



Der Verkehr in der Münchner Altstadt soll neu verteilt werden: weniger Autos, mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmer.

Quelle: Immobilien Zeitung, Urheber: Alexander Heintze

Autos raus, Aufenthaltsqualität rein

München. Die Münchner Innenstadt soll in den kommenden Jahren komplett umgebaut werden. Es soll mehr Platz für Fußgänger, mehr Grünflächen und weniger Verkehr geben. Für Immobilienbesitzer, Investoren und den Einzelhandel könnte das Folgen haben.

München bekommt eine weitgehend verkehrsberuhigte Innenstadt. Der Mobilitätsausschuss des Stadtrats hat Ende vergangenen Jahres mit dem Rahmenkonzept „Altstadt für alle“ eine Neuordnung der Straßen in der City beschlossen. Damit nimmt sich die Stadt ein Beispiel an Städten wie Paris, Barcelona oder Amsterdam, die schon vor Jahren damit begonnen haben, ihre Innenstädte umzubauen, um weniger Verkehr und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

In München sollen die Altstadtstraßen Anwohnern und Zulieferern vorbehalten sein. Vorbild ist die in Italien übliche „Zona traffico limitato“, die nur mit Ausnahmegegnung befahren werden darf. Durch sogenannte Stadtstraßen dürfen auch Besucher fahren. Die Zahl der Parkplätze wird stark eingeschränkt. Stattdessen sollen ein digitales Leitsystem sowie Navigationssysteme die Autos in Parkhäuser leiten und so den Parksuchverkehr vermeiden.

Gestartet wird im Graggenauer Viertel und im östlichen Angerviertel. Allerdings nicht sofort. Nach dem Grundsatzbeschluss muss

die Stadtverwaltung nun konkrete Vorschläge für die einzelnen Viertel erarbeiten und diese nach der Kommunalwahl im Frühjahr dem neuen Stadtrat vorlegen.

Veränderungen bieten mehr Chancen als Risiken

Welche Auswirkungen das Konzept für Vermieter und Eigentümer von Innenstadtimmobilien haben wird, ist umstritten. Stephan Kippes vom Marktforschungsinstitut des IVD Süd sieht Programme, die die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt erhöhen, grundsätzlich positiv. „Ein solches Konzept kann gewisse positive Auswirkungen auf Läden, die von Laufkundschaft leben, und auf Gaststätten haben, speziell auch für solche mit Außengastronomie“, glaubt Kippes.

Was passieren könnte, zeigen die Erfahrungen in der Sendlinger Straße, die seit 2019 Fußgängerzone ist; ihre Umwandlung begann allerdings bereits früher. In den vergangenen 20 Jahren haben mehr als 80% der Ladenflächen neue Mieter bekommen – so viel Wechsel gab es sonst nirgends in der

Innenstadt. Die Schaffung von Fußgängerzonen führe „nicht selten dazu, dass Eigentümer von einer Lageverbesserung ausgehen und Potenzial für Mietanpassungen sehen, was Einzelhändler, die diese nicht mitgeben können, verdrängt“, resümiert Kippes.

„Grundsätzlich erhöhen hochwertige öffentliche Räume mit Grün und guten Wegebeziehungen die Attraktivität zentraler Lagen“, bestätigt Stefan Schillinger vom Münchner Projektentwickler Accumulata, der mehrere Projekte in der Innenstadt umsetzt. Allerdings müssten Erreichbarkeit, Logistik und Nutzungsmischung mitgedacht werden, betont auch er.

Wolfgang Fischer von der Münchner Einzelhandelsinitiative City Partner begrüßt ebenfalls eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Gleichzeitig müsse aber die „existenziell wichtige Erreichbarkeit der Innenstadt“ erhalten bleiben. Er habe die Erfahrung gemacht, „dass eine gelungene Aufwertung des Standortumfelds durchaus zu einer Wertsteigerung führen kann“. Allerdings hänge das mit der Erreichbarkeit des Standorts zusammen. Sollte es etwa bei Passantenströmen zu Verlagerungen, zu Ein-

schränkungen für Anlieferung und Entsorgung oder für den Kundenverkehr kommen, könne das auch gegenteilig wirken.

Als negatives Beispiel führt Mario Hampel, geschäftsführender Gesellschafter des Handelsmaklers Lüthmann, die einst autofreie Friedrichstraße in Berlin an. Diese habe ein „verwaistes Gefühl erzeugt“. Dagegen habe Paris positive Erfahrungen mit weniger Pkw-Verkehr gemacht. Für eine abschließende Beurteilung seien noch zu viele Fragen offen.

Dominik Stokes, Geschäftsführer von Stokes Retail Solutions, sieht im massiven Verlust von Parkplätzen ein Problem. Der Bau weiterer Tiefgaragen werde unumgänglich sein, glaubt er. Andererseits weiß auch Stokes, dass eine innovative Fußgängerzone interessant Handelskonzepte anziehen könnte. Allerdings müsse bei der Gestaltung darauf geachtet werden, dass sich die Passanten nicht zu weit von den Schaufenstern entfernt bewegen. „In diesem Fall könnte die Altstadt ein Stadtquartier in München schaffen, das dem einer Stadt wie Kopenhagen ähnelt. Die gilt als Ergebnis einer der gelungensten Städteplanungen Europas“, hofft Stokes.

Alexander Heintze