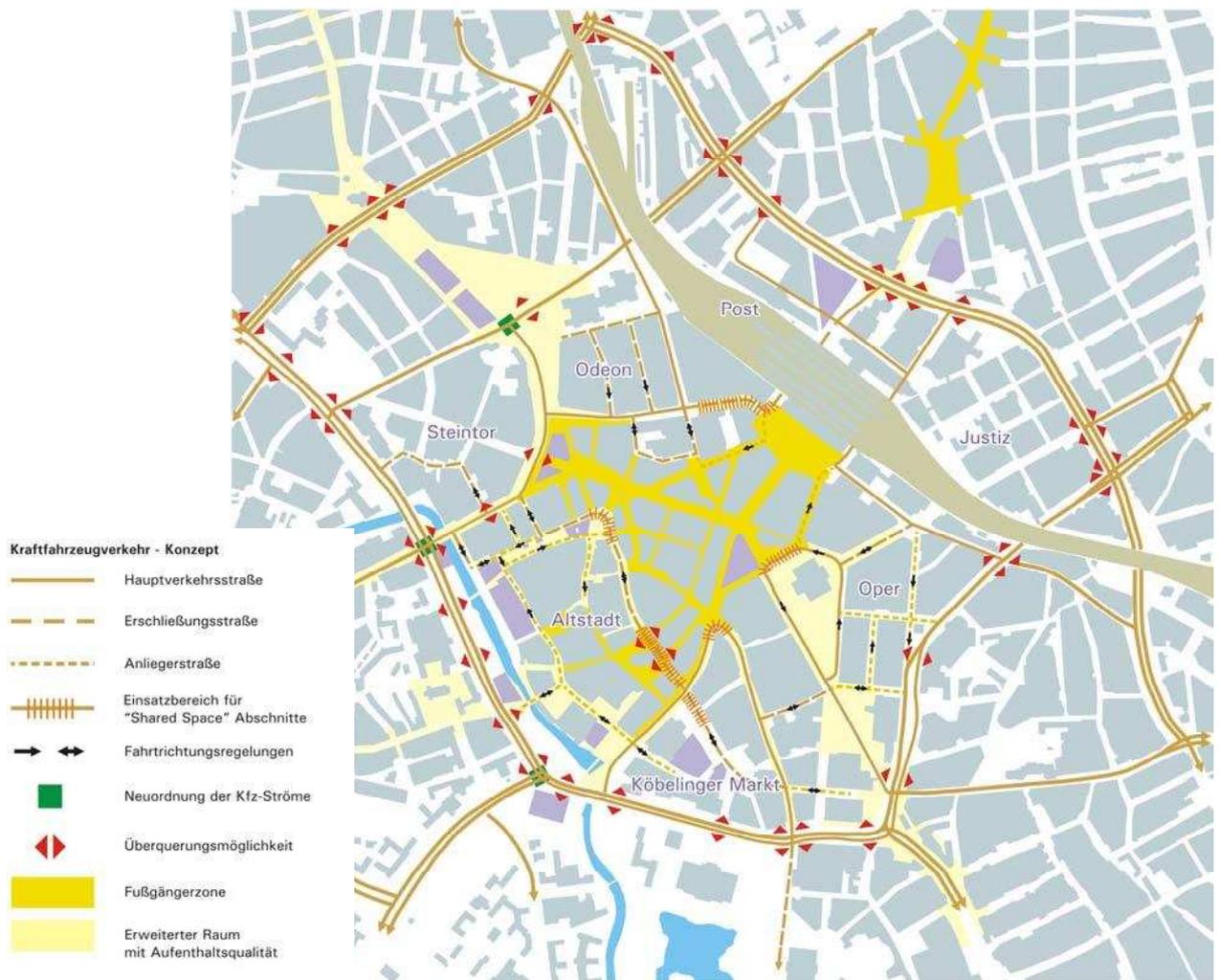
Der Cityring hat eine verkehrsverteilende Funktion. Seine Leistungsfähigkeit und die Trennwirkung nehmen Einfluss auf die gesamte innerstädtische Verkehrssituation und Erreichbarkeit der Innenstadt.

Im Rahmen von Hannover City 2020+ wurde für den Abschnitt Leibnizufer/ Friedrichswall ein leistungsfähiger, vierstreifiger Umbau mit vielfältigen Überquerungsmöglichkeiten aufgezeigt, der die Hauptverkehrsstraße in die Stadt integriert. Das Konzept eröffnet Möglichkeiten zur Entwicklung neuer städtebaulicher und freiräumlicher Qualitäten.

Innenstadt

Innerhalb des Cityrings steht die Erreichbarkeit mit dem Kraftfahrzeug vor der schnellen Durchfahrbarkeit. Erschließungsschleifen zur flächenhaften Erschließung der Innenstadt sind für den Kraftfahrzeugverkehr durchlässig und werden mit geringer Geschwindigkeit befahren.

Weitgehend deregulierte Abschnitte nach dem Prinzip des Shared Space, wie es beispielhaft im Bereich Osterstraße/ Karmarschstraße erfolgt ist, verknüpfen an ausgewählten Orten innere Stadtbereiche miteinander.



Verkehrskonzept Innenstadt

- Schillerstraße (Innenstadt/ Bahnhof/ Ernst-August-Galerie)
- Steintor (Innenstadt/Lange Laube)
- Marktstraße (Innenstadt/ Köbelinger Markt)
- Ständehausstraße (Innenstadt/ Operndreieck)

Die Prinzipien der Innerstadter-schließung können unter Beach-tung des Maßstabs auf andere Stadtbereiche und Stadtteilzentren übertragen werden.

Visionen zur „Stadtrepatur“

Die verkehrliche Umsetzung der städtebaulichen Konzepte zur Innenstadtentwicklung (Hannover City 2020 + , Cityring) regt zur Diskussion von Vorschlägen zur Attraktivierung des Stadtraums an, die möglicherweise über den Betrachtungszeitraum hinausgehen.

Am Beispiel anderer Städte, z.B. der Überbauung des mittleren Ringes in München, der teilweisen Überdeckung der Konrad-Adenauer-Straße in Stuttgart oder den Planungen der Freien und Hansestadt Hamburg die A7 nördlich des Elbtunnels abzudecken, wurden Möglichkeiten zur städtebaulichen Integration der Schnellwege aufgezeigt.

Denkbare Projekte sind die städtebauliche Integration des Südschnellweges im Bereich der Hildesheimer Straße oder die Integration des Westschnellweges in Linden. Die Weiterentwicklung dieser Visionen in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern ist eine langfristige Zielsetzung der Stadt- und Verkehrsplanung.



Kaisergabel



Hildesheimer Straße



Friedrich-Ebert-Straße



5.9 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Verkehrsmanagement

Die vorhandenen Maßnahmen des Verkehrsmanagements in Hannover dienen der Optimierung des Verkehrsflusses im ÖPNV und im Kraftfahrzeugverkehr. Die Lenkungs- und Beeinflussungsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz führen die auftretenden Fern- und Schwerverkehrsströme.

Die Elemente bilden eine gute Ausgangssituation um die auftretenden Verkehrsströme in Abhängigkeit von der aktuellen Verkehrslage effizient in den verfügbaren Infrastrukturen zu führen.

