

Am 26.04.2026 haben wir ChatGPT zunächst gefragt: „Bitte nenne alle Vorteile, wenn Verkehrs- und Stadtplanungen konsequent für Menschen gedacht werden“ und anschließend darum gebeten dazu eine Grafik zu erstellen:



Abbildung 1: Vorteile menschenzentrierter Stadtplanung (Eigene Darstellung, erstellt mit Unterstützung von ChatGPT (2026))

Zusammenfassung Input vom 08.05.2026, Inhalt:

Die Verkehrsentwicklungspläne von Region und Stadt Hannover.....	2
Hindernisse in der Umsetzung.....	4
100-jährige Liebe zum Auto.....	4
Gesetze und Richtlinien?.....	5
Zuständigkeiten - Push-Maßnahmen.....	6
Zuständigkeiten - ÖPNV.....	7
Zuständigkeiten - Radverkehr.....	8
Umsetzen lohnt sich.....	9
Konstanz.....	9
Seoul.....	10
Utrecht.....	11
Paris.....	11
Konzepte, Beschlüsse, Gesetze 1964 bis 2025 (mit Linksammlung).....	13

Die Verkehrsentwicklungspläne von Region und Stadt Hannover

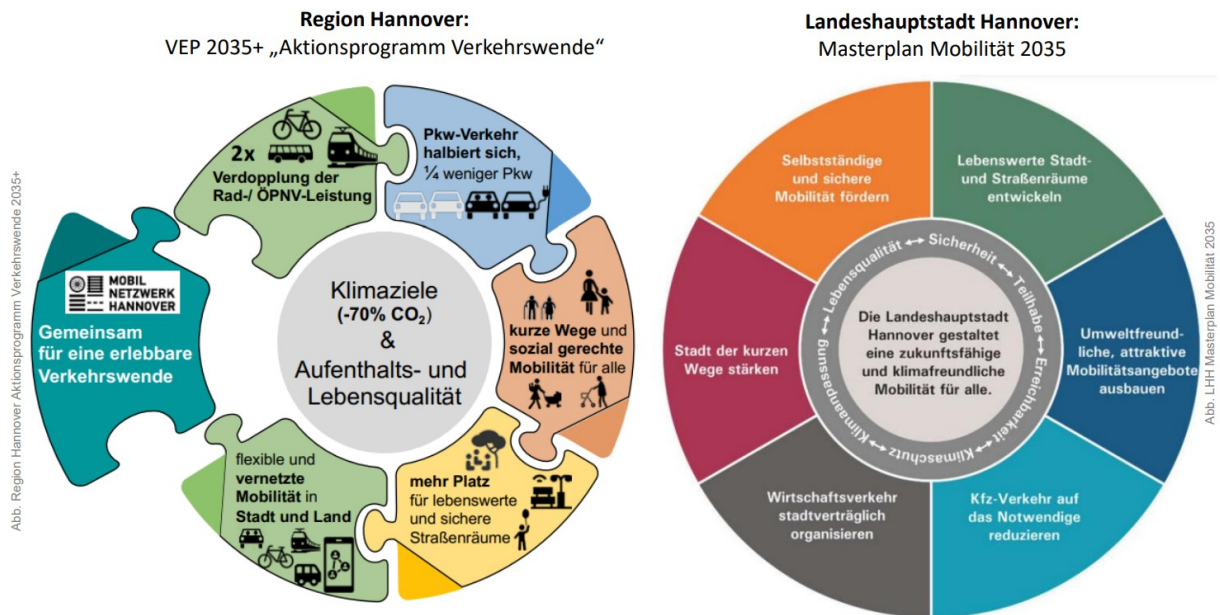


Abbildung 2: Ziele der Verkehrsentwicklungspläne von Region und Stadt Hannover

Der Verkehrsentwicklungsplan Aktionsprogramm Verkehrswende 2035+ wurde 2023 von der Region Hannover mit

Zustimmung der Stadt Hannover beschlossen.

Der Masterplan Mobilität 2035 wurde 2025 von der Stadt Hannover verabschiedet.

Beide Pläne behandeln alle Verkehrsarten, obwohl nicht beide Akteur*innen für alles zuständig sind. Die Ziele sind sehr ähnlich. Auffällig ist:

Die Region Hannover will bis 2035 den CO₂-Ausstoß um 70% senken.

Die Stadt will 2035 bilanziell klimaneutral sein.

Region und Stadt sind sich einig: Der Autoverkehr muss reduziert werden.

Die Region nennt dafür konkrete Zahlen, der Kfz-Verkehr soll z.B. halbiert werden. Darauf aufbauend wird die CO₂-Einsparung berechnet.

Die Stadt möchte den Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß reduzieren. Was „notwendig“ ist bleibt dabei offen.

Die Region will den Radverkehr und die Leistung des öffentlichen Nahverkehrs verdoppeln. Außerdem soll eine flexible und gut vernetzte Mobilität in Stadt und Land entstehen.

Die Stadt möchte umweltfreundliche und attraktive Mobilitätsangebote weiter ausbauen.

Beide (Region und Stadt Hannover) wollen kurze Wege schaffen.

Die Region legt zusätzlich Wert auf sozial gerechte Mobilität und mehr Platz für sichere und lebenswerte Straßenräume.

Die Stadt möchte selbstständige und sichere Mobilität fördern und ebenfalls lebenswerte Straßen- und Stadträume schaffen.

Region und Stadt sind sich einig: Um die Ziele zu erreichen, braucht es Push und Pull-Maßnahmen. **Push-Maßnahmen** machen den Autoverkehr unattraktiver. Dazu gehören zum Beispiel weniger Parkplätze und Parkgebühren. **Pull-Maßnahmen** verbessern die Alternativen. Also ein besserer Personennahverkehr, mehr Radwege und gute Bedingungen für den Fußverkehr.

Auch der Mobilitätsrat der Stadt empfiehlt wirksame Push-Maßnahmen. Diese können spürbare Veränderungen mit sich bringen. So soll z.B. der Parkraum bewirtschaftet werden und ausreichende Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind Kfz-Stellplätzen vorzuziehen.

Quellen:

Verkehrsentwicklungsplan 2035+ „Aktionsprogramm Verkehrswende“

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-2035>

<https://ris.hannit.de/public/to020?TOLFDNR=2010878>

Masterplan Mobilität LHH:

<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1924-2025>

Mobilitätsrat der Stadt Hannover :

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Fortschreibung-Masterplan-Mobilit%C3%A4t/Mobilit%C3%A4tsrat-erarbeitet-Empfehlungen-f%C3%BCr-Rat-und-Verwaltung>

Hindernisse in der Umsetzung

100-jährige Liebe zum Auto

Die historische Entwicklung und Förderung der Automobilität in Deutschland:
<https://www.fluter.de/chronik-auto-deutschland>

fluter ist ein politisches Magazin für junge Menschen von der Bundeszentrale für politische Bildung (bpb)

Am 1. April 2026 titelt Bild-Online: Seit Mitternacht gilt die Spritpreisbremse: „Tanken tut weh, aber es muss halt sein“.

Durch internationale Krisen ausgelöste Push-Maßnahmen werden im Allgemeinen nur negativ bewertet:

- Wochenlang Top-Thema in den Nachrichten
- Spritpreisschock, high noon an der Tankstelle
- Politischer Fokus: Autofahren wie bisher sichern
→ 23.04.2026 Tankrabatt beschlossen

Es wird kaum untersucht, wie sich der Verkehr tatsächlich verändert: Gibt es Verlagerungen? Wer ist von höheren Kosten betroffen? Der Fokus liegt auf Maßnahmen zur Erhaltung des Status Quo. Die Bevölkerung ist in diesem Punkt schlauer:

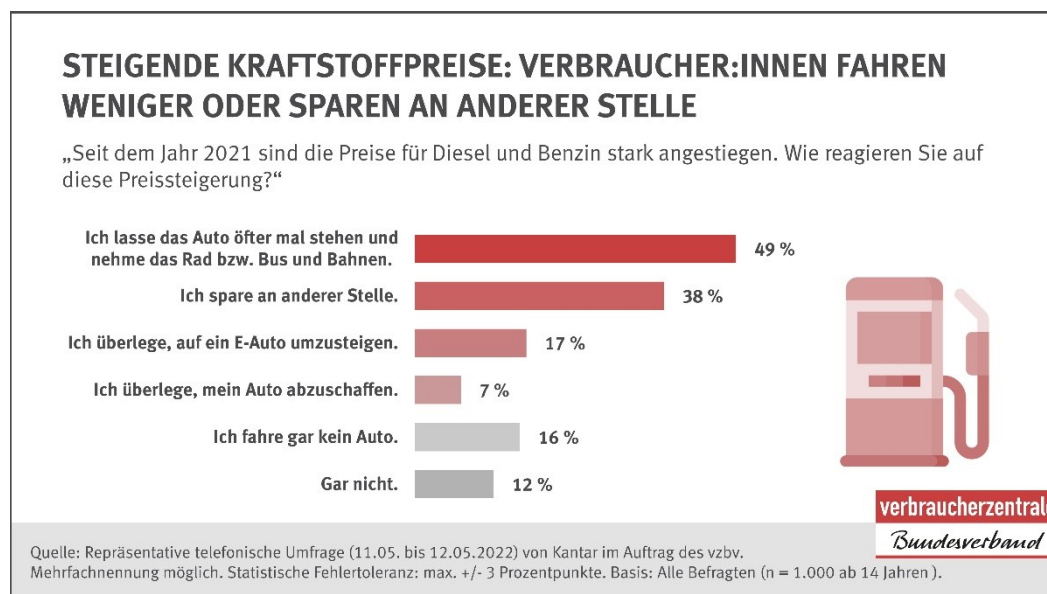


Abbildung 3: Verbraucher*innen reagieren auf hohe Spritpreise (Quelle: „vzbv“)

Die Grafik zeigt, wie Menschen 2022 auf die steigenden Spritpreise reagiert haben:

Fast die Hälfte fährt häufiger mit dem Rad oder dem Nahverkehr. Einige denken daran auf ein E-Auto umzusteigen bzw. ganz auf das Auto zu verzichten. Nur wenige ändern ihr Verhalten nicht. Das zeigt: Der Großteil reagiert auf veränderte Rahmenbedingungen.

Quelle:

<https://www.vzbv.de/pressemitteilungen/hohe-spritpreise-fast-jeder-zweite-lasst-auto-oefters-bleiben>

Gesetze und Richtlinien?

2026 Bundesfernstraßengesetz FStrG zuletzt geändert 29.03.2026

2026 Straßenverkehrsordnung StVO zuletzt geändert 30.1.2026

2026 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO VwV-StVO zuletzt geändert 30.1.2026

2026 Straßenverkehrsgesetz StVG, zuletzt geändert 9.1.2026

2023 Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR, FGSV-Verlag

2022 Niedersächsisches Straßengesetz NStrG zuletzt geändert 29.06.2022

2022 E-Klima Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. FGSV-Verlag

2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, FGSV-Verlag

2006 Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt , FGSV-Verlag

2002 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, FGSV-Verlag

In vielen Projekten wird gesagt: Die aktuellen Gesetze und Richtlinien lassen große Veränderungen nicht zu. Das stimmt so nicht. Eine andere Auslegung ist möglich – wenn der Wille da ist.

