

Mobilitätskonzept für die Landeshauptstadt Hannover

11 Forderungen der Wirtschaft für eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt

In den nächsten Jahren wird sich die Innenstadt von Hannover deutlich verändern müssen. Dabei ist es aus Sicht der Wirtschaft von zentraler Bedeutung, dass die Innenstadt über alle Verkehrsträger jederzeit erreichbar bleibt. Schließlich ist Hannover ein Oberzentrum, dessen Strahlkraft weit über die Grenzen der Landeshauptstadt hinausreicht.

Um das Ziel einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt zu erreichen, sind unter Einbeziehung der Wirtschaft pragmatische Lösungen zu finden, da nur so die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und die Prosperität Hannovers als Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsraum erhalten und gestärkt werden kann. In der Diskussion sollten keine ideologisch besetzten Begriffe verwendet werden, um eine unnötige Polarisierung zu vermeiden. Veränderungen dürfen zudem nie Selbstzweck sein, sondern nur erfolgen, wenn ein konkret abgestimmtes (Nach-) Nutzungskonzept vorliegt.

Die Wirtschaft von Hannover, repräsentiert durch

- IHK Hannover
- Handwerkskammer Hannover
- Kreishandwerkerschaft Hannover
- City-Gemeinschaft-Hannover e. V.
- Handelsverband Hannover e. V.
- DEHOGA Region Hannover e. V.
- Landesvereinigung Bauwirtschaft Niedersachsen e. V.
- Unternehmerverbände Niedersachsen e. V.
- Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen e. V.

hat 11 Forderungen für ein aus ihrer Sicht tragfähiges Mobilitätskonzept erarbeitet. Die Wirtschaft ist ausdrücklich dazu bereit, sich aktiv bei der Weiterentwicklung der Landeshauptstadt Hannover einzubringen.

Dabei ist zu beachten, dass parallel zur Diskussion um ein Mobilitätskonzept weitere grundlegende Aspekte wie beispielsweise Sauberkeit, Ordnung und Sicherheit, die Aufenthalts- und Erlebnisqualität sowie multifunktionale Nutzungskonzepte angemessen berücksichtigt werden müssen, um Hannovers Innenstadt nachhaltig voranzubringen.



1. Cityring und Parkhausäste

- Der Cityring ist das Herzstück eines funktionierenden innerstädtischen Mobilitätskonzeptes. Er muss künftig zusätzliche Verkehre, die bisher durch die Innenstadt führen, aufnehmen. Da schon jetzt Engpässe auftreten, ist der Cityring leistungsfähig(er) auszugestalten. Die Überlegungen zu etwaigen Rückbaumaßnahmen sind nicht zielführend.
- Die geplanten Querungsmöglichkeiten des Cityringes dürfen dessen Leistungsfähigkeit nicht einschränken. Die Ampelschaltungen sollten dementsprechend koordiniert werden.
- Die Parkhausäste sollten aus beiden Fahrrichtungen vom Cityring anfahrbar sein, um erhebliche Umwege zu vermeiden.
- Die Parkhausäste und deren Knotenpunkte mit dem Cityring sollten so leistungsfähig sein, dass nicht nur die An-, sondern vor allem auch die Abfahrten staufrei möglich sind.

2. Verkehrsleitsystem

- Die Möglichkeiten des neuen Verkehrsrechners sollten genutzt werden, um den Ablauf des Gesamtverkehrs zu optimieren. Derzeit bestehende Bevorrechtigungen sollten insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen flexibilisiert werden, um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur bestmöglich auszunutzen.
- Das Parkleitsystem ist nicht mehr auf einem aktuellen Stand und sollte durch ein neues intelligentes Parkleitsystem ersetzt werden, das sowohl auf stationären Hinweisen als auch auf Web-Lösungen basiert.
- Neben einem neuen, intelligenten Parkleitsystem liegen weitere Potenziale zur Verbesserung der Verkehrsflusssteuerung in einer Hotel- und Gastronomie-Routenführung, die eingeführt werden sollte.

3. Wirtschafts- und Lieferverkehr

- Der Wirtschaftsverkehr macht etwa 40 Prozent des städtischen Gesamtverkehrs aus. Dieser ist explizit konzeptionell zu berücksichtigen. Dabei ist auch der Flächenbedarf emissionsarmer Logistikkonzepte (beispielsweise für Microhubs) zu beachten.
- Die reibungslose Belieferung der Innenstadtunternehmen ist ein wichtiger Aspekt. Dafür sind Ladezonen vor den Geschäften notwendig. Zudem sind beispielsweise für Handwerksunternehmen zur Materialanlieferung sowie für die Dauer von Service-, Montage- und Reparaturzeiten Standzonen erforderlich. Genehmigungsprozesse dafür sollten idealerweise vermieden oder zumindest so

ausgestaltet werden, dass sie einfach, schnell und praxisorientiert eine verlässliche Baustellenplanung ermöglichen.

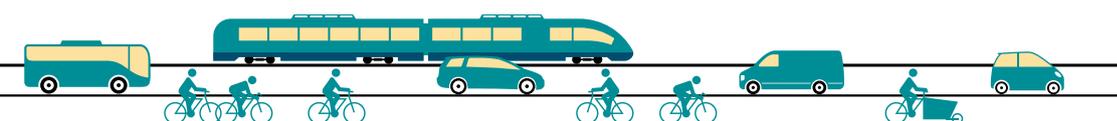
- Analog sollten auch die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt Pflege- und Lieferdienste etc. problemlos in Anspruch nehmen können.
- Eine über die bestehenden Lieferzeiten hinausgehende Belieferung der Unternehmen in der Fußgängerzone beispielsweise mit kleinen, lokal emissionsarmen Fahrzeugen sollte geprüft werden.

4. Personenverkehr

- Unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels sollten sich alle Besucherinnen und Besucher der Innenstadt der Landeshauptstadt willkommen fühlen. Die Innenstadt von Hannover sollte grundsätzlich multimodal erreichbar sein.
- Besucherinnen und Besucher mit Mobilitätseinschränkungen sind in vielen Fällen auf den PKW angewiesen. Für diese sind weiterhin barrierefreie Angebote vorzuhalten.
- Für in- und ausländische Gäste der Hotellerie und Gastronomie sollte eine einfache und reibungslose Anreise möglich sein.
- Die geplanten Sanierungen der A2, des West- und des Südschnellweges werden zu temporären Umverteilungen des Verkehrs führen, die zu beachten sind.
- Gleiches gilt für den Ausbau des Hauptbahnhofes Hannover (inkl. der Einführung des Deutschlandtaktes), wobei hier die avisierten mittel- bis langfristigen Zeithorizonte realistisch einzuordnen sind.

5. Parken am Straßenrand

- Das Parken am Straßenrand sollte nicht grundsätzlich abgeschafft werden. Für viele Unternehmen ist das kurze gebührenfreie Parken zum Ein- und Ausladen essenziell. Das Einrichten von Haltezonen wird dafür nicht ausreichend sein.
- Der Wegfall von Parkmöglichkeiten sollte kein Selbstzweck sein. Erforderlich ist stattdessen bei der Umwidmung von Flächen stets eine gut begründete Alternativnutzung. Dafür werden entsprechende Mittel auch für den laufenden Unterhalt inkl. dazugehöriger Personalkapazitäten erforderlich sein, wobei gleichzeitig die Einnahmen durch Parkgebühren sinken werden.
- Die frei werdenden Flächen werden nur in begrenztem Umfang durch Außengastronomie genutzt werden können.
- Die Anliegerinnen und Anlieger sollten intensiv bei den Überlegungen zur Nachnutzung freierwerdender Flächen beteiligt werden.



6. Parken in den Parkhäusern

- Die Verfügbarkeit von Stellplätzen in Parkhäusern ist idealerweise bereits bei der Anfahrt ersichtlich, um Suchverkehr zu vermeiden.
- Die Parkhäuser sollten sauber und sicher sein. Außerdem sollten sie zeitgemäße Dienstleistungen wie Reservierungsoptionen oder Nummernschild-erkennungen anbieten.
- Die Verkehrswege und Parkflächen in den Parkhäusern sollten breit genug für Autos neuerer Bauart sein, um für alle Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu sein.

7. ÖPNV

- Die Leistungsfähigkeit des ÖPNV ist insbesondere zu Stoßzeiten mitunter bereits ausgeschöpft. Deswegen ist zunächst das Angebot auszubauen und zu verbessern, bevor das Parken in der Innenstadt eingeschränkt wird.
- Die für den ÖPNV zuständige Region Hannover ist daher eng in die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes einzubinden.
- Eine möglichst reibungslose Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV sollte nicht zu Lasten anderer Verkehrsträger gehen.

8. P & R

- P & R-Angebote sollten ausgebaut werden, bevor innerstädtische Parkmöglichkeiten gestrichen werden.
- Für eine breite Akzeptanz von P & R-Angeboten ist ein gutes Zusammenspiel mit einem attraktiven ÖPNV erforderlich.
- In stark frequentierten Zeiten wie vor Weihnachten sollte das P & R-Angebot besonders leistungsfähig sein.

9. Ladeinfrastruktur

- Die E-Mobilität ermöglicht emissionsarme Verkehre. Entsprechend wichtig ist eine attraktive und flächendeckende Ladeinfrastruktur. Diese könnte sowohl auf den Parkplätzen am Straßenrand als auch in den Parkhäusern eingerichtet werden.

- Auch für die Unternehmen sollte ein ausreichend dimensioniertes und nachfragegerechtes Ladenetz zur Verfügung stehen, damit sie – neben Lastenrädern – insbesondere auch lokal emissionsarme Lieferfahrzeuge einsetzen können.

10. Straßensperrungen und Baustellenmanagement

- Straßensperrungen sollten – auch temporär – nur erfolgen, wenn damit ein konkreter Nutzen für die Innenstadt verbunden ist. Entsprechend sollte hierfür zunächst ein abgestimmtes Nutzungskonzept erarbeitet werden. Vor der Sperrung sollte zudem die Leistungsfähigkeit von Cityring, Parkhausästen und deren Knotenpunkten sichergestellt sein.
- Erforderliche Umbaumaßnahmen werden immer zu weitreichenden, wenngleich zumeist nur temporären Einschränkungen der Erreichbarkeit der Innenstadt führen. Deshalb sollten die Baumaßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden.
- Bei Straßensperrungen bzw. Baumaßnahmen ist es angezeigt, im Vorfeld einen Austausch mit allen Betroffenen der Innenstadt zu initiieren, um optimierte Abfolgen auszuloten und zu vereinbaren.

11. Gesicherte Infrastruktur für energetische Sanierung

- Für die energetische Sanierung von Heizungsanlagen, Dächern oder Gebäudehüllen der Bestandsgebäude in der Innenstadt ist deren unbeschränkte, nicht auf bestimmte Morgenstunden verkürzte, Erreichbarkeit erforderlich. Dies gilt sowohl für Materialanlieferung als auch für das Abstellen der Service- und Montagefahrzeuge. Ansonsten besteht die Gefahr, dass diese Maßnahmen nicht in dem erforderlichen Umfang und in der gewünschten Zeit umgesetzt werden können.

Stand: 13. November 2023