Das Handlungskonzept Verkehrsmanagement im Masterplan Mobilität setzt Schwerpunkte im Management temporärer, planbarer Verkehrsstörungen und in der Fortsetzung der betrieblichen Optimierungen.

Veranstungsverkehre

Feste, Messen, große Sportereignisse und Konzerte erzeugen Veranstaltungsverkehre, die als i.d.R. Einzelereignisse die täglichen Verkehrsabläufe verändern. Veranstaltungsverkehre sind absehbar und planbar. Mögliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss oder die Umwelt können durch Verkehrsmanagementstrategien und -konzepte vermieden oder vermindert werden.

Diese strategischen Konzepte sind zu entwickeln. Ein Ziel ist die Förderung eines hohen Verkehrsanteils im Umweltverbund bei Veranstaltungen.



Fußball



Messeschnellweg - Maßnahme A

Veranstungsverkehre sind im Hauptverkehrsstraßennetz zu Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV zu führen. Für die nachfrageorientierte Bemessung der Parkmöglichkeiten am Veranstaltungsort oder die Lenkung der Verkehrsströme zu lagegünstigen Angeboten ist ebenso Sorge zutragen.

Baustellenmanagement

Ein effizientes Baustellenverkehrsmanagement setzt die Koordination von kommunalen und privatwirtschaftlichen Baumaßnahmen bzw. Maßnahmen aller Versorgungsträger im Stadtgebiet voraus. Die Abschätzen der Auswirkungen von Baustellen auf den Verkehrsablauf im Hauptverkehrsstraßennetz ist Grundlage für die Entwicklung individueller Lenkungsstrategien.



Schwarzer Bär

Das Baustellenverkehrsmanagement stellt aktuelle Information zur Verkehrslage und begründete Empfehlungen im Internet bereit. Die Wegweisung (Umleitung) von Verkehrsströmen erfolgt im Hauptverkehrsstraßennetz und beinhaltet neben dem Weg auch Informationen zur Ursache, zu möglichen Wartezeiten, Fahrzeitverlusten/-gewinnen und den Vorteilen der Empfehlungen.

Die verkehrsmittelübergreifende Ausrichtung beinhaltet intermodale Empfehlungen und stellt die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im Störungs-/ Baustellenbereich sicher.

Betrieb

Das Programm zur Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Hannover wird kontinuierlich fortgesetzt. Das Programm setzt die Schwerpunkte im Verlauf der radialen Hauptzufahrtsstraßen.

- Marienstraße / Hans-Böckler-Straße zwischen Aegidientorplatz und Clausewitzstraße (8 LSA)
- Podbielskistraße zwischen Lister Platz und Kirchhorster Straße (21 LSA)
- Fössestraße zwischen Küchengarten und Am Lindener Hafen (6 LSA)

- Sallstraße / Stresemannstraße zwischen Marienstraße und Altenbekener Damm (5 LSA)
- Bornumer Straße zwischen Deisterplatz und Hamelner Chaussee (8 LSA)
- Lavesallee / Ritter-Brüning-Straße zwischen Friederikenplatz und Stadionbrücke (5 LSA)



Vahrenwalder Straße



Marienstraße

Die erkannten Konflikte zwischen dem Prinzip der „Grünen Welle“, dem Querverkehr und der ÖPNV-Beschleunigung werden berücksichtigt und gemildert. Definierte Mindestqualitäten (Wartezeiten) für alle Verkehrsarten werden eingehalten. Notwendig ist die Abwägung zwischen nachvollziehbaren Steuerungsverfahren (Festzeitsteuerung) und intelligenten Steuerungstechniken in Verkehrs-

abhängigkeit. Durch optimierte Steuerungsverfahren werden auch die Anforderungen der Luftreinhaltung erfüllt.

Dabei ist das Gesamtziel aber im Auge zu behalten: Die Verflüssigung des Kraftfahrzeugverkehrs darf nicht dazu führen, dass die Qualität der umweltfreundlichen Verkehrsmittel insgesamt beeinträchtigt wird und diese dadurch weniger gewählt werden.

Die Akzeptanzprobleme vorhandener Lenkungs- und Informationseinrichtungen, z.B. Parkleitsysteme, P + R-Wegweisung und Lkw-Lenkung, sind durch Information zur Funktion und Vorteilen abzubauen. Der Ausbau dynamischer Fahrgastinformationen auf den Busverkehr und an den P + R-Standorten ist ein Element zur Förderung des Umsteigens auf den ÖPNV.

Mobilitätsmanagement

Das Handlungskonzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement ist auf die Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug ausgerichtet. Damit verbunden sind weitere, strategische Ziele:

- Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität
- Gewährleistung einer dem Kfz-Verkehr gleichwertigen Alltagsmobilität im Umweltverbund
- Förderung eines verantwortungs- und umweltbewussten Verkehrsverhaltens

Das Mobilitätsmanagement ist die Vernetzung aller Verkehrsmittel durch informatorische und organisatorische Maßnahmen.

Die Stadt Hannover engagiert sich im Masterplan Mobilitätsmanagement Niedersachsen und für die Ausweitung der Aufgabe und Angebote der Mobilitätszentrale (VMZ Niedersachsen/ Region Hannover). Die Aktivitäten der Stadt und der Region Hannover werden in einem kooperativen Mobilitätsmanagement gebündelt.

Die Mobilitätsberatung trägt zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Verbreitung von Informationen über die möglichen Mobilitätsangebote bei.

Die Integration von Mobilitätsmanagementaspekten in Planungsprozesse fördert den Ausbau multimodaler Mobilität. Ein Schwerpunkt bildet die Förderung von Car Sharing-Angeboten, u.a. durch freie Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum – wohnungs-/ innenstadtnah.

In der Förderung von Elektromobilität, als zukunftsfähige Mobilitätsfacette auf kurzen Strecken, tritt die Stadt als Kooperationspartner auf. Die Einrichtung von Ladestationen und der Verleih von Elektrofahrrädern und Rollern sind mögliche Betätigungsfelder.

Ein bedeutendes Element ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern, privaten Initiativen und Verbänden sowie den Nutzern.

Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes Mobilitätsmanagement setzt die Umsetzung der Handlungskonzepte für die Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeugverkehr voraus. Attraktive und sichere Fußgänger- und Radverkehrsnetze in einem städtebaulich an-

sprechenden Umfeld, nutzerorientierte ÖPNV-Angebote und die Voraussetzungen zur intermodalen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes müssen geschaffen werden.

6 Handlungsschwerpunkte

Die Handlungskonzepte umfassen eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen unterschiedlichster Ausprägung, die zusammen das integrierte Handlungskonzept des Masterplans Mobilität der Landeshauptstadt Hannover ergeben. Die Konzepte stehen gleichrangig nebeneinander und verfolgen gemeinschaftlich das Oberziel im Leitbild des Masterplan Mobilität.

Oberziel

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover als zentraler, überregional bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort .

Die Bestimmung der Handlungsschwerpunkte des integrierten Handlungskonzeptes hebt die strategische Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Hannover für die kommenden 15 Jahre hervor.

Die Handlungsschwerpunkte fördern die Ziele des Masterplans Mobilität vorrangig, sollen in der weiteren Bearbeitung Priorität haben und haben verkehrspolitische Signalwirkung.