Früher war das in den Gesetzen und Richtlinien verankerte Ziel vor allem: Der Verkehr soll möglichst ungehindert fließen. Die Leichtigkeit des Auto-Verkehrs stand im Fokus. Dieses Denken ist in vielen Verwaltungen noch stark verankert. Aber: Die Gesetze haben sich geändert und die Richtlinien passen sich an.

2022 hat die Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV) eine Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele herausgebracht, die sogenannte E-Klima. Die E-Klima zeigt, wie die Richtlinien zur Straßen- und Verkehrsplanung bereits klimafreundlich und für Menschen ausgelegt werden können und gibt einen Ausblick auf anstehende Änderungen aller Richtlinien. Es gilt: Nicht nur die Bilder anschauen, auch den Text lesen. Dann lässt sich die Verkehrswende auch mit den aktuellen Richtlinien umsetzen.

Zuständigkeiten - Push-Maßnahmen

Die **Push-Maßnahmen** liegen vollständig **bei der Stadt Hannover**. Die Privilegien für den Kfz-Verkehr müssen reduziert werden. Dazu gehört zum Beispiel:

- Weniger Parkplätze im öffentlichen Raum
- Parkplätze bewirtschaften und Regeln konsequent kontrollieren
- Umverteilung von Flächen
- Weniger Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr
- Tempo 30 auch auf Hauptstraßen und mehr verkehrsberuhigte Bereiche

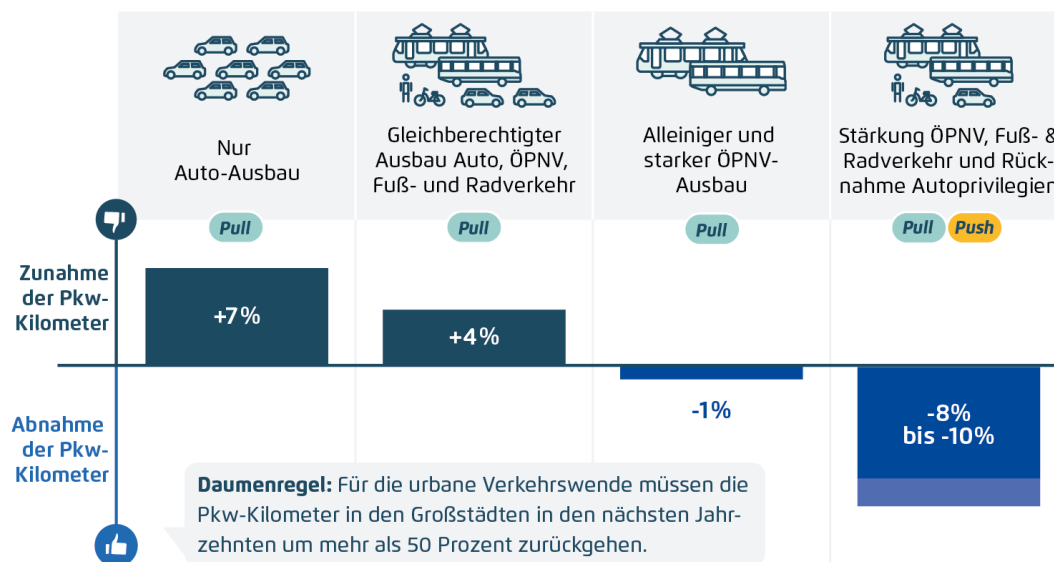
Die folgende Grafik zeigt die Ergebnisse einer Untersuchung aus Dresden:

Nicht jeder Maßnahmenmix nützt gleich viel

Push Pull

Nur wenn auch Push-Maßnahmen eingesetzt werden, gelingt es, Autoverkehr zu reduzieren.

Berechnungen im integrierten Verkehrsmodell der Stadt Dresden.



Agora Verkehrswende (2022) | Mut zur lebenswerten Stadt

Abbildung 4: Wie es gelingt Autoverkehr zu reduzieren (Quelle: Agora-Verkehrswende, Mut zur Lebenswerten Stadt, 2022, lizenziert unter CC BY 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Der Ausbau von Hauptstraßen zur Bündelung des Autoverkehrs, also z.B. der 8-streifiger Ausbau von A2 und A7 oder die Modernisierung der Schnellwege führt zu mehr Kfz-Verkehr (+ 7 % Pkw-KM). Auch wenn parallel Pull-Maßnahmen zur Stärkung von Fuß-, Rad- und Nahverkehr umgesetzt werden (+ 4 % Pkw-KM).

Der alleinige Ausbau des Nahverkehrs, wie zu Zeiten der Expo 2000 in Hannover, verringert den Autoverkehr nur minimal (- 1 % Pkw-KM). Nur mit einer Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen sind die Ziele der Verkehrsentwicklungspläne von Stadt und Region erreichbar (- 8 bis - 10 % Pkw-KM). Die Studie bestätigt, dass für die urbane Verkehrswende der Autoverkehr mindestens halbiert werden muss.

Quelle:

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mut-zur-lebenswerten-stadt>

Zuständigkeiten - ÖPNV

Die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegt in der Zuständigkeit der Region Hannover. Trotzdem beschäftigen sich beide Verkehrsentwicklungspläne mit der Entwicklung des Bus- und Bahnverkehrs.

