

Dieses Fact Sheet wurden im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Stadt München

Abbildung 1



Quelle: Stadt München, Foto: Esch

Sendlinger Straße

Die Sendlinger Straße in München wurde abschnittsweise zur Fußgängerzone umgewidmet. Nach der erfolgreichen Umgestaltung des nördlichen Teils im Jahr 2013 wurde die Maßnahme anschließend auf den südlichen Teil ausgeweitet. Dafür startete die Umwidmung der südlichen Sendlinger Straße im Juli 2016 zunächst als zeitlich begrenzter, einjähriger Verkehrsversuch. Im Zuge dessen wurde durch die Stadt auf weitreichende Partizipationsmöglichkeiten und eine umfassende Evaluation der Maßnahmenwirkung geachtet. Die erfolgreiche Evaluation des Verkehrsversuchs führte 2017 zur dauerhaften Auszeichnung als Fußgängerzone und zu Umbaumaßnahmen, in deren Zuge die Barrierefreiheit verbessert, neue Baumstandorte angelegt und neues Stadtmobiliar installiert wurden. Diese Umbaumaßnahmen wurden im Zeitraum von 2019 bis 2020 durchgeführt. Eine weitere Evaluation nach der Verstetigung der Fußgängerzone

wurde nicht durchgeführt. Durch die Einbeziehung verschiedener Stakeholder in den Umsetzungsprozess wurden die Interessen dieser Gruppen aufgenommen und berücksichtigt. Die Sendlinger Straße ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Einrichtung einer Fußgängerzone die Aufenthaltsqualität fördern kann, zur Nutzung als Einkaufs- und Flaniermeile anregt und gleichzeitig eine positive Wirkung auf den ansässigen Einzelhandel entfaltet. (2, 3)

1 Rahmendaten

1.1 Ort der Umgestaltung

Sendlinger Straße (südlicher Abschnitt)

1.2 Zeitraum

2015 – 2020

1.3 Kosten und Finanzierung

3.500.000 € (9) finanziert durch die Stadt München

2 Räumlicher Kontext

2.1 Einwohnerzahl

1.471.508 (Stand 31.12.2018) (1)

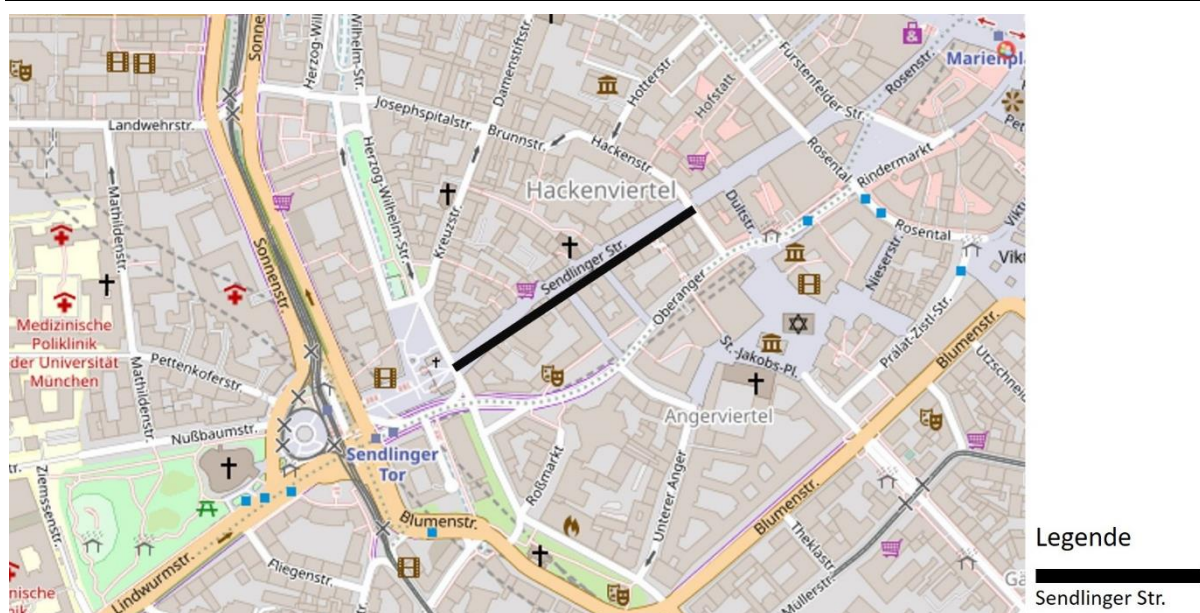
2.2 Stadt- oder Gemeindetyp

Große Großstadt

2.3 Lage des Maßnahmegebiets

Zentrumslage

Abbildung 2 Lageplan der Münchner Innenstadt



Quelle: Kartengrundlage OpenStreetMap / © OpenStreetMap Mitwirkende www.openstreetmap.org/copyright

2.4 Städtebauliche Bedeutung

Geschäftsstraße

2.5 Straßentyp

Nebenstraße

2.6 Gebietstyp

Innenstadt

2.7 Räumliche Ausdehnung

Straßenzug ca. 300 m lang

2.8 Räumliche Situation

Einzelner Straßenzug

2.9 Allgemeine Gebietscharakterisierung

Die Sendlinger Straße ist eine beliebte Einkaufsstraße in der Altstadt Münchens. Die Straße verbindet das Sendlinger Tor mit dem Rindermarkt und ist geprägt durch beidseitige fünf- bis sechsgeschossige Bebauung und Mischnutzung durch den Einzelhandel, Gastronomiebetriebe, Wohnen, Büros und Dienstleistungsangebote. Die Sendlinger Straße ist durch ihre prominente Lage innerhalb der Innenstadt, der unmittelbaren Nähe zu weiteren Einkaufsstraßen und den Sehenswürdigkeiten Münchens eine beliebte Adresse für die Münchner Bevölkerung und Touristen. (2)

2.10 Verkehrliche Ausgangssituation

In der Sendlinger Straße prägten beidseitig parkende Pkw das Bild, während die Ausweisung als Einbahnstraße eine Durchfahrt nur aus südlicher Richtung erlaubte. Fahrradfahrende fuhren im Mischverkehr ohne eigene Fahrstreifen. Durch die zentrale Lage in der Altstadt Münchens nahe der U-Bahn-Station „Sendlinger Tor“, an der sechs U-Bahnlinien, sechs Tramlinien und zwei Buslinien verkehren, ist die Sendlinger Straße sehr gut über den ÖPNV zu erreichen.

3 Details der Maßnahme/des Konzeptes

3.1 Problemdimension Ausgangssituation

Vor allem der ruhende Verkehr störte die Aufenthaltsqualität und reduzierte die Flächen für zu Fuß Gehende, Einzelhandel und Gastronomie. (2)

3.2 Zielsetzungen

Ziel der Maßnahme ist es, die Aufenthaltsqualität und die ökonomische Vielfalt in der Sendlinger Straße zu steigern. (2)

3.3 Ursprüngliche Widmung/Nutzung

- ▶ Allgemeiner Verkehr
- ▶ Ruhender Verkehr

- ▶ Beschränkte Widmung zu Fuß Gehende
- ▶ Einzelhandel & Gastronomie

3.4 Anvisierte Widmung/Nutzung

- ▶ Beschränkte Widmung nur für bestimmte Benutzungsarten: Fußgängerzone (Radverkehr frei)
- ▶ Aufenthaltsfläche
- ▶ Flächen für Einzelhandel & Gastronomie

3.5 Umgestaltungsmaßnahmen/eingesetzte Maßnahmen

- ▶ Installation von Pollern
- ▶ Installation von Stadtmobiliar
- ▶ Anlage von Grünflächen
- ▶ Rückbau von 81 Parkplätzen
- ▶ Rückbau des Fahrsteifens und Ausbau eines barrierefreien Fußwegs

3.6 Übergeordnete Strategie-/Planeinbettung

Die Umgestaltung der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone wurde bereits seit 30 Jahren diskutiert, ist jedoch nicht Teil eines übergeordneten Planes oder einer Strategie. Einzig ins Innenstadtkonzept wurde die Aufwertung der Sendlinger Straße als Maßnahmenschwerpunkt aufgenommen. (3, 15)

3.7 Integration in Forschungsprojekte/Fördermaßnahmen

Eine Evaluation der temporären Umwandlung des nördlichen Teils der Sendlinger Straße wurde im Auftrag der Landeshauptstadt München durch die Büros STUDIO STADT REGION und zebalog durchgeführt, bevor die Fahrbahn zurückgebaut und die Fußgängerzone verstetigt wurde. (2)

4 Umsetzungsprozess

4.1 Initiator der Umwidmung

Die Umwidmung der Sendlinger Straße ist durch die Stadt München initiiert worden. Die Maßnahme wurde bereits seit über 30 Jahren diskutiert. Durch den Neubau eines Einkaufszentrums im nördlichen Bereich der Sendlinger Straße veränderten sich die Rahmenbedingungen, wodurch die lang diskutierten Maßnahmen in die Praxis umgesetzt werden konnten. (3)

4.2 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Stadt München setzt bereits seit langem Bürgerbeteiligungsformate ein (PlanTreff 1995), um Planwerke mit Leitliniencharakter zu schaffen. Vor dem Beschluss des Planungsausschusses 2016 zum Start des Verkehrsversuchs kam es zu zahlreichen Beschwerden durch Anwohnende

und Gewerbetreibende. Eine Petition, die zum Ziel hatte, den Verkehrsversuch zu stoppen, wurde von rund 600 Bürgerinnen und Bürgern unterschrieben. Dies führte dazu, dass der Planungsausschuss den Beschluss vertagte und die Regelungen für die Fußgängerzone überarbeitet wurden. Insbesondere die Sonderregelungen für Anwohnende wurden neu gefasst. Im Verkehrsversuch ab 2016 wurden unterschiedliche Beteiligungsformate genutzt, beispielsweise Befragungen von Anwohnenden, Passanten und Gewerbetreibenden, Begehungen sowie eine offene Bürgerwerkstatt. Der Planungsausschuss prüfte die in diesem Rahmen gesammelten Vorschläge (bspw. Einbahnstraßenregelung für Lieferverkehr, Erweiterung der Lieferzeiten). (2, 4, 10, 13)

4.3 Interessen & Zielkonflikte

Im Zuge der Umwidmung sind in der Sendlinger Straße 81 Parkplätze entfallen. Anwohnenden und Gewerbetreibenden kritisierten, dass weniger Parkraum vorhanden sei und sich so der Zugang zur Sendlinger Straße verschlechtere. (2)

4.4 Politische Rahmenbedingungen

Zentraler Akteur ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung; mit Stadtbaurätin Elisabeth Merk besteht seit 2007 (in dritter Amtszeit bis 2025) personelle Kontinuität in der Leitungsebene. Der Antrag zur Errichtung der Fußgängerzone stammt aus der Fraktion Die Grünen/Rosa Liste, die im Zeitraum von 1990 bis 2014 gemeinsam mit der SPD an der Stadtratskoalition beteiligt waren. Zusätzlich gibt es in München Initiativen zur Förderung des Radverkehrs und der Sicherheit von Radfahrenden, welche beispielsweise die beiden Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid München“ mit insgesamt 160.000 Unterschriften im Jahr 2019 initiierten. (5, 6, 12)

5 Bewertung & Evaluation

5.1 Veränderungen im Mobilitätsverhalten & Verkehr

5.1.1 Ruhender Verkehr

Durch den Wegfall der Parkplätze während des Verkehrsversuchs in der Sendlinger Straße wichen die Anwohnenden auf Parkmöglichkeiten im Hackenviertel aus. Eine Evaluation zeigte, dass im Gegensatz zur Vorher-Erhebung 2013 die vorhandenen Parkstände 2016 voll ausgelastet waren. Zusätzlich wurde mehr außerhalb legaler Parkstände geparkt. So wurden mehr Pkw in Kreuzungsbereichen oder Halteverbotszonen abgestellt. Zu beachten ist allerdings, dass während der Nachher-Messung 2016 weitere 100 Parkplätze im Viertel durch Bauarbeiten blockiert wurden und daher die Auswirkungen nicht nur auf den Verkehrsversuch in der südlichen Sendlinger Straße zurückgeführt werden konnten. Insgesamt habe sich durch den Verkehrsversuch die Parkplatzsituation des Hackenviertels an die der restlichen Altstadt Münchens angepasst. 66 % der Anwohnenden gaben an, ein Auto zu besitzen, und bewerteten die Erreichbarkeit der Sendlinger Straße während des Verkehrsversuchs im Schnitt mit der Schulnote 3,1. Die Beurteilung der allgemeinen Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes aller Antwortenden mit Auto wurde durchschnittlich mit 3,2 bewertet. Häufigste Ursache für schlechtere Bewertungen des Verkehrsversuchs war der Mangel an Parkplätzen in und um die Sendlinger Straße. (2)

5.1.2 Fließender MIV

Verschiedenen Betroffene bemängelten während des Verkehrsversuchs 2016/2017 die unklare Informationslage über die Erteilung von Zufahrtserlaubnissen. Zudem gab es Konflikte

zwischen zu Fuß Gehenden und rechtmäßig einfahrenden Pkw. Grundsätzlich ist die Einfahrt motorisierter Fahrzeuge nur Anwohnenden mit privater Stellfläche und zum Be- und Entladen sowie für den Lieferverkehr zwischen 22.30 und 10.15 Uhr erlaubt. Während dieser Lieferzeiten dürfen auch Personen, die über einen Schwerbehinderten-Parkausweis verfügen, in der Fußgängerzone parken. Der Anteil der Anwohnenden, die ihre Wohnung mit dem Auto erreichen konnten, ist während des Verkehrsversuchs von 55 % auf 29 % zurückgegangen. Weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten nach dem Abschluss der Verstetigung 2020 wurden nicht erhoben. (2, 11)

