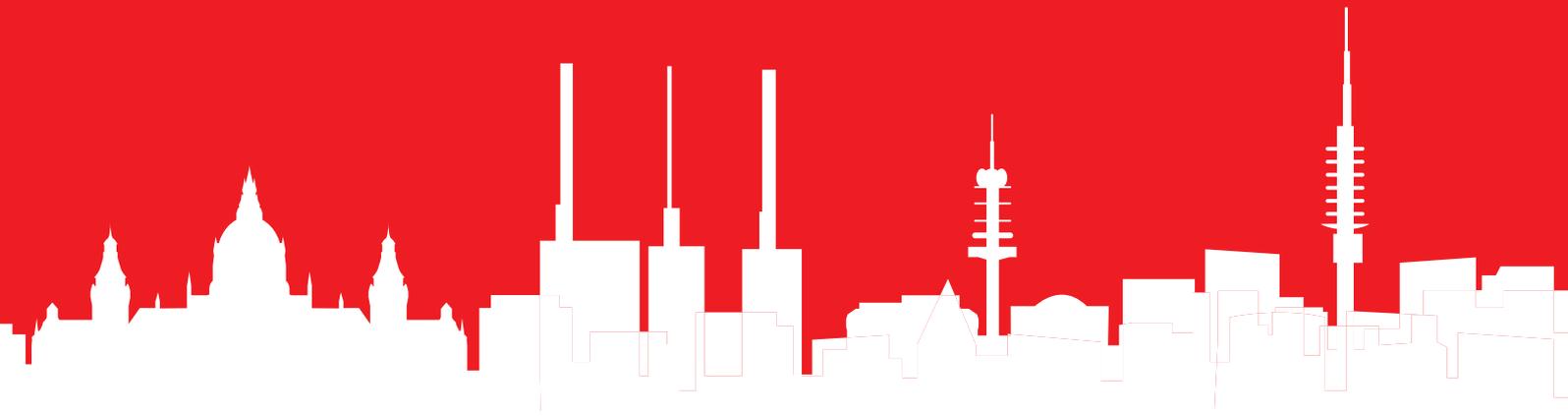


EINE (INNEN-)STADT FÜR ALLE!

ANFORDERUNGEN DER SPD AN DIE UMGESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS DURCH DAS INTEGRIERTE VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT.



Die SPD in Hannover fordert die SPD-Ratsfraktion auf, im Rat der Landeshauptstadt Hannover eine Neufassung des Leitprojektes 4 - „Integriertes Mobilitätskonzept“ für die Innenstadt im Rahmen des Innenstadtkonzepts 2035 „Mitte neu denken“ zu erwirken. Hierfür gibt der SPD-Stadtverband Hannover der Ratsfraktion folgende eigene Grundlagen als Bedingungen für die Neufassung mit in die Debatte:

EINE INNENSTADT FÜR ALLE...

1. ...LÄSST NIEMANDEN ZURÜCK.

Gemäß unserem Motto „Eine Stadt für alle“ bekennen wir uns als SPD Hannover zu einer Innenstadt für alle. Sie ist die Herzkammer der Landeshauptstadt und damit das pulsierende Zentrum der ganzen Region. Unser Anspruch ist es, eine Vision für die Innenstadt als unser Oberzentrum zu verwirklichen, die auf konstruktiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit und Beteiligungsmöglichkeiten fußt. Nur gemeinsam kann ein solcher Prozess gelingen. Für uns ist wichtig, dass dementsprechend eine Teilhabe aller Menschen gewährleistet wird und die City der Zukunft nicht einigen Wenigen vorbehalten bleibt. **Darum fordern wir die Erarbeitung eines Konzeptes zu mehr Teilhabe und Erlebbarkeit der Innenstadt für unterschiedliche Milieus, soziale Schichten und Altersgruppen.** Durch Vorlage eines solchen Konzeptes können anschließend die (geplanten) verkehrspolitischen Maßnahmen abgewogen werden.

