



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Süd
bag-sued.dir@muenchen.de
An den BA 19 - Thalkirchen-Obersendling-
Forstenried-Fürstenried-Solln
Herr Dr. Weidinger

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

26.05.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

(Anfrage) Umgang mit E-Scootern im Stadtbezirk 19

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07640 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 - Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Solln

Sehr geehrter Herr Dr. Weidinger,

zu Ihrem Antrag vom 08.04.2025 teilen wir Ihnen in Anlehnung an Ihren Fragenkatalog Folgendes mit:

Abstell- und Fahrverbotszonen

- 1) *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?*

Die derzeit gültige Gesetzgebung erlaubt zwar das Abstellen von E-Tretrollern und Fahrrädern (analog zu Privaträdern) auf Gehwegen, allerdings ist ein behinderndes Abstellen unzulässig und wird sanktioniert. Die Kommunale Verkehrsüberwachung sowie die Kolleg*innen des Polizeipräsidiums München ahnden behindernd abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge gemäß dem (bundeseinheitlichen) Tatbestandskatalog. Bei einem Verstoß kann ein Verwarnungsgeld von 20 Euro verhängt werden, welches sich bei einer Gefährdung auf 30 Euro erhöht. Ein wesentliches Steuerungsinstrument stellt daher der Ausbau eines stadtweiten Netzes an Abstellflächen dar, wie auch Vergleiche mit anderen Städten zeigen. Entsprechend liegt ein Schwerpunkt des Mobilitätsreferats weiterhin auf der Schaffung eines stadtweiten Netzes an geteilten Abstellflächen für Mikromobilität (vgl. Stadtratsbeschluss "Zukunft geteilter Mikromobilitätsangebote in München" aus dem November 2023 (<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7931800>)).



Die stadtweite Ausweisung geteilter Abstellflächen führt zu einer deutlichen Verbesserung der Abstellssituation, was auch die Erfahrungen der letzten Jahre in Stadtbezirken, die bereits seit längerem Shared-Mobility Infrastruktur haben, untermauern.

Zusätzlich arbeiten die Anbieterfirmen intensiv daran, das behindernde Abstellen durch Nutzende zu minimieren. Zur Beendigung eines Mietvorgangs ist ein sogenanntes Abstellfoto obligatorisch und wird auch zuverlässig umgesetzt. Mithilfe von KI-Technologien werden, gemäß den Aussagen der Anbieterfirmen, Behinderungen sowie Gehwegbreiten auf diesen Fotos identifiziert, um entsprechende Konsequenzen für die Nutzenden zu ziehen. Die Anbieterfirmen trainieren derzeit ihre eingesetzten KI-Systeme, um München spezifische Vorgaben und Parameter automatisch und zuverlässiger zu erkennen.

Ebenso arbeiten die Anbieterfirmen mit sog. In-App-Informationen und Push-Nachrichten zum korrekten Abstellen von Leihfahrzeugen.

- 2) *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?*

Alle gültigen Abstellverbotszonen, bzw. Geofences sind in den jeweiligen Anbieterapps sowie der MVGo für Nutzende einsehbar. Die physische Markierung eines Abstellverbots an sensiblen Orten ist derzeit nicht vorgesehen.

Eine Beendigung der Miete in den o.g. Zonen ist nicht möglich, was zu einer monetären Bestrafung der Nutzenden bei Nichteinhaltung führt.

- 3) *Warum werden die von der Stadt zur Verfügung gestellten, georeferenzierten Abstell- und Fahrverbotszonen von den Anbietern nicht einheitlich in den Apps dargestellt?*

Das Mobilitätsreferat stellt den Anbieterfirmen über das städtische Geoportal (<https://geoportal.muenchen.de/portal/opendata/#>) die Mindestanforderungen an Park- und Fahrverbotszonen zur Verfügung. Der Layer wird laufend fortgeschrieben und umfasst überwiegend Grün- und Gewässerflächen oder auch neuralgische Beschwerdepunkte und gilt als verbindliche Grundlage in den jeweiligen Anbieterapps.

Die Anbieterfirmen können die Mindestanforderungen des Mobilitätsreferats beliebig fortschreiben und je nach individueller Beschwerdelast zusätzliche Park- oder Fahrverbotszonen implementieren.

Jede Anbieterfirma verfügt über firmeneigene Systeme, in denen die von der Landeshauptstadt vorgegebenen Regelungen umgesetzt werden. So kann beispielsweise die Farbgebung der Zonen differieren. Unabhängig dessen werden die Regelungen der Landeshauptstadt eingehalten.

