



# Interviews

20. Oktober 2023

## Belit Onay im Gespräch mit Tobias Armbrüster

**Tobias Armbrüster:** Wir kommen zu einem Thema mit großem Konfliktpotenzial. Wir reden über Tempo 30 Zonen in Innenstädten. Die einen sagen, das ist eine nötige Verkehrsberuhigung. Gängelei von Autofahrern, sagen die anderen. Heute will die Ampel-Koalition auf jeden Fall ihr neues Straßenverkehrsgesetz durch den Bundestag bringen und das soll, einfach gesagt, den Kommunen erlauben, Tempo 30 Zonen einfacher und leichter und schneller auszuweisen. Eine Stadt, die das schon jetzt konsequent handhabt und auch weitere solcher Zonen plant, ist Hannover. Die Stadt soll sogar bis 2030, also in den kommenden Jahren, quasi autofrei werden. Der Oberbürgermeister dort ist der Grüne Belit Onay, jetzt hier bei uns am Telefon. Schönen guten Morgen, Herr Onay!

**Belit Onay:** Hallo! Schönen guten Morgen aus Hannover.

**Armbrüster:** Herr Onay, ist die Verkehrsreform der Ampel, dieses neue Gesetz in Ihrem Sinn?

**Onay:** Zumindest ist es jetzt erfreulich, dass da Bewegung reinkommt, dass der erste Schritt – und das kann es aus meiner Sicht nur sein – dort genommen wird. Zumindest scheint angekommen zu sein, dass die Kommunen darauf warten, da mehr Spielräume zu bekommen, um maßgeschneiderte Lösungen vor Ort umsetzen zu können, in der Straßenreform, in der Verkehrs- und Mobilitätswende. Da braucht es auch den wichtigen Baustein Tempo 30 und zurzeit ist es extrem schwierig, da als Kommune in die Umsetzung zu kommen. Wir haben auch in Hannover zwar da, wo wir Spielräume haben, diese genutzt, aber gerade zum Beispiel auf Hauptverkehrsstraßen, da wo es auch Sinn machen würde, wo Menschen, Anwohnerinnen und Anwohner selber sagen, wir wollen das dort, da ist es zurzeit extrem schwierig oder nicht möglich. Insofern wird da jetzt mit der Reform oder mit der Modernisierung, wie es heißt, ein erster Schritt genommen, aber gleichzeitig bleibt abzuwarten, was das in der Praxis bedeutet.

**Armbrüster:** Was wünschen Sie sich denn noch, abgesehen davon, dass man auch Hauptverkehrsstraßen zu Tempo-30-Zonen erklären kann?

**Onay:** Es wird darum gehen, dass wir nicht flächendeckend in der gesamten Stadt oder in der gesamten Innenstadt das anwenden werden, weder in Hannover, noch in anderen Städten. Aber es wird viele Punkte geben, wo es Sinn macht. Wir sehen jetzt im Straßenverkehrsgesetz, dass da neben der Leichtigkeit des Verkehrs, wie es als ein wichtiger Punkt kommt, weitere konkurrierende Punkte daneben kommen, weitere Kriterien gleichwertig auf Augenhöhe dem beigestellt werden, wie zum Beispiel klimatische Ziele, ökologische Ziele oder baukulturelle Fragestellungen, die dort vor Ort Sinn machen. Es bleibt aber für uns als praktische Ebene der kommunalen Familie entscheidend, was die Straßenverkehrsordnung dann daraus macht. Das ist der Hebel, wo ja auch die Praxis gemacht wird. Da ist es noch

sehr zurückhaltend. Da ist die Leichtigkeit des Verkehrs noch weiterhin ausschlaggebend. Auch die Beweisführung für uns ist sehr aufwendig auf kommunaler Ebene und da braucht es aus meiner Sicht auch noch mal Anpassungen.

**Armbrüster:** Herr Onay, Ihre Stadt gilt da ja für viele Städte in Deutschland ein bisschen als Vorbild, weil Sie Ihre Stadt gerne bis 2030 autofrei machen möchten, die Innenstadt von Hannover. Könnte Ihnen die Bundespolitik da einen Strich durch die Rechnung machen?

**Onay:** Zumindest erschwert sie uns in vielerlei Hinsicht die Verkehrs- und Mobilitätswende, und nicht nur in Hannover. In vielen Kommunen wird das gerade heiß diskutiert. Da wird gesehen, dass das notwendig ist, dass es Veränderungen geben muss, mehr ÖPNV, mehr Radverkehr, mehr Alternativen zum Automobil. Das ist ein wirklich sehr zäher Prozess, auch wegen der rechtlichen Rahmenbedingungen, und das spüren wir auch in Hannover. Insofern ist es wichtig, dass da jetzt nachgesteuert wird, die Modernität, die Verkehrswende auch im Straßenverkehrsgesetz Niederschlag findet, weil da ist der Instrumentenkasten, mit dem wir auf kommunaler Ebene arbeiten.

**Armbrüster:** Was haben Sie denn für einen Eindruck? Wer blockiert da?

**Onay:** Meine Wahrnehmung ist, dass da auf Bundesebene der Verkehrsminister zunächst in der Pflicht ist zu liefern.

**Armbrüster:** Also die FDP?

**Onay:** Ja, unter anderem. Aber ich nehme das schon so wahr, dass da breitere Diskussionen erfolgen und teilweise auch Diskussionen erfolgen, die Phantomdebatten aufgreifen. Wir haben auf der kommunalen Ebene wirklich parteiübergreifend – da können Sie nach Couleur keine Grenzen ziehen – die Notwendigkeit erkannt, dass die Verkehrs- und Mobilitätswende vor Ort gewünscht ist, dass das notwendig ist, allein wegen der Qualität in den Städten. Das ist eine Chance auch für eine Innenstadt, zum Beispiel wie Hannover. Diese Wege gehen zu können, dafür brauchen wir die Grundlagen, und die muss der Verkehrsminister liefern. Zumindest ist das auch entsprechend verabredet im Koalitionsvertrag der Ampel.

**Armbrüster:** Jetzt gibt es allerdings einige Interessen beim Thema Verkehrswende. Das ist ein großer Begriff, der alles Mögliche heißen kann. Sie selbst definieren das so, dass Sie sagen, Ihre Innenstadt, die Innenstadt von Hannover soll autofrei werden. Es soll praktisch niemand mehr mit dem Auto, zumindest nicht, wenn es nicht unbedingt nötig ist, in die Innenstadt reinfahren ab 2030. Aber wie lässt sich so etwas verbinden mit den Interessen von Unternehmen und von Geschäften?

**Onay:** Mir ist ganz wichtig, am Beispiel Hannover es immer wieder noch mal zu betonen: Uns geht es vor allem darum, weniger Verkehr, aber gleichzeitig mehr Mobilität zu haben, auch in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt auch für diejenigen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind in Hannover, wird bestehen bleiben. Die Parkhäuser sollen erreichbar bleiben und so weiter und so fort. Die Lieferverkehre sollen zum Beispiel auch mit dem Auto, so wie wir es in der Fußgängerzone heute ja auch schon haben, möglich sein.

**Armbrüster:** Aber ich muss dann erst mal mit dem Auto in ein Parkhaus fahren und mich dann von da aus weiter umsehen, wie ich zu meinem eigentlichen Ziel komme, mit welchem Verkehrsmittel?

**Onay:** Zu Fuß idealerweise. Gerade in der Innenstadt ist das das Hauptverkehrsmittel und die Lösung, die Parkhäuser als klare verabredete Zielführung dann auch zu erreichen, mit klarer Verlässlichkeit, dass es dort auch einen Stellplatz gibt, das ist eine qualitative Verbesserung auch für die Autofahrenden. Was für uns autofrei bedeutet in der Innenstadt ist kein Auto zu viel. Wir wollen die Steuerung so hinbekommen, dass die Menschen, die mit dem Auto kommen müssen, das Parkhaus ansteuern, aber nicht mehr mit dem Auto kommen müssen, sondern Alternativen haben wie das Rad zum Beispiel, das Fahrrad. Wir bauen gerade extrem die Wegerouten aus, zwölf Routen, die von der Peripherie in die Innenstadt reinführen. Der ÖPNV wird weiter gestärkt mit verschiedensten Busanbindungen, die die Straßenbahn noch unterstützen. Es wird Alternativen dort geben und die Chance, die daraus auch für den Einzelhandel beispielsweise in der Innenstadt entsteht, ist, dass wir die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen, wo heute Autos parken, Autos durchfahren, qualitativ entwickeln können, auch für den Einzelhandel, aber auch für soziale Fragestellungen, Kunst und Kultur oder Sport, einfach fürs Verweilen.

**Armbrüster:** Aber Geschäfte, die zum Beispiel Dinge verkaufen, wo Leute viel tragen müssen – ich denke mal an Supermärkte, vielleicht auch Möbelgeschäfte -, die haben da ja schlechte Karten. Wie wollen Sie verhindern, dass solche Geschäfte in den kommenden Jahren aus der Innenstadt abwandern, dass Hannover eine Geisterstadt wird?

**Onay:** Ich glaube, das Gegenteil wird der Fall sein. Wir merken das heute schon, dass die Bereiche, wo wir Autoverkehr haben, eher unattraktiv sind, da wo wir Fußgängerzonen beispielsweise haben, wo wir andere Aufenthaltsqualität bieten können, viel stärker frequentiert sind und auch der Einzelhandel dort profitiert. Gleichzeitig ist die Frage, was bedeutet das für Logistik. Sie sagten es gerade, Möbelhändler oder größere Gegenstände, die verkauft werden. Auch da sind wir gerade dabei. Wir haben unterschiedliche kleine Mini-Hubs, die wir gerade gründen, wo wir Logistikangebote schaffen werden. Auch die Logistik wird bei uns mitgedacht.

*Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.*