

Scheitert die Verkehrswende in Hannover?

Die S-Bahnen sind unpünktlich, für Busse fehlt Personal, der Bau von Velorouten kommt nur langsam voran, die autoarme Innenstadt ist ausgebremst. Oberbürgermeister **BELIT ONAY** (Grüne) und Regionspräsident **STEFFEN KRACH** (SPD) nehmen Stellung – und sind längst nicht immer einer Meinung.

Herr Onay, Herr Krach, die Zahl der Autos steigt immer weiter. Steht die Verkehrswende in Hannover und dem Umland vor dem Scheitern?

Belit Onay: Ich glaube nicht, dass sie vor dem Scheitern steht. Aber man merkt, dass das Tempo der Maßnahmen, die wir umsetzen, bei Weitem nicht ausreicht. Es ist eine deutliche Mahnung, dass der Verkehrssektor seine Ziele bei den CO₂-Einsparungen nicht nur verfehlt, sondern wir sogar mehr Ausstoß in Stadt und Region haben.

Steffen Krach: Es gibt keinen Grund, davon zu sprechen, dass die Verkehrswende scheitert. Viele Dinge gehen in die richtige Richtung. Wir haben unseren Verkehrsentwicklungsplan 2035 erst vor gut einem Jahr partiübergreifend beschlossen. Der braucht natürlich Zeit in der Umsetzung. Wir haben trotzdem schon viel erreicht – ob es das On-Demand-Angebot Sprinti im Umland ist oder das 365-Euro-Ticket, das wir eingeführt haben. Hinzu kommt: Wir haben deutlich weniger Neuzulassungen als beispielsweise noch 2019.

Herr Onay, seit Ihrem Amtsantritt Ende 2019 ist die Zahl der Autos in Hannover um rund 5000 gestiegen. Herr Krach, seit Sie Ende 2021 Regionspräsident wurden, hat die Zahl regionsweit um 3200 zugenommen. Das ist das Gegenteil von dem, was Sie erreichen wollen. Was läuft schief?

Krach: Es gibt Dinge, da hätte ich mir gewünscht, dass es besser funktioniert. Zum Beispiel unser S-Bahn-System. Da haben wir Herausforderungen, die wir angehen. Ansonsten tätigen wir Investitionen, wie selten zuvor in der Historie der Region. Wir bauen zum Beispiel Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen aus. Wir dürfen nicht nur auf die Zulassungen schauen. Es geht auch darum, überflüssige Wege mit dem Auto zu verringern. Das ermöglichen wir durch ein gut ausgebauten ÖPNV-System.

Was klappt aus Ihrer Sicht nicht, Herr Onay?

Onay: Zur S-Bahn bekommen auch wir viele Rückmeldungen. Etwas, auf das man sich seit der Expo verlassen konnte, gerät ins Wanken. Ich kann nicht mehr sicher sagen: Ich bin um 8 Uhr pünktlich am Arbeitsplatz, wenn ich aus dem Umland komme. Man kann keinen Vorwurf machen, wenn Menschen in dieser Situation wieder ihr Auto anschaffen. Wir müssen ein Angebot haben, das sauber, sicher und kostengünstiger ist als das Auto. Es ist ja auch nicht so, dass es Spaß macht, mit dem Auto nach Hannover reinzufahren. Jeden Morgen gibt es lange Staus. Das ist immens belastend für viele Pendler. Ich glaube, es gibt eine Bereitschaft, umzusteigen.

Aber es gibt noch nicht die Infrastruktur, die wir bräuchten. Wir machen schon viel, aber es geht viel zu langsam.

Warum ist das so?

Onay: Wir haben da auch ein politisches Manko. Auf der Metaebene, wenn es um Symbolik geht, dann ist keiner gegen mehr Radverkehr. Aber wenn es dann runtergeht auf den einen Parkplatz vor der Haustür, der für einen Ausbau des Radwegs entfallen soll, dann dreht sich oft der Wind.

Muss man mit Blick auf die Zahlen nicht akzeptieren:

dem ÖPNV und dem Radverkehr.

Krach: Man muss auch so ehrlich sein zu sagen: Natürlich wird der Autoverkehr weiterbestehen. Er ist oft schneller und komfortabler. Deshalb ist ein wichtiger Ansatz, verstärkt in Elektromobilität und damit sauberes Fahren zu investieren. Wir sind ein Industriestandort, an dem viele Arbeitsplätze hängen.

Viele E-Auto-Fahrer wohnen in dicht besiedelten Vierteln, wo es schwierig ist, das Auto zu laden. Die große Wende bei der E-Auto-Offensive findet in Hannover

hen, während daneben auf dem Radweg recht wenige Radfahrer unterwegs sind. Können Sie den Missmut von Autofahrern darüber nachvollziehen?

Onay: Ja, absolut. Wir reden ja mit diesen Menschen, die melden sich bei uns. Entscheidend ist bei Mobilität aber, wie ich von A nach B komme. Darauf brauchen wir eine gute und faire Antwort. Und dann muss man auch so ehrlich sein, dass man das, was man politisch gefordert hat, auch tatsächlich umsetzt. Die Förderung des Radverkehrs steht wahrscheinlich im Kommunalwahlprogramm aller de-

ten Strecken halbieren. Halten Sie das für realistisch?

Krach: Das geht nicht von heute auf morgen. Wir erleben schon, dass Autofahrten reduziert werden, weil es das Deutschlandticket gibt, den Sprinti oder eine Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen. Allein das Deutschlandticket hat deutschlandweit rund 6,7 Millionen Tonnen CO₂ eingespart. Mit Blick in die Zukunft prüfen wir, ob sich weitere Stadtbahnverlängerungen etwa nach Garbsen, Seelze oder Langenhagen umsetzen lassen. Ich würde mir allerdings wünschen, dass uns dafür mehr Geld zur Verfügung gestellt

zung zu kommen? Auch vielleicht mit Maßnahmen, die nicht ganz perfekt sind, aber es möglich machen, den Raum schneller zugunsten von Rad- und Fußverkehr zu verteilen.

Herr Onay, Sie haben im Rat keine Mehrheit mehr hinter sich. Seitdem SPD, CDU und FDP zusammenarbeiten, ist die Politik spürbar autofreundlicher geworden. Haben Sie noch Handlungsspielräume für eine Verkehrswende?

Onay: Ja, das sehe ich so. Die Velorouten zum Beispiel sind ja schon beschlossen. Auch bei den

kehrswende über die Innenstädte zu schaffen, liegt völlig falsch."

Krach: Ich bin überzeugt: Die Weiterentwicklung der Innenstädte ist nicht nur eine Frage des Verkehrs. Ich habe mich nicht zu einzelnen Parkplätzen oder Straßen in Hannover geäußert. Ich sage: Zu einer Innenstadtentwicklung gehören zuerst die Fragen: Wer geht da eigentlich hin und warum? Und erst dann geht es um die Frage: Wie kommen die Menschen dorthin? Es gibt ja schon jetzt autofreie Bereiche in Hannovers Innenstadt. Aber ist das gerade attraktiv genug für die Menschen? Ich habe den Eindruck: Das ist nicht der Fall. Das müssen wir ändern.

Dann wäre Ihre Analyse, der Oberbürgermeister hat das Thema falsch herum angepackt?

Krach: Nein, ich gebe keine Tipps von der Seitenlinie, wie die Pläne im Rathaus der Landeshauptstadt gemacht werden sollten. Es ging in dem Beitrag grundsätzlich um die Weiterentwicklung von Innenstädten in Deutschland.

Herr Krach, im „Tagesspiegel“ haben Sie auch geschrieben: „Die Verkehrswende beginnt nicht in der Innenstadt und endet im Umland, es ist genau andersherum.“ Sollte der Oberbürgermeister erst warten, bis Sie mit der Verkehrswende im Umland fertig sind, bevor er mit der autoarmen Innenstadt starten kann?

Krach: Die Innenstadt ist nur ein Teil der Verkehrswende, das sieht ja auch der Oberbürgermeister so. Aber es ist eindeutig so, dass die längeren Fahrten im Umland gemacht werden. Wir bekommen nicht die Verkehrswende hin, indem wir einige Straßen in Hannovers Innenstadt sperren.

Herr Onay, haben Sie das mit der Innenstadt falsch herum angepackt und den Bruch im Rat damit provoziert?

Onay: Das glaube ich nicht. Man muss klar sagen: Ich habe mit diesen Plänen niemanden hinter die Fichte geführt, sondern bin dafür 2019 gewählt worden. Im Kommunalwahlkampf 2021 haben die Grünen mit einer autofreien Innenstadt Werbung gemacht, die SPD mit einer autoarmen City – und sie haben damit gewonnen, während die CDU sich klar für das Auto positioniert und verloren hat. Auch in der Stadtgesellschaft wurden diese Pläne breit mitgetragen. Wir haben dazu im Rahmen des Innenstadtdialogs mit Tausenden Menschen diskutiert. Das ist nichts, was sich ein grüner Oberbürgermeister im stillen Kämmerlein ausgedacht hat. Man muss aber auch zur Kenntnis nehmen, dass wir eine neue Positionierung der SPD haben. Damit müssen wir als Stadtverwaltung umgehen.

Schauen wir mal zehn Jahre in die Zukunft: Was hat sich bis zum Jahr 2034 am Verkehr in Hannover verändert?

Onay: Den einen großen Gamechanger gibt es nicht. Jeder Mensch hat unterschiedliche Bedürfnisse und ist anders mobil. Wir müssen die Möglichkeiten so erweitern, dass es für jeden klimagerechte, sozial verträgliche und kostengünstige Möglichkeiten der Mobilität gibt. Wenn die Politik das Kreuz hat, das durchzuziehen, werden wir das hinbekommen.

Krach: Wenn ich einen Wunsch hätte, ist es, dass wir auch 2034 noch einen bezahlbaren ÖPNV haben. Dafür ist das Deutschlandticket essenziell. Es ist unerschäm, dieses Infrastruktur zu stellen. Und wenn ich noch eine Vision äußern darf: Wir bräuchten eine S-Bahn-Ringlinie, die um die Landeshauptstadt herum durch die Region führt. Das ist aber eine Vision, die über zehn Jahre hinausgeht.



Stehen unter Druck: Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay (links) und Regionspräsident Steffen Krach haben angekündigt, den Autoverkehr deutlich zu reduzieren. Bis- Foto: Tim Schaarschmidt



GESUNDHEITZENTRUM HELENENQUELLE
Vertrauen in die eigene Kraft



Gesundheitsurlaub in Bad Wildungen

Profitieren Sie von unserer medizinischen Kompetenz! Buchen Sie das Paket „Fit im Alltag“ und entspannen Sie bei Ihren Inklusiv-Anwendungen:

- 2 x Hydrojet-Massage
- 1 x Progressive Muskelentspannung
- 1 x Moorpackung
- 1 x Gruppengymnastik
- 1 x Aqua-Fit
- 1 x Paraffin-Handbad

ab 616,-€ pro Person*

7 Übernachtungen inklusive Vollpension, weitere Vorteile ab 14 Übernachtungen Abhol-Service auf Anfrage

Kontaktieren Sie uns für ein persönliches Angebot montags bis freitags von 08:00 bis 16:00 Uhr unter 05621 707-470 oder reservierung@helenenquelle.de.
*Bruttopreis pro Aufenthalt in der Standardkategorie, zzgl. Kurtaxe • nach Verfügbarkeit
Es gelten unsere allgemeinen Reisebedingungen.

mokratischen Parteien. Aber wenn es an die Entscheidung geht, muss man auch machen.

Krach: Wir bekommen den Ärger ebenfalls zu spüren. Ich habe da Verständnis für. Es funktioniert nicht, wenn man den Menschen das Autofahren verbieten möchte. Man muss die Alternativen so attraktiv gestalten, dass die Menschen gerne auf ihr Auto verzichten. Wir haben hier eines der besten ÖPNV-Angebote deutschlandweit. Es hilft nicht, Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Man muss akzeptieren: Es gibt Menschen, die wollen weiter mit dem Auto fahren.

Sie reden viel von Angeboten und Alternativen, die geschaffen werden müssen. Aber im Verkehrsentwicklungsplan der Region steht auch, dass es Einschränkungen für den Autoverkehr geben muss, um die Ziele zu erreichen. Pro Jahr sollen laut diesem Plan zum Beispiel regionsweit bis zu 3000 Parkplätze entfallen. Ist das der Teil der Verkehrswende, der schwerfällt?

Krach: Natürlich brauchen wir Platz für den Radverkehr, in dessen Ausbau wir stark investieren. Aber er wird den motorisierten Individualverkehr nicht komplett ersetzen. Die Möglichkeiten sind da, die Zahl der Stellplätze zu reduzieren. Das tun wir auch, beispielsweise am Zoo, wo wir 150 Parkplätze durch eine Photovoltaikanlage ersetzt haben. Ich glaube aber, man muss es behutsam machen.

Laut Ihrem Verkehrsentwicklungsplan wollen Sie die Zahl der Autos in der Region um ein Viertel reduzieren, die mit Autos zurückgeleg-

wird. Stattdessen plant der Bund weiter, die A2 bei Garbsen auf acht Spuren zu verbreitern, für einen Milliardenbetrag. Das halte ich nicht für sinnvoll und notwendig.

Herr Onay, 2020 verkündeten Sie, dass Sie den Anteil des Radverkehrs binnen fünf bis zehn Jahren von 20 auf 40 Prozent verdoppeln wollen. Glauben Sie noch daran?

Onay: Ja, das kann gelingen, aber wir müssen ins Bauen kommen. Die Velorouten werden ein wichtiger Baustein sein. Leute entscheiden sich für das Fahrrad, wenn sie schnell und sicher vorankommen. Man darf nicht jeden Morgen um sein Leben fürchten, wenn man zur Schule oder Arbeit will.

Von geplanten 13 Velorouten sind gerade einmal drei ganz oder zumindest fast fertig. Ihre Verwaltung hat zahlreiche in den Bezirken beschlossene Fahrradstraßen immer noch nicht umgesetzt. Wie wollen Sie in diesem Tempo in absehbarer Zeit den Radverkehrsanteil verdoppeln?

Onay: Die Kritik ist berechtigt. Da gibt es aber mehrere Problemlagen. Zum Beispiel Personalmangel: Wir haben nicht genug Kollegen und Kolleginnen, die das in die konkrete Planung umsetzen können. Und wir haben erst in diesem Sommer eine zaghafte Reform des Straßenverkehrsrechts bekommen. Die Kommunen mehr Möglichkeiten gibt, andere Prioritäten zu setzen. Ich habe aber unserer Bauverwaltung noch einmal den Auftrag gegeben, zu schauen: Was sind unsere rechtlichen Möglichkeiten, um in die Umset-

Fahrradstraßen gibt es Beschlüsse, diese auszuweiten. Aber in der konkreten Diskussion in der Politik erleben wir derzeit eine Verschiebung von „autoarm“ hin zu „Autos first“. Das ist ein Problem. Nicht nur für mich, sondern für die gesamte Stadt. Die Erwartungshaltung bei den Menschen ist eine deutlich andere.

Im Innenstadtkonzept von SPD, CDU, FDP steht: 4000 oberirdische Parkplätze sollen größtenteils erhalten bleiben. Das Parken wird ab 18 Uhr kostenlos. Das ist das Gegenteil, von dem, was Sie wollen. War es das mit Ihrer autoarmen Innenstadt?

Onay: Wir wollen das weiter umsetzen. Aber es ist schon ein Rückschlag. Wenn man sich das Innenstadtkonzept der Deutschland-Koalition anschaut, dann ist der einzige gravierende Unterschied das Thema Mobilität. Ich sehe zumindest an der einen oder anderen Stelle den zaghafte Mut, Räume anders als bisher zu nutzen, zum Beispiel im Bereich Opernplatz. Aber im Großen und Ganzen ist das vorliegende Konzept ein Rückschritt.

Herr Krach, ist Belit Onay zu weit gegangen mit seinen Plänen?

Krach: Es ist nicht meine Aufgabe als Regionspräsident, das zu bewerten. Das liegt beim Rat der Stadt Hannover.

Im „Tagesspiegel“ hatten Sie dazu mal eine Meinung. In einem Gastbeitrag schrieben Sie dort kurz nach Veröffentlichung der Pläne des Oberbürgermeisters: „Wer glaubt, Innenstädte nur über den Verkehr attraktiver zu machen oder aber die Ver-