

**18. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 26. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. August 2019)

zum Thema:

**Vereinbarung zu E-Scootern**

und **Antwort** vom 09. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Sep. 2019)

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20815**  
**vom 26. August 2019**  
**über Vereinbarung zu E-Scootern**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

In einer Vereinbarung zwischen der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit den Bezirksämtern Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Neukölln, der Polizei sowie den E-Scooter-Anbietern Circ, Bird, Lime, Tier und VOI wurde festgelegt, dass Parkplätze und andere Flächen zu Abstellplätzen für E-Scooter umgewandelt werden sollen, damit die Fahrzeuge nicht mehr auf Gehwegen abgestellt werden. Welche Flächen wollen die drei Bezirksämter konkret zur Verfügung stellen und nach welchen Kriterien werden diese ausgewählt?

Antwort zu 1:

Die Bezirksämter von Berlin werden Abstellflächen dort einrichten, wo es verkehrlich nötig ist und verfügbarer Straßenraum es hergibt. Konkrete Festlegungen haben die Bezirksämter von Berlin noch nicht getroffen.

Frage 2:

Wie viele Abstellplätze sollen für die E-Scooter entstehen und welche Auswirkungen wird dies auf die Parkraumbewirtschaftung in diesen Bezirken haben?

Antwort zu 2:

Wie viele Abstellplätze entstehen werden, steht noch nicht fest. Da auch einzelne Parkplätze für Personen- und Lastkraftwagen wegfallen können, könnte in geringem Umfang ein Rückgang von Parkgebühren eintreten.

Frage 3:

Ist seitens des Senats beabsichtigt, dass E-Scooter künftig generell nur noch auf Plätzen am Straßenrand abgestellt werden dürfen?

Antwort zu 3:

Es besteht die mittelfristige verkehrspolitische Zielrichtung, dass Gehwege grundsätzlich als behinderungsfreie Flächen dem Fußverkehr vorbehalten bleiben.

Frage 4:

Handelt es sich bei den Abstellplätzen um „Rückgabezonen, Sammelstellen beziehungsweise mit vergleichbarem Konzept betriebene Fahrradverleihsysteme“, die einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen (siehe Drs. 18/19944)? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4:

Es werden keine verkehrsrechtlichen Anordnungen für bestimmte Anbieter, sondern für Verkehrsarten (Fahrräder beziehungsweise Elektrokleinstfahrzeuge) getroffen werden. Auch Privatpersonen können ihre Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dort abstellen. Einer Sondernutzungserlaubnis bedarf es daher nicht.

Frage 5:

Ist dem Senat bekannt, dass das Bundesland Bremen Sondernutzungsgebühren auf Leihräder erhebt und dies auch auf E-Scooter anwenden will? Wie bewertet der Senat das Vorgehen Bremens und warum hat er bisher davon keinen Gebrauch gemacht?

Antwort zu 5:

Ja. Mit der am 07.08.2019 zwischen Senat, Bezirken und Anbietern beschlossenen Vereinbarung geht Berlin die seit der Einführung der E-Tretroller aufgetretenen Probleme auf mehreren Ebenen an.

Frage 6:

Es wurde vereinbart, dass besondere historische Stätten oder andere touristisch relevante Orte per Geo-Fencing in den Ausleih-Apps von einer Abstellmöglichkeit ausgenommen werden (Brandenburger Tor und das Holocaust-Mahnmal) und dass die Bezirke mit den Anbietern weitere Gebiete verabreden werden, vor allem Grünanlagen. Warum wurden nicht sofort alle Grünanlagen in den Bezirken von einer Abstellmöglichkeit ausgenommen? Welche Prüfungen sollen diesbezüglich noch stattfinden?

Antwort zu 6:

Es ist in Planung, dass die betroffenen Bezirke Flächen identifizieren, die mittels Geofencing durch die Anbieter für das Abstellen durch Nutzende gesperrt werden sollen. Gemäß Ziffer 7 des Berliner Kriterienkatalogs „Hinweise und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradverleihsystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin“, der analog für das Abstellen von E-Tretrollern gilt, dürfen keine Leihfahrräder nach Beendigung des Mietvorgangs in Parks und Grünanlagen abgestellt werden.

Frage 7:

Welche weiteren E-Scooter-Anbieter planen auf absehbare Zeit den Markteintritt in Berlin und wie viele Fahrzeuge wollen sie anbieten?

Antwort zu 7:

Die Anbieter „Jump“, „MooScooters“, „Samocat“ und „Bolt Mobility“ haben einen Markteintritt in Berlin angekündigt. Wann die Anbieter starten und mit wie vielen Fahrzeugen ist nicht bekannt.

Frage 8:

Ist dem Senat bekannt, ob sich diese Anbieter der bereits geschlossenen Vereinbarung mit den in Frage 1 genannten E-Scooter-Anbietern anschließen werden?

Antwort zu 8:

Nein. Der Senat geht davon aus, dass es im Interesse neuer Anbieter liegt, sich der Vereinbarung anzuschließen.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Vorgaben, die die kommunalen Spitzenverbände mit vier E-Scooter-Anbietern geschlossen haben?

Frage 10:

Wie bewertet der Senat insbesondere die Vereinbarung, dass Verleiher dazu verpflichtet werden sollen, falsch abgestellte oder defekte Roller innerhalb einer Frist, die durch die Kommune gesetzt wird, zu entfernen und dass über eine Hotline falsch abgestellte Roller gemeldet werden können? Wird dies auch in Berlin als Ziel verfolgt?

Frage 11:

Wie bewertet der Senat das Vorgehen Hamburgs, das als Voraussetzung für den Start von E-Scootern vereinbart hat, dass die Verleiher sich freiwillig dazu bereit erklären, detaillierte Informationen über die Nutzung ihrer Fahrzeuge der Stadt zur Verfügung zu stellen? Dort sollen über eine einheitliche Schnittstelle über die Anbieter anonymisierte Daten der Fahrzeuge eingespeist werden, damit die Hamburger Behörden ihre Verkehrsplanung weiterentwickeln können. Verfolgt der Berliner Senat auch dieses Ziel und wird er mit den Anbietern auch eine solche Vereinbarung schließen?

Antwort zu 9, 10 und 11:

Der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und vier Anbieter von E-Tretroller-Vermiessystemen („Circ“, „Lime“, „Tier“ und „VOI“) haben eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, die der Berliner Vereinbarung in weiten Teilen ähnelt. Es sind keine Vorgaben, sondern selbst auferlegte Standards (partnerschaftliche Kooperation) vereinbart worden.

Den Unternehmen wurde vor Markteintritt in Berlin mitgeteilt, dass für den Betrieb der Vermiessysteme von E-Tretrollern die gleichen Regelungen gelten wie für den stationslosen Fahrradverleih. Der Berliner Kriterienkatalog „Hinweise und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradverleihsystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin“ wurde ausgehändigt. Er beinhaltet bereits die Bestimmung, dass

- Leihfahrräder, die sich offenkundig nicht in einem betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand befinden, anbieterseitig entweder wieder in einen verkehrssicheren Zustand versetzt oder entfernt werden müssen,

- der Anbieter sicherstellen muss, dass falsch abgestellte oder defekte Leihfahrräder innerhalb von maximal 24 Stunden umverteilt oder eingesammelt werden,
- der Anbieter seinen Kundinnen und Kunden und dem Land Berlin, insbesondere den Bezirksamtern von Berlin, Kontaktdaten (mindestens Telefonnummer und E-Mail Adresse) zur Verfügung stellen muss, an welche Anliegen weitergegeben werden können. Der Anbieter erklärt sich bereit, auf E-Mails binnen 48 Stunden zu reagieren.

Das Vorgehen Hamburgs ist dem Senat bekannt. Über die in Antwort 5 und 10 angeführte Vereinbarung hinaus wird derzeit nicht an einer ergänzenden Vereinbarung gearbeitet.

Frage 12:

Es wurde durch den Berliner Senat kommuniziert, dass auf den Abstellplätzen ebenfalls Leihräder abgestellt werden sollen. Mit welchen Anbietern wurden diesbezüglich schon Gespräche geführt? Wenn noch keine Gespräche geführt werden konnten, wann werden diese stattfinden?

Antwort zu 12:

Hinsichtlich der Nutzung von Abstellplätzen auf Fahrbahnen werden Gespräche mit den Mietradanbietern noch folgen; ein Datum steht noch nicht fest.

Frage 13:

Verfolgt der Senat hier ebenso das Ziel, dass Leihräder künftig nicht mehr auf Gehwegen, sondern nur noch auf Abstellplätzen geparkt werden dürfen?

Antwort zu 13:

Ja, als übergeordnetes Ziel. Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Frage 14:

Es wurde angekündigt, dass die Verleihgebiete der E-Scooter-Anbieter über die Innenstadt hinaus vergrößert werden sollen. Wie will der Senat dieses Angebot weiter unterstützen? Ist dem Senat z.B. bekannt, dass die Hamburger Hochbahn mit einem E-Scooter-Anbieter kooperiert, um die Fahrzeuge gezielt in Außenbezirke zu bringen, um sie für die erste und letzte Meile als Zubringer zu testen? Ist ein solches Projekt z.B. seitens der BVG ebenso angedacht?

Antwort zu 14:

Die Kooperation der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und des Anbieters VOI ist in Grundzügen bekannt. Das dortige E-Tretroller-Pilotprojekt umfasst die Bereitstellung von insgesamt 60 E-Trottrollern (30 E-Tretroller pro Haltestelle inklusive Abstellbügel, sogenannte „Racks“) auf Park and Ride-Parkplätzen der HOCHBAHN an zwei Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Hamburger Stadtrand zu vergünstigten Mietpreisen für Kunden.

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) verfolgen den Ansatz, Umsteigepunkte vom ÖPNV auf Car-Sharing, Bike-Sharing, Roller-Sharing, Ride-Sharing, Busse und Bahnen außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen zu bündeln.

Frage 15:

Wie wird die Einhaltung der Bestimmung kontrolliert, dass „free floater“ an einem Ort nur verkehrsübliche Mengen bis zu vier Fahrzeugen abstellen dürfen?

Antwort zu 15:

Auf die Antwort zu Frage 8 der Schriftlichen Anfrage 18/19944 wird verwiesen.

Frage 16:

Wie oft wurden seit Markteintritt der „free floater“ Verstöße gegen diese Bestimmung und dementsprechend das Vorliegen einer Sondernutzung festgestellt?

Frage 17:

Wie wurden die Verstöße geahndet?

Antwort zu 16 und 17:

Der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz liegen diesbezügliche Daten beziehungsweise Statistiken nicht vor.

Frage 18:

Welchen räumlichen Abstand muss ein Anbieter zwischen den abgestellten Fahrzeugen gewährleisten, so dass es sich noch um eine verkehrsübliche Menge und dementsprechend keine Sondernutzung handelt?

Antwort zu 18:

Ein fester Abstand ist insoweit nicht festgelegt worden; maßgeblich sind die Umstände des Einzelfalls.

Frage 19:

Schätzt der Senat diese Bestimmungen als praktikabel ein oder strebt er grundsätzlich andere Lösungen zur Regulierung und Steuerung von Sharing-Angeboten an?

Antwort zu 19:

Der Kriterienkatalog hat sich als praktikabel erwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 4 der Frage der Schriftlichen Anfrage 18/20380 verwiesen. Der Senat verfolgt die weitere Marktentwicklung sehr aufmerksam und wird bei Bedarf weitere Maßnahmen prüfen.

Berlin, den 09.09.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz