



Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger

Anfrage

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: (089) 233-33883
Telefax: (089) 233-989-33885
E-Mail: ba19@muenchen.de

München, den 08.04.2025

Fragenkatalog an das Mobilitätsreferat zum Umgang mit E-Scootern im Stadtbezirk 19

Verkehrsbehindernd abgestellte E-Scooter führen im Stadtbezirk 19 immer wieder zu Beschwerden, sowohl in direkter Form an den BA gerichtet als auch auf der Bürgerversammlung. Wir möchten daher noch einmal die Problematiken für Sie zusammenfassen und offene Fragen aufführen:

Ausgangslage

*Das MOR richtet derzeit im Gebiet des BA 19 Mobilitätspunkte, Carsharing-Zonen (CS) und GAFs (Gemeinschafts-Abstellflächen) ein. Diese zentralen Knotenpunkte sind auch nachts gut mit dem ÖPNV erreichbar. Besonders junge Verkehrsteilnehmer nutzen von hier aus E-Scooter für die "letzte Meile". In den Wohngebieten in Stadtrandlage sind die Gehwege jedoch oft schmäler als 2,50 m. Vor Haustüren abgestellte E-Scooter führen dort zwangsläufig zu Behinderungen von Fußgänger*innen. Dieses Problem lässt sich in diesen Gebieten nicht allein durch zusätzliche GAFs lösen. Entweder wird der Weg bis zur Haustür damit zu lang, oder es müssten flächendeckend GAFs an jeder Ecke eingerichtet werden. Bürgerbeschwerden betreffen jedoch vor allem quer oder schief abgestellte Scooter. Hier ist eine durchgreifende Lösung notwendig. Die freiwilligen Selbstverpflichtungserklärungen der Anbieter erweisen sich in der Praxis als nicht praktikabel, da unverbindlich. Die Verantwortung wird an die Nutzer*innen delegiert, Verstöße bleiben meist folgenlos, da weder Verkehrsüberwachung noch Polizei personell in der Lage sind, Verstöße konsequent zu ahnden. Eine effektive Steuerung kann aus unserer Sicht daher nur durch technische Lösungen erfolgen – etwa durch verpflichtende Abstellfotos, deren Auswertung mittels KI erfolgt. Strengere Auflagen dürfen dabei nicht zu einer schlechteren Nutzbarkeit führen, sondern stellen im Sinne der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit ein Qualitätskriterium dar.*

Fragen an das Mobilitätsreferat Abstell- und Fahrverbotszonen

- Wie will das MOR das Problem lösen, dass E-Scooter in Wohngebieten mit Gehwegbreiten unter 2,50 m abgestellt werden, obwohl damit Barrieren für Fußgänger*innen entstehen?
- Wie wird sichergestellt, dass Abstellverbotszonen an sensiblen Orten wie U-/S-Bahn-Zugängen und Bushaltestellen für alle Nutzer*innen erkennbar sind? Wie kann deren Einhaltung gewährleistet werden?
- Warum werden die von der Stadt zur Verfügung gestellten, georeferenzierten Abstell- und Fahrverbotszonen von den Anbietern nicht einheitlich in den Apps

dargestellt?

- Welche konkreten Maßnahmen plant die Stadt, um blinde und sehbehinderte Menschen vor Gefährdungen durch falsch abgestellte E-Scooter zu schützen (z. B. Ausschluss von Gehwegen, barrierefreie Abstellzonen, Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden)?

Prävention, Kontrolle und Ahndung von Verstößen

- Welche konkreten Maßnahmen zur Information über die ordnungsgemäße Nutzung von E-Scootern und zur Prävention von Verstößen wurden bisher vonseiten des MOR und der E-Scooter-Anbieter umgesetzt?
- Wie viele Verstöße gegen Abstellregeln wurden im Stadtgebiet München in den letzten 12 Monaten registriert – und wie viele davon geahndet?
- Plant die Stadt, das bestehende Kontrollsysteem (z. B. durch städtische Außendienstkräfte oder digitale Meldesysteme) zu verstärken?
- Gibt es Überlegungen zu einer zentralen städtischen Beschwerdeplattform oder einer gemeinsamen Meldestelle für alle Anbieter?
- Warum kann die Stadt München die Anbieter nicht zur verbindlichen Einführung von KI-Tools zur Auswertung von Abstellfotos verpflichten, wie es in anderen europäischen Städten bereits geschieht?

Verfügbarkeit von E-Scootern an den GAFs

- Wie wird die gleichmäßige Verteilung der Fahrzeuge im Stadtgebiet gesteuert?
- Gibt es vertragliche Vorgaben gegenüber Anbietern, auch weniger lukrative Gebiete (z. B. Strand) zu bedienen?
- Wie kann die LHM sicherstellen, dass die Anbieter neue GAFs zügig mit Fahrzeugen bestücken?
- Gibt es Überlegungen zu Anreizsystemen (z. B. Bonusprogramme), um Nutzer*innen zur Rückgabe von E-Scootern an GAFs zu bewegen?

Einsatz von Geofencing

Welche technischen Lösungen (z. B. größere Abstellkorridore, Bluetooth-Beacons, KI-Auswertung von Fotos) plant die Stadt, um die Probleme durch GPS-Ungenauigkeit beim Geofencing zu beheben?

Weiterentwicklung von Abstellflächen auf Basis realer Nutzungsdaten

- Nach welchen Kriterien hat das MOR bisher die Standorte für Mobilitätspunkte, Carsharing-Parkplätze und GAFs festgelegt?
- Inwieweit werden Daten zum Nutzerverhalten durch das MOR ausgewertet und bei der Entscheidung berücksichtigt, wo weitere GAFs oder Mobilitätspunkte eingerichtet werden sollten?
- Warum wurde der Bezirksausschuss nicht im Vorfeld über alle Maßnahmen informiert und mit einer nachvollziehbaren Begründung für die jeweilige Standortwahl eingebunden?

Wir bitten um die Beantwortung dieser Fragen, um gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat an einer pragmatischen, sozialverträglichen Nutzung von Shared Mobility-Angeboten in unserem Stadtbezirk arbeiten zu können.