



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Fraktion ÖDP/München-Liste
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
28.04.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Lieferzonen (LLL) vor Kindergärten und Grundschulen – Gefahr durch Elterntaxiverkehr

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 01463 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 26.01.2026, eingegangen am 26.01.2026

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrer Anfrage vom 26.01.2026 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Die Einführung von Lieferzonen (LLL) unmittelbar vor Kindergärten und Grundschulen führe dazu, dass die Halteflächen von Elterntaxis genutzt werden und dadurch gefährliche Verkehrssituationen entstehen können, die der Vision Zero und der eigenständigen Mobilität von Schüler*innen zuwiderlaufen. Ein Link zu einer Übersichtskarte mit dokumentierten Beispielen liegt im Antrag vor.

Herr Oberbürgermeister hat uns Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet: die darin aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

Bei den meisten der in der Übersichtskarte angezeigten Zonen handelt es sich um Bereiche, die explizit als "Anfahrtszonen für Kindertagesstätten" ausgewiesen wurden, nicht um sogenannte 3L-Zonen für den Wirtschaftsverkehr (Laden, Liefern, Leisten, vgl. auch <https://muenchenunterwegs.de/faqs/wirtschaftsverkehr>).

Anfahrtszonen für Schulen bilden eine Ausnahme, da keine Anreize gegeben werden sollen, dass Schüler*innen mit dem Kfz zur Schule gebracht werden. In Einzelfällen besteht jedoch Regelungsbedarf im Rahmen der Gefahrenabwehr – in diesen Fällen werden Hol- und Bringzonen mit Zeichen 283 StVO und entsprechendem Zeitzusatz (Öffnungszeiten der Schulen) angeordnet. Damit keine unübersichtlichen Verkehrssituationen direkt vor dem

Schuleingang entstehen, erfolgt dies in der Regel nicht direkt vor dem Eingang zur Schule, sondern in einem ausreichenden Abstand an geeigneten Örtlichkeiten basierend auf einer eingehenden Einzelfallprüfung

Da es im Kita-Bereich keine Sprengel mit garantierter Platzvergabe in Wohnortnähe gibt, werden manche Kinder weiter vom Wohnort entfernt betreut und manche Eltern können die tägliche Logistik nicht anders als mit einem PKW organisieren. Hier ist insbesondere zu beachten, dass Kindergartenkinder im Gegensatz zu Schulkindern bis in den Kindergarten begleitet und dort auch abgeholt werden müssen. Um diesen Hol- und Bringverkehr verkehrssicher abwickeln zu können und insbesondere Haltevorgänge in zweiter Reihe oder auf Gehwegen zu vermeiden, ist die Einrichtung einer solchen Anfahrtszone in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen erforderlich.

Die in der Übersichtskarte genannten Zonen wurden schon vor längerer Zeit eingerichtet, jedoch i.d.R. nur für die Bring- und Abholzeiten der Kinder (ansonsten gilt die in dem Straßenabschnitt geltende Parkregel). In manchen Bereichen, in denen gleichzeitig hohes Lieferaufkommen besteht (ggf. auch durch die Kita selbst generiert), wurden vereinzelt auch "durchgängige" Anfahrtszonen ausgewiesen - also z.B. von 7-16 Uhr.

Die Zonen werden entweder als eingeschränktes Haltverbot oder als Kurzparkzone ausgewiesen. Die Beschilderung als eingeschränktes Halteverbot (EHV, Zeichen 286) gleicht zwar den 3L-Zonen, eine Nutzung als Lieferzone ist aber seitens des Mobilitätsreferates nicht angedacht. Grundsätzlich ist aber anzumerken, dass eine Reservierung von öffentlichen Parkplätzen für bestimmte Personen bzw. Personengruppen rechtlich nicht möglich ist. In einer Anfahrtszone für eine Kindertagesstätte (mit eingeschränktem Haltverbot) dürfen alle Verkehrsteilnehmer Ein- und Aussteigen bzw. Be- und Entladen.

Eine Recherche der Verwaltung hat ergeben, dass einige dieser KiTa-Anfahrtszonen im Geoportal als 3L-Zonen angezeigt wurden. Dies wurde mittlerweile korrigiert. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass 3L-Zonen erst ab einer durchgehenden Nutzungsmöglichkeit von mindestens 5h als solche definiert und im Geoportal dargestellt werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass eingeschränkte Haltverbote oft auch aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet werden. Ferner wird immer die Verhältnismäßigkeit der Anordnung geprüft. Eingeschränkte Haltverbote können nicht nur für Anfahrtszonen und 3L-Zonen angeordnet werden, sondern auch dort aufgestellt werden, wo das Halten möglich ist - das Parken jedoch aus Gründen der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht zugelassen ist.

In Haidhausen gibt es zwei Ausnahmen für 3L-Zonen in der Nähe von Schulen - diese wurden für das Pilotprojekt München Box eingerichtet und sollen Haltevorgängen z.B. auf den Gehwegen vorgreifen. Diese sind aber erst ab 9 Uhr angeordnet, so dass diese nicht mit Schul-Bring-Verkehren zusammenfallen.

Weitere in der Karte angezeigte 3L-Zonen insb. in der Altstadt befinden sich aufgrund der räumlichen Dichte zufällig in der Nähe von Schulen oder Kitas, wurde aber zum Zwecke von Laden, Liefern und Leisten eingerichtet. Eine der genannten Zonen wurde im Rahmen des metacaze-Projektes mit Sensoren ausgestattet: in der Woche vom 19.-23.1.26 wurden insgesamt 4 Haltevorgänge <10 Minuten in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr morgens registriert, insgesamt wurden in der Zone mit 4 Stellplätzen im gleichen Zeitraum 192 Haltevorgänge registriert.

Die konkreten Fragen dürfen wir wie folgt beantworten:

1. Nach welchen Kriterien werden Standorte für Lieferzonen (LLL) ausgewählt – insbesondere im Umfeld von Kindertagesstätten und Schulen?

Standorte für 3L-Zonen werden in Einzelfallbetrachtung basierend auf Einwohnerdichte, Gewerbedichte und Stopp-Dichte (wenn recherchierbar) von gewerblichen Fahrzeugen ausgewählt. Zudem werden bei der Standortauswahl konkrete Hinweise der Bezirksausschüsse zu "Hot-Spots" von Parkvorgängen in zweiter Reihe bzw. verkehrssicherheitsgefährdenden Haltevorgängen betrachtet, sowie Hinweise von Logistik- und Handwerksunternehmen. Standorte vor Kitas und Schulen werden bei der Standortwahl für 3L-Zonen bewusst vermieden. Wie oben beschrieben werden vor Kitas i.d.R. jedoch zeitlich beschränkte eingeschränkte Halteverbote im Sinne von Anfahrtszonen eingerichtet. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um 3L-Zonen.

2. Werden bei der Standortauswahl Schulwegpläne, Stellungnahmen der Bezirksausschüsse oder Bewertungen des RKU berücksichtigt?

Ja

3. Wie viele bestehende LLL-Zonen befinden sich aktuell innerhalb eines Radius von 50 Metern um den Haupteingang einer Grundschule oder eines Kindergartens?

Zum 19.03.2026 (Berechnungszeitpunkt) liegen ca. 30 3L-Zonen innerhalb eines Radius von 50 Metern um Grundschulen oder Kindergärten. Die Position des Haupteingangs konnte nicht berücksichtigt werden, da dieser nicht immer geolokalisiert ist.

4. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Zweckentfremdung von LLL-Zonen als Haltestellen für Elterntaxis zu verhindern?

Siehe oben. Kita Anfahrtszonen werden in der Regel im Geoportal nicht als 3L-Zonen angezeigt. Irrtümlich unter 3L-Zonen eingetragene Kita-Anfahrtszonen wurden bereits im Geoportal bereinigt. Es ist geplant, 3L-Zonen zur besseren Illustration des Nutzungszwecks mit einer nicht amtlichen Zusatzbeschilderung (Laden, Liefern, Leisten) zu versehen.

5. Ist die Verwaltung bereit, bestehende LLL-Zonen im Nahbereich von Schulen und Kindergärten aufzuheben oder in (temporäre) absolute Halteverbote umzuwandeln?

Die Informationen zu 3L-Zonen im Geoportal wurden wie oben beschrieben um Standorte im Umfeld von Schulen und Kitas bereinigt. Im aktuellen Kontext der Haushaltskrise ist eine „Verschiebung“ von bereits bestehenden Zonen nicht zweckmäßig.

6. Wird geprüft, künftig im Umkreis von mindestens 50 Metern um Eingänge von Schulen und Kindergärten grundsätzlich keine LLL-Zonen mehr einzurichten?

Siehe oben, dies erfolgt i.d.R. bereits heute nicht, außer es besteht in diesem Umkreis ein konkreter Ordnungsbedarf im Bereich des Lieferverkehrs.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent