



Hannover wählt neue/n Oberbürgermeister/in:

Was das Aktionsbündnis Stadtverkehr von Stadt- und Regionspolitik erwartet

Das „Aktionsbündnis Stadtverkehr Hannover“, ein Zusammenschluss von Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Handelsverband, Dehoga, City-Gemeinschaft und dem Immobilienverband Haus & Grundeigentum, sieht sich nach informellen Gesprächen mit Vertretern der Ratsfraktionen von SPD, CDU, Bündnis90/Die Grünen, FDP und AfD in seiner Einschätzung bestätigt, dass die „Verkehrswende“ ein zentrales Thema für den Rat der Landeshauptstadt sein und bleiben wird. Auch die Oberbürgermeisterkandidaten haben sich inzwischen zu diesem Thema positioniert. Das Aktionsbündnis nimmt dies zum Anlass, die grundsätzlichen verkehrspolitischen Anliegen der Wirtschaft herauszustellen.

Aus Sicht des Aktionsbündnis Stadtverkehr muss eine konstruktive Diskussion über belastbare und zukunftsfähige Verkehrslösungen an die Stelle der ständig wiederkehrenden Reden über den Rückbau von Verkehrsinfrastruktur, über Fahrverbote, Sperrungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und andere Belastungen treten. Ein Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Hannover ist erst dann denkbar, wenn echte verkehrliche Alternativen geschaffen worden sind. Solange diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, lösen steigende Parkgebühren und Einschränkungen auf den Verkehrswegen nur Frust, Verkehrschaos und im allerschlimmsten Fall Abwanderung der Kunden nicht nur in andere Städte, sondern auch in den ubiquitären Online-Handel aus. Von dort sind sie dann kaum noch zurückzuholen.

Von den handelnden Politikerinnen und Politikern des Rates der Landeshauptstadt und der Region erwartet die hannoversche Wirtschaft, dass sie die City als das fördern, was sie ist: ein pulsierender Wirtschaftsstandort mit Versorgungs- und Dienstleistungsfunktion für einhundert Kilometer Umland. Vergleichbare große internationale Städte machen vor, dass man Verkehr ökologischer abwickeln kann, ohne gleichzeitig wirtschafts- und kundenfeindlich zu sein.

Voraussetzungen wären:

1. Entwicklung und Ausbau neuer Logistikkonzepte für City- und Stadtteilzentren
2. erhebliche Investitionen in Verfügbarkeit, Qualität sowie transparentere und einfachere Tarifstrukturen des ÖPNV, auch für Pendler von außerhalb der Region Hannover
3. kontinuierliche Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der P + R-Angeboten
4. stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger
5. konsequente Verkehrslenkung (auch mit neuen digitalen Lösungen) für den automobilen Verkehr und Schaffung zeitgemäßer und gut erreichbarer Parkhäuser, um den bisher umfangreichen Parksuchverkehr zu reduzieren
6. Auch der viel diskutierte Ausbau der Fahrradinfrastruktur und die verstärkte Nutzung von Sharing-Modellen können Lösungsbausteine sein, sie bieten aber nicht die alleinige Lösung für alle verkehrspolitischen Herausforderungen.

Es ist zu erwarten, dass es auch von Seiten der Bundesregierung in den kommenden Jahren mehr Geld und neue Förderprogramme zum Ausbau des ÖPNV geben wird. Darauf sollten sich aus Sicht der Wirtschaft Stadt und Region Hannover vorbereiten. Denkbar wäre, zu untersuchen, wie der ÖPNV in Hannover und der Region sinnvoll ausgebaut werden kann, damit das System weitere Fahrgäste aufnehmen und zum Umstieg bewegen kann. Attraktiv angebundene Orte in der Region würden auch den Wohnungsmarkt in der Stadt Hannover entlasten - und so auch die Standortattraktivität der Landeshauptstadt in Zukunft sichern.

Unabhängig davon muss aber klar sein, dass für wesentliche Teile des Wirtschaftsverkehrs, wie dem Transport von Waren, die Erreichbarkeit von Kunden und Baustellen durch das Handwerk oder dem Dienstleistungsverkehr, keine realistischen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bestehen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der Vielzahl von Konzepten mit Lastenfahrrädern, die

aber sowohl räumlich, wie auch mengenmäßig nur kleinere Teile der Warenströme abdecken können. Für diese motorisierten Verkehre gilt es, die Entwicklung technologischer und emissionsarmer Lösungen zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit zu forcieren. Einschränkungen dieser Verkehre würden den Wirtschaftsstandort Hannover massiv gefährden. Das Bündnis spricht sich für ein kooperatives Verkehrssystem aus, in dem jedem Verkehrsträger seine Rolle zukommt. Alle haben gleichermaßen hohen Investitionsbedarf.

Der Wunsch, den Stadtverkehr ökologischer abzuwickeln und die Zahl unnötiger Autofahrten zu verringern, ist für jedermann nachvollziehbar und wird auch von der Wirtschaft geteilt. Die hannoversche Wirtschaft sieht das ständige Rufen nach Verkehrseinschränkungen beim motorisierten Individualverkehr mit großer Besorgnis. Nicht nur für den hannoverschen Einzelhandel sondern für alle Arbeitgeber, die auf Arbeitskräfte aus dem weiteren hannoverschen Umland angewiesen sind, ist ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem essenziell. Pkw und Lkw spielen hier nach wie vor eine unverzichtbare Rolle.

Die Vertreter des Aktionsbündnisses machen deutlich, dass eine Verkehrspolitik allein mit Verboten einer prosperierenden Entwicklung der Stadt entgegensteht:

- So kommen auf rund 290.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze im Stadtgebiet 160.000 Einpendler, die täglich ihre Wege in die Stadt und wieder heraus finden müssen. Das Einzugsgebiet der hannoverschen Arbeitgeber reicht dabei von Bremen bis Göttingen und von Bad Oeynhausen bis Helmstedt. Über 60.000, also zwei Fünftel der Einpendler, kommen aus Städten, die weit außerhalb der Region liegen. Hier gibt es oft keine realistische Alternative zum Auto. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Fachkräfteproblematik wird die wirtschaftliche Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover in den nächsten Jahren vor allem auch davon abhängen, ob es gelingt, ein attraktiver Arbeitsstandort für Menschen aus einem weiten Umland zu sein. Hier ist die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze – mit allen Verkehrsträgern – unverzichtbare Voraussetzung.
- Das lokal arbeitende Handwerk wie das Gastgewerbe, sind in Hannover fest verwurzelt. Sie müssen erreichbar bleiben und ihre Kunden erreichen. Sie sind deshalb zwingend auf einen funktionierenden Wirtschaftsverkehr angewiesen.

- Bei einem Einzelhandelsumsatz von 3,5 Mrd. Euro im Jahr und einer Handelszentralität von 125 Prozent ist insbesondere der hannoversche Einzelhandel zu einem erheblichen Teil auf Kunden von außerhalb der Stadtgrenzen angewiesen. Einen wichtigen Anteil haben dabei Pkw-Kunden. Im Wettbewerb mit dem „bequemen Onlinehandel“ sind die Geschäfte in der Innenstadt darauf angewiesen, dass Einkäufer nicht durch weitere Hürden in Form von Verkehrseinschränkungen, Wegfall von Parkplätzen und teurere Parkgebühren vom Einkauf in der City abgeschreckt werden.
- Darüber hinaus ist Hannover ein wichtiger Wirtschaftsstandort für eine Vielzahl zum Teil international orientierter gewerblicher und industrieller Unternehmen sowie ein internationaler Messestandort. Auch für einen erheblichen Teil dieser Wirtschaftsverkehre gibt es keine Alternative zum Straßenverkehr.
- Da der hannoversche Hauptbahnhof, der schon heute unter Volllast arbeitet, sich in den nächsten anderthalb Jahrzehnten wegen des sukzessiven Ersatzes der baufälligen Gleisbrücken in eine Großbaustelle verwandeln wird, ist eher fraglich, ob in absehbarer Zeit Zuwächse im ÖPNV in nennenswerter Größenordnung erzielt werden können. Zumindest für den S-Bahnverkehr in und aus dem weiter entfernt gelegenen Einzugsgebiet der Landeshauptstadt scheint dies vorerst unwahrscheinlich.