Die positiven Auswirkungen des Masterplans Mobilität und der Erfolg der strategischen Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt ist eng mit der Umsetzung und der Wirkung der Handlungsschwerpunkte verbunden.

Die Handlungsschwerpunkte des Masterplans Mobilität der Landeshauptstadt Hannover sind

- Mobilitätschancen,
- Leitbild Radverkehr,
- Verkehrskonzept Innenstadt,
- Mobilitätsmanagement,
- Verkehrssicherheit,
- Luft, Lärm und Klima und
- Sicherung der Erreichbarkeit für den Kraftfahrzeugverkehr,

die gleichrangig nebeneinander stehen.

6.1 Mobilitätschancen

Der Handlungsschwerpunkt Mobilitätschancen entspricht dem verkehrsartenübergreifenden Ziel des Leitbildes auf der Werteebene.

Mobilitätschancen für alle

- Besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der Verkehrsplanung
- Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen fördern
- Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben - Im Straßenraum, im ÖPNV....

Leitbild (Ausschnitt)

Im Mittelpunkt stehen die Mobilitätschancen für alle Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Hannover zur barrierefreien Teilhabe am öffentlichen Leben und Mobilität. Die Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeugverkehr und die besondere Berücksichtigung der Belange von Personen, deren Mobilität Einschränkungen unterliegen, sind die Ziele.

Die relevanten Ansätze und die erforderlichen Planungsprinzipien zur Förderung der Mobilitätschan-

cen enthalten die Handlungskonzepte

- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr,
- Verkehrssicherheit,
- Barrierefreiheit – Gender Mainstreaming,
- Straßenraumgestaltung und
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

und sind Grundlage der Stadt- und Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Hannover.

Die Planung kompakter und durchmischter Siedlungsstrukturen und lückenloser, hierarchisch strukturierter Erschließungsstrukturen vernetzen die Lebensräume im Nahbereich. Im Fußgänger- und Radverkehr sind sichere Wege gewährleistet. Flexible Bedienungsformen im Öffentlicher Personennahverkehr sowie die barrierefreie, attraktive und sichere Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und Fahrzeugen fördern die Zugänglichkeit für alle.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum tragen zum Abbau von Vorbehalten gegenüber der Nutzung des ÖPNV und gefühlter Gefahren im Straßenverkehr bei.

Barrierefreiheit und Gender Mainstreaming sind als selbstverständliche Kriterien der Stadt- und Verkehrsplanung verankert. Die Weiterentwicklung der Standards zur Barrierefreiheit im Verkehr fördert Mobilitätschancen für alle.

Die Fortschreibung der Planungsprinzipien der Straßenraumgestaltung sichert Wege ohne Hindernisse und gefährliche Abschnitte sowie eine visuell kontrastreiche und taktile und/oder akustische wahrnehmbare Ausstattung gewährleisten die Erreichbarkeit der städtischen Bereiche. Dazu gehören barrierefreie Wegweisungssysteme, Stadt(teil-)pläne und Verkehrsinformationen.

Beleuchtung und Möblierung schaffen soziale Sicherheit und sind integrierter Bestandteil anspruchsvoller Gestaltung, die zur Wiederbelebung des Straßenraumes in seiner Sozialfunktion als Aufenthalts- und Begegnungsraum beitragen.

Das kommunale Mobilitätsmanagement ist auf die Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug ausgerichtet.

Die strategischen Ziele sind die Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität sowie die Gewährleistung einer dem Kfz-Verkehr gleichwertigen Alltagsmobilität im Umweltverbund.



6.2 Leitbild Radverkehr

Der Handlungsschwerpunkt Leitbild Radverkehr fördert das Radfahren umfassend. Dem Handeln liegt das Verständnis für den „Radverkehr als System“ und die besondere Situation in Hannover zugrunde.

MOBILITÄT	Verdoppelung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25%		
SICHERHEIT	Halbierung der Unfälle mit Schwerverletzten und Geföteten		
NACHHALTIGKEIT	Sensibilisierung für eine umweltverträgliche Mobilität		
			
	FAHREN	PARKEN	HANDELN
	Routennetz Stadtteilnetze Innenstadtprogramm Knotenpunktprogramm	Parken in der Innenstadt Parken im Wohnumfeld Fahrradstation/Service	Öffentlichkeitsarbeit Internetpräsenz Mobilitätsberatung

Leitbild Radverkehr

Die mit dem Ratsbeschluss (März 2010) festgelegten Ziele für die kommenden zehn Jahre sind

- 25 % Radverkehrsanteil am Modal Split Hannovers
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr – Halbierung der Anzahl der Unfälle mit schwer verletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern
- Radfahren in allen Lebensbereichen (Wohnen/ Arbeit/ Einkauf/ Freizeit) und auf allen Wegen in der Stadt

Sie werden durch das Zusammenwirken der Bausteine in den drei Handlungsfeldern erreicht.

Ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz verbindet die wichtigsten Orte in der Stadt sicher, komfortabel und ohne Umwege – im gesamten Stadtbereich und in den Stadtteilen. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten minimiert.

Abstellanlagen am Ausgangspunkt und am Ziel der Wege bieten wirksamen Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus.

Das Handeln der Stadt wirbt aktiv für das Radfahren. Die Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Serviceorientierte öffentliche und private Dienstleistungen steigern die Attraktivität des Radfahrens. Private und privatwirtschaftliche Initiativen unterstützen das Handeln der Politik und der öffentlichen Hand.

Eine „Kommission Fahrradverkehr“ aus Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen, der hannoverschen Interessenverbände, wie zum Beispiel ADFC, ADAC, BIU, Fuß e.V. und VCD sowie der Polizei und der Üstra begleitet die Umsetzung des Leitbildes Radverkehr.



6.3 Verkehrskonzept Innenstadt

Das Konzept zur Erschließung der Innenstadt ist ein besonderer Handlungsschwerpunkt. Er zeigt aber auch exemplarisch, wie im gesamten Stadtgebiet die übergeordneten Ziele des Masterplans umgesetzt werden können. Die im Folgenden aufgezeigten Konzepte zur (stadt-) verträglichen Abwicklung aller Verkehrsarten und der gestalterischen Aufwertung sind unter Beachtung der örtlichen Situation auch auf andere Bereiche in der Stadt übertragbar.

Grundsatz

Das Verkehrskonzept Innenstadt Hannover berücksichtigt die Mobilitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer. Die Erschließung mit dem ÖPNV, mit dem Rad, zu Fuß und im Kraftfahrzeugverkehr ist sichergestellt.

Die Innenstadt ist durch attraktive Stadträume mit den angrenzenden Stadträumen vernetzt. Durch Umgestaltungen entstehen attraktive, unverwechselbare Stadträume.

