



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 14 - Berg am Laim
Herr Friedrich

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

07.05.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

**Evaluation der Nutzung der in Berg am Laim eingerichteten "Mobilitätspunkte",
Carsharing-Flächen und "Geteilten Abstellflächen für Mikromobilität" sowie der zu
"Fahrradparken" und "Lastenradparken" umgewandelten Stellplätze**

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07602 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim

Sehr geehrter Herr Friedrich,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die Evaluation sämtlicher im Stadtbezirk 14 – Berg am Laim zu Mobilitätspunkten, Carsharing-Stellplätzen und geteilten Abstellflächen für Mikromobilität sowie Fahrrad- und Lastenradstellplätzen umgewidmeter Parkplätze und die Umwidmung dieser zu allgemeinen Kfz-Stellplätzen im Falle einer besonders niedrigen Nutzung.

Zu Ihrem Antrag vom 25.03.2025 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Die Bundesregierung verabschiedete im Jahr 2017 das Carsharing-Gesetz, das Städten die Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge ermöglicht. Im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility (Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857) hat der Stadtrat Münchens im Jahr 2022 die Umsetzung von bis zu 1.600 Carsharing-Stellplätzen beschlossen. Privatfahrzeuge stehen im Durchschnitt rund 23 Stunden pro Tag ungenutzt im öffentlichen Raum. Carsharing-Fahrzeuge können hingegen bis zu 16 private Pkw ersetzen und tragen dazu bei, den Anteil autofreier Haushalte zu erhöhen. Voraussetzung für diese positiven Effekte ist jedoch ein flächendeckendes Angebot sowohl von stationsungebundenem (freefloating) als auch von stationsgebundenem Carsharing im Stadtgebiet von München.



Die Auswahl geeigneter Standorte für Carsharing-Stellplätze erfolgt auf Grundlage einer Kombination aus stadtweiten soziodemografischen Analysen und standortspezifischen Rahmenbedingungen. Dabei werden sowohl statistische Daten zur Bevölkerungsstruktur als auch konkrete örtliche Gegebenheiten berücksichtigt, etwa die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, die Verfügbarkeit von Parkraum sowie die städtebauliche Struktur des jeweiligen Quartiers. Darüber hinaus wird differenziert betrachtet, ob es sich um ein überwiegend wohngeprägtes Gebiet oder um ein gemischt genutztes Quartier mit Büros, Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten handelt. Auf Basis dieser Kriterien werden sowohl die Anzahl der Stellplätze als auch das Verhältnis von stationsbasiertem zu freefloating-Carsharing bedarfsgerecht festgelegt.

Zudem hat der Stadtrat im November 2023 mehrheitlich dem Beschluss „Zukunft geteilter Mikromobilitätsangebote in München“

(<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7931800>) zugestimmt. Hieraus ergibt sich ein stadtweiter Ausbau von 675 geteilten Abstellflächen für Mikromobilität. Ziel ist es, ein attraktives und geordnetes Angebot von geteilten Mikromobilitätsfahrzeugen (E-Tretroller, Fahrräder/Pedelecs, E-Motorroller, E-Lastenräder) im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen und gleichzeitig die Abstellsituation der Mikromobilität und damit die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, insbesondere für Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen, deutlich zu verbessern. Grundlage für die Errichtung der Abstellflächen ist die Grundsatzuntersuchung Mikromobilität in München (<https://muenchenunterwegs.de/angebote/grundsatzuntersuchung-mikromobilitaet-in-muenchen>). Des Weiteren fließen neben der Flottengröße der Anbieter auch der jeweils vorhandene Nutzungsdruck vor Ort in die Planung ein.

Die zuständigen Bezirksausschüsse werden im Rahmen des Anhörungsrechts gemäß aktuell gültiger Bezirksausschuss-Satzung („Festlegung oder Änderung von Stellflächen für Shared-Mobility-Angebote“) gehört und involviert.

Die Errichtung von Fahrradabstellplätzen findet in der Regel in zwei Hauptkontexten statt. Einerseits geschieht dies projektintegriert, also im Rahmen von Neu- und Umplanungen von Straßenzügen (z.B. Piusstraße) oder Neubaugebieten (z.B. August-Everding-Straße), um auch die Bedürfnisse von Radfahrenden zu berücksichtigen. Andererseits kann die Erweiterung auch aus Anregungen der Bezirksausschüsse oder Empfehlungen von Bürgerversammlungen resultieren. Ein Beispiel dafür ist die Hermann-Weinhauser-Straße.

Unabhängig der Herstellung einer stadtweiten Abstellflächeninfrastruktur, teilen wir jedoch Ihre Auffassung einer umfänglichen Evaluierung der Shared-Mobility-Maßnahmen, weshalb das Mobilitätsreferat unterschiedliche Evaluationsansätze verfolgt.

Evaluation der Mobilitätspunkte

Im April 2025 hat das Mobilitätsreferat ein Forschungsinstitut mit der Evaluierung der Mobilitätspunkte beauftragt. Das Ziel dieser Untersuchung ist es, Erkenntnisse über die Bekanntheit, Nutzung und Akzeptanz der Mobilitätspunkte sowie der Shared Mobility Infrastruktur im Allgemeinen zu gewinnen. Dies wird durch zwei Haushaltsbefragungen in den Jahren 2025 und 2026 sowie durch die gezielte Auswertung und Analyse von Nutzungsdaten erfolgen. Darüber hinaus wurden auch Fokusgruppen- und Expert*inneninterviews durchgeführt.

Für Sommer 2026 ist ein erster Zwischenbericht geplant, der die bis dahin durchgeführte Literaturrecherche, das methodische Konzept der ersten Befragungswelle sowie erste Auswertungen von Nutzungsdaten enthält. Der umfangreiche Abschlussbericht ist für das Jahr 2027 vorgesehen.

Indikatorensystem Shared Mobility

Zusätzlich erfolgt derzeit im Rahmen des Projekts „Indikatorensystem Shared Mobility“ die maßgeschneiderte Entwicklung und Anwendung eines Indikatorensatzes. Damit kann die LHM objektiv, wissenschaftlich fundiert und langfristig bestimmen und kommunizieren, inwiefern Shared Mobility zur Erreichung strategisch wichtiger Ziele beiträgt. Im Rahmen dieses Indikatorensystems werden unter anderem das stadtweite Angebot, die Erreichbarkeit sowie die Akzeptanz und Bekanntheit erfasst und bewertet. Die Erhebungen und Auswertungen im Rahmen dieses Projekts finden in den Jahren 2025, 2026 und 2027 statt. Ein erster Ergebnisbericht, der die Ergebnisse der ersten Erhebungswelle aufzeigt, ist für Mitte 2026 angedacht.

Dauerhaftes Monitoring von Shared-Mobility

Nicht zuletzt überwacht das Mobilitätsreferat bereits jetzt die Nutzung der geteilten Abstellfläche für Mikromobilität sowie die Einhaltung der Vorgaben, die gemäß der freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung (FSVE) mit den Shared Mobility Anbietern geschlossen wurden, unter Berücksichtigung der verfügbaren technischen und personellen Ressourcen. Hierfür verwendet das Mobilitätsreferat ein Monitoring-Dashboard, das auf Echtzeitdaten der Anbieter basiert und die Verteilung sowie Nutzung der E-Tretroller genauer überwacht. Ebenso können Auswertungen auf Basis von historischen Daten durchgeführt werden. Auch die Anbindung der Carsharing-Anbieterfirmen soll im Laufe des Jahres 2026 erfolgen.

Anhand der oben genannten Vorhaben möchten wir die Wirkung der Maßnahmen überprüfen und Empfehlungen für das weitere Vorgehen ableiten. Dementsprechend wird das Mobilitätsreferat erst nach Abschluss der genannten Evaluationsprojekte eine abschließende Bewertung vornehmen. Zeitgleich verfolgen wir die Entwicklungen laufend und kritisch und ergreifen so weit wie möglich weitere Maßnahmen, um die Akzeptanz und Nutzung zu erhöhen. Beispielsweise verfolgen wir eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit und stehen im kontinuierlichen Austausch mit allen Anbieterfirmen.

