



USP  
Projekte

# Testphase Fußgängerzone Weißener Straße

Abschließende Informationsveranstaltung

27.01.2026

19:30 – 21:00 Uhr

Kath. Stiftungsfachhochschule, Preysingstraße 95



Georg Dunkel, Mobilitätsreferent

Jörg Spengler, Bezirksausschussvorsitzender Au-Haidhausen

# BEGRÜßUNG



# BA-Eröffnungsfest













© Foto: BI „Haidhausen für Alle“





## Tagesordnung

19:30 Uhr	Begrüßung
19:45 Uhr	Vorstellung der Evaluation
20:15 Uhr	Resümee
20:25 Uhr	Podiumsdiskussion
20:55 Uhr	Ausblick
21:00 Uhr	<i>Ende</i>



Regina Winzinger, Mobilitätsreferat  
Christian Hörmann, CIMA

# VORSTELLUNG DER EVALUATION



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Fußgängerzone Weißburger Straße

Ergebnisse der einjährigen Testphase

München, 27.01.2026 | Öffentliche Abschlussveranstaltung



# Inhalt



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

1. Ausgangslage und Zielsetzung der Testphase
2. Methodik – Untersuchung der Testphase
3. Ergebnisse der Befragungen (CIMA)
4. Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen
5. Feedback aus Veranstaltungen & schriftlichen Rückmeldungen
6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?





# 1. Ausgangslage und Zielsetzung der Testphase



# 1. Ausgangslage und Zielsetzung der Testphase



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

## Hintergrund

Der Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen hat sich im Februar 2021 für die Umgestaltung der Weißenburger Straße zur Fußgängerzone ausgesprochen und die Verwaltung mit der Planung und Umsetzung beauftragt. Im Februar 2024 erfolgte der Beschluss zur Durchführung einer einjährigen Testphase.

## Ziel

- Steigerung der Aufenthaltsqualität, Flanieren und Verweilen fördern
- Mehr Platz für den Fußverkehr
- Einkaufsfunktion erhalten (weiterhin attraktive Einkaufsstraße)
- Durchlässigkeit für den Radverkehr
- Lieferverkehr weiterhin ermöglichen



Testphase von August 2024 bis Juli 2025

**Vor  
Testphase**





# Während Testphase







## 2. Methodik – Untersuchung der Testphase

## 2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

➔ Zur Bewertung der testweisen Fußgängerzone wurden umfassende **verkehrliche** und **nutzerbezogene Erhebungen vor und während der Testphase** durchgeführt:

### Vor der Testphase 2023/2024 + während der Testphase 2025

- Erhebung der **Parkraumauslastung** Lizenzgebiet Franzosenviertel
- Zählung der **Verkehrsmengen** im Straßenabschnitt und umliegenden Netz
- Beobachtung **Verkehrsgeschehen** an den Einmündungen und im Straßenabschnitt
- Sammlung **Feedback** (schriftl. Feedback, Veranstaltungen, Rückmeldung anderer Referate und Stellen, etc.)

### zusätzlich während Testphase 2025

- **Befragung** aller Nutzergruppen (Anwohnende, Gewerbe, Passant\*innen)

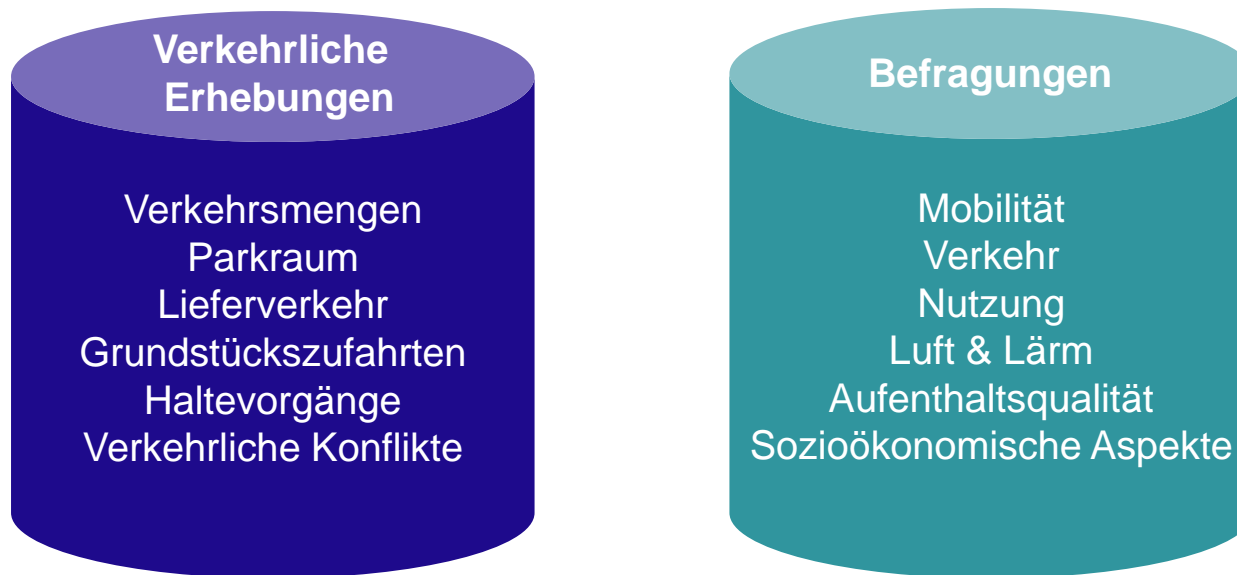


## 2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

### Zwei Säulen der Bewertung

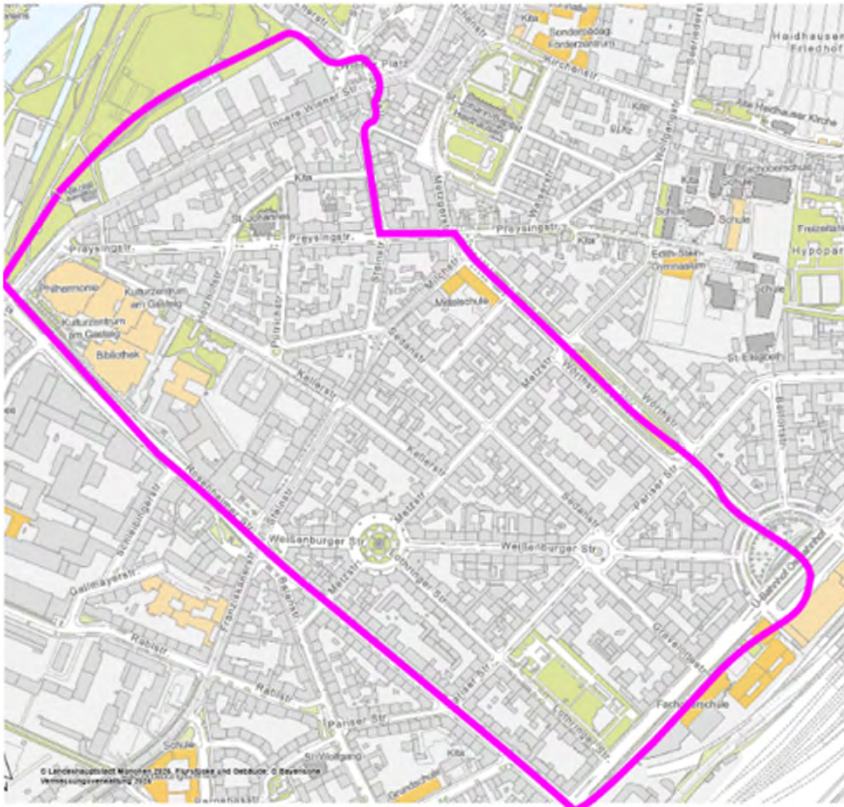


➡ Die **Erhebungen** zählen und messen die verkehrliche Situation –  
die **Befragungen** zeigen die **Erfahrungen** unterschiedlicher  
**Nutzergruppen** zu spezifischen Aspekten.

## 2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

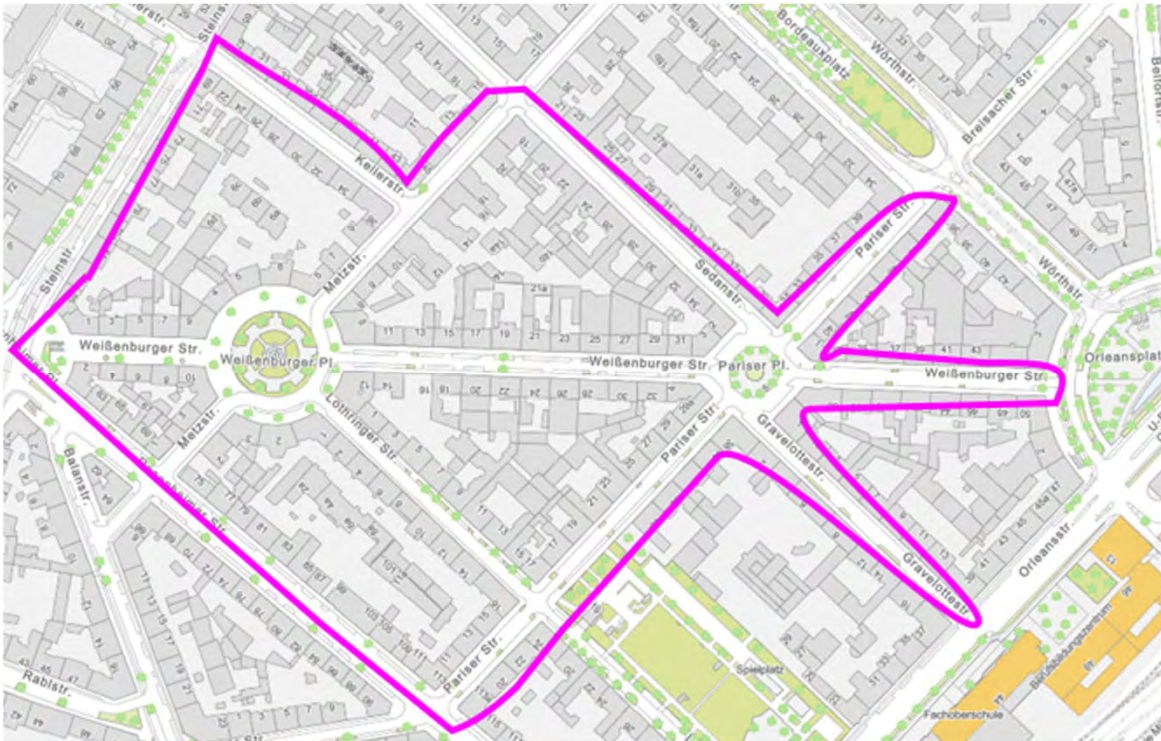


Umgriff Parkraumhebung (= Lizenzgebiet  
Franzosenviertel) vor und während der  
Testphase

## 2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



Umgriff der Verkehrszählungen  
vor und während der Testphase  
sowie der Befragung der  
Anwohnenden





### 3. Ergebnisse der Befragungen (CIMA)

# Befragungen

## Überblick Methodik und Vorgehen

cima.

**Befragung der relevanten Akteursgruppen im Zeitraum vom 01.06. bis 12.07.2025**

- **Anwohnende\***: Es wurden 4.020 Fragebögen verteilt (Umgriff s. S.14), mit einer sehr guten **Rücklaufquote von 26,4 %** (1.060 ausgefüllte Fragebögen).
- **Gewerbe**: 60 Fragebögen wurden versandt (Umgriff s. S.39), wovon 28 abgeschlossen wurden, was einer sehr guten **Rücklaufquote von 46,6 %** entspricht.
- **Passant\*innen**: 227 Personen wurden an drei Tagen persönlich vor Ort befragt.
- **Sammlung aller Anmerkungen und Rückmeldungen während des Prozesses**: 212 Rückmeldungen wurden anonymisiert ausgewertet und mit den Erkenntnissen der Befragung abgeglichen. Sie fließen in die Gesamtevaluierung mit ein.



### **Hinweis:**

*Durch Vergabe individueller Teilnahmecodes bei der Gewerbe- und Haushaltsbefragung wurde die einmalige Teilnahme ausschließlich berechtigter Personen sichergestellt.*

*Doppelte sowie ungültige Codes wurden nicht berücksichtigt.*



## Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

cima.

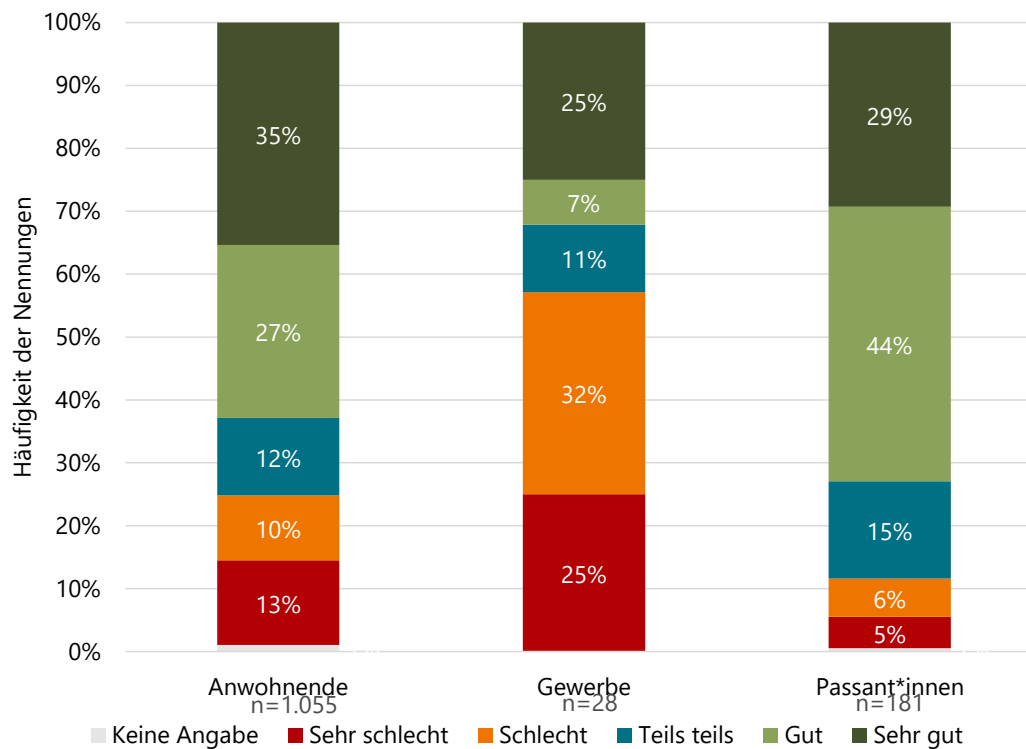


1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.



## 1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.

### Wie bewerten Sie rückblickend die Testphase allgemein?

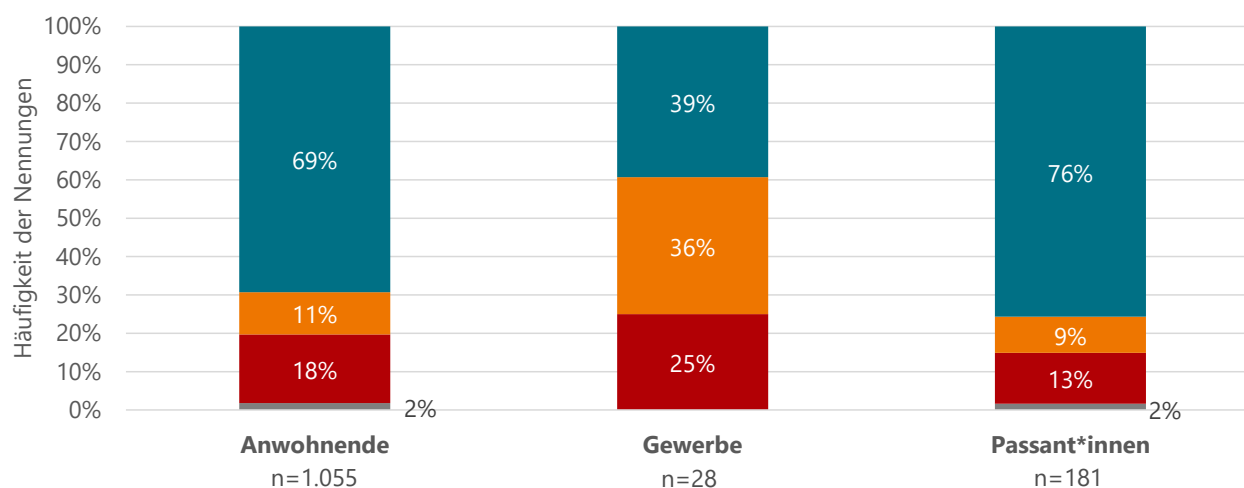


- Die Mehrheit der **Passant\*innen** (73%) und **Anwohnenden** (62%) **bewertet die Testphase positiv..**
- Die **Gewerbetreibenden sind deutlich gespalten**, 57% der Gewerbetreibenden bewerten die Testphase als schlecht bis sehr schlecht. Gut bis sehr gut nur 32%.

→ Während **Passant\*innen und Anwohnende** die Testphase klar positiv bewerten, zeigt sich beim **Gewerbe ein geteiltes Meinungsbild.**

## 1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.

### Was wünschen Sie sich zukünftig für den Abschnitt der Weißenburger Straße in dem die Testphase stattgefunden hat?



- Der Straßenabschnitt der Testphase soll Fußgängerzone werden, aber die Gestaltung muss besser werden.
- Die Straße muss verändert werden, aber mit weniger Einschränkungen für den KFZ-Verkehr.
- Die Straße soll so bleiben, wie sie vor der Testphase war.
- Keine Angabe

- Bei den **Anwohnenden** (69 %) und den **Passant\*innen** (76 %) wünscht sich eine klare Mehrheit eine dauerhafte Fußgängerzone.
- Die Gewerbetreibenden sind deutlich gespalten, aber eine Mehrheit ist für **eine Veränderung der Straße** - 39 % sind für eine Fußgängerzone, 36 % für weniger Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.



→ Eine Veränderung des Straßenabschnitts mit ggf. weniger Beschränkungen des Kfz-Verkehrs und einer besseren Gestaltung wird von einem Großteil der Befragten gewünscht.





## Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

cima.

-  1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.
-  2. **Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.**

## 2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.

### Wozu und wie häufig nutzen Sie die Weißenburger Straße vor/seit Beginn der Testphase?

	Anwohnende n=1.055			Passant*innen n=181		
Zweck	Vor der Testphase (sehr oft + oft)	Seit Testphase (sehr oft + oft)	Veränderung (in Prozentpunkten)	Vor der Testphase (sehr oft + oft)	Seit Testphase (sehr oft + oft)	Veränderung (in Prozentpunkten)
Einkaufen, Erledigungen	87,3 %	83,8 %	-3,5 %	64,3 %	72,7 %	+8,4 %
Weg nach Hause	58,0 %	56,9 %	-1,1 %	48,0 %	51,5 %	+3,5 %
Spazieren, Schlendern	35,3 %	50,3 %	+15,0 %	20,3 %	47,6 %	+27,3 %
Geschäftlich (z. B. Arbeitsweg)	23,8 %	20,5 %	-3,3 %	18,5 %	19,8 %	+1,3 %
Gastronomie	13,1 %	16,0 %	+2,9 %	6,6 %	6,6 %	0,0 %
Arztbesuch	12,7 %	11,1 %	-1,6 %	2,2 %	3,5 %	+1,3 %
Mittagspause (z. B. Arbeitsweg)	10,5 %	15,0 %	+4,5 %	4,8 %	10,1 %	+5,3 %
Verweilen, Aufhalten, Sitzen	9,0 %	28,8 %	+19,8 %	6,6 %	39,2 %	+32,6 %
Familie/Freunde/ Bekannte treffen	8,2 %	18,4 %	+10,2 %	8,8 %	22,0 %	+13,2 %

▪ Gemeinsamer Trend: Die Straße wird seit der Testphase mehr als **Aufenthalts- und Begegnungsort** genutzt, nicht nur als Durchgangs- oder Einkaufsstraße.

▪ **Spazieren, Verweilen und Aufenthaltsqualität** haben als Anlass deutlich zugenommen

▪ **Einkaufen** bleibt der Hauptbesuchsgrund, aber mit Rückgang

→ Die Veränderung in der Nutzung des Straßenzugs deuten auf eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität hin.