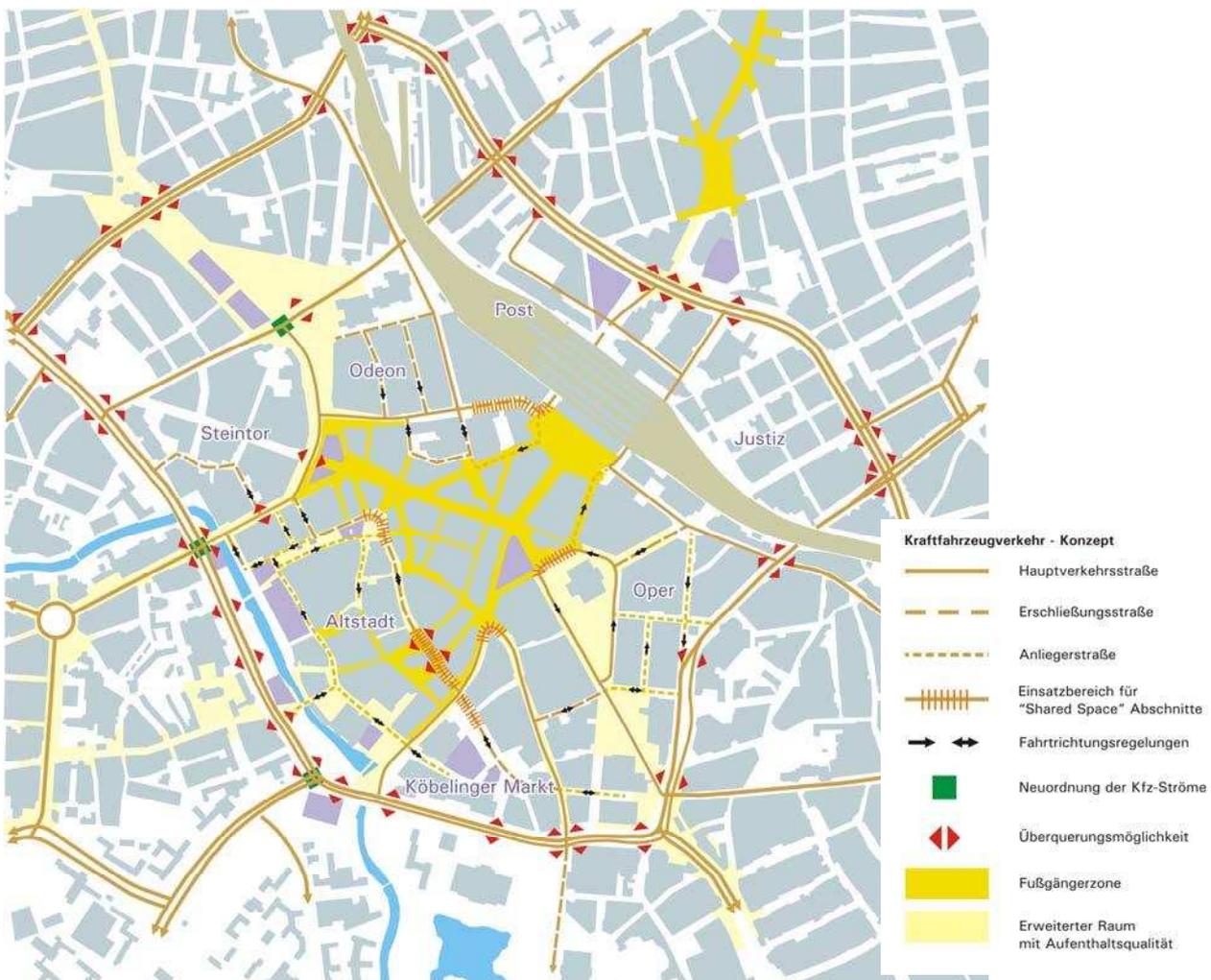
Straßennetz

Der Cityring ist eine leistungsfähige, vierstreifige, in die Stadt integrierte Hauptverkehrsstraße mit vielfältigen Überquerungsmöglichkeiten, deren verkehrsverteilende Funktion zu erhalten ist. Das im Rahmen von Hannover City 2020+ für den Abschnitt Leibnizufer/ Friedrichswall erarbeitete Konzept eröffnet Möglichkeiten zur Entwicklung neuer städtebaulicher und freiräumlicher Qualitäten unter Wahrung der Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr.

Die Umgestaltung der Verkehrsanlagen Hamburger Allee/Raschplatz sichert die Funktion und die Leistungsfähigkeit. Der Abriss der Raschplatzhochstraße ermöglicht die oberirdische Führung der D-Linie. Vorliegende Untersuchungen belegen, dass dies bei Erhalt der Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr möglich ist.

Die Straßen innerhalb des Cityrings ermöglichen eine leichte Überquerung für Fußgänger und Radfahrer. Durchlässige Erschließungsschleifen sichern die flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kraftfahrzeugverkehr.

Erschließung im Kraftfahrzeugverkehr



Mögliche Einsatzbereiche für die Ausweitung des beispielhaft im Bereich Osterstraße/ Kar-marschstraße umgesetzten Prin-zips des Shared Space sind

- Schmiedestraße (Innenstadt/ Altstadt),
- Steintor (Innenstadt/Marstall)
- Marktstraße (Innenstadt/ Kö-belinger Markt) und
- Ständehausstraße (Innenstadt/ Operndreieck).

Anlieferung

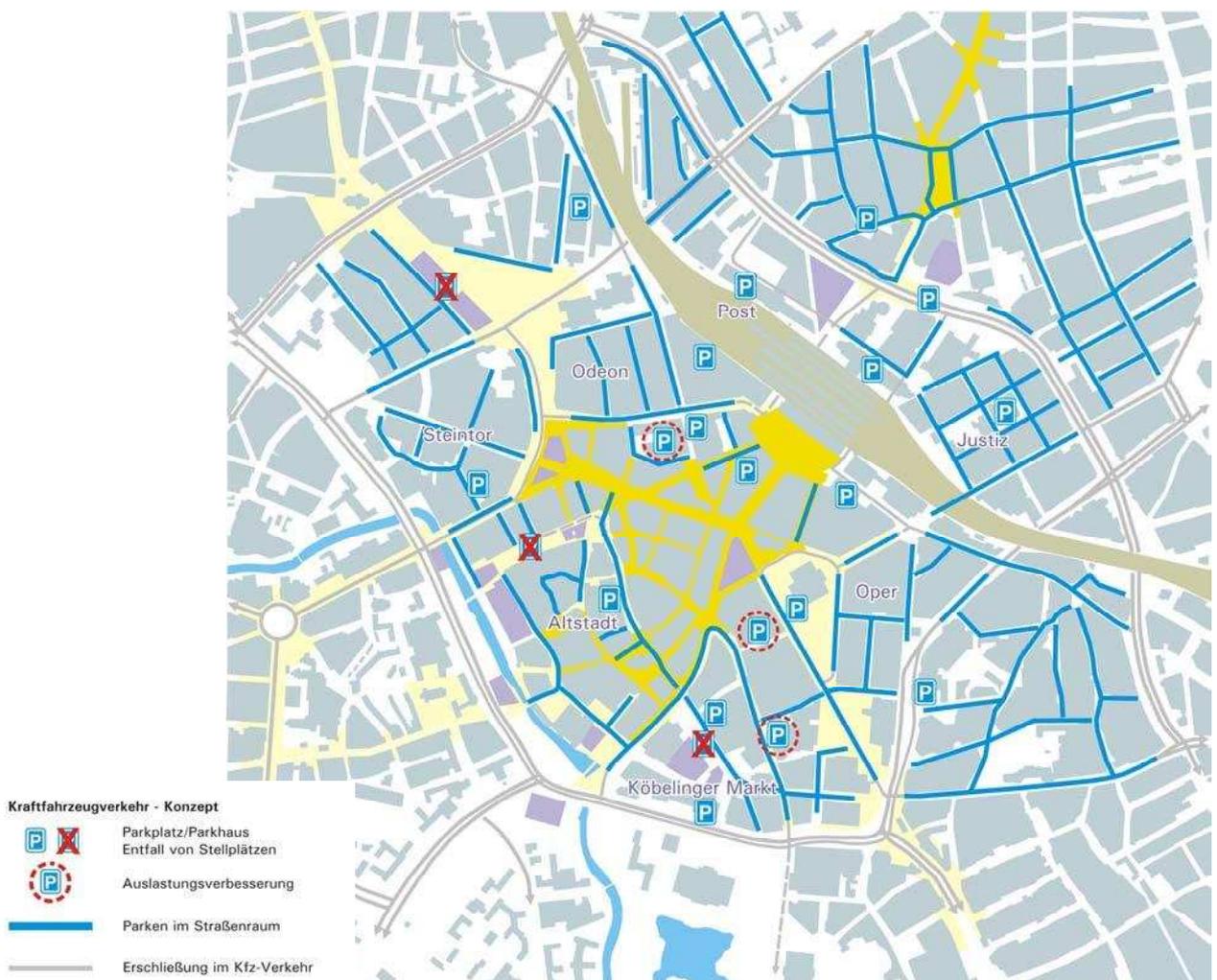
Die Einhaltung der Lieferzeiten wird gewährleistet. Die freie Zu-fahrt in die Bereiche der Fußgän-ger wird eingeschränkt. Freigehal-tene Lade- und Lieferzonen ge-währleisten den Warentransport außerhalb der Lieferzeiten.

