Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 19 391
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 10. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2024)

zum Thema:

Wie geht der Senat gegen das E-Scooter-Chaos vor?

und **Antwort** vom 25. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juni 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19391
vom 10. Juni 2024
über Wie geht der Senat gegen das E-Scooter-Chaos vor?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bezirksämter von Berlin, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Anbieter der Miet-Elektrokleinstfahrzeuge um Stellungnahme gebeten, die an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben werden.

Frage 1:

Wie viele gewerblich angebotene Elektrokleinstfahrzeuge waren seit dem 1.1.24 in der Innenstadt genehmigt? (Bitte monatsscharfe Darstellung unterteilt nach Anbietern)

Antwort zu 1:

Seit dem 01.01.2024 sind in der Innenstadt gleichmäßig verteilt auf insgesamt vier Anbieter 19.000 Elektrokleinstfahrzeuge erlaubt.

Frage 2:

Wie viele gewerblich angebotene Elektrokleinstfahrzeuge waren seit dem 1.1.24 in der Innenstadt verfügbar? (Bitte monatsscharfe Darstellung unterteilt nach Anbietern)

Antwort zu 2:

Die folgende Tabelle enthält die addierten Angaben der Anbieter. Eine Unterteilung nach Anbietern erfolgt wegen des Schutzes der Betriebsgeheimnisse der Anbieter hier nicht.

Monat	Januar	Februar	März	April	Mai
Verfügbarkeit innerhalb des S-Bahnringes	17.146	17.388	18.141	17.544	16.799

Frage 3:

Wurde die Einhaltung der Obergrenze von 19.000 Fahrzeugen zu jedem Zeitpunkt von den Anbietern eingehalten?

Antwort zu 3:

Es gab bisher eine kurzfristige Überschreitung der Obergrenze. Das Einhalten der Obergrenze wird jedoch stetig kontrolliert. Bei drohender oder lediglich geringfügiger Überschreitung, werden die Anbieter umgehend kontaktiert und aufgefordert Maßnahmen zu ergreifen, die die Einhaltung der Obergrenze sicherstellen.

Frage 4:

Wie viele gewerblich angebotene Elektrokleinstfahrzeuge sind in den Außenbezirken seit dem 1.1.24 genehmigt? (Bitte monatsscharfe Darstellung unterteilt nach Anbietern)

Antwort zu 4:

Folgende Tabelle enthält addierte Angaben der Anbieter. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Monat	Januar	Februar	März	April	Mai
Erlaubte Elektrokleinstfahrzeuge außerhalb des S-Bahnringes	20.800	20.800	22.500	23.000	24.000

Frage 5:

Wie viele gewerblich angebotene Elektrokleinstfahrzeuge waren seit dem 1.1.24 in den Außenbezirken verfügbar? (Bitte monatsscharfe Darstellung unterteilt nach Anbietern)

Antwort zu 5:

Folgende Tabelle enthält addierte Angaben der Anbieter. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Bezirk	Januar	Februar	März	April	Mai
Verfügbarkeit Außerhalb des S-Bahnringes	13.916	15.748	16.088	17.292	17.442

Frage 6:

Wie stellt sich die aktuelle Verteilung (Stand: 10.06.2024) von gewerblich angebotenen Elektrokleinstfahrzeugen im gesamten Stadtgebiet dar? Bitte Darstellung des prozentualen Anteils je Bezirk und Nennung der absoluten Zahlen von Elektrokleinstfahrzeugen in den Bezirken.

Antwort zu 6:

Bezirke	Durchschnittliche Anzahl der eKF (10.06.2024)
Mitte	7345 (21,2 %)
Friedrichshain-Kreuzberg	4514 (13,1 %)
Charlottenburg-Wilmersdorf	4297 (12,4 %)
Tempelhof-Schöneberg	3390 (9,7 %)
Pankow	3329 (9,6 %)
Neukölln	2705 (7,9 %)
Lichtenberg	2404 (6,9 %)
Spandau	1766 (5,1 %)
Steglitz-Zehlendorf	1716 (4,9 %)
Reinickendorf	1252 (3,6 %)
Treptow-Köpenick	949 (2,7 %)
Marzahn-Hellersdorf	907 (2,6 %)

(rundungsbedingte Abweichungen bei der Prozentangabe vorhanden)

Frage 7:

Wie viel Personal setzen die Unternehmen, die eine Sondernutzung beantragt haben, als Fußpatrouillen für eine bessere Kontrolle ein?

Antwort zu 7:

Die Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen sind auf Grund der Nebenbestimmungen zu den jeweiligen Sondernutzungserlaubnissen verpflichtet, eine bestimmte Anzahl an Vollzeitkräften vorzuhalten, die für die Fußpatrouille eingesetzt wird. Die Anzahl bestimmt sich nach einer Quote, die von der genehmigten Anzahl an Fahrzeugen abhängt und ob die Fahrzeuge innerhalb des S-Bahnrings oder außerhalb genehmigt wurden. Die Quote für 500 erlaubte Elektrokleinstfahrzeuge innerhalb des S-Bahnrings ist 0,5 Arbeitskraft (1 Arbeitskraft entspricht 5 Arbeitstagen pro Woche zu je 8 Arbeitsstunden) und außerhalb des S-Bahnrings gilt die Quote von 0,5 Arbeitskraft auf 1.000 Elektrokleinstfahrzeuge. Die Anbieter sind darüber hinaus verpflichtet, das Vorhalten des entsprechenden Personals nachzuweisen.

Frage 8:

Wie viele Verstöße registrierten die Fußpatrouillen seit 1.1.24?

Antwort zu 8:

Die Aufgabe der Fußpatrouillen ist, zu überprüfen, dass die Elektrokleinstfahrzeuge ordnungsgemäß und nicht behindernd abgestellt sind, um diese ordnungsgemäß umzustellen oder eine Entfernung zu veranlassen. Außerdem fällt in den Aufgabenbereich die Überprüfung der Einsatzfähigkeit und Sicherheit der Fahrzeuge. Die Fußpatrouille ist demzufolge kein Ordnungsdienst, der Verstöße ahndet, sondern sorgt für Hindernisfreiheit auf den Straßen, ein geordnetes Erscheinungsbild und für einsatzbereite und sichere Mietfahrzeuge. Die Daten, die im Rahmen der Fußpatrouille erhoben werden, dienen lediglich eines Monitorings über die Einsatzgebiete, Hotspots und Einsatzarten.

Frage 9:

Wie oft mussten verkehrsbehindernde Fahrzeuge durch die bezirklichen Ordnungsämter umgesetzt werden? Bitte um Vergleich von 2022, 2023 und 2024 (1. Halbjahr).

Antwort zu 9:

Die Bezirksämter von Berlin führen keine Statistik über die getätigten Umsetzungen von Elektrokleinstfahrzeugen.

Frage 10:

Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden durch die Bezirke eingeleitet? Bitte um Vergleich von 2022, 2023 und 2024 (1. Halbjahr).

Antwort zu 10:

	09/2022-12/2022	2023	Stand 05/2024
Eingeleitete Verfahren durch die Bezirke	7.272	7.921	1.937

Frage 11:

Wie weit ist die Umsetzung durch den Senat einen Gebührentatbestand in der Polizeibenutzungsgebühren-Ordnung zu schaffen, der den Bezirken die Möglichkeit für einen Kostenersatz für die Umsetzungsmaßnahmen gegenüber den Unternehmen ermöglicht?

Antwort zu 11:

Der Entwurf der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Polizeibenutzungsgebührenordnung sieht neue Tarifstellen vor, die das Umstellen bzw. Umsetzen behindernder, gefährdender oder verkehrswidrig abgestellter Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) durch Mitarbeitende der Polizei Berlin oder der bezirklichen Ordnungsämter bzw. beauftragte Unternehmen regeln. Damit können künftig die dadurch entstehenden Aufwände der Behörden sowie die Ausgaben für beauftragte Unternehmen über Gebühren refinanziert werden. Der Entwurf befindet sich derzeit in der internen Abstimmung und soll voraussichtlich noch im laufenden Jahr 2024 durch den Senat beschlossen und veröffentlicht werden.

Frage 12:

Welche „Hotspots“ für Elektrokleinstfahrzeuge existieren? Wie haben sich die gemeldeten Verstöße und Gefahren für den Fußverkehr an diesen „Hotspots“ entwickelt? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Gefahren vor Ort zu beseitigen?

Antwort zu 12:

Als „Hotspots“ können vor allem Gebiete mit starker verkehrlicher Nutzung und starker touristischer Prägung angesehen werden. Vor allem sind das die Gebiete Dorotheenstadt, Zoologischer Garten, Schlesisches Tor, Kottbusser Tor, Maybachufer, Rotes Rathaus, Ostbahnhof, Hauptbahnhof, Scheunenviertel, Spandauer Vorstadt, Potsdamer Platz, Kantstraße, Sprengelkiez, Boddinstraße, Warschauerstraße. Eine separate Statistik über in „Hotspots“ gemeldete Verstöße gibt es nicht. Die Anbieter sind durch die Nebenbestimmungen verpflichtet, Fußpatrouillen insbesondere in den „Hotspots“ einzusetzen, um dort ein geordnetes und behinderungsfreies Abstellen zu gewährleisten. Eine weitere Maßnahme ist das „Ordnungsrahmenprojekt“ mit umfassenden Parkverbotszonen und Abstellflächen in Mitte, welches sich in dem Gebiet bewährt hat.

Frage 13:

Wie viele Meldungen über falsch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge sind in diesem Jahr bisher über die verfügbaren Plattformen und Hotlines eingegangen? Wie verteilen sich die Meldungen über die Bezirke?

Antwort zu 13:

Die Hotlines und Plattformen, über die die Meldungen eingehen, werden durch die Mobilitätsanbieter angeboten und betrieben. Eine Berichtspflicht zu den dort eingehenden Meldungen besteht bisher nicht. Die Anbieter meldeten einen positiven rückläufigen Trend, was so auch der gemeinsamen Pressemitteilung vom 21. Juni 2024 entnommen werden kann unter https://shared-mobility.eu/presse/#pressemitteilungen

Frage 14:

Welche Parkverbotszonen existieren in den einzelnen Bezirken und inwiefern wurden die Parkverbotszonen seit dem 1.1.24 erweitert?

Antwort zu 14:

Die Parkverbotszonen erstrecken sich über Bezirksgrenzen hinweg und sind gesamtstädtisch angelegt. Es gibt in ganz Berlin mehr als 2.700 große und kleine Parkverbotszonen.
Parkverbotszonen für Fahrzeuge der Mikromobilität können über den FIS-Broker (https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/geoportal/geoportal-daten-und-dienste/) mit dem Stichwort ‚Parkverbotszonen der Mietfahrzeuge der Mikromobilität' eingesehen werden. Die Parkverbotszonen werden quartalsweise aktualisiert. Seit dem 01.01.2024 haben bereits zwei Aktualisierungen stattgefunden, die sich vor allem auf Gebiete um die neu ausgewiesenen Abstellflächen für Fahrzeuge der Mikromobilität sowie Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Personen beziehen.