Der bisherige Beteiligungsprozess zum Verkehrskonzept Innenstadt gestaltete sich als stark eingeschränkt. Beispielsweise können die etwa 930 Fragebögen, die im Rahmen der sogenannten Experimentierräume ausgefüllt worden sind, hierbei in keinem Falle als repräsentativ angesehen werden. Darüber hinaus ist die Schwelle der Beteiligungsmöglichkeit bisher sehr hoch und vergleichsweise exklusiv einem eingeschränkten Personenkreis vorbehalten. Als SPD ist es seit jeher unser Anspruch, alle Menschen in der Stadt in so einen umfassenden Plan mit einzubeziehen, denn die Weiterentwicklung der Herzkammer der Landeshauptstadt ist eine Angelegenheit aller, gleich

ob direkt oder indirekt betroffen. **Deshalb fordern wir, niedrighschwellige Bürger*innenbeteiligungen für die gesamte Stadt zu den Maßnahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt analog zu den vom Rat beschlossenen Leitlinien zur Verstetigung der Bürger*innenbeteiligung durchzuführen. Das bedeutet für uns, dass auch die Bezirksräte als politische Entscheidungsgremien vor Ort über das Konzept beschließen und ihre Änderungen einbringen können müssen.**

Hinzu kommt, dass Hannovers City ein Oberzentrum bildet, das einen Radius weit über die Grenzen der Landeshauptstadt hinaus versorgt. Der Großteil der Besucherinnen und Besucher kommt dabei aus der Region Hannover. **Deshalb fordern wir, die Region Hannover im Vorfeld des Beschlusses einzubinden und über die Region die Einschätzungen der Umlandgemeinden einzuholen.**

2. ...IST GLEICHZEITIG SOZIAL UND WIRTSCHAFTLICH ERFOLGREICH.

Für uns als SPD Hannover ist entscheidend, dass der öffentliche Raum nach der Umgestaltung barrierefrei und inklusiv ist. Wir sehen dies als eine Grundvoraussetzung. Hannover hat sich bereits vor über zehn Jahren auf den Weg zur inklusiven Stadt gemacht. Menschen mit körperlichen oder geistigen Behinderungen müssen eigenständig an der Entwicklung und Nutzung des öffentlichen Raumes teilhaben können. **Deshalb erwarten wir, dass im Sinne der fußverkehrfreundlichen Innenstadt bestehende Barrieren abgebaut werden und keine neuen Barrieren durch andere Verkehrsträger entstehen. Ferner erwarten wir, die Planungen für die Umgestaltung öffentlicher Räume an der Inklusion auszurichten.**

Die Versorgung der Innenstadt im Sinne sozialer und gesundheitlicher Dienstleistungen sowie eine Erreichbarkeit von sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen in der City spielen für uns eine sehr große Rolle. **Darum fordern wir die Einbindung von Sozialverbänden, Ärztehäuern, Ärzteverbänden, Sozialwirtschaft, KVN, Krankenkassen, Gesundheitsversorgung, Pflegediensten, Seniorenbeirat, Behindertenverbänden und sozial Engagierten zum Verkehrskonzept Innenstadt. Darüber hinaus sollen noch vorhandene Parkflächen bedarfsorientiert im öffentlichen Raum in der Nähe von sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen genutzt werden, um für diesen Zweck vorgehaltene Parkplätze sowie Haltebuchten für Taxen einzurichten. Dazu sollen neben dem blauen Parkausweis weitere Möglichkeiten von Parkerleichterungen für Menschen mit Beeinträchtigungen (ohne das Recht zur Nutzung von Behindertenparkplätzen) stärker als bisher beworben und genutzt werden – z. B. durch den orangenen Parkausweis für schwerbehinderte Menschen und gleichgestellte Personen. Gleichzeitig soll geprüft werden, ob die Einführung des gelben Parkausweises analog zu den Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Rheinland-Pfalz möglich ist.**

Als Oberzentrum ist und bleibt die hannoversche Innenstadt ein wichtiger und teilweise einziger Versorger der Menschen in einem sehr großen Einzugsgebiet. Für die Zukunftsfähigkeit dieses wichtigen **zu bewirtschaftenden** Handelsstandortes ist entscheidend, ihm ein Profil zu geben, für das er bekannt ist. **Darum fordern wir unter Einbeziehung der Hannover Marketing und Tourismus GmbH die Entwicklung einer „Marke“ für die Innenstadt, die gleichermaßen identitätsstiftend und einprägsam ist.** Dieser neuen Marke soll auch das Verkehrskonzept zugeordnet werden.

