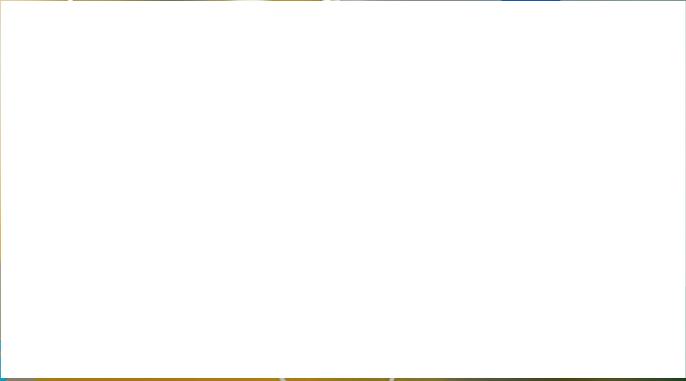


# wirtschaft

11/2019

## Mobil in der Stadt

Viel Verkehr auf knappem Raum:  
Wie bleibt das Zentrum erreichbar?



### Plötzlich Nachfolger

Süd-Hansa-Geschäftsführer Maximilian Baumgärtner ging die Herausforderung an

### Wandeldarlehen

Schnelle Finanzierung für Start-ups

Mit IHK-Sonderheft





# PRO & CONTRA

## Ausbau von Radwegen

Wie soll der knappe Verkehrsraum in der Stadt verteilt werden? In der Münchner Fraunhoferstraße sind Autoparkplätze weggefallen, um neue Radwege einzurichten. Zwei Unternehmen, die von der Maßnahme betroffen sind, schildern ihren Standpunkt.



In der Fraunhoferstraße wurden Parkplätze zurückgebaut und Radwege erweitert. Dass sich an diesem Ereignis höchst emotionale Diskussionen entfachen, wundert mich nicht. Was mich allerdings wundert, sind Warnungen, dass sich diese Veränderung negativ auf die Geschäftsentwicklung dort ansässiger Firmen und Betriebe auswirken soll. Wer die Fraunhoferstraße vorher gekannt hat, weiß, dass es dort immer schon nahezu unmöglich war, spontan einen Parkplatz zu finden. Auf Kundschaft, die bewusst mit dem Auto dorthin fährt, durfte also keiner rechnen. Im Gegenteil: Untersuchungen zeigen, dass mit den Radlern zusätzlicher Umsatz in die Stadt kommt. Die Gastronomie in der Straße zum Beispiel gewinnt deutlich an Attraktivität, wenn ihre Gäste im Außenbereich nicht Auge in Auge mit den Kühlergrills geparkter Autos ihre Mahlzeiten und Getränke genießen müssen.

Was uns zu der Frage führt: Macht es überhaupt noch Sinn, mit dem Auto in die Stadt zu fahren? Das System ist an seine Grenzen

gelangt, das in der Vergangenheit entwickelte Verhaltensmuster führt nicht mehr zum Ziel. Verbunden mit den Emissionen des Individualverkehrs sowie mit dem Flächenverbrauch für ein stehendes Fahrzeug, das in der Regel einen Menschen transportiert, ist der bisher praktizierte Individualverkehr für den städtischen Raum nicht mehr zeitgemäß. Die Fraunhoferstraße setzt, so gesehen, ein Signal und regt zum Nachdenken an, ob wir nicht mit anderen Formen der Mobilität auch gut leben können.

Versuche wie in der Fraunhoferstraße werden auch erkennbar machen, dass radikale Entweder-oder-Lösungen nicht zukunfts- und gesellschaftstauglich sind. Die Geschäfte und Betriebe in der Straße werden weiterhin ihre Zulieferfahrzeuge brauchen – und die einen Stellplatz. Egal, ob da ein Transporter steht oder ein Lastenfahrrad: Dafür muss Platz sein. Auf den wirklich üppig dimensionierten Radwegen kann man ja auch mal um ein Hindernis herumfahren, das da zur Hälfte auf dem Radweg zum Be- und Entladen abgestellt ist. Auch Taxis und Krankentransporte sollten in diesem Verkehrsraum so toleriert sein, wie man sich das als Radler für sich selbst wünscht. Ich hoffe im Sinn der Lebensqualität in München, dass solche Lerneffekte anhalten, während die Polarisierung dafür oder dagegen sich allmählich legt.



Foto: SBP GmbH

**Marc Hanzer (55), geschäftsführender Gesellschafter SBP Bau- und Projektentwicklung GmbH, München**

Marc Hanzer (55) betreibt seit 2010 die SBP GmbH. Das Architekturbüro liegt in der Blumenstraße in unmittelbarer Nähe zur Fraunhoferstraße. SBP beschäftigt 16 Architekten, Innenarchitekten und Bauingenieure. Der Schwerpunkt liegt in der Planung und Umsetzung komplexer Sanierungsaufgaben im Bestand.



Foto: PW/QUADRAT Wagner Weitzler Architekten

Als Ladenbesitzer in der Fraunhoferstraße hat unser Familienbetrieb – genauso wie die anderen Läden und Geschäfte hier – wegen der neuen Fahrradwege ein gewaltiges Problem: Weder Kunden noch Lieferanten könnten nun mit ihren Autos oder Transportern direkt vor dem Haus halten. Für Kunden mag das nur lästig sein, für die Liefer- und Serviceabläufe in unserem Betrieb bedeutet das einen schwerwiegenden Eingriff. So etwas lässt sich nicht mit ein paar kleinen Änderungen oder Verschiebungen lösen. Das stellt in mancher Hinsicht über viele Jahre erprobte und bewährte Prozesse infrage. Nicht jede Veränderung, zu der wir dadurch gezwungen sind, lässt sich von heute auf morgen umsetzen. Die versprochenen Ladeplätze in den Nebenstraßen zum Beispiel lassen sich bisher nicht sinnvoll nutzen, weil diese zugeparkt sind durch Autos, die in unserer Straße keinen Platz mehr finden. Da hat man das Problem einfach verdrängt.

Nicht zu vergessen die Kosten, die allein an den Unternehmen hängen bleiben. Manche haben vorgeschlagen, wir sollten unsere Monteure einfach auch aufs Rad setzen. Mit 60 bis 80 Kilogramm Ware und Werkzeug, die sie dabei haben müssen, ist das keine gute Idee. Aber es würde auch bedeuten, dass wir unsere Investitionen in Fuhrpark und Sicherheit, die wir lang vorausschauend getätigt haben, in den Wind schreiben und dann für Neubeschaffungen noch einmal in die Tasche greifen müssten.

### **Martin Kilian und Marion Kilian, Münchener Schlüsseldienst Kilian GmbH, München**

Der Münchener Schlüsseldienst Kilian ist ein eingeseßener Familienbetrieb. Martin Kilian führt ihn zusammen mit seiner Schwester Marion in vierter Generation an der Ecke Müller- und Fraunhoferstraße. Das Unternehmen, das unter anderem den Landtag und den Bayerischen Rundfunk als Kunden hat, ist spezialisiert auf Schlüssel und Schließanlagen.



Foto: privat

Unser Widerstand gegen die jetzt umgesetzte Lösung ist auch dadurch begründet, dass es keine Lösung im Konsens ist, die hier gefunden wurde. Hier wird ein radikaler Wandel eins zu eins umgesetzt, ohne die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten angemessen zu berücksichtigen. Wir sind als Familie selbst in München sehr häufig mit dem Rad unterwegs und haben nichts gegen mehr Raum für Radler. Aber: Die Methode Fraunhoferstraße kann kein Modell dafür sein, die verschiedenen Verkehrsformen vernünftig miteinander in Einklang zu bringen.



Ein Effekt, der sich auch durch die rote Markierung der Fahrradbahnen nicht verhindern lässt: Die Fraunhoferstraße wirkt jetzt deutlich breiter – das verleitet den Durchgangsverkehr zu höherer Geschwindigkeit. Dadurch wird der Verkehrslärm stärker, darunter leidet die Sicherheit von Fußgängern wie Radfahrern. Wie überhaupt die Straße optisch verloren hat. Die Entfernung zwischen den beiden Straßenseiten wirkt größer, die Fahrbahn teilt den Raum viel stärker, als das mit den parkenden Autos vorher der Fall war. Für die Lebensqualität in der Fraunhoferstraße ist das kein Gewinn.