

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Landeshauptstadt Hannover
SPD-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

10.05.2023

Neufassung gemäß § 34 der Geschäftsordnung des Rates
der Landeshauptstadt Hannover
der Drucksache Nr. 1010/2023

Reduzierung des Haupt- und Vorbehaltsstraßennetzes der LHH

zu beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage einer Fortschreibung des Masterplans Mobilität das aktuelle Haupt- und Vorbehaltsstraßennetz für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) grundsätzlich zu überprüfen und zu überarbeiten. Ziel ist es, dieses Straßennetz deutlich zu reduzieren.

Der so gewonnene Straßenraum soll bedarfsgerecht neu entwickelt werden, mit dem Ziel, der Klimaneutralität bzw. der Klimafolgenanpassung zu entsprechen. **Der MIV soll nur noch auf dem reduzierten Hauptnetz leistungsfähig und mit Priorität nach dem ÖPNV geführt werden.** Dies soll unter folgenden Kriterien und Maßgaben erfolgen:

1. Basis sind die vorliegenden Verkehrsbelastungszahlen, angepasst an die Ziele des fortgeschriebenen Masterplans Mobilität und die Maßgabe, den stadtweiten Anteil des so genannten „Umweltverbundes“ bis 2035 auf 80 Prozent und innerhalb der Innenstadt auf deutlich über 80 Prozent zu erhöhen.
2. Das Hauptnetz soll die Radverkehrskonzepte berücksichtigen und insbesondere dem Netz der Velorouten und der Radschnellwege nicht entgegenstehen, auch die Radinfrastruktur soll nicht verschlechtert werden. Der ÖPNV muss weiterhin sowohl auf dem Hauptnetz als auch auf den restlichen Straßen funktionieren.
3. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Menschen, die auf Kraftfahrzeuge angewiesen sind (wie z. B. Anwohnende, Handwerker*innen, Lieferverkehre, Menschen mit Behinderung, Pflege- und Gesundheitsdienste), sowie die Erreichbarkeit der Parkhäuser bleiben erhalten.
4. **Auf dem künftigen Hauptnetz hat in der Regel der MIV Priorität - sofern der ÖPNV dort geführt wird, hat nach wie vor der ÖPNV Priorität. Auf allen anderen Straßen haben die Verkehrsmittel und -Träger des Umweltverbundes Priorität.** Dort sind Komfort und Leistungsfähigkeit des Fuß- und Radverkehrs maßgeblich.
5. Verlässt der MIV das Hauptnetz, kann er dort, wo es notwendig und möglich ist, dem Umweltverbund nachgeordnet den Straßenraum weiter mitnutzen.
6. Straßen sollen – wo immer möglich – als Stadträume mit Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden und dabei dem neuen Anspruch an Leistungsfähigkeit als auch der Anpassung an die Klimafolgen gerecht werden.

Begründung:

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Gesicht und Rückgrat der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Sie beeinflussen ganz entscheidend, ob Menschen gerne in ihrer Stadt leben.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr - auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten sind den Städten und Kommunen aber viel zu enge Grenzen gesetzt. So legt der § 45 der Straßenverkehrsordnung - ein Bundesgesetz – derzeit fest, dass Tempo 30 nur bei konkreten Gefährdungen bzw. vor sozialen Einrichtungen wie beispielsweise Kitas und Schulen angeordnet werden kann.

Bereits 537 Städte, Gemeinden und Landkreise haben sich daher bisher der bundesweiten Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ für mehr kommunale Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits angeschlossen. Leider ist die von der Landeshauptstadt Hannover mitbegründete Initiative mit ihren Forderungen beim Bundesverkehrsministerium bislang nicht durchgedrungen.

Um dennoch in Hannover auf mehr Straßen die Geschwindigkeit für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Tempo 30 reduzieren zu können, soll das aktuelle städtische Haupt- und Vorbehaltsstraßennetz auf der Grundlage einer Fortschreibung des Masterplans Mobilität grundsätzlich überprüft und überarbeitet werden. Ziel ist es, dieses Straßennetz deutlich zu verkleinern. Der so gewonnene Straßenraum soll neu entwickelt werden, umso die Aufenthaltsqualität der Stadträume zu erhöhen und diese an die Klimafolgen durch mehr Grün und mehr Regenversickerung anzupassen

Dr. Daniel Gardemin/
Dr. Elisabeth Clausen-Muradian
Fraktionsvorsitz

Lars Kelich
Fraktionsvorsitzender