

Positionspapier von Wirtschaft & Handel

Standpunkte und offene Fragen zur hannoverschen D-Linie

Der innerstädtische Verkehr ist für Handel und Kommunen gleichermaßen ein wichtiges und zugleich konfliktreiches Thema. Attraktive Innenstädte sind ohne Einzelhandel nicht denkbar. Dieser kann aber nicht überleben, wenn er durch die Kunden nicht oder nur mit großem Aufwand erreicht werden kann. Eine nutzergerechte Erreichbarkeit steht nicht nur im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, sondern auch beim ÖPNV in einem Zielkonflikt zur Lebens- und Aufenthaltsqualität der Innenstädte.

Bei den Planungen zur D-Linie ist für Wirtschaft & Handel wichtig:

1. Kunden und Besuchern aus dem Stadtgebiet, der Region Hannover und darüber hinaus muss der Besuch der Innenstadt so leicht und angenehm wie möglich gemacht werden.
 - ➔ Eine attraktive, kundenfreundliche Gestaltung des Stadtverkehrs und damit die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln ist sicherzustellen.
2. Das Hauptverkehrsmittel beim Einkaufen ist mit bis zu 62% nach wie vor der PKW¹. Je attraktiver eine Einkaufsstadt, desto größer ist ihr Einzugsgebiet, desto gewichtiger wird der motorisierte Individualverkehr im Modal Split. Bei einem Einzugsgebiet von 1,8 Millionen Einwohnern hat Hannover eine Zentralität, die im bundesweiten Vergleich aller Großstädte eine der höchsten ist.
 - ➔ Die hohe Erschließungsqualität der Innenstadt auch für den Autoverkehr muss vor dem Hintergrund des großen Einzugsgebietes der Stadt gesichert werden.
3. Die jetzt diskutierte geänderte Linienführung und veränderte Haltestellen der D-Linie können die Innenstadterreichbarkeit für Autokunden und Lieferverkehr stark einschränken, die Funktionsfähigkeit des Cityrings gefährden und weitreichende Folgen für die Stadtraumgestaltung gleich mehrerer zentraler Plätze und Einkaufsstraßen haben.
 - ➔ Stadt-, Verkehrs- und Einzelhandelsplanung müssen aufeinander abgestimmt werden. Eine widerspruchsfreie Gesamtplanung zwischen Goethestr., Steintor, Kurt-Schumacher-Straße, Hauptbahnhof, Raschplatz und Cityring ist erforderlich, um nicht neue Engpässe oder Probleme zu schaffen.
4. Die Innenstadtkaufleute, die City-Gemeinschaft, der Handelsverband Hannover und die IHK Hannover begrüßen den barrierefreien Ausbau des Stadtbahnnetzes.
 - ➔ Es ist wichtig, dass dabei alle Akteure, also die Anlieger und Kaufleute, aber z.B. auch die Behindertenverbände, in die konkreten Planungen einbezogen werden.

¹ BMVBS 2008: Mobilität in Deutschland

5. Entlang der D-Linie liegen zahlreiche Innenstadtbereiche, die aus Sicht des Handels großes Potenzial haben, aber z.T. erhebliche städtebauliche Mängel aufweisen.
 - ➔ Die Entwicklungspotenziale im Bereich Steintor, Kurt-Schumacher-Straße und Raschplatz müssen aktiv genutzt werden, um attraktive Quartiere für Bevölkerung, Handel und Dienstleistungen zu schaffen. Dafür sind eine optimale Erreichbarkeit und eine hohe Aufenthaltsqualität erforderlich.

6. Die D-Linie aus Ahlem ist eine wichtige Linie im städtischen ÖPNV-System, dessen Angebotsverbesserung wir begrüßen würden. Allerdings führen die z.Z. zur Diskussion stehenden Oberflächen-Varianten aus Sicht von Wirtschaft & Handel zu massiven Problemen u.a. im Verkehrsablauf, in der Erreichbarkeit der Innenstadt und bei den Fußwegebeziehungen im Bereich der Ernst-August-Galerie.
 - ➔ Die aktuellen Planungen müssen anhand eines Gesamtkonzeptes für die Innenstadt überarbeitet werden und ergebnisoffen alle Varianten wie die sog. Scheelhaase-Lösung, einen Endpunkt in der Kurt-Schumacher-Straße, der Joachimstraße oder am Steintor, eine verbesserte Niederflurbusanbindung oder die perspektivische Möglichkeit eines D-Tunnels berücksichtigen. Ohne diese gesamtkonzeptionellen Überlegungen ist eine Bürgerbeteiligung nicht zielführend. Die Politik hat dabei ihre Hausaufgaben bei weitem noch nicht gemacht. Aktuelle Förderrichtlinien dürfen nicht über städtebauliche Belange gestellt werden, denn letztendlich geht es um die langfristige Perspektive für die Innenstadt.

Für Wirtschaft & Handel gibt es weiterhin hohen Klärungsbedarf. Die wichtigsten Punkte sind:

7. Im Zusammenhang mit der von der Region angestrebten Verlegung der D-Linie zum Raschplatz und einer dichteren Taktfolge sind insbesondere am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/ Ernst-August-Platz, aber auch im Verlauf der Kurt-Schumacher Straße, in der Schillerstraße, im gesamten Steintorbereich sowie am Cityring erhebliche Beeinträchtigungen insbesondere des Kunden- und Lieferverkehrs zu erwarten. Wie kann hier eine optimale Leistungsfähigkeit für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer erreicht werden?

8. Warum wird eine Diskussion über die D-Linienführung, deren Umbau so weitreichende Folgen für die Stadtraumgestaltung in der Landeshauptstadt Hannover hat, ohne Grundlage eines Gesamtverkehrskonzeptes geführt, das die direkten und indirekten verkehrlichen wie städtebaulichen Wirkungen des Projektes berücksichtigt?

9. Sind in die bisherige Kalkulation zur D-Linie auch alle mittelbaren und unmittelbaren Kosten eingeflossen, die durch die geplante Führung der Stadtbahnlinie initiiert werden, wie beispielsweise Umbaukosten zum Erhalt einer leistungsfähigen Anbindung der City?

Fazit

Planungen zur Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung sollten durch fundierte und integrierte Innenstadtentwicklungskonzepte und Wirkungsanalysen (v.a. für die Bereiche Verkehr, Parkraum, Einzelhandel, städtebauliche Situation) untermauert werden und sind mit allen innerstädtischen Interessensgruppen, insbesondere dem Handel, abzustimmen. Grundlage der Planung muss dabei eine leistungsfähige Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern sein.