

Infoveranstaltung am 7.06 um 17:00 Uhr im Gymnasium Limmer

Inhalt der Zusammenfassung des Vortrages:

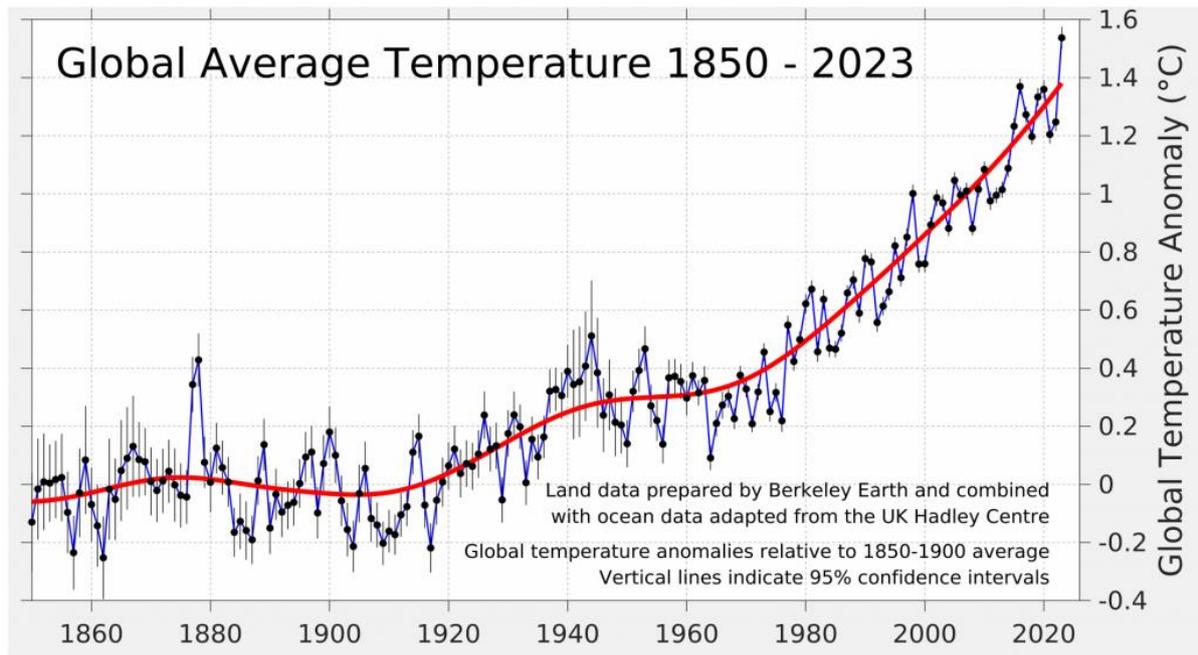
- 1. Einführung**
- 2. Szenarien Klimaplan 2035 – Region Hannover / Hamburg Institut**
- 3. Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“, VEP 2035+ der Region Hannover**
- 4. Pläne des Bundes und des Landes**
- 5. Ausblick**

1. Einführung

Der Ausbau des Westschnellweges hat zahlreiche Facetten und sollte in eine Gesamtidee vom Verkehr in Hannover eingebettet sein. Diese Gesamtidee ist von der Region Hannover in Form des Aktionsprogrammes Verkehrswende VEP 2035+ ab 2019 erarbeitet worden und schlussendlich in 2023 durch die Region Hannover beschlossen worden. In der Gesamtbetrachtung auf dem Weg zur klimaneutralen Region spielt dieser Verkehrsentwicklungsplan eine entscheidende Rolle, diese wird in Kapitel 2 dargestellt. In diesem Kapitel geht es auch um Klimaszenarien und wie die Region Hannover es schaffen will, ihre Klimaziele zu erreichen. Der VEP 2035+ wird dann im Kapitel 3 erläutert, dabei werden Best-Practice-Beispiele aus europäischen Nachbarländern eingeflochten und mit der Region Hannover verglichen. Im Kapitel 4 geht es dann um die Planungen des Bundes und des Landes und vor allem darum, was diese mit den Klimazielen in der Region Hannover zu tun haben.

2. Szenarien Klimaplan 2035 – Region Hannover / Hamburg Institut:

Im Oktober 2021 hat die Regionsversammlung beschlossen den Masterplan "100% für den Klimaschutz" aus 2012 fortzuschreiben, mit dem Ziel „Klimaneutralität bis 2035“. Zur Zielerreichung wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die untersuchen soll, wie schnell und unter welchen Umständen das tatsächlich erreicht werden kann. Die Ergebnisse der Studie „Szenarien Klimaplan 2035“ wurden am 23.04.2024 im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz der Region vorgestellt.



Quelle: [Global Temperature Report for 2023 - Berkeley Earth](#)

Pressemitteilung der Region Hannover zur Vorstellung der Studie / Das sagt Regionspräsident **Steffen Krach** (Quelle: [Studie zeigt Pfad zur Klimaneutralität für die Region Hannover | Pressethemen | Die Verwaltung der Region Hannover | Verwaltungen & Kommunen | Leben in der Region Hannover](#)):

„Die EU will bis 2050 klimaneutral werden, Deutschland bis 2045, Niedersachsen bis 2040. Dass wir mit dem Jahr 2035 ein extrem ehrgeiziges Ziel haben, war uns von Anfang an klar. Aber: Wir haben eine Verantwortung gegenüber unseren Kindern und Enkelkindern. Die globale Durchschnittstemperatur lag über zwölf Monate von Februar 2023 bis Januar 2024 bereits über dem Pariser Klimaszutzziel von 1,5 Grad. Wir haben auf sämtlichen politischen Ebenen keine Zeit mehr zu verlieren. Wir wollen Vorbildregion sein. Es ist mir deshalb viel lieber, dass wir als Region einen ambitionierten Plan mit aller Konsequenz verfolgen und möglicherweise etwas später ins Ziel kommen, als hinterher festzustellen, dass wir mehr hätten tun können.

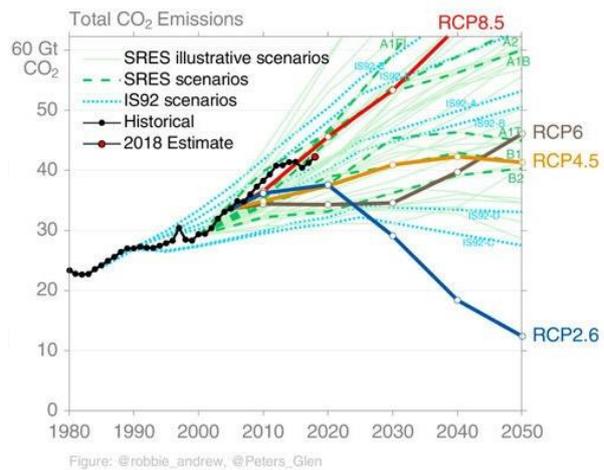
Durch das Gutachten wissen wir nun viel genauer, wo wir stehen. Das bestärkt uns. Wir werden in unserem Einflussbereich die Treibhausgas-Emissionen so stark wie möglich reduzieren und auf Bundes- und Landesebene für noch mehr Engagement für den Klimaschutz werben, um bis 2035 so nah wie möglich an die Klimaneutralität heranzukommen.“

Westschnellweg und Verkehrswende
 Alle nur geklaut, alles beschlossen, alles politischer Wille!

Representative Concentration Pathways oder Repräsentative Konzentrationspfade sind Klimaszenarien, die weltweit in der wissenschaftlichen Gemeinschaft verwendet werden.

Aktuell befinden wir uns im RCP8.5 Klimaszenarium = „Weiter-so-wie-bisher“

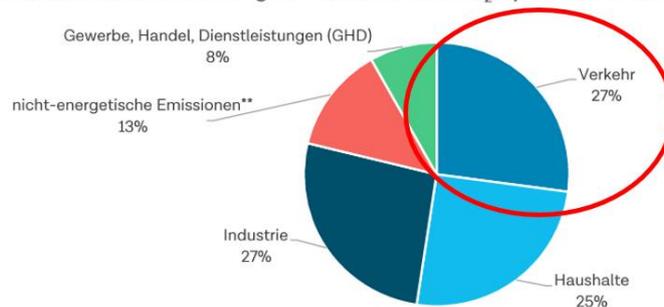
Quelle: [Erklärung: Das Szenario der globalen Erwärmung mit hohen Emissionen "RCP8.5" \(carbonbrief.org\)](#)



Auszüge aus der Studie Szenarien Klimaplan 2035 (Quelle: [Klimaneutrale Region Hannover | Regionale Klimaschutzziele und Konzepte | Klimaschutz & Energie | Umwelt | Leben in der Region Hannover](#)):

In der aktuellen Regionsbilanz für das Jahr 2020 nehmen die nicht-energetischen Emissionen einen Anteil von 13 % ein.*

Gesamtemissionen der Region Hannover in t CO₂eq im Jahr 2020 aufgeteilt in Sektoren



*Datengrundlage restliche Sektoren: Energie- und THG-Bilanz 2020

**Der Anteil der Industriellen Prozessemissionen ist abgeleitet vom nationalen Anteil der Prozessemissionen an den Gesamtemissionen ohne LULUCF ([Treibhausgas-Emissionen in Deutschland | Umweltbundesamt](#)); Anteil nicht-energetischer Emissionen unterscheidet sich von Kommune zu Kommune stark

Interessant an der Aufteilung in die verschiedenen Sektoren ist, dass durch den Verkehr rund ¼ der Gesamtemissionen der Region Hannover entstehen. Auf dem Weg zur Klimaneutralität hat der Verkehrssektor damit eine entscheidende Rolle. Die Verfasser der Studie, das Hamburg Institut, werben mit dem Slogan „Klimaschutz und Energiewende: Wir navigieren Sie durch die Transformation. Zu den zentralen Empfehlungen gehört die Umsetzung des VEP 2035+.

Bewertung regionales Ambitionsniveau Bereich Mobilität



- **Zentrale Empfehlungen:**

- Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans 2035+
- Beratung der regionsangehörigen Kommunen zur Umsetzung von „Push“-Maßnahmen durch die Regionsverwaltung
- Fokus auf Elektrifizierung des Verkehrssektors anstelle von Wasserstoffnutzung
- Verzahnung der Verkehrsplanung mit der Siedlungsentwicklung

Selbst mit der Umsetzung des VEP 2035+ ist das Ziel der Klimaneutralität nach Ansicht der Verfasser der Studie nicht vor 2040 zu erreichen. Der VEP 2035+ ist ebenfalls ein sehr ambitionierter Plan, den es sich genauer anzuschauen lohnt.

3. Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“, VEP 2035+ der Region Hannover

(Quelle: [VEP 2035+ | Verkehrsplanung & -entwicklung | Mobilität | Leben in der Region Hannover](#)):

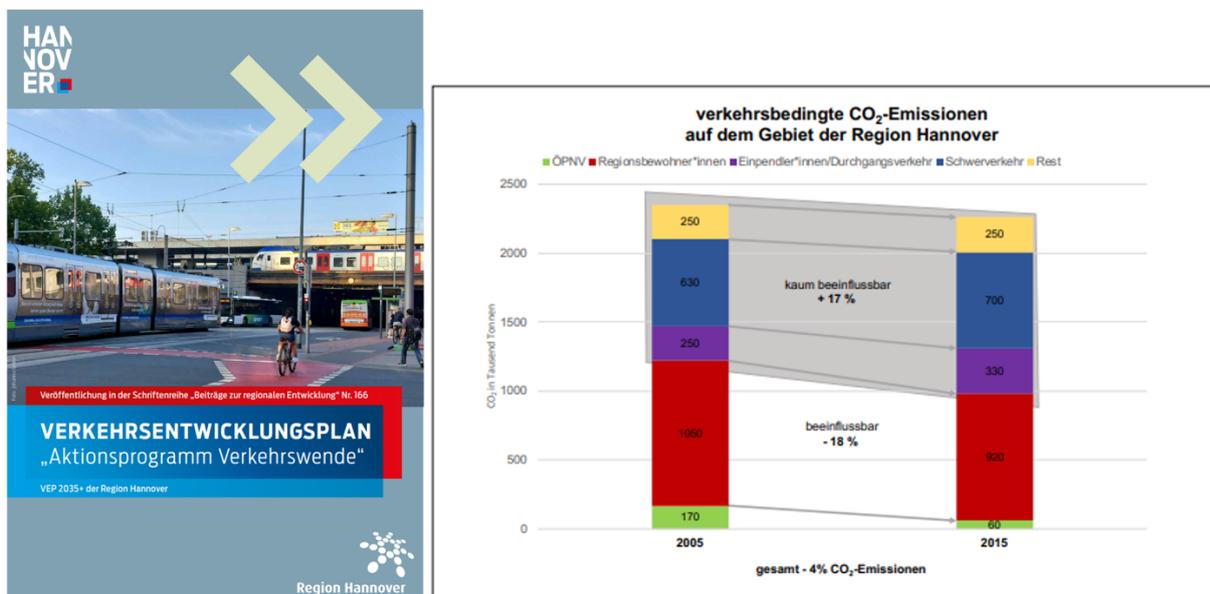


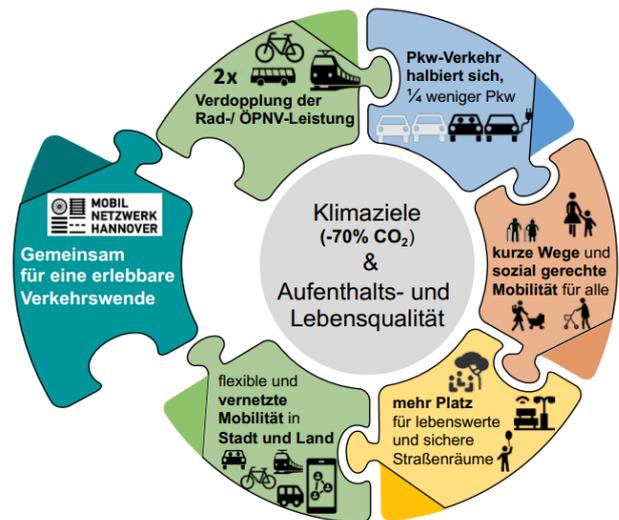
Abbildung 4: Vergleich verkehrsbedingte CO₂-Emissionen in der Region Hannover (2005 – 2015)

Im VEP 2035+ liegt der Fokus zunächst auf den Emissionen, die durch den Verkehr, der in der Region Hannover beginnt oder endet, erzeugt wird. Das sind die Emissionen, die durch Handeln der Region Hannover beeinflusst werden können. Die Durchgangsverkehre sind kaum beeinflussbar und haben zwischen 2005 und 2015 um 17% zugenommen, da weder der Bund noch das Land Maßnahmen ergriffen haben oder ergreifen, die zu einem Rückgang der Emissionen führen.

Der VEP 2035+ setzt sich aus mehreren Puzzleteilen zusammen:

- 2x Verdopplung der Rad- und ÖPNV-Leistung

Herr Lies hat am 27.05.2024 auf der Veranstaltung zur Vorstellung des Dialogkonzeptes vor ca. 60 Zuschauer*innen betont, dass der ÖPNV in der Region Hannover sehr gut sei. Das mag stimmen, allerdings verniedlicht diese Aussage auch die Herausforderung, die durch das Verdopplungsszenario entsteht. Das heutige Angebot im ÖPNV ist nicht in der Lage ohne neue Schienen und Fahrzeuge die Leistung zu verdoppeln. Bezogen auf die im VEP 2035+ formulierten Anforderungen würde der ÖPNV in seiner heutigen Form zusammenbrechen.



Zusätzlich muss die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden, damit die Radverkehrsleistung verdoppelt werden kann. Zur Infrastruktur gehören neben den Strecken selbst auch die Ausgestaltung von verkehrssicheren und leistungsfähigen Knotenpunkten.

- PKW-Verkehr halbiert sich, 1/4 weniger PKW

Um die Ziele des VEP 2035+ zu erreichen, muss es zu einer Halbierung des motorisierten Verkehrs kommen, die verbleibende Hälfte ist dann elektrifiziert. Der Fahrzeugbestand sinkt um 1/4. Dieser Zielzustand ist in den Aussagen von Olaf Lies am 27.05.2024 nicht im Ansatz zu finden.

- Kurze Wege und sozial gerechte Mobilität für alle, mehr Platz für lebenswerte und sichere Straßenräume und flexibel Mobilität in Stadt und Land

Fast ein Drittel der Bevölkerung besitzt keinen Führerschein* und kann daher nicht selbst mit dem Auto mobil sein, hinzu kommen dann viele weitere Menschen, die nicht Auto fahren wollen oder können, weil Sie es sich z.B. nicht leisten können, also in der Regel Haushalte mit geringerem Einkommen. Gleichzeitig leiden aber vor allem diese Menschen unter den Auswirkungen der Autozentrierten Mobilität wie Lärm, Luftverschmutzung und Flächenverbrauch. Demnach braucht es eine sozial gerechte Verkehrswende die den Umweltverbund stärkt, also Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und diese Verkehrsarten in Stadt und Land vernetzt. In Zukunft sind dadurch nur noch wenige Menschen auf das Auto angewiesen, für die dann weniger Kfz-Verkehrsflächen ausreichen. Der geschaffene Platz hat die Chance zu Lebensräumen mit sicheren Bewegungsmöglichkeiten für alle Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft oder Behinderung zu werden.

*Führerscheinbesitz Dtl. 2021:
57,45*100/83,24 = 69%

[PKW-Führerschein - Besitz in Deutschland bis 2021 | Statista](#)

57,45 Mio. Menschen

[Bevölkerung: Einwohnerzahl von Deutschland bis 2023 | Statista:](#)

83,24 Mio. Menschen

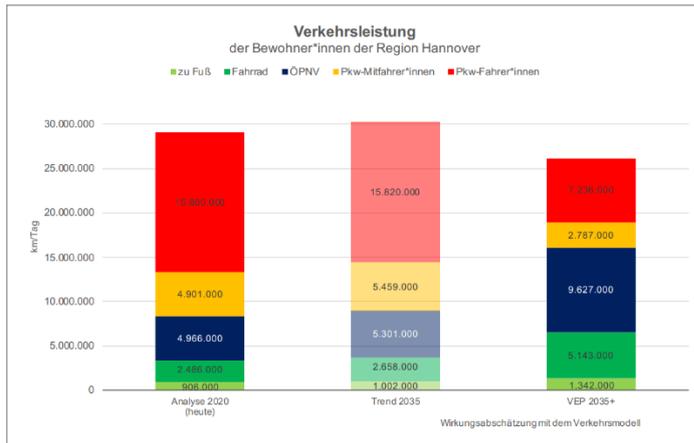


Abbildung 13: Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel der Bevölkerung der Region Hannover

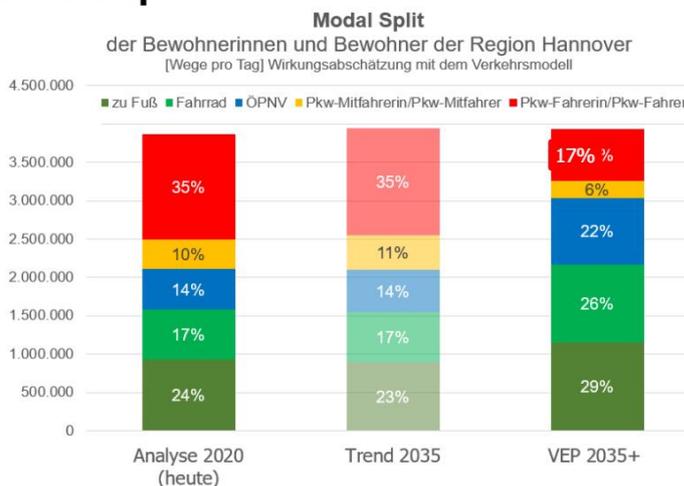
Bei der Verkehrsleistung handelt es sich um die gesamten zurückgelegten Wege der Menschen in der Region Hannover in km pro Tag (siehe Abb. 13 VEP 2035+). Der linke Balken zeigt die aktuelle Verkehrsleistung (Stand 2020). Insgesamt werden fast 30 Mio. km pro Tag zurückgelegt, davon rund 21 Mio. km mit dem Pkw und 8,4 Mio. km mit dem Umweltverbund. In der Mitte ist die prognostizierte Verkehrsleistung in km/Tag in 2035 dargestellt, die sich ergibt, wenn keine Maßnahmen des VEP2035+ umgesetzt werden.

Wir sehen, dass ca. 1 Mio. km mehr pro Tag zurückgelegt werden, hinsichtlich der Verteilung auf die Verkehrsmittel gibt es keine Änderung. Diese Entwicklung entspricht dem Ansatz von Olaf Lies, der gesagt hat "Wir planen für den Verkehr, der nun mal da ist."

Der rechte Balken zeigt, was möglich ist, wenn das Land den von der Regionsversammlung im Juli 2023 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen umsetzt / unterstützt mit den definierten Zielen:

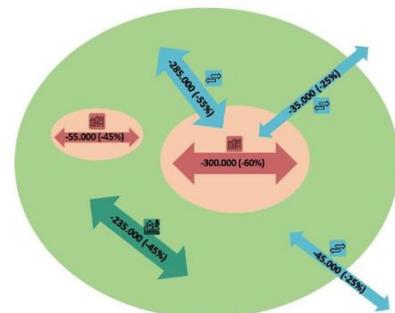
- Region der kurzen Wege
- Stärkung der Nahmobilität
- Massiver ÖPNV-Ausbau
- Weniger PKWs, also geringere Motorisierungsrate der Regionsbewohnenden

Modal Split



→ Die erlebbare Verkehrswende muss **aktiv auf allen Ebenen** räumlich differenziert gestaltet werden.

- deutliche **Verlagerung** vom MIV zum Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV)
- im **urbanen** und **ländlichen Raum**, sowie zwischen den Umland-Kommunen und im Bereich der **Pendlerverkehre**



Der Modal Split gibt Auskunft, welche Verkehrsmittel je Weg gewählt werden. Ohne Eingriffe in die jeweiligen Verkehrssysteme wird es bis 2035 keine signifikanten Veränderungen geben, der Zustand bleibt gleich. Im nächsten Schritt wird aufgezeigt, mit welchen Strategien die Ziele vor allem bezüglich der CO2-Einsparung und Erhöhung der Lebensqualität erreicht werden können.

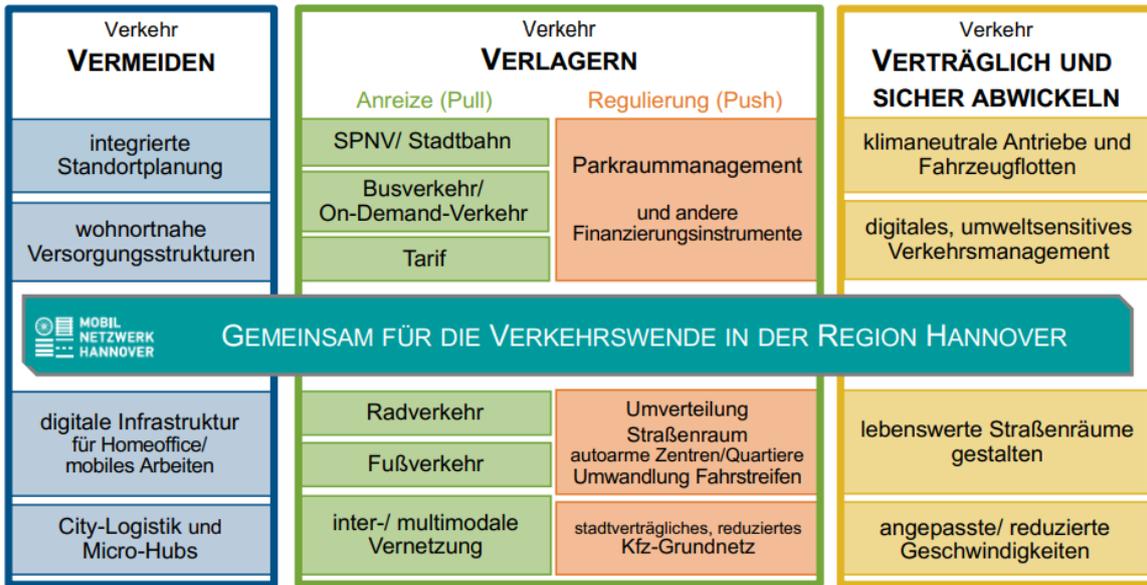


Abbildung 15: Strategien und Themenfelder des VEP 2035+

Zunächst geht es darum Verkehre zu vermeiden. Das kann gelingen, wenn Wohnen / Arbeiten / Einkaufen / Lernen zusammen gedacht werden. Es müssen wohnortnahe Versorgungsstrukturen aufgebaut werden, dann werden die Wege wieder kürzer und Verkehr wird vermieden. Auch mobiles Arbeiten sowie Homeoffice kann dazu beitragen Verkehre zu vermeiden.

Der Schwerpunkt liegt aber auf dem Feld „Verlagern“. Hier wird zwischen Pull- und Push-Maßnahmen unterschieden. Zu den klassischen Pull-Maßnahmen gehören Angebotsverbesserung im ÖPNV, das können neue S-Bahn-, Stadtbahn-, Busverbindungen sein, das kann aber auch ein günstiger Tarif, eine Taktverdichtung oder die Vernetzung der Verkehrsmittel sein. Im Radverkehr ist der wichtigste Anreiz der Ausbau der Infrastruktur und die verkehrssichere sowie schnelle Führung im bestehenden Netz.

Solange Wege mit dem privaten Pkw schnell, bequem und günstig sind, reicht eine reine Angebotsverbesserung in der Regel nicht aus um viele Menschen zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen. Dies passiert erfahrungsgemäß erst, wenn Push-Maßnahmen dazu kommen. Dabei handelt es sich um regulierende Maßnahmen wie z.B. Parkraummanagement, Umverteilung von Straßenraum (z.B. autoarme- / freie Quartiere, Umwandlung von Kfz- Fahrstreifen in Radfahrstreifen).

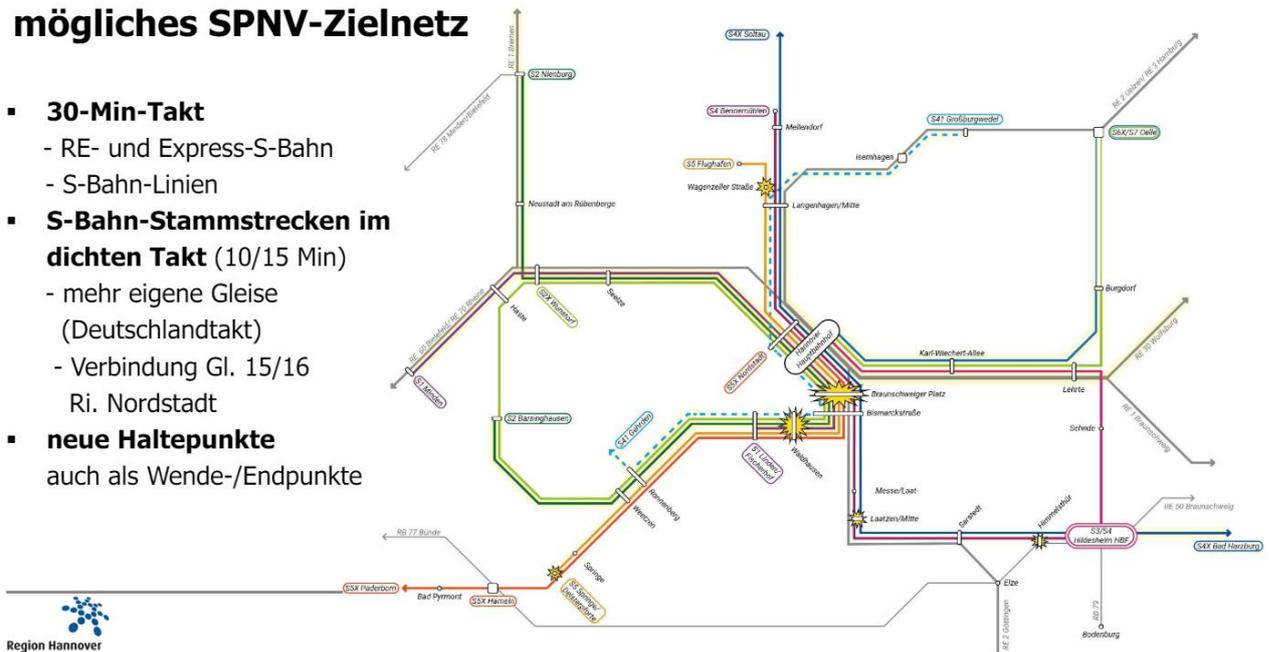
Weitere Bausteine sind ein digitales Verkehrsmanagement, klimaneutrale Antriebe, angepasste reduzierte Geschwindigkeiten und Gestaltung von lebenswerten Straßenräumen die für alle sicher sind.

Die Strategien werden im VEP 2035+ in Maßnahmen umgesetzt. Mögliche Maßnahmen werden in Zielnetzten für den SPNV, die Stadtbahn und den Radverkehr dargestellt.

ÖPNV

mögliches SPNV-Zielnetz

- **30-Min-Takt**
 - RE- und Express-S-Bahn
 - S-Bahn-Linien
- **S-Bahn-Stammstrecken im dichten Takt (10/15 Min)**
 - mehr eigene Gleise (Deutschlandtakt)
 - Verbindung Gl. 15/16 Ri. Nordstadt
- **neue Haltepunkte** auch als Wende-/Endpunkte



Die Umsetzung der Maßnahmen zum Ausbau des SPNV wird viel Zeit in Anspruch nehmen und hohe Investitionskosten nach sich ziehen.

Stadtbahn

Ähnlich sind Veränderungen im Stadtbahnnetz zu bewerten. In der Innenstadt wird die Stadtbahn unterirdisch geführt, die Tunnelstrecken haben nur noch sehr wenig Kapazitäten und das bestehende System ist teilweise bereits voll ausgelastet. Aus diesem Grund soll eine Ringlinie, im ersten Schritt im östlichen Bereich Hannovers, gebaut werden, die die Quell- / Zielbeziehungen ohne die Fahrt durch das Zentrum, abdecken kann und damit die Tunnelstrecken entlastet.

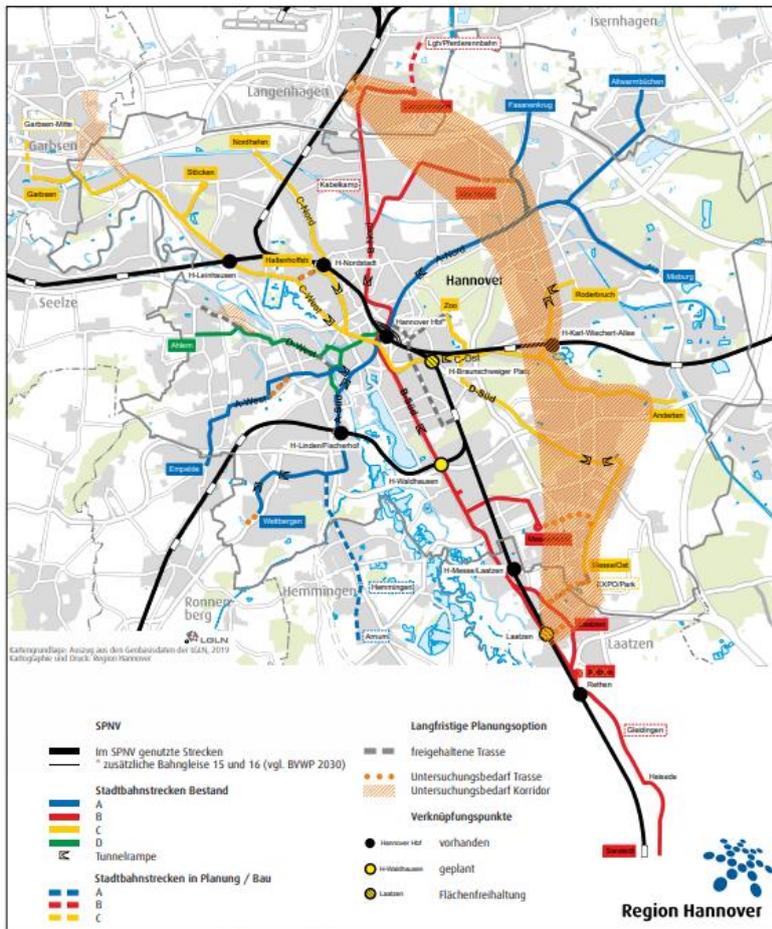


Abbildung 18: Stadtbahnnetz mit in Planung befindlichen Netzergänzungen

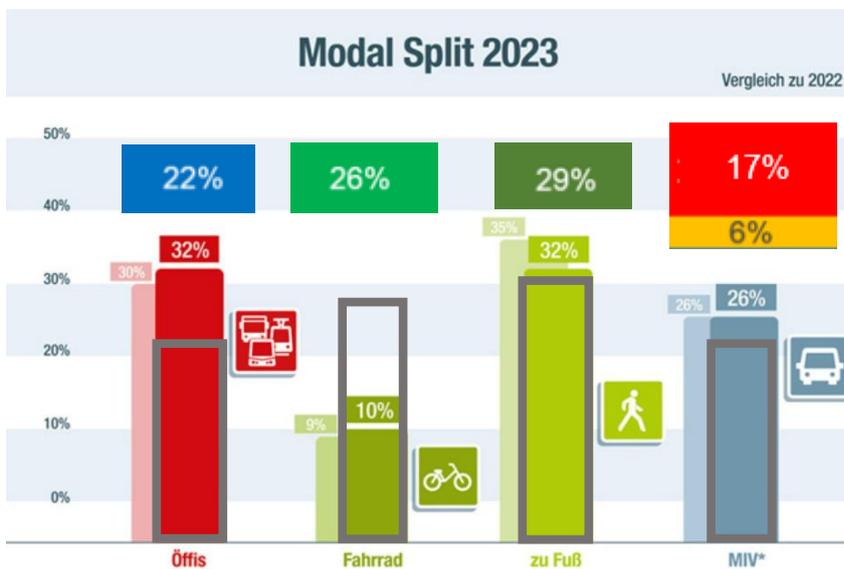
Neue Streckenverlängerungen sind nicht dazugekommen, im VEP 2035+ sind jene berücksichtigt, die schon sehr lange angedacht und teilweise auch schon geplant sind: Garbsen, Langenhagen, Arnum, Weiterführung Linie 10 über die

Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof und Ahlem Nord.

Best Practice - Wien



Wien forciert seit langem den Ausbau des ÖPNV, hier besonders U- und Straßenbahnen. Siedlungsentwicklungen und der Ausbau des Schienennetzes werden zusammen gedacht, hier ist das Motto: Die Bauarbeiter*innen sollen bereits mit den Öffis zur Baustelle fahren. Neue Stadtteile und Wohngebiete sind beim Erstbezug angeschlossen und die neuen Einwohner*innen, auch ohne eigenen

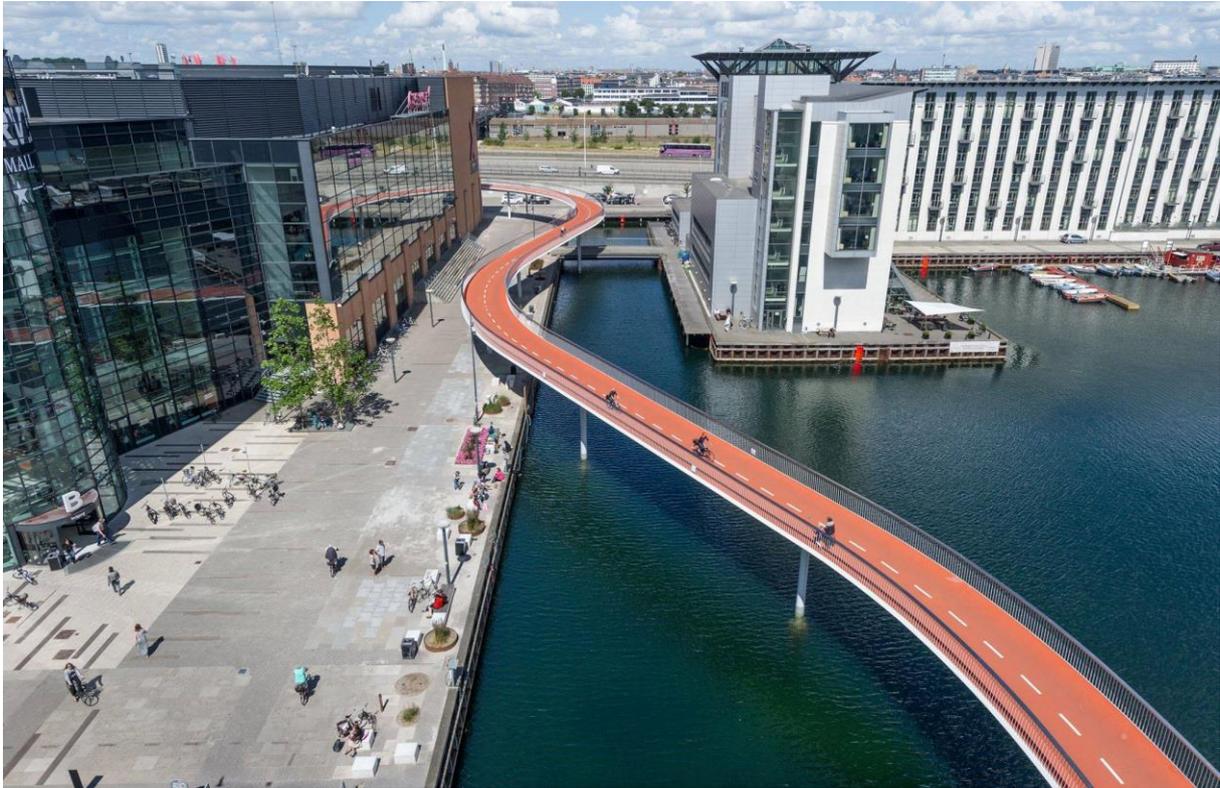


PKW, sofort mobil. Das zeigt sich auch im Modal Split. Im Umweltverbund waren 2023 insgesamt 72 % der Menschen unterwegs, Wien hat als Ziel angegeben, dass diese Zahl bis 2025 auf 80 % wächst. Verglichen mit den Zielzahlen des VEP 2035+ wird sehr deutlich, dass Wiens Weg zur Klimaneutralität auf dem Verkehrssektor sehr viel kürzer ist. Der Anteil des MIV lag 2023 bei nur 17 %, und damit nur 3 % über dem Ziel der Region Hannover 2035.

Aktuell ist der Radverkehrsanteil in Wien mit 10 % noch sehr gering, was für eine Stadt mit gutem ÖPNV durchaus typisch ist. Mit der angekündigten Radverkehrsoffensive hat Wien eine realistische Chance noch in diesem Jahrzehnt klimaneutral zu werden. Finanziert wird der Ausbau über die Einnahmen aus Anwohnerparken, dass in Wien nahezu flächendeckend durchgesetzt ist und aus den Gebühren für den weiteren ruhenden Verkehr.

Radverkehr

Der Ausbau von Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr ist vergleichsweise günstig. Städte wie z.B. Kopenhagen, Amsterdam und Utrecht haben in diese Verkehrsarten besonders investiert.



Quelle: [Facebook](#) (Go VisitDenmark)

cykelslangen / the bicycle snake Kopenhagen: 220 m lange Brücke durch den Kopenhagener Hafen, die nur für Radfahrende freigegeben ist und täglich von 20.000 Radfahrenden genutzt wird (siehe [Schwebende Fahrradstraße begeistert: Dieser Weg ist nur für Radfahrer:innen - Utopia.de](#)).

Best Practice - Utrecht

Utrecht hat zwischen 2015 und 2019 z.B. 250 Mio. € in Radverkehrsinfrastruktur investiert (siehe [Der Siegeszug des Fahrrads in Utrecht: Die Rad-Megacity - taz.de](#)), also nicht mal die Hälfte dessen, was aktuell durch das Land Niedersachsen in die Modernisierung des Südschnellweges investiert wird (Stand 01/2023: 580 Mio. € siehe [580 statt 360 Millionen Euro: So teuer wird Hannovers Südschnellweg \(haz.de\)](#)).

Mit diesen Aufwendungen sind hochmoderne Parkhäuser für Fahrräder, aufwändige Brücken und Unterführungen entstanden. Die Planungsmaxime für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist: Auto, Fahrrad und Bus benötigen vom Stadtrand in die Innenstadt die gleiche Fahrzeit. Damit kommt es besonders in den signalisierten Kreuzungen und Einmündungen, in Deutschland undenkbar, zu kurzen Wartezeiten für Radfahrer*innen. Bei der Signalisierung der Knotenpunkte spielt auch die Sicherheit eine sehr große Rolle, meistens werden die Radfahrer*innen getrennt von den Autos über die Knotenpunkte geführt. All das ist in der folgenden Bildergalerie zu sehen.



Quelle: [Dafne Schippersbrug - B+B \(bplusb.nl\)](https://www.bplusb.nl).

Brücke für Rad- und Fußverkehr in Utrecht mit langer Rampe (auf dem Bild zu sehen) über eine Schule (siehe [Dafne-Schippers-Brücke in Utrecht \(detail.de\)](https://www.detail.de))



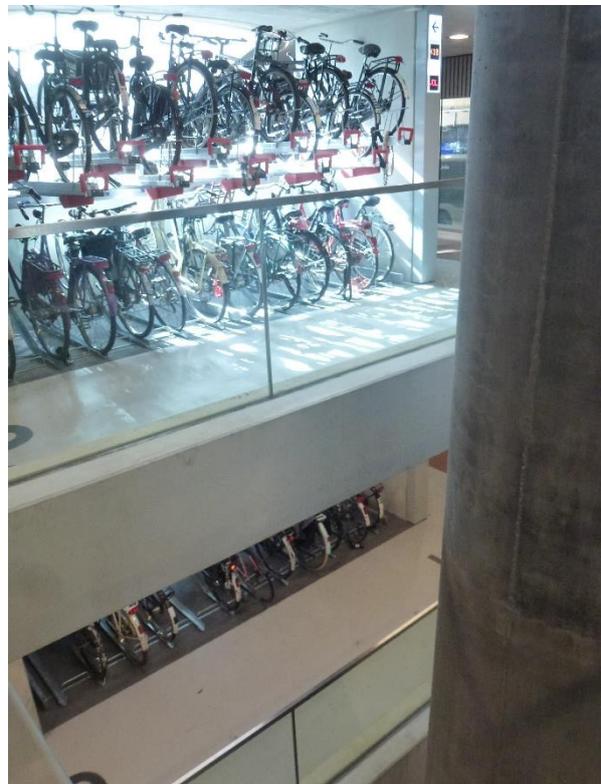
Quelle: [Was die Region von der Fahrradstadt Utrecht lernen kann - STIMME.de](https://www.stimme.de)

Regenbogen-Radweg im Science Park Utrecht, 570 m lang

Westschnellweg und Verkehrswende
Alle nur geklaut, alles beschlossen, alles politischer Wille!



Quelle: [Fahrradstadt Utrecht: "Die Radfahrer führen sich auf wie Könige" | ZEIT ONLINE](#)



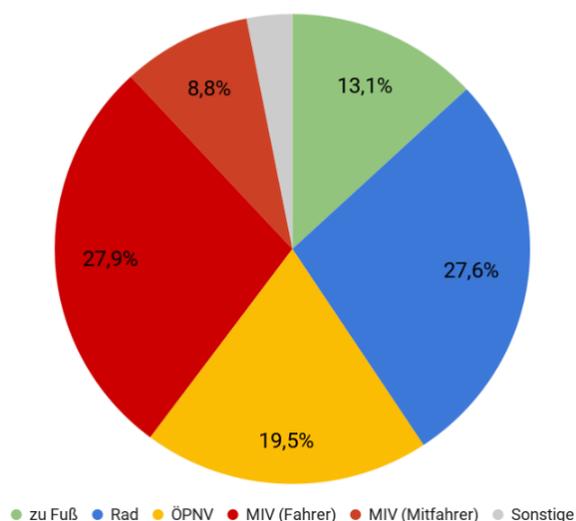


Fahrradparkhaus am HBF in Utrecht: 12.500 Stellplätze auf 3 Stockwerken, voll digitalisiert. Durchgehend geöffnet, Parken ist in den ersten 24 Stunden kostenfrei (siehe [Der Siegeszug des Fahrrads in Utrecht: Die Rad-Megacity - taz.de](#)).

Utrecht war nicht schon immer Fahrradstadt. Mitte des letzten Jahrhunderts bestand der Plan Utrecht im Hinblick auf den Autoverkehr optimal auszubauen. Es sollte ein Autobahnring ergänzt durch Radialachsen entstehen, wozu der Abriss von historischen Gebäuden und die Verfüllung von Kanälen erforderlich war. Das wurde letztlich nicht vollständig umgesetzt, da es in den 70ziger Jahren massive Proteste der Bevölkerung dagegen gab - Protest kann also durchaus was bewirken!

Einerseits wollten die Bürger*innen damals nicht akzeptieren, dass die Lebensqualität aufgrund des zunehmenden Autoverkehrs und wegen dem Abriss der historischen Gebäude schlechter wurde und zum anderen, weil es zunehmend Verkehrstote gab (vgl. [Relative Erfolgsfälle in Europa \(zukunfts-mobilitaet.net\)](#)). 1971 sind in den Niederlanden insgesamt 3.300 Menschen im Verkehr gestorben, 400 davon waren Kinder ([Weniger Verkehrstote, mehr Sicherheit - EXPERI \(experi-forschung.de\)](#)). Heute liegt die Zahl der Verkehrstoten in den Niederlanden bei 737 (2022: [Verkehrstote in den Niederlanden 2022 | Statista](#)). In Deutschland sind 2022 noch 2.788 Menschen im Verkehr gestorben ([Verkehrstote in Deutschland 2023 | Statista](#)).

Modal Split Utrecht (2019)

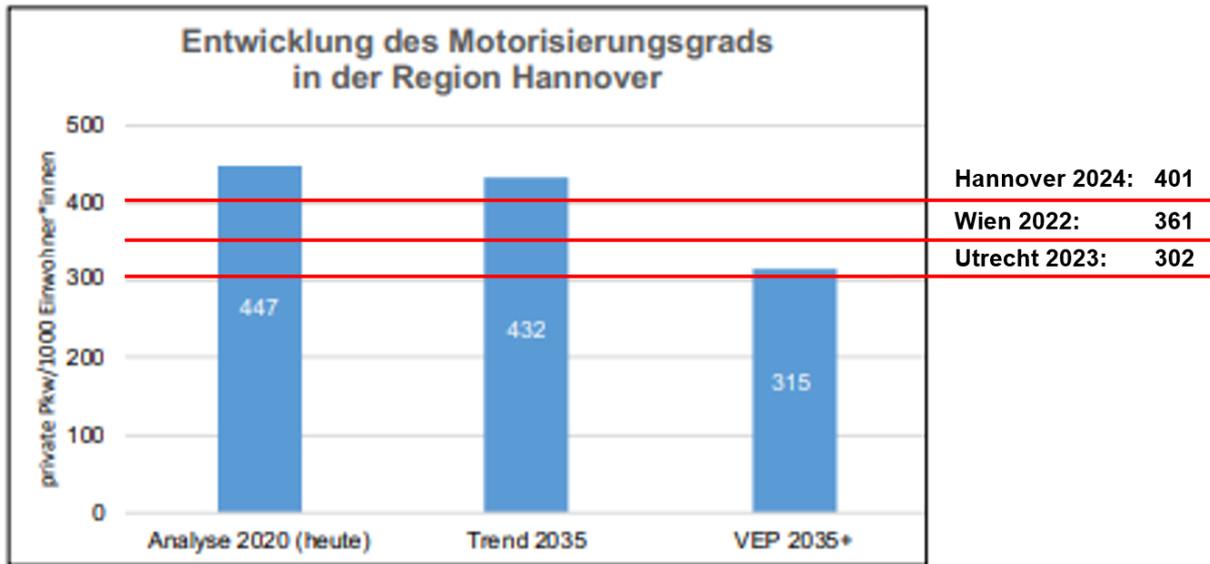


Quelle: [Modal Split Utrecht | Radentscheid Bonn \(radentscheid-bonn.de\)](#)

In Utrecht nutzten 2019 bereits 61 % den Umweltverbund, die Region Hannover visiert mit dem VEP 2035+ als Ziel einen Anteil von 77 % im Umweltverbund an.

Inzwischen ist Utrecht bei rund 40 % Radverkehrsanteil angekommen.

Motorisierungsgrad



Auch der Motorisierungsgrad ist ein Zeichen, wie sich Menschen in Regionen bewegen. Utrecht ist bereits jetzt unter dem Zielwert des VEP 2035+, Wien auf dem besten Weg.

Wirkungsanalyse

Wirkungsanalyse VEP 2035+

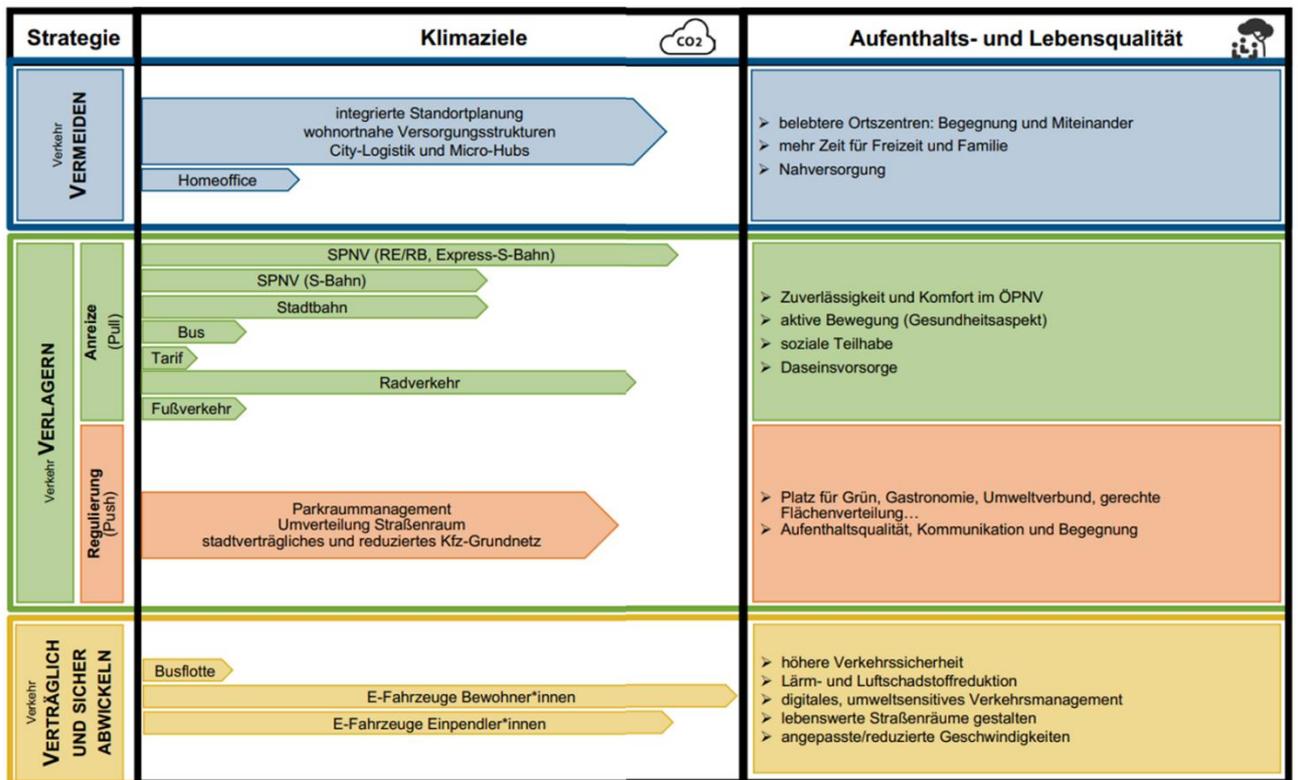


Abbildung 43: besonders stark wirkende Themenfelder und Effekte durch die Maßnahmen des VEP 2035+

Die spannende Frage ist eigentlich, was sind die wirksamsten Instrumente und mit welchen Wirkungen ist zu rechnen? Die Länge der Balken zeigt wie groß die Wirkung auf das Klima, sprich die CO2-

Einsparungen sind. Die Effekte auf die Aufenthalts- und Lebensqualität sind in der rechten Spalte beschrieben.

Auf dem Feld Verlagern stechen 5 Balken hervor:

1. SPNV (RE, RB, Express-S-Bahnen), Einsparung nach VEP 2035+: 130.000 t CO₂/Jahr
2. SPNV (S-Bahnen), 70.000 t CO₂/Jahr
3. Stadtbahnen, 70.000 t CO₂/Jahr
4. Radverkehr, 120.000 t CO₂/Jahr
5. Parkraummanagement, Umverteilung Straßenraum, reduziertes und stadtverträgliches Grundnetz.

Busverkehre, Tarifmaßnahmen und Fußverkehre haben im Verhältnis keine großen Einsparungspotentiale.

Auch das ist im VEP 2035+ dargestellt. Alle Verkehrssysteme müssen umfangreich ausgebaut werden. Das dauert im SPNV und bei der Stadtbahn bisher sehr lange, die Verlängerung nach Hemmingen z.B. wurde über 20 Jahre beplant. 20 bis 30 Jahre für den Vollständigen Aus- und Umbau des Schienennetzes sind nur dann realistisch, wenn sofort mit allen Planungen begonnen wird. Neben den langen Verfahren sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten zu beachten, die DB muss zunächst das Erfordernis des Ausbaus bestätigen und mit den Planungen beginnen. Das Land muss die Finanzierung zusagen und das Geld dann auch bereitstellen können. Neben dem langen Zeitraum der Um- und Ausbaumaßnahmen sowie die dafür erforderlichen finanziellen Mitteln, schlägt zusätzlich die Finanzierung und Neubeschaffung der Fahrzeuge mit einem hohen Betrag zu Buche. Die erforderlichen finanziellen Aufwendungen werden insgesamt bei deutlich über 1 Mrd. € liegen.

Das sieht bei dem Ausbau für den Radverkehr sowohl bezüglich der Finanzen als auch in der erforderlichen Um- und Bauzeit deutlich besser aus. Ein großer Teil der Infrastruktur ist vorhanden und muss lediglich umverteilt oder ausgebaut werden. 500 Mio. € reichen aus, um das Radverkehrsnetz der Region Hannover, das im VEP 2035+ skizziert ist, herzustellen. Anschließend können wesentlich mehr Radfahrer*innen in einer deutlich kürzeren Zeit ihre Ziele erreichen und werden dies auch tun, wenn die Push-Maßnahmen parallel sukzessive umgesetzt werden.

Mit der Umsetzung der Push-Maßnahmen kann sofort begonnen werden. Das Parkraummanagement für die innenstadtnahen Bereiche ist ein erster Schritt, der binnen eines Jahres durchgesetzt werden kann. Die Einnahmen sollten nicht in den Haushalten der Städte verschwinden, sondern für den Aus- und Umbau der Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden. In Wien werden seit 2012 Anwohner*innenpark- und Kurzparkzonen eingeführt und langsam ausgeweitet. Mit der flächendeckenden Ausweitung auf nahezu ganz Wien in 2022 stiegen die Einnahmen 2023 auf 167,5 Mio. €. Die Verkehrsstadträtin Ulli Sima (<https://www.derstandard.de/story/3000000034765/parkpickerl-ausweitu>) sprach von einem Meilenstein für den Klimaschutz. Rund die Hälfte der Einnahmen kommt aus dem Anwohner*innenparken.

In Hannover werden (Neue Presse, 31.12.2021) ca. 4,5 Mio. € eingenommen. Eine Erhöhung wird nicht nur in der Presse, sondern auch in der Politik stets mit markigen Sprüchen (HAZ, 16.04.2024) wie z.B. Wegelagerei begleitet. Es wäre an der Zeit, diese Grundhaltung zu ändern und die Einnahmen aus dem Parken insgesamt für die Erreichung der Klimaziele zu verstehen und diese auch positiv in die Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Was hat das alles mit dem Ausbau der Schnellwege in Hannover zu tun? Das Tangentensystem Hannovers ist in den 50er Jahre entstanden, der Spiegel titelte 1959 mit dem Wunder von Hannover. Im Osten, Süden und Westen Hannovers wurden die Schnellwege gebaut. Im Norden sollte parallel zur

A2 ebenfalls ein Schnellweg entstehen. Zu einer Umsetzung kam es glücklicherweise nicht, die nördliche Tangente ist zeitgleich auch die A 2. Die Schnellwege sind im VEP 2035+ als Stadtstraßen thematisiert. Im Kapitel 5.9 wird ausgeführt:

Stadtverträglicher und verkehrssicherer Umbau der Schnellwege

Die Region Hannover ist auch weiterhin auf eine funktionsfähige Straßeninfrastruktur angewiesen. Ziel muss es daher sein, den Südschnellweg und den Westschnellweg möglichst zügig und zweckmäßig (zeit- und kostensparend) in den nächsten Jahren zu sanieren. Ein vierstreifiger Querschnitt wird auch in Zukunft für den Süd- und Westschnellweg, wie auch für den Messeschnellweg ausreichen, um den Kfz-Verkehr zu bündeln. Ein **verkehrssicherer** und zugleich **stadtverträglicher Umbau der Schnellwege** ist ein zentrales Projekt des Verkehrsentwicklungsplans der Region Hannover, das nur gemeinsam mit den Baulastträgern realisiert werden kann. Dieser sollte unter folgenden Prämissen erfolgen:

- » reduzierte Geschwindigkeit (50-70 km/h) für mehr Verkehrssicherheit und Lärmschutz
- » flächensparende Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung
- » stadtverträglicher Umbau des Westschnellwegs in Linden
- » zielgerichtete Steuerung des regionalen Straßenverkehrs über Bornumer Straße und Hamelner Chaussee/Bückeburger Allee zur Entlastung des Abschnitts Göttinger Straße/Friedrich-Ebert-Straße
- » Einbeziehung einer ÖPNV-Trasse zwischen Herrenhausen und Linden
- » Tunnelabschnitte auf dem Südschnellweg

Bei der Vorstellung des Dialogkonzeptes zur Planung des Westschnellweges der NLStBV am 27.05.2024 im Gymnasium Limmer hat Regionspräsident **Steffen Krach** betont, dass der am 04.07.2023 von allen demokratischen Parteien in der Regionsversammlung beschlossene VEP2035+ Bindung hat. Er betont, dass die Region Hannover sowohl im Planungsprozess als auch in Ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde darauf achten wird, ob die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans bei der geplanten Modernisierung des Westschnellweges aufgenommen werden.

In Kapitel 1 des VEP 2035+ der Region Hannover findet sich zur Modernisierung der Schnellwege ganz konkret folgender Hinweis:

Hannover und das Umland sind auch weiterhin auf eine funktionsfähige Straßeninfrastruktur angewiesen. Ziel muss daher sein, die Schnellwege möglichst zügig und zweckmäßig (zeit- und kostensparend) zu sanieren. Die Sanierung im Bestand entspricht den Zielen des VEP und sichert zeitgemäße Mobilität.

4. Pläne des Bundes und des Landes:

Im klaren Gegensatz dazu stehen die Pläne des Bundes und des Landes. Hier wird von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des motorisierten Güterverkehrs ausgegangen. Strategien, die die Zunahme eindämmen, gibt es nicht. Bis Ende 2020 waren die Länder die so genannte Auftragsverwaltung des Bundes. Der Bundesverkehrswegeplan wurde von den Verwaltungen der Bundesländer im Auftrag des Bundes abgearbeitet. 2018 wurde die Autobahn GmbH gegründet. Auf www.service.bund.de wird dazu ausgeführt: *Ziel der Reform ist es, Finanzierung und Verwaltung ab 1. Januar 2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes in eine Hand zu legen. Ressourcen sollen so effektiver genutzt und die Qualität der deutschen Autobahnen auch zukünftig gewährleistet werden. Aufgrund der Komplexität des Transformationsvorhabens handelt es sich um eine der größten infrastrukturpolitischen Reformen der vergangenen Jahrzehnte. Die Autobahn ist eines der wichtigsten Verkehrsnetze und öffentlichen Güter in Deutschland. Die Autobahn GmbH des Bundes setzt daher einen wichtigen Schwerpunkt auf nachhaltige Investitionen in Aus- und Neubau sowie Erhaltung der Autobahnen. Die Autobahn GmbH gliedert sich ab 2021 deutschlandweit in 10 Niederlassungen, 41 Außenstellen, 42 Verkehrsleitzentralen und über 200 Autobahnmeistereien auf. Deutschland hat damit das zweitgrößte Autobahnnetz Europas. Die längste Autobahn ist übrigens die A7, die von Norden nach Süden einmal durch ganz Deutschland führt. Die Autobahn GmbH ist bundesweit vertreten. Als*

Westschnellweg und Verkehrswende
 Alle nur geklaut, alles beschlossen, alles politischer Wille!

attraktiver Arbeitgeber bietet sie ein modernes Arbeitsumfeld und gute Weiterentwicklungsmöglichkeiten. <https://www.service.bund.de/Content/DE/DEBehoerden/D/Die-Autobahn-GmbH-des-Bundes/Die-Autobahn-GmbH-des-Bundes.html?nn=4641496>

Umsetzen soll die Autobahn GmbH den Bundesverkehrswegeplan, die folgende Grafik zeigt den Auszug der die Region Hannover betrifft. Die Strategie ist unverändert, mehr Straße soll den prognostizierten weiter steigenden Verkehr aufnehmen. Klimaszenario: immer weiter so. Diese Philosophie funktioniert seit Beginn des massiven Ausbaus des Straßenverkehrsnetzes in den 50er Jahren immer gleich: Mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr. Mehr Verkehr mehr CO2. Von einer Dekarbonisierung des Verkehrs sind wir sehr weit entfernt, deutlich weiter als **Olaf Lies** uns am 27.05.2024 weismachen wollte.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan macht jetzt:



Gesellschaft des Bundes.

bisherige Planungen des BVWP 2030 für den Straßenbau in der Region Hannover

Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist der 8-streifige Ausbau zwischen der Autobahnanschlussstelle (AS) Herrenhausen und dem Autobahndreieck (AD) Hannover-West benannt. Im weiteren Bedarf (nach 2030) ist eine Vielzahl von Ausbaumaßnahmen der Autobahnen und Bundesstraßen in der Region vorgesehen (Tabelle 1).

Straße	Beschreibung	Länge	Kostenschätzung (Preisstand 2014)	Einstufung im BVWP
A 2	achtstreifiger Ausbau zwischen AS Hannover-Herrenhausen und AD Hannover-West	2,6 km	48 Millionen Euro	vordringlicher Bedarf
A 2	achtstreifiger Ausbau zwischen AD Hannover-West - Autobahnkreuz (AK) Hannover-Ost	17 km	270 Millionen Euro	weiterer Bedarf
A 2	achtstreifiger Ausbau zwischen AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen	20 km	255 Millionen Euro	weiterer Bedarf
A 7	achtstreifiger Ausbau zwischen AD Walsrode - AD Hannover-Nord	31 km	237 Millionen Euro	weiterer Bedarf
B 65	sechsstreifiger Ausbau zwischen Hannover (Bückerburger Allee) - AS Hannover-Anderten	9 km	227 Millionen Euro	weiterer Bedarf
B 65	vierstreifiger Aus- und Neubau zwischen Bad Nenndorf und Empelde	14,2 km	88,2 Millionen Euro	weiterer Bedarf
B 65	vierstreifiger Aus- und Neubau zwischen Peine und Sehnde-Ihltzen	23 km	75 Millionen Euro	weiterer Bedarf

Tabelle 1: Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2030 in der Region Hannover

Der Plan des Bundes in Bildern: Von drei auf vier Fahrstreifen je Richtung. Warum der Verkehrssektor zu der Erreichung der eigenen Klimaziele des Bundes nicht einbezogen werden kann, ist bei diesen Plänen einfach zu beantworten.



<https://www.mywheels.tv/mobilitaet/wie-entsteht-ein-stau.html>

<https://www.autozeitung.de/stauende-gefahr-droht-180678.html>

Modellrechnungen der Region Hannover zeigen, dass trotz des steigenden Durchgangsverkehrs auf der A2 und A7 (da ist nix mit push, eher weiter-so-wie-bisher-Szenario) durch die Verdopplung des Angebotes im ÖPNV die Verkehrsstärken auf den Autobahnen und Schnellwegen in der Region Hannover um 10 % sinken.



Südschnellweg

Der im Süden Hannovers verlaufende Südschnellweg ist für den Großraum Hannover von großer verkehrlicher Bedeutung. Der Südschnellweg umfasst die Bundesstraßen 3, 6 und 65. Er beginnt im Westen in Ricklingen und führt über die Stadtteile Döhren, Seelhorst, Bemerode und Kirchrode bis nach Anderten.

►mehr



Westschnellweg

Der westliche Abschnitt des Hannoverschen Schnellwegesystems verläuft als Bundesstraße 6 von der A 2 kommend über die Stadtteile Stocken, Herrenhausen, Linden und Limmer bis zum Landwehrkreisel. Dabei stellt er im Norden an der A 2 die Zubringer zu mehreren großen Industriestandorten dar.

►mehr



Messeschnellweg

Der Messeschnellweg (B 3 / B 6) ist Teil des ab 1949 erbauten Schnellwegesystems und verbindet die Stadtteile Hannover-Groß Buchholz und Laatzen-Mitte. Er beginnt im Norden an der A 37 (Anschlussstelle Hannover-Misburg) und verläuft östlich der Innenstadt durch den Stadtwald „Eilenriede“.

►mehr



Gesamtprojekt

Drei Bundesstraßen bilden das vierspurige Schnellwegesystem. Die B 6 als Westschnellweg, die B 3, B 6 und B 65 als Südschnellweg sowie die B 3 und die B 6 als Messeschnellweg. ►mehr

Beim Land, auf der Homepage zu finden:

Alle Schnellwege sollen modernisiert werden!

Das hat nichts mit Geschwindigkeit zu tun.

Das hat nichts mit stadtverträglich zu tun.

Das hat nichts mit Klimaschutz zu tun.

Beim Südschnellweg ist es zu spät. Eine kleine Hoffnung besteht noch, die Bäume im Westteil zu halten und dort im Bestand zu sanieren.

Beim Westschnellweg ist es höchste Eisenbahn. Wir werden auf die Einhaltung der gültigen Gesetze achten.

Quelle: [Modernisierung der Schnellwege in Hannover | Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr \(niedersachsen.de\)](https://www.niedersachsen.de/verkehr/modernisierung-der-schnellwege-in-hannover)

580 Mio. € für 3,8 km Stadtstraße (Südschnellweg). Dafür kann das gesamte Radverkehrsnetz der Region und der Stadt Hannover inklusive hochmoderner Parkhäuser, Brückenbauwerke etc. umgebaut werden, der Radverkehrsanteil im Modal Split wird damit auf rund 50 % prognostiziert.

5. Ausblick:



Bilder aus dem Juni 2024, Westschnellweg



Bilder von der Rodung am Südschnellweg, das macht uns Angst!

Das soll sich beim Westschnellweg nicht wiederholen, das Beteiligungsverfahren des Landes haben wir wenig Vertrauen. Wir werden das sehr aufmerksam begleiten und auf Einhaltung der aktuellen Gesetze achten. Wir werden das Erreichen der Klimaziele einfordern. Wir werden auf die Umsetzung des VEP 2035+ achten.

Was wir nicht wollen: **Modernisierung nach Landesart!**

Wir fordern: **Sanierung und Modernisierung im Bestand auf Grundlage des Klimaschutzgesetzes und aktueller Richtlinien!**

Lieber würden wir:

Den Umbau zur autoarmen und lebenswerten Stadt vorantreiben und den Fokus auf Wende legen.

Westschnellweg und Verkehrswende
Alle nur geklaut, alles beschlossen, alles politischer Wille!

Ein bisschen Hoffnung zum Schluss: Was möglich ist, in einer bis Ende des letzten Jahrtausends autogerechten Stadt.

VERKEHRSWENDE

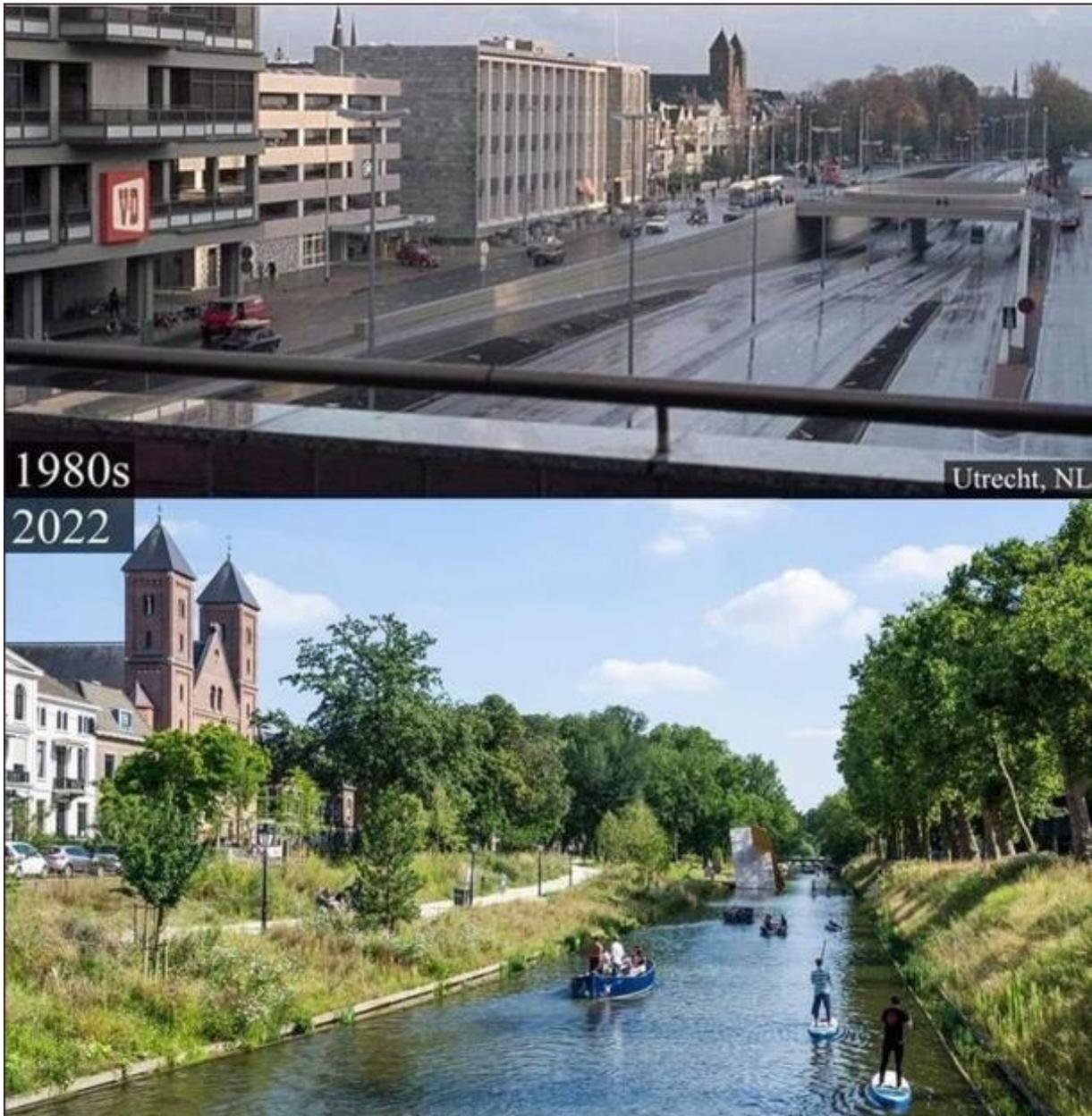
Mehr Grün und mehr Wasser - Utrecht legt einen Kanal frei und reißt dafür eine Stadtautobahn ab



(Quelle: [Mehr Grün und mehr Wasser - Utrecht legt einen Kanal frei und reißt dafür eine Stadtautobahn ab](#) | STERN.de)



Foto: www.bouwpututrecht.nl



<https://www.pinterest.co.uk/pin/utrecht-restores-historic-canal-made-into-motorway-in-1970s--717620521898259235/>