Obwohl sie in der öffentlichen Debatte selten vorkommen, haben die Wirtschaftsverkehre einen großen Einfluss auf die Funktion und Versorgung der Innenstadt. Aus dieser Erkenntnis abgeleitet **fordern wir die Entwicklung eines Konzeptes für Wirtschaftsverkehre gemeinsam mit Handwerkskammer, Industrie- und Handelskammer, Kreishandwerkerschaft, City-Gemeinschaft, Handelsverband, DEHOGA sowie GVN, bevor das allgemeine Verkehrskonzept zum Tragen kommt.**

Die alles entscheidenden Fragen bei der Umgestaltung des öffentlichen Raumes mit dem Wunsch, eine Attraktivitätssteigerung und Belebung zu bekommen, sind aus Sicht der SPD Hannover diejenigen, wie dies erreicht werden kann und wer diese Belebung und Attraktivitätssteigerung am Ende umsetzt. Nur durch die Schließung einer Straße für den KfZ-Verkehr entsteht noch keine ernsthafte Verbesserung, denn letztlich ordnet sich die Mobilität immer der Nutzung nach. **Deshalb fordern wir, die geplante Gründung eines Netzwerks Innenstadt (Leitprojekt 1) bereits vor der Umsetzung des Verkehrskonzeptes zu vollziehen und einen intensiven Dialog zur Belebung und Nutzung des öffentlichen Raums mit Gewerbetreibenden, Gastronomie, Handwerk und wirtschaftlichen Interessenverbänden in der City zu führen.** Dabei sollen auch die unterschiedlichen Jahreszeiten und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten berücksichtigt werden. Als inhaltlichen Impuls schlägt die SPD Hannover vor, die Genehmigungsverfahren seitens der Stadtverwaltung für die Nutzung von Außenflächen für Kunst, Kultur und Gastronomie deutlich schneller durchzuführen. Zudem sollen eine Strategie für kulturelle und gastronomische Vielfalt, das Initiieren einer Meistermeile für Handwerksbetriebe (Frontworking analog zum Frontcooking) sowie einer Gastromeile oder auch die Umwandlung bestehender Nutzungspläne entwickelt werden, die neben Einzelhandel auch Kunst, Kultur, Gastronomie und offene Handwerksbetriebe ermöglicht.

Die durchzuführenden Umbaumaßnahmen in der Innenstadt sind besonders für die Gewerbetreibenden stets eine Herausforderung. Sie müssen vor, während und nach den Maßnahmen erreichbar bleiben. **Darum fordern wir eine gemeinsame Erarbeitung von Lösungen und eine Einbindung der betroffenen / ansässigen Gewerbetreibenden und des Einzelhandels im Rahmen der Planung und während der Bau- und Umbaumaßnahmen in der City. Um die Erreichbarkeit in der Innenstadt für Handwerksbetriebe, die zum Teil bereits heute seitens des Handwerks als schwierig eingestuft wird, zu gewährleisten, sollen die einzelnen Maßnahmen auch im Hinblick auf den Zukunftsplan Handwerk abgestimmt werden.**

3. ...KANN JEDERZEIT GUT ERREICHT WERDEN.

Weit mehr als die Hälfte der Nutzer*innen der hannoverschen Innenstadt kommen bereits heute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angereist. Eine Schlüsselrolle haben hierbei die Stadtbahnen und Busse, die von der Region Hannover als Verkehrsträgerin eingesetzt und von der Üstra als kommunales Verkehrsunternehmen betrieben werden. **Schon deshalb fordern wir als SPD eine intensive Abstimmung des Verkehrskonzeptes Innenstadt mit den Spitzen der Region Hannover und der Üstra, um eine gemeinsame Strategie zu fahren. Der Hauptbahnhof, der Ernst-August-Platz sowie umliegende Bereiche sollen als Tor zur Innenstadt attraktiver gestaltet werden. Dabei spielen der Bahnhof der DB und der ZOB zentrale Mobilitätsknotenpunkte, die bei zukünftigen Plänen mit berücksichtigt werden müssen. Zudem ist die Einbeziehung der Pläne der Deutschen Bahn (Projekt Gleis 15 / 16 am Hauptbahnhof) sowie der Pläne des GVH und der S-Bahn wichtig für eine gelingende Erreichbarkeit.**