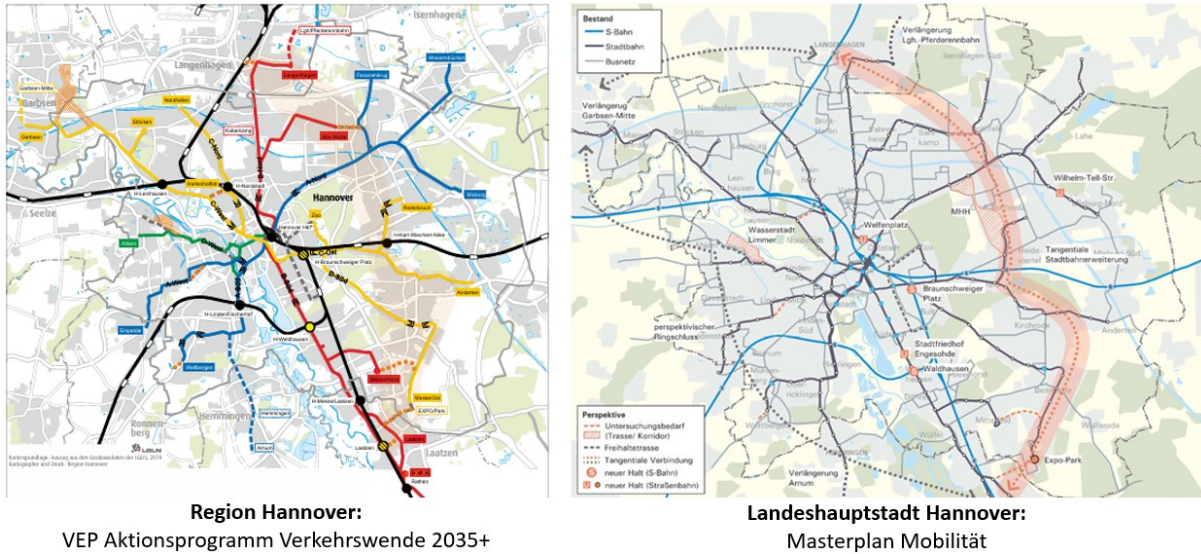


Abbildung 5: Ausbau Nahverkehrsnetz der Verkehrsentwicklungspläne von Region und Stadt Hannover

Das Ziel „Verdopplung der Fahrgastzahlen“ aus dem Verkehrsentwicklungsplan VEP 2035+ der Region Hannover ist nur zu erreichen, wenn das Angebot deutlich verbessert wird: Neue S- und Stadtbahnstrecken müssen gebaut und Fahrzeuge beschafft werden. Beides ist langwierig und teuer.

Im öffentlichen Nahverkehr in der Region Hannover gibt es viele verschiedene Zuständigkeiten. Viele Akteur*innen haben unterschiedliche Aufgaben. Deshalb ist das sehr kompliziert.

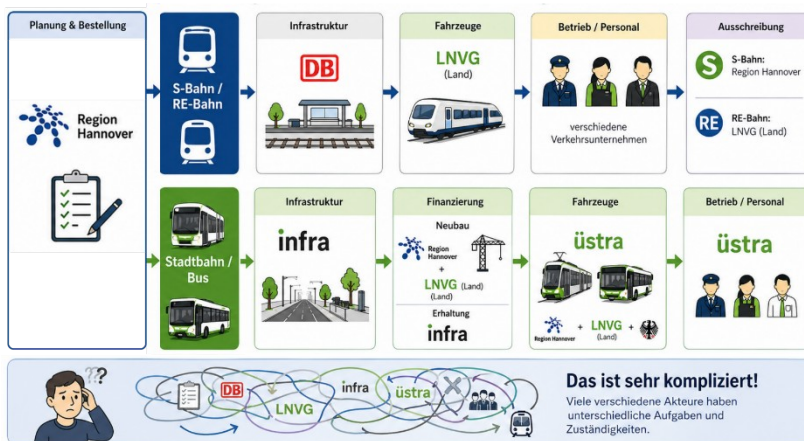


Abbildung 6: Symbolbild zu den Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Hannover ohne Anspruch auf richtige und/oder vollständige Darstellung des Sachverhalts (Eigene Darstellung KI-generiert mithilfe von ChatGPT, 05/2026)

Eine Verbesserung des Angebots ist nur möglich, wenn Stadt und Region zusammenarbeiten. Sie müssen ihre Kräfte bündeln und zum Beispiel gemeinsam auf die Fördermittelgeber Bund und Land zugehen. Flankierend dazu muss die Stadt Hannover die Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs konsequent umsetzen.

Zuständigkeiten - Radverkehr

Der Radverkehr liegt in der Zuständigkeit der Stadt Hannover und in der Regel bei den regionsangehörigen Kommunen. Nur Radwege an klassifizierten Straßen liegen in der Zuständigkeit der Region Hannover (Kreisstraßen) bzw. in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Landes- und Bundesstraßen). Allerdings nur, wenn die Kommune unter 50.000 Einwohner*innen hat. Auch das ist etwas kompliziert.

Mit dem Ausbau der Velorouten ist die Stadt Hannover auf einem guten Weg. Zusätzlich muss das Radwegenetz noch klarer und durchgängiger gestaltet werden. Auch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten mehr Beachtung bekommen. Dazu gerne der Empfehlung des Bürger*innenrats folgen und dem Autoverkehr bei der Flächenumverteilung auch mal weh tun.

