

# Verkehrsentwicklungsplan 2035+ „Aktionsprogramm Verkehrswende“

## 1. Ziele und Verkehrswende-Szenario: Was wollen wir erreichen?

### Ziele

Die Region Hannover hat sich das Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu werden. Hierzu muss auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten. Klimaneutralität ist im Verkehrssektor aber nur langfristig zu erreichen, da noch mindestens bis 2030 Neufahrzeuge mit Verbrennerantrieb angeschafft werden, die dann noch rund weitere 15 Jahre in der Region fahren und CO<sub>2</sub> emittieren werden. Auch die Stromproduktion für Elektroautos kann nur schrittweise klimaneutral werden. Daher ist neben der Antriebswende auch eine deutliche Reduktion der Kfz-Fahrleistungen erforderlich, um möglichst schnell klimaneutral zu werden und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffimporten zu reduzieren. Als Etappenziel zu einer klimaneutralen Region soll durch das „Aktionsprogramm Verkehrswende“ eine CO<sub>2</sub>-Minderung der verkehrsbedingten Emissionen des Verkehrs der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover sowie der Einpendlerinnen und Einpendler von 70 % erreicht werden.

Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, ist eine Strategie aus Pull- und Push-Maßnahmen erforderlich, die die einzelnen Handlungsfelder integriert angeht.

Das „Aktionsprogramm Verkehrswende“ zielt auf die Erreichung der Umweltziele (CO<sub>2</sub>-Minderung), aber genauso auf mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region. Sie kann nur gelingen, wenn sie für die Menschen in der Region die Lebensqualität spürbar erhöht, durch eine flexible und vernetzte Mobilität in der gesamten Region sichert, kurze Wege ermöglicht, auf attraktiven und sicheren Straßen zur Nahmobilität einlädt und Platz für lebenswerte Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität schafft (Abbildung 1).

Hierzu ist eine gerechtere Straßenraumaufteilung mit weniger Flächenbedarf für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr erforderlich. Die zurückgelegten Kilometer mit dem Rad und mit dem ÖPNV werden verdoppelt und die Pkw-Verkehrsleistung halbiert. Alternative Mobilitätsangebote in der gesamten Region machen ¼ der Pkws in der Region überflüssig.

Diese erlebbare Verkehrswende kann nur gemeinsam durch die Region Hannover mit vielen anderen Partnern aus den Kommunen, dem Land und Akteuren aus Vereinen und der Wirtschaft umgesetzt werden, die hierzu im Mobilnetzwerk noch enger zusammenarbeiten.

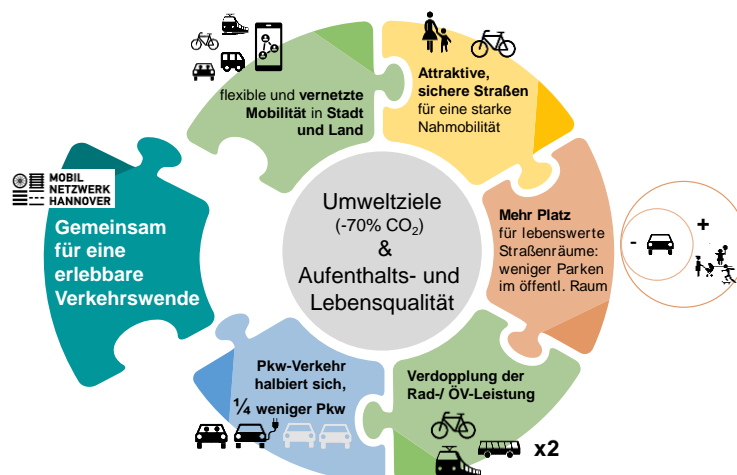


Abbildung 1: Ziele des VEP 2035+

## Methodik und Szenarien

Mit dem Verkehrsmodell der Region Hannover wurden eine Vielzahl von Maßnahmen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern (s. Abbildung 2) auf ihre Wirkungen hin bewertet und ein Verkehrswende-Szenario 2035+ mit konkreten Maßnahmen entwickelt.

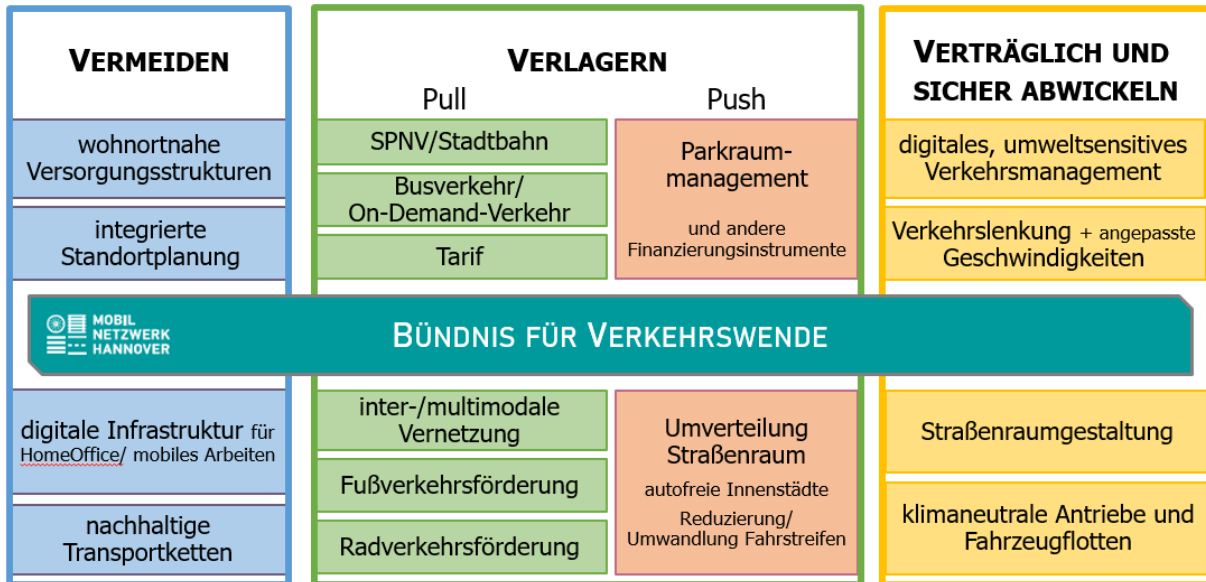


Abbildung 2: Themenfelder des VEP 2035+

Die Modellberechnungen zeigen, dass sich ohne weitere Maßnahmen bis 2035 der Modal Split gegenüber heute nicht spürbar verändert (Abbildung 3) und die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover insbesondere aufgrund der CO<sub>2</sub>-ärmeren Fahrzeugflotte nur um rund 27 % zurückgehen werden (Abbildung 4).

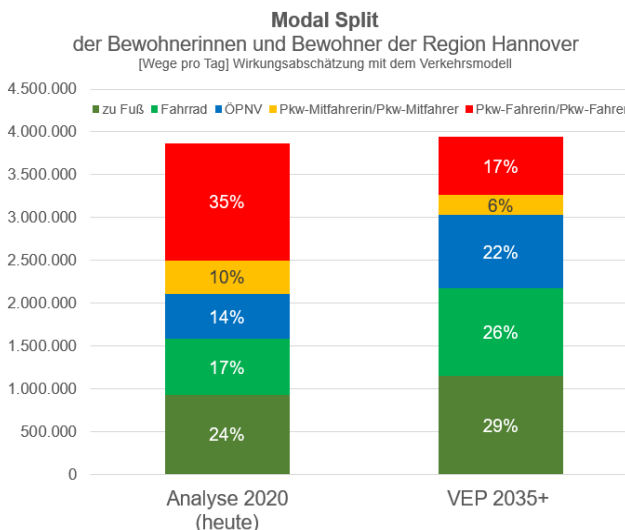


Abbildung 3: Modal Split-Entwicklung

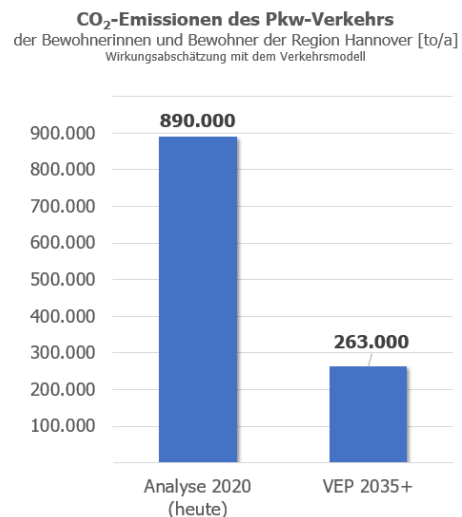


Abbildung 4: Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen

Um die Ziele des Szenarios Verkehrswende 2035+ zu erreichen, müssten die regionalen Netze und Angebote des ÖPNV und Radverkehrs massiv ausgebaut werden. Das Straßennetz ist stadtrträglich umzubauen und auch auf der kommunalen Ebene ist eine Verkehrswende erforderlich.