## 2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.

cima.

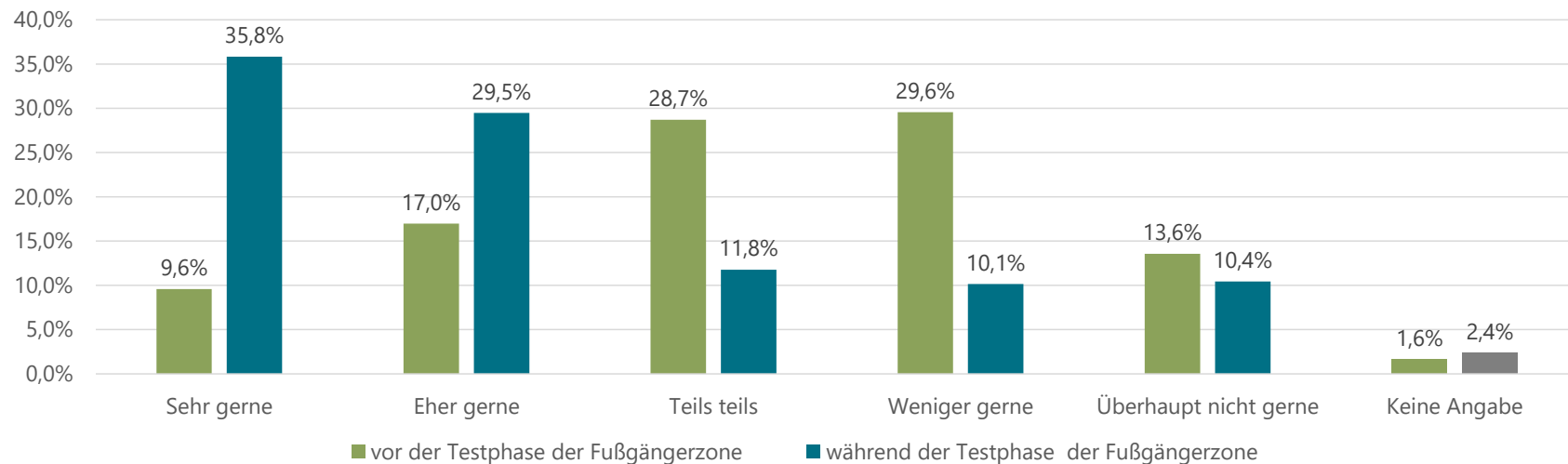


cima/rosenthal 2025

### Anwohnende:

Wie gerne hielten Sie sich vor der Testphase der Fußgängerzone in der Weißenburger Straße auf und wie gerne halten Sie sich während der Testphase in der Weißenburger Straße auf?

- Knapp zwei Drittel hielten sich während der Testphase gerne oder sehr gerne in der Weißenburger Straße auf.
- Gleichzeitig ist der Anteil der Personen, die weniger oder überhaupt nicht gerne dort verweilen gesunken.



n=1.055



## 2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.

cima.

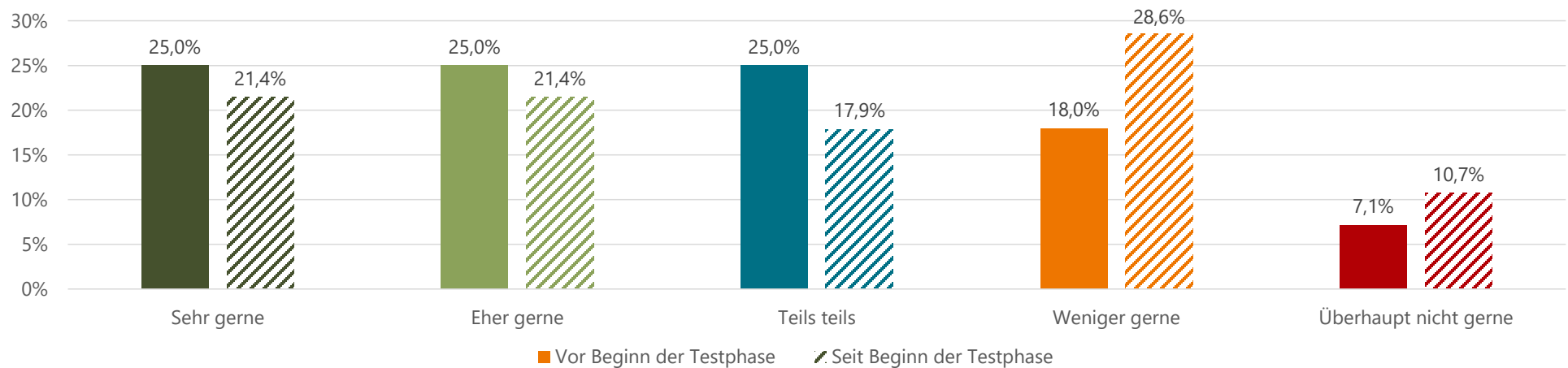


cima/rosenthal 2025

### Gewerbetreibende:

Wie gerne hielten Sie sich vor der Testphase der Fußgängerzone in der Weißenburger Straße auf und wie gerne halten Sie sich während Testphase in der Weißenburger Straße auf?

- Kritik des Gewerbes: Aus Sicht der Gewerbetreibenden lud die Straße während der Testphase weniger zum Verweilen ein als zuvor. Die Kategorien „weniger gerne“ und „überhaupt nicht gerne“ nehmen während der Testphase zu.



n=28



## Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

cima.

- ➔ 1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.
- ➔ 2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.
- ➔ 3. **Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.**

### 3. Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

#### 3. Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.

**Die Verkehrsbeschränkungen führten zu unterschiedlichen Wahrnehmungen der Erreichbarkeit, wobei die negativen Auswirkungen auf das Gewerbe deutlich hervortreten:**

- **Anwohnende:** Rund 55 % der Anwohnenden nahmen keine Veränderung der Erreichbarkeit ihrer Wohnung wahr. Bei den direkten Anwohnenden zeigte sich jedoch eine starke Polarisierung mit zugleich Verschlechterung als auch Verbesserung der Erreichbarkeit. Die Autonutzung der Anwohnenden im Umgriff sank um -5,8 %.
- **Gewerbe:** Ca. 40 % sehen keine Veränderung bei der Kundenfrequentierung und der Umsatzentwicklung, 10,7% eine positive Entwicklung und die andere Hälfte gab eine Verschlechterung an. Die Erreichbarkeit wird mehrheitlich negativ bewertet. Über 60 % der Gewerbetreibenden sehen eine Verschlechterung für die Kundschaft, 21,4 % eine Verbesserung.



### 3. Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.

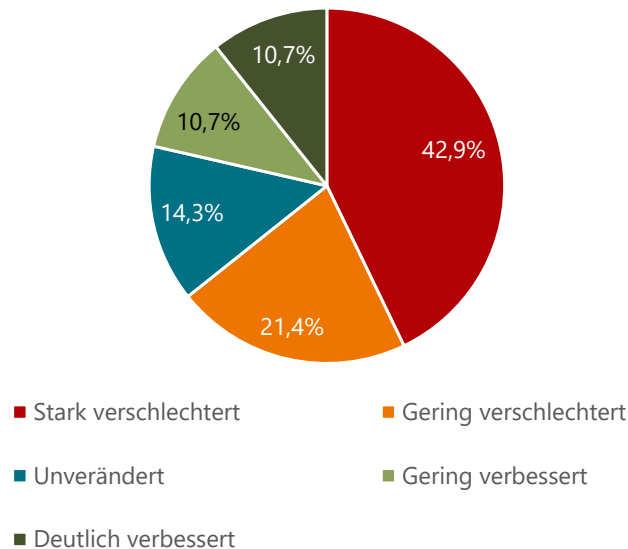
cima.



cima/rosenthal 2025

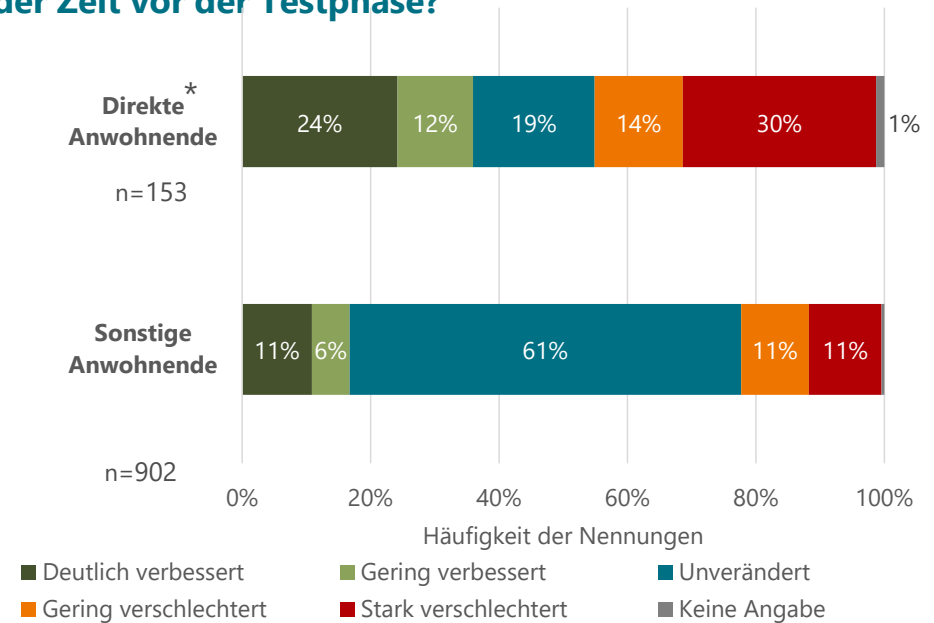
#### Gewerbetreibende:

Wie beurteilen Sie die Zugänglichkeit/ Erreichbarkeit Ihres Gewerbes für Ihre Kundinnen und Kunden heute im Vergleich zu der Zeit vor der Testphase?



#### Anwohnenden:

Wie beurteilen Sie aktuell die Zugänglichkeit/ Erreichbarkeit zu Ihrer Wohnung im Vergleich zu der Zeit vor der Testphase?

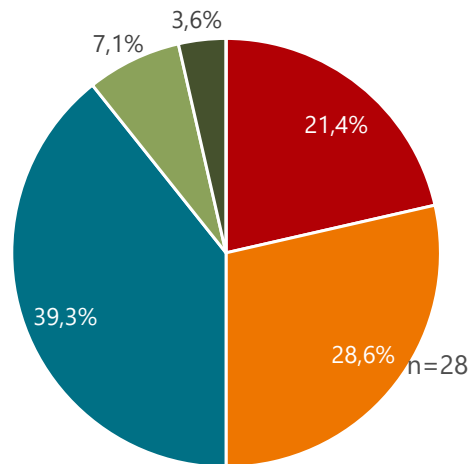


\*Als direkte Anwohner\*innen sind die Personen, die im Abschnitt der Fußgängerzone wohnen, bezeichnet. 32

### 3. Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.

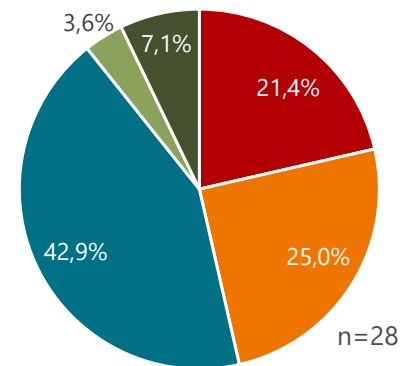
#### Gewerbetreibende:

Wie schätzen Sie Ihre Umsatzentwicklung seit dem Beginn der Testphase ein?



■ Deutlich gesunken ■ Gesunken ■ Unverändert  
■ Gestiegen ■ Deutlich gestiegen ■ Keine Angabe

Wie schätzen Sie die Entwicklung der Kundenfrequenzierung Ihres Gewerbes seit dem Beginn der Testphase der Fußgängerzone ein?



■ Deutlich gesunken ■ Gesunken ■ Unverändert  
■ Gestiegen ■ Deutlich gestiegen

cima.



cima/rosenthal 2025



## Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

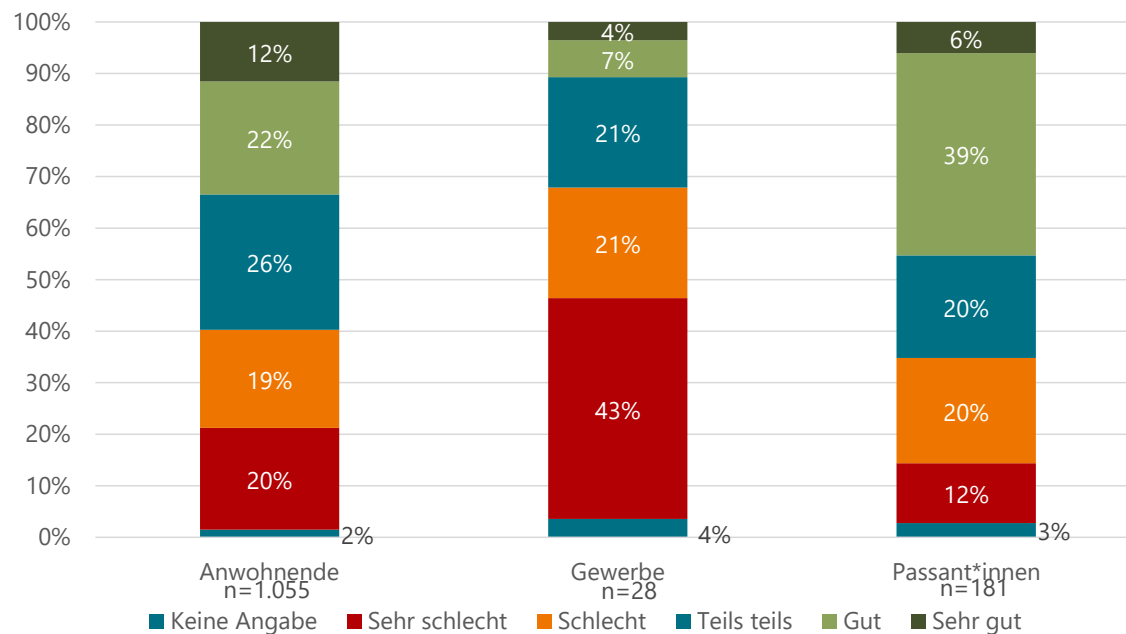
cima.

- ➔ 1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.
- ➔ 2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.
- ➔ 3. Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.
- ➔ 4. **Es besteht breiter Konsens für die Freigabe des Radverkehrs, trotz mangelnder Einhaltung der Verkehrsregeln.**



#### 4. Es besteht breiter Konsens für die Freigabe des Radverkehrs, trotz mangelnder Einhaltung der Verkehrsregeln.

In einer Fußgängerzone ist das Fahrradfahren nicht erlaubt bzw. nur mit Ausnahmeregelung „Radfahrer frei“ in Schrittgeschwindigkeit. Wie beurteilen Sie die Einhaltung der Regelungen zum Radverkehr während der Testphase der Fußgängerzone?

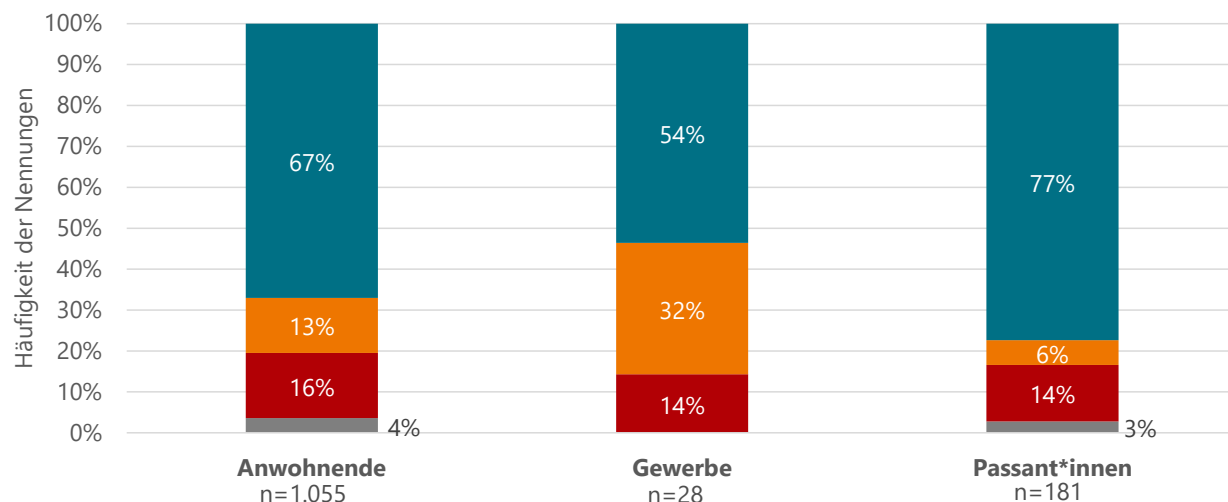


- Obwohl die Einhaltung der Radverkehrsregeln (Schrittgeschwindigkeit) von allen Gruppen kritisch (40 % der Anwohnenden, 64 % des Gewerbes bewerten die Einhaltung als "schlecht,") gesehen wurde, spricht sich **eine deutliche Mehrheit für eine integrierte Lösung** aus.

#### 4. Es besteht breiter Konsens für die Freigabe des Radverkehrs, trotz mangelnder Einhaltung der Verkehrsregeln.

cima.

#### Rückblickend auf die Testphase: Welche Regelung für den Radverkehr in einer möglichen dauerhaften Fußgängerzone fänden Sie am besten?



■ Fahrradfahren soll in Schrittgeschwindigkeit erlaubt sein.

■ Radfahren soll zeitlich eingeschränkt werden. Wie in der Fußgängerzone in der Altstadt soll Radfahren nur von 21 Uhr bis 9 Uhr erlaubt sein.

■ Fahrräder sollen nicht durchfahren dürfen – sie müssen geschoben werden.





- Die Mehrheit in allen Gruppen befürworten das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit in einer möglichen dauerhaften Fußgängerzone.

→ Das Ergebnis deutet auf eine große Akzeptanz für den Radverkehr in der Weißenburger Straße hin, bei gleichzeitiger Erwartung an Rücksichtnahme und klare Regeln.



## Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

cima.

-  1. Die Mehrheit der Befragten befürwortet eine Veränderung des betroffenen Straßenabschnitts.
-  2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.
-  3. Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.
-  4. Es besteht breiter Konsens für die Freigabe des Radverkehrs, trotz mangelnder Einhaltung der Verkehrsregeln.





## 4. Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen

## 4. Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen Parkraumerhebung



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

### Ergebnis

- **Abnahme des Parkraumangebots um - 6,6%**
- 59,1% (58) des Entfalls durch die Fußgängerzone
- Knapp die Hälfte mit 40,9% (40) durch sonstige Nutzungsänderungen (Baustellen, Schanigarten, Radabstellanlagen, etc.)