Parken

Die heute noch vorhandenen Park-möglichkeiten an Köbelinger Markt, Marstall und Klagesmarkt werden nach den Planungsideen aus Hannover City 2020+ entfal-len. Die Auslastung der Parkhäu-ser wird gegenüber heute dadurch verbessert.

Insbesondere mit Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer wird auf das Parken im Straßen-raum nicht verzichtet.

Parken in der Innenstadt



Radverkehr

Der Radverkehr hat attraktiv aus-gebaute Verbindungen in die an-grenzenden Stadtteile:

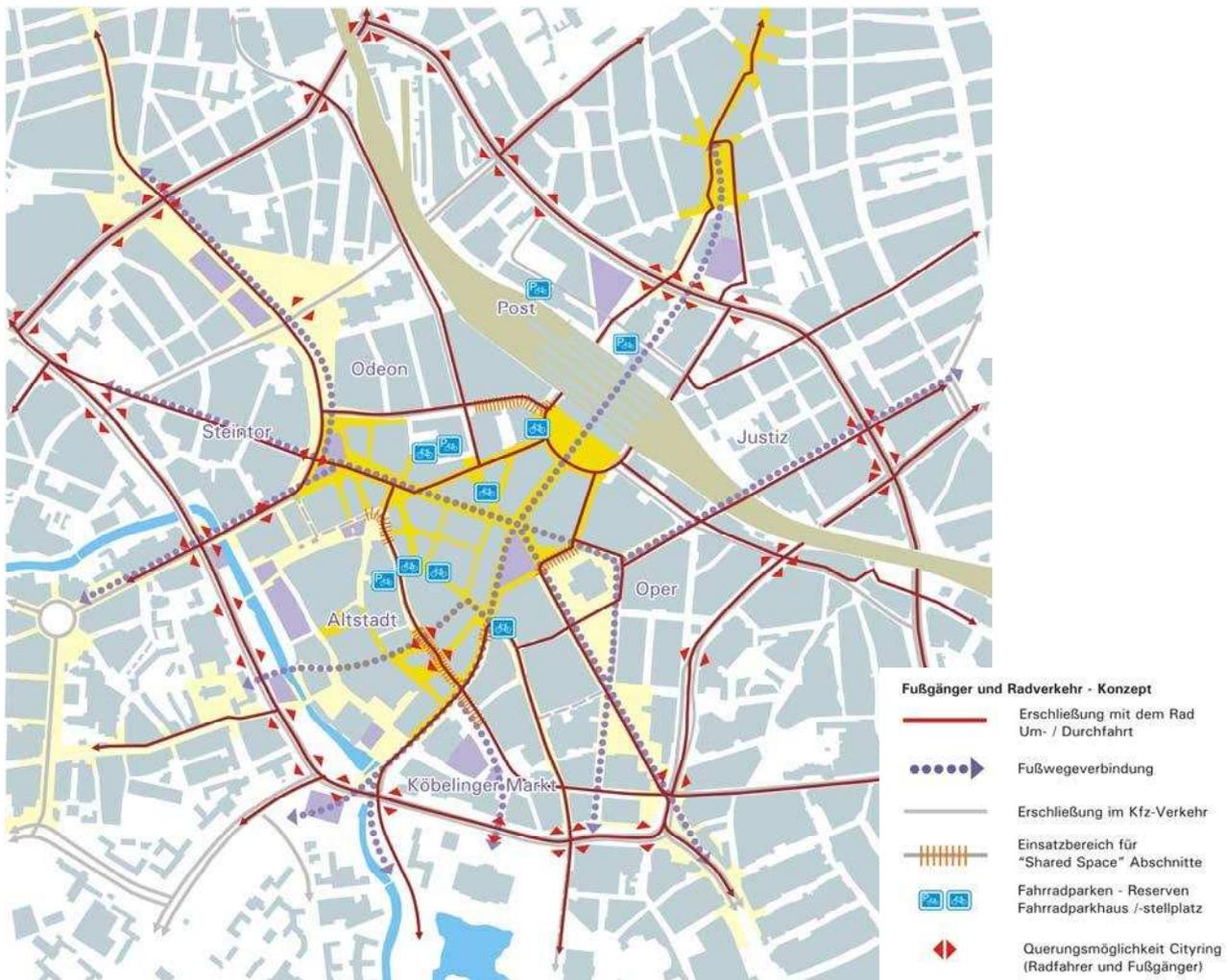
- Nordstadt: Klagesmarkt/ Gose-riede, Lange Laube
- Linden: Calenberger Straße, Goethestraße, Lavesallee
- Südstadt: Hildesheimer Straße/ Aegidientorplatz/ Georgsplatz, Culemannstraße, Willy-Brandt-Allee
- Oststadt/List: Königstraße, Lister Meile
- Vahrenwald: Herschelstraße/ Andreaestraße

Der Radverkehr hat einen inneren Verteilerring. Die Radabstellanla-gen sind nachfragegerecht dimen-sioniert. Lücken in der äußeren Umfahrung (Cityring) sind ge-schlossen.

Fußgänger

Der Fußgängerbereich ist durch fußgängerfreundlich gestaltete Übergangsbereiche, u.a. nach dem Prinzip des Shared Space, an ausgewählten Orten arrondiert. Die Trennwirkung von Straßen wird abgebaut – der Cityring ist an allen wichtigen Wegebeziehungen überquerbar. Die Vielfalt der Gestaltung und der Gewinn von Freiflächen bauen die Aufent-haltsqualität aus.

