

Testphase Fußgängerzone Weißenburger Straße

Abschließende Informationsveranstaltung

27.01.2026

19:30 – 21:00 Uhr

Kath. Stiftungsfachhochschule, Preysingstraße 95



Georg Dunkel, Mobilitätsreferent

Jörg Spengler, Bezirksausschussvorsitzender Au-Haidhausen

BEGRÜBUNG

BA-Eröffnungsfest







© Fotos: LHM, Mobilitätsreferat



© 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 Weißenburger 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?**



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

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

A photograph of a sunlit street scene. The street is lined with mature trees, their green leaves filtering the sunlight. On the left, there are several buildings, including a yellow one with large windows and a red one. On the right, there are more buildings, some with scaffolding. Several cars are parked along the sides of the street. In the center, a person wearing a blue shirt and a helmet is riding a bicycle away from the camera. The sky is clear and blue.

Vor
Testphase

Während Testphase





Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

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

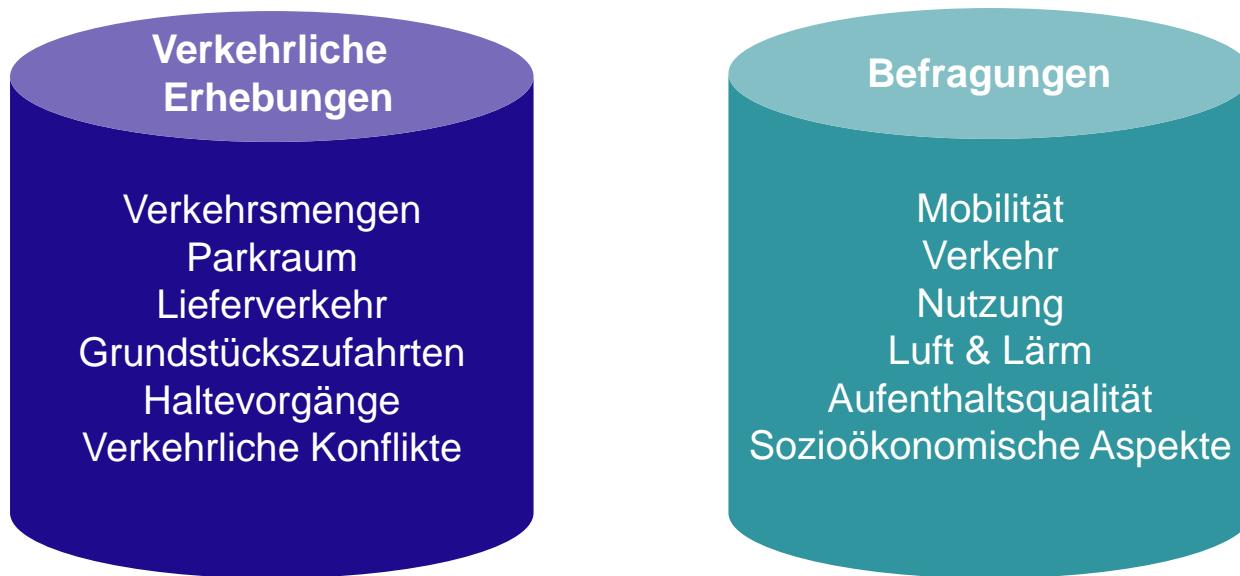
- **Befragung** aller Nutzergruppen (Anwohnende, Gewerbe, Passant*innen)

2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Zwei Säulen der Bewertung

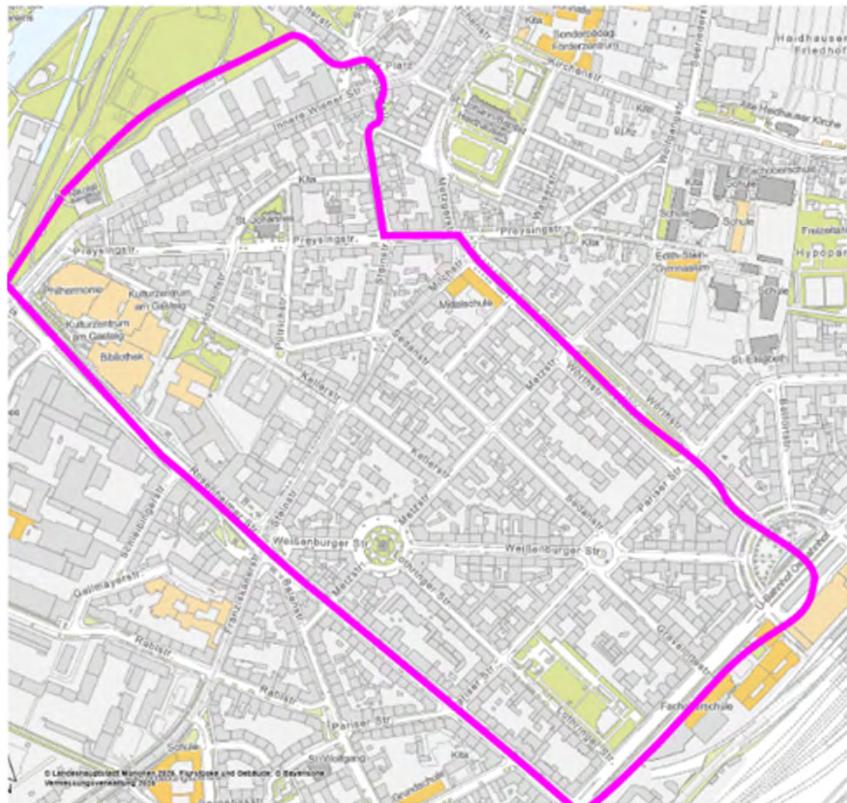


Die **Erhebungen** zählen und messen die verkehrliche Situation –
die **Befragungen** zeigen die **Erfahrungen** unterschiedlicher
Nutzergruppen zu spezifischen Aspekten.

2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

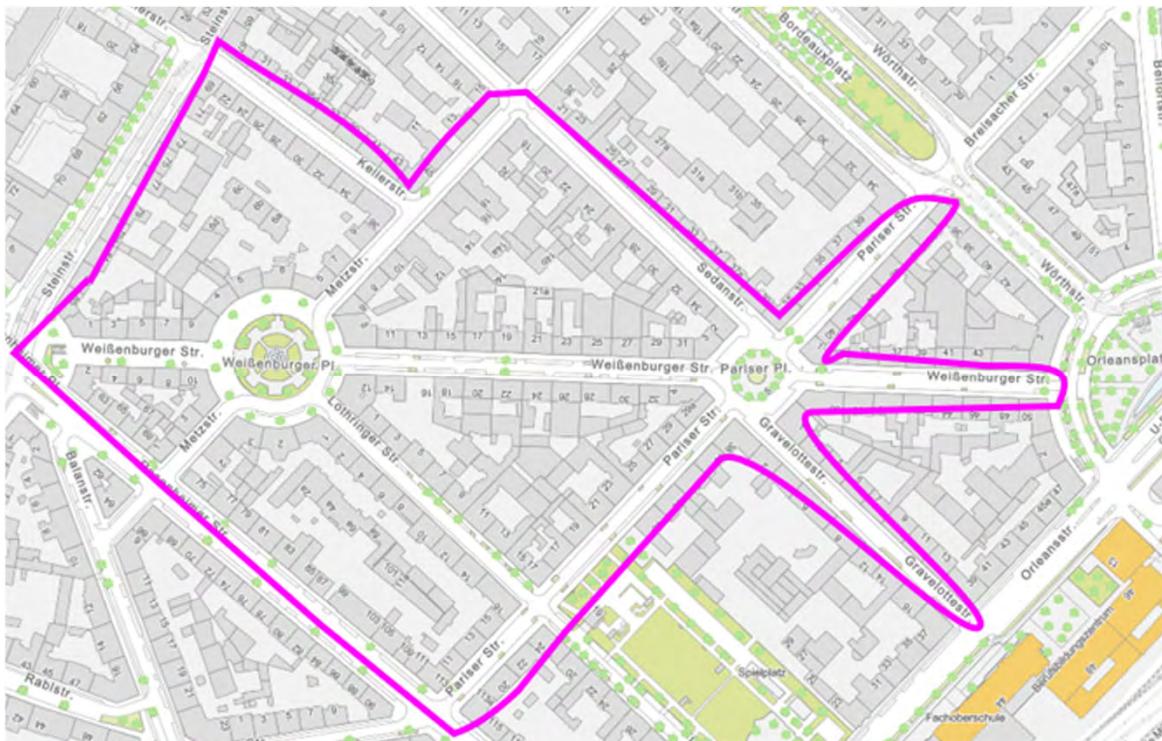


Umgriff Parkraumerhebung (= Lizenzgebiet Franzosenviertel) vor und während der Testphase

2. Methodik – Untersuchung der Testphase



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



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



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

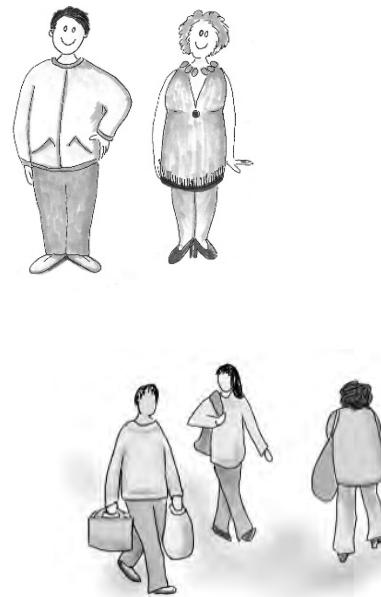
3. Ergebnisse der Befragungen (CIMA)

Befragungen

Überblick Methodik und Vorgehen

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.



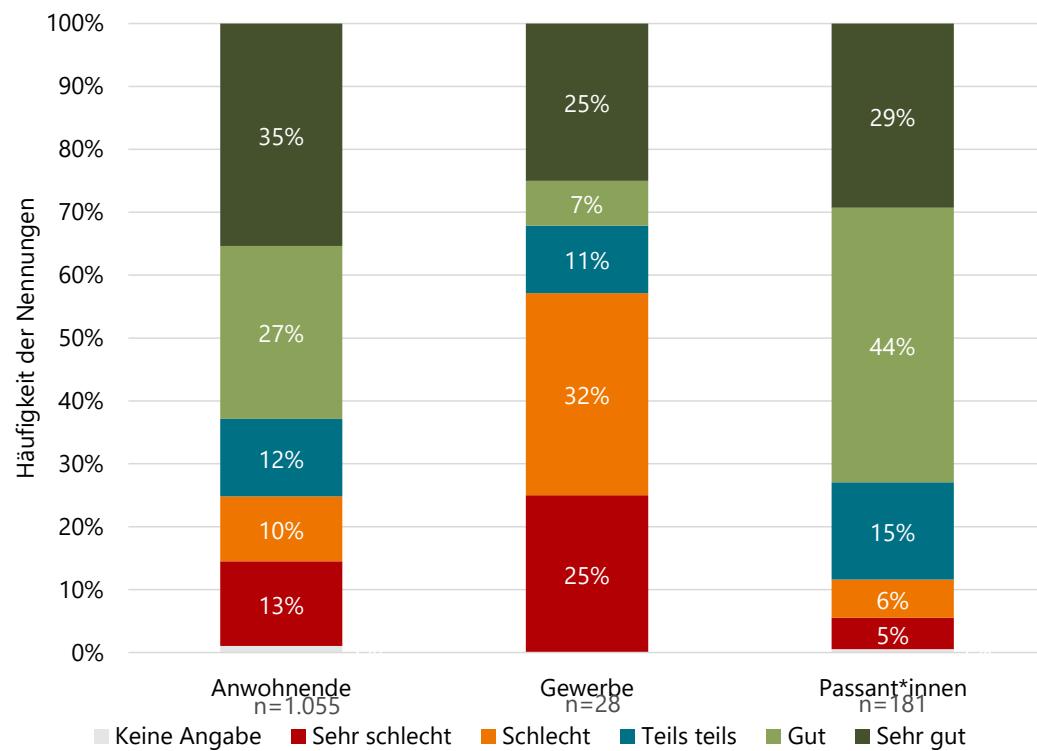
Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

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?

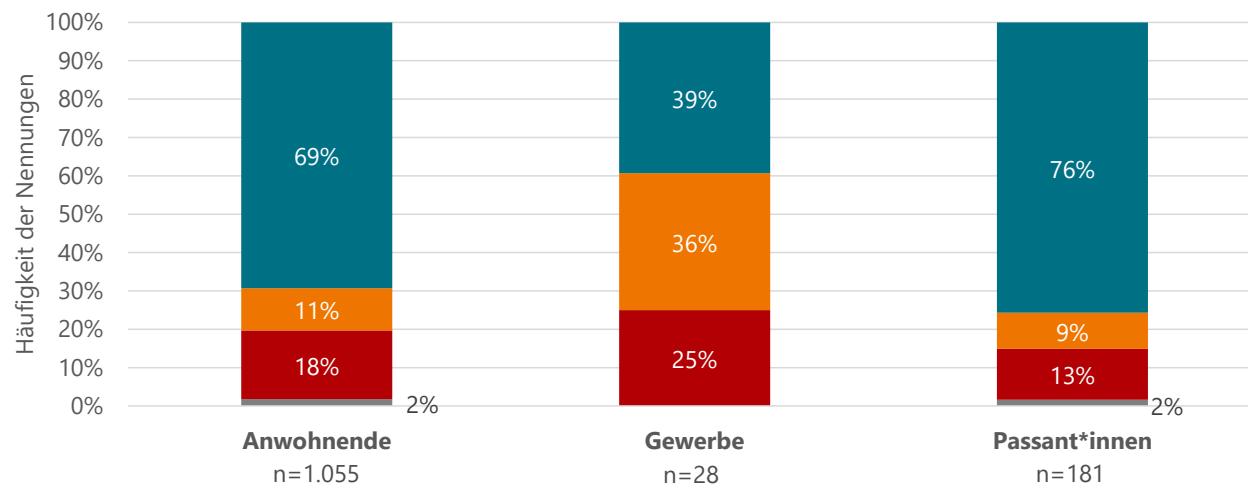


- Die Mehrheit der **Passant*innen** (73%) und **Anwohnenden** (62%) **bewertet die Testphase positiv..**
- Die **Gewerbetreibenden sind deutlich gespalten**, 57% der Gewerbetreibenden bewerten die Testphase als schlecht bis sehr schlecht. Gut bis sehr gut nur 32%.

→ 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?

| Zweck | Anwohnende n=1.055 | | Passant*innen n=181 | | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | 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.**

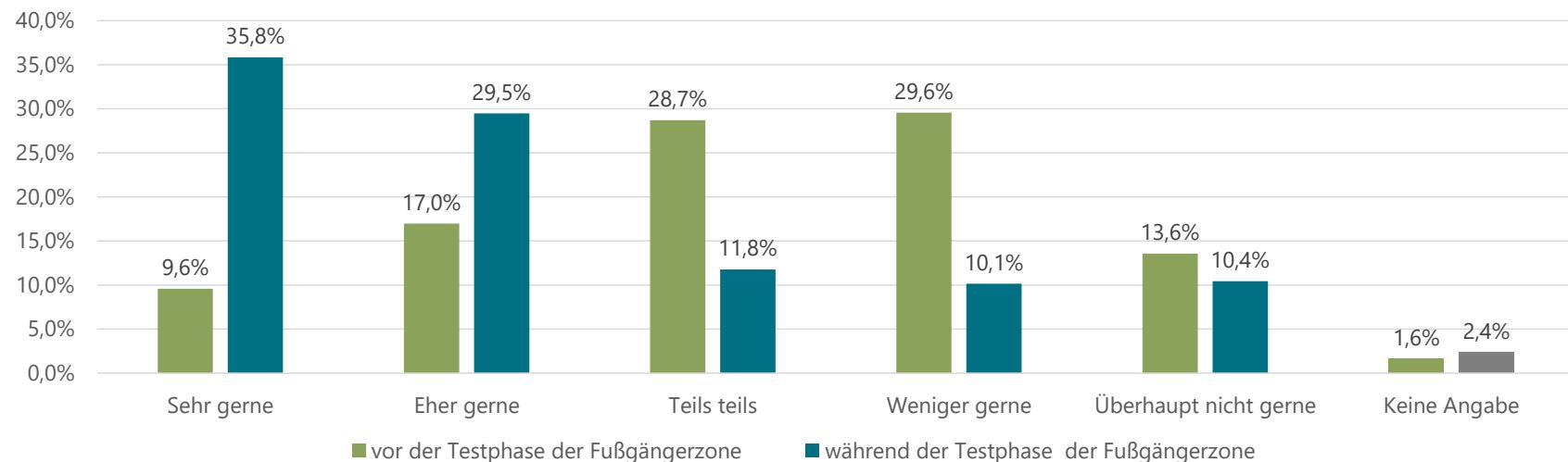
2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.



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.

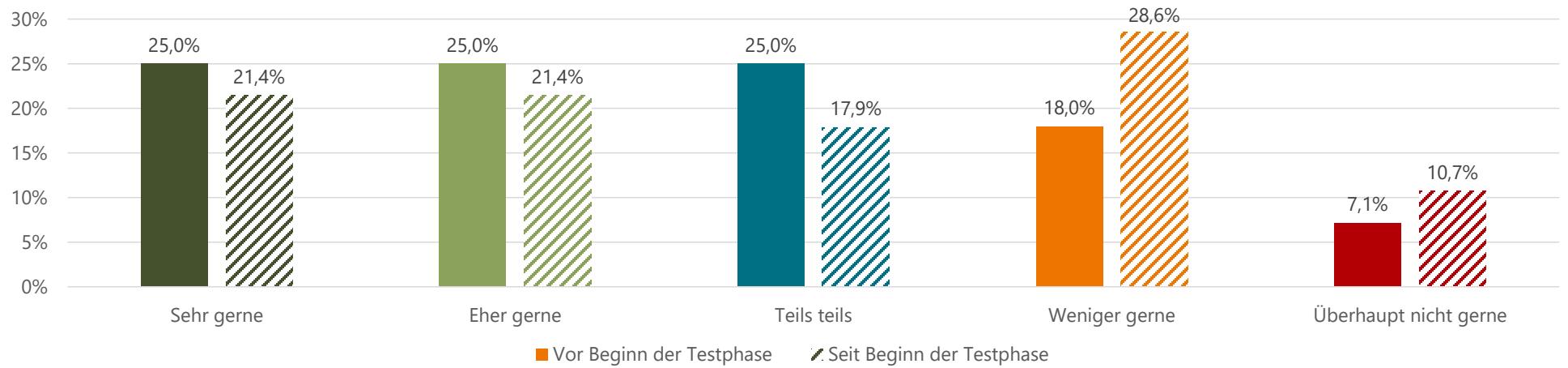


2. Die durch die Testphase hergestellte Qualität der Weißenburger Straße spiegelt sich in der gesteigerten Aufenthaltsqualität und veränderten Nutzung wider.

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

cima.

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

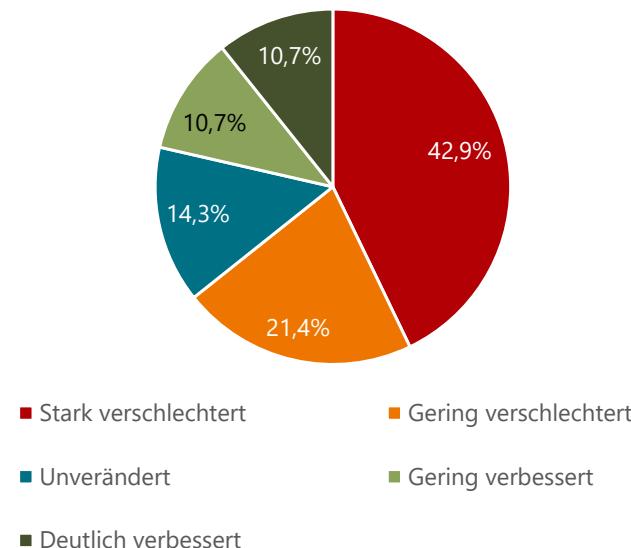
Die Verkehrsbeschränkungen führten zu unterschiedlichen Wahrnehmungen der Erreichbarkeit, wobei die negativen Auswirkungen auf das Gewerbe deutlich hervortreten:

- **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.

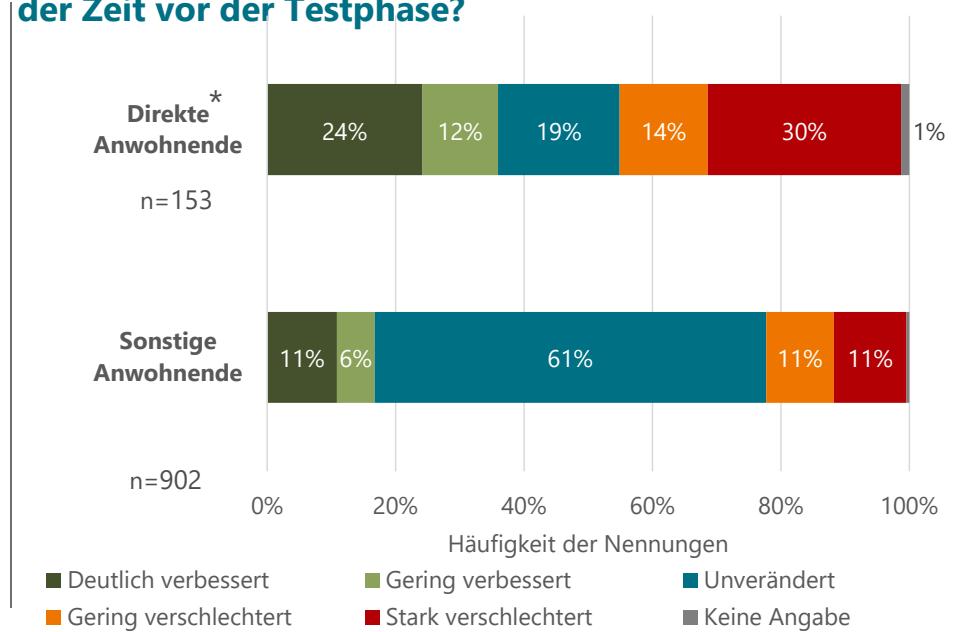
Gewerbetreibende:

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

cima.