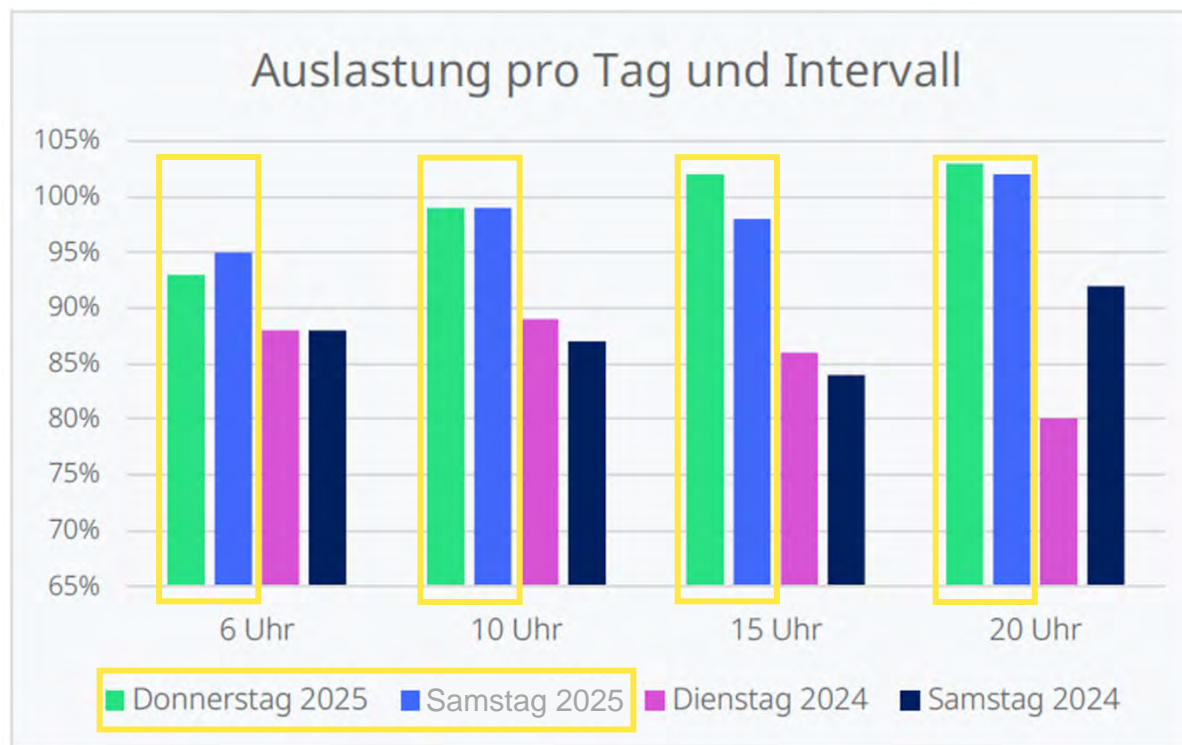
### Einordnung

- Verschärfung des bereits hohen Parkdrucks
- Weitere Optimierung des Parkraums kaum möglich → werktags Kurzzeitparken (2 Std. mit Parkschein) und Mischparken (9-23 Uhr mit Parkschein, Bewohner ganztags) unmittelbar angrenzend an die Fußgängerzone

## 4. Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen Parkraumerhebung



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



### Entwicklung

- Auslastung während Testphase 2025 höher als vor dem Test 2024
- abends Auslastung über 100%
- Anwohnende sind besonders betroffen

Quelle: PTV



## 4. Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen Verkehrszählungen



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

### Umfeld der Weißenburger Straße

#### Ergebnis:

- **Gemischte Entwicklung** bei den Kfz-Verkehrsmengen mit Zu- und Abnahmen an den umliegenden Knotenpunkten
- **Größte Veränderungen:**
  - Lothringer Str. westl. Pariser Str. (+105%)
  - Pariser Str. nördl. Lothringer Str. (+22%)
  - Sedanstr. östl. Metzstr. (+57%)
  - Weißenburger Str. östl. Pariser Platz (-38%)
  - Pariser Str. südl. Bordeauxplatz (-18%)
  - Metzstr. Südl. Weißenburger Platz (-17%)

#### Einordnung:

- Da die Ausgangsbelastung gering war, liegen die Zunahmen bei den Verkehrsmengen (Kfz/24h) noch unter den Grenzwerten fachlicher Regelwerke für Quartiersstraßen (Erschließungsstraßen)
- Zunahmen können aber teilweise zu erhöhten Lärmwerten führen

## 4. Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen Verkehrszählungen



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

### Testabschnitt in der Weißenburger Straße

#### Ergebnis:

- **Kfz:** - 85% (ca. -1.100 Kfz von 6-22 Uhr)
- **Rad:** ca. + 18% (ca. +200)
- **Fuß:** + 8 % am Pariser Platz, + 15% am Weißenburger Platz (ca. +900)
- **Fußverkehr** überwiegend auf den Gehwegen (91%) → auf der Fahrbahn: je 9% am Weißenburger und Pariser Platz, 13% auf Höhe EDEKA
- **Grundstückszufahrten:** Beinahe Verdopplung an Ein- und Ausfahrten zu privaten Stellplätzen in Hinterhöfen am Erhebungstag 2025 (66) gegenüber Erhebungstag 2023 (34)
- **Lieferverkehr:** Etwas weniger Lieferungen als 2023 → **41 % der Lieferungen außerhalb der Lieferzeit**, v. a. Paketdienste und Apothekenlogistik.



## 5. Feedback aus Veranstaltungen und schriftlichen Rückmeldungen

## 5. Feedback aus Veranstaltungen und schriftlichen Rückmeldungen



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

### Veranstaltungen

- 26.07.2023 Vorstellung Beteiligungskonzept (in BA5 VV)
- 12.10.2023 Information- und Diskussionsveranstaltung Gewerbe
- 23.10.2023 Information- und Diskussionsveranstaltung Anwohnende
- 23.11.2023 Information- und Diskussionsveranstaltung online
  
- 18.09.2024 Bürgersprechstunde (1 Std. vor BA5 VV)
- 17.10.2024 Bürgersprechstunde (1 Std. vor BA5 VV)
  
- 22.01.2025 Bürgersprechstunde (1 Std. vor BA5 VV)
- 09.04.2025 Aufsuchende Beteiligung: „Miteinander unterwegs mit Herz“
- 26.05.2025 Zwischenveranstaltung
- 12.07.2025 MOR-Stand auf BA-Abschlussfest
- 27.01.2026 Abschlussveranstaltung





# 5. Feedback aus Veranstaltungen und schriftlichen Rückmeldungen



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

## Wiederkehrende Themen

- Steigerung der Aufenthaltsqualität (weniger Lärm, mehr Platz, etc.)
- Mehr Raum für Begegnung
- Mitspracherecht wurde als nicht ausreichend empfunden
- Alternativ-Vorschläge: Einrichtung Einbahnstraße oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Empfehlung der Verwaltung bei Behandlung des ersten BA-Antrags)
- keine Parkplätze „vor der Tür“ für Kundschaft (Aussage Gewerbetreibende)
- Fehlende Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden untereinander (v.a. Radverkehr)
- hohe Lieferfrequenz (insb. EDEKA, Baustellen)
- Baustellen während Testphase
- Sorge vor Umsatzrückgang
- Sorge vor steigenden Mieten
- Schwierige Erreichbarkeit für Patient\*innen
- Verkehrsverlagerungen und veränderter Park-Such-Verkehr in umliegenden Straßen
- Bürgerinitiative „Haidhausen für alle“ mit großem Einsatz für eine Fußgängerzone

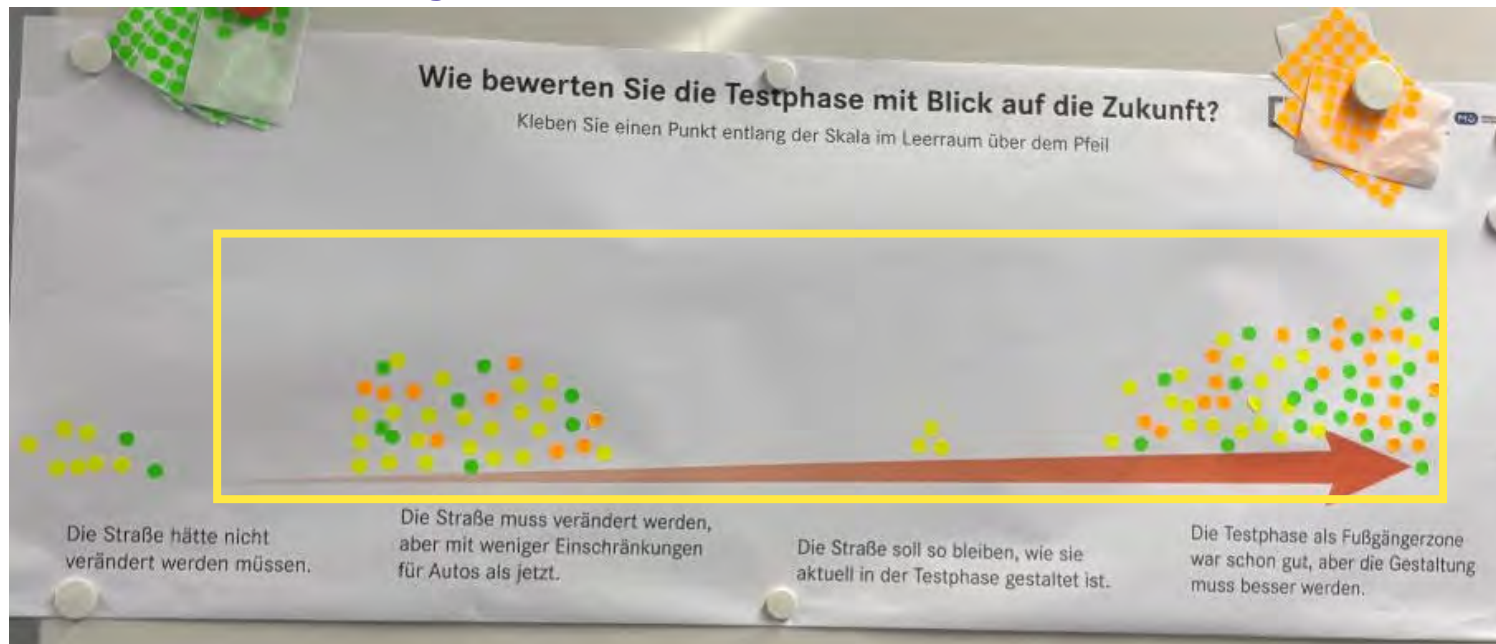


# 5. Feedback aus Veranstaltungen und schriftlichen Rückmeldungen

Zwischenveranstaltung Mai 2025



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



## Mehrheit für Veränderung

→ Art der Veränderung ist jedoch abzuwägen



## 6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?

## 6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

Ziele der Testphase	Hat die Fußgängerzone das Ziel erreicht?
<b>Steigerung der Aufenthaltsqualität, Flanieren und Verweilen fördern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Verweilen hat sich in der FGZ verdreifacht (9,0 % → 28,8 %)</li> <li>• Hohe Engagementbereitschaft der Bürgerschaft bei der Aufwertung des Straßenraums</li> <li>• Die temporäre Gestaltung hat nur bedingt dazu eingeladen, auf der Fahrbahn zu laufen</li> <li>• Gestalterische Mängel &gt; wertige Ausstattung gewünscht</li> </ul>
<b>Mehr Platz für den Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußverkehr hat Vorrang in FGZ</li> <li>• Zunahme Fußverkehr um 8-15%</li> <li>• Fußverkehr überwiegend auf den Gehwegen (91%)</li> <li>• „Rest“-Verkehrsmenge bleibt bestehen (15% MIV)</li> <li>• 41 % der Liefervorgänge außerhalb der Lieferzeit</li> <li>• Hat zu Verkehrsverlagerungen in nächstgelegene Umfahrungsmöglichkeiten geführt</li> <li>• Hat zu verschärftem Parkdruck im Umfeld geführt</li> </ul>



## 6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

Ziele der Testphase	Hat die Fußgängerzone das Ziel erreicht?
<b>Einkaufsfunktion erhalten (weiterhin attraktive Einkaufsstraße)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung Passant*innen: Einkaufen Hauptbesuchsgrund, mit Anstieg um 11,6%</li> <li>• Befragung Anwohnende: Einkaufen Hauptbesuchsgrund, aber verzeichnet leichten Rückgang um 3,5%</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung Gewerbe: Umsatzentwicklung heterogen</li> <li>• Sorgen des Gewerbes um Erreichbarkeit für Kundschaft</li> </ul>
<b>Durchlässigkeit für den Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit freigegeben</li> <li>• Akzeptanz für Zulassung des Radverkehrs, aber Probleme bei der Regeleinhaltung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme Radverkehr um ca.18%</li> </ul>
<b>Lieferverkehr weiterhin ermöglichen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zeitlich eingeschränkt</li> <li>• außerhalb der Lieferzeiten mit Beantragung Zufahrtserlaubnis möglich</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorgen des Gewerbes um Erreichbarkeit für Lieferverkehr</li> </ul>

Isabel Strehle, Mobilitätsreferat

# RESÜMEE

# Resümee



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

01 | Breiter Konsens für eine Aufwertung des öffentlichen Raums

02 | Fußgängerzone sollte mit Umbauten begleitet werden

03 | Begrenzte finanzielle Rahmenbedingungen aus dem städtischen Haushalt

04 | Verkehrsberuhigung und Flächengewinn für den Fußverkehr kurzfristig ermöglichen

05 | Diskussionsprozess im Hinblick auf die dauerhafte bauliche Umgestaltung fortführen



Moderation: Dr. Sonja Rube, USP Projekte

# PODIUMSDISKUSSION



## Podiumsgäste

- Georg Dunkel, Mobilitätsreferent
- Jörg Spengler, Bezirksausschussvorsitzender Au-Haidhausen
- Thomas Voglgsang, Buch & Töne
- Anna Peiffer, BI „Haidhausen für Alle“

## Expert\*innen Evaluation

- Regina Winzinger, Mobilitätsreferat LHM
- Christian Hörmann, CIMA

Georg Dunkel, Mobilitätsreferent

# AUSBLICK

Wenn Sie uns noch etwas mitteilen möchten,

**NUTZEN SIE GERNE DIE STELLWÄNDE!**



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**

# Danke!

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat

Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement  
MOR-GB2 | [gb2.mor@muenchen.de](mailto:gb2.mor@muenchen.de)

#### Abteilungen

Bezirksmanagement + Projektentwicklung (GB2.1)  
Grundsatzaufgaben + Dauerhafte Verkehrsanordnungen (GB2.2)  
Stab Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung (Stab2)

---

**USP Projekte GmbH**  
[www.usp-projekte.de](http://www.usp-projekte.de)

**CIMA BERATUNG + MANAGEMENT**  
[www.cima.de](http://www.cima.de) | [www.cimamonitor.de](http://www.cimamonitor.de)

[muenchenunterwegs.de](http://muenchenunterwegs.de)



im Auftrag der Landeshauptstadt München



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**