5.1.3 ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung der Altstadt änderte sich durch die Maßnahme nicht. Die Veränderungen wurden nicht untersucht. In der Evaluation wurde die ÖPNV-Anbindung von Gewerbetreibenden und Anwohnern positiv beurteilt. (2)

5.1.4 Radverkehr

Für Radfahrende gelten die gleichen Regelungen wie in anderen bestehenden Fußgängerzonen der Stadt, sodass Fahrräder zwischen 9 und 21 Uhr geschoben werden müssen. Zwischen 21 und 9 Uhr ist das Radfahren erlaubt. Fahrradabstellplätze werden genutzt, entsprachen in ihrer Anzahl jedoch nicht der hohen Nachfrage. Im Verkehrsversuch wurde festgestellt, dass einige Radfahrende keine Alternativrouten wählen und es so zu Verkehrsverstößen durch Radfahrende in der Fußgängerzone kam. Anwohnende und Passanten berichteten von einigen sehr schnellen und rücksichtslosen Radfahrenden und äußerten den Wunsch nach verstärkten Kontrollen. Die genaue Anzahl der Verkehrsverstöße durch Radfahrende konnte während des Verkehrsversuchs nicht ermittelt werden, jedoch hielten sich die meisten Radfahrenden laut der Beobachtungen an das Fahrverbot in der Fußgängerzone. Aus den Befragungen während des Verkehrsversuchs geht hervor, dass der Anteil der Anwohnenden, die ihre Wohnung mit dem Fahrrad fahrend erreichen, um 4 % zurückgegangen ist und nun bei 32 % liegt. Nach Fertigstellung der baulichen Umgestaltung wurde die Sendlinger Straße Ende 2019 offiziell als „beschränkt-öffentlicher Weg, Fußverkehr, Radverkehr frei“ eingestuft. Weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten nach der Verstetigung wurden nicht erhoben. (2, 11)

5.1.5 Fußverkehr

Im Verkehrsversuch wurden durch Stichtagserhebungen festgestellt, dass der Fußverkehr zugenommen hat. Werktags kam es zu einer Zunahme um 2 – 7 %. Samstags wurden 59 – 67 % mehr zu Fuß Gehende im Untersuchungsgebiet gezählt. Während der Testphase nutzten viele zu Fuß Gehende weiterhin die Bürgersteige, während der ehemalige Straßenraum besonders von Personen mit Kinderwagen oder größeren Gruppen genutzt wurde. Der Anteil der Anwohnenden, die gemäß Angabe ihre Wohnung zu Fuß erreichen, stieg während des Verkehrsversuchs von 74 % auf 86 % (2). Weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten nach der Verstetigung wurden nicht erhoben.

5.2 Auswirkungen auf Aufenthalts-, Lebens- und baukulturelle Qualität sowie Standortattraktivität

5.2.1 Verweildauer von Passanten

Während der Testphase merkten Gewerbetreibende an, dass die entspannte Atmosphäre ohne MIV Passierende zum Schaufensterbummel einlädt. Die temporär eingerichteten Sitzgelegenheiten wurden vor allem während der Sommermonate intensiv genutzt. Die Einrichtung der Fußgängerzone steigerte auch die Attraktivität für Touristen. 82 % der während

des Verkehrsversuchs befragten Vorübergehenden empfanden den Zustand der Sendlinger Straße als besser. Durch die Maßnahme steigerte sich auch der Anteil der Anwohnenden, die die Sendlinger Straße zum Verweilen (von 13 % auf 24 %) und zum Treffen von Bekannten (von 15 % auf 18 %) nutzen. Die Anteile der spazierenden Anwohnenden (45 %) und eine Nutzung während der Mittagspause (13 %) blieben gleich. 70 % der Anwohnenden bewerteten die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone während des Verkehrsversuchs mit der Schulnote 3 oder besser (Durchschnitt 2,8). Nach Verstetigung der Fußgängerzone und nach Abschluss der entsprechenden Umgestaltung 2020 wurde keine weitere Evaluation durchgeführt. (2)

5.2.2 Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Die Anwohnenden bewerteten die verbesserte Luftqualität als positiv (siehe auch *Lärmemissionen*). Im Bereich der Sendlinger Straße sind jedoch keine lufthygienischen Messungen durchgeführt worden, sodass keine belastbaren Aussagen zur Vorher-/Nachher-Situation möglich sind. (2)

5.2.3 Lärmemissionen

Anwohnende beschwerten sich im Verkehrsversuch über lärmende zu Fuß Gehende und Gruppen in den Abend- und Nachtstunden. Genaue Zahlen zur Lärmbelastung nach der Fertigstellung der Fußgängerzone 2019 sind nicht bekannt. Während des Verkehrsversuchs gaben 54 % aller Befragten an, dass ihnen der geringere Lärm und die bessere Luftqualität besonders gefalle. (2)

5.2.4 Verkehrssicherheit

Durch die Umwidmung der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone ist eine ganz neue (verkehrliche) Situation entstanden. So war die Umwidmung nicht etwa aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig, sondern beruhte allein auf konzeptionellen Überlegungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Nach dem in Teilen jüngst erfolgten Umbau der Straße wird die Sendlinger Straße als solche Zone wahr- und angenommen. Fußgänger und die zeitweise zugelassenen Sonderverkehre (insb. Liefer- und Radverkehr) haben ihr Miteinander gefunden.

5.2.5 Soziale Ausgewogenheit

Bei der Evaluation der Testphase wurde keine Nutzererhebung durchgeführt, jedoch ließen Orts-begehungen und Beobachtungen auf sehr vielfältige Nutzergruppen schließen. So wurden Personen aller Altersgruppen, Menschen mit und ohne Behinderung und unterschiedliche Gruppen (wie Paare, Familien, Gruppen von Gleichaltrigen) in der südlichen Sendlinger Straße beobachtet. (2)

5.2.6 Barrierefreiheit

Während der Testphase konnten Rollstuhlfahrende durch die nicht abgesenkten Bordsteine weiterhin nur die Bürgersteige nutzen. Bei der Verstetigung und Umgestaltung der Fußgängerzone wurde jedoch ein Niveaueausgleich vorgenommen. Außerdem dienen die Entwässerungsrinnen als taktile Leitlinien. (2, 9)

5.2.7 Weiteres

Insgesamt gaben fast 70 % aller Befragten an, die Wohnqualität habe sich während des Verkehrsversuchs verbessert oder sei gleichgeblieben. Bei Anwohnenden mit Wohnort in der Sendlinger Straße urteilten sogar 71,5 % die Wohnqualität sei gleich oder habe sich verbessert. (2)

5.3 Auswirkungen auf die örtliche Ökonomie

5.3.1 Anzahl der Betriebe des Einzelhandels und der Gastronomie

Eine Vorher-/Nachher-Erhebung fand nicht statt.

5.3.2 Umsätze der des Einzelhandels und der Gastronomie

78 % der Gewerbetreibenden gaben an, dass der Umsatz im Einzelhandel in der Sendlinger Straße und im Umfeld gegenüber der Zeit vor dem Verkehrsversuch gleichgeblieben sei oder sich verbessert habe. (2) Gleichzeitig gaben 4 % der Gewerbetreibenden an, ihr Umsatz sei deutlich gesunken. Weitere Erhebungen der Umsatzzahlen nach der Verstetigung der Umwandlung sind nicht bekannt.

5.3.3 Verkaufsfläche des Einzelhandels und der Gastronomie

Eine Vorher-/Nachher-Erhebung fand nicht statt.

5.3.4 Gewerbemieten

In der Evaluation des Verkehrsversuchs von 2017 wurde keine Analyse der Gewerbemieten vorgenommen. Gewerbetreibende äußerten jedoch die Sorge vor steigenden Mieten, da sich das Image der Sendlinger Straße als Einkaufsstraße durch die Fußgängerzone gebessert habe. (2)

5.3.5 Events, Markttage, Straßenfeste

Nicht vorliegend

5.4 Auswirkungen auf angrenzende Gebiete

5.4.1 Parksuchverkehr

Während der Testphase wurde vor allem während der Abendstunden eine Zunahme des Parksuchverkehrs im übrigen Hackenviertel, beobachtet. Besonders betroffen waren die unmittelbar an die Sendlinger Straße angrenzenden Straßen. (2)

5.4.2 MIV-Verkehrsaufkommen

Durch Stichtagserhebungen vor und während des Verkehrsversuchs wurde das veränderte Verkehrsaufkommen gemessen. Werktags befanden sich die Veränderungen (je nach Straße von +700 bis -400 Kfz) innerhalb der normalen Schwankungsbreiten, weshalb die Verkehrsbelastung im Hackenviertel als „fast gleichgeblieben“ (2, S. 34) beurteilt werden kann. Bei den Samstagsstichproben hingegen nahm die Verkehrsbelastung insgesamt um 400 bis 1.100 Fahrzeuge zu. Die Gesamtverkehrsbelastung überstieg jedoch nicht das Verkehrsniveau von Werktagen. Somit verfügen die Straßen über die „notwendige Leistungsfähigkeit“, und die Veränderungen werden als „verkehrsplanerisch vertretbar“ eingestuft. (2, S. 34)

5.5 Beurteilung & gewonnene Erkenntnisse

5.5.1 Akzeptanz bzw. Bewertung durch die Stakeholder

Die Gewerbetreibenden beurteilten die Effekte durch den Verkehrsversuch mehrheitlich positiv. Jedoch führten häufig genannte Probleme beim Zugang für den Lieferverkehr und eine Verschlechterung der Erreichbarkeit für Kunden durch den Entfall der direkten Anfahrt und Parkmöglichkeiten für Pkw-Fahrende zu einer negativen Bewertung der Erreichbarkeit der

Sendlinger Straße. So bewerteten 37 % der Gewerbetreibenden die Situation während des Verkehrsversuchs als gleichgeblieben, während 59 % eine teils deutliche Verschlechterung feststellten. Passanten bewerteten die Testphase ebenfalls positiv und die provisorische Fußgängerzone wurde von ihnen als deutliche Verbesserung wahrgenommen. Es wurde lediglich Kritik am Abbau der Bepflanzung im Winter und an fehlenden Radabstellanlagen geäußert. Anwohnende empfanden eine Steigerung der Wohnqualität, schilderten jedoch Konflikte mit zu Fuß Gehenden bei der Einfahrt in die Sendlinger Straße. (2)

5.5.2 Abschließende Beurteilung in wissenschaftlichen Publikationen etc.

Förster et al. (2017) zeigten bei 11 der 24 von ihnen gewählten Evaluationskriterien (u.a. Wohnqualität, Umsatz, Vielfalt der Nutzergruppen) eine Verbesserung auf. Bei zwei Kriterien (Zugänglichkeit/Zufahrt; Verfügbarkeit Alternativparkplätzen) kam es gemäß den Autoren durch die Einrichtung der Fußgängerzone zu einer Verschlechterung. Bei 11 der Evaluationskriterien erfolgte eine neutrale Wertung. (2)

5.5.3 Nicht-intendierte Negativeffekte

Einige Radfahrende nutzen keine Alternativrouten. Bei Konflikten verhielten sich die zu Fuß Gehenden meist passiv und wichen den Fahrrädern aus. Ein Teil der Befragten wünschte sich verstärkte Kontrollen der widerrechtlich Radfahrenden, während ein anderer Teil der Befragten die Aufhebung des Radfahrverbots forderte. (2)

5.5.4 Lernerfahrungen aus der Maßnahme

Der Ablauf des Projekts Sendlinger Straße ist für die Landeshauptstadt München Vorbild für andere Projekte. Verkehrsversuche werden – in ihrem rechtlichen Rahmen – in Einzelfällen im Rahmen anderer in der Politik oder der Gesellschaft diskutierter Maßnahmen genutzt, z.B. bei Radverkehrsprojekten. Öffentlichkeitsveranstaltungen, um ein Projekt vorzustellen bzw. zu diskutieren, gab es aber schon in der Vergangenheit bei anderen Maßnahmen.

5.5.5 Auszeichnungen, Prämierungen, Zertifizierungen

Nicht vorliegend

5.6 Konvergenz mit allgemeinen Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung

5.6.1 Kompakte und funktionsgemischte Stadt

Durch die Maßnahmen zur Umwandlung der Sendlinger Straße wurden neue Räume für die Außengastronomie eröffnet. Die Steigerung der Attraktivität der Sendlinger Straße für zu Fuß Gehende ging mit einer Stärkung der Straße als Einzelhandelsstandort innerhalb der beliebten Münchner Innenstadt einher. Unter anderem die Verbesserung der Luftqualität führte zu einer wahrgenommenen Steigerung der Wohnqualität durch die Anwohnenden. Die barrierearme Gestaltung nach Verstetigung des Verkehrsversuchs und die Errichtung von Sitzgelegenheiten wird von diversen Gruppen an Nutzenden als positiv wahrgenommen. Durch die Lage im Innenstadtbereich Münchens und die einhergehende gute Anbindung an den ÖPNV ist die Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet. (2)

5.6.2 Schaffung von urbanem Grün und öffentlichen Freiräumen

Mobile Begrünung und neues Stadtmobiliar wurden zunächst nur in den Sommermonaten aufgestellt. Nutzende wünschten sich diese jedoch auch in den Wintermonaten. Bei der Umgestaltung wurden Bäume gepflanzt und Blumenkübel aufgestellt. Passanten berichteten

häufig von einer verbesserten „Raumwahrnehmung, besonders in Bezug auf die Sichtbeziehungen zwischen den Häuserfassaden sowie zwischen Sendlinger Tor und Marienplatz“ durch die Umgestaltung. (2, S. 29)

5.6.3 Lärmreduktion

Anwohnende nahmen eine Reduzierung des Verkehrslärms wahr, jedoch gab es ambivalente Rückmeldungen zu lärmenden Fußgängerinnen und Fußgängern während der Nacht. Das leicht erhöhte Verkehrsaufkommen in umliegenden Straßen könnte zu einer erhöhten Lärmbelastung in diesen Bereichen führen. Eine Erhebung der Lärmbelastung durch den Verkehr im Untersuchungsgebiet und den umliegenden Straßen wurde jedoch nicht durchgeführt. (2)

5.6.4 Netze für aktive Mobilität

Durch die Umwandlung der Sendlinger Straße ist das Platzangebot für zu Fuß Gehende deutlich gesteigert worden. Die Passantenfrequenzen steigerten sich während des Verkehrsversuchs, und auch Anwohnende sind nun häufiger zu Fuß im Untersuchungsgebiet unterwegs. Dennoch besteht Konfliktpotential mit Radfahrenden, die das Fahrverbot während der Tageszeiten missachten.

5.6.5 Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität

Die Einrichtung integrierter Mobilitätsdienstleistungen oder Maßnahmen zur Stärkung der Elektromobilität waren bei der Umwandlung der Sendlinger Straße nicht vorgesehen.

5.6.6 Qualität des ÖPNV

Auswirkungen der Maßnahme auf den ÖPNV wurden nicht erhoben. Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Verstetigung der Fußgängerzone der Anteil der Besuchenden erhöht, die die öffentlichen Verkehrsmittel für Wege in die Innenstadt nutzen.

5.6.7 Umweltschonender Wirtschaftsverkehr

Maßnahmen zur Gestaltung eines umweltschonenden Wirtschaftsverkehrs sind nicht bekannt.

5.6.8 Steuerung des motorisierten Verkehrs

Durch die Umwandlung der Sendlinger Straße und die damit einhergehenden Einschränkungen des motorisierten Verkehrs kam es vor allem für Anwohnende und Gewerbetreibende zu Umstellungen. Beide Gruppen kritisierten während des Verkehrsversuchs die Einfahrtregelungen und das Parkplatzangebot. Auch berichteten Anwohnende von Konflikten mit zu Fuß Gehenden bei der Zufahrt in die Straße. Durch den Entfall der Parkstände im Untersuchungsgebiet kam es zu leicht gestiegenem Parksuchverkehr in den umliegenden Straßen, welcher jedoch keine erhebliche Verschlechterung der Verkehrssituation bedeutet (2).

5.6.9 Partizipative und kooperative Umsetzung und Planung

Anwohnende, Gewerbetreibende und Passanten konnten ihre Interessen und Ansichten zur dauerhaften Umsetzung der Fußgängerzone während des Verkehrsversuchs einbringen. Die Evaluation und alle in diesem Rahmen geäußerte Kritik war Grundlage für die Entscheidung, die Fußgängerzone in der Sendlinger Straße dauerhaft umzusetzen. (6, 10, 13)

5.7 Übertragbarkeit

5.7.1 Zuständigkeiten bzw. benötigte Genehmigungen

- ▶ Vorbereitung, Beauftragung des Evaluationsprozesses: Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- ▶ Zuständig für Entscheidung über Verkehrsversuch: Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, gem. § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (7, S.1)
- ▶ Zuständig für Prüfung und Umsetzung der erforderlichen Beschilderung: Landeshauptstadt München - Kreisverwaltungsreferat (7, S.6)
- ▶ Zuständig für Erteilung von Ausnahme-Zufahrtserlaubnissen für Anwohner, Lieferverkehr außerhalb der freien Zeiten: Landeshauptstadt München - Kreisverwaltungsreferat (8, 11)
- ▶ Zuständig für bauliche Gestaltung und Umstufung der Straße: Landeshauptstadt München - Baureferat

5.7.2 Maßgebliche Rechtsgrundlagen im Einzelfall

Straßenverkehrsrechtliche Gestaltung/Anordnung als Fußgängerzone (Zeichen 242.1 StVO):

- ▶ damit sind grundsätzlich Verkehre (auch Parken/Halten) mit Ausnahme des Fußverkehrs ausgeschlossen
- ▶ Sonderrechte gem. § 35 Abs. 7a StVO für Postdienste; Fahrradverkehr 22-8 Uhr
- ▶ Lieferverkehr gewichts- und zeitbeschränkt durch Zusatzzeichen (§ 39 Abs. 3 StVO) freigegeben
- ▶ Verbot der Einfahrt (Zeichen 267) (Übersicht der erforderlichen Änderungen und des neuen Beschilderungskonzepts in (7, S.6))

Die Umstufung der Straße wurde nach Artikel 7 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes durchgeführt.

5.7.3 Orientierung an rechtsverbindlichen oder leitlinienhaften Teil- oder Gesamtkonzepten

Verkehrskonzept Innenstadt (7, Anlage 3 zum Beschluss)

5.7.4 Öffentlichkeitsbeteiligung formal erforderlich und/oder Nutzung informeller Beteiligungsinstrumente

Eine offene Bürgerwerkstatt am 23.02.2017 wurde in den Evaluierungsprozess des Verkehrsversuchs eingebettet. (2)

5.7.5 Rechtsstreit

Es bestand kein Rechtsstreit. Durch die langfristige Vorbereitung und gute Dokumentation (insb. vorhergehende Verkehrszählung als Grundlage, fortlaufende und dokumentierte Evaluierung, Einbettung in übergeordnete Konzepte, Einarbeitung von Kritikpunkten, Einbeziehung vieler unterschiedlicher privater und öffentlicher Stakeholder) dürfte Einzelklagen vorgebeugt worden sein. Im Falle einer gerichtlichen Überprüfung dürften ebenso möglichen Angriffspunkten vorgebeugt sein.

6 Quellen

- (1) Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2019): Gemeindeverzeichnis. Abgerufen unter: <https://www.statistikportal.de/de/produkte/gemeindeverzeichnis>. Letzter Zugriff: 12.02.2020.
- (2) Förster, A., Ackermann, C., Fitschen, K. (2017): Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit Evaluationsbericht. München. 160 Seiten.
- (3) Stadt München (2020a): Sendlinger Straße – Die neue Fußgängerzone. Abgerufen unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Sendlinger-Strasse.html>. Letzter Zugriff: 19.06.2020
- (4) Vick, K. (2015): Fußgängerzone? Entscheidung über die Sendlinger Straße aufgeschoben. Abgerufen unter: <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/nach-anwohnerprotest-entscheidung-ueber-fussgaengerzone-sendlinger-strasse-aufgeschoben-5947757.html>. Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (5) Menrad, J. (2019): OB Dieter Reiter im Interview "Wenn aus Wohnhäusern Hotels werden, habe ich damit ein Problem". Abgerufen unter: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.ob-dieter-reiter-im-interview-wenn-aus-wohnaeusern-hotels-werden-habe-ich-damit-ein-problem.d688b4de-d5f1-42df-b17b-d08c5cc5e372.html>. Letzter Zugriff: 27.02.2020.
- (6) Krass, S. (2018): Stadtbaurätin Elisabeth Merk: "Man kann den Job nur in einer Stadt machen, für die man sich begeistert" Abgerufen unter: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/elisabeth-merk-stadtbauraein-portraet-1.4248031-0#seite-2>. Letzter Zugriff: 27.02.2020.
- (7) Stadt München (2013): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04380. Abgerufen unter: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3891262.pdf>. Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (8) Stadt München (2020b): Zufahrtserlaubnis für Fußgängerzonen. Abgerufen unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrsplanung/Fussgaengerzonen.html>. Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (9) Stadt München (2018): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13319. Abgerufen unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_ergebnisse.jsp?risid=5196250. Letzter Zugriff: 25.06.2020.
- (10) Vick, K. (2015): Bürgerprotest zeigt Wirkung. Abgerufen unter: <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/altstadt-lehel-ort43327/sendlinger-strasse-buergerprotest-zeigt-wirkung-meta-5929593.html>. Letzter Zugriff: 26.06.2020.
- (11) Stadt München (2020c): Fußgängerzone Sendlinger Straße: Häufige Fragen und Antworten. Abgerufen unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Sendlinger-Strasse/FAQ.html>. Letzter Zugriff: 26.06.2020
- (12) Radentscheid München (2020): Internetauftritt Radentscheid München. Abrufbar unter: <https://www.radentscheidmuenchen.de/>. Letzter Zugriff: 08.07.2020
- (13) Stadt München (2018): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09071. Abgerufen unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=4497061. Letzter Zugriff: 26.08.2020.
- (14) Stadt München (2019): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17081. Abgerufen unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=5740751. Letzter Zugriff: 26.08.2020.
- (15) Stadt München (2008): Innenstadtkonzept: Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung. Abgerufen unter: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:eda2858a-fe68-4c44-b47e-85fdf250b174/inko_broschuere_2008.pdf. Letzter Zugriff: 23.12.2020.

Verwendete Abkürzungen

MIV Motorisierter Individualverkehr

OVG Oberverwaltungsgericht

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
www.umweltbundesamt.de
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://www.twitter.com/umweltbundesamt)

Redaktion

Rita Cyganski, Michael
Hardinghaus, Christian Wolf
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt e.V. (DLR)
Institut für Verkehrsforschung |
Mobilität und urbane Entwicklung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

Umweltbundesamt
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in
Stadt und Land
Alena Büttner, Petra Röthke-
Habeck

Stand: 11/2020

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.