## 2. Angebote und regionale Netze

Damit die Verkehrsleistung im Radverkehr und im ÖPNV verdoppelt werden kann, müssen die Angebote in der Region für alle Zielgruppen attraktiver werden und zugleich deutlich mehr Kapazität bieten, um den Verkehr auch bewältigen zu können.

### SPNV und Stadtbahn

Das Zielnetz 2035+ (Abbildung 5) sieht im **SPNV** einen 30-Minuten Takt der **Regionalexpresse** und **Express-S-Bahnen** in die Mittelzentren und umliegenden Regionen vor. Die **S-Bahn** bedient alle Stationen mindestens im 30-Minuten-Takt, könnte weitere Gemeinden in der Region anbinden und überlagert sich auf den **Stammstrecken** zu einem dichten 10-bis 15-Minuten-Takt. Hierzu ist – in Abstimmung mit dem Deutschland-Takt der DB – die Infrastruktur auszubauen und die S-Bahn-Gleise im Bereich des Hauptbahnhofs zu verknüpfen.

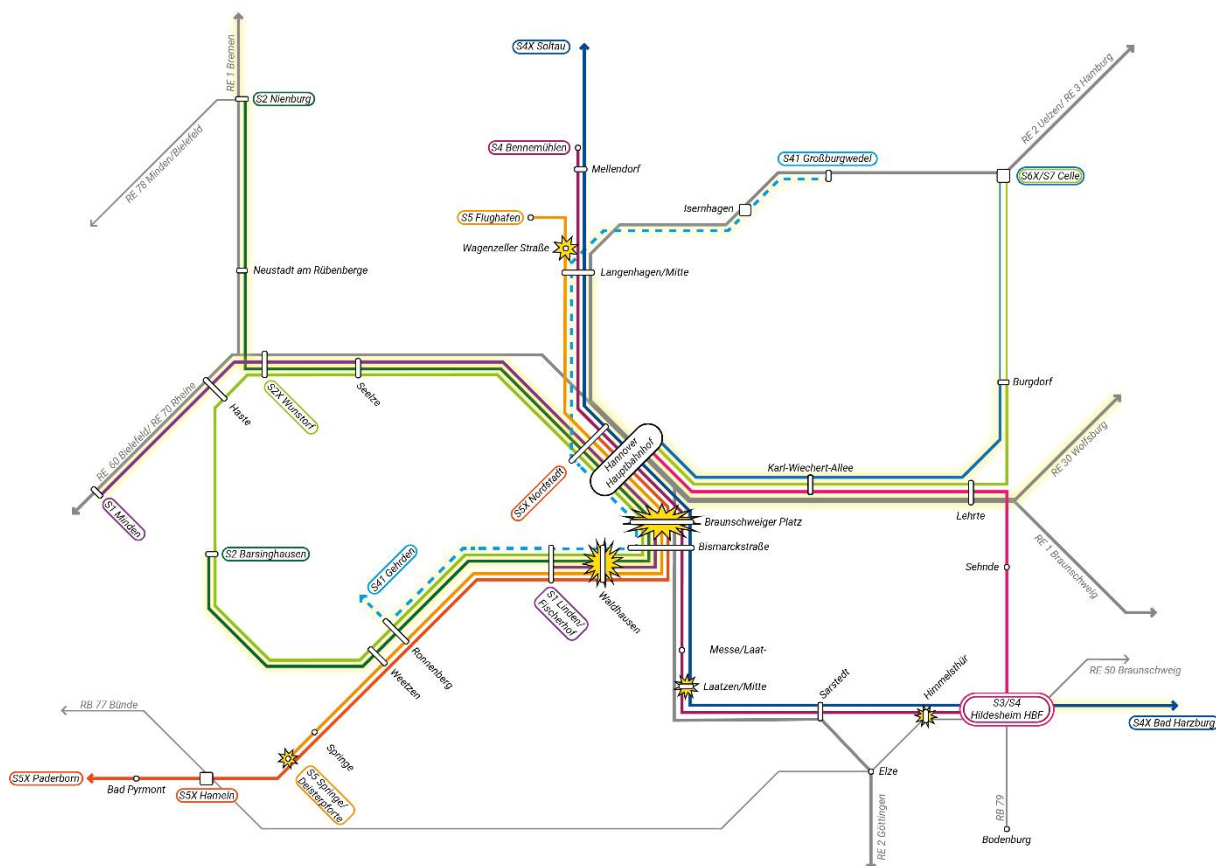


Abbildung 5: mögliches SPNV-Zielnetz 2035+

Das **Stadtbahnnetz** wird schrittweise weiter ausgebaut (Abbildung 6). Neben **Verlängerungen** bestehender Linien (nach Arnum, Garbsen, Langenhagen und Bahnhof Bismarckstraße) sind die Anschaffung zusätzlicher 100 Fahrzeuge und ein neuer Betriebshof geplant. Zudem wird eine **Neuordnung** der Linien in der Innenstadt (D-Linie Richtung Zoo und Südstadt, Nordstadtspange nach Leinhausen) und neue **tangentiale Verbindungen** (z. B. über die neue MHH) untersucht, die langfristig durch Bestands- und Neubaustrecken zu einer Ringlinie verknüpft werden können. Hierdurch können einerseits neue Zielgruppen für den ÖPNV gewonnen werden, die heute noch keine attraktiven Verbindungen haben. Andererseits werden die Innenstadtstrecken entlastet, sodass auch ohne den kostenintensiven Ausbau der Tunnelstrecken insgesamt doppelt so viele Fahrgäste im Netz befördert werden können wie heute. Die Optionen für die Netzentwicklung werden derzeit im **Masterplan Stadtbahn** näher untersucht.

