



NLStBV

*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*



Niedersachsen



Dialogforum Westschnellweg
4. Sitzung
29. Januar 2025, Hannover

Begrüßung



Agenda

4. Sitzung des Dialogforums Westschnellweg



TOP

1. Begrüßung
2. Rückblick auf die Sondersitzungen
3. Aktuelles & Ausblick 2026
4. Verkehrsuntersuchung und –prognose
5. Empfehlungen des Bürgerrates – erste Wasserstandsmeldung
6. Sonstiges
7. Abschluss

Rückblick auf die Sondersitzungen



14.01.: Vorstellung der Tunnelstudie durch die LHH

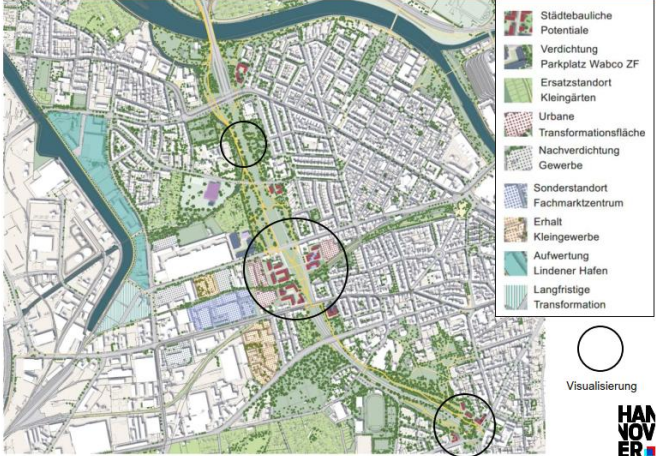
Modernisierung des Westschnellweges
Städtebauliche Entwicklungschancen im Fall einer Tunnellösung



Dialogforum Westschnellweg – Sondertermin am 14.01.2026
Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

HANNOVER

Empfehlung aus der Machbarkeitsstudie – längere Kurzvariante



- Städtebauliche Potentiale
- Verdichtung
- Parkplatz Wabco ZF
- Ersatzstandort Kleingärten
- Urbane Transformationsfläche
- Nachverdichtung Gewerbe
- Sonderstandort Fachmarktzentrum
- Erhalt Kleingewerbe
- Aufwertung Lindener Hafen
- Langfristige Transformation


Visualisierung **HANNOVER**

Vortrag der LHH ist auf Beteiligungsplattform bereitgestellt, ein Protokoll mit den gestellten Fragen + Antworten folgt

22.01.: Vorstellung der Bauwerke

NLStBV Niedersachsen

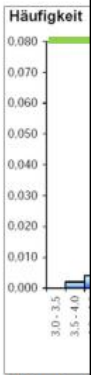
Entwick



1950

NLStBV Niedersachsen

Entwicklun

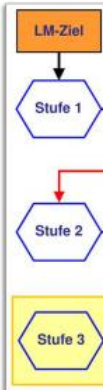


Häufigkeit

Überlad

NLStBV Niedersachsen

Nachrechn




NLStBV Niedersachsen

Bauwerke südl. Schwanenburgkreuzung

Länge des Abschnitts:
➤ Ca. 2,3 KM

Anzahl Bauwerke:
➤ 9 Bauwerke



Aktuelles & Ausblick 2026



Ausblick 2026

4. Dialogforum
29. Januar

- Verkehrsuntersuchung und –prognose
- Vorgehen Variantenspektrum
- Wasserstandsmeldung zu den Empfehlungen des Bürgerrats

5. Dialogforum
11. Juni

- Variantenspektrum
- Bewertungsmatrix und Kriterien für den Variantenvergleich

6. Dialogforum
29. Oktober

- Variantenspektrum und Abschichtung

Aktuelles aus der Planung – Vorgehensweise Variantenspektrum

- Wesentliche Parameter einer Straßenplanung: Achse + Gradiente + Querschnitt + Anschlussstelle....
- Jede Möglichkeit miteinander kombinieren führt zu einer Vielzahl an möglichen Varianten:
 - z.B. 3 Achsen, 3 Gradienten, 4 Querschnitte, 4 Anschlussstellenkonstruktionen/-kombinationen = 144 Möglichkeiten
- Bei Unterteilung in mehrere Abschnitte des WSW und weiteren Untervariantenvergleichen für einzelne Zwangspunkte oder Fragestellungen ergibt sich ein entsprechend Vielfaches an Kombinationsmöglichkeiten
 - Variantenvergleich muss beherrschbar bleiben
 - Bildung von nachvollziehbaren und sinnvollen Kombinationen erforderlich
 - Ggf. vorgezogene Diskussion einzelner Aspekte (z.B. Anschlussstellenkombination)
 - nächster Planerworkshop am 5.2; Vertiefung im nächsten DF



Aktuelles aus der Planung - Scoping-Termin im Mai 2026

- Scoping, engl. = Umfang
- Abstimmung mit Behörden und Fachleuchten zur gemeinsamen Festlegung des **Untersuchungsrahmens**
- § 5 Abs. 1 S. 2 UVPG – UVP-Pflicht
- § 15 UVPG – Untersuchungsrahmen
- Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abwägungsrelevant ist



Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) § 15 Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen

(1) Auf Antrag des Vorhabenträgers oder wenn die zuständige Behörde es für zweckmäßig hält, unterrichtet und berät die zuständige Behörde den Vorhabenträger entsprechend dem Planungsstand des Vorhabens **frühzeitig über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die der Vorhabenträger voraussichtlich in den UVP-Bericht aufnehmen muss (Untersuchungsrahmen)**. Die Unterrichtung und Beratung kann sich auch auf weitere Gesichtspunkte des Verfahrens, insbesondere auf dessen zeitlichen Ablauf, auf die zu beteiligenden Behörden oder auf die Einholung von Sachverständigengutachten erstrecken. Verfügen die zuständige Behörde oder die zu beteiligenden Behörden über Informationen, die für die Erarbeitung des UVP-Berichts zweckdienlich sind, so stellen sie diese Informationen dem Vorhabenträger zur Verfügung.

Aktuelles aus der Planung - Scoping-Termin im Mai 2026

- Wer nimmt teil?
 - Vorhabenträger – NLStBV
 - Zuständige Behörde – Planfeststellungsbehörde Region Hannover
 - Fachbehörden – z.B. Untere Naturschutzbehörde
 - Gutachterbüros – z.B. für Kartierung oder UVS
- Der Untersuchungsraum wird so abgegrenzt, dass alle zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen vollständig erfasst werden können.



Welche Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG könnten durch das geplante Projekt entstehen? Welche Gutachten werden gebraucht und wie detailliert müssen sie sein?

Festlegung im Rahmen des Scoping-Termins

Aktuelles aus der Planung - Arbeitskreis Verkehrsprognose

- Bestehend aus LHH, Region Hannover und NLStBV (+ Planungsbüro)
- 1. Sitzung am 22.01.2026: Vorstellung der Verkehrszählungen, Zielsetzung, weitere Schritte
- Ziel soll es sein, die Parameter der Verkehrsprognose miteinander zu diskutieren und das Vorgehen, auch unter Berücksichtigung des VEP 2035+ und des Mobilitätsplans der LHH, festzulegen
- Weitere Sitzungen folgen...



Verkehrsuntersuchung und -prognose

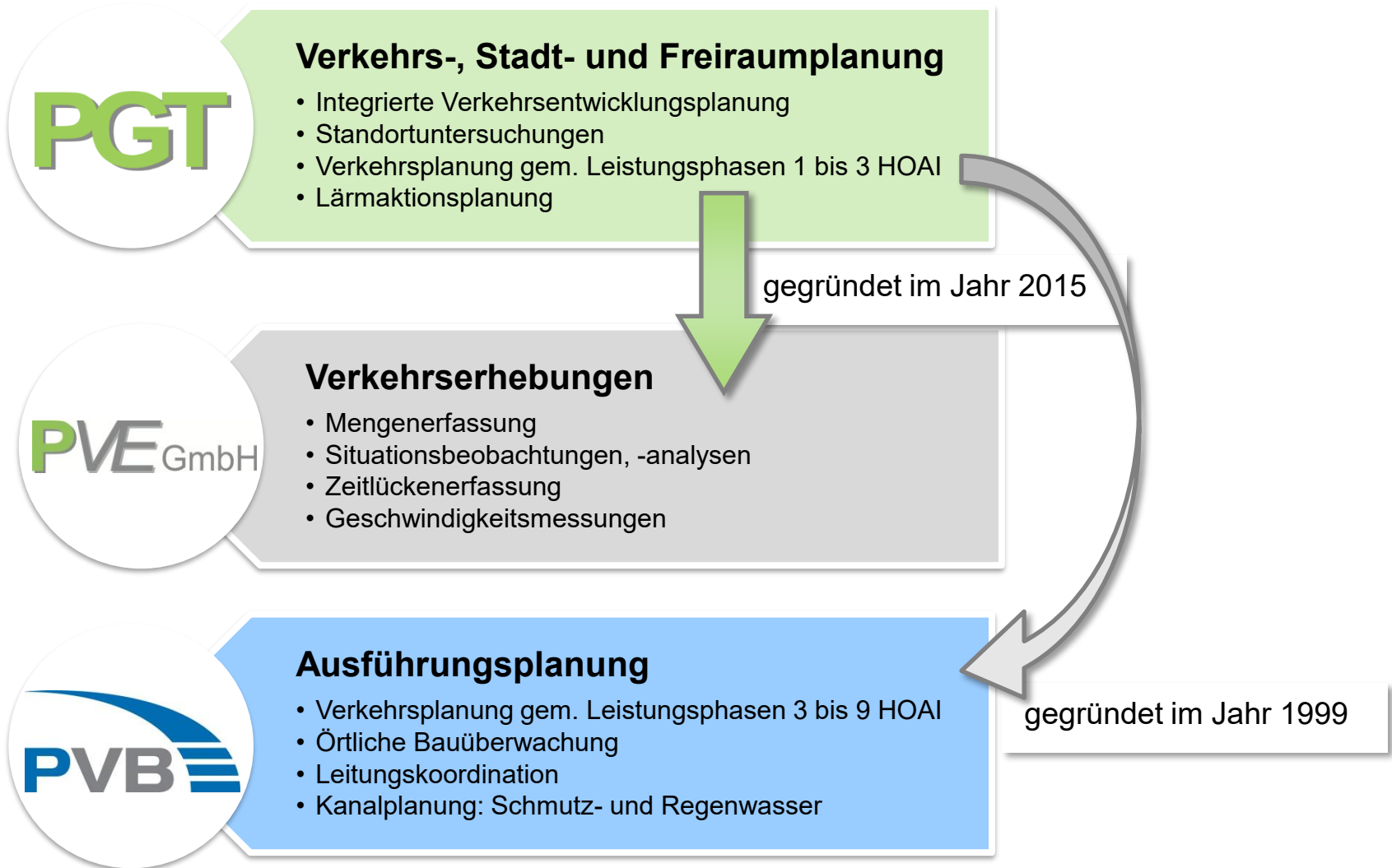




Mobilität für Menschen



Verkehrsmengen Dialogforum Westschnellweg



die Arbeitsfelder der PGT



Verkehrsentwicklung



ÖPNV / SPNV



Straßenraum



KFZ-Verkehr



Leistungsfähigkeit



Erschließung



Moderation /
Begleitung /
Öffentlichkeit

- interdisziplinär in Verkehrs-/ Mobilitäts-, Umwelt-, Stadt- und Freiraumplanung
- tätig für öffentliche und private Auftraggeber im In- und Ausland
- in der Forschung profiliert
- über 35-jährige, erfolgreiche Zusammenarbeit



Radverkehr



Forschung



Fußverkehr



Lärm / Klima / Luft



Wettbewerbe

Geschäftsführung



Dipl.-Ing. Heinz Mazur



Svea Coerdts, B.Sc.

Wissenschaftliche Mitarbeit

Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein

Dipl.-Ing. Ralf Losert

Marcel Kunze

Antonio Troiano, M.Sc.

Florian Makowski, B.A.

Benjamin Haasler, B.Sc.

Maximilian Szafran, B.Sc.

Amirhossein Zarei, M.Sc.

Technische Zeichner

Georg Herner

Dipl.-Geogr. Reiner Nöllgen

Ralf Weber

Sekretariat / Verwaltung

Manuela Heine

Kaori Dreyer

Netzwerkadministration

Manfred Heuer

Studierende

Nina Landfester, B.A.

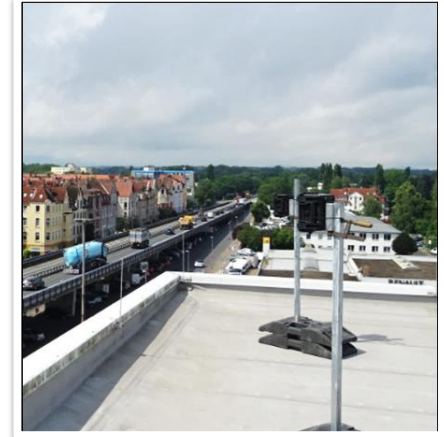
Philipp Gerdes, B.Sc.

Swantje Stock

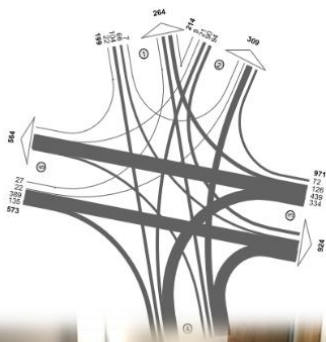
- Verkehrserhebung: Messung und Methodik
- Ergebnisse der aktuellen Erhebungen
 - Erhebungsstellen
 - Ergebnisse Rad- und Kfz-Verkehr
- Abgleich mit früheren Erhebungen
- Modellerstellung
- Verfahren der Prognose
 - Prognose vs. Szenario
 - Rahmenbedingungen
- Weitere Abstimmung

Verkehrserhebungen

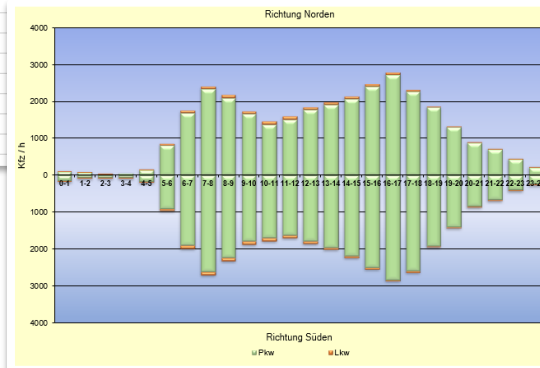
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.6



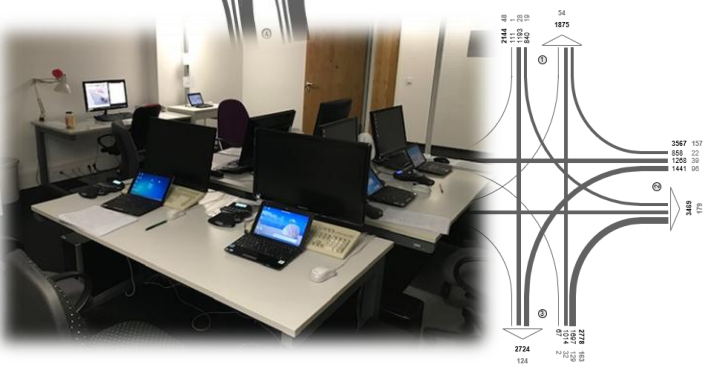
Installation der Kameras an Lichtmasten, Schilderbrücken oder auf Dächern

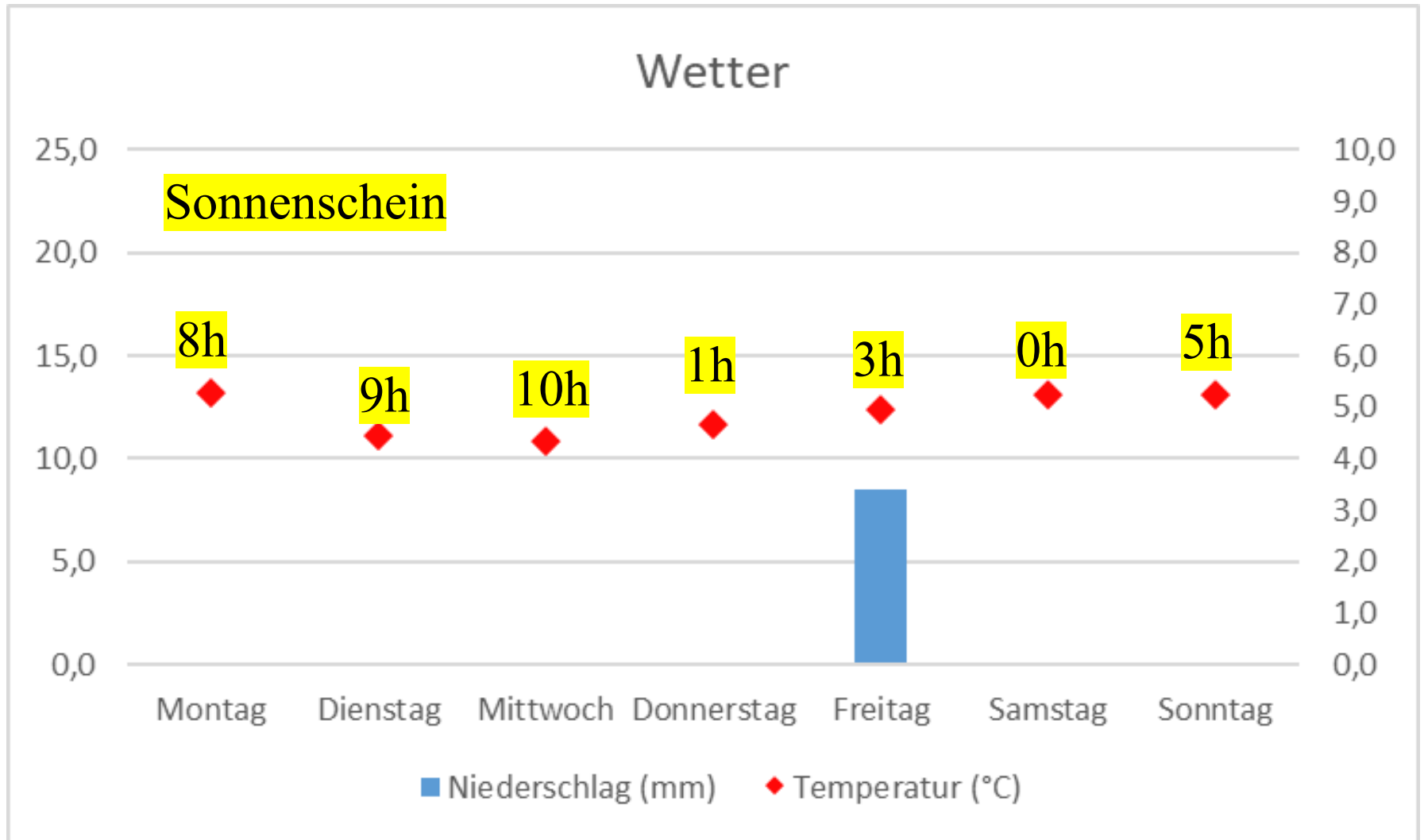


Datum	Uhrzeit von	Uhrzeit bis	Ri. 15 Pkw	Ri. 15 Lkw	Ri. 51 Pkw	Ri. 51 Lkw
30.09.2020	06:00	06:15	42	2	30	4
30.09.2020	06:15	06:30	52	3	36	3
30.09.2020	06:30	06:45	38	2	33	2
30.09.2020	06:45	07:00	30	7	37	3
30.09.2020	07:00	07:15	37	3	43	5
30.09.2020	07:15	07:30	50	3	48	5
30.09.2020	07:30	07:45	103	2	72	6
30.09.2020	07:45	08:00	121	5	72	4
30.09.2020	08:00	08:15	73	9	61	6
09.2020	08:30	08:45	-	-	-	-
09.2020	09:00	09:15	-	-	-	-
09.2020	09:30	09:45	-	-	-	-
09.2020	10:00	10:15	-	-	-	-










Beispiele für die Datenaufbereitung





Was wird erhoben? Wann wird erhoben?