- 4) *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)?*

Das Mobilitätsreferat, Fachgruppe Elektrokleinstfahrzeuge berichtet regelmäßig im sog. Halbjahresgespräch mit den Behinderten- und Seniorenbeiräten über aktuelle Projekte und steht bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung. Des Weiteren erfolgen Einzelfallprüfungen im Falle von hoher Beschwerdelage im Umkreis der Wohnorte von blinden oder sehbehinderten Personen und die Einleitung entsprechender Schritte bei Bedarf.

E-Tretroller und Leihräder, als privatwirtschaftliche Sharing-Angebote gelten im Freistaat Bayern als genehmigungsfreier Gemeingebrauch, weshalb ein Verbot des Abstellens auf Gehwegen bzw. weitere Forderungen, die über die Freiwillige Selbstverpflichtungserklärung hinausgehen, bis dato nicht rechtssicher möglich sind. Unter Berücksichtigung des geltenden Rechtsrahmens wird aktuell eine Anpassung der städtischen Vorgaben erarbeitet und die aktuell gültige Freiwillige Selbstverpflichtungserklärung (FSVE) in eine Sondernutzung überführt. Es wird geprüft inwiefern eine digitale Kontrollmöglichkeit, wie ein Warnsystem für Sehbehinderte in die neue Regulatorik inkludiert werden kann (bspw. LOC.id oder Lazarillo).

Prävention, Kontrolle und Ahndung von Verstößen

- 5) *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?*

Das Mobilitätsreferat verfolgt breit angelegte Öffentlichkeitsmaßnahmen, um über geteilte Abstellflächen für Mikromobilität sowie das korrekte Abstellverhalten von E-Tretrollern aufzuklären. Zu nennen wären hier zum einen Postwurfsendungen, die an Haushalte im Umkreis von fünf Gehminuten rund um neue Mobilitätspunkte oder ganze Stadtbezirke, die bisher noch keine Shared-Mobility-Flächen hatten, verteilt werden. Zum anderen ist das Mobilitätsreferat auf städtischen Veranstaltungen, wie dem Tag der offenen Tür im Rathaus und dem Da sein für München, mit Aufklärungsmaßnahmen zu Abstellflächen für geteilte Mobilität vertreten. In diesem Kontext wird auch erläutert, wie und wo die Miete der E-Tretroller beendet werden kann, wenn keine geteilte Abstellfläche in der Nähe ist. Zudem wurden entsprechende Spots im Münchner Fenster, dem Fahrgast-TV in MVG-Fahrzeugen, ausgestrahlt und es erfolgt regelmäßige Information über Instagram und die Webseite muenchenunterwegs.de sowie über unsere Shared-Mobility-Wanderausstellung an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet.

Zusätzlich pflegt das Mobilitätsreferat einen regelmäßigen Austausch zwischen den Anbieterfirmen der Polizei und der kommunalen Verkehrsüberwachung, um gemeinsam zur Prävention von Verstößen beizutragen.

Des Weiteren ist dem Mobilitätsreferat von mehreren Anbieterfirmen bekannt, dass Nutzende auf Basis ihres Parkverhaltens einen entsprechenden Aktivitäts-Score erhalten. Nutzende mit einer schlechten Bewertung werden dabei gezielt geschult, in dem sie zusätzliche Schulungsmaßnahmen und Hinweise zu geltenden Vorschriften in der Anbieterapp erhalten.

- 6) *Wie viele Verstöße gegen Abstellregeln wurden im Stadtgebiet München in den letzten 12 Monaten registriert – und wie viele davon geahndet?*

Im Jahr 2025 wurden durch die Kommunale Verkehrsüberwachung in den Lizenzgebieten 1.526 Verstöße durch E-Tretroller registriert. Im Jahr 2026 bis dato 367 Stück. Von der Polizei wurden vom 01.05.2025 – 30.04.2026 insgesamt 480 Ahndungen (BKZ 101133 „Sie behinderten durch das Abstellen eines Elektrokleinstfahrzeugs auf <dem Gehweg / der Radverkehrsanlage / der Fahrbahn / einer Verkehrsfläche> Andere.“) durchgeführt. Die Statistiken enthalten dabei keine Unterscheidung zwischen privaten E-Tretrollern und solchen aus dem Sharing-Betrieb. Verstöße durch Sharing-Leihräder können aufgrund des fehlenden Kennzeichens nicht quantifiziert werden.

