



Aktuell beobachten wir in Düsseldorf eine Diskussion, die sich in anderen Städten genau so abspielen könnte: Eine der bekanntesten Einkaufsstrassen Deutschlands, die Königsallee, soll autofrei werden! Drohende Horrorszenarien von der Händlerseite, die Politik ist mehr als vorsichtig in der Art der Formulierung, die Verbände halten sich zurück.

Ein Tabu wird offen angesprochen

Was aber mal wieder bezeichnend ist: Wer führt aktuell die Diskussion? Politik, Handel, Verbände und Parteien. Aber leider ist es vollkommen egal, was Politik, Handel, Verbände und Parteien gut finden: Dem Innenstadtbesucher muss es gefallen, den hat scheinbar noch keiner gefragt. Mein Vorschlag: Ein Konzept erarbeiten, aus dem ein fertiger Prototyp entwickelt wird und diesen dann der aktuellen Situation entgegenstellen und sich ein Feedback von Bürgern und Shoppfern einholen.....Für die wird es schließlich gemacht.

Falscher Diskussionsansatz: Das, was wegfällt, steht im Mittelpunkt

Die Diskussion wird aber sehr defizitorientiert geführt: Man redet ständig darüber, dass etwas wegfällt: Die Parkplätze. Die Diskussion sollte eher über den Zugewinn des Erlebnisraumes Königsallee geführt werden. Dazu muss man aber ein Konzept und eine Zielvorstellung erarbeiten, für das die Menschen gern bereit sind, 300 Parkplätze zu opfern. Die Diskussion sollte daher umgedreht werden. Welchen Mehrwert hat eine autofreie Königsallee?

Der immerwährende Kampf: Autoverkehr vs. Aufenthaltsqualität

Das Shopperverhalten hat sich eindeutig verändert. Es gibt immer weniger Versorgungseinkäufe, vielmehr wird Shoppen mehr und mehr eine Freizeitveranstaltung, da sind sich alle Experten einig. Aus diesem Grund arbeiten viele Städte an mehr Aufenthaltsqualität und eine angenehme "Visitor Journey", um die Innenstädte um einen hohen Wohlfühlfaktor aufzuwerten. Wenn stationärer Handel in Zukunft eine Chance haben will, braucht man einen Freizeitwert, der mit anderen Freizeitveranstaltungen konkurrieren kann. Das schafft man in Zukunft nicht, wenn man weiterhin aus den Top-Erlebnisflächen weiterhin Parkplätze macht.

Vitale Innenstädte brauchen mehr Freizeitwert

Das Institut Für Handelsforschung in Köln führt mit vielen Städten alle 2 Jahre die Untersuchung "Vitale Innenstädte" durch. Ziel ist es festzustellen, wie es um den jeweiligen Standort Innenstadt bestellt ist und was der Shopper attraktiv findet. Dabei kam bei allen Untersuchungen folgendes heraus: "Am schlechtesten benotet wurden im Schnitt das Freizeitangebot und der Erlebnischarakter der Stadtzentren. Knapp ein Drittel der Befragten kommt aber wegen Freizeitaktivitäten in die Innenstadt". Zu einem vergleichbaren Ergebnis ist auch eine Untersuchung von uns gekommen (Link [hier](#) und [hier](#)), die das Einkaufsverhalten der jungen Menschen zwischen 14 und 25 untersucht hat.

54% der darin Befragten gehen in die Innenstadt, um Freizeit (auch mit Freunden) zu verbringen. Gerade wenn man diese Zielgruppe zukünftig halten möchte, muss man auf diese Bedürfnisse eingehen. Jeder, der sich mit Handel beschäftigt weiß, das Aufenthaltsdauer und Umsatz korrelieren, Nur Menschen, die in der Stadt sind, können Umsatz machen.

Beispiel Königsallee: Mehr Besucher brauchen mehr Platz

Die Passantenzählung auf der Königsallee der IHK hat am 17. September 2011 zwischen 11 und 12 Uhr 3.432 Passanten gezählt. Die Anzahl der Besucher steigt auch, wie die 2018er Untersuchung von JLL aufzeigt: 4.855 Besucher pro Stunde. Die Fahrzeuge dieser Besuchermenge kann man sicherlich nicht alle auf der Königsallee unterbringen, sie finden aber trotzdem alle einen Parkplatz in der Nähe. Es geht also nur um einen Bruchteil der Besucher. Zudem wird diese Straße gern von Auswärtigen dazu benutzt, ihr teures Gefährt zu präsentieren. In den Pro Argumenten wird daher gern dieses „Cruisen“ in den Vordergrund gestellt, was sicherlich in einer ernsthaften Diskussion keinen Raum einnehmen darf. Und darin liegt die Krux: Man nimmt scheinbar in Kauf, dass die Aufenthaltsqualität von über 50.000 Menschen pro Tag dem Geltungsbedürfnis PS-starker Fahrzeugbesitzer geopfert wird. Keiner wird ernsthaft bezweifeln, dass die Königsallee an sich ohne Autos deutlich attraktiver wird. Hier geht es absolut um Minderheiten, die weder Ambiente schaffen noch irgend einen anderen Mehrwert für die Straße bringen.

Gibt es gute Beispiele?

Andere Städte haben es geschafft, wie die Slowenische Hauptstadt Ljubljana. Es war ein voller Erfolg, Details dazu [in diesem Video](#) vom World Economic Forum.

Welches Vorgehen könnte man wählen? Versuch macht klug: Man kann einen bestimmten Testzeitraum bestimmen, in dem man einen Bereich für beispielsweise 26 Wochen umwidmet. Die alternativen Konzepte sollten dann aber auch prototypisch zur Verfügung stehen und dort ausprobiert werden.

Letztendlich geht es ja um die Zukunft der Stadt. Keiner wird mehr bezweifeln, dass das Ende des Zeitalters klassischer KFZ eingeläutet ist. Man soll dieses Fakt in der Diskussion möglichst oben anstellen, denn es geht um den Menschen in dem Erlebnisraum Innenstadt!