Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-Stadtratsfraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
31.08.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Barrierefreiheit und Erreichbarkeit von Menschen mit Behinderung in einer erweiterten Fußgängerzone der Altstadt

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 26-32 / F 00019 von Frau StRin Alexandra Gaßmann
vom 10.06.2026, eingegangen am 10.06.2026

Sehr geehrte Frau Stadträtin Gaßmann,
sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrer Anfrage vom 10.06.2026 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Während über Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und Verkehrsberuhigung intensiv diskutiert werde, stelle sich die Frage, wie die Belange von Menschen mit Behinderung, mobilitätseingeschränkten Senior*innen sowie pflegebedürftigen Personen künftig berücksichtigt werden sollen.

Für viele Betroffene sei die unmittelbare Erreichbarkeit ihrer Wohnung durch Kraftfahrzeuge keine Frage des Komforts, sondern eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Selbstbestimmung und die Inanspruchnahme notwendiger Unterstützungsleistungen. Eine barrierefreie Stadt zeichne sich nicht allein durch breite Gehwege und abgesenkte Bordsteine aus, sondern auch dadurch, dass notwendige Mobilität ohne unnötige Hürden möglich bleibe. Bevor weitere Bereiche der Altstadt für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr geschlossen werden, sei daher transparent darzulegen, wie die Interessen der betroffenen Bürger*innen konkret berücksichtigt und ihre Teilhabe sichergestellt werden.

Darauf aufbauend haben Sie acht Fragen formuliert.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Herr Oberbürgermeister Krause hat uns Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Dazu nimmt das Mobilitätsreferat im Einzelnen wie folgt Stellung. Aufgrund der Abstimmung der Antworten zu den einzelnen Fragen, konnte die geschäftsordnungsgemäße Frist in diesem Fall leider nicht eingehalten werden. Wir bitten dies zu entschuldigen.

Frage 1:
Welche Regelungen sind für Menschen mit Behinderung vorgesehen, die innerhalb einer bestehenden oder künftig erweiterten Fußgängerzone wohnen und auf eine unmittelbare Anfahrt mit dem Pkw angewiesen sind?

Frage 3:
Wie werden haushaltsnahe Dienstleistungen, ambulante Pflegeleistungen, Essen-auf-Rädern-Dienste, medizinische Fahrdienste sowie sonstige Unterstützungsangebote innerhalb der Fußgängerzonen ermöglicht?

Frage 4:
Welche Ausnahmeregelungen bestehen, bereits heute für die Zufahrt von privaten Fahrzeugen zur Beförderung von Menschen mit Schwerbehinderung und wie werden diese kontrolliert bzw. kommuniziert? Welche Möglichkeiten haben pflegende Angehörige?

Frage 5:
Wie soll gewährleistet werden, dass kurzfristige oder spontane Fahrten zu Arztpraxen, Physiotherapie-, Ergotherapie- oder anderen medizinischen Behandlungen weiterhin ohne bürokratische Hürden möglich bleiben?

Antwort:
Aufgrund der thematischen Zusammenhänge werden Fragen 1, 3, 4 und 5 gemeinsam beantwortet. Für die Fußgängerzonen in München gelten folgende Regelungen:

Für das Fahren und Anhalten von Fahrzeugen, die lediglich dem erforderlichen An- und Ablieferverkehr der Anlieger*innen sowie der zugelassenen Kioske und Verkaufsstände dienen, gibt es nachts und morgens jeweils eine öffentlich bekanntgemachte Erlaubnis für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 t. In der Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung ist je Straßenzug geregelt, bis wann diese Erlaubnis im Einzelfall gilt. Die Satzung kann im Internet auf der Seite der Landeshauptstadt München in ihrer aktuellen Form eingesehen werden (https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/336.html).
In anderen Fußgängerzonen gilt jeweils gesonderte Regelungen, die sich an den Zeiten der Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung orientiert, aber je nach Bedarf auch abweichen kann.

Für Anwohnende besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine personalisierte und kennzeichenabhängige Zufahrtserlaubnis zu erhalten. Es besteht auch die Möglichkeit, die Zufahrtserlaubnis für wechselnde Fahrzeuge (bspw. Miet- und Carsharing-Fahrzeuge) auszustellen. Dafür kann die Erlaubnis jeweils mit einer Gültigkeit von 3 Jahren ausgestellt werden. Für Anwohner*innen ist eine Verlängerung grundsätzlich möglich. Die Kosten belaufen sich auf 15 Euro. Die Erlaubnis wird nur in zwingend notwendigen Einzelfällen und zeitlich auf ein Minimum befristet erteilt, für Anwohner*innen zur häuslichen Versorgung oder für Fahrten von und zu Stellplätzen auf Privatgrund.

Personen, die über einen Parkausweis für Schwerbehinderte verfügen, dürfen während der Lieferzeiten in Fußgängerzonen einfahren und dort auch parken. Es ist dafür keine gesonderte

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Erlaubnis erforderlich und es muss lediglich der Schwerbehindertenparkausweis deutlich sichtbar im Kfz ausgelegt werden.
Fahren Taxis außerhalb der Lieferzeit mit schwerbehinderten Personen in die Fußgängerzone ein, verzichtet die Verkehrsüberwachung nach pflichtgemäßem Ermessen auf eine schriftliche Verwarnung, wenn sich die schwerbehinderte Person mit einem Parkausweis für Schwerbehinderte ausweisen kann.

- Patient*innen, die eine Bestätigung des Arztes vorlegen, dass sie wegen ihrer gesundheitlichen Einschränkung die jeweilige Praxis selbst von den nächstgelegenen Zufahrtsmöglichkeiten aus nicht zu Fuß erreichen können, erhalten auf Antrag eine Zufahrtserlaubnis für den jeweiligen Termin oder für mehrere Termine.
- Ist es einem Patienten nach der Behandlung eines anliegenden Arztes nicht mehr möglich bis zur nächstmöglichen Anfahrtsmöglichkeit zu laufen, wird das Befahren der Fußgängerzone nach pflichtgemäßem Ermessen toleriert, wenn der Patient eine entsprechende Bestätigung des Arztes mit sich führt.
- Liegt ein Notfall vor, wird das Befahren der Fußgängerzone ebenfalls nach pflichtgemäßem Ermessen toleriert. Ggf. ist eine Bestätigung des Arztes nachträglich der Verkehrsüberwachung vorzulegen.

Diese Ausführungen wurden zuletzt im Juni 2023 gegenüber der Taxi München eG als weiterhin gültig bestätigt und sind mit dem Polizeipräsidium und der Verkehrsüberwachung abgestimmt. So kann sichergestellt werden, dass eine Erreichbarkeit von Arztpraxen, insbesondere in dringenden Fällen, stets gewährleistet ist.

Pflegedienste, die Anwohnende betreuen, können einen Parkausweis für soziale Dienste beim Kreisverwaltungsreferat (KVR) beantragen. Mit diesem Parkausweis sind die Fahrzeuge berechtigt, in die Fußgängerzone während der Lieferzeiten und in Notfällen einzufahren. Außerhalb dieser Lieferzeiten müssen auch Pflegedienste Zufahrtserlaubnisse beantragen. Den Parkausweis für soziale Dienste beantragt man beim KVR. Angehörige von pflegebedürftigen Anwohner*innen können beim Kreisverwaltungsreferat im Einzelfall eine Zufahrtserlaubnis erhalten.

Frage 2:
Ist sichergestellt, dass Menschen mit Behinderung auch künftig jederzeit und ohne vorherige Genehmigungsverfahren von Angehörigen, Freunden oder privaten Fahrdiensten direkt an ihrer Wohnadresse abgeholt bzw. dorthin gebracht werden können?
Und falls Genehmigungen erbracht werden müssen, wie sehen diese aus?

Antwort:
Im Projekt Altstadt für alle ist eine Änderung von Parkregelungen außerhalb von Fußgängerzonen in der Altstadt angedacht. Grundlage soll die Ausweitung der bereits bestehenden Zone mit eingeschränktem Halteverbot sein. D.h., dass ein kurzes Halten, für Lade- und Liefervorgänge in der Zone grundsätzlich möglich ist, solange dies nicht durch Beschilderung untersagt ist. Dies gilt auch für ein kurzes Halten, um Personen ein- oder aussteigen zu lassen. Pflegedienste können mit dem oben genannten Ausweis im eingeschränkten Halteverbot parken, um Anwohner*innen zu versorgen.

Frage 6:
Welche Erkenntnisse liegen der Landeshauptstadt München über die Auswirkungen bestehender Fußgängerzonen auf die Mobilität von Menschen mit Behinderung sowie hochbetagten Seniorinnen und Senioren vor?

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Antwort:
Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen sowie Senior*innen müssen in Fußgängerzonen selbstverständlich gewährleistet sein. Die Lebensqualität aller steigt mit einem inklusiven und barrierefreien Angebot, weil dieses auf Komfort und leichten Zugang, auch für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen, setzt. Zudem fördert die Begegnung im öffentlichen Raum und Verkehr die gegenseitige Rücksichtnahme und Achtsamkeit.

Das Mobilitätsreferat (MOR) beschreibt in der Mobilitätsstrategie 2035 (MS 2035) bereits den Weg zu einer sicheren, inklusiven, sozial gerechten und klimaneutralen Mobilität. Sie berücksichtigt dabei auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse – etwa im Hinblick auf Geschlecht, Alter oder Lebenssituation – und setzt auf eine inklusive Verkehrsplanung. Bereits einzelne Maßnahmen wie Fußgängerzonen haben nicht nur für eine Zielgruppe einen Mehrwert, sondern erzeugen Synergieeffekte für alle und schaffen einen Mehrfachnutzen, egal ob die Menschen mit dem Rad, Auto, im ÖPNV oder zu Fuß unterwegs sind. So sind z.B. ausreichende Sitzgelegenheiten, breite, barrierefreie Wege, kühle Orte und öffentliche Begegnungsflächen in Fußgängerzonen ein wichtiger Faktor für alle Menschen und nicht nur für oben genannten Zielgruppen. Aus Untersuchungen ist auch bekannt, dass Einzelhandel und Gewerbe von Verkehrsberuhigung, sprich Fußgängerzonen, profitieren können.

Aufgrund von Bürgeranfragen und Rückmeldungen seitens Behinderten- und Seniorenbeirat ist die Kenntnis vorhanden, dass es Sorge zur Zugänglichkeit und Erreichbarkeit bei Umgestaltungsprozessen gibt. Daher stützt sich das Mobilitätsreferat stets auf die Expertise der Beiräte und bezieht diese von Anfang an mit ein, wie z.B. über regelmäßige Gremien und auch Beteiligungsprozesse im Rahmen der Altstadt für alle. Letzteres zeigt exemplarisch einen innovativen Weg der Beteiligung auf, in dem mögliche bzw. neue Behindertenstellplätze vor baulichen Veränderungen und planerischen Umgestaltungen gemeinsam angedacht und aktiv im Vorfeld geplant werden.

Der Sorge vor wegfallenden Behindertenstellplätzen kann das MOR daher gezielt entgegentreten. Denn jeder Behindertenstellplatz, der einer Umgestaltung weichen müsste, wird an geeigneter anderer Stelle gemeinsam und in Rücksprache mit den Behindertenbeiräten verlegt.

Über Auswirkungen bestehender Fußgängerzonen für die oben genannten Personengruppen liegen bislang keine spezifischen Erkenntnisse vor. Die Stadtverwaltung kann im Gegenzug aber auf umfassende und aktuelle Zahlen zur Verkehrsmittelwahl zurückgreifen.

5,8% der Münchner Wohnbevölkerung (rund 90.000 Menschen) weisen eine oder mehrere dauerhafte Mobilitätseinschränkung(en) auf. Die Mobilitätsbefragung „Mobilität in Städten: System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2023 (SrV)“ ergab für diese Gruppe bezogen auf die Gesamtstadt die folgende Verkehrsmittelwahl (in Klammern der Vergleichswert der Verkehrsmittelwahl aller Münchner*innen):

- Fußverkehr 36 % (33 %)
- Radverkehr 10 % (21 %)
- Öffentlicher Verkehr 24 % (22 %)
- Motorisierter Individualverkehr 29 % (24 %)

Menschen mit Mobilitätseinschränkung sind vor allem zu Fuß unterwegs. Hinzu kommen die Fußwege von und zu den Haltestellen des ÖPNV, welche derzeit nicht in der Auswertung des SrV berücksichtigt werden. Es ist davon auszugehen, dass mit diesen Wegen der Anteil des Fußverkehrs an der Verkehrsmittelwahl sogar deutlich höher ist.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Die Verkehrsmittelwahl der 65-Jährigen und Älteren der Gesamtstadt zeigt folgendes Bild (in Klammern ist wieder der Wert der Gesamtwohnbevölkerung angegeben):

- Fußverkehr 37,8 % (33 %)
- Radverkehr 14,4 % (21 %)
- Öffentlicher Verkehr 21,3 % (22 %)
- Motorisierter Individualverkehr 26,5 % (24 %)

Auch in dieser Gruppe ist die Fußverkehrsnutzung überdurchschnittlich und am stärksten ausgeprägt.

Der Anteil des Fußverkehrs an der Verkehrsmittelwahl ist sowohl bei Menschen mit Mobilitätseinschränkung als auch bei älteren Menschen am höchsten. Fußgängerzonen sind dabei die sichersten Bereiche für den Fußverkehr.

Frage 7:
Wurden Behindertenverbände, der Behindertenbeirat, Seniorenvertretungen, der Seniorenbeirat und Organisationen der ambulanten Pflege im Vorfeld der Planungen beteiligt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:
Im Projekt Altstadt für alle wurden Behinderten- und Seniorenvertretungen sowohl in der Konzepterstellung als auch formal an der Vorlage zum Stadtratsbeschluss beteiligt. Dabei haben sie unter anderem angemerkt, dass

- Eine flächige Fußgängerzone in der gesamten Altstadt für die Erreichbarkeit von mobilitätseingeschränkten Menschen kritisch gesehen wird. Die Probleme von weiten Wegen müssen in der Planung zumindest akzeptabel gelöst werden.
- Eine öffentliche Feinerschließung der Altstadt, z.B. mit einem Minibus (AltstadtMobil), gefordert wird.
- Die Anbindung von Parkgaragen an eine öffentliche Feinerschließung oder ein Fußleitsystem notwendig ist.
- Die Parkgaragen für die Belange von Gehbehinderten barrierefrei sein müssen.
- In der jetzigen Situation in der Altstadt die Belange von Senioren und behinderten Menschen nicht ausreichend berücksichtigt sind. Dazu gehört u.a. eine Mindestbreite von Gehwegen, die frei von anderen Nutzungen (Schanigärten, Abstellen von Kleinfahrzeugen, Werbeaufsteller, …) sind.
- Klare Trennung von Fußverkehr und anderen Verkehrsarten (Radverkehr, Kfz-Verkehr) anzustreben sind.
- Die Erreichbarkeit in der Altstadt für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen ist.

Die Punkte fließen in die weiteren Überlegungen zum Projekt Altstadt für alle ein und werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die vollständigen Stellungnahmen finden sich in den Anlagen 16 und 17 zum Konzept- und Maßnahmenbeschluss Altstadt für alle vom 17.12.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852 - Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen - Grundsatzbeschluss).
Die Verbandsvertretungen werden zudem an der Ausarbeitung von Einzelmaßnahmen ebenfalls in der Planung als auch in der Beschlusserstellung beteiligt.

Frage 8:

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Hält die Stadtverwaltung es für vereinbar mit dem Ziel einer inklusiven Stadtentwicklung, wenn Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt künftig für alltägliche Fahrten auf Ausnahmegenehmigungen, feste Zeitfenster oder andere bürokratische Verfahren angewiesen wären?

Antwort:
Die Münchner Altstadt erfüllt eine Vielzahl von Funktionen: Neben Wohnort ist sie u.a. Einkaufszentrum, Arbeitsort, Mittelpunkt des S- und U-Bahn-Netzes, Lernort, Aufenthaltsort, Tourismuszentrum, politisches Zentrum, erfüllt Angebote für Kultur und medizinische Versorgung und vieles mehr; kurzum sie erfüllte eine Vielzahl von Funktionen sowohl für die Landeshauptstadt München als auch für das Umland. Hierdurch entsteht auch eine Vielzahl an Ansprüchen an den öffentlichen Raum der Altstadt. So wird in der Münchner Fußgängerzone mit die höchste Fußgängermenge deutschlandweit gezählt. Diese Ansprüche und Interessen werden in der Planung des öffentlichen Raums miteinander abgewogen. Eine Regelung mit z.B. Ausnahmegenehmigungen oder festen Zeitfenster ist dabei eine Möglichkeit diese Interessen auszugleichen und Konflikte zeitlich zu entzerren.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

[LHM-Schutzbedarf: 2]