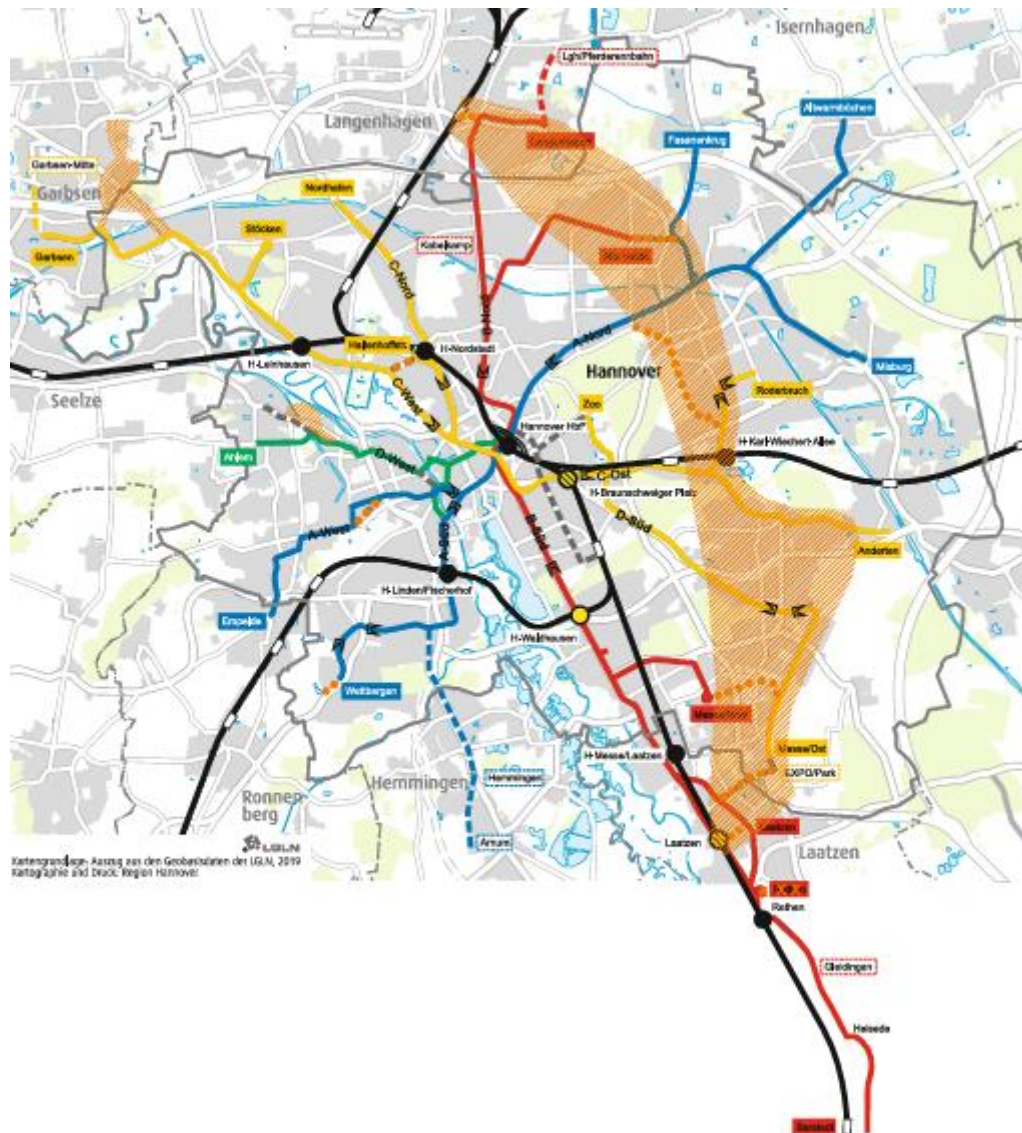


Abbildung 6: mögliches Stadtbahn-Zielnetz 2035+

Im **Busnetz** werden nachfragestarke, (noch) nicht von der Schiene bediente Relationen in Stadt und Region durch ein **schnelles Produkt** (SprintH) im dichten Takt und auf direktem Linienweg bedient. Die Feinerschließung und Bedienung von nachfrageschwächeren Bereichen wird durch Quartiersbuslinien und durch das On-Demand-System **Sprinti** übernommen, das in allen Umlandgemeinden überall dort angeboten wird, wo und wann kein Bus fährt.

### Tarif und inter-/multimodale Vernetzung

Die Digitalisierung bietet die Chance, mit der GVH-App und neuen Tarifangeboten (zielgruppenspezifische Abos) mehr **Gelegenheitskundinnen und -kunden zu Stammkundinnen und -kunden** zu machen. Ebenso bedeutsam ist es, **Seltennutzerinnen und -nutzer** als neue Kundengruppen mit attraktiven, individualisierten und multimodalen Tarifangeboten zu gewinnen (Nebenverkehrszeiten, Mitfahrerticket, Verknüpfung mit E-Bike/CarSharing-Angeboten, 50%-Card, Bestpreis-Garantie). Die GVH-App vereint diese und zeigt die optimalen Verbindungen, die die Kundinnen und Kunden direkt online buchen können.

## Radverkehrsförderung

Für den Radverkehr ist ein regionales Netz aus **Radschnellwegen** und **Radvorrangrouten** geplant, das sich auch mit E-Bikes komfortabel und wenig Verlustzeiten an Knotenpunkten von den Bürgerinnen und Bürger genutzt werden kann. Die Verkehrsmodellberechnungen haben hier hohe Potenziale sowohl für radiale Verbindungen aus der Region in die Innenstadt Hannover, als auch auf tangentialen Relationen aufgezeigt. Ergänzt wird dieses regionale Netz um flächendeckende und sichere kommunale Radverkehrsnetze, sodass hier eine enge Zusammenarbeit zwischen Region und den Kommunen erforderlich ist.

Eine hohe Bedeutung hat auch das Thema **Fahrradparken**, sowohl in Quartieren, wo flächendeckend sichere Radabstellmöglichkeiten durch eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen geschaffen werden können, als auch und an den Bahnhöfen, wo ein weiterer Ausbau sicherer und attraktiver **Bike&Ride**-Anlagen die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV befördert.

## Kfz-Verkehr

Mit der Verkehrswende zeigen die Modellberechnungen, dass der Verkehr auf den Straßen der Region deutlich abnimmt. Das Netz der **Schnellwege** ist zur Bündelung des Fern- und Wirtschaftsverkehrs zu **sanieren**, ein **Kapazitätsausbau** allerdings **nicht erforderlich**. Der Verkehrsrückgang bietet insbesondere innerorts die Chance für einen **stadtverträglichen Umbau von Hauptverkehrsstraßen** durch **Tempo 30** und die **Umwidmung von Fahrspuren** mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

## 3. Vorschläge für eine Verkehrswende auf kommunaler Ebene

Auf der kommunalen Ebene ergeben sich für die Verkehrswende in den verschiedenen Teilräumen der Region sehr unterschiedliche Herausforderungen und Chancen, sodass differenzierte Lösungen anzustreben sind. Das im Folgenden aufgeführte Szenario soll dazu beitragen die Diskussion vor Ort und untereinander anzuregen. Die aufgeführten Maßnahmen sind als Vorschläge auf dem Weg zur Verkehrswende zu verstehen.

### Umverteilung Straßenraum und Parkraumbewirtschaftung

Die Innenstädte in der Region können mit weniger PKW-Verkehr attraktiver für die Einzelhandels-, Arbeitsplatz-, Freizeit- und Wohnstandorte entwickelt werden. Hierzu kann beitragen, den Parkraum konsequent zu bewirtschaften, Stellplätze im öffentlichen Raum umzuwidmen, Lade- und Lieferzonen einzurichten und mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen. In der City Hannover könnten Zufahrtsbeschränkungen, die Umnutzung von Parkplätzen und -bauten und die Umgestaltung des City-Rings sinnvolle Maßnahme sein. In den gewachsenen Innenstädten der Region können mit einer Einrichtung bzw. Ausweitung von Fußgängerzonen, einer konsequenten **Parkraumbewirtschaftung** und Parkdauerbeschränkung Straßen umgebaut und das Parken außerhalb des Zentrums konzentriert werden. Bei den Innenstädten im Umland, die von großen Einkaufszentren dominiert werden, sind städtebauliche und verkehrliche Konzepte sinnvoll, die die Themen Nutzungsmischung, Parken, öffentlicher Raum und ÖPNV-Verknüpfungsstellen integriert betrachten.

### Stadtquartiere und Straßenraumgestaltung

In den städtischen Quartieren der Landeshauptstadt und den Städten des Umlands der Region Hannover können die Hauptverkehrsstraßen durch Tempo 30 und die Umgestaltung der Straßenquerschnitte lebenswerter gestaltet werden. Lieferzonen können die Erreichbarkeit der Quartiere für den Wirtschaftsverkehr sicherstellen.

Fahrradbügel im Straßenraum ermöglichen das sichere Abstellen von Fahrrädern der Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern. In diesen Quartieren ist zudem eine öffentliche E-Lade-Infrastruktur sinnvoll, da die Bewohnerinnen und Besucher hier in der Regel keine eigenen Garagen haben. Insgesamt könnte das Parkraumangebot im öffentlichen Raum jährlich um rd. 3.000 Stellplätze reduziert werden, wobei Bewohnerparkzonen den Zielverkehr reduzieren und die Belange der Bewohnerinnen und Besucher in den Vordergrund stellen können.

In der gesamten Region könnten zunächst 50 Quartiersblöcke umgesetzt werden, indem der Kfz-Durchgangsverkehr durch Diagonalsperren ausgeschlossen wird und das Nebennetz für Radrouten, Fußverkehr, Spiel- und Aufenthalt und Gastronomie deutlich attraktiver wird.

In den Großwohnsiedlungen sollten städtebauliche Konzepte zur Umgestaltung der Quartiere, der Überbauung von Großparkplätzen, der funktionalen Ergänzung der häufig monofunktional geprägten Bereiche, dem Um- und Rückbau von überdimensionierten Hauptverkehrsstraßen und der Umgestaltung von Kreuzungen sowie dem Umbau von Stadtbahnhaltestellen zu Mobilstationen angegangen werden.

### **kurze Wege in den Ortsteilen**

In den suburbanen und ländlich geprägten Ortsteilen in der Region ist die Sicherung der Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung. In den größeren entwicklungsfähigen Ortslagen sollte daher die Innenentwicklung forciert werden und versucht werden, in die Ortszentren wieder mehr Versorgungsfunktionen zu integrieren und die Funktionsmischung zu stärken. Dies kann bei einem verringerten Stellplatzschlüssel deutlich erleichtert werden, der aufgrund des hohen Flächenbedarfs sonst oft die Innenentwicklung erschwert.

Die Ortsdurchfahrten können mit Tempo 30 beruhigt und sichere Radverkehrsanlagen auch durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs geschaffen werden. Regelmäßige Querungsstellen sollten ausgebaut werden.

### **integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung um Stationen**

Einen besonderen Fokus nehmen die Bahnhöfe und Stationen in der Region ein. Gemeinsam mit den Kommunen wird die Region Bahnhofsrahmenpläne entwickeln, die sich mit den Themen Ausbau intermodaler Mobilitätsstationen, Verknüpfung von Bahnhof und Innenstadt, Bahnhofsumfeld und Straßenraumgestaltung und den Umnutzungs-, Aktivierungs- und Nachverdichtungspotenzialen im Umfeld der Stationen auseinandersetzt, weil die Siedlungsentwicklung neue Flächenpotenziale benötigt. Die Einheit von Siedlung und Verkehr bedeutet, dass neue Stadtquartiere vornehmlich an vorhandenen und den geplanten Stadt- und S-Bahnstationen von den Kommunen entwickelt werden. Diese können autoarm und im Inneren stellplatzfrei und damit mit hoher Aufenthaltsqualität geplant werden. Hierfür sind moderne Mobilitätskonzepte erforderlich, die gemeinsam von der Region und den Kommunen entwickelt werden können.

## 4. Bündnis für Verkehrswende

### Jetzt starten und „Verkehrswende gemeinsam gestalten“

Eine Kernbotschaft des VEP 2035+ lautet: In allen aufgezeigten Themenfeldern müssen sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmenansätze zeitnah angegangen werden, um die Verkehrswende voranzutreiben. Dabei müssen neben Anreizen und Angebotsverbesserungen auch regulierende Maßnahmen in den Fokus genommen und die Vorzüge von Straßenraumverteilungen in der Praxis verdeutlicht werden.

Im Hinblick auf eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung hat die Region Hannover nicht alles selbst in der Hand – vielmehr ist sie auf die Unterstützung der 21 Kommunen, weiteren Akteuren von Vereinen, Verbänden und der Wirtschaft sowie durch die Politik angewiesen. Hier gilt es bestehende Strukturen, wie das Mobilnetzwerk zu nutzen und ein „Bündnis für Verkehrswende“ zu gründen. In diesem sollen sich alle wesentlichen Akteure beteiligen, die sowohl von Seiten der Entscheidungsträger als auch der Umsetzungsebene von Bedeutung sind.

Deshalb laden wir ein zu einem „Bündnis für Verkehrswende“, koordiniert durch das Mobilnetzwerk für

- eine Kommunikationsstrategie für den gelungenen Einstieg in die Umsetzung auf allen Ebenen
- eine Vernetzung auf der Fachebene über das Mobilnetzwerk der Region Hannover
- einen Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen und weiteren Akteuren zu verschiedenen Ideen und Maßnahmenansätzen
- das Mobilnetzwerk bietet Information und Beratung über verschiedene Fördermöglichkeiten und das regionseigene Anreizprogramm
- Projektmanagerinnen und Projektmanager für Verkehrswende als Ansprechpersonen und „Kümmerer vor Ort“

### Mobilnetzwerk Hannover

Das Mobilnetzwerk verknüpft Akteurinnen und Akteure, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Es bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit wie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Ins Mobilnetzwerk möchten wir alle Kommunen der Region einladen, um auf dieser Plattform die Umsetzung des VEP voranzubringen. Der **Start** ist das „**Bündnis für Verkehrswende**“, in dem sich die alle in der Region zu einer **gemeinsamen Vision** bekennen:

*Wir möchten, dass alle Menschen umweltschonend und sicher mobil sein können. Wir handeln innovativ, klimabewusst und sozial. Wir nehmen den Klimaschutz als Maßstab für unsere Mobilität und stellen den Menschen dabei in den Mittelpunkt. Denn die Verkehrswende ermöglicht mehr Mobilität - bei weniger Verkehr.*

### Kontaktdaten:

Klaus Geschwinder ([klaus.geschwinder@region-hannover.de](mailto:klaus.geschwinder@region-hannover.de))

Melanie Saraval ([melanie.saraval@region-hannover.de](mailto:melanie.saraval@region-hannover.de))

Johanna Grüne ([johanna.gruene@region-hannover.de](mailto:johanna.gruene@region-hannover.de))