Fahrrad	
Krad	
PkwA Pkw	
Lfw	
Lkw	
Sattel-Kfz LkwA	
Bus	

Erhebungsvorgabe nach EVE erfüllt!

Zählmonate (Erhebungszeitraum)
Sommerhalbjahr (März bis Oktober)
außerhalb der Ferien

Montag bis Donnerstag (in Normalwochen)

Erhebungszeitraum

KW41: 24.09.-29.09.25

Rad

in Rad/24h und Rad/Sp/h
Abgleich mit den Dauerzählstellen der LHH

Kfz

In Kfz/24h und Kfz/Sph
In Kfz 24/h DTVw

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Arbeitsgruppe Verkehrsplanung

Empfehlungen
für Verkehrserhebungen

EVE

R 2

Ausgabe 2012

Montag	29.09.2025
Dienstag	30.09.2025
Mittwoch	24.09.2025
Donnerstag	25.09.2025
Freitag	26.09.2025
Samstag	27.09.2025
Sonntag	28.09.2025

Videos alle
Zählstellen

Auswertetag

Verkehrsmengen werden in der Auswertung also 15min Zeitscheiben erhoben und aggregiert. Diese werden über 24h erhoben.

Maßgeblich für die Bemessung der Verkehrsanlagen, i.d.R. Spitzenstundenwerte.

Da die Verkehrsmenge über das gesamte Jahr schwanken, werden die erhobenen Werte normiert.

Wichtige Kenngrößen sind:

DTV = Durchschnittliche Tägliche Verkehr (Kfz /24h)

Der Verkehr des Durchschnittstages eines Kalenderjahres

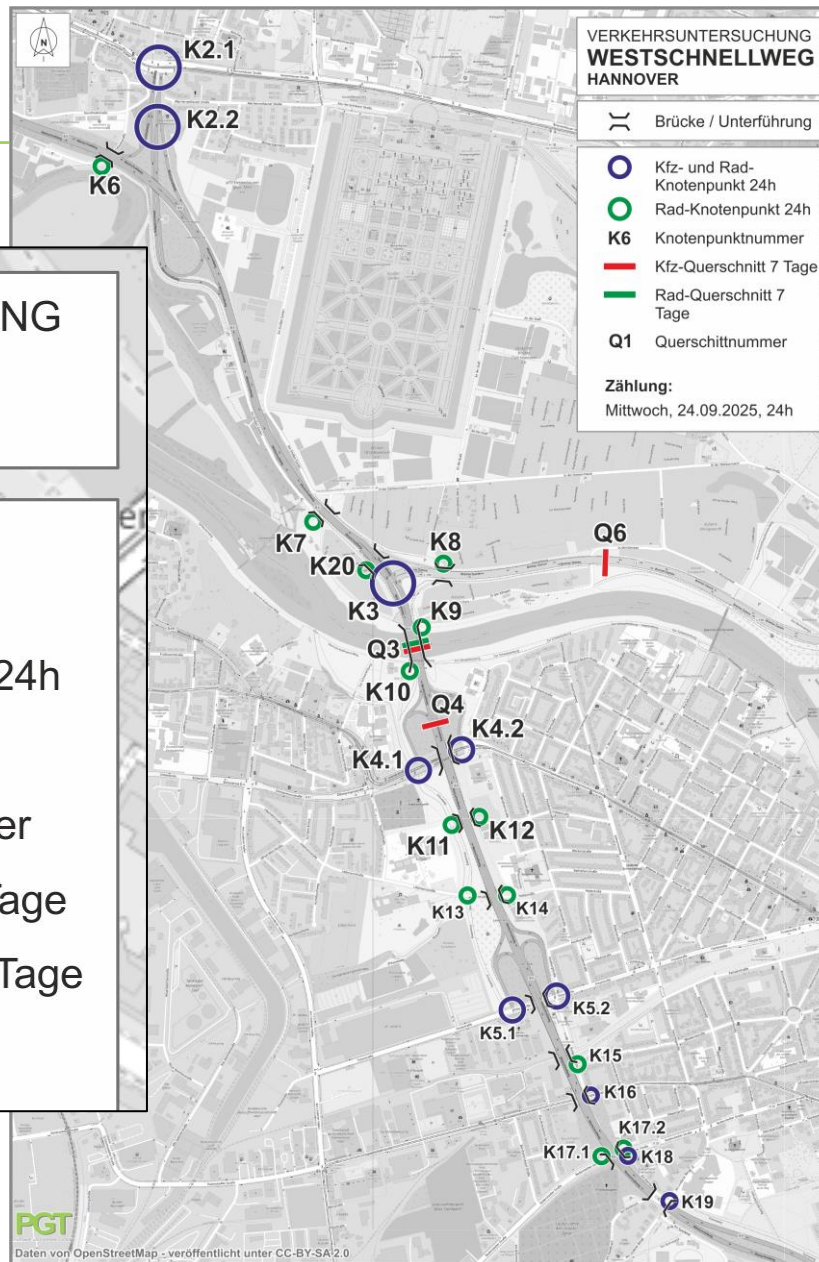
DTVw = Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (Kfz/24h) (Mo – Sa)

Durchschnittlicher täglicher Verkehr an einem Werktag außerhalb der Ferien. DTV_{w5} werktags (Mo-Fr.)

MSV = Maßgebliche Stündliche Verkehrsstärke (Kfz /h)

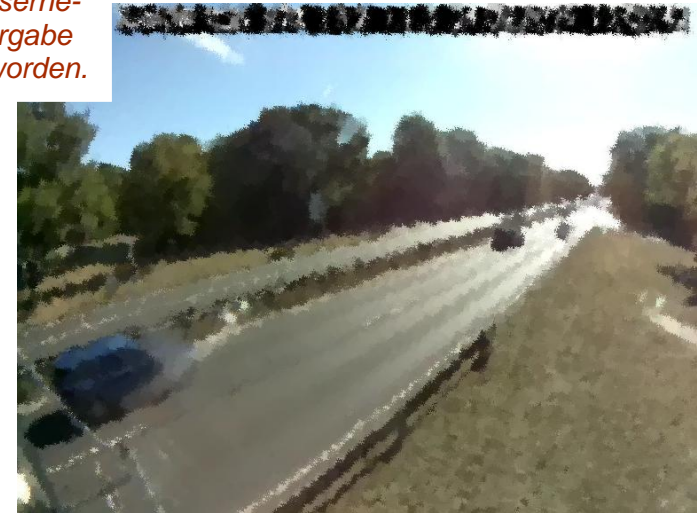
Bemessungsverkehrsstärke auf der Grundlage des Wertes der 30. höchstbelasteten Stunde eines Jahres.

Zählstellen 2025



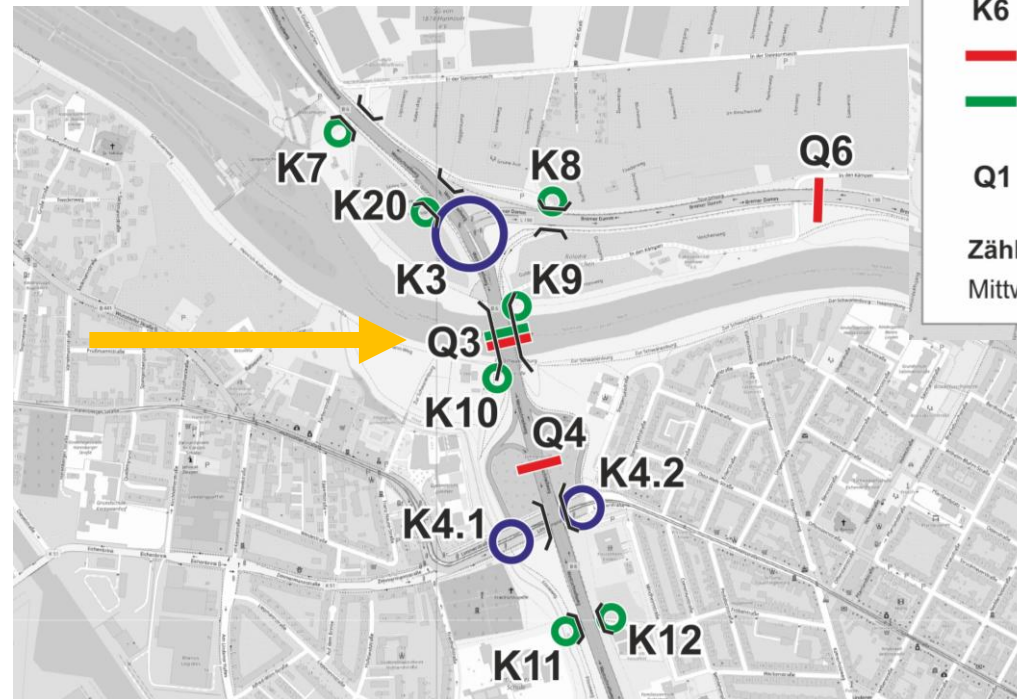


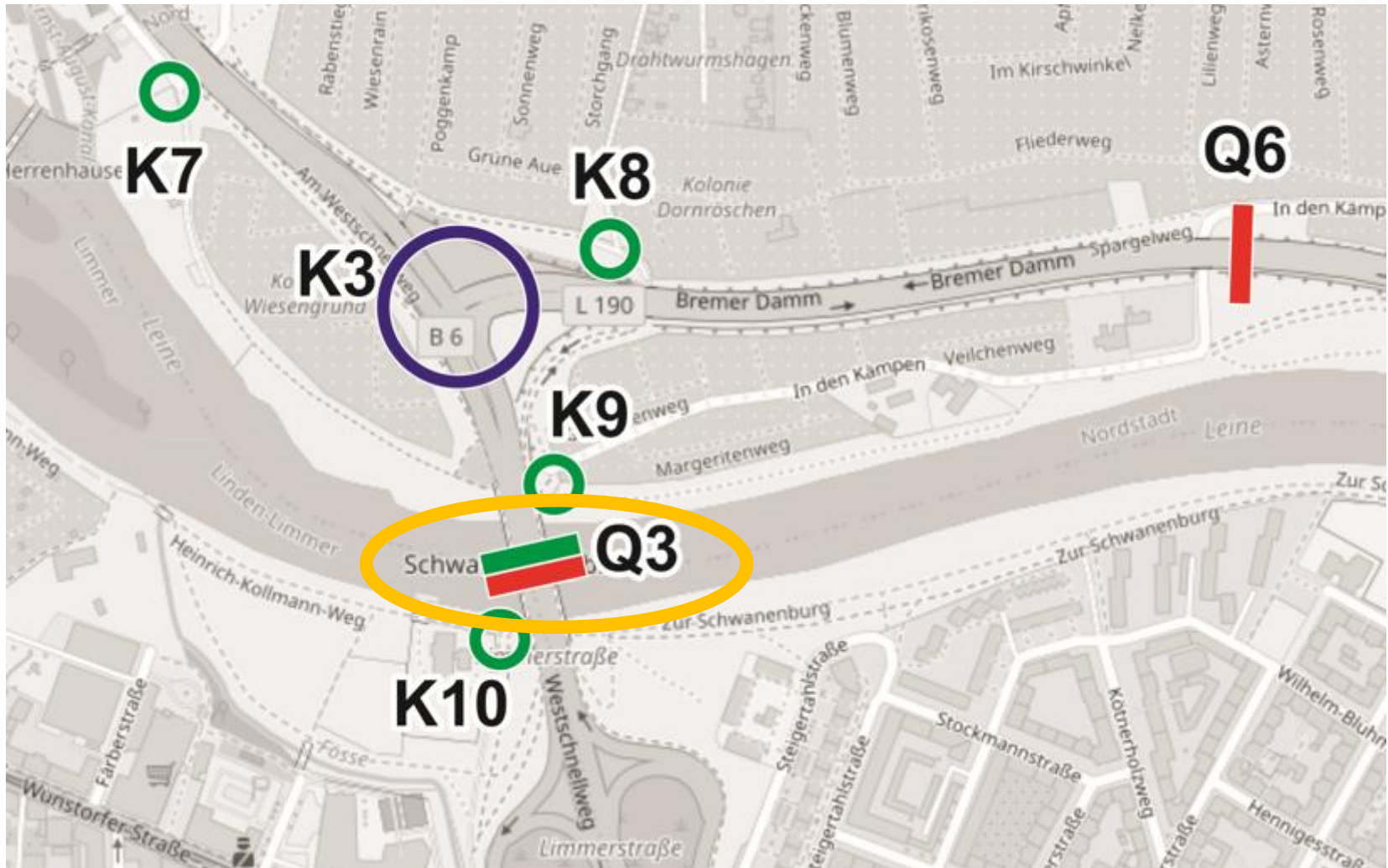
Hinweis: Aus datenschutzrechtlichen Gründen sind diese Ausschnitte der videogestützten Verkehrserhebung für die Weitergabe unscharf gemacht worden.



Zählstelle/Querschnitt Q3 ist maßgeblich!

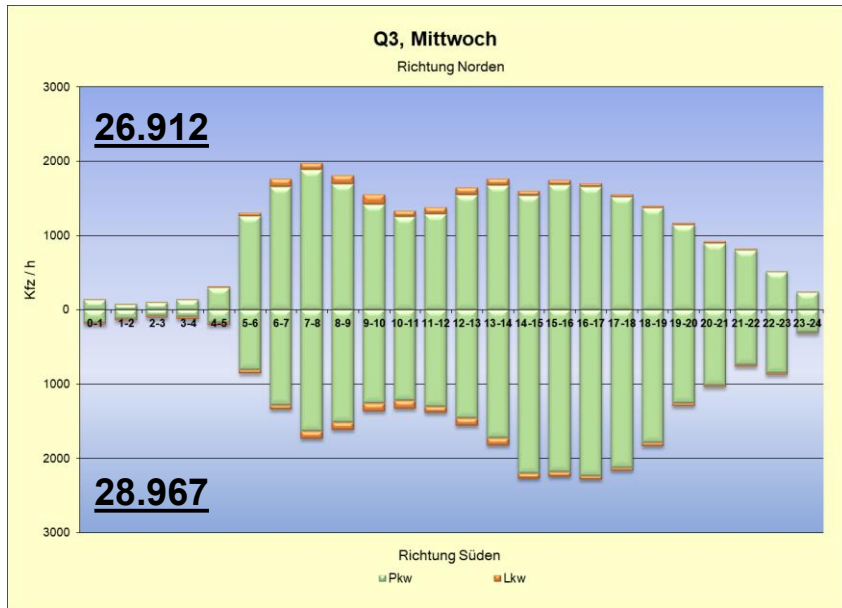
Radverkehr und Kfz wurden parallel erfasst



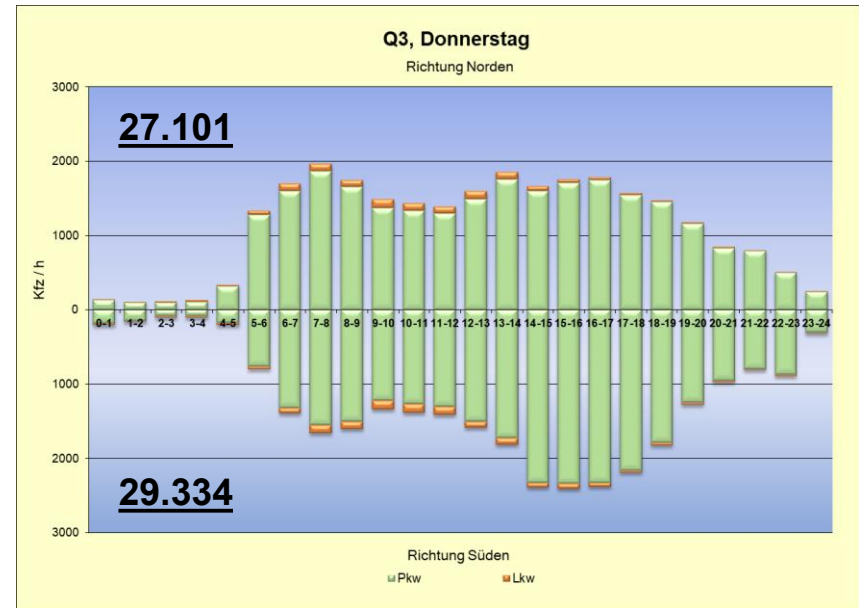


Tagesganglinien Q3 (Mi, Do) Kfz / 24h

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 15

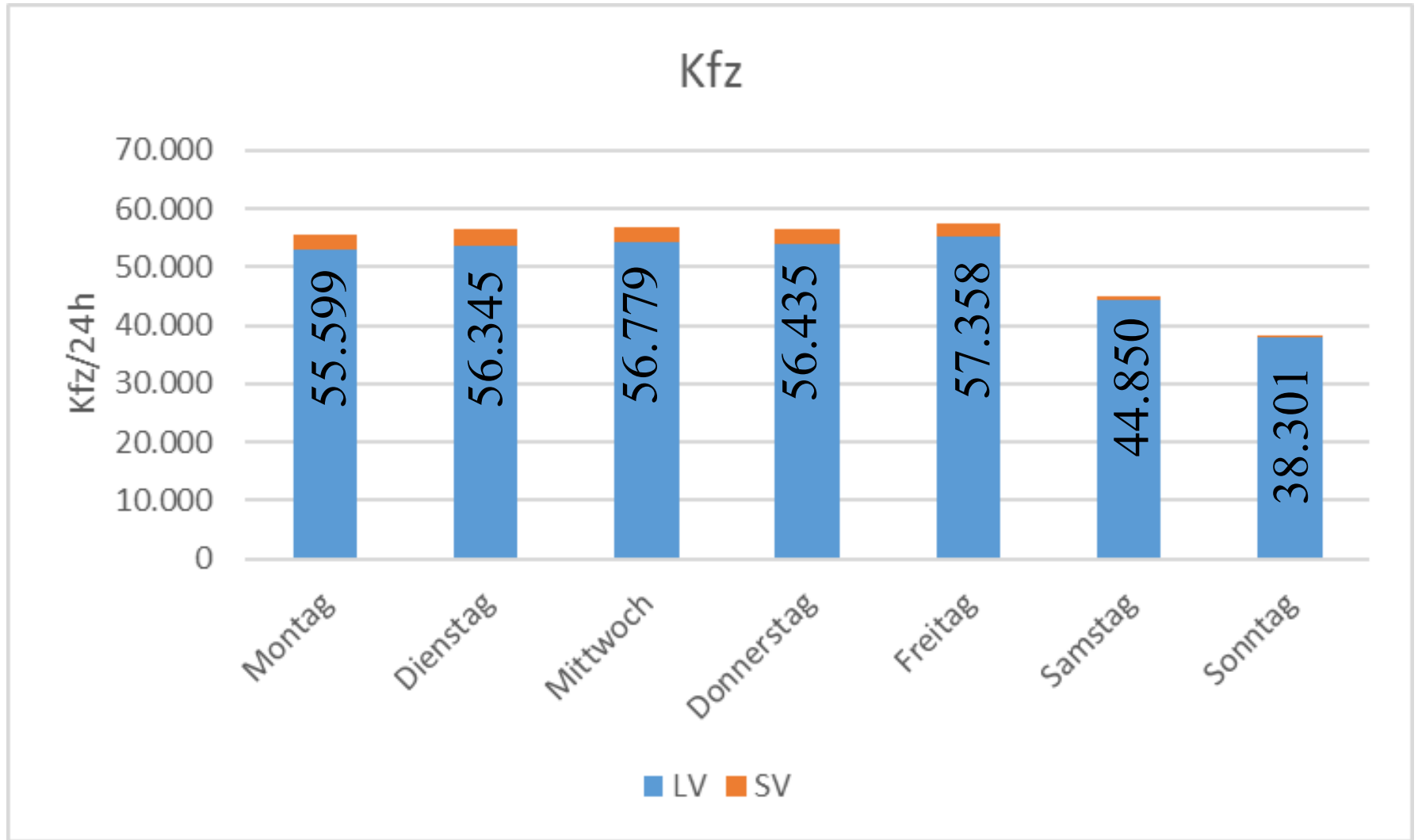


55.879

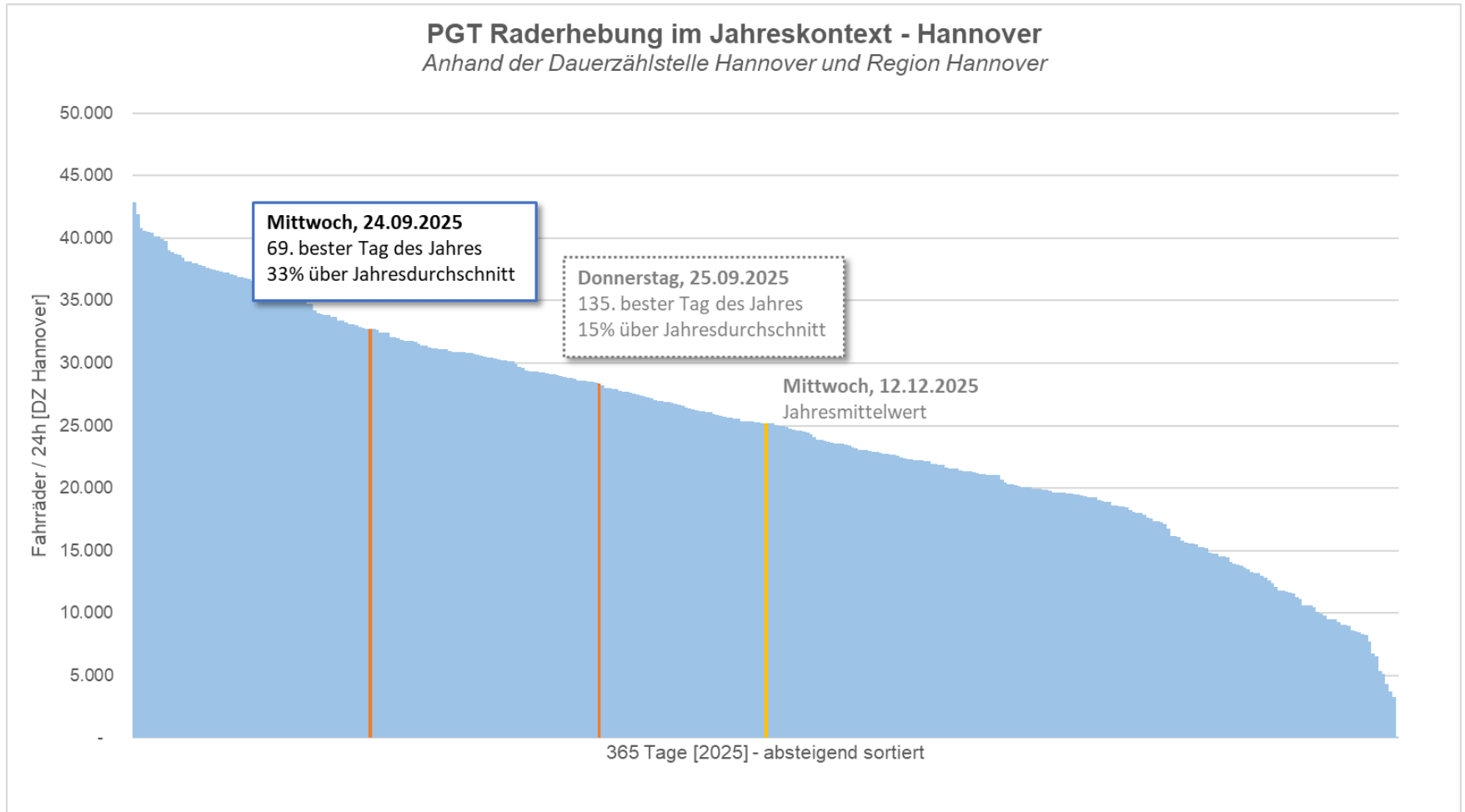


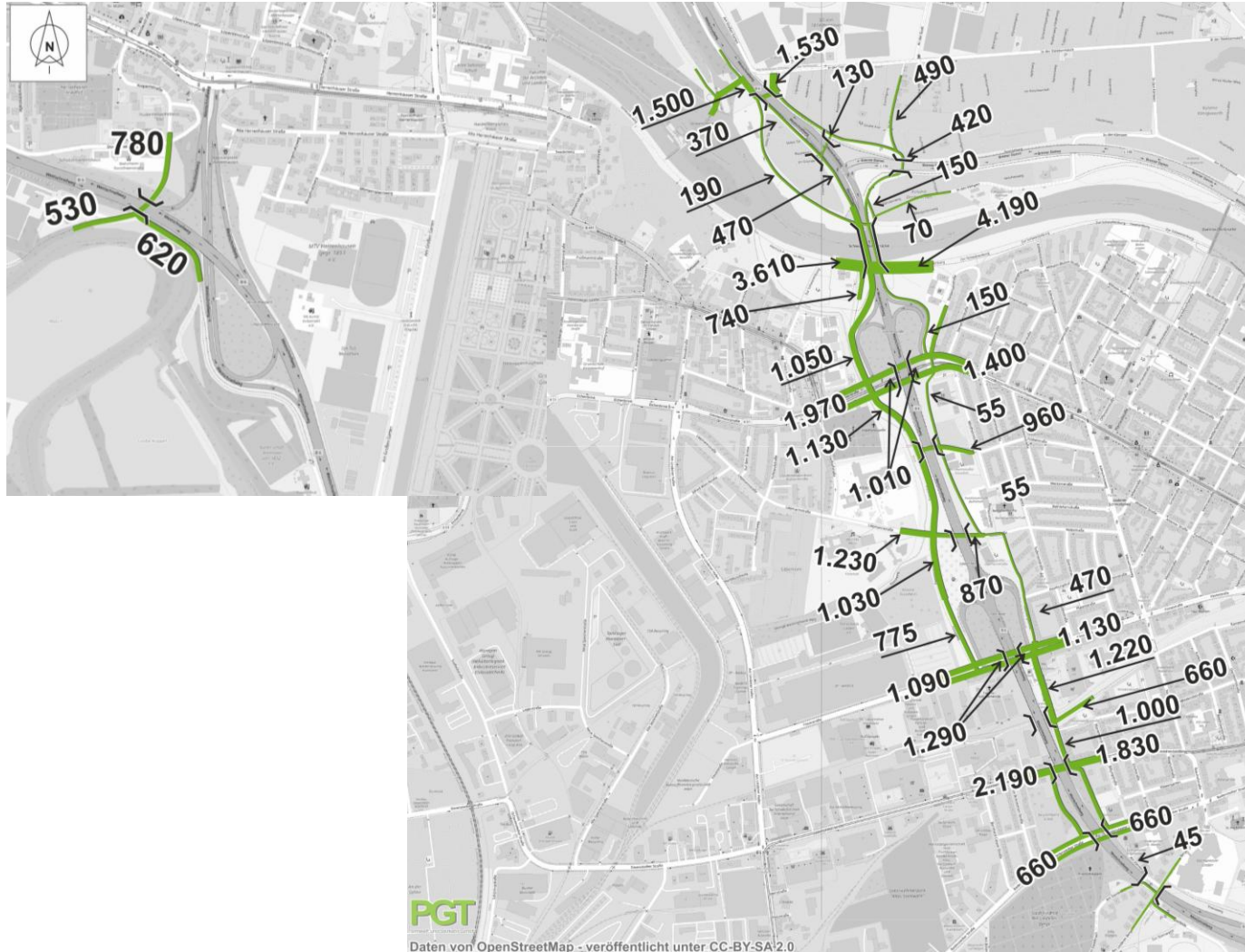
56.435

Wochengangline Q3 Kfz / 24h DTVw



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.16





**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WESTSCHNELLWEG
HANNOVER**

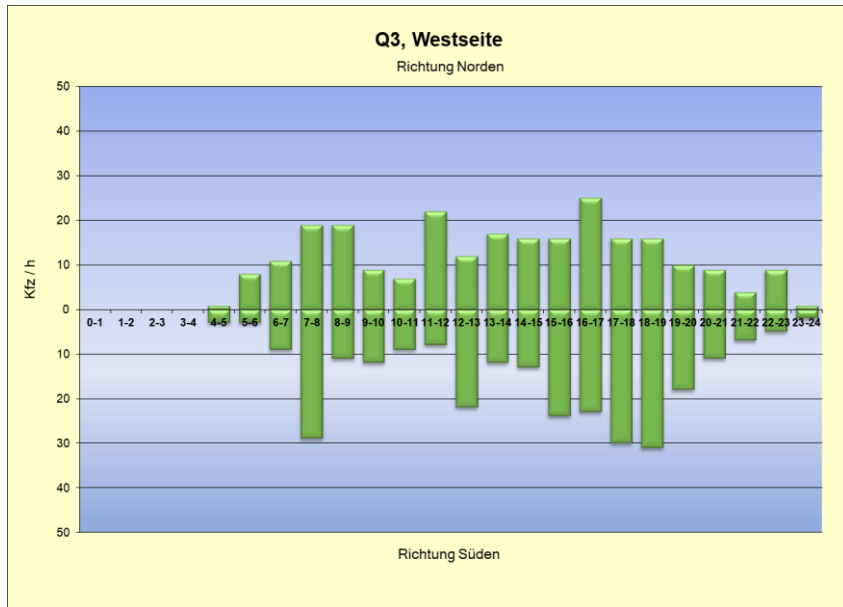
- > 4.000 Räder/24 h
- > 3.500 - 4.000
- > 3.000 - 3.500
- > 2.500 - 3.000
- > 1.500 - 2.500
- 500 - 1.000
- < 500 Räder/24 h

Zählung:
Mittwoch, 24.09.2025, 24h

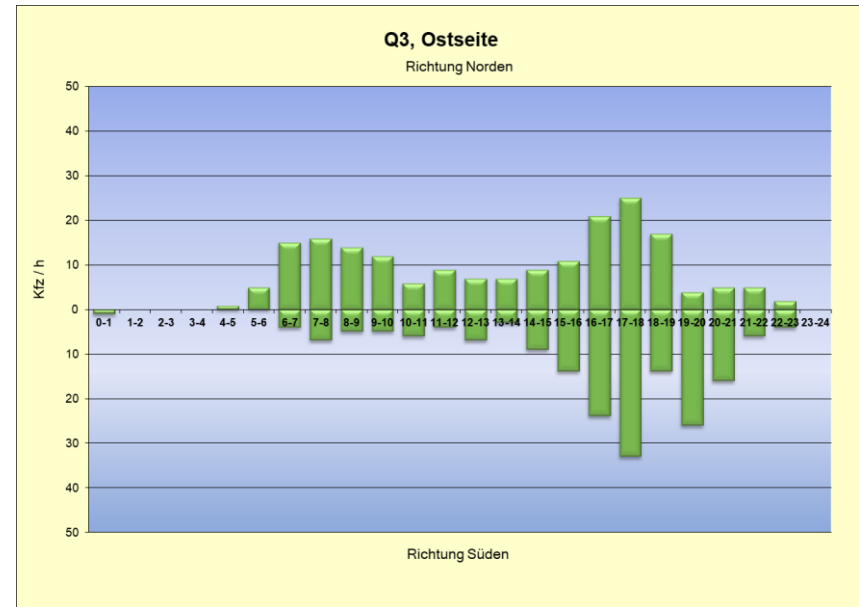
PGT
Daten von OpenStreetMap - veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

Tagesganglinien Brücke (Q3)

Gesamtanzahl – 908 Radfahrende pro Tag

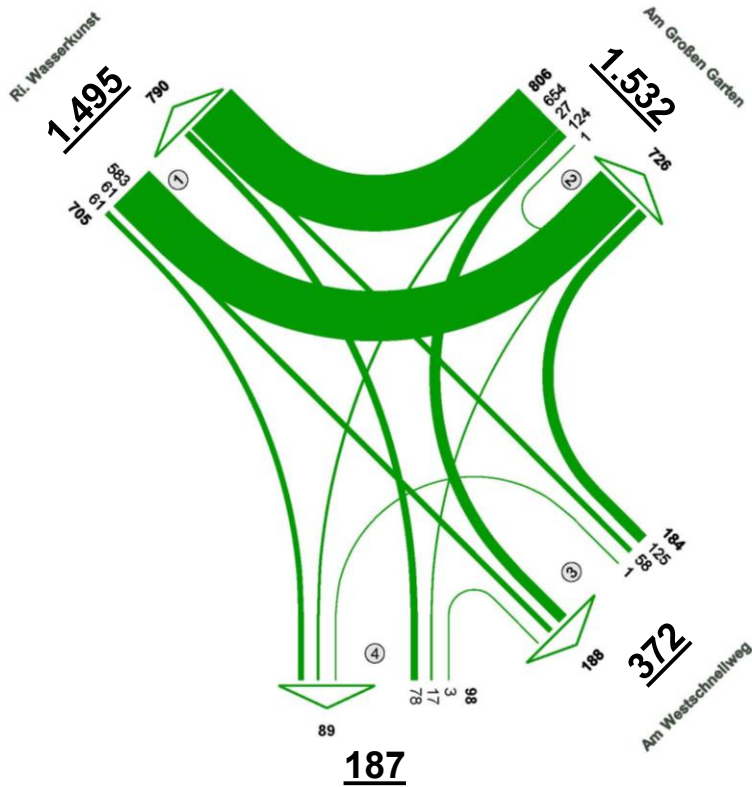


Westseite - 529 Räder pro Tag



Ostseite 379 Räder pro Tag

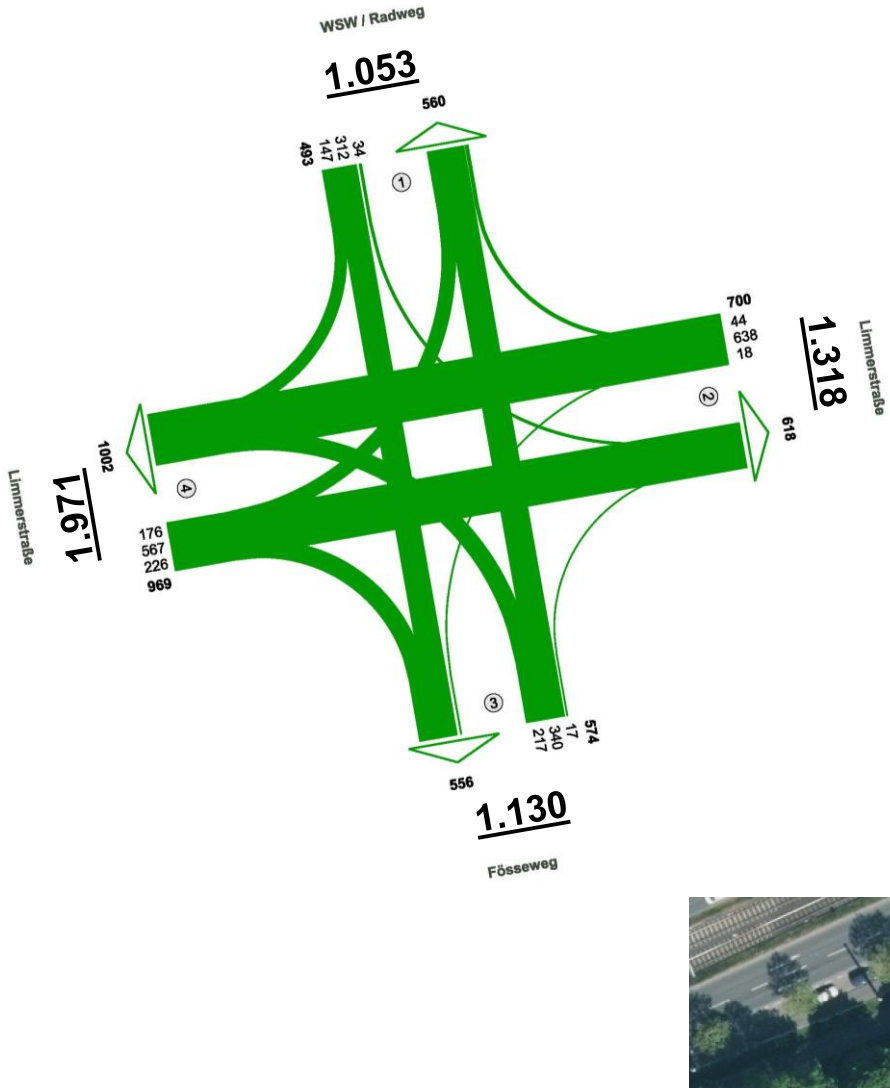
Radverkehr im Detail Rad 24/h



Quelle: Geobasisdaten © LGLN 2023

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.20

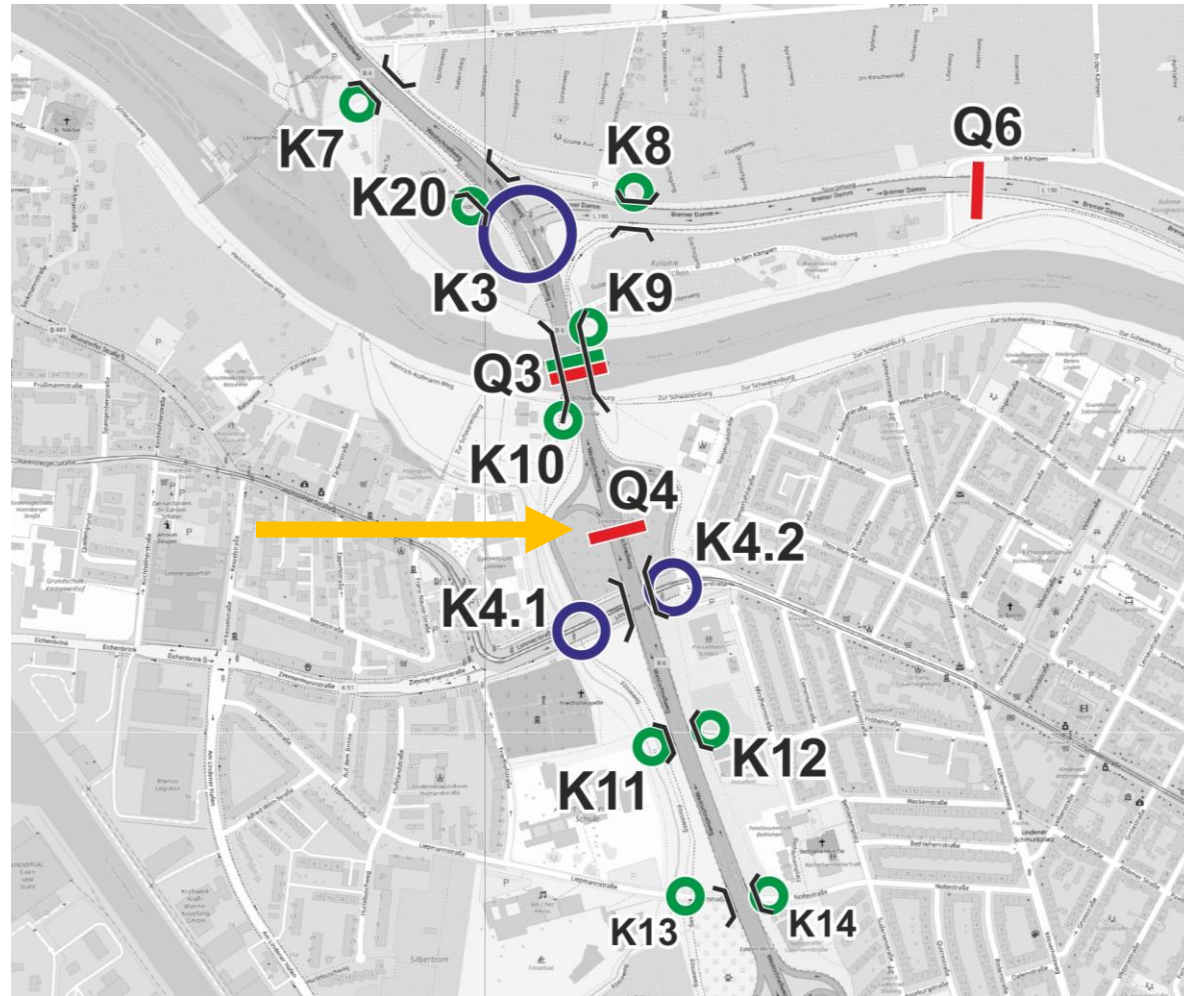
Radverkehr im Detail Rad 24/h



Quelle: Geobasisdaten © LGLN 2023

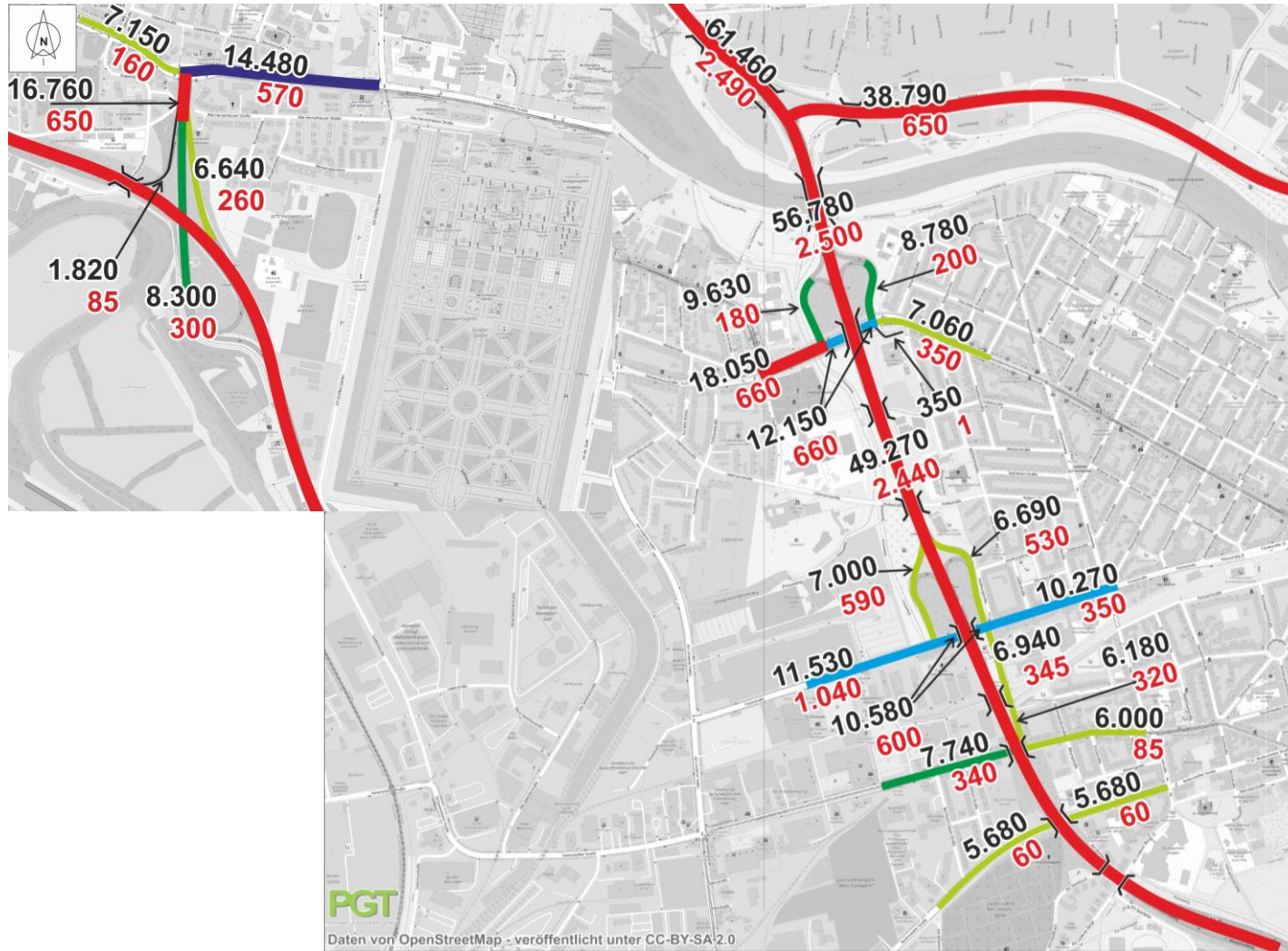
SVZ-Zählstelle

Wird alle 5 Jahre im Auftrag des BMV erhoben



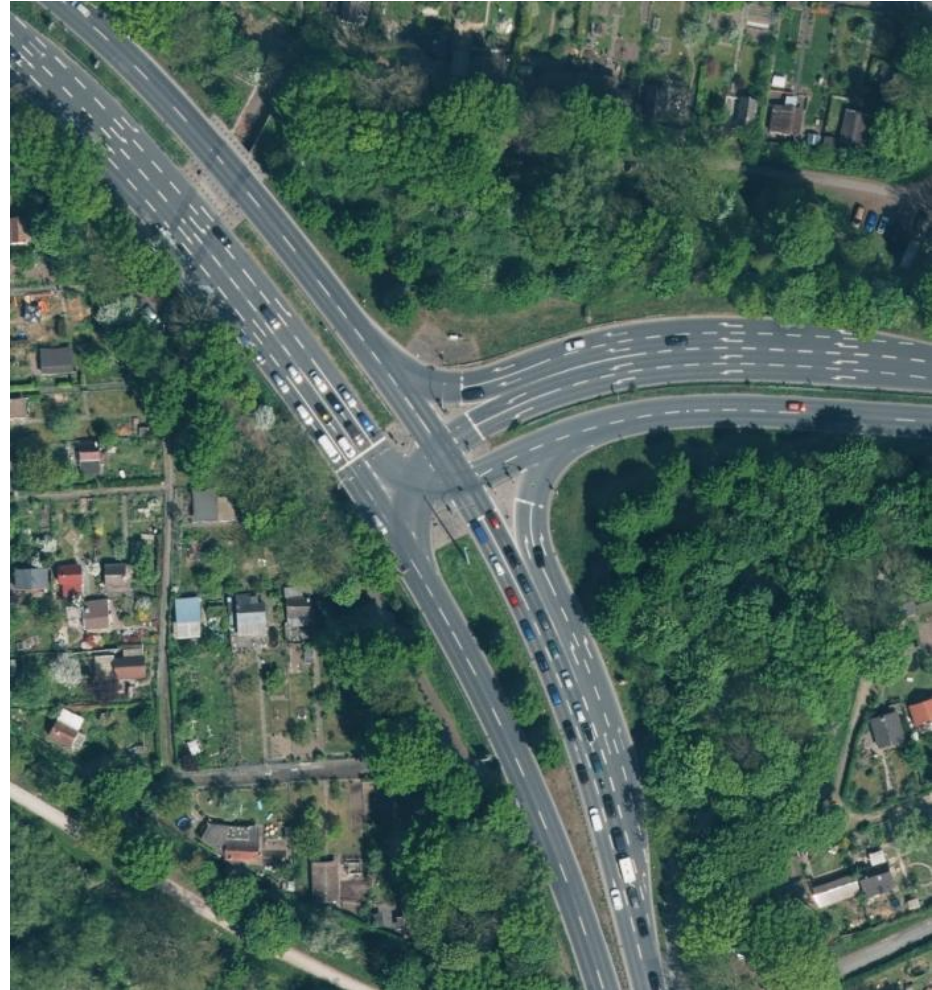
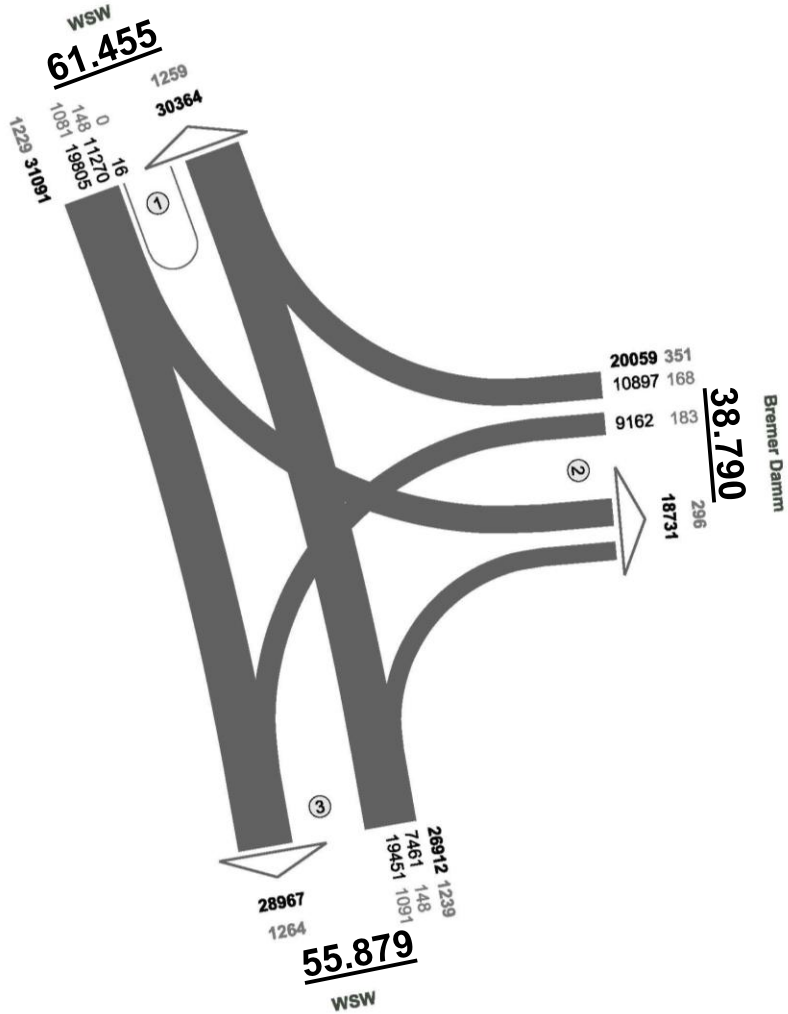
Verkehrserhebung 2025 in Kfz/24h

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.26



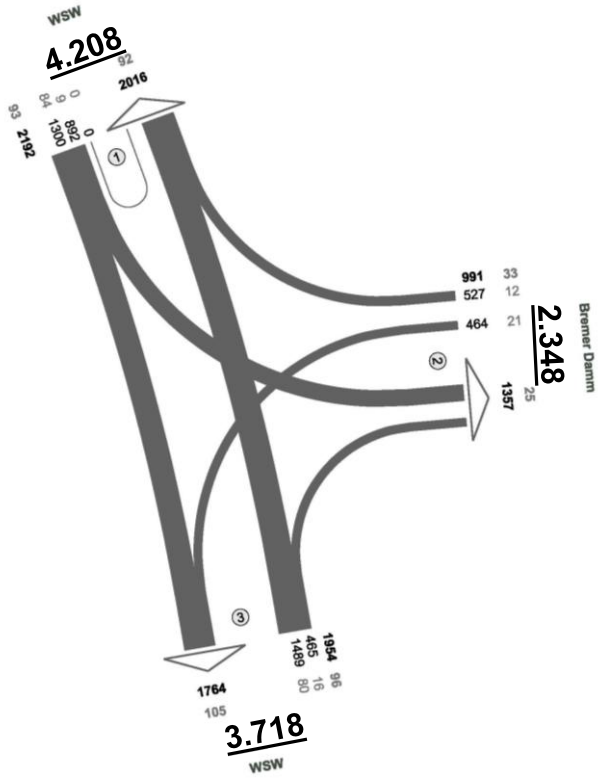
Knotenplots Kfz/24h

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.27

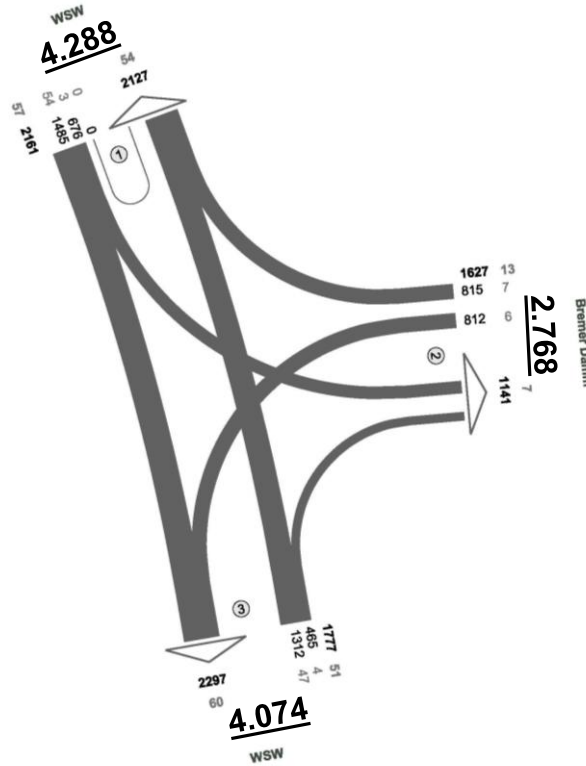


Quelle: Geobasisdaten © LGLN 2023

Knotenplots Kfz/Sph



vormittägliche
Spitzenstunde

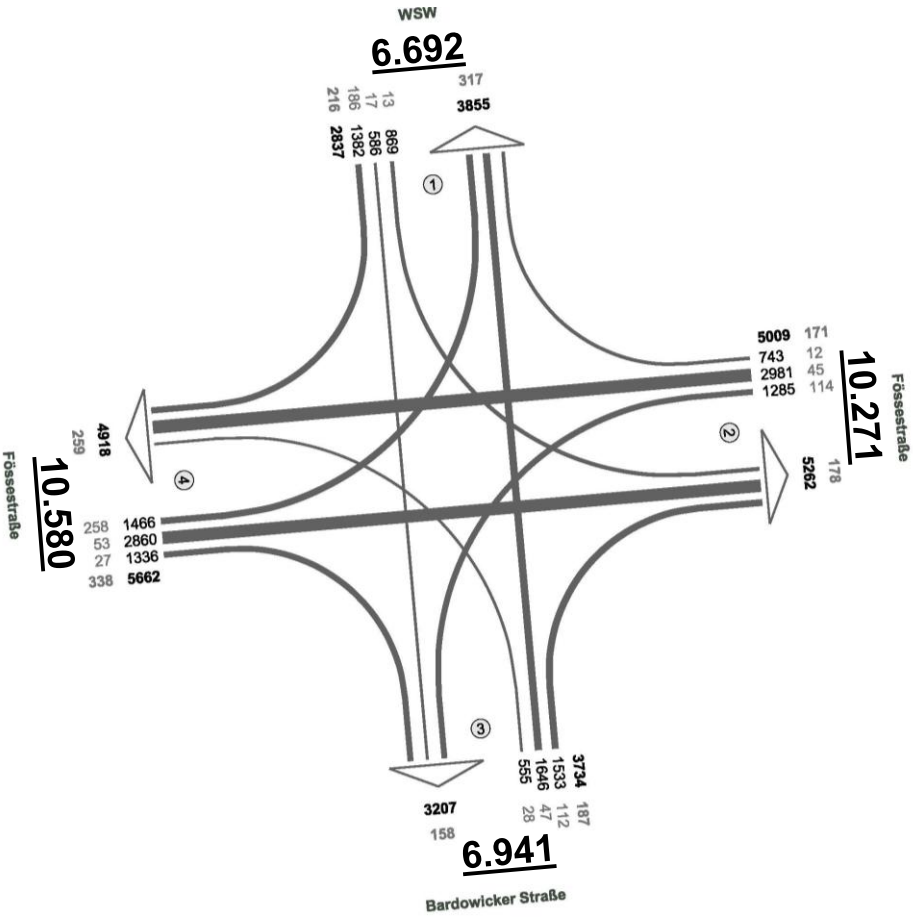


nachmittägliche
Spitzenstunde



Quelle: Geobasisdaten © LGLN 2023

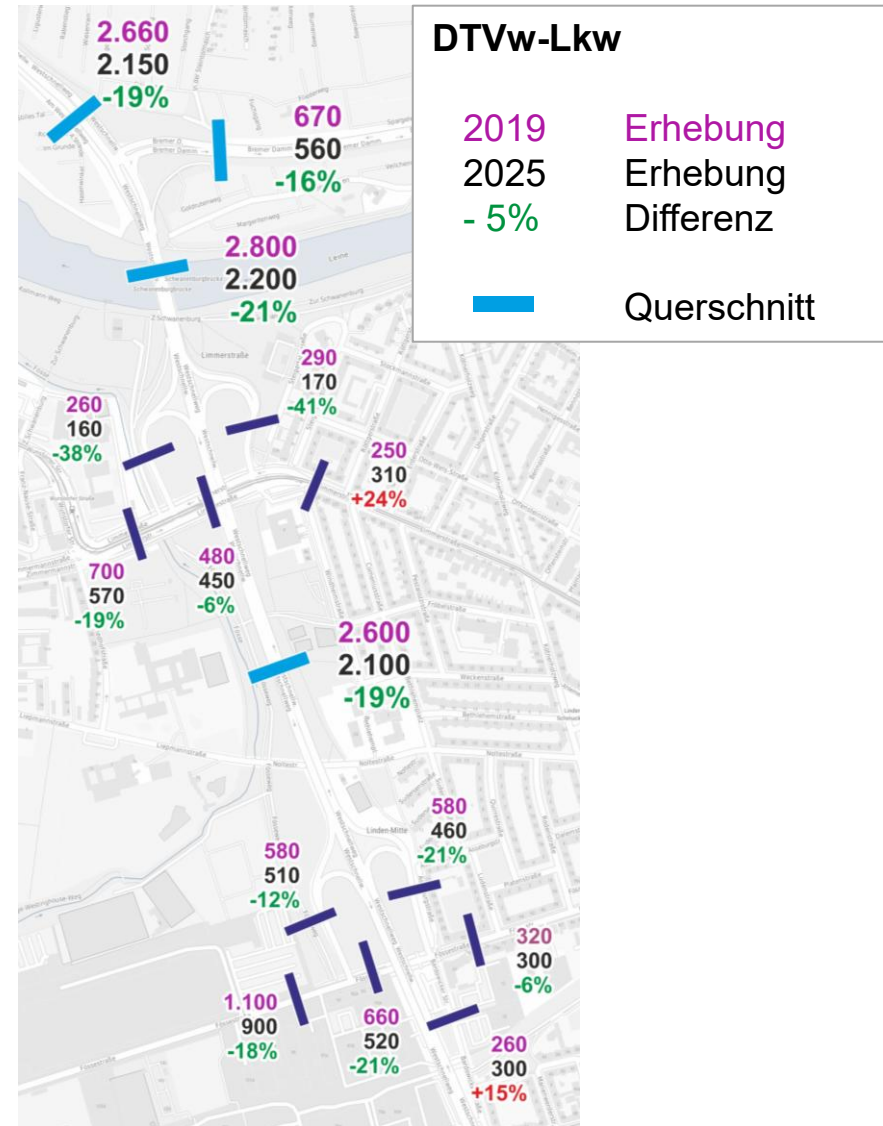
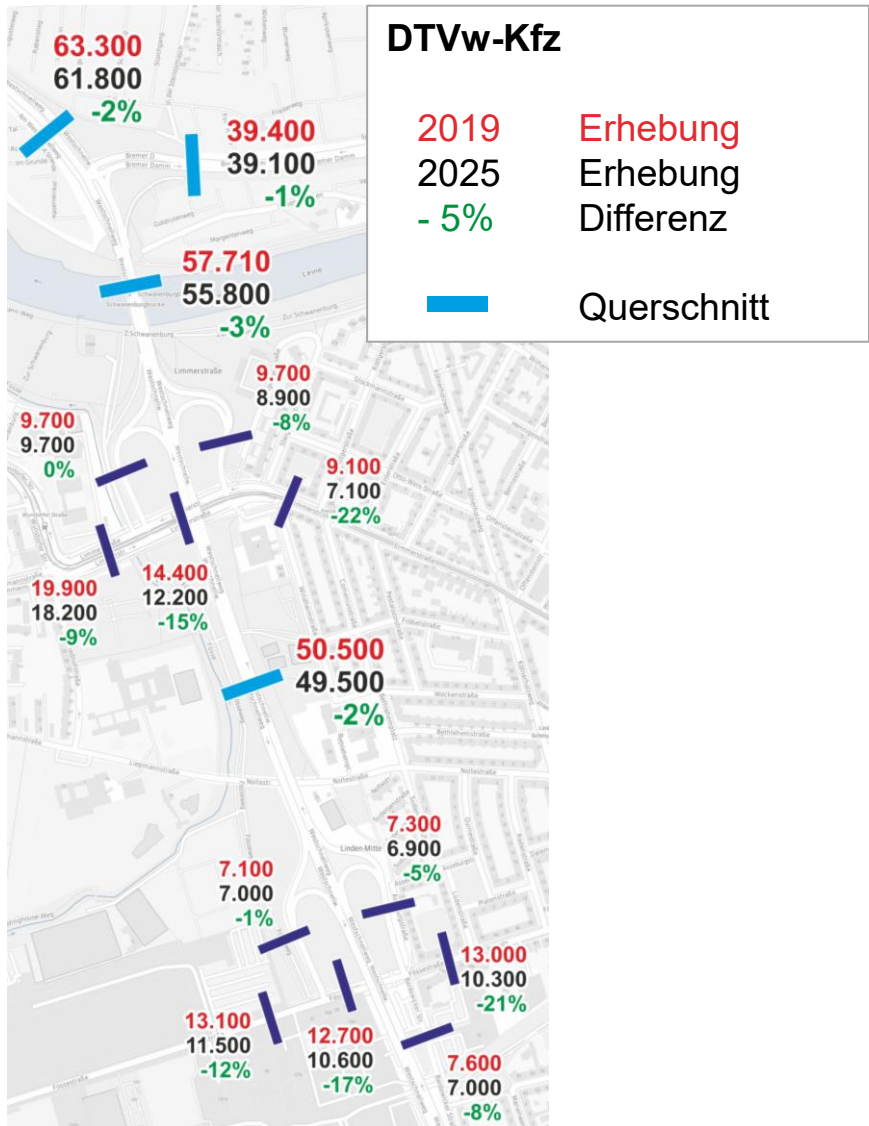
Knotenplots Kfz/h



Quelle: Geobasisdaten © LGLN 2023

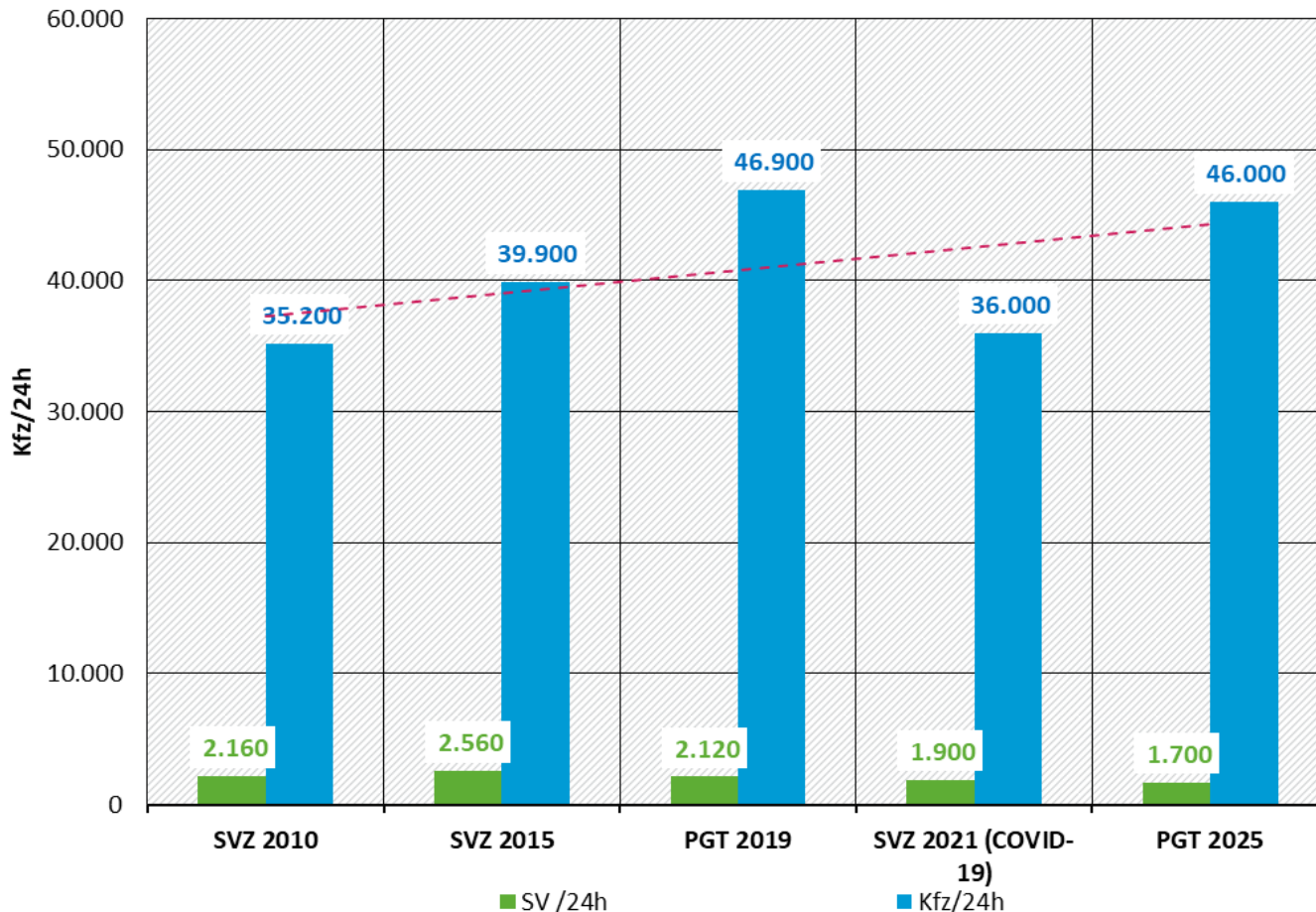
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.29

Vergleich 2019 / 2025 (DTVw)



DTV - Zeitreihe

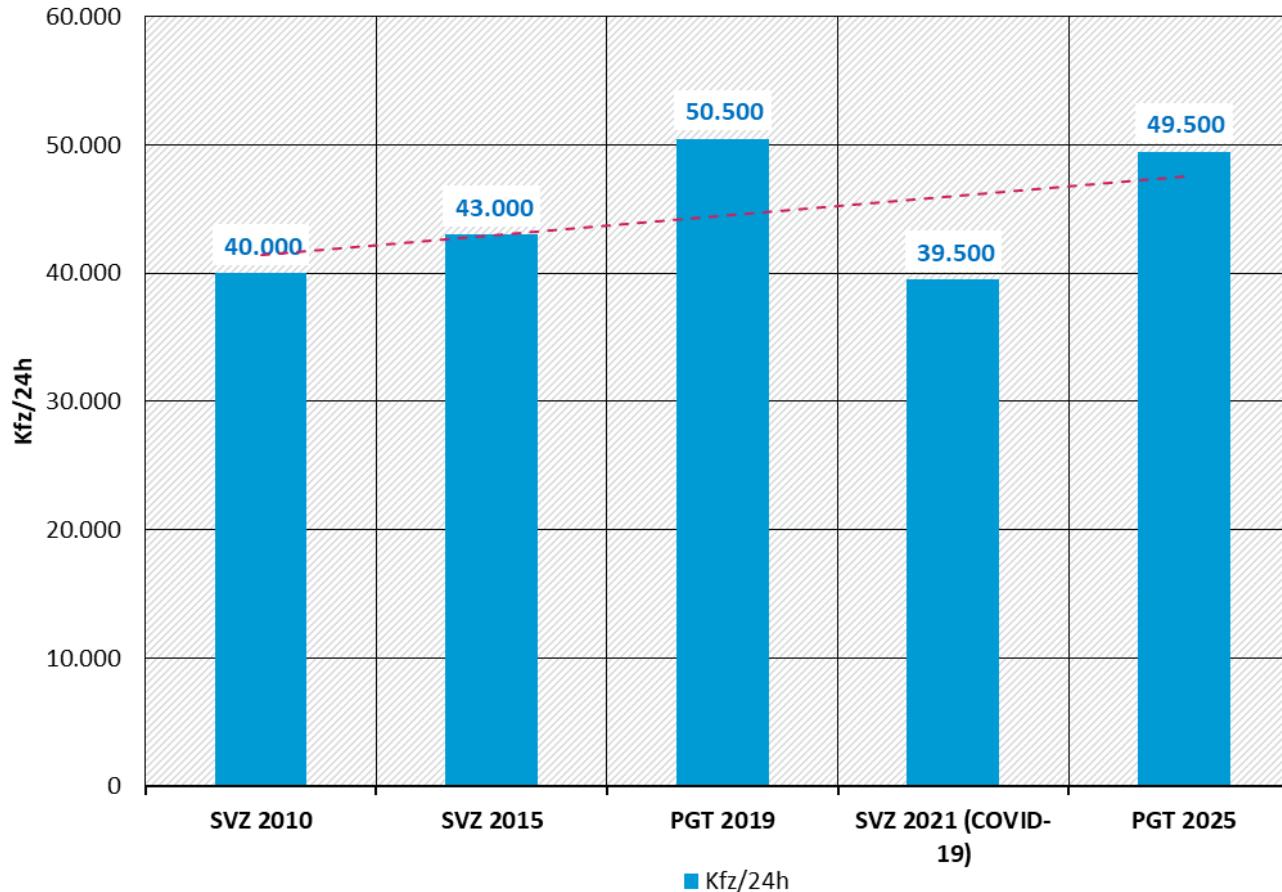
Zeitreihe Verkehrsmengen Westschnellweg - B6 - DTV
Zeitraum 2010 - 2025 - ZS: 3624 0414



DTVw - Zeitreihe

Zeitreihe Verkehrsmengen Westschnellweg - B6 - DTVw

Zeitraum 2010 - 2025 - ZS: 3624 0414



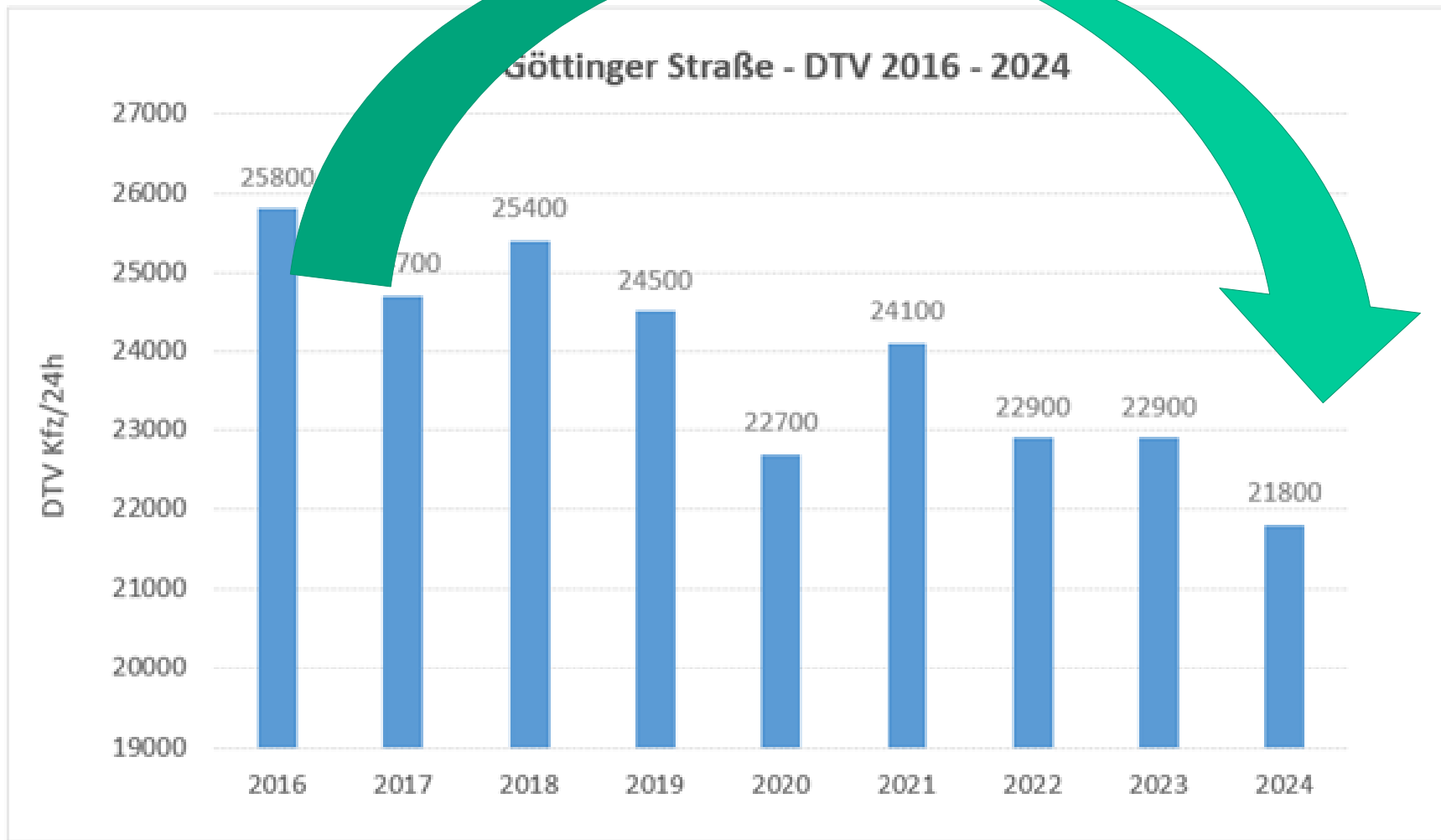
Vergleich 2019 / 2025 DTVw

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.33

		DTVw Kfz		DTVw SV		Änderung	
		2019	2025	2019	2025	Kfz	SV
1	B 6 nördl Bremer Damm	63.300	61.800	2.700	2.200	-2%	-19%
2	Bremer Damm	39.400	39.100	700	600	-1%	-14%
3	B 6 südl Bremer Damm	57.710	55.800	2.800	2.200	-3%	-21%
4	Rampe Limmerstr West	9.700	9.700	300	200	0%	-33%
5	Rampe Limmerstr Ost	9.700	8.900	300	200	-8%	-33%
6	Wunstorfer Str West	19.900	18.200	700	600	-9%	-14%
7	Wunstorfer Str Mitte	14.400	12.200	500	400	-15%	-20%
8	Wunstorfer Str Ost	9.100	7.100	300	300	-22%	0%
9	B 6 südl Limmer	50.500	49.500	2.600	2.100	-2%	-19%
10	Rampe Fössestr West	7.100	7.000	600	500	-1%	-17%
11	Rampe Fössestr Ost	7.300	6.900	600	500	-5%	-17%
12	Fössestr West	13.100	11.500	1.100	900	-12%	-18%
13	Fössestr Mitte	12.700	10.600	700	500	-17%	-29%
14	Fössestr Ost	13.000	10.300	300	300	-21%	0%
15	Bardowicker Str	7.600	7.000	300	300	-8%	0%

Änderung Schnellwegenetz: -2,2% -19,3%
Änderung untergeordnetes Netz: -11,5% -17,5%

GAA Zählstelle Jahresverlauf (zum Vergleich, Abnahme ca. 12%)



Abteilung 4 – Zentrale Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge

Dauerzählstellen Kfz Verkehr Region DTV (2019/2023)



DZS Nummer	Name	Straße	Kfz			SV		
			2019 [Kfz/24h]	2023 [Kfz/24h]	Änderung [%]	2019 [SV/24h]	2023 [SV/24h]	Änderung [%]
3436	Hannover-Kirchhorst	A 37	39.556	36.054	-8,9%	1.989	1.799	-9,6%
3441	Laatzen	A 37	19.656	15.224	-22,5%	863	709	-17,8%
3492	Groß-Munzel	A 2	93.182	93.619	0,5%	20.653	21.892	6,0%
3377	Sarstedt	B 6	13.658	14.788	8,3%	671	795	18,5%
3332	Seelze	B 441	4.417	5.497	24,5%	252	312	23,8%
3330	Ronnenberg	B 217	21.337	17.664	-17,2%	530	459	-13,4%

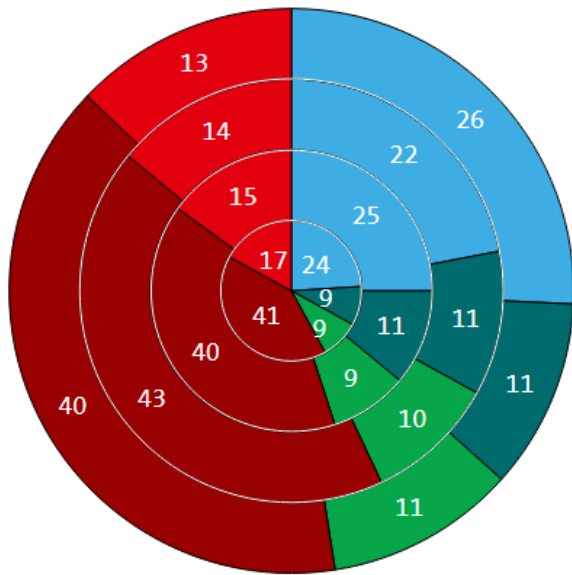
Quelle: Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen

Bestandsverkehr ist Grundlage! MID (2023)

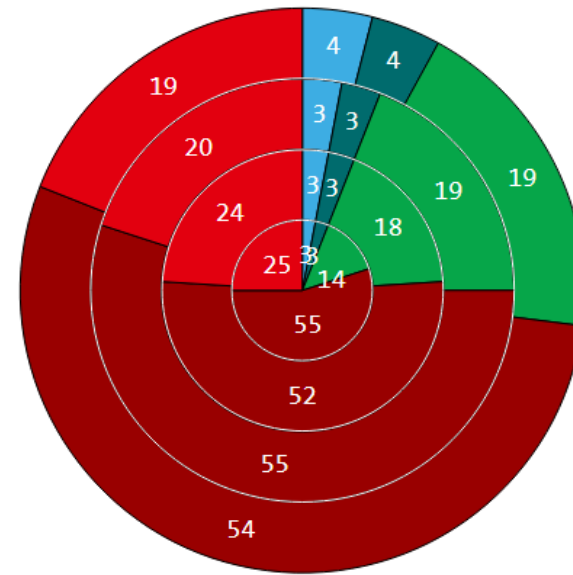
Modal Split



Anteil Wege



Anteil Personenkilometer



Angaben in Prozent; alle Wege

Ein Verkehrsmodell ist ein „digitaler Zwilling“ eines Raumes.

- Bildet den **heutigen Verkehrszustand (Ist-Zustand)** eines Betrachtungsraums ab (z. B. *National, Regional, Stadt, kleinräumig*)
- Nutzt wichtige **Raum- und Verkehrsdaten**:
 - Einwohner und Arbeitsplätze
 - Verkehrsinfrastruktur
 - Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten
- Wird mit **gemessenen Verkehrsdaten kalibriert**, um realitätsnahe Verkehrsentscheidungen abzubilden
- Ermöglicht **Prognosen**, indem zukünftige Entwicklungen (*Bevölkerung, Infrastruktur, Mobilitätsverhalten*) fortgeschrieben werden



Quelle: Designed by pch.vector / Freepik

→ **Grundlage für transparente und nachvollziehbare Planungsentscheidungen**

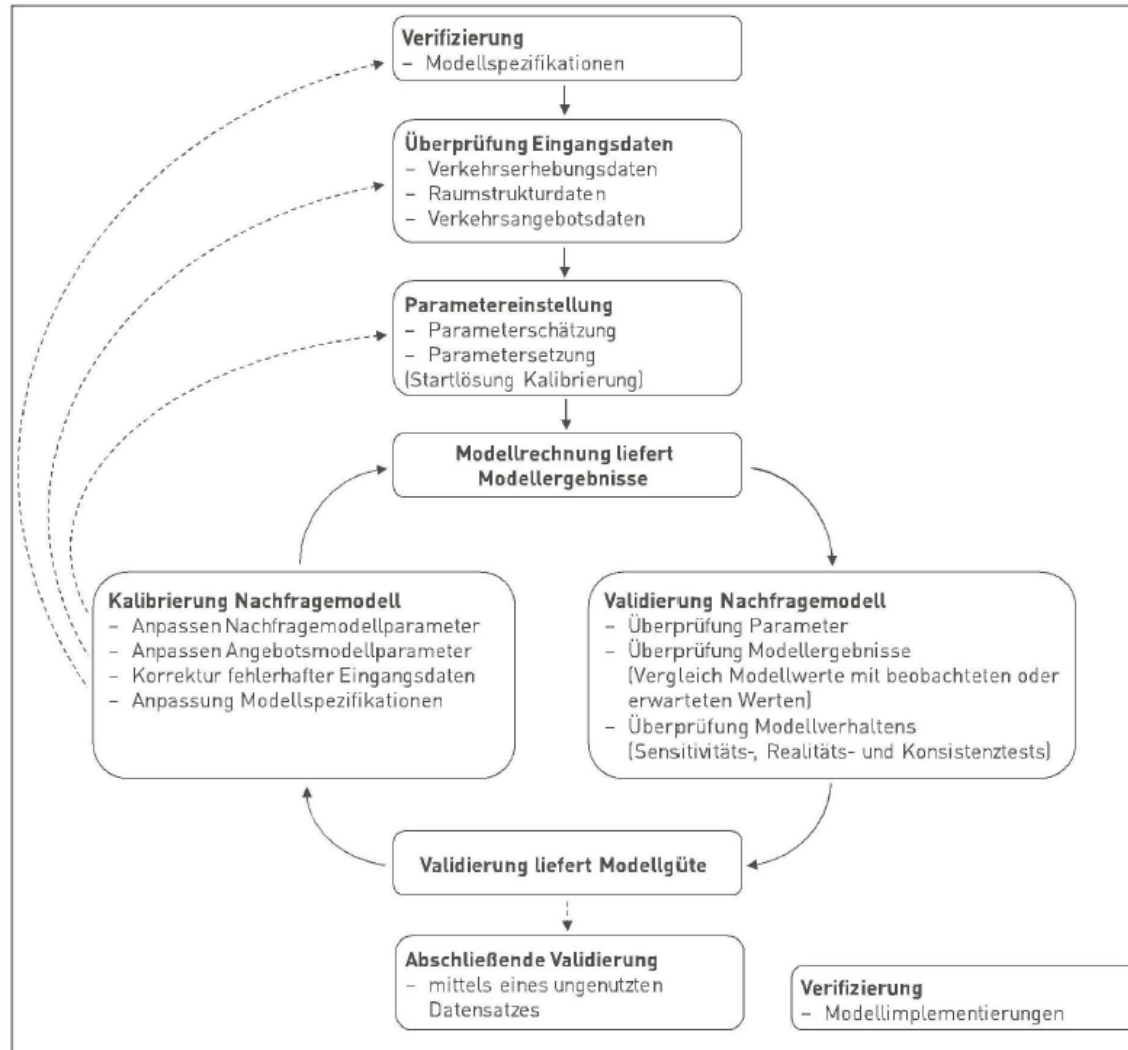


Bild 39: Qualitätssicherungsprozess beim Aufbau eines Verkehrsnachfragemodells (Quelle: Pestel et al. [81])

Quelle: FGSV: Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr (EVNM-PV)

Tabelle 3: Typische Aufgabenstellungen für den Modelleinsatz

Aufgabenstellung	Regelwerke	Besondere Anforderungen an die Modellergebnisse	
Raumplanung (Regionale Entwicklungspläne, Flächennutzungsplanung, Bebauungsplanung)		<ul style="list-style-type: none"> - unter Umständen Verkehrsleistung differenziert nach Teilräumen („Welche Teilräume verursachen den Verkehr?“) 	✗
Verkehrsträgerübergreifende strategische Planung (Verkehrsentwicklungsplanung)	RIN [41] Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung [43]	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsnachfrage für alle Modi des Personen- und Güterverkehrs - Verkehrsstärken mindestens für Pkw, Lkw und ÖV - unter Umständen tageszeitlich differenzierte Nachfrage 	✗
Straßenplanung	RAA [39] RAL [44] RASt [40] RWS [34] Nachrechnungsrichtlinie für Straßenbrücken [20]	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstärken für die maßgebende Bemessungsstunde differenziert nach Leichtverkehr und Schwerverkehr 	✓

Quelle: FGSV: Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr (EVNM-PV)

Typische Aufgabenstellungen für den Modelleinsatz

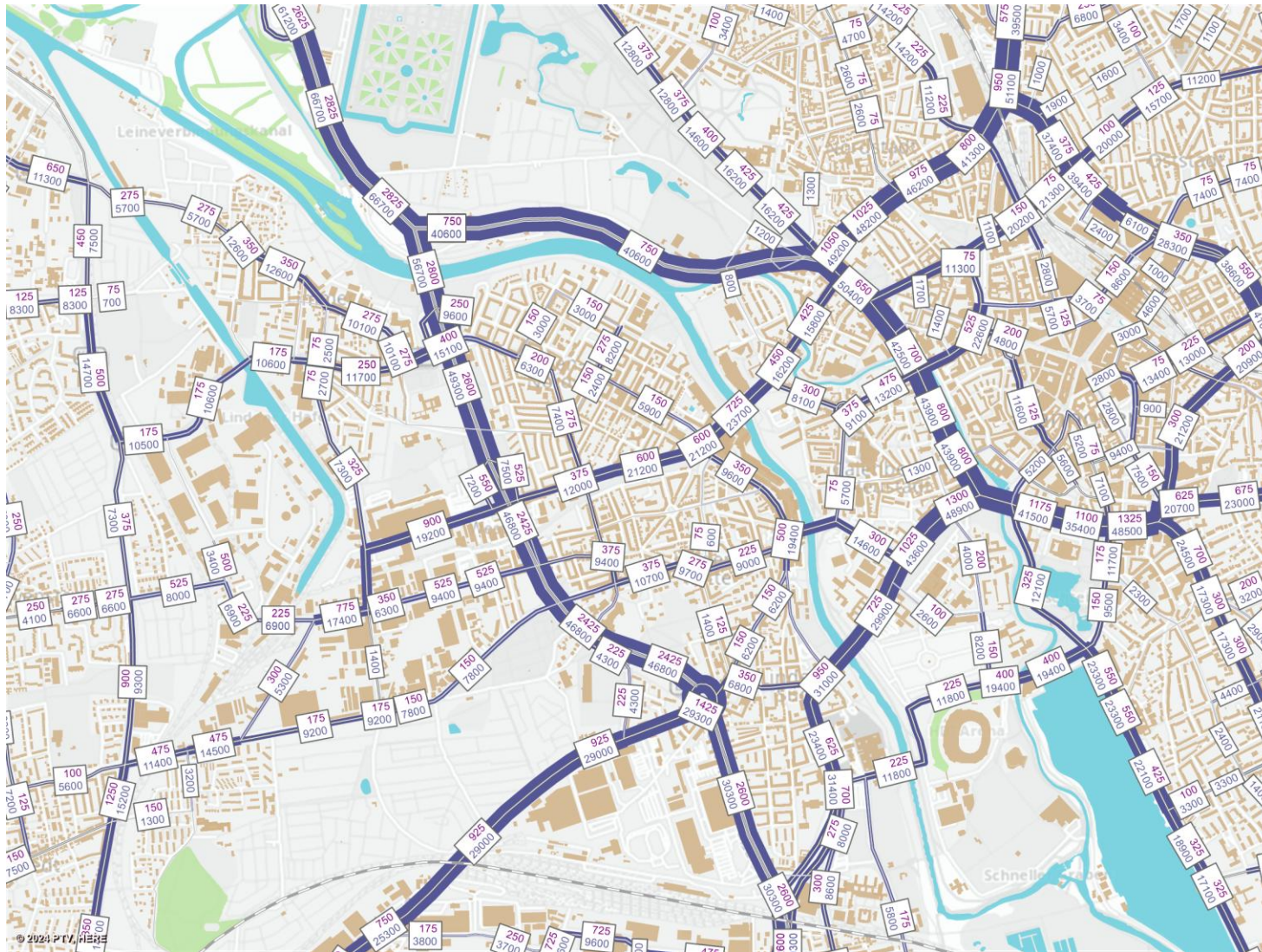
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.40

	[ZU]	
ÖPNV-Angebotsplanung (Nahverkehrsplanung, Linienerfolgsrechnung)	Standardisierte Bewertung [68]	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastzahlen einzelner Linien - Fahrgelderlöse
Radverkehrsplanung		<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstärken für den Radverkehr
Volkswirtschaftliche Untersuchungen	RWS [34] Standardisierte Bewertung [68]	<ul style="list-style-type: none"> - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) bzw. Jahreswerte, nicht nur die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken (DTV_{WS})
Verkehrssicherheitsuntersuchungen	ESN [36]	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherheitspotenziale
Luftreinhaltung	Bundes-Immissionschutzgesetz [63]	<ul style="list-style-type: none"> - Ableitung von Schadstoffemissionen aus den Verkehrsstärken - Verkehrszustände (Stau, gesättigter, dichter und flüssiger Verkehr) - eventuell Verkehrsstärken differenziert nach Fahrzeugflotte (Euro-Norm, Antriebstechnologie)
Lärmaktions- bzw. Lärm-minderungsplanung	VBUS [108] RLS-19 [47]	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstärken differenziert nach Tageszeiten - Ableitung von Lärmemissionen für Straßenquerschnitte aus den Verkehrsstärken (Summe aus beiden Richtungen)
Leistungsfähigkeitsuntersuchungen	HBS [45]	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstärken für die maßgebende Bemessungsstunde - Verkehrsstärken differenziert nach Abbiegeströmen
Strategisches Verkehrsmanagement (Baustellenplanung, Planung eines Störfallmanagements)		<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstärken differenziert nach Tageszeit



en für den Personenverkehr (EVNM-PV)

Verkehrsmodell: Analyse Verkehrsbelastung 2019



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.41

Verschiedene mögliche Zukünfte durchspielen

Grundlage: Annahmen, Unsicherheiten, „Was-wäre-wenn“-Überlegungen

Charakter: mehrere alternative Zukünfte (z. B. Best-Case / Worst-Case)

👉 Wird genutzt für Strategie, Zielfindung, Variantenstudie.

	Prognose	Szenario
Fokus	Wahrscheinlichkeit	Möglichkeiten
Anzahl	Meist eine	Mehrere
Zweck	Vorhersage	Vorbereitung
Umgang mit Unsicherheit	Reduziert	Macht sie explizit

Eine Prognose sagt voraus!

Sagt möglichst genau, was *wahrscheinlich* passieren wird

Grundlage: Daten, Trends, Modelle, Annahmen

Charakter: eher *eine* Zukunft

👉 Wird genutzt für Planung, Planfeststellung...

	Prognose	Szenario
Fokus	Wahrscheinlichkeit	Möglichkeiten
Anzahl	Meist eine	Mehrere
Zweck	Vorhersage	Vorbereitung
Umgang mit Unsicherheit	Reduziert	Macht sie explizit

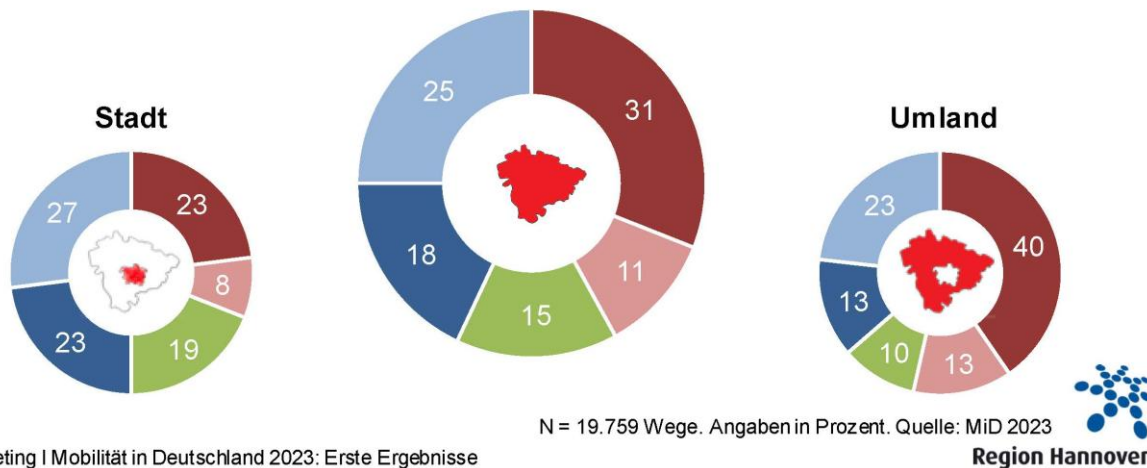


Der Modal Split nach Wegen: Welcher Anteil an Wegen wurde mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt?

Insgesamt werden 42% aller Wege im MIV zurückgelegt, 58% im Umweltverbund. In der Stadt sind Fußverkehr, Fahrrad und ÖPV erwartungsgemäß deutlich stärker.

Modal Split 2023/ 2024 nach Wegen

■ MIV (Fahrer) ■ MIV (Mitfahrer) ■ ÖPV ■ Fahrrad ■ zu Fuß

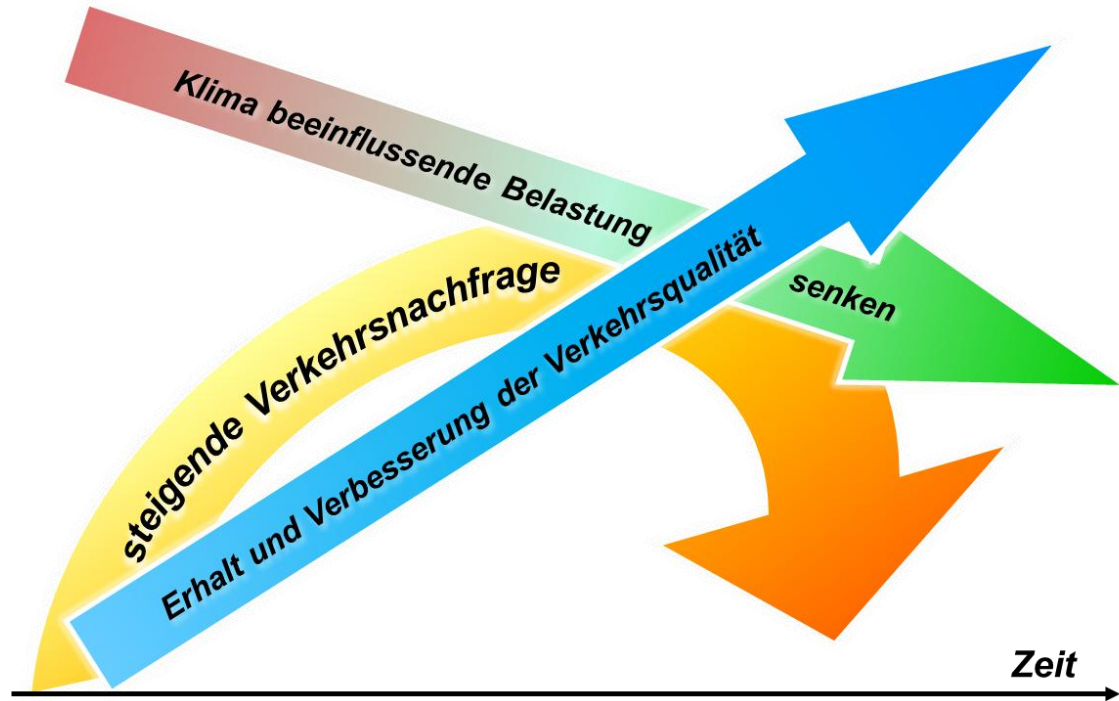


N = 19.759 Wege. Angaben in Prozent. Quelle: MiD 2023

Region Hannover

Prognosen berücksichtigen Mobilität im Wandel

- Demographischer Wandel
- Barrierefreiheit
- Energiewende
- Klimaschutz
- Wertewandel
- Neue Mobilitätsformen
- Rad hat Zukunft
- Mehr Autos mit weniger Km
- Digitalisierung, Home Office
- Lebenswertes Wohnen in Stadt und Umland
- Inklusion, Recht auf Teilhabe
- Arbeitsplatz und Wohnentwicklung



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.45

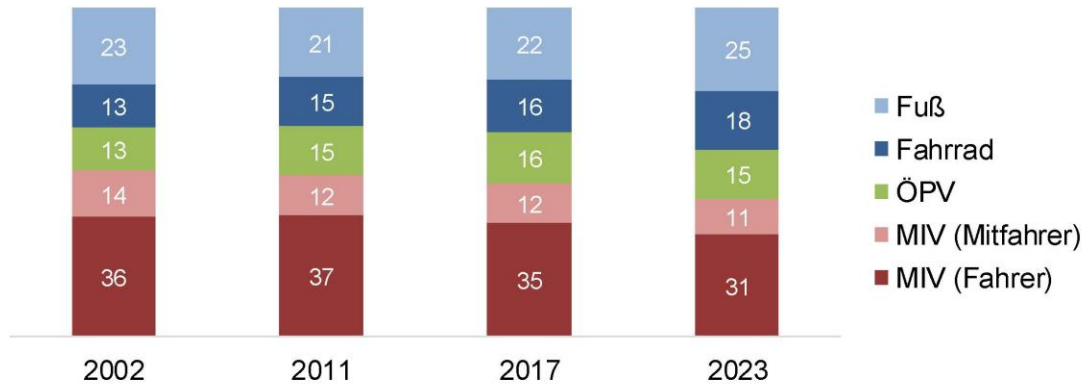


Der Modal Split im Zeitverlauf: Wo stehen wir in Sachen Verkehrswende?



Der MIV-Anteil ist im Vergleich zu 2017 gesunken – vor allem dank einer Steigerung bei Rad- und Fußverkehr. Der ÖPV stagniert dagegen und ist 2023/ 2024 sogar leicht rückläufig.

Modal Split (nach Wegen) im Zeitverlauf



Angaben in Prozent
Quelle: MID 2002; MiR, 2011; MID 2017; MID 2023



Region Hannover

Prognosefaktoren sind u.a.:

Verkehrsdaten zu Mengen, Strömen etc.

Strukturdaten zu Arbeitsplätzen und Einwohnern

Vorh. valide Prognosen zu Einwohnerentwicklung , Gewerbeentwicklung

Verkehrsprognosen:

- **Basisprognose Bund BVWP**
- **Verflechtungsprognose Niedersachsen**
- **Regionale Prognose Region und Stadt Hannover**



Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

(1) Verkehrsmodell Land Niedersachsen

Analysestand 2019

Prognosestand 2030 / 2040 in Bearbeitung

Basis Verflechtungsprognose des Bundes und Maßnahmen BVWP

Kfz-Modell



Überregionale Prognose

(2) Modellteilraumverfeinerung – (PGT ergänzt)

Analysestand 2025

Prognosestand 2040 in Erstellung

Verfeinerung und
Kalibrierung im Teilbereich
Westschnellweg



Grundlage
Und regionale Entwicklung

(3) Verkehrsmodell Region Hannover

Analysestand 2017 (*derzeit vollständige Überarbeitung*)

Prognosestand 2035+

Integriertes
Verkehrsmodell



Grundlage Szenario-Betrachtung
Region Hannover

EIN NEUER BLICK AUF DIE LANGFRISTIGE VERKEHRSENTWICKLUNG

STRATEGISCHE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE „VERKEHRSPROGNOSE 2040“

Charakteristik

- Prognose der Entwicklung des Personen- und des Güterverkehrs in Deutschland **insgesamt**
- **alle** Verkehrsmittel

○ „Basisprognose 2040“ als Absehbarer Weg und Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung

2019

2040

WARUM?

BEVÖLKERUNG UND WOHLSTAND WACHSEN

+ 712 Tsd.

+ 33 %

steigt die Einwohneranzahl von 2019 bis 2040

2030 rund 5,5 Mio. Einwohner mehr als seinerzeit prognostiziert in der Verkehrsprognose 2030

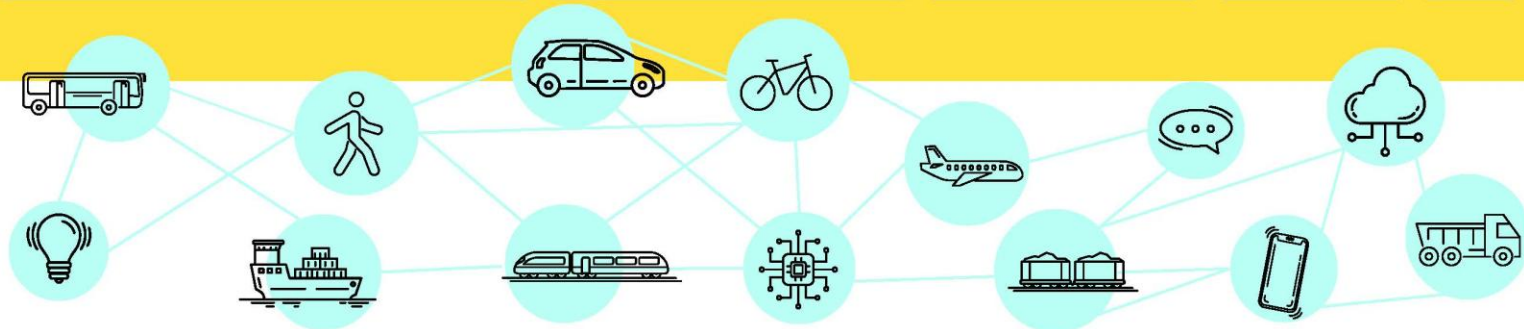
steigt das Bruttoinlandsprodukt von 2019 bis 2040.

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

WOZU?

STRATEGISCHE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE „BASISPROGNOSE 2040“

- „Basisprognose 2040“ ist quantitative Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung
- Prognose des **gesamten Verkehrs** in Deutschland
- **Punktprognose für 2040** ohne Zwischenjahre
- räumlich und sachlich tief differenzierter Blick
- **keine Trendprognose und keine Zielprognose, sondern eine „Praevisum-Prognose“, d.h. nach heutigem Stand Absehbare Entwicklung**
- Veröffentlichung im BMDV-Internetartikel „Verkehrsprognose 2040“

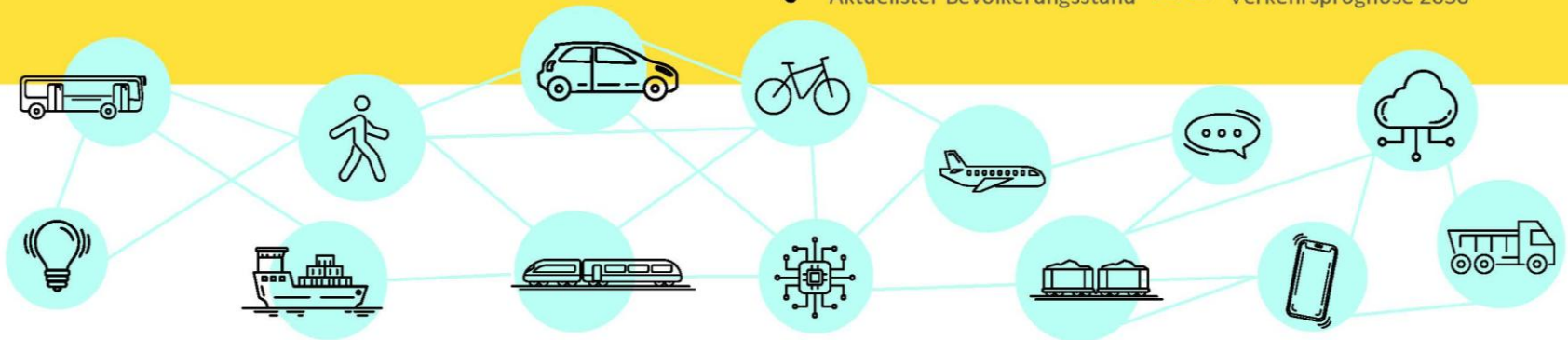
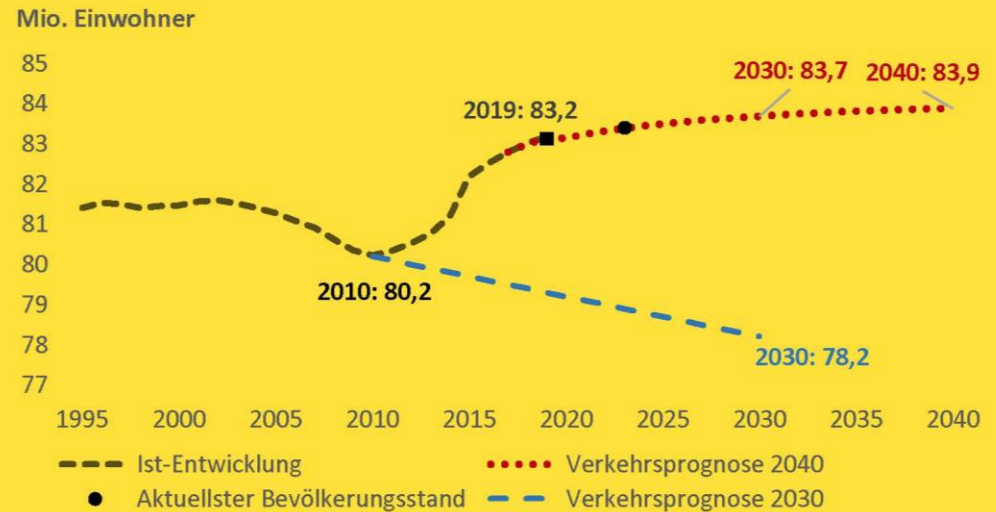


Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

NEUE DATEN ZEICHNEN EIN

AKTUELLES ZUKUNFTSBILD

- COVID-19-Pandemie
- Krieg in der Ukraine
- Technologischer Fortschritt
- Bevölkerungswachstum
- langfristiges Wirtschaftswachstum

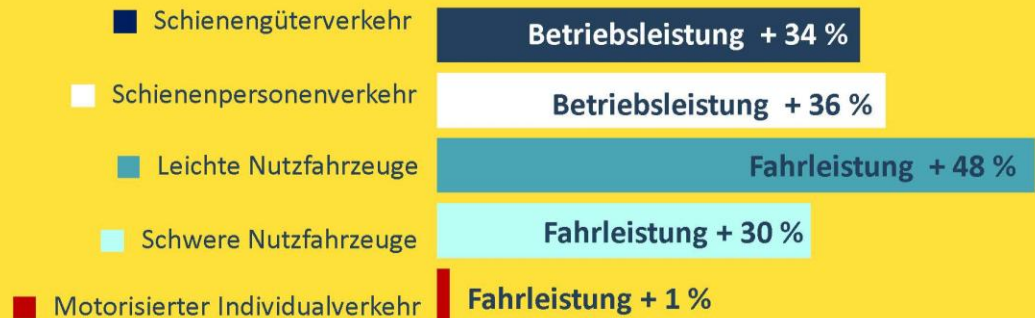


Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

VIEL MEHR BETRIEBSLEISTUNG

SCHIENE IM STRUKTURWANDEL

- Transportleistung
Schiengüterverkehr + 35 %
- leichtere Güter schmälern
Wachstum der Transportleistung
- weniger Tonnen + mehr Züge
- Transportleistung ohne
Massengüter
Schiengüterverkehr + 51 %, Lkw + 36 %, Binnenschiff + 23 %



ERGEBNIS „BASISPROGNOSE 2040“

MEHR PERSONEN- UND GÜTERVERKEHRSLEISTUNG



Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

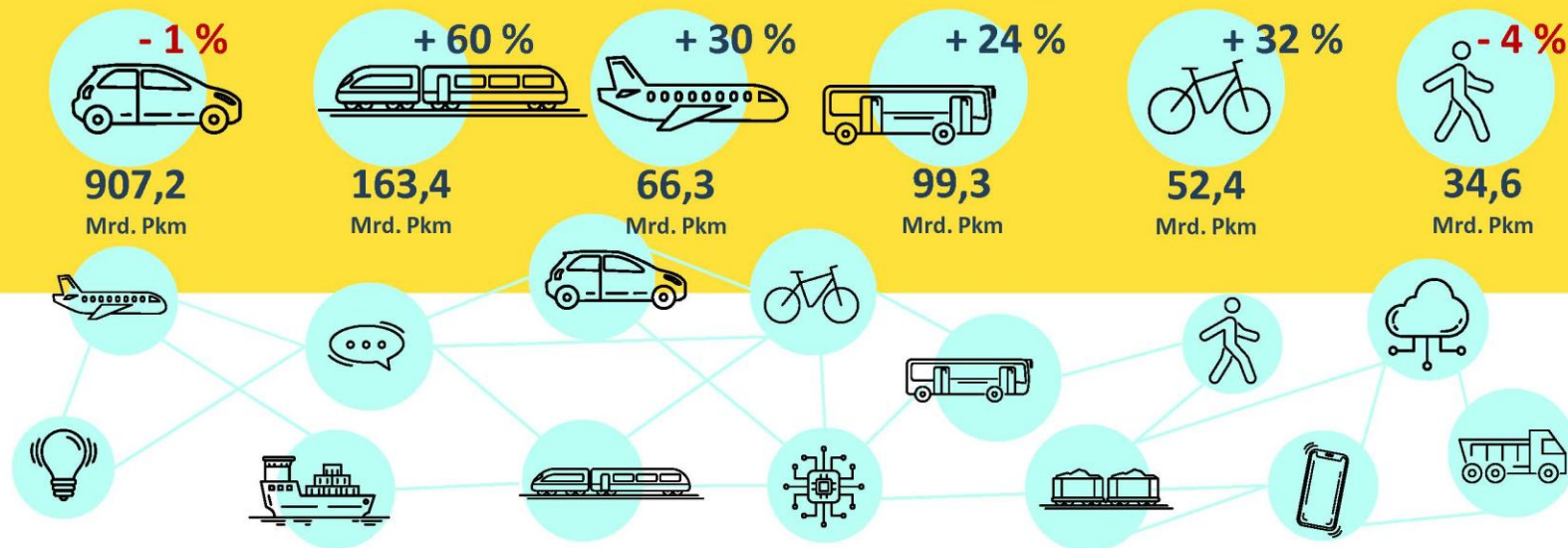
ZUWACHS

MEHR PERSONENVERKEHR

Ursachen

- Bevölkerungswachstum
- Wirtschaftswachstum
- Siedlungsstruktur
- massiver Ausbau Schiene, ÖPNV, Rad
- steigende Fahrtweiten

Personenverkehrsleistung



Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

ZUWACHS

MEHR GÜTERVERKEHR

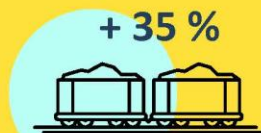
Ursachen

- Wirtschaftswachstum
- Konsumverhalten
- Wirtschaftsverflechtungen
- zum Teil Güterstrukturwandel

Gütertransportleistung



668,4
Mrd. tkm



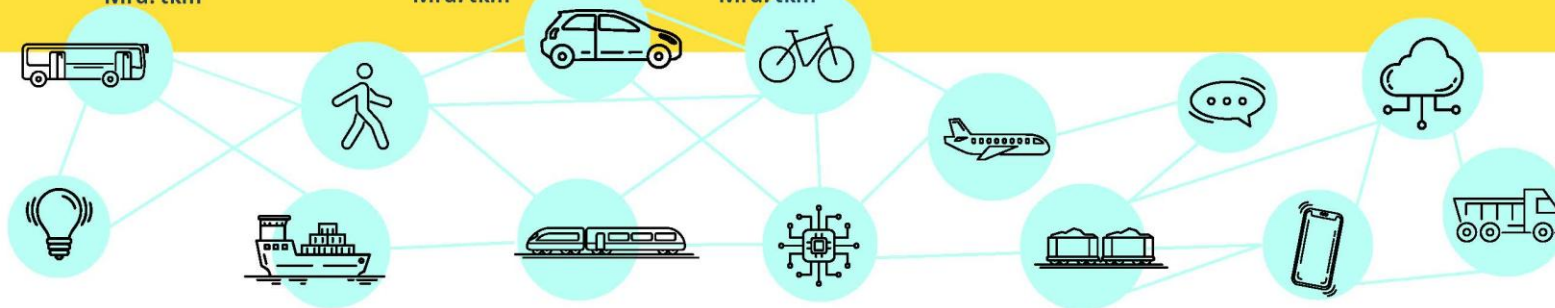
188,0
Mrd. tkm



48,2
Mrd. tkm

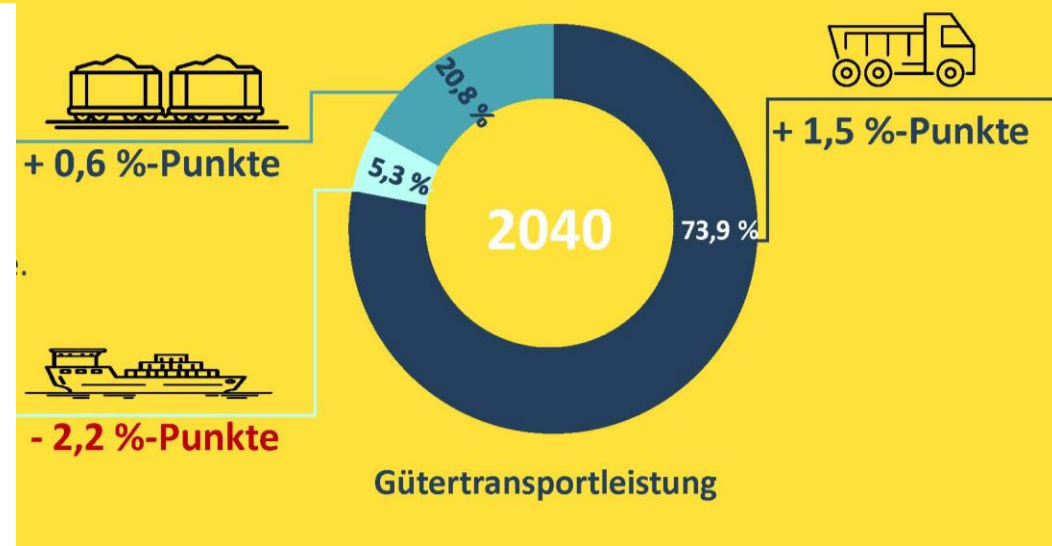
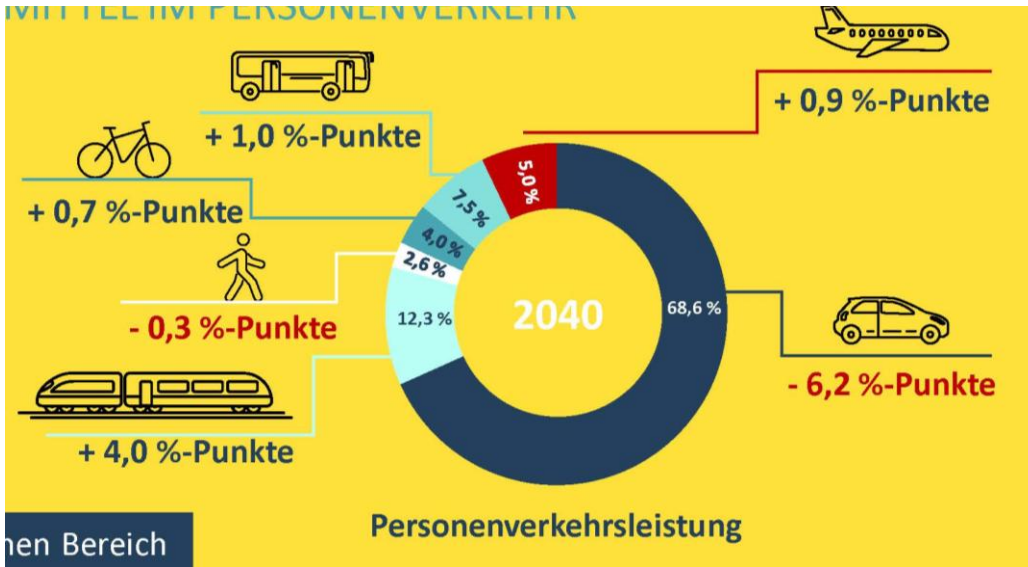
Gütertransportaufkommen

- + 86 % Postsendungen
- + 56 % Sammelgut
- + 30 % Nahrungs- und Genussmittel
- + 23 % Fahrzeuge
- + 19 % Holzwaren und Papier



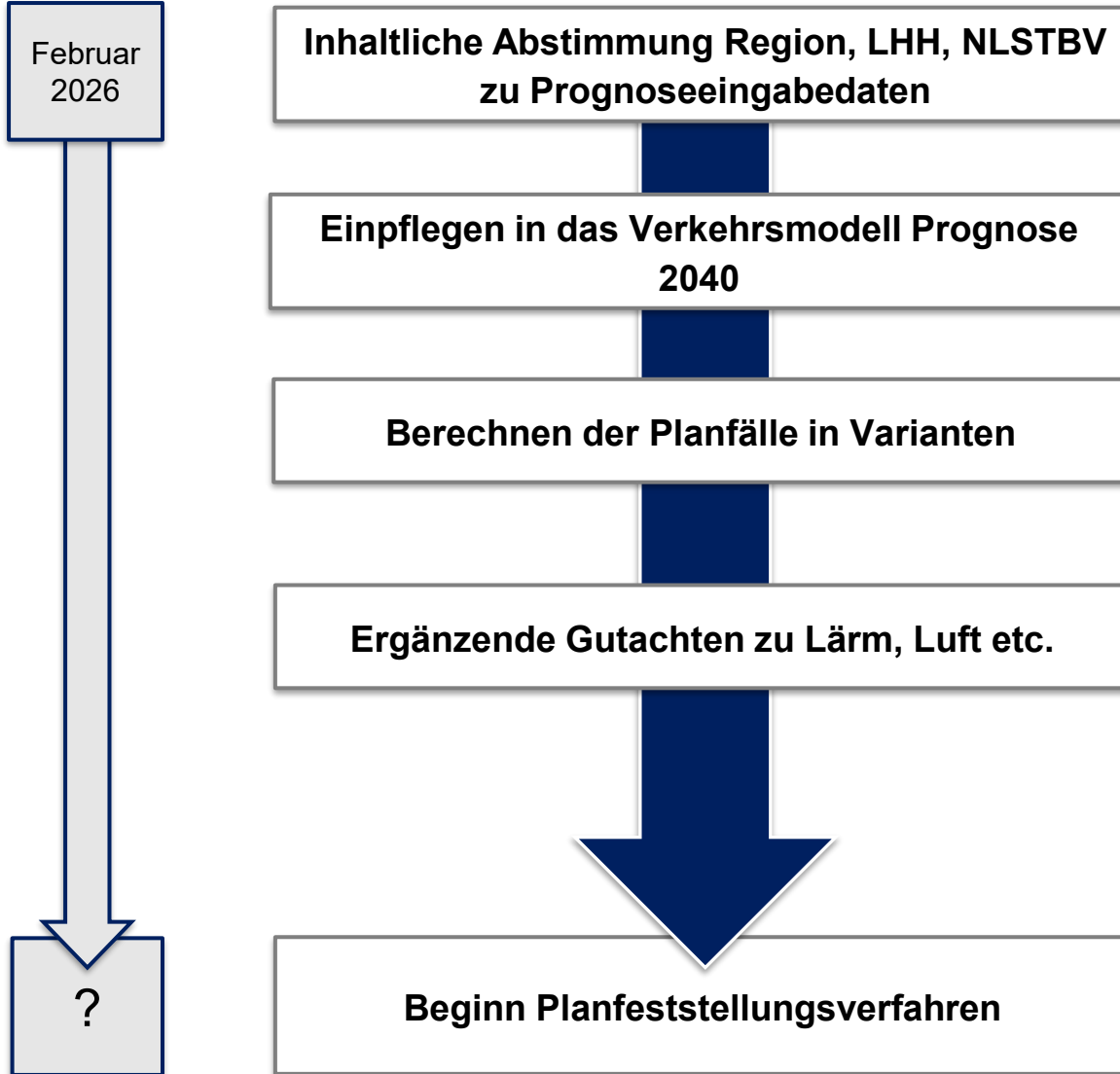
Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

Veränderungen der Verkehrsleistung



Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Verkehrsentwicklung in Deutschland, Verkehrsprognose 2040

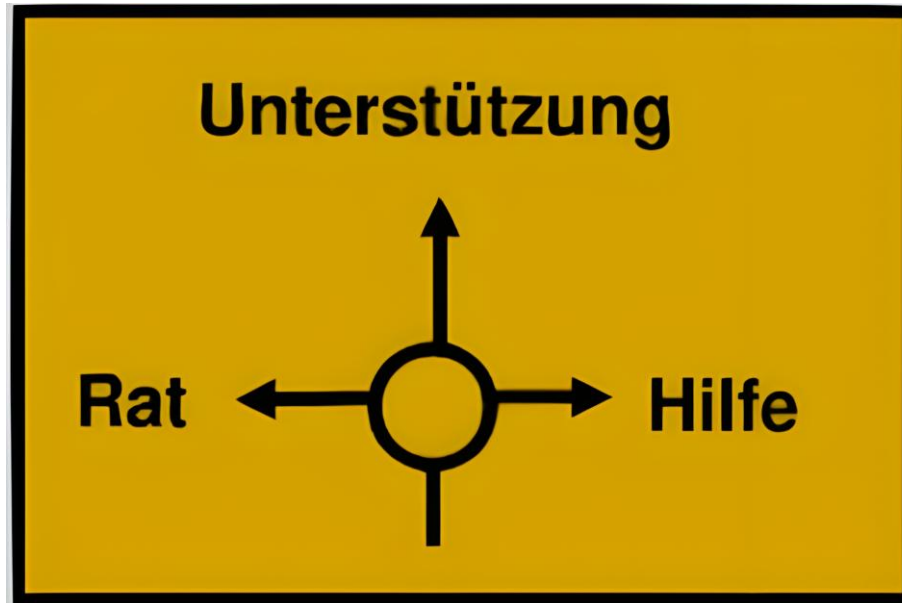
Ablauf: Prognose und Modellierung, Panfallberechnung



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.56

Es ist lange nicht zu Ende, aber...

...vielen Dank für



und Ihre Aufmerksamkeit!

Empfehlungen des Bürgerrates – erste Wasserstandsmeldung



Empfehlungen des Bürgerrats - Wasserstandsmeldung

- Sortierung nach (Planungs-)Phase und Zuständigkeit, ein paar Beispiele:

Nr.	Empfehlung	Thema	Phase	Zuständigkeit
5	Wir empfehlen sichere Auf- und Abfahrten mit möglichst kurzen Ein- bzw. Ausfädelungsspuren, die unter Schonung der bestehenden Vegetation platzsparend zu gestalten sind. Sofern Neubauten der bestehenden Auf- und Abfahrten erforderlich sind, sollten diese möglichst platzsparend angelegt werden.	Planung, Straßenentwurf, Flächenverbrauch	Vorplanung, Entwurf	NLStBV
6	Wir empfehlen zu prüfen, ob ein Rückbau ausladender Bauwerke (z.B. Auffahrt Herrenhausen) und damit eine Entsiegelung von Flächen möglich und sinnvoll ist.	Planung, Straßenentwurf, Flächenverbrauch	Vorplanung, Entwurf	NLStBV
16	Wir empfehlen, langlebige und nachhaltige Baumaterialien zu verwenden.	Nachhaltigkeit, Bauausführung	Ausführungsplanung, Ausschreibung	NLStBV
22	Wir empfehlen die Nutzung bereits versiegelter Flächen für Baulogistik. Weitere notwendige zu versiegelnden Flächen sollten im Nachgang ökologisch aufgewertet werden.	Flächenverbrauch, Ausgleich	Ausführungsplanung	NLStBV

Empfehlungen des Bürgerrats - Wasserstandsmeldung

- Sortierung nach (Planungs-)Phase und Zuständigkeit, ein paar Beispiele:

Nr.	Empfehlung	Thema	Phase	Zuständigkeit
12	Wir empfehlen eine durchgehende, sichere Radinfrastruktur zur Entlastung von Pendlerströmen des Westschnellwegs. Ziel ist eine benutzerfreundliche Gestaltung, sodass der Streckenabschnitt dazu beiträgt, dass das Radverkehrsnetz in Hannover als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr gilt. Hierzu soll eine Neugestaltung der begleitenden Fuß- und Radwege mit einem stimmigen Gesamtkonzept entwickelt werden. Die Neugestaltung soll dabei benutzerfreundlich sein und daher entlang des Westschnellwegs durchgängig, breit genug, gut beleuchtet sowie barrierefrei sein. Die Querung der Leine soll für alle Verkehrsteilnehmenden erhalten bleiben. Die Mobilitätskonzepte der Stadt und Region sowie des Mobilitätsrates Hannover sollen beachtet werden.	Radverkehr, Mobilität	Entwurf	LHH, NLStBV
18	Wir empfehlen, bei der Planung ein effizientes Wassermanagement im Sinne einer "Schwammstadt" unbedingt zu beachten. Um Schutz vor zukünftigen Starkregen- und Hochwasserereignissen zu gewährleisten, sollen Retentionsflächen angelegt werden.	Wassermanagement, Entwässerung, Hochwasserschutz	Vorplanung, Entwurf	LHH, NLStBV
25	Wir empfehlen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent überwacht werden. Neben stationären Kontrollen an Unfallschwerpunkten soll die gesamte Strecke intelligent überwacht werden.	Verkehrsüberwachung	-	Ordnungsamt, Polizei

Empfehlungen des Bürgerrats - Wasserstandsmeldung

- Sortierung nach (Planungs-)Phase und Zuständigkeit
 - Workshop NLStBV-intern
- Lenkungskreis (Nr. 26):
 - Konzept aufgestellt u. abgestimmt
 - Teilnehmerkreis eingeladen, alle Zusagen liegen seit 28.01. vor ✓
 - Terminierung für März 2026 angestrebt
- Empfehlungen werden in unseren Planungsrunden einbezogen
- Aufstellung der Varianten erfolgt derzeit unter Hinzunahme der Empfehlungen

Sonstiges



Abschluss und Ausblick



Ausblick

**4. Sitzung
Dialogforum**

Donnerstag,
29. Januar 2026

**Lenkungskreis
(avisiert)**

**5. Sitzung
Dialogforum**

Donnerstag,
11. Juni 2026

**Lenkungskreis
(avisiert)**

**6. Sitzung
Dialogforum**

Donnerstag, 29.
Oktober 2026

2027

Variantenspektrum, Abschichtung & detaillierte Untersuchungen

Wir stehen hier