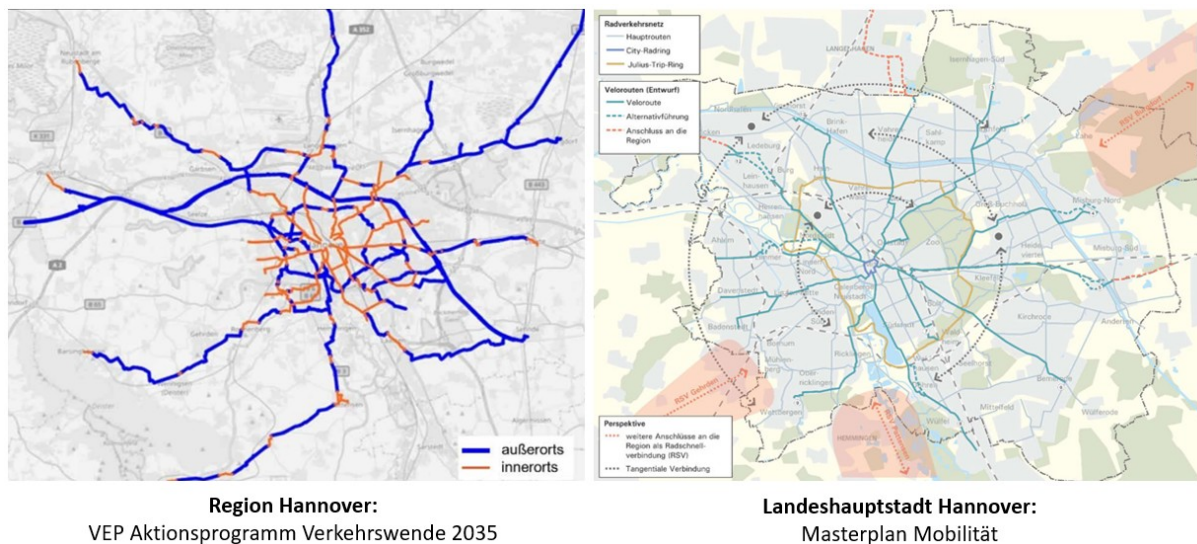


Abbildung 7: Ausbau Radverkehrsnetz der Verkehrsentwicklungspläne von Region und Stadt Hannover

Die Verbindung der Velorouten mit dem Umland könnte von der Region stärker vorangetrieben werden. Das wäre möglich, wenn sie den Radverkehr zwischen zwei Kommunen als Pflichtaufgabe versteht, wie es das Niedersächsische Straßengesetz vorgibt.

Quelle §3 NStrG: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/c14d64b9-2aff-33b9-a184-71040e291cdb>

Umsetzen lohnt sich

Konstanz

Push-Maßnahmen gelten oft als unpopulär. Aber Beispiele aus anderen Städten zeigen etwas anderes. In Konstanz wird seit Jahren Fläche für Autos reduziert und Parkraum bewirtschaftet.

Der Kfz-Verkehr ist von 2007 bis 2023 um 18 Prozent gesunken, der Radverkehr ist gleichzeitig um 15 % gestiegen.

Auch politisch wurde dieser Kurs bestätigt: Die Push-Maßnahmen angeschoben hat der Oberbürgermeister Horst Frank von den Grünen. Er wurde 2004 wiedergewählt. 2012 trat er nicht erneut zur Wahl an. Sein Nachfolger Uli Borchert von der CDU hat die Verkehrspolitik fortgesetzt und wurde 2020 ebenfalls im Amt bestätigt.

MODAL SPLIT KONSTANZ

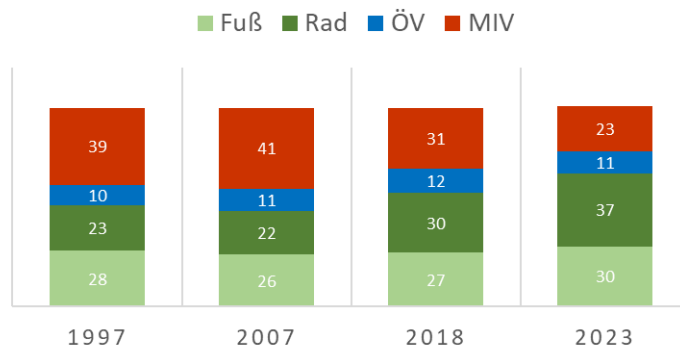


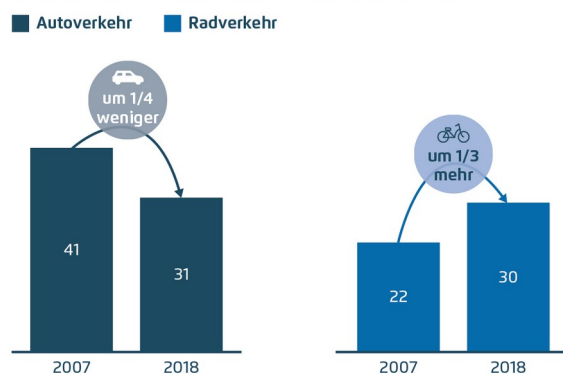
Abbildung 8: Eigene Darstellung, Datenquelle: <https://offenedaten-konstanz.de/dataset/modal-split>

Das zeigt: Konsequente Verkehrspolitik mit den Zielen der Verkehrsentwicklungspläne von Stadt und Region ist parteiunabhängig und findet Rückhalt in der Bevölkerung.

Immer mehr Autoverkehr? Das ist kein Naturgesetz

Konstanz hat in kurzer Zeit viel erreicht: Innerhalb von nur zehn Jahren ging der Anteil des Autos (inkl. Pendlerverkehr) um ein Viertel zurück, der Anteil des Radverkehrs wuchs hingegen um ein Drittel.

