

Immer mehr Autos – und kein Ende in Sicht

Die Zahl der Autos in Stadt und Region Hannover ist erneut spürbar angestiegen. Dabei ist das Gegenteil das Ziel. **DER VERKEHRSWENDE DROHT DAS SCHEITERN.** Dafür gibt es eine Reihe von Gründen – und einen Trend, der dennoch Hoffnung macht.

HANNOVER. Diese Statistik kennt offenbar nur eine Richtung: Die Zahl der Autos in Stadt und Region Hannover ist erneut gestiegen. Das geht aus Daten des Kraftfahrtbundesamtes hervor. Gab es Anfang 2023 noch 595.382 privat und gewerblich angemeldete Pkws in der Region, stieg diese Zahl bis zum 1. Januar 2024 auf 598.580 an. Das entspricht einem Plus von 3198 Fahrzeugen.

In der Stadt Hannover stieg der Pkw-Bestand im selben Zeitraum um 1432 auf 223.227 Fahrzeuge an. Im Umland liegt das Plus bei 1766 Fahrzeugen.

Berücksichtigt man das Bevölkerungswachstum von Stadt und Region, nimmt zumindest die Zahl der Autos pro Kopf nicht mehr zu. Zum Teil nahm sie in den vergangenen Jahren sogar leicht ab. In der Region gab es Anfang 2024 rund 51 Autos je 100 Einwohner. In Hannover lag die Autodichte bei 40 je 100 Einwohner.

Dennoch sind die Ziele andere. Regionspräsident Steffen Krach (SPD) will laut seinem Verkehrsentwicklungsplan 2035+ die Zahl der Autos um ein

Viertel reduzieren und deren Fahrleistung sogar halbieren. Auch Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne) will eigentlich eine Abkehr vom Auto erreichen, sowohl in der Innenstadt als auch in den Wohnvierteln.

Dass das bisher nicht funktioniert, hat wohl eine Reihe von Gründen, die teilweise nicht in Hannover zu suchen sind. Die Deutsche Bahn ist im Fernverkehr derzeit so unpünktlich wie nie. Viele Baustellen sollen die kaputte Infrastruktur auf Vordermann bringen. Kurzfristig führt das aber sogar zu mehr Verspätungen und Ausfällen. Darunter leiden auch der Nahverkehr und die S-Bahn, die besonders nach dem Betreiberwechsel 2021/22 von der DB zur Transdev mit Problemen zu kämpfen hatte und auch heute noch nicht reibungslos funktioniert.

Hinzu kommt der Fachkräftemangel. Es fehlen nicht nur Lokführer und Lokführerinnen, sondern auch Personal für die Busflotte der Üstra, die zuletzt ihr Angebot ausdünnen musste, um einen verlässlichen Betrieb gewährleisten zu können.

Der Bau von Radwegen kommt sowohl in der Stadt als auch dem Umland nur schleppend voran. Planung, politische Beschlüsse und der Bau von Rad-schnellwegen und Velorouten ziehen sich ewig hin. Die Stadt Hannover erzielt bei der Ausweisung neuer Fahrradstraßen nur im Schnecken tempo Fortschritte. Zuletzt musste sie sogar Rückschritte hinnehmen, weil die Politik in der Südstadt mehrere Fahrradstraßen abschaffte. In vielen Umlandkommunen ist die Situation ähnlich.

„Es geht in der ganzen Debatte rund um die Verkehrswende nicht darum, Autos zu verbieten oder auf reine Zulassungs- oder Abmeldungs zahlen zu blicken, sondern darum, attraktive Anreize zu schaffen, freiwillig Alternativen zu nutzen“, sagt Regionspräsident Krach. Die Angebote für die Menschen in der Region seien da, betont er und verweist auf das On-Demand-Angebot Sprinti und das 365-Euro-Ticket, von dem viele ÖPNV-Nutzer profitieren.

Allerdings müsse jedes noch so gute Angebot auch verlässlich sein. „Nur wer sich perspektivisch



auf stabile ÖPNV-Preise, ein gutes und zuverlässiges Bahnnetz, gute Radwege oder E Auto-Ladeinfrastruktur verlassen kann, wird sich freiwillig dafür entscheiden, auf den eigenen Verbrenner zu verzichten“, erklärt Krach. Deswegen sei es umso bedauerlicher, dass es das Bundesverkehrsministerium immer wieder schaffe, Erfolgsmodelle wie Sprinti oder das Deutschlandticket nach-

haltig zu beschädigen. Auch die Unsicherheit bezüglich der Förderung der E Mobilität helfe nicht, kritisiert der Regionspräsident. „Verkehrswende ist kein Sprint, sondern ein Marathon.“ Seitens der Stadt Hannover sind auch selbstkritische Töne zu hören. Sie räumt ein, dass es derzeit nicht gelinge, im notwendigen Tempo neue Stellplätze für das Carsharing-Angebot von

Stadtmobil zu schaffen. „Auch bei Velorouten und Fahrradstraßen wünschen wir uns eine schnellere Umsetzung“, sagt Sprecherin Janine Herrmann. Dabei spielten aber auch externe Faktoren wie der Fachkräftemangel eine Rolle.

Die Verwaltung werde „weiterhin daran arbeiten, gute Angebote für Rad- und Fußverkehr bereitzustellen, Anwohner-

Die Zahl der Autos in Stadt und Region Hannover nimmt weiter zu. Foto: Jonas Dengler

parkzonen auszuweisen und auch das Thema Parkraummanagement insgesamt aktiv voranzutreiben und damit die Verkehrswende weiter zu befördern“, kündigt Herrmann an.

Immerhin ist auch ein Trend festzustellen, der Hoffnung auf einen Wandel macht: Wie die Stadt berichtet, misst sie bei Verkehrszählungen „in letzter Zeit des Öfteren bis zu rund 10 Prozent weniger Kfz-Verkehr“. Zwar steigt die Zahl der Autos also weiterhin an, viele Menschen scheinen diese aber seltener zu nutzen. Ein Trend, von dem auch andere Städte wie zum Beispiel Hamburg berichten. Dort geht allerdings nicht nur die Fahrleistung der Autos zurück. In der Hansestadt waren Ende des dritten Quartals 2024 rund 6000 Autos weniger registriert als noch drei Jahre zuvor. Dort hat die Statistik trotz anhaltenden Bevölkerungswachstums mittlerweile eine neue Richtung eingeschlagen.

„Müssen Verantwortung für Kinder übernehmen“

Wie kommen Schülerinnen und Schüler sicher durch den Straßenverkehr? ADAC, VVN und Unfallversicherungsverband dringen auf unablässiges Training – ein Interview mit den **HAZ**-Partnern der Aktion „Sicherer Schulweg“.

HANNOVER. 8600 Kinder sind 2023 landesweit auf ihren Schulwegen verunglückt. Die Gefahren sind vielfältig. Wer ist verantwortlich? Wer kann entschärfen? Im Interview geben ADAC, Volkswagen Nutzfahrzeuge und der Gemeinde-Unfallversicherungsverband Antworten.

Kristina Bohm, Sie haben vor fast einem Jahr die Geschäftsführung beim Gemeinde-Unfallversicherungsverband (GUVH) übernommen. Wie haben sich die Unfallzahlen mit beteiligten Kindern auf Schulwegen in Ihrem Zuständigkeitsbereich zuletzt entwickelt? Und wie kann man als Elternteil präventiv aktiv werden?

Kristina Bohm: Die Schulwegunfälle sind zum Glück rückläufig, wenn man sie mit Werten vor der Pandemie vergleicht. Die Wegeunfallzahlen sind 2023 im Vergleich zu 2022 um 5 Prozent gestiegen. In unserem Zuständigkeitsbereich wurden 8595 Schulwegeunfälle gemeldet – 2022 waren es 8172. Vor Corona im Jahr 2019 waren es mit 12.589 erheblich mehr Fälle. Ein Viertel der Kinder, die auf dem Schulweg einen Unfall haben, sind Grundschul Kinder. Die jungen Menschen sind also besonders oft betroffen; im ländlichen Raum sogar häufiger als in der Stadt. Kinder müssen also weiterhin den Schulweg üben, am besten noch bevor die Schule eigentlich

beginnt. Dazu bieten wir Hilfestellungen mit Schulwegplänen an, die zum Beispiel die besten Querungsstellen bei Straßen anzeigen. Man sollte mit Kindern den Weg mehrmals gehen und Gefahrenstellen besprechen. Was oft in Vergessenheit gerät, ist, dass Eltern bei der Verkehrserziehung eine wichtige Vorbildfunktion haben. Kinder lernen durch Nachahmung. Das Verhalten der Eltern hat schließlich einen großen Einfluss auf das Verhalten der Kinder. Vorsichtiges und verantwortungsbewusstes Handeln wird von Kindern übernommen. Umgekehrt kann das Missachten von Verkehrsregeln ebenfalls übernommen werden.

Was ist in der dunklen Jahreszeit zu beachten?

Bohm: Sorgen Sie dafür, dass sich die Kinder rechtzeitig auf den Weg machen und genügend Zeit für den Schulweg haben. Gerade in der dunklen Jahreszeit sollten Reflektoren an Schulranzen oder Kleidung für eine bessere Sichtbarkeit der kleinen Fußgänger sorgen.

Michael Weber: Wir brauchen vor allem ein Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer für mögliche Gefahren. Bei Kindern sind die kognitiven Fähigkeiten oft noch gar nicht ausreichend entwickelt. Sie können Geschwindigkeiten von Autos nicht einschätzen, wechseln links und rechts, sind im Blickfeld eingeschränkt. Wir

als Erwachsene müssen die Verantwortung für die Kinder übernehmen. Und Kinder machen Fehler, sie sind das schwächste Glied in der Kette.

Petra Schreiber: Wir müssen als gesamte Gesellschaft Verantwortung übernehmen. Als Unternehmen wollen wir Mobilität besser und sicherer machen. Wir sind der größte gewerbliche Arbeitgeber in Hannover und haben eine Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Kundinnen und Kunden. So setzen wir auch immer intelligentere Assistenzsysteme in unseren Fahrzeugen ein, um den Verkehr für alle sicherer machen.

Viele Eltern fahren ihre Kinder zur Schule oder zum Kindergarten – und sorgen für Gefahrensituationen vor Schulen und Kitas. Der ADAC kritisiert häufig sogenannte Elterntaxis. Wie hat sich dieser Trend entwickelt? Wie kann man Elterntaxis ausbremsen?

Weber: Das Thema gibt es, seit es Fahrzeuge gibt. Wir haben in diesem Jahr mit der ADAC-Stiftung eine Umfrage dazu gestartet. Danach bringen im Frühjahr und Sommer 23 Prozent der Eltern ihr Kind während der Grundschulzeit mindestens dreimal pro Woche mit dem Auto zur Schule. Im Herbst und Winter erhöht sich der Anteil auf 28 Prozent. Das ist viel. Und jeder



Gemeinsam für Verkehrssicherheit (von links): GUVH-Chefin Kristina Bohm, VVN-Marketingchefin Petra Schreiber und der Sprecher des geschäftsführenden ADAC-Vorstandes, Michael Weber.

Foto: Tim Schaarschmidt

kennt die Probleme. Kinder entwickeln nur dann ein Gespür für die Gefahren im Straßenverkehr, wenn sie den Schulweg aktiv, also am besten zu Fuß zurücklegen. Wenn sie gefahren werden, dann bitte nur bis zu einer Elternhaltestelle, die rund 250 Meter von der Schule entfernt ist.

Bohm: Wir sind im engen Austausch mit den Schulen und diskutieren, wo nicht geparkt werden sollte, damit sich der Verkehr nicht ballt. Aber da sind alle gefragt: Wir müssen immer wie-

der den Hinweis geben, dass die Kinder nicht bis zum Schuleingang gebracht werden sollen.

Viele Kinder fahren mittlerweile mit dem Roller zur Schule. Was gilt es dabei zu beachten?

Bohm: Natürlich sollten die Kinder Helme tragen und für andere Verkehrsteilnehmer gut sichtbar sein. Und sie sollten auch die technischen Fähigkeiten mitbringen, sicher mit dem Roller fahren zu können.

Weber: In Hildesheim und Hannover bieten wir ein Rollertraining an. Beim Projekt „Roller fit“ bilden wir Lehrer an den Schulen aus. Sie erhalten dafür einen Anhänger mit Rollern, Helmen und Verkehrshütchen. Seit Februar haben etwa 3000 Schülerinnen und Schüler daran teilgenommen. Wir haben aktuell mehr Anfragen, als unser Team bewältigen kann.

Schreiber: Kinder und Eltern müssen sich mit den Gefahren im Verkehr beschäftigen, und wir müssen für mögliche Gefahren sensibilisieren. In unseren Werkskindergärten bieten wir zum Beispiel auch Trainings und Besuche der Präventionspuppenbühne der Polizei an. Wir kooperieren auch mit dem Adacus-Programm der ADAC-Stiftung.

Weber: Beim Adacus-Programm geht es darum, Kita-Kindern das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu vermitteln. Zudem bieten wir Einheiten zum Toten Winkel an. Moderne Assistenzsysteme helfen dabei natürlich, Gefahren zu vermindern.

Schreiber: Ältere Fahrzeuge sind in Sicherheitsfragen nicht mit modernen Modellen vergleichbar. Wir haben einen Notbremsassistenten, der Kinder erkennt und in kritischen Situationen eingreift, Abbiegeschutz für Radfahrer oder Schiebetüren für einen sichereren Ein- und Ausstieg. Insgesamt ist es immer gut, wenn Verbände und die Polizei gemein-

sam mit Unternehmen gesellschaftliche Fragen anstoßen und wir auch als Hersteller Antworten finden. Das gilt auch für unsere Fahrzeuge. Bei jeder Entwicklung denken wir Verkehrssicherheit selbstverständlich direkt mit.

Weber: Das kann ich nur bestätigen. Prävention geht uns alle an. Es ist eine Herausforderung für uns, die Straßen sicherer zu machen.

Und trotzdem erscheint es manchmal müßig, Präventionsangebote immer wieder zu finanzieren, an der Zielgruppe neu auszurichten und mit immer neuen Formaten zu verbinden. Warum erfährt ausgerechnet die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr so wenig gesellschaftliche Aufmerksamkeit?

Weber: Wir müssen eben noch viel mehr über Prävention reden und auf Gefahrenstellen hinweisen – von einer Generation zur nächsten. Das Thema darf nicht in Vergessenheit geraten.

Bohm: Wir brauchen bei der Prävention einen langen Atem. Es lohnt sich: Kinder, die mit den Gelben Füßen auf Gehwegen groß geworden sind, werden sich nachhaltig daran erinnern und ihre Kinder entsprechend auf den Schulweg vorbereiten. Prävention funktioniert nicht punktuell, nur langfristig. Es muss ein dauerhaftes Thema sein.

Wilde Expedition Truck

zu Hammerpreisen sofort verfügbar!

Allrad, Untersetzung, Diff-Sperren, 560 Ah LiFePo4 Batterie, 820 W Solar, 1,5 t Zuladung, alte FSK3, 4/5 Gurtplätze

ab 165.000,- € inkl. UST



Auto Wilde GmbH
Vienenburger Str. 12
38640 Goslar

Tel.: +49 (0) 53 21 / 6 85 39-0
E-Mail: verkauf@auto-wilde.de
www.auto-wilde.de