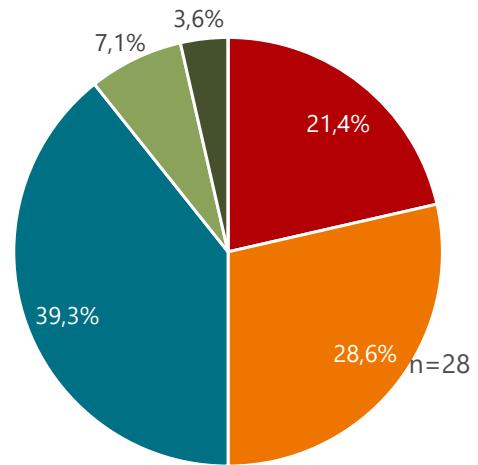


3. Die Verkehrsbeschränkungen führen zu einem geteilten Meinungsbild sowohl bei den Anwohnenden als auch bei den Gewerbetreibenden.



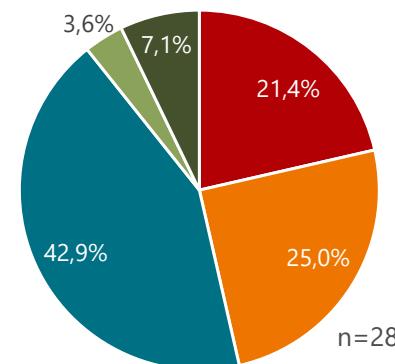
Gewerbetreibende:

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



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

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



- Deutlich gesunken
- Gestiegen
- Gesunken
- Deutlich gestiegen
- Unverändert



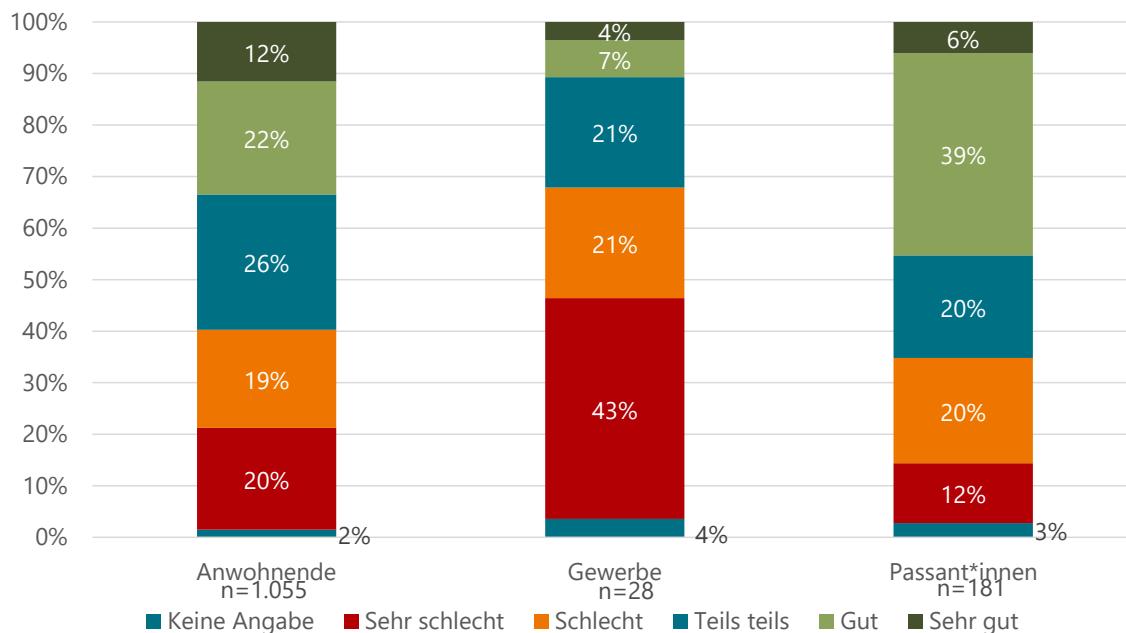
Zentrale Erkenntnisse aus den Befragungen

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.

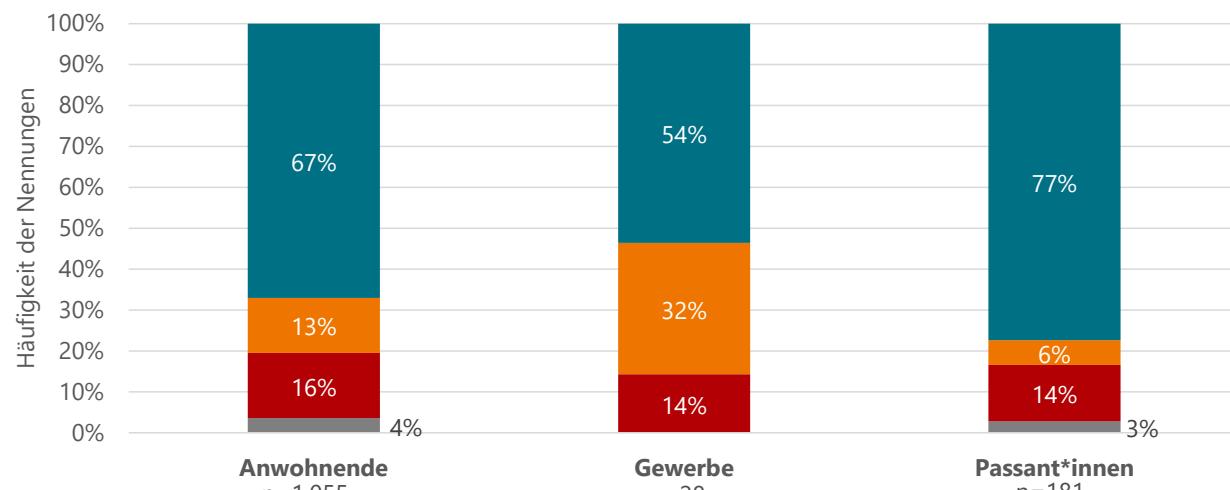
In einer Fußgängerzone ist das Fahrradfahren nicht erlaubt bzw. nur mit Ausnahmeregelung „Radfahrer frei“ in Schrittgeschwindigkeit. Wie beurteilen Sie die Einhaltung der Regelungen zum Radverkehr während der Testphase der Fußgängerzone?



- 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.

Rückblickend auf die Testphase: Welche Regelung für den Radverkehr in einer möglichen dauerhaften Fußgängerzone finden 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.



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

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.)

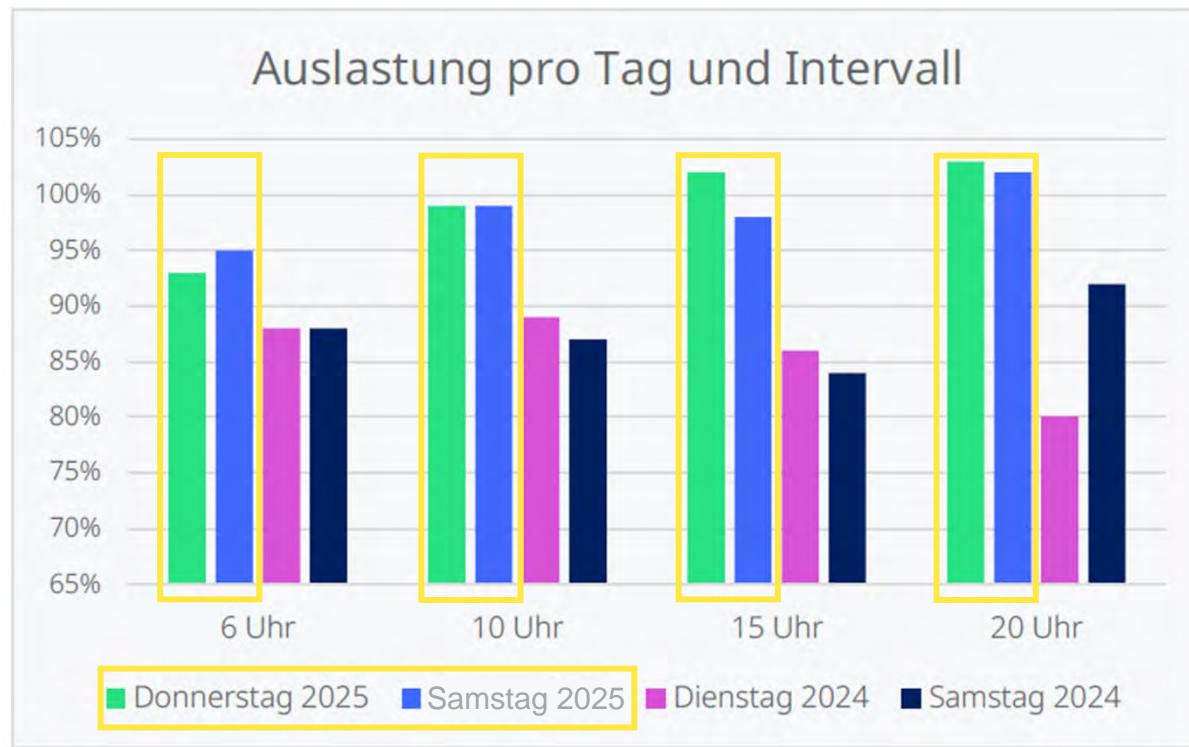
Einordnung

- 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%) | - Weißenburger Str. östl. Pariser Platz (-38%) |
| - Pariser Str. nördl. Lothringer Str. (+22%) | - Pariser Str. südl. Bordeauxplatz (-18%) |
| - Sedanstr. östl. Metzstr. (+57%) | - 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.



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

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

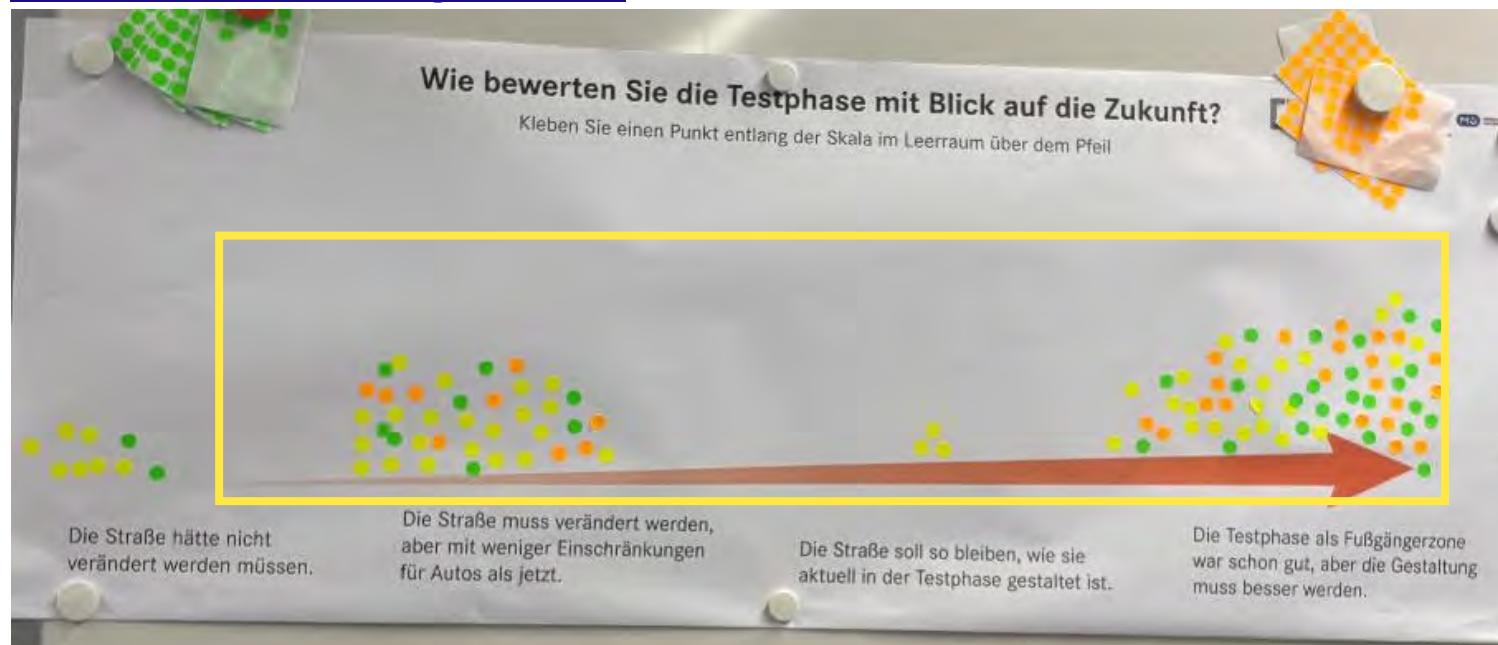
- Steigerung der Aufenthaltsqualität (weniger Lärm, mehr Platz, etc.)
- Mehr Raum für Begegnung
- Mitspracherecht wurde als nicht ausreichend empfunden
- Alternativ-Vorschläge: Einrichtung Einbahnstraße oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Empfehlung der Verwaltung bei Behandlung des ersten BA-Antrags)
- 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



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?

6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

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

6. Einordnung – Was bedeuten die Ergebnisse?



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

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

muenchenunterwegs.de



Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
MOR-GB2 | 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

CIMA BERATUNG + MANAGEMENT
www.cima.de | www.cimamonitor.de

im Auftrag der Landeshauptstadt München



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat