



I.

Per E-Mail  
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Mitte  
bag-mitte.dir@muenchen.de  
An den BA 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt  
Herr Blaser

80313 München  
Telefon: [REDACTED]  
Dienstgebäude:  
[REDACTED]  
Sachbearbeitung:  
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom  
21.09.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
06.12.2024

### **Barrierefreiheit auf Gehwegen im Gebiet des Stadtbezirks Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt**

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07091 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 02 -  
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Sehr geehrter Herr Blaser, sehr geehrter Herr Bruckmeir, sehr geehrte Mitglieder\*innen des  
Bezirksausschusses,

zu Ihrem Antrag vom 21.09.2024 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Das Mobilitätsreferat befasst sich derzeit im Zuge der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie 2035 mit dem Thema Barrierefreiheit durch die 2022 beschlossene Teilstrategie Fußverkehr. Unser Ziel ist die nachhaltige Förderung des Fußverkehrs umzusetzen. Weiterhin wird die Teilstrategie „Mobilität für alle“ erarbeitet, die insbesondere die vulnerablen Zielgruppen bzw. Priorisierung des Fußverkehrs vorsieht. Ziel ist es, dass sich alle auf dem Gehweg barrierefrei und sicher bewegen und so an der Mobilität teilhaben können. Dies ist eine konstante Aufgabe aller und bereits in der Mobilitätsplanung müssen alle mitgedacht werden: von den Kindern bis hin zu Senior\*innen, mobilitätseingeschränkte Menschen als auch Personen mit Begleitmobilität.

Wir sind uns der Herausforderungen, die mit der Zugänglichkeit und Sicherheit auf Gehwegen verbundenen sind, bewusst. Es ist jedoch zu betonen, dass entsprechende Planungen und Maßnahmen nach und nach umgesetzt werden und dies daher ein fortlaufender Prozess ist.

Zu den von Ihnen konkret genannten Punkten ist folgendes auszuführen:

### Belegung der Freischankfläche

Für die Einrichtung und Genehmigung der Freischankflächen ist das Kreisverwaltungsreferat zuständig. Die folgende Stellungnahme wurde von Ihnen übermittelt:

„Sofern es sich bei anderen Aufstellungen um Sondernutzungen handelt, finden die Belange von Fußgängern über § 8 Sondernutzungsrichtlinien Berücksichtigung. Eine Unterschreitung der verbleibenden Mindestdurchgangsbreite von wenigstens 1,60m führt im Regelfall nach Absatz 1 Nr. 2 zur Versagung der Erlaubnis. Durch die Erteilung von Erlaubnissen ausschließlich auf Zeit oder Widerruf ist auch sichergestellt, dass nachträglichen Änderungen der örtlichen Gegebenheiten wie Verschmälerungen des Gehwegs Rechnung getragen werden kann. Durch die Sachbearbeiter\*innen der Bezirksinspektionen im Kreisverwaltungsreferat werden immer wieder Kontrollen zur Feststellung möglicher Veränderungen in den Stadtbezirken vorgenommen. Dabei werden genehmigte Sondernutzungen überprüft sowie auch gegen unerlaubte Aufstellungen aller Art vorgegangen. Die Spanne von Reaktionsmöglichkeiten auf Verstöße reicht je nach Verhältnismäßigkeit im Einzelfall von einem einfachen Hinweis bis zu einem Bußgeldverfahren wegen unerlaubter Sondernutzung. Für das Kreisverwaltungsreferat ist dabei stets von größter Bedeutung, dass die Vorgaben zur Barrierefreiheit eine Teilhabe aller am öffentlichen Raum ermöglichen und entsprechend umgesetzt werden.“

Das Mobilitätsreferat setzt sich dafür ein, die aktuelle Mindestdurchgangsbreite von 1,60 m noch weiter zu erhöhen.

### Falsch abgestellte E-Scooters

Um die Gehwege von Elektrokleinstfahrzeugen der Mikromobilität (E-Tretroller, Bike-Sharing, E-Motorroller) freizuhalten, gibt es mit der Einrichtung von dezentralen Abstellflächen und Mobilitätspunkten auf KfZ-Stellflächen ein vielversprechendes Vorgehen. Den Auftrag, eine Gesamtstrategie zum stadtweiten Umgang mit Shared-Mobility-Angeboten zu entwickeln und umzusetzen, erhielt das Mobilitätsreferat im Jahr 2021 im Rahmen des Umsetzungsbeschlusses "Mobilitätsstrategie 2035 - Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility" durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München (siehe auch <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6855185>; Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857). Ziel dabei soll eine abgestimmte und ganzheitliche Vorgehensweise zur flächenhaften Ausweitung von Shared-Mobility-Angeboten auf die Gesamtstadt unter Berücksichtigung städtischer Vorgaben sein. In einer ersten Stufe wurde die Umsetzung von 200 Mobilitätspunkten, 1.600 Carsharing-Stellplätzen sowie mindestens 675 geteilten Abstellflächen für Mikromobilität beschlossen.

In diesem Zusammenhang hat der Münchner Stadtrat der Beschlussvorlage "Zukunft geteilter Mikromobilität" (siehe auch <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7931800>; Sitzungsvorlage 20-26 / V 10861) am 29.11.2023 zugestimmt. Diese Beschlussvorlage ist ein Baustein zur Weiterentwicklung der geteilten Mikromobilitätsangebote in München im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility und der Mobilitätsstrategie 2035. Inhaltlich werden im Rahmen der Beschlussvorlage verschiedene Themen bezüglich des Umgangs und der Erweiterung von Mikromobilitätsangeboten in München aufgegriffen. Wesentlicher Handlungsschwerpunkt ist unter anderem der stadtweite Ausbau der Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote, um die Abstellsituation dieser Fahrzeuge entschieden zu verbessern.

So soll bis 2026 ein flächendeckendes, stadtweites Netz aus 675 geteilten Abstellflächen für Mikromobilität zur Verfügung stehen. Bis zu 200 davon sollen sich an Mobilitätspunkten

befinden. Mobilitätspunkte bündeln verschiedene Angebotsformen geteilter Mobilität und sind oft an ÖPNV-Knotenpunkten verortet. Ziel ist es, ein attraktives und geordnetes Angebot im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen und gleichzeitig die Abstellungssituation der Mikromobilität und damit die Verkehrssicherheit für Fußgehende, insbesondere für Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen, deutlich zu verbessern.

Die Flächen sollen nicht ausschließlich geteilten E-Tretrollern zur Verfügung stehen, sondern auch weiteren geteilten Mikromobilitätsformen, wie dem stadtweiten Bikesharingsystem (ab 2025, anknüpfend an das Bikesharingsystem „MVG-Rad“), E-Lastenrädern und E-Motorroller.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Einrichtung von Abstellflächen haben gezeigt, dass Infrastruktur allein nicht ausreicht, um die Abstellungssituation umfassend zu verbessern. Zentrale Ergänzung hierzu ist die digitale Steuerung der Angebote durch Geofencing. Unter Geofencing wird die Erstellung und Definition virtueller Grenzen verstanden, die eine bestimmte Aktion auslösen, wenn sich ein Fahrzeug im definierten Bereich befindet. Im Zusammenhang mit Mikromobilitätsfahrzeugen, ist das Vorgehen so gesteuert, dass ein Buchungsvorgang nur innerhalb der geteilten Abstellfläche beendet werden. Zudem kann der Buchungsvorgang auch im Radius von 100 m um die geteilte Abstellfläche nicht beendet werden.

Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass falsch abgestellte Elektrofahrzeuge (Sharing-Angeboten) an folgende Webseite gemeldet werden können: <http://www.scooter-melder.de>. Die Person muss Kennzeichen und Bild des falsch abgestellten Elektrofahrzeuges anfügen. Weiterhin können Bürger\*innen auch über die Plattform „[Mach München besser](#)“ Mängel melden. Auch können falsch aufgestellte Verkehrszeichen an temporären Baustellen gemeldet werden, wenn sie den Fußgängerverkehr behinderten.

#### Temporär aufgestellte Schilder an Baustellen

Die Vorschriften zur Aufstellung solcher Schilder sind in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) festgelegt. Darin ist insbesondere festgehalten, dass Verbotsschilder im spitzen Winkel zur Fahrbahn anzubringen sind. Diese Regelung zielt darauf ab, eine optimale Sichtbarkeit und Erkennbarkeit der Schilder für den Fahrzeugverkehr zu gewährleisten. Eine parallele Ausrichtung zur Fahrbahn, wie von Ihnen vorgeschlagen, würde die Sichtbarkeit der Beschilderung einschränken und ist daher gemäß den Vorschriften nicht vorgesehen.

Zusätzlich wird durch das Mobilitätsreferat stets sichergestellt, dass die Restbreiten des Gehwegs ausreichend und sicher für Fußgänger\*innen bleiben. Die Aufstellung auf der Fahrbahn ist nicht in allen Fällen möglich, da hier ebenfalls die Verkehrsführung zu berücksichtigen ist.

Wir arbeiten jeden Tag daran, die freien Gehwege, Barrierefreiheit und Teilhabe aller voranzubringen. Grundsätzlich wird der Umbau Münchens zu einer fußverkehrsgerechten Stadt (für alle) jedoch ebenso Zeit kosten, wie der zuvor jahrzehntelange erfolgte Umbau zur autogerechten Stadt.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Strategie  
Räumliche Integration  
Fußverkehr und Öffentlicher Raum - MOR-GB1.24

- II. **über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5**  
mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges
- III. **Ablage bei MOR-GB1.24**