Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Geteilte und vernetzte Mobilität
MOR-GB1.32

gb1-32.mor@muenchen.de

I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Nord
bag-nord.dir@muenchen.de
An den BA 11 - Milbertshofen-Am Hart
Herr Hummel-Haslauer

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			07.05.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

E-Scooter nutzen – aber richtig
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08329 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart

Sehr geehrter Herr Hummel-Haslauer,

In Ihrem Antrag vom 29.10.2025 fordern Sie das Mobilitätsreferat auf, Möglichkeit zur stärkeren Regulierung von E-Tretrollern umzusetzen. Der Stadtbezirk 11 – Milbertshofen-Am Hart soll dabei exemplarisch für die äußeren Stadtbezirke stehen. Die verspätete Rückmeldung bitten wir zu entschuldigen.

Zu Ihrem Anliegen teilen wir in Anlehnung an Ihren Fragenkatalog Folgendes mit:

1. *Kann das Abstellen der E-Scooter, analog dem Vorgehen der Stadt Regensburg, als Sondernutzung gewertet werden, was eine bessere Steuerung über Auflagen ermöglichen würde (beispielsweise zur Flottengröße und zur Abstellsituation). Bei Verstoß gegen die Auflagen hätte dies Folgen für die betreffende Sondernutzungserlaubnis – bis hin zu einem Verbot für den jeweiligen Anbieter.*

   Bisher ist die Bewertung des Betriebs von E-Tretrollern eine Frage des Straßenrechts, welche eine Angelegenheit der Bundesländer ist. E-Tretroller und Leihräder, als privatwirtschaftliche Shared-Mobility-Angebote, gelten im Freistaat Bayern bis dato als genehmigungsfreier Gemeingebrauch. Aus diesem Grund sind sämtliche Regelungen, die über die derzeit gültige freiwillige Vereinbarung hinaus gingen, mit rechtlichen Unsicherheiten verbunden.
   Eine verbindliche Definition von Obergrenzen für Flottengröße oder Anbieteranzahl von

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Mikromobilitätsfahrzeugen war somit bisher nicht rechtssicher möglich.

Am 8. Oktober 2025 beschloss jedoch das Bundeskabinett die Novellierung der StVO sowie der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung; am 19.12.2025 stimmte der Bundesrat ebenfalls zu. Somit ergibt sich eine bundesweit einheitliche Harmonisierung der Gesetzgebung, wodurch die Kommunen künftig weitere Befugnisse und Handlungsspielräume zur Regelung des Abstellens von E-Tretrollern und Leihrädern erhalten und diese in Sondernutzungsvereinbarungen festlegen können.
Nach einer Übergangsfrist treten diese Regelungen zum 01.03.2027 in Kraft.

2. *(Wurde Ihrerseits gestrichen)*

3. *Im Stadtgebiet außerhalb des Mittleren Rings muss es auch eine Begrenzung der Flotte auf 1000 Scooter pro Anbieter geben, das fehlt bei der derzeitigen freiwilligen Selbstverpflichtung.*

   Unter Berücksichtigung des geltenden Rechtsrahmens wird aktuell eine Anpassung der städtischen Vorgaben erarbeitet.
   Neben den bereits heute gültigen Anforderungen auf Basis der Freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung möchte das Mobilitätsreferat die folgenden Kernanforderungen zusätzlich regulieren:
   - Regulierung der Flottenobergrenzen und angemessene räumliche Verteilung
   - Regulierung der maximalen Anbieteranzahl
   - Forderung von Sondernutzungsgebühren.

4. *Ein enges Geofencing soll auch für die Rückgabe bei ausgewiesenen Flächen (Mobilitätspunkten usw.) angewendet werden.*

   Alle bisherigen Bestandsflächen verfügen über einen entsprechenden Geofence (Abstellverbotszone) in der Umgebung, sodass E-Tretroller in einem vordefinierten Radius (derzeit 100 Meter) nur auf der dafür vorgesehenen Fläche abgestellt werden können. Eine Beendigung der Miete ist im Bereich der o.g. jeweiligen Abstellverbotszone dann nicht möglich. Abstellflächen und zugehörige Abstellverbotszonen werden beim Ausleihvorgang in den Apps angezeigt.

5. *Entgegen der freiwilligen Selbstverpflichtung fordern wir eine Einbeziehung und Abstellerlaubnis bei öffentlichen Fahrradabstellanlagen mit entsprechenden Abstellvorrichtungen an Orten, die geeignet sind, z. B. an der U-Bahn-Station Oberwiesenfeld Ausgang Straßbergerstraße, siehe Foto.*

   Der Radverkehr und die Nutzung von E-Tretrollern sind wesentliche Bestandteile der urbanen Mobilität und fördern die nachhaltigen Ziele der Landeshauptstadt München, insbesondere die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Mit dem stadtweiten Ausbau von geteilten Abstellflächen für Mikromobilität verfolgt die Stadt das Ziel eines geordneten Abstellens dieser Fahrzeuge. Auch im Bereich des U-Bahnhofs Oberwiesenfeld sollen im Jahr 2026 noch Abstellflächen eingerichtet werden. Auch wenn die Nutzung von Radabstellanlagen zu gewissen Zeiten an gewissen Orten subjektiv möglich scheint, gilt es Flächenkonkurrenzen zu vermeiden.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

6. *Zusätzlich müssen alle Anbieter in München eine KI gestützte Fotoanalyse einsetzen, bisher machen das nicht alle, um den Nachweis einer korrekten Abstellung zu garantieren, (z. B. Einhaltung einer Restgehwegbreite von 1,80 m, Abstand zu Bushaltestellen usw.), ansonsten kann das Gefährt nicht zurückgegeben werden.*

   Ein Abstellfoto ist bei Beendigung der Ausleihe bei allen in München tätigen E-Tretroller Anbieterfirmen obligatorisch und wird zuverlässig umgesetzt.
   Gemäß Aussage der Anbieterfirmen wird mithilfe von KI-Technologie geprüft, Behinderungen sowie Gehwegbreiten o.ä. auf diesen Fotos zu identifizieren, um entsprechende Konsequenzen für die Nutzenden zu ziehen. Die Anbieterfirmen trainieren ihre eingesetzten KI-Systeme, um München spezifische Vorgaben und Parameter automatisch zu erkennen.

7. *Ausweitung von definierten Zonen, z. B. den Olympiapark, in denen kein Fahren und kein Abstellen von E-Scootern erlaubt ist mit einem Geofencing Radius von 200 m statt 100 m um die Zonen. Idealerweise wird den Nutzer*innen rechtzeitig digital der Beginn der definierten Zone angezeigt, um die Zone zu umfahren.*

   Die Landeshauptstadt München hat ein dichtes Netz an Park- und Fahrverbotszonen definiert. Auch der Olympiapark ist davon Bestandteil. Details können Sie im städtischen Geoportal einsehen (
   https://geoportal.muenchen.de/portal/opendata/?MAPS={"center":[687866,5334348],"mode":"2D","zoom":4}&MENU={"main":{"currentComponent":"root"},"secondary":{"currentComponent":"root"}}&LAYERS=[{"id":"gsm:g_osm_mvg_style@WMTS","visibility":true},{"id":"gsm:g_stadtkarte","visibility":true},{"id":"gsm_wfs:vablock_stadtbezirk@WFS","visibility":false},{"id":"mor_wfs:ruhver_mim_abstellverbot_ts","visibility":true},{"id":"mor_wfs:ruhver_mim_fahrverbot_ts","visibility":true}]#)

   Der festgelegte Geofencing-Radius von 100 Metern ist Teil der aktuellen freiwilligen Regulatorikvereinbarung zwischen LHM und den Anbieterfirmen und kann leider aufgrund des hohen technischen Aufwands derzeit nicht beliebig individualisiert werden. Eine mögliche Vergrößerung des Radius soll jedoch im Rahmen der Weiterentwicklung der Regulatorik geprüft werden.
   Teilweise verfügt die neueste Generation an Fahrzeugen einiger Anbieterfirmen über eine digitale Anzeige, die einen Hinweis beim Befahren einer Fahr- oder Parkverbotszone liefert. Unabhängig dessen werden in allen Anbieterapps alle Park- und Fahrverbotszonen angezeigt und sind für die Nutzenden einsehbar.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

GB1.32

[LHM-Schutzbedarf: 2]