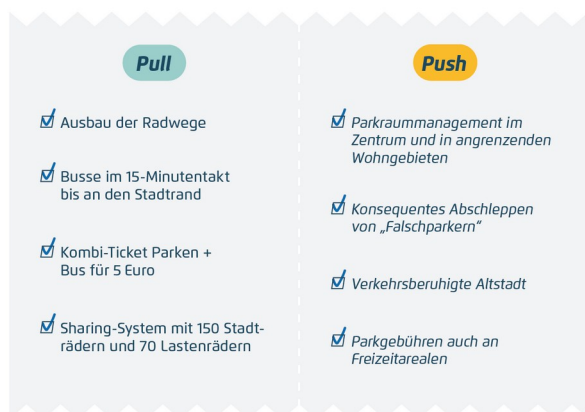
Anteile von Rad- und Autoverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen in Konstanz (2007–2018, inkl. Pendlerverkehr, in Prozent)



Agora Verkehrswende (2022) | Mut zur lebenswerten Stadt

Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen führt zum Erfolg

Der schnelle Wandel in Konstanz basiert auf einer Politik, die Autoprivilegien abbaut und zugleich neue Angebote schafft:



Agora Verkehrswende (2022) | Mut zur lebenswerten Stadt

Abbildung 9: Immer mehr Autoverkehr? Das ist kein Naturgesetz & Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen führt zum Erfolg (Quelle: Agora-Verkehrswende, Mut zur Lebenswerten Stadt, 2022, lizenziert unter CC BY 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mut-zur-lebenswerten-stadt>

Seoul

Das Nahverkehrsnetz von Seoul hat CNN vor einigen Jahren als das längste und beste der Welt bezeichnet.

2003 wurde zusätzlich eine mutige Push-Maßnahme umgesetzt: eine ca. 6 km lange Stadtautobahn wurde abgerissen. Mit dem Abriss der Stadtautobahn wurde der früher dort vorhandene Fluss „Cheonggyecheon“ wieder freigelegt.

Das von Verkehrsingenieure vorhergesagte Verkehrschaos blieb aus, ebenso wie die von Geschäftsleuten befürchteten Umsatzrückgänge.

Im Gegenteil: Die verbesserte Ästhetik und fußverkehrsfreundliche Umgebung belebten Seouls zentrales Geschäftsviertel. Neue Investoren und Unternehmen wurden dadurch angezogen und unterstrichen die Kraft der Stadtplanung, das Wirtschaftswachstum anzukurbeln.

Innerhalb kürzester Zeit nahm der Autoverkehr um 21% ab, bei deutlicher Zunahme von Bus- und U-Bahn-Nutzer*innen. Die durchschnittliche Reisezeit der Menschen reduzierte sich (Braess'sche Paradoxon). Das Stadtklima wurde besser, die Artenvielfalt nahm zu und die Luftverschmutzung ab.

Das Beispiel zeigt: Wird Fläche für den Autoverkehr reduziert und die Stadt- und Verkehrsplanung auf den Fußverkehr ausgerichtet, ändert sich das Mobilitätsverhalten der Menschen. Denn Angebot schafft Nachfrage. Wenn Straßen wegfallen und Autofahren unattraktiver wird, steigen viele um. Voraussetzung ist, das gute Alternativen da sind. Dafür braucht es einen starken Nahverkehr sowie gute Rad- und Fußwege.

Also genau das, was Stadt und Region mit den Verkehrsentwicklungsplänen beschlossen haben.

Quellen:

<https://www.sueddeutsche.de/auto/sz-serie-nahverkehr-weltweit-seoul-hat-das-laengste-und-beste-oepnv-system-der-welt-1.3902703>

<https://blog.dormakaba.com/de/cheonggyecheon-wie-ein-zurueckgewonnener-fluss-seoul-leben-einhauchte>

<https://dieguteminute.ch/statt-autobahn/>

<https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon> (englisch)

Utrecht

Inspiziert durch „Das Wunder von Hannover“ wurde in den 1960er Jahren in Utrecht eine Gracht durch eine Stadtautobahn überbaut. Vor einigen Jahren wurde diese Entscheidung wieder rückgängig gemacht.

Utrecht ist heute die fahrradfreundlichste Stadt der Niederlande. Etwa 60 Prozent aller Wege werden mit dem Rad zurückgelegt.

Möglich ist das, weil der Verkehr anders organisiert wird: An Ampeln wird auch die Wartezeit des Radverkehrs betrachtet und nicht ausschließlich der schnelle Durchfluss und die Wartezeit des Autoverkehrs. Zunehmend wird an Kreuzungen eine Form des „Rundum-Grün“ für Radfahrende umgesetzt bei der der Radverkehr aus allen vier Richtungen einer Kreuzung gleichzeitig Grün erhalten. Während dieser Phase haben alle Kraftfahrzeuge Rot, was die Sicherheit erhöht und Wartezeiten für Radler*innen verkürzt. Die perfekte Sofortmaßnahme! In Utrecht können die Zuständigen zaubern.

Die Innenstadt von Utrecht gilt als eine der belebtesten und attraktivsten Einkaufsstädte der Niederlande. Mit Spitzenuniversitäten und einer außergewöhnlichen Lebensqualität zieht diese Region Talente an und fördert sie. Die Region Utrecht ist dynamisch, nachhaltig und zukunftsorientiert und gilt offiziell als die wettbewerbsfähigste Region in Europa.

Quellen:

<https://www.spiegel.de/politik/das-wunder-von-hannover-a-b95ea3e9-0002-0001-0000-000042625552>

<https://www.geo.de/wissen/weltgeschichte/die-stadt--die-eine-autobahn-baute---und-sie-wieder-abriss-36006700.html>

<https://taz.de/Der-Siegeszug-des-Fahrrads-in-Utrecht/!5869288/>

<https://niederlandenachrichten.de/fachartikel/wo-utrecht-besser-abschneidet-als-london-paris-und-bruessel/>

<https://www.velorouten-bonn.de/blog/was-bonn-von-groningen-lernen-kann/>

https://utopia.de/die-schoenste-fahrradstadt-welt_692164/

<https://www.youtube.com/@ingwarpero/videos>

Paris

Wenn alle Akteure ihre Möglichkeiten nutzen, kann auch der Umbau einer Metropole wie Paris in wenigen Jahren gelingen:

Paris verändert seit rund 20 Jahren konsequent seine Mobilität, seit 2014 mit dem Ziel der „15-Minuten-Stadt“. Der Autoverkehr wird dazu stark beschränkt, viele Hauptstraßen wurden und werden für die Anlage von Grünflächen und Flächen für Fuß- und Radverkehr reduziert bzw. zurückgebaut. Fast überall gilt Tempo 30. Auf der Stadtautobahn gilt Tempo 50, eine Spur ist Fahrgemeinschaften vorbehalten. Die Kontrolle erfolgt KI-gestützt u.a. mit Wärmebildkameras um Täuschungen durch Puppen auszuschließen.

Parken wird gestaffelt bewirtschaftet. Besucher*innen mit SUVs zahlen extrem hohe

Parkgebühren, Anwohner*innen, Handwerker*innen und Pflegekräfte deutlich weniger. Gleichzeitig wurde das Radwegenetz von 700 auf 1.500 Kilometer ausgebaut.

Die Auswirkungen sind deutlich messbar: Die Luftverschmutzung in Paris ist seit 2007 stark gesunken. Noch 2014 wurde den Menschen und vor allem Kindern teilweise empfohlen, keinen Sport im Freien zu treiben.

Die Bürgermeisterin Anne Hidalgo war eine treibende Kraft hinter dem Umbau. Sie musste zahlreichen Anfeindungen standhalten. 2020 wurde sie dennoch wiedergewählt. Bei der Wahl im März ist sie nicht wieder angetreten. Ihr Stellvertreter Emmanuel Grégoire machte Wahlkampf mit einer radikalen Mobilitätspolitik für Radfahrende und Gehende.

Seine Gegen-Kandidat*innen versprachen kostenloses Parken, 15.000 neue Stellplätze, und die Erhöhung des Tempos auf der ringförmigen Stadtautobahn von auf 50 auf 80 km/h. Also ein zurückdrehen der Verkehrswende.

Gregoire wurde entgegen der Erwartungen mit großer Mehrheit gewählt! Sein Wahlprogramm in Kürze zusammengefasst:

- 1.000 neue Straßen sollen autofreie Zonen werden
- 10 große Boulevards sollen in Parks für Rad- und Fußverkehr umgewandelt werden.
- Die bisher 5-spurige Ringautobahn soll schrittweise begrünt und ein Teil zur Fußgängerzone werden.
- Metros, die bisher um 1 Uhr in der Nacht stoppen, sollen künftig die Nächte durchfahren.
- Die meistgenutzten Busse sollen zukünftig alle 5 Minuten fahren.
- Parken soll teuer bleiben.
- Parkspuren sollen Radwegen weichen.
- Das Umland soll besser angebunden werden durch Park-and-Ride-Plätze am Stadtrand und neuen Expresszüge.

All diese Maßnahmen fokussieren die Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität der Einwohner*innen von Paris. Das kam offensichtlich bei den Wähler*innen gut an.

Quellen:

<https://www.oekom.de/beitrag/die-15-minuten-stadt-in-paris-gehen-sicherheit-und-klimaschutz-hand-in-hand-534>

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_innorad_paris_web.pdf

<https://www.n-tv.de/panorama/Smog-macht-Frankreich-zu-schaffen-article12465066.html>

<https://www.tagesanzeiger.ch/die-pariser-luftqualitaet-ist-jetzt-spektakulaer-besser-565066980904>

https://www.focus.de/earth/saubere-luft-die-folgen-der-radikalen-pariser-verkehrspolitik-mit-karten_a4fe90d1-13bc-4da0-9af7-2b86cab13b8e.html

<https://www.zeit.de/politik/ausland/2026-03/buergermeisterwahl-paris-emmanuel-gregoire-verkehrspolitik-fahrraeder-autos-mobilitaet>

Konzepte, Beschlüsse, Gesetze 1964 bis 2025 (mit Linksammlung)

2025-2027 SUMP = Sustainable Urban Mobility Plan, Erstellung durch Region Hannover

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Sustainable-Urban-Mobility-Plan>

2025 Masterplan Mobilität 2035 = Fortschreibung 2025 / Verkehrsentwicklungsplan Stadt Hannover <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1924-2025>

2025 Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Bundesministerium für Digitales und Verkehr), Förderprogramm angekündigt. Aktuelle Informationen:

<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderprogramm-sump.html>

2024 Luftreinhalteplan Hannover 2023

<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1905-2023>

2024 Szenarien Klimaplan 2035 Region Hannover

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Regionale-Klimaschutzziele-und-Konzepte/Klimaneutrale-Region-Hannover?>

2024 Novellierung Klimaschutzgesetz (Bund): Aufhebung Sektorenziele

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw17-de-klimaschutzgesetz-999794>

2023 Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+ der Region Hannover)

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-2035>

und Beschluss Regionsversammlung am 04.07.2023:

<https://ris.hannit.de/public/to020?TOLFDNR=2010878>

2023 Niedersächsisches Klimagesetz: Klimaneutralität bis 2040 (Land Niedersachsen)

<https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/f4d808b7-0a4a-34e1-bdd6-f1a88b8131bb>

2022 Bestätigung Verkehrsentwicklungsplan Aktionsprogramm Verkehrswende 2035+ durch LHH,

<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/2220-2022>

2022 E-Klima (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-

Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen)

<https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>

2021 Abschlussbericht Klimaschutz 2035: Szenarien zur Entwicklung der

Treibhausgasemissionen in Hannover bis 2035 (LHH)

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Regionale-Klimaschutzziele-und-Konzepte/Klimaneutrale-Region-Hannover>

2021 Beschluss Regionsversammlung Klimaneutralität bis 2035

<https://ris.hannit.de/public/vo020?VOLFDNR=1008721&refresh=false>

2021 Kommission Niedersachsen 2030 übergibt Gutachten „Niedersachsen 2030 – Potenziale

und Perspektiven“ an die Landesregierung <https://www.niedersachsen.de/2030>

Auszug aus Kernempfehlungen zur Mobilität: *Durch konsequenten Um- und Rückbau*

zugunsten des Fuß- und Radverkehrs lässt sich mehr Aufenthaltsqualität erzielen. Die Rückgewinnung des öffentlichen Raums sollte in neuen Allianzen mit zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren vorangetrieben werden.

- 2021 Novellierung Klimaschutzgesetz (Bund): Klimaneutralität bis 2045
<https://www.bundesumweltministerium.de/gesetz/bundes-klimaschutzgesetz>
- 2020 Ratsbeschluss Stadt Hannover Klimaneutralität bis 2035
<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/2469-2019>
- 2020 Niedersächsisches Klimagesetz: Klimaneutralität bis 2050 (Land Niedersachsen)
https://www.nachhaltigkeitsallianz.de/niedersaechsischer-landtag-verabschiedet-klimaschutzgesetz/?utm_source=chatgpt.com
- 2019 Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)
<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2019/bbsr-online-08-2019.html>
- 2019 Klimaschutzgesetz (Bund) in Kraft getreten: Klimaneutralität bis 2050
<https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/>
- 2017 Flächensparende Straßennetzgestaltung (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau & Reaktorsicherheit)
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/flaechensparende-strassennetzgestaltung>
- 2016 Klimaschutzplan 2050: Treibhausneutralität Deutschland bis 2050 (Bund)
<https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/klimaschutz-klimaschutzplan-2050.html>
- 2016 Pariser Klimaabkommen in Kraft getreten (UN), völkerrechtlich verpflichtend für Deutschland, heute haben 190 Staaten das Abkommen ratifiziert
<https://www.myclimate.org/de-de/informieren/faq/faq-detail/pariser-klimaabkommen/>
- 2015 Pariser Klimaabkommen verabschiedet (UN)
https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-europalexikon/309438/pariser-klimaabkommen/?utm_source=chatgpt.com
- 2014 Masterplan Stadt und Region Hannover | 100 % für den Klimaschutz 2013 Verkehrsplanung und Landschaft (Uni Kassel)
<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0613-2014>
- 2012 Einigung über zweite Verpflichtungsperiode Kyoto-Protokoll (2013 bis 2020, UN)
<https://www.myclimate.org/de-de/informieren/faq/faq-detail/was-ist-das-kyoto-protokoll/>
- 2011 Masterplan Mobilität 2025 (Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hannover)
<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/2547-2010>
- 2005 Kyoto-Protokoll in Kraft getreten (Geltungszeitraum 2008 bis 2012, UN)
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/internationale-klimapolitik/kyoto-protokoll#entstehungsgeschichte-und-erste-verpflichtungsperiode>
- 1997 Kyoto-Protokoll beschlossen (UN)

- 1992 Verabschiedung Klimarahmenkonvention (UNFCCC) durch die Vereinten Nationen (UN)
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/internationale-klimapolitik/klimarahmenkonvention-der-vereinten-nationen-unfccc#entstehungsgeschichte>
- 1991 Verkehrswende, Schriftenreihe IÖW (Institut für ökologische Wirtschaftsforschung)
https://www.ioew.de/fileadmin/migrated/tx_ukioewdb/IOEW_SR_039_Verkehrswende.pdf
- 1988 Gründung Weltklimarat (IPCC, Gremium der Vereinten Nationen (UN))
<https://www.de-ipcc.de/119.php>
- 1986 Stadtverkehr im Wandel (Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau)
https://www.zukunft-mobilitaet.net/173671/urbane-mobilitaet/stadtverkehr-im-wandel_1986-abteilung-killerphrasen/
- 1973 Energiesicherungsgesetz (BRD): u.a. vier autofreie Sonntage & vorübergehendes Tempolimit auf 100 km/h auf allen Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen in der BRD als Reaktion auf die Ölkrise
<https://www.bpb.de/kurz-knapp/hintergrund-aktuell/172918/vor-40-jahren-erster-autofreier-sonntag-in-deutschland/>
- 1972 Club of Rome veröffentlicht den Bericht „Die Grenzen des Wachstums“
<https://clubofrome.de/die-grenzen-des-wachstums/>
- 1968 Club of Rome gegründet <https://clubofrome.de/>
- 1964 Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Bundesministerium für Verkehr) <https://dip.bundestag.de/drucksache/bericht-der-sachverst%C3%A4ndigenkommission-%C3%BCber-eine-untersuchung-von-ma%C3%9Fnahmen-zur-verbesserung/203422>