Fußgänger und Radverkehr



ÖPNV

Die Innenstadt ist durch die Angebote der schienengebundenen Systeme des ÖPNV – Stadt- und S-Bahn – gut erschlossen. Der Regionalbusverkehr (RegioBus) liegt in der Achse Goethestraße/ Münzstraße/ Kurt-Schumacher-Straße. Das Angebot im Stadtbusverkehr (Üstra) vernetzt die Innenstadt mit den angrenzenden Stadtbereichen.

Der ZOB wird in die Rundestraße und damit an den Hauptbahnhof verlagert. Die Dimensionierung der Neugestaltung des ZOB ist auf den Halt von Fernbuslinien und Gelegenheitsverkehren ausgelegt. Für die Perspektive verstärkter nationaler Fernbusverkehre, die im Zuge der Liberalisierung des Personen Beförderungsgesetzes (PBefG) erwartet werden, besteht eine Kapazitätsreserve von 25 % (bei regeltem Betrieb bis ca. 33 %). Im Umfeld dieses neuen ZOB sind Haltepositionen für den RegioBusverkehr vorgesehen.

Die innerstädtische Führung der D-Linie – Goethestraße bis Hauptbahnhof – unterscheidet zwei Alternativen.

Alternative – Integration

Die D-Linie ist oberirdisch geführt und in den Straßenzug Goethestraße/ Münzstraße/ Kurt-Schumacher-Straße integriert. Im Bereich des Hauptbahnhofes stehen Varianten zur Führung in heutiger Lage oder in Richtung Raschplatz zur Diskussion.

Alternative – Tunnel

Der Übergang in die unterirdische Führung im Tunnel erfolgt in der östlichen Goethestraße und verläuft über die teilweise vorhandene Station Steintor zur bereits

hergestellten Tunnelstation Raschplatz.

6.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Handlungsschwerpunkt des städtischen Engagements, um

- die Verkehrssicherheit zu verbessern,
- die Einhaltung von Umweltqualitätszielen zu erreichen,
- Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug zu fördern und aufzuzeigen,
- die Bürgerinnen und Bürger für ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren und ein verantwortungs- und umweltbewusstes Verkehrsverhalten zu fördern,
- die Effizienz im Verkehr zu steigern und
- die Verkehrssysteme zu vernetzen.

Mobilitätsmanagement ist damit das Bindeglied im integrierten Handlungskonzept und zwischen den Verkehrsarten zur Förderung und zum Ausbau multimodaler Mobilität.

Übergeordnetes Ziel ist die Förderung einer umwelt- und sozialverträglichen sowie effizienten Mobilität in der Stadt Hannover.

Die Aufgabe der Stadt ist ein verstärktes Engagement auf der Ebene von Information, Service und Koordination. Es sollen Aktivitäten angeregt, Konzepte eingefordert und Hilfestellung gegeben werden.

Die Stadt versteht sich in Kooperation mit der Region Hannover als Initiator für die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern, privaten Initiativen und Verbänden sowie den Nutzern.

Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes Mobilitätsmanagement setzen die Maßnahmen der Handlungskonzepte für die Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeugverkehr voraus, z.B. attraktive und sichere Fußgänger- und Radverkehrsnetze, ein städtebaulich ansprechendes Umfeld und nutzerorientierte ÖPNV-Angebote.

Die Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/ Region Hannover und das Informationsangebot der Üstra zum ÖPNV werden in Kooperation der Landeshauptstadt Hannover mit der Region Hannover zu einem umfassenden Mobilitätsmanagementsystem für die Bürgerinnen und Bürger gebündelt.

Vorhandene Angebote

- HANNOVERmobil – Kunden der Üstra erhalten Zugang zu allen Verkehrsmitteln im Umweltverbund,
- CarSharing-Anbieter Stadtmobil mit Stationen im gesamten Stadtgebiet,
- Fahrradverleihsysteme der Deutschen Bahn und von Next-bike mit stadtweiten Standorten für Leihräder,

werden als multimodale Ansätze weiter verfolgt und im privaten, privatwirtschaftlichen und kommunalen Bereich gefördert. In der Förderung von Elektromobilität, als zukunftsfähige Mobilitätsfacet-

te auf kurzen Strecken, tritt die Stadt als Kooperationspartner auf.

6.5 Verkehrssicherheit

Eine Stadt- und Verkehrsplanung in Abwägung der Ansprüche aller Verkehrsarten beinhaltet Aspekte der Verkehrssicherheit, Unversehrtheit und sozialer Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei der Nutzung aller Verkehrsmittel.

Der Handlungsschwerpunkt Verkehrssicherheit verfolgt einen verkehrsartenübergreifenden Ansatz. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist Bestandteil der Bausteine

- Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr,
- Barrierefreiheit – Gender Mainstreaming,
- Straßenraumgestaltung und
- Verkehrsmanagement

des integrierten Handlungskonzeptes.

Der verkehrsartenübergreifende Ansatz schafft sichere Wege zum Radfahren und Zufußgehen, städtebaulich integrierte, verkehrssichere Anlagen des ÖPNV und die Straßenraumgestaltung unter Abwägung der Ansprüche aller Verkehrsarten sichert nutzungs- und umfeldverträgliche Geschwindigkeiten.

Das Engagement der Landeshauptstadt Hannover zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird fortgesetzt.

Das Handlungskonzept zur Verkehrssicherheit setzt die Schwerpunkte in den Bereichen:

- **Kontrolle und Überwachung** reduzieren unfallträchtiges Fehlverhalten und erhöhen die Disziplin und die Verkehrssicherheit gezielt.
- **Prävention** durch zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert für Rücksichtnahme, Respekt und Verantwortung sich selbst und anderen gegenüber.
- Die **Verkehrserziehung** in Schulen wird reaktiviert und knüpft an vorangegangene Erfolge an.
- Die Schwere der Unfallfolgen wird durch die **Überwachung Geschwindigkeiten** reduziert.

6.6 Luft, Lärm und Klima

Der Handlungsschwerpunkt Luft, Lärm und Klima erweitert den im Masterplan Mobilität gesetzten Schwerpunkt der Verkehrssicherheit auf die Unversehrtheit und Gesundheit für die Bürgerinnen und Bürger, für alle Verkehrsteilnehmer und bei der Nutzung aller Verkehrsmittel.

Verkehrssicherheit und Unversehrtheit

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/Vision Zero ¹
- Soziale Sicherheit und Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel
- Unversehrtheit und Gesundheit durch Einhaltung von Umweltqualitätszielen (Klima, Luft, Lärm)

Leitbild (Ausschnitt)

Die (Umweltqualitäts-) Ziele zur Reinhaltung der Luft und zur Minderung der Lärmemissionen sind Grundlage der zielführenden, städtischen Aktionspläne zur Lärminderung und Luftreinhaltung.

Die Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungslärm und zur Verbesserung der (Verkehrs-) Lärmsituation für die Bevölkerung sind in einem 4-Punkte-Programm zusammengefasst:

- Überprüfung, Kontrolle und ggf. Überprüfung der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten zur Lärminderung
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge bei Neubau und Sanierung
- Lärmindernde Straßenraumgestaltung
- Lärmschutzanforderungen an andere Baulastträger (Bund, Land und Region)

Der Aktionsplan zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität vermeidet, z.B. durch verkehrslenkende Maßnahmen und Fahrverbote, Grenzwertüberschreitungen bzw. setzt deren Häufigkeit herab.

Eine Maßnahme im Luftreinhalteplan der Stadt Hannover ist die seit dem 01.01.2008 eingerichtete Umweltzone. Die Fortführung der verkehrstechnischen Optimierung von Lichtsignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen verfolgt das Ziel der Verflüssigung des Kfz-Verkehrs. Das gleiche Ziel soll durch „kontrolliertes“ Tempo 50 in Hauptbelastungsbereichen erreicht werden.

Die Ziele und Planungen sind in den Masterplan Mobilität integriert.

Weitere relevante Ansätze zum Erreichen der Ziele im Handlungsschwerpunkt Luft, Lärm und Klima enthalten die Handlungskonzepte

- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr und
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Die Ziele zum Klimaschutz sind in Vereinbarungen auf der Ebene von Bund, Land und Region verankert und umfassen auch den Verkehrssektor.

Im Öffentlichen Personennahverkehr trägt die Steigerung der Effizienz zur Einhaltung von Umweltqualitätszielen bei. Die Stadtbahn ist „traditionelle“ Elektromobilität und wird zu großen Anteilen mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben. Technische Innovationen im Bereich der Fahrzeug- und Antriebstechniken (Hybrid-Bus) sowie der Infrastruktur steigern die Effizienz, reduzieren die CO₂-Emissionen, vermeiden Lärmemissionen und haben Verbesserungspotenzial zur Luftreinhaltung.

Ein Radverkehrsanteil von 25 % am Modal Split der Stadt trägt zum Erreichen der Ziele des Handlungsschwerpunktes Luft, Lärm und Klima bei:

- Die eigene Gesundheit wird gefördert, andere wenig gefährdet.
- Radfahren ist verträglich für Stadt und Umwelt (Klima, Luft, Lärm).
- Der Flächenverbrauch beim Fahren und Parken ist gering.

Die Eigenschaften und Vorteile sind auf den Fußgängerverkehr und dessen Förderung übertragbar.

Das Handlungskonzept und der Schwerpunkt Mobilitätsmanagement sind die strategische Ausrichtung auf die Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug und die

- Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität,
- Gewährleistung einer dem Kfz-Verkehr gleichwertigen Alltagsmobilität im Umweltverbund und
- Förderung eines verantwortungs- und umweltbewussten Verkehrsverhaltens.

Die Integration von Mobilitätsmanagementaspekten in Planungsprozesse ist eine Voraussetzung zur intermodalen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und leistet damit einen Beitrag zur Einhaltung der Ziele des Handlungsschwerpunktes Luft, Lärm und Klima.

6.7 Erreichbarkeit für den Kraftfahrzeugverkehr

Der Handlungsschwerpunkt verfolgt die grundlegende Forderung nach dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes insgesamt.

Zielsetzung ist die Konzentration des notwendigen Kraftfahrzeugverkehrs in einem leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz mit bedarfsgerechten Kapazitäten, bemessen am quantifizierten Bedarf der Verkehrsnachfrage.

Durch die räumliche Differenzierung der Funktionen und der Kapazitäten der Elemente des Straßennetzes, z.B. in der Innenstadt und den Stadtteilzentren, entsteht eine erkennbare Netzhierarchie. Die Entlastung städtischer Bereiche von gebietsbezogenem Durchgangsverkehr wird durch eine bedarfsgerechte Infrastruktur erreicht.

Der leistungsfähige Umbau von Knotenpunkten und Strecken stellt bedarfsgerechte Kapazitäten im Hauptverkehrsstraßennetz bereit. Neu-/ Ausbaumaßnahmen stehen dabei hinter der Umgestaltung und betrieblichen Optimierung der vorhandenen Infrastruktur zu deren effizienterer Nutzung zurück.

Zur betrieblichen Anpassung der Kapazität werden Maßnahmen des Verkehrsmanagements ergriffen, z.B. die Optimierung von LSA-Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses unter Wahrung der in Hannover beschlossenen Vorrangschaltung für den ÖPNV. Die Beeinflussung und Lenkung von Verkehrsströmen konzentriert den Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz und verteilt diesen auf die verfügbaren Kapazitäten.

Die Verbesserung der städtebaulichen Integration von Straßen und die Möglichkeiten zur Aufwertung der Stadtgestalt sind gleichwertige Aspekte der Abwägung.

Der Planungsprozess Hannover City 2020+ zeigt mit den Voruntersuchungen zur Umgestaltung des Cityringes – Leibnizufer bis Friedrichswall – und den städtebaulichen Konzepten zu den Interventionsräumen beispielhaft die

Umsetzung dieser Planungsprinzipien.

Im ruhenden Verkehr werden Stellplatzangebot und -nachfrage quantifiziert, mit dem Ziel lokale Überkapazitäten zu vermeiden und die schwache Auslastung der Parkhäuser zu verbessern. Dabei wird die gezielte Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund berücksichtigt, aus der ein Rückgang der Parkraumnachfrage resultiert. Der Ausbau von P+R-Angeboten im Stadtrandbereich wird fortgesetzt, um den Umstieg auf den ÖPNV auszuweiten und Pendlerströme im Kfz-Verkehr in der Peripherie zu brechen. Ein Konzept zu dynamischen P+R-Informations- und Leitsystemen gehört dazu.

Die Region und die Stadt Hannover positionieren sich als Kompetenzzentrum für Logistik und bauen die Position als herausragender Logistikstandort mit nationaler und internationaler Bedeutung im Städtenetz EXPO-Region aus. Kennzeichnend für die Standortvorteile sind die günstige Anbindung an Straße, Schienen- und Wasserwege sowie den Flughafen Hannover. Die Planungen zur Stärkung des Standortes in der Region Hannover

- Ausbau des Stichkanals Linden,
- Bau einer KV-Megahub-Anlage am Güterbahnhof Lehrte,
- Ausbau des Mittellandkanals für Großmotorgüterschiffe (GMS) und
- Neubau eines Frachtzentrums am Flughafen Hannover

werden unterstützt und bauen die trimodale Erschließung Hannovers im Wirtschafts- und Güterverkehr

aus. Mit einer leistungsfähigen Infrastruktur werden günstige, verkehrliche Rahmenbedingungen für den Wirtschafts- und Güterverkehr geschaffen. Negative Auswirkungen für die Bevölkerung der Stadt Hannover werden vermieden. Dazu gehört die Verbesserung der Akzeptanz vorhandener Instrumente des Verkehrsmanagements. Die Befolgung der Regelungen zur Umweltzone, der Wegweisungselemente und der dynamischen Verkehrsinformationen ist durch Informationsausweitung und Überwachung zu verbessern.

6.8 Leitbildreflexion

Die Diskussionen und Festlegungen zum Leitbild standen am Anfang des Planungsprozesses. In diesem Planungsstadium war noch kein Bezug der planungsorientierten Handlungsziele zu möglichen Maßnahmen hergestellt.