- 7) *Plant die Stadt, das bestehende Kontrollsystem (z. B. durch städtische Außendienstkräfte oder digitale Meldesysteme) zu verstärken?*

Zusätzliches Personal ausschließlich für die Kontrolle von E-Tretrollern kann nicht eingestellt werden.

- 8) *Gibt es Überlegungen zu einer zentralen städtischen Beschwerdeplattform oder einer gemeinsamen Meldestelle für alle Anbieter?*

Die städtische Meldeplattform „Mach München besser!“ (<https://machmuenchenbesser.de/>) dient als offizielle Meldeplattform im gesamten Stadtgebiet München. Über die Einreichung eines Fotos und des exakten Standorts können Probleme gemeldet werden. Alternativ können Beschwerden auch direkt an den Zusammenschluss der Anbieterfirmen Bolt, Lime und Voi über <https://www.scooter-melder.de/> eingereicht werden.

Des Weiteren gibt es die Möglichkeit der Meldung einer konkreten Beschwerde mit Foto des Fahrzeugs sowie der Fahrzeug-ID (Barcode) an die städtische Arbeitsgruppe „Elektrokleinstfahrzeuge“ unter ekf.mor@muenchen.de. Hierbei erfolgt bei Bedarf die direkte Kontaktaufnahme mit den Anbieterfirmen und die Aufforderung zur Prüfung der Situation.

- 9) *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?*

Siehe Frage 1). Alle Anbieter arbeiten bereits mit KI-Technologie, um auf Basis der obligatorischen Abstellfotos Behinderungen festzustellen.

Verfügbarkeit von E-Scootern an den GAFs

- 10) *Wie wird die gleichmäßige Verteilung der Fahrzeuge im Stadtgebiet gesteuert?*

Das Mobilitätsreferat steuert das Angebot gemäß Vorgaben der Freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung. So dürfen sich um 07:00 Uhr morgens eines jeden Tages lediglich 100 E-Tretrollern je Anbieterfirma innerhalb des Altstadttrings und 1.000 weitere innerhalb des mittleren Rings befinden, was eine gleichmäßige Verteilung über das Stadtgebiet begünstigt.

Das wirtschaftliche Risiko liegt bei den freiwirtschaftlich agierenden Unternehmen, die im Sinne des Gemeingebrauchs in München agieren. Aus diesem Grund spricht die Landeshauptstadt zum aktuellen Zeitpunkt lediglich eine Empfehlung aus, das gesamte Stadtgebiet zu bedienen. Nahezu alle Anbieterfirmen kommen dem nach.

Gemäß Aussage der Anbieterfirmen sollte sich eine gleichmäßige Aufteilung der Fahrzeuge stets nach den tatsächlichen Bedarfen richten. Es ist nicht zweckdienlich, Fahrzeuge pauschal gleichmäßig aufzuteilen, wenn dadurch an Orten zu viele Fahrzeuge ungenutzt bleiben, während andernorts die Nachfrage ungedeckt bleibt. Die Anbieterfirmen arbeiten aus diesem Grund datenbasiert über KI-unterstützte Flottenmanagementsysteme mit prognostischem Ansatz mit dem Grundsatz das gesamte Stadtgebiet abzudecken. Dabei werden neben den städtischen Vorgaben unter anderem die Auslastung der Flotten, Nachfrage- und Mobilitätsmuster der Nutzenden sowie Belegungsstände von

Abstellflächen berücksichtigt und automatisiert Umverteilungsaufgaben erstellt, die zeitnah von den jeweiligen operativen Teams ausgeführt werden.

11) Gibt es vertragliche Vorgaben gegenüber Anbietern, auch weniger lukrative Gebiete (z. B. Stadtrand) zu bedienen?

Zum aktuellen Zeitpunkt ist dies nicht der Fall, nachdem die Zusammenarbeit bisher auf freiwilliger Basis und unentgeltlich erfolgt.

12) Wie kann die LHM sicherstellen, dass die Anbieter neue GAFs zügig mit Fahrzeugen bestücken?

Das Mobilitätsreferat stellt den Anbieterfirmen automatisiert und tagesaktuell über das städtische Geoportal (<https://geoportal.muenchen.de/portal/opendata/#>) alle bestehenden geteilten Abstellflächen zur Verfügung. Diese übertragen die Flächen mit zugehörigen Geofences zeitnah (mindestens 14-tägig) in die jeweiligen Anbieterapps.

Wie bereits in Frage 10) erläutert steuert das Mobilitätsreferat das im Sinne des Gemeingebrauchs agierende Angebot an Shared-Mobility. Nachdem die jeweiligen Unternehmen eigenwirtschaftlich handeln, gibt es keine Absprachen zu Minimalmengen.

*13) Gibt es Überlegungen zu Anreizsystemen (z. B. Bonusprogramme), um Nutzer*innen zur Rückgabe von E-Scootern an GAFs zu bewegen?*

Alle Bestandsflächen im gesamten Stadtgebiet verfügen über einen entsprechenden Geofence (Abstellverbotszone) in der Umgebung, sodass E-Tretroller in einem vordefinierten Radius (derzeit 100 m) nur auf der dafür vorgesehenen Fläche abgestellt werden können. Eine Beendigung der Miete ist im Bereich der o.g. jeweiligen Abstellverbotszone dann nicht möglich. Hierbei handelt es sich um eine Vorgabe der freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung, die von allen Anbieterfirmen umgesetzt wird. Hinsichtlich des Einsatzes von Bonusprogrammen haben die Anbieterfirmen gemischte Meinungen. Dem Mobilitätsreferat ist von mehreren Anbieterfirmen bekannt, dass Nutzende auf Basis ihres Parkverhaltens einen entsprechenden Aktivitäts-Score erhalten. Nutzende mit einer schlechten Bewertung werden dabei gezielt geschult, in dem sie zusätzliche Schulungsmaßnahmen und Hinweise zu geltenden Vorschriften in der Anbieterapp erhalten. Andere Firmen wiederum stellten aufgrund von Tests fest, dass Bonusprogramme keinen nennenswerten Mehrwert hinsichtlich des Abstellverhaltens aufzeigen.

Einsatz von Geofencing

14) 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?

Die Genauigkeit der GPS-Ortung beträgt in der Regel etwa 5 Meter, kann jedoch in dicht bebauten Innenstadtbereichen in sehr seltenen Fällen auf bis zu 10 Metern abweichen. Die Anbieterfirmen arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung der

technischen Lokalisierungstechnologien für Sharing-Fahrzeuge. In den kommenden Jahren sind neue technische Lösungen zu erwarten, die eine noch präzisere Steuerung der Nutzung von Mikromobilität ermöglichen.

Wie bereits in den Fragen 1), 9) und 10) erklärt, arbeiten die Anbieterfirmen bereits zuverlässig mit KI-Systemen. Der Einsatz von Bluetooth-Beacons ist derzeit kein Untersuchungsgegenstand.

Weiterentwicklung von Abstellflächen auf Basis realer Nutzungsdaten

15) Nach welchen Kriterien hat das MOR bisher die Standorte für Mobilitätspunkte, Carsharing- Parkplätze und GAFs festgelegt?

Die Auswahl geeigneter Standorte für Carsharing-Stellplätze basiert auf einer Kombination aus stadtweiten soziodemografischen Analysen und standortspezifischen Rahmenbedingungen. Dabei fließen sowohl statistische Daten zur Bevölkerungsstruktur als auch konkrete örtliche Gegebenheiten ein – etwa die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, die Verfügbarkeit von Parkraum und die städtebauliche Ausprägung des Quartiers.

Dabei wird beispielsweise unterscheiden, ob es sich um ein Wohngebiet oder um ein gemischt genutztes Areal mit Büros, Geschäften und Dienstleistungsangeboten handelt. Auf Grundlage dieser Kriterien wird die Anzahl der Stellplätze sowie das Verhältnis von stationsbasiertem zu freefloating Carsharing bedarfsgerecht festgelegt.

Wertvolle Impulse geben darüber hinaus Rückmeldungen von Bürger*innen vor Ort, die wichtige Hinweise auf die tatsächliche Mobilitätsnachfrage und Nutzungspotenziale erlauben.

Ziel ist es, ein zuverlässiges, nutzerorientiertes Shared-Mobility-Angebot zu schaffen, das sich konsequent an den Bedürfnissen der Menschen im jeweiligen Umfeld ausrichtet – sowohl für Anwohnende als auch für Besuchende.

Beim Ausbau der geteilten Abstellflächen für Mikromobilität werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Grundlage für die Errichtung der Abstellflächen ist die Grundsatzuntersuchung Mikromobilität in München, die Sie unter folgendem Link einsehen können: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/grundsatzuntersuchung-mikromobilitaet-in-muenchen>. Der in dieser Studie entwickelte Potenzialscore bildet die Grundlage für die Verortung von geteilten Abstellflächen. Des Weiteren fließen neben der Flottengröße der Anbieter auch der jeweils vorhandene Nutzungsdruck vor Ort sowie Unfall- und Beschwerdedaten in die Planung ein. Anregungen von Bezirksausschüssen, Beiräten und Bürgerversammlungen tragen ebenfalls dazu bei, die lokalen Bedürfnisse bestmöglich abzubilden.

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 Abstellituation der Mikromobilität und damit die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, insbesondere für Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen, deutlich zu verbessern. Angestrebt wird ein dichtes Netz von Abstellflächen mit entsprechendem Geofencing (Abstellverbotszone) in der Umgebung.

Mobilitätspunkte gelten in diesem Zusammenhang als Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV, Carsharing und geteilter Mikromobilität zur Förderung von intermodalen Reisen und Wegeketten. Diese werden nach den oben skizzierten Kriterien festgelegt.

16) *Inwieweit werden Daten zum Nutzerverhalten durch das MOR ausgewertet und bei der Entscheidung berücksichtigt, wo weitere GAFs oder Mobilitätspunkte eingerichtet werden sollten?*

Das Mobilitätsreferat überwacht die Nutzung der geteilten Abstellfläche für Mikromobilität sowie die Einhaltung der Vorgaben, die gemäß der freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung 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. Dieses Dashboard findet selbstverständlich auch bei Planungen Anwendung, ebenso wie die unter Frage 15) geschilderten Kriterien.

17) *Warum wurde der Bezirksausschuss nicht im Vorfeld über alle Maßnahmen informiert und mit einer nachvollziehbaren Begründung für die jeweilige Standortwahl eingebunden?*

Jeder Bezirksausschuss wird gemäß BA-Satzung §13 iVm der Anlage 1, Seite 19 unter MOR Nr. 1 (generelle verkehrsordnende Maßnahmen) im Rahmen des Anhörungsrechts bei der Standortwahl für Shared-Mobility Maßnahmen involviert und um Stellungnahme gebeten.

Die für Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln geplanten Mobilitätspunkte, Carsharing-Standorte sowie Abstellflächen für Mikromobilität wurden dem Bezirksausschuss 19 über das Direktorium am 18.06.2024 sowie am 06.08.2024 (zwei weitere Standorte) zugesandt.

Der BA hat sich in seiner Sitzung am 06.08.2024 mit den Standortvorschlägen des Mobilitätsreferats befasst und die Planungen des Mobilitätsreferats per Stellungnahme mit einigen Anmerkungen mehrheitlich zugestimmt.

Im Schreiben an den Bezirksausschuss (über das Direktorium) vom 07.10.2024 wurde der Bezirksausschuss erneut umfassend beteiligt und informiert, dass Anpassungen in den Planungen vorgenommen wurden und diese aktualisierte Planungsübersicht dem BA nochmals zugesendet. In der damals beigefügten Planungsübersicht waren alle Standorte für 2024 dargestellt. Darüber hinaus wurde mitgeteilt, dass die ursprünglich für 2025 geplanten Standorte ins Jahr 2024 vorgezogen wurden, da das Mobilitätsreferat auf Wunsch des Oberbürgermeisters Reiter dazu angehalten ist, die Umsetzung von geteilten Abstellflächen für Mikromobilität zu beschleunigen.

Auch wurde der Bezirksausschuss im Schreiben vom 07.10.2024 gebeten, seine Anmerkungen zu der Planungsübersicht rückzumelden. Da keine Rückmeldung durch den BA erfolgte, hat dies das MOR als Kenntnisnahme und Zustimmung gewertet, da dies im Schreiben auch so formuliert war. Danach wurden die Flächen sukzessive beschildert und markiert.

Am 27.03.2025 wurde per E-Mail-Beschwerde von Herrn Dr. Weidinger eingelegt, dass sich der BA nicht mit den Planungen aus dem Schreiben vom 07.10.2024 befasst hätte und somit keine Zustimmung erteilt hätte. Das MOR nahm am 02.04.2025 per E-Mail dazu Stellung und erläuterte nochmals den Priorisierungswunsch des Oberbürgermeisters bei der Umsetzung von geteilten Abstellflächen für Mikromobilität und erläuterte die Planungsübersicht erneut.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

GB1.32