Davon unabhängig fordern wir, dass die Vorrangschaltung für den öffentlichen Personennahverkehr erhalten bleibt und so die Stadtbahnen und Busse die Priorisierung erfahren, die ihnen durch die hannoversche Bevölkerung bereits zuteil wird. Für die künftige Stärkung des ÖPNV in der Innenstadt fordert die SPD, den Posttunnel grundsätzlich nur noch für Stadtbahnen und Busse offenzuhalten. Ausnahmen bilden die Tage, an denen die Inanspruchnahme durch PKW-Verkehr besonders stark ist und so ein Abfluss des Verkehrs aus der Innenstadt gefährdet wäre.

Für eine Steigerung der Anzahl der Menschen – insbesondere aus der Region oder darüber hinaus – die den ÖPNV zur Fahrt in die Innenstadt nutzen, ist es essenziell, die Möglichkeiten für Park & Ride auszubauen. Nur durch ein attraktives alternatives Mobilitätsangebot können Menschen überzeugt

werden, die Innenstadt nicht mit dem PKW anzufahren. **Darum fordern wir als SPD Hannover im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt einen Plan zum Ausbau von P+R sowie die Umsetzung und eine Abstimmung mit der Region Hannover über ein mögliches Kombiticket mit dem ÖPNV. Gleichzeitig fordern wir eine Ausweitung des 365-Euro-pro Jahr-Tickets auf alle Menschen in der Region, nicht nur z. B. für Jobticket-Inhaber*innen. Darüber hinaus soll die Stadtverwaltung in den Gesprächen mit der Region Hannover prüfen, ob über das Stadtbuskonzept eine Ringlinie auf dem Cityring möglich ist.**

Dennoch wird die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem PKW, LKW und für den Wirtschaftsverkehr insgesamt auch zukünftig von Bedeutung sein. Um diese trotz einer Erweiterung der Fußgänger*innenzonen und einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt reibungslos garantieren zu können, ist der **Erhalt und die Stärkung der Leistungsfähigkeit des Cityrings für den PKW- und LKW-Verkehr von eminenter Bedeutung. Insbesondere an den Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) fordern wir darüber hinaus, Maßnahmen zur besseren Verkehrssteuerung zu erarbeiten, damit der Cityring den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aus der Innenstadt aufnehmen kann. Neue Querungen des Cityrings werden nur dann eingerichtet, wenn sie keine weiteren Lichtsignalanlagen erfordern, sondern baulich durchlässig gestaltet werden.**

In zahlreichen Bereichen der hannoverschen Innenstadt befinden sich darüber hinaus überwiegend Wohnungen. Die Anwohner*innen und ihre Besucher*innen haben dabei aus Sicht der SPD ebenso das Recht, die betroffenen Häuser und Wohnungen zu erreichen wie diejenigen, die außerhalb der Innenstadt wohnen, das für ihre Häuser und Wohnungen in Anspruch nehmen. Dies gilt nicht exklusiv für den ÖPNV und Radverkehr, sondern auch für den privaten PKW und den gewerblichen Verkehr (z. B. Hauspflege). Die Reduzierung von Parkflächen im öffentlichen Raum darf nicht dazu führen, dass Menschen, die auf den PKW angewiesen sind oder aber einen PKW haben möchten, aus der Innenstadt verdrängt werden. Hinzu kommt, dass die Tiefgaragen und Parkhäuser die Anwohner*innen nicht komplett mit Parkflächen versorgen können, da die durchschnittliche Auslastungszahl der Parkhäuser keine verlässliche Größe bildet, insbesondere dann nicht, wenn durch die Ausweisung neuer Fußgänger*innenzonen ohnehin schon Parkflächen im öffentlichen Raum weichen werden. Die durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser verkennt darüber hinaus die **für die Wirtschaft besonders wichtigen Schwerpunkttage**, an denen die Auslastung deutlich höher ist und insofern eine für die Anwohner*innen stark nachteilige Situation entstehen kann. **Darum fordern wir den Erhalt der Parkflächen in den Bereichen der Innenstadt, in denen vorwiegend gewohnt wird, wobei durch Bewohner*innen-Parkzonen oder ähnliche Konzepte sichergestellt wird, dass die Anwohner*innen auch tatsächlich dort parken können.**

Um Parksuchverkehre einzudämmen, soll die Stadtverwaltung mit den Parkhaus- und Tiefgaragenbetreibern ein Konzept zur Vorabbuchung von Parkplätzen erarbeiten. Dieses soll in das Parkleitsystem der Stadt eingefügt werden.

Eine Sondersituation bildet aus Sicht der SPD darüber hinaus die neu vorgeschlagene Verkehrsführung im Bereich der Goethestraße über den Marstall bis zur Schmiedestraße. Die Erfahrungen aus dem Zeitraum des Umbaus der Schmiedestraße haben gezeigt, dass sich der Verkehr zu stark zurückgestaut hat, es zu teils chaotischen Zuständen gekommen ist und dadurch besonders die Anwohner*innen stark belastet wurden. **Darum fordern wir als SPD die Überprüfung der neu vorgeschlagenen Verkehrsführung im Bereich Goethestraße – Marstall – Schmiedestraße für sechs Monate nach ihrer Einrichtung. Sollten die Verkehrsprobleme dadurch nicht gelöst werden und die Problemanzeigen anhalten, fordern wir eine Veränderung der Verkehrsführung, die auch die Wiederöffnung der Schmiedestraße (z. B. als Einbahnstraße) miteinschließt. Die Münzstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Goserieede offen gehalten, um den Abfluss des Verkehrs aus dem Alt-**

stadt-Innenstadtbereich zu gewährleisten. Hingegen können verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. durch Temporeduzierungen und Ampelschaltungen) in diesem Bereich die Verkehrsachse aus der Langen Laube auf den Steintorplatz begünstigen. Der umgebaute Steintorplatz wird zudem in Zukunft der Eingang zur Fußgänger*innenzone der Innenstadt sein. Dies erfordert automatisch eine klare getrennte Führung für den Radverkehr, der aus verschiedenen Richtungen vor dem Platz zusammenläuft, sofern eine Mitnutzung des Steintorplatzes in untergeordneter Form nicht funktioniert.

4. ... KOMBINIERT ANGEMESSEN SICHERHEIT UND ERLEBNIS.

Die Sicherheit spielt in der Innenstadt von Hannover eine sehr große Rolle. Das betrifft nicht nur die baulichen Maßnahmen, sondern auch die Nutzbarkeit und Erreichbarkeit der einzelnen Bereiche durch die Sicherheitsbehörden, aber auch Rettungsdienste. **Als SPD fordern wir deshalb die Sicherstellung der Erreichbarkeit für Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei, sowie Ver- und Entsorgungsunternehmen durch Einholen von Stellungnahmen und Aufnahme derer Bedürfnisse in das Verkehrskonzept.**

Zur angemessenen Sicherheit und dem Erlebnis der City zählt ebenso das subjektive Sicherheitsempfinden. Darum ist es aus Sicht der SPD außerordentlich wichtig, Angsträume zu vermeiden. Dies gilt besonders in den öffentlichen Bereichen, die für einen Umbau vorgesehen werden, aber auch für die halböffentlichen Räume, wie z. B. Parkhäuser und Tiefgaragen. Hervorzuheben sind hierbei die Themen Beleuchtung und Präsenz von Sicherheits- / Ordnungspersonal in den dunklen Stunden des Tages. **Darum fordern wir einen Dialog mit den Sicherheitsbehörden im Vorfeld des Umbaus und eine konkrete Abstimmung der Maßnahmen.**

Für die Verkehrssicherheit benötigt es eine Priorisierung der Verkehrsarten. Wir haben diese als SPD bereits frühzeitig in unserem Mobilitätskonzept „Hannomobil“ vorgenommen. Dabei genießt der Fußverkehr als Basismobilität die höchste Priorität. Daraus folgt für uns, dass im Zuge der Neuordnung des Verkehrs in der Innenstadt mögliche **neue Konflikte im Aufeinandertreffen von Fußgänger*innenzonen und City-Radring vermieden werden müssen. Voraussetzung ist hierbei, dass eine klare Trennung der Wegeführung für die unterschiedlichen Verkehrsträger erreicht wird. Im Zweifel muss aus unserer Sicht dabei die Priorisierung des Fußverkehrs gelten.**

Die Digitalisierung ist für die Umgestaltung einer Innenstadt des 21. Jahrhunderts elementar. Nicht nur eine intelligente Verkehrssteuerung wird hierüber erleichtert, sondern auch Möglichkeiten eröffnet, die den Aufenthalt in der City angenehmer und zeitgemäßer machen. **Darum sollen aus unserer Sicht alle Möglichkeiten der Digitalisierung bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums genutzt werden.**

5. ... IST EMISSIONSFREI, NACHHALTIG UND FINANZIERBAR.

Für zahlreiche Menschen in den repräsentativen Erhebungen über Hannovers Innenstadt sticht das Thema Begrünung deutlich hervor. Besonders größere Bäume sind nicht nur landschaftsarchitektonisch gute Raumteiler oder Verzierungen, sondern sorgen auch für ein angenehmeres Mikroklima in den warmen Monaten, wodurch die Aufenthaltsqualität enorm gesteigert wird. **Wir fordern dementsprechend zusätzliche Begrünung in den zum Umbau vorgeschlagenen Bereichen.** Diese sollte möglichst durch gepflanzte Bäume stattfinden, kann aber auch – sollte sich zu viel Leitungsbau im Untergrund befinden – über große Kübelpflanzen hergestellt werden. Entscheidend ist, dass durch den Umbau keine Steinwüsten produziert werden, sondern eine tatsächliche Steigerung des Grünanteils in der City erreicht wird.

Um über die Innenstadt die emissionsfreie Mobilität weiter zu fördern, ist ein elementar wichtiger Faktor, dass die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausgebaut wird. Besonders durch den Besuch und Aufenthalt in Hannovers City ergeben sich für diejenigen, die mit dem PKW anreisen, größere Zeitfenster, die zum Laden des Elektrofahrzeugs genutzt werden können. Auf diese Weise wird der Umstieg von Verbrennern auf Elektromotoren im KfZ-Bereich weiter gefördert und ein großer Beitrag zur klimaneutralen Innenstadt geschaffen. **Wir fordern deshalb im Rahmen des Verkehrskonzepts einen massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur mit dem Fokus auf das Schnellladen in der Innenstadt und die Vorlage eines Ausbauplans vor Verwirklichung des Verkehrskonzepts.**

Alle Maßnahmen zur Belebung, zur Attraktivitätssteigerung und demnach zum Umbau der Innenstadt benötigen massive finanzielle Mittel, sowohl im investiven Bereich, als auch in der Kompensation etwaiger Einnahmeausfälle aus Parkgebühren. Die Investitionen in der Innenstadt werden nach Schätzungen der SPD einen deutlich dreistelligen Millionenbetrag erfordern. Diese Investitionen stehen im Wettbewerb mit Investitionen in die soziale und Bildungsinfrastruktur unserer Stadt, die für uns als SPD eine herausragende Bedeutung haben. **Deshalb fordern wir, dass die Stadt für die Umbaumaßnahmen der Innenstadt Drittmittel einwirbt, über die der größte Anteil der Kosten abgebildet werden kann.**

Hinzu kommt, dass über den Verlust von Parkflächen im öffentlichen Raum mit Einnahmeausfällen zu rechnen ist. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Herausforderung, vor die uns die Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen stellen, eine zusätzliche Belastung. Letztlich stehen die Einnahmeausfälle in Konkurrenz mit Ausgabenkürzungen in anderen Bereichen der Stadtpolitik. Diese zusätzlichen Ausgabenkürzungen müssen aus Sicht der SPD vermieden werden. Gleichzeitig darf es keine solche Ausweitung der bewirtschafteten Parkflächen geben, die den Beschlüssen im Rat und den Stadtbezirksräten widerspricht. **Wir fordern deshalb, dass die Verwaltung im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt Möglichkeiten der Kompensation des Verlustes von Parkgebühren durch Wegfall öffentlicher Parkflächen ohne veränderte Beschlusslage des Rates aufzeigt.**



SPD
HANNOVER