Die von Ihnen per Foto monierten geteilten Abstellflächen für Mikromobilität (Beispiele 1 – 4 und 6) wurden alle zwischen dem 04.11.2024 und 20.01.2025 durch das Baureferat beschildert im Anschluss von den Anbieterfirmen in die jeweiligen Apps übernommen. Die Überwachung der Abstellflächen über das städtische Monitoring-Dashboard zeigt seit Einrichtung eine deutliche Annahme der Abstellflächen und einen Rückgang der Abstellvorgänge im direkten Umfeld auf Gehwegen.

Es wird vermutet, dass die geringe Auslastung auf Ihren Fotos auf die sehr kurze Zeitspanne zwischen Einrichtung der Flächen und Fotoaufnahme zurückzuführen ist. Uns ist bewusst, dass durch den notwendigen Informationsfluss von Baureferat an Mobilitätsreferat und weiter an die Anbieterfirmen oft gewisse Zeit vergehen kann. Unter anderem durch die Optimierung des städtischen Geoportals und der digitalen Bereitstellung von Flächen und Zonen an die Anbieterfirmen konnten wir die Prozesse bereits seit Juli 2025 deutlich beschleunigen.

Wir möchten an dieser Stelle nochmals betonen, dass sich seit Einrichtung der ersten Shared-Mobility-Flächen deutlich gezeigt hat, dass es eine gewisse Zeit braucht, bis diese sowohl von Shared-Mobility Nutzenden als auch von Autofahrer*innen akzeptiert und angenommen werden. Eine Verkleinerung der GAFs oder ein Rückbau widerspricht aus strategischen und planerischen Gründen dem Ausbau eines flächendeckenden und stadtweiten Netzes aus 675 geteilten Abstellflächen für Mikromobilität und ist somit nicht vorgesehen.

Auf Ihrem Beispielfoto 5 ist die Fahrradabstellanlage an der Hermann-Weinhauser-Straße zu sehen. Fahrradabstellmöglichkeiten stellen einen wichtigen Bestandteil der städtischen Infrastruktur dar und sollten grundsätzlich von den Grundstückseigentümer*innen auf

Privatgrund errichtet werden. Wo dies nicht oder nicht ausreichend möglich ist, sorgt die Landeshauptstadt München dafür, den öffentlichen Raum kontinuierlich mit Abstellanlagen auszustatten. Diese Maßnahmen erfolgen in enger Abstimmung mit den Bezirksausschüssen, auf dessen konkreten Wunsch auch die Abstellanlage an der Hermann-Weinhauser-Straße eingerichtet wurde. Momentan liegen uns keine spezifischen Auslastungszahlen für diese Abstellanlage vor. Es ist wichtig zu beachten, dass neue Radabstellanlagen in der Regel eine gewisse Zeit benötigen, bis sie von den Nutzer*innen angenommen werden. Faktoren wie die Sichtbarkeit der Anlagen, die Zugänglichkeit und die allgemeine Akzeptanz der Radfahrkultur in der jeweiligen Nachbarschaft spielen hierbei eine entscheidende Rolle.

Ferner ist festzuhalten, dass ein Abbau von Fahrradständern nur im Ausnahmefall vorgenommen wird, da die Fahrradständer in der Regel eine Förderung erhalten und somit einer Veränderungssperre unterliegen. Darüber hinaus verursacht der Rückbau Kosten durch verlorenen Bauaufwand und dem Rückbau selbst.

In den letzten drei Jahren wurde lediglich an zwei Standorten Fahrradstellplätze durch Kfz-Parkplatzumwandlungen errichtet. Insgesamt wurden dadurch sechs Kfz-Parkplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt. Konkret handelt es sich hier um den Standort Piusstraße. Hier wurden 24 Fahrradstellplätze durch die Umwandlung von vier Kfz-Parkplätzen geschaffen. Der zweite Standort betrifft die Hermann-Weinhauser-Str. Hier wurden zehn Fahrradstellplätze und zwei Lastenradstellplätze durch die Umwandlung von zwei Kfz-Parkplätzen geschaffen. Für den Standort Piusstraße konnte bisher keine Nutzung festgestellt werden, daher ist vorgesehen, die Fahrradständer zurückzubauen.

Der Standort Hermann-Weinhauser-Straße ist zwar in der Regel nicht ausgelastet, wird aber mal mehr und mal weniger genutzt. Diese Anlage bleibt daher erhalten.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

GB1.32