

Das Mobilitäts-Konzept für Hannover des GRÜNEN Oberbürgermeisterkandidaten Belit Onay

Wir müssen Verkehr in der Stadt neu denken und brauchen einen aufeinander abgestimmten guten Mix unterschiedlicher Verkehrsmittel: Als Oberbürgermeister will ich Bus und Bahn stärker ausbauen, den Anteil des Radverkehrs bis 2025 auf 30 Prozent und bis 2030 auf 40 Prozent erhöhen und eine autofreie Innenstadt bis 2030 erreichen. Der Trend geht zu fahrrad- und fußgängerfreundlichen Innenstädten, das zeigen viele Beispiele wie Madrid, London, Stockholm, Oslo und Reutlingen, auch Hamburg plant eine autofreie City. Von einer attraktiveren Innenstadt, die mehr Platz für Menschen statt für Fahrzeuge bietet, profitiert auch die Geschäftswelt. Das verbessert die Luftqualität, sorgt für weniger Lärm und weniger Stau auf den Straßen und steigert die Lebensqualität. Mein Ziel ist deshalb weniger Autoverkehr und mehr Mobilität! Es muss bequemer und günstiger sein, mit Bus und Bahn in die Stadt zu fahren oder Wege mit dem Rad zurückzulegen als mit dem Auto!

Die Maßnahmen der drei Säulen im Überblick:

1) Den Anteil des Radverkehrs bis 2030 auf 40 Prozent erhöhen (auf 30 Prozent bis 2025)

- Mehr sichere Radwege und direkte Verbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt schaffen
- Die bereits geplanten Velorouten schneller umsetzen (in fünf statt in zehn Jahren)
- Neuer Radwegstandard inkl. baulich getrennter Radwege - an den Niederlanden orientiert
- Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof schaffen
- Fahrradstraßen zu echten Fahrradstraßen machen
- Gute und zahlreiche Angebote für Fahrradparken in Wohn- und Zielgebieten schaffen
- Das Umland besser anbinden durch Fahrradschnellwege
- Baumaßnahmen stärker auf Radverkehr ausrichten

2) Autofreie Innenstadt bis 2030

Innerhalb des Cityrings soll es keinen Autoverkehr mehr geben, Ausnahmen: Anwohner- und Lieferverkehr und die Anfahrt zu einzelnen Parkhäusern bleiben frei.

- Die Zufahrt zu einzelnen, am Rand gelegenen Parkhäusern, bleibt frei. Andere Parkhäuser wie das in der Mehlstraße werden umgewidmet: In Gewerbeflächen wie zum Beispiel CityHubs oder in Wohnraum

- Park-And-Ride-System ausbauen
- Car-Sharing-Anbieter unterstützen, etwa durch das Bereitstellen von öffentlichen Stellplätzen
- Ampelphasen für Fußgänger und Radfahrende verbessern
- Parkraumbewirtschaftung schneller umsetzen
- Ein intelligentes Parkleitsystem schaffen

3) In Zusammenarbeit mit der Region:

ÖPNV ausbauen und das Ein-Euro-Ticket für Bus und Bahn schaffen

- Taktung erhöhen, neue Linien schaffen, wo Bedarf ist (u.a. Rudolf-von-Bennigsen-Ufer zur Anbindung des Maschsee-Südufers)
- Park-And-Ride-System ausbauen
- Ein-Euro-Ticket für Bus und Bahn schaffen

Hintergrund:

Sicherheit und Direktheit gehen vor!

Gute Radverkehrsanlagen sicherstellen

Expert*innen schätzen, dass sich in Ballungsgebieten bis zu 30 Prozent der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern ließen. Nach Untersuchungen in deutschen Großstädten führen 40-50 Prozent der Autofahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge. Sie lägen damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad sogar das schnellste Verkehrsmittel ist. Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-2>

Die Radwege sind für unterschiedliche Radverkehre geeignet: vom 10-jährigen Kind bis zur E-Bike-Fahrerin. Sie sind so bemessen, dass sie den angestrebten Radverkehrsanteil von 40 Prozent aufnehmen können. Ihre Breite von mindestens zwei Metern pro Fahrtrichtung ermöglicht die sichere Nutzung mit Lastenrädern, Fahrradanhängern und Dreirädern. Bei ausreichend breiten Schutzstreifen kann der Autoverkehr bis zu 30 km/h schnell fahren, für Tempo 50 sind getrennte Radverkehrsanlagen vorgesehen. Um- und Neubauten werden grundsätzlich eben und mit geringem Rollwiderstand ausgeführt, sie entsprechend mindestens den aktuell gültigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Schotterwege werden schrittweise umgebaut. Das geplante Veloroutennetz wird zügig umgesetzt.

Dabei soll sich der Ausführungsstandard an dem der Fahrbahn orientieren: Alle Verkehrsteilnehmer*innen erhalten eindeutig erkennbare Anlagen, die mit einer hervorragenden Oberfläche und ohne Schikanen und Schlenker ausgeführt sind. Die in den

Niederlanden oft praktizierte Verwendung von rot eingefärbtem Asphalt ist hierbei besonders zur Nachahmung geeignet.

Kreuzungen sicher und schnell querbar machen

Radfahrende können Knotenpunkte schneller und in einer eigenen signalisierten Ampelphase queren, wie es für den Autoverkehr selbstverständlich ist. Pro Jahr werden die Kreuzungen, die laut Unfallforschung am gefährlichsten sind, sicher umgebaut. Klare Sichtbeziehungen bereits deutlich vor dem Kreuzungsbereich oder getrennte Ampelschaltungen verhindern Abbiegeunfälle. Gehwegnasen verbessern auch an kleinen Kreuzungen und Einmündungen die Sichtbarkeit und das Sicherheitsgefühl - dafür sollen diese mit Fahrradbügeln gegen illegales Parken gesichert sein. Parken im Kreuzungsbereich wird stärker kontrolliert.

Bedarfsgerechte, flächendeckende und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten

Für Fahrräder werden in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs mindestens 5.000 sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen. Bis 2025 entstehen in Zusammenarbeit mit Region und GVH an allen Stadtbahn- und S-Bahnstationen im Stadtgebiet insgesamt Tausende neue, sichere Abstellmöglichkeiten. Für mehr bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten in den Wohngebieten soll es, nach dem Vorbild des „1.000-Bügel-Programmes“ der Region Hannover, die Möglichkeit für Bürger*Innen geben, aus einem jährlich neu verfügbaren kostenlosen Kontingent an Bügeln Standorte zu benennen. Bei privaten und öffentlichen Neubauten ist eine ausreichende Anzahl Fahrradstellplätze einzuplanen, die Nachweispflicht für PKW-Stellplätze entfällt.

Fahrradstraßen auf Haupttrouten

In Fahrradstraßen wird KFZ-Verkehr zu Einbahnstraßen und grundsätzlich nur noch für Anlieger*innen zugelassen. Radverkehr erhält Vorrang an Einmündungen. KFZ-Stellplätze sind ausreichend abgesetzt vom Radverkehr, der Durchgangsautoverkehr wird unterbrochen.

Autofreie Innenstadt bis 2030

Bis zum Jahr 2030 wird die Innenstadt innerhalb des Cityrings umgestaltet: Anwohner*innen- und Lieferverkehr bleiben zulässig, ebenso die Zufahrt für Menschen mit Gehbehinderung. Ein Teil der Innenstadtparkhäuser bleibt weiterhin erreichbar, andere (z.B. das in der Mehlstraße) werden umgebaut – für Gewerbe und Wohnraum. Ein intelligentes Parkleitsystem führt Parkplatzsuchende direkt zum nächsten freien Parkhaus, um Schlangen und unnötigen Suchverkehr zu vermeiden. Mit Anwohner*innen, Dienstleister*innen und dem Einzelhandel wird in den kommenden Jahren ein Konzept zur schrittweisen Umsetzung entwickelt.

Auto-Parkplätze im öffentlichen Raum umwidmen

Auto-Parkplätze im öffentlichen Raum werden zu Gunsten höherwertiger Nutzung schrittweise zurückgebaut, wenn in fußläufig erreichbarer Nähe ein Parkhaus zur Verfügung steht. Bei allen Neu- und Umbauprojekten werden Parkplätze im Straßenraum erst vorgesehen, wenn durchgängige hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen eingeplant wurden. Gegen wildes Parken wird konsequent vorgegangen, der Spielraum in der Auslegung des Gefährdungsbegriffes wird dabei restriktiver als bisher gefasst.

Park+Ride-Systeme ausbauen

An überörtlichen Schnellstraßen und Stadt- und S-Bahntrassen werden Park-And-Ride-Anlagen errichtet. Einpendler*innen können schnell und bequem in den ÖPNV oder aufs Fahrrad umsteigen und komfortabel die Innenstadt erreichen. Günstige Tarife und Takte machen das System für Einkaufsverkehr und für Pendler attraktiv. Für entspannte Cityeinkäufe stehen Lieferservice, Schließfächer und Leih-Kinderkarren bereit.

Das Umland anbinden

Zahlreiche Verkehrs- und Schadstoffprobleme kann die Stadt Hannover nur gemeinsam mit der Region und den Umlandkommunen lösen. Zahlreiche Einpendler*innen können zum Umstieg auf den ÖPNV oder auf das Fahrrad animiert werden, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Dafür müssen die geplanten Velorouten über die Erschließung der Stadtbezirke hinaus an das Umland angebunden und wo sinnvoll als gemeinsame Radschnellwege gebaut werden. Die bisher gute Kooperation mit den Umlandkommunen und der Region sollte deshalb ausgebaut werden, die Interessen der Stadt Hannover enden nicht an der Stadtgrenze.