Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU - Stadtratsfraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
30.06.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Parkplätze für Fahrräder und E-Kleinstfahrzeuge:
Nutzung evaluieren und ggf. wieder zu Kfz-Parkplätzen umwandeln

Antrag Nr. 20-26 / A 05434 von der Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Jens Luther, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Herrn StR Matthias Stadler
vom 12.02.2025, eingegangen am 12.02.2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die Evaluation sämtlicher zu Fahrradstellplätzen und Stellplätzen für E-Kleinstfahrzeuge umgewidmeter Parkplätze und die Umwidmung dieser zu allgemeinen Kfz-Stellplätzen im Falle einer besonders niedrigen Nutzung.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, teilen wir Ihnen auf diesem Wege zu Ihrem Antrag Folgendes mit:

Der Stadtrat hat im November 2023 mehrheitlich dem Beschluss „Zukunft geteilter Mikromobilitätsangebote in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10861, 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.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Beim Ausbau der Abstellflächen werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Grundlage für die Errichtung der Abstellflächen ist die Grundsatzuntersuchung Mikromobilität in München (https://muenchenunterwegs.de/angebote/grundsatzuntersuchung-mikromobilitaet-in-muenchen). Die zuständigen Bezirksausschüsse werden im Rahmen des Anhörungsrechts gemäß aktuell gültiger Bezirksausschuss-Satzung („Festlegung oder Änderung von Stellflächen für Shared-Mobility-Angebote“) angehört und involviert.
Alle bisherigen Bestandsflächen verfügen über einen entsprechenden virtuellen 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. Abstellflächen und Abstellverbotszonen werden beim Ausleihvorgang in den Apps angezeigt.

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

<u>Evaluation der Mobilitätspunkte</u>
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 Haushaltsbefragungen sowie durch die gezielte Auswertung und Analyse von Nutzungsdaten erfolgen. Darüber hinaus werden auch Fokusgruppen- und Expert*innen-Interviews durchgeführt.
Für Ende 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.

<u>Indikatorensystem Shared Mobility</u>
Zusätzlich erfolgt derzeit im Rahmen des Projekts „Indikatorensystem Shared Mobility“ die maßgeschneiderte Entwicklung und Anwendung eines Indikatorensets. Damit kann die Landeshauptstadt München objektiv, wissenschaftlich fundiert und langfristig bestimmen, welche Entwicklungen und Wirkungen von Shared Mobility entstehen. 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 etwa Mitte 2026 angedacht.

<u>Dauerhaftes Monitoring von Mikromobilität</u>
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-Dashboarding, 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.

Nach Abschluss der genannten Evaluationsprojekte wird eine Bewertung vorgenommen. Zeitgleich verfolgen wir die Entwicklungen laufend und kritisch, und ergreifen so weit wie möglich weitere Maßnahmen, um die Akzeptanz und Nutzung zu erhöhen.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Die von Ihnen per Foto monierten geteilten Abstellflächen für Mikromobilität (Beispiele 1-5 und 7-10) wurden alle zwischen dem 04.11.2024 und dem 10.02.2025 durch das Baureferat beschildert und 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, dort werden mittlerweile vermehrt Mikromobilitätsfahrzeuge abgestellt. Gleichzeitig ist ein Rückgang der Abstellvorgänge im direkten Umfeld auf Gehwegen zu beobachten.
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. Durch Maßnahmen wie der Optimierung des städtischen Geoportals und die digitale 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 geteilten Abstellflächen oder ein Rückbau widerspricht dem beschlossenen Aufbau eines flächendeckenden und stadtweiten Netzes aus 675 geteilten Abstellflächen für Mikromobilität und ist somit nicht vorgesehen.

Auf Ihrem Beispielfoto 6 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 den Rückbau selbst.

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

[LHM-Schutzbedarf: 2]