

# KULTUR & LEBEN



Einmal ohne Autos: Die Raschplatzhochstraße, nutzbar von Skatern, Radlern und Fußgängern während des Festivals Theaterformen.

FOTOS: BERT STREBE

## Die Autokorrektur

In den Stadtteilen: Überall Autos, wo eigentlich Kinder spielen sollten. In der City: Nur Geschäfte – und nach Feierabend Totentanz. Wenn Hannover lebenswert bleiben soll, muss sich einiges ändern, meint unser Autor Bert Strebe. Ein persönliches Plädoyer.

Von Bert Strebe

Auf dem Platz stehen vier Laternen und eine Handvoll Bäume. Es gibt eine Streukiste, ein paar Fahrradbügel. 42 Parkbuchten. Aber nicht eine einzige Bank.

Vielleicht ist es nicht mal die Ironie des Schicksals, sondern einfach nur konsequent, dass der Rudolf-Hillebrecht-Platz, mit dem die Stadt Hannover vor mehr als 20 Jahren ihren früheren Stadtbaurat ehren wollte, kein Platz für Menschen ist. Sondern einer für Autos. Ein simpler, toter Parkplatz.

### 1959: Die autogerechte Stadt

Hillebrecht, von 1948 bis 1975 Chef der Bauverwaltung, galt als der Architekt dessen, was der „Spiegel“ 1959 „Das Wunder von Hannover“ genannt hat und mit dem wir bis heute leben: die möglichst autogerechte Stadt. Hillebrecht verdanken wir die Schnellwege, das ist gut. Aber wir verdanken ihm auch den mehrspurigen Innenstadtring und diverse andere brutale Eingriffe in die Stadtstruktur zugunsten des Autoverkehrs. Mehr Straßen, wissen wir inzwischen, ziehen mehr Autos an. Und wenn wir irgendwas nicht brauchen, dann sind es mehr Autos.

Im Norden der List, nahe der Podbi, laufen gerade die Arbeiten an ein paar Mehrfamilienhäusern. Um Lkw auf die Baustelle zu bekommen, wurde in einer der Zufahrtsstraßen ein totales Halte- und Parkverbot verhängt. Die Anwohner finden das lästig. Doch man kann plötzlich sehen, wie dieses kleine Stückchen Stadt ursprünglich mal gedacht war. Großzügig. Luftig. Man kann sich vorstellen, wie hier früher die Kinder gespielt haben, mitten auf der Straße, wie die Erwachsenen daneben gestanden oder auf den Mauerchen gesessen und sich unterhalten haben. Heute dagegen ist in den meisten Wohnstraßen alles mit Blech zugestellt. Als Fußgänger kommt man sich nur noch geduldet vor.

Wir stehen im Grundsatz vor zwei Problemen, die miteinander verbunden sind. Erstens: Wir haben zu viele Autos in der Stadt. Und das Zuviel an Autos strahlt, zweitens, trotz Fuß-



Ein Platz für Autos, nicht für Menschen: Rudolf-Hillebrecht-Platz vor der hannoverschen Bauverwaltung.



Kein Leben im Lockdown, weil hier niemand wohnt: Fast menschenleere hannoversche City.

FOTO: KATRIN KUTTER

Was denken Sie? Wie viel Platz für Autos braucht die Stadt? Schreiben Sie uns unter [forum@haz.de](mailto:forum@haz.de)

gängerzone bis ins Zentrum aus, wo wir das Leben nur noch dem Kommerz untergeordnet haben. Der inzwischen nicht mehr wie früher funktioniert.

Die Autodichte hat stetig zugenommen, allein zwischen 2009 und 2019 um 12 Prozent. 2020 haben wir einen Wert von 580 Pkw pro 1000 Einwohner erreicht. Selbst in der Corona-Zeit stieg der Anteil der Autos in den Städten – in Hannover um 1,2 Prozent. Im Schnitt sitzen aber nur 1,46 Menschen in einem Auto.

Es gibt auch eine gegenteilige Entwicklung. Wir haben mehr und bessere Radwege als vor 30 Jahren, die Zahl der Radfahrer steigt, E-Bikes boomen. Aber an der Dominanz des Autoverkehrs hat sich nichts geändert.

Das ist historisch gewachsen. Autos stehen für Freiheit, sind bequem, sind rollende Wohnzimmer, Statussymbol. Aber Autos verpesten eben auch die Luft, fressen Platz, machen Lärm, verschlingen Ressourcen. Und unsere Infrastruktur ist immer noch primär auf das Auto ausgerichtet. Das müssen wir korrigieren.

Die Generation der Kriegskinder und noch ihre direkten Nachkommen, die Generation der jetzigen Großeltern, waren geprägt von der Schmach der Nazi-Herrschaft, vom Bemühen um Wiederanerkennung. Und dabei spielte das „Wir sind wieder wer“ – also das Wirtschaftswachstum, das eigene Haus, die große Wohnung, das repräsentative Auto – eine nicht zu unterschätzende Rolle. Den jungen Leuten heute ist das oft nicht mehr so wichtig. Ihnen geht Familie vielfach vor Karriere, Lebensqualität vor Bedeutung. Glück ist wichtiger als Geld. Das Lastenrad gilt oft mehr als der Kombi. Manche wollen nicht nur kein Auto haben (und den Wahrheitsgehalt jüngster Studien, die das Gegenteil behaupten, warten wir vielleicht erst mal ab), sie machen teilweise gar nicht erst den Führerschein.

Noch ist dieser Umgang mit Mobilität ein vor allem großstädtisches Phänomen. Aber es handelt sich nicht um eine Modeerscheinung, sondern angesichts von Umweltverschmutzung, Klimawandel und ver-

stopften Städten um eine Notwendigkeit. Und je mehr die junge Generation in die Führungen von Firmen und Behörden aufrückt, umso mehr werden sich die Gewichte verschieben. In 20 Jahren werden wir nicht mehr nur über autofreie Innenstädte, sondern über ganze autofreie Städte (mit Ausnahme von Nahverkehr, Taxen, Lieferwagen etc.) reden. Und die, die dort leben, werden sich glücklich schätzen. Sie werden Luft zum Atmen haben. Und Platz für sich und ihre Kinder.



Es geht gar nicht ums Sperren. Es geht darum, die Stadt denjenigen zurückzugeben, denen sie gehört. Nämlich den Menschen. Also uns.

Wenn wir jetzt über Straßensperrungen streiten, ist eigentlich schon die Begrifflichkeit falsch. Sperrung – das stammt noch aus den Zeiten, in denen Öko-Stalinsten dachten, die Nation mittels Verboten erziehen zu können, statt sie zu überzeugen. Es geht gar nicht ums Sperren. Es geht darum, die Stadt denjenigen zurückzugeben, denen sie gehört. Nämlich den Menschen. Also uns.

Womit wir beim zweiten Grundsatzproblem wären. Innenstädte waren ursprünglich erweiterte Marktplätze, auf denen man zwar auch etwas kaufen konnte. Vor allem aber ging es darum, in Kontakt zu kommen. Wer heute durch die hannoversche Innenstadt geht, findet fast nur noch Geschäfte vor. Hier sind die Menschen keine Bürgerinnen und Bürger mehr. Sondern bloß noch Konsumenten.

### Sonderangebote helfen nicht

Während des Lockdowns gehörte die Innenstadt den Obdachlosen und den Dealern. Warum? Weil dort keiner wohnt. Und weil es keine Schulen dort gibt, keine Kitas. Kein Leben nach Geschäftsschluss.

Sonderangebote helfen nicht. Strukturwandel hilft: die Menschen in den Mittelpunkt des Denkens stellen. Warum haben wir keinen Sandkasten auf dem Kröpcke? Wa-

rum ist die erste Etage des leeren Karstadthauses nicht längst eine Skateranlage? Warum geben wir nicht Dächer für Gemeinschaftsgärten frei? Wieso holen wir die Medienstudenten nicht von der fernen Expo-Plaza ins Leben? Parkplätze zu Parks: Wir benötigen dringend mehr Grün, mehr Sauerstoff und mehr Schatten in unseren Klimawandelstädten, wenn sie bewohnbar bleiben sollen.

Kann man nicht bezahlen? Weil die Mieten in der Stadt so hoch sind? Dann muss sich das ändern. Auf der letzten Architekturbienale wurden Modelle diskutiert, dass der Grund und Boden in den Städten der Stadt gehören und nur verpachtet werden dürfte. Also: Die Stadt gehört sich selbst. Oder: Die Stadt kann Obergrenzen für Mieten festlegen. Oder: Die Stadt darf bei den Nutzungen mitreden.

### Schnell, sauber, sicher

Wir müssen es hinbekommen, dass unsere Wohnviertel wieder diesen Namen verdienen und nicht bloß mit Wohnblocks und Autos vollgestellter Raum sind. Wir brauchen bessere Radangebote – man muss sich nicht wundern, wenn sich viele Menschen angesichts der Blechmassen, die gefühlt nur eine Armeslänge entfernt an ihnen vorbeischießen, jetzt noch nicht aufs Fahrrad trauen. Und natürlich muss man dafür Autospuren umwandeln. Autofahrer erheben zwar gern Anspruch auf mehr Platz als Fußgänger oder Radfahrer. Aber ein Recht darauf haben sie nicht. Zudem brauchen wir einen Nahverkehr, der attraktiv ist. Schnell, sauber, sicher.

### Bergab mit alten Konzepten

Und schließlich müssen wir die Innenstadt so organisiert bekommen, dass die Bürgerinnen und Bürger das Bedürfnis haben, sie zu besuchen. Dass nicht das Geld, sondern die Lebendigkeit im Vordergrund steht. Dann kommt das Geld von allein, dann machen die Händler auch wieder Geschäfte. Mit den alten Konzepten wird es nur bergab gehen.

Natürlich muss die Innenstadt erreichbar bleiben. Aber das bleibt sie ja. Nur anders als bisher. Was auch bedeutet: Wir brauchen mehr Park- und Ride-Plätze am Stadtrand und Lieferdienste für den Wochenendeinkauf bis zum Kofferraum. Geht auch mit Lastenrad.

Wenn wir das schaffen, haben wir die Chance, dass Hannover in der Stadtentwicklung in Deutschland wieder eine Vorreiterrolle übernimmt. Aber diesmal eine menschenfreundliche. Das wäre das Wunder von Hannover 2.0. Und es wäre uns allen zu wünschen.