Im Planungsprozess wurde hinterfragt, in wieweit die Ausgangssituation und die Handlungskonzepte der einzelnen Verkehrsarten die im Leitbild formulierten Ziele verfolgen. Die kontinuierliche Einbindung in den Planungsprozess bewahrte das Bewusstsein für die Ziele.

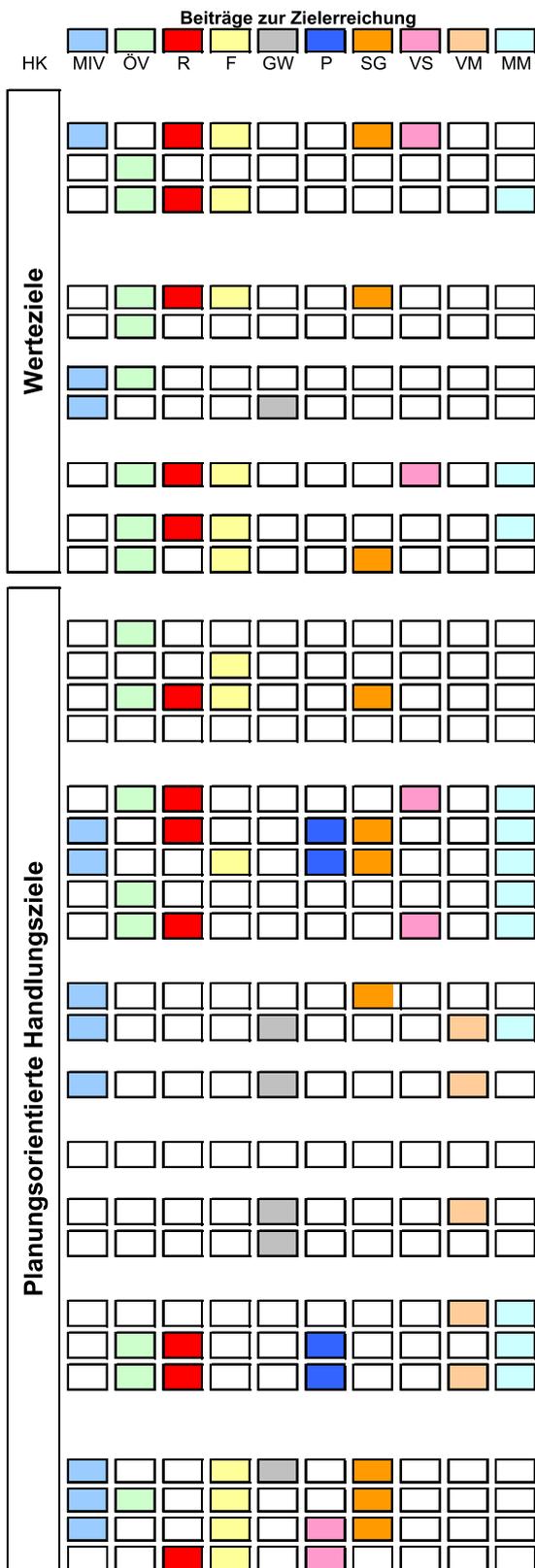
In Kenntnis des Integrierten Handlungskonzeptes und der Handlungsschwerpunkte erfolgt eine abschließende Rückkopplung mit dem Leitbild. Diese veranschaulicht die matrixhafte Zuordnung der Handlungskonzepte zu den Zielen des Leitbildes. Trägt ein Handlungskonzept zur Zielerreichung bei, dann erfolgt eine farbige Kennzeichnung.

Die Auswertung der Verteilung und der Anzahl der Beiträge zur Zielerreichung zeigt die Bedeutung der Handlungsfelder Sicherheit und Unversehrtheit, Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer und Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes in der strategischen Ausrichtung der Verkehrsplanung der Stadt Hannover im Masterplan Mobilität.

Die herausragende Rolle der Handlungskonzepte für den Radverkehr, die Barrierefreiheit, die Straßenraumgestaltung und das Mobilitätsmanagement, die als Handlungsschwerpunkte herausgestellt wurden, wird deutlich. In allen Zielbereichen leisten diese Handlungskonzepte Beiträge zum Erreichen der Ziele des Leitbildes für die Verkehrsentwicklung der Stadt Hannover bis ins Jahr 2025.

Die Wirkungsbilanz des Integrierten Handlungskonzeptes – erkennbar an der Fülle der farblichen Kennzeichnungen – ist positiv. Das Erreichen der gesetzten Ziele des Leitbildes werden in hohem Maße gefördert.

HK	Handlungskonzept
MIV	HK MIV (Straßennetz, Betrieb, Gestaltung)
ÖV	HK ÖPNV
R	HK Radverkehr "Leitbild Radverkehr"
F	HK Fußgängerverkehr
GW	HK Güter-/Wirtschaftsverkehr
P	HK Ruhender Verkehr
SG	HK Straßenraumgestaltung
VS	HK Verkehrssicherheit
VM	HK Verkehrsmanagement
MM	HK Mobilitätsmanagement



Sicherheit und Unversehrtheit

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer / Vision Zero
- Soziale Sicherheit und Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel
- Unversehrtheit und Gesundheit durch die Einhaltung von Umweltqualitätszielen (Klima, Luft und Lärm)

Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung

- Erhalt der dezentralen Stadtteilfunktion
- Qualitatives vor quantitativem Wachstum berücksichtigt die Auswirkungen des demographischen Faktors
- Abstimmung von Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung und Umweltplanung
- Stärkung der oberzentralen Funktion in der Region und der Lagegunst als überregionaler Knoten

Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer

- Besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Migranten, Menschen mit Behinderungen sowie wirtschaftlich Benachteiligter in der Verkehrsplanung
- Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen
- Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben - im Straßenraum, im ÖPNV, ...

Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung (Nutzungs von Brachen und Baulücken)
- Stadt der kurzen Wege durch Mischung verträglicher Nutzungen
- Stärkung der Stadtteilzentren
- Attraktivierung als zentraler Wohnstandort in der Region

Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

- Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten
- Aktivierung des Potenzials im Radverkehr
- Aktivierung des Potenzials des Zu-Fuß-Gehens
- Förderung der Attraktivität des ÖV in Stadt und Region
- Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Verbesserung der Effizienz in der Abwicklung aller Verkehrsarten im Netz

- Ausbildung bedarfsgerechter Kapazitäten im Straßennetz
- Verbesserungen im Straßennetz unter Umweltqualitätszielen (betriebliche und bauliche Maßnahmen)
- Konzentration des Verkehrs in einem funktional hierarchisierten Straßennetz

Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs

- Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport (Luft, Straße, Schiene, Wasser)
- Stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs (Lenkung)
- Alternative City-Logistik zur Regelung des städtischen Lieferverkehrs

Vernetzung der Verkehrssysteme

- Verkehrsartenübergreifendes Verkehrssystemmanagement (VSM)
- Verbesserung der Information über verkehrlichen Angebote und Mobilitätsalternativen
- Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Umsteigeanlagen, Car Sharing)

Attraktivierung des Stadtraums

- Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten
- Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume
- Verkehrsraum als Lebensraum gestalten
- Freiraumsysteme als Verkehrsräume für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen