

Handel fürchtet um eine seiner „Schlagadern“

Von unserem Redaktionsmitglied Roger Scholl

Während sich die einen noch über die Staus und den Lärm und den Lasterverkehr um Q6/Q7 aufregen, schauen die anderen schon weiter auf einen noch fernerer Horizont: Zwei Jahre nach dem Eröffnungstermin des neuen Stadtquartiers von Diring & Scheidel rollen die Abrissbagger in Richtung Ludwigshafen, wo 2018 die alte Hochstraße Nord wohl abgerissen und durch eine lange Stadtstraße ersetzt werden soll. Die Entscheidung darüber fällt am 24. März im Ludwigshafener Stadt-Parlament. Acht bis zehn Jahre lang dauern dann die Bauarbeiten an der mindestens 275 Millionen Euro teuren Verbindungsstrasse zwischen der Pfalz und Mannheim – eine harte Geduldsprobe nicht nur für die Ludwigshafener: Schon jetzt rechnet der Handel in der City mit empfindlichen Störungen der so wichtigen Kundenströme von „driww“, ein Schreckensszenario für die Branche, die in bundesdeutschen Innenstädten ohnehin an Zulauf verliert.

Frequenzen sinken überall

Andreas Hilgenstock, geschäftsführender Gesellschafter von Engelhorn, beobachtet die Entwicklung mit wachen Augen: „Die Frequenzen sinken in allen Städten“, resümiert der Handelsprofi – und er hat auch eine Erklärung für den Schwund: „Das ist dem Internet geschuldet“.

Die Bequemlichkeit, von zu Hause vom Sessel aus einkaufen zu können, macht sich breit unter den Kunden, „wenn wir was dagegensetzen wollen, dann muss das auch bequem sein: Das Einkaufserlebnis Innenstadt, und zwar eine ohne Staus und Parkplatzmangel für alle Verkehre erreichbare, attraktive City“, fordert Hilgenstock.

Das ist für ihn der Gesamtrahmen, in dem sich ab 2018 dann das „Problem Hochstraße“ entwickelt: „Diese Verbindung ist eine Hauptschlagader für den Einzelhandel“, gelinge es während der „langen, langen“ Bauzeit nicht, diese Erreichbarkeit zu gewährleisten, „dann verlieren wir weiter Kundschaft ans Internet“.

Rund 80 Prozent der Kunden seines Hauses kommen von auswärts, knapp 70 000 Autos wälzen sich täglich aus der Pfalz über beide Rheinbrücken nach Mannheim. „Der Ver-



Die Mannheimer Planken – ihre Läden werden zum überwiegenden Teil von auswärtigen Kunden frequentiert.

BILD: TRÖSTER

kehr in die City muss weiter funktionieren ab 2018, das ist lebenswichtig für uns“, bei Andreas Hilgenstock verbindet sich dieses Postulat mit der Forderung nach einem „Masterplan“: „Da müssen alle Verkehre berücksichtigt sein, Auto, ÖPNV, E-Mobilität, Rad“, die Frage sei, und hier kommt Hilgenstock auf ein brisantes Thema zu sprechen, ob man Letzteren, so wichtig er sei, denn auf eine Hauptverkehrsstraße wie die Bismarckstraße zwingen müsse.

Auch der Handelsverband denkt 2018 und die Folgejahre bereits voraus – Dr. Oliver Seifert, der Ge-

schäftsführer: „Wir werden mit Einschränkungen zu leben haben, das dürfte klar sein, wir sammeln, wenn am 24. März drüben die Entscheidung für eine Plan-Variante fällt, sämtliche Informationen und geben die an unsere Betriebe weiter“.

Die Informationen, die er jetzt schon hat, furchen bei Prof. Dr. Hans-Jörg Fischer Sorgenfalten auf die Stirn: „Jahrzehntelange Flickschusterei der öffentlichen Hand“ will der Kreisvorsitzende des Bundes der Selbstständigen (BDS) ausgemacht haben, „und die Gewerbetreibenden und der Handel müssen die-

Der Verkehr nach Mannheim

■ Ab 2018 soll die **Hochstraße Nord** in Ludwigshafen wohl abgerissen und durch eine neue lange Stadtstraße ersetzt werden. Dafür sprach sich zumindest die Mehrheit der befragten Ludwigshafener Bürger aus. Die Stadtspitze entscheidet am 24. März.

■ Die **Bauzeit** für diese lange Stadtstraße beträgt zwischen **acht und zehn Jahren**, sie kostet mindestens 275 Millionen Euro.

■ Der Mannheimer Handel befürchtet während der Bauzeit **erhebliche Beeinträchtigungen** für den Verkehr, die sich unmittelbar auf die Branche auswirken.

■ **Täglich** kommen rund **70 000 Autos aus Richtung Pfalz** über die beiden Rheinbrücken nach Mannheim.

■ Als wichtigste Einkaufsstadt der Metropolregion ist Mannheim auf **auswärtige Kundschaft** dringend angewiesen. In manchen Handelshäusern machen sie rund 80 Prozent der Kunden aus. *scho*

se Suppe jetzt auslöffeln“. Auch er wünscht sich „einen vorausschauenden Verkehrswegeplan, und zwar für die gesamte Rhein-Neckar-Region und über Ländergrenzen hinweg. Und die dritte Rhein-Querung“. Die Verbindungen in die City aus Richtung Westen seien „veraltet, eine nachhaltige Sanierung seit Jahren überfällig“.

80 Prozent auswärtige Kunden

Claus Seppel ärgert sich mindestens genauso: „Ein Jahrzehnt Bauzeit – sowas ist doch nicht akzeptabel“, wertet der Schuh-Händler, der mehrere Filialen in Mannheim und der Region dirigiert. „Ganz sicher darf man davon ausgehen, dass das ab 2018 zu Verkehrsproblemen führt – auch für Mannheim“, prognostiziert Seppel – und er deutet bereits jetzt einen „eindeutigen Verlierer“ heraus: „Das ist die Ludwigshafener Innenstadt, die Kollegen dort haben ja ohnehin schon Probleme genug, und dann auch noch das obendrauf. Einige Händler da drüben werden daran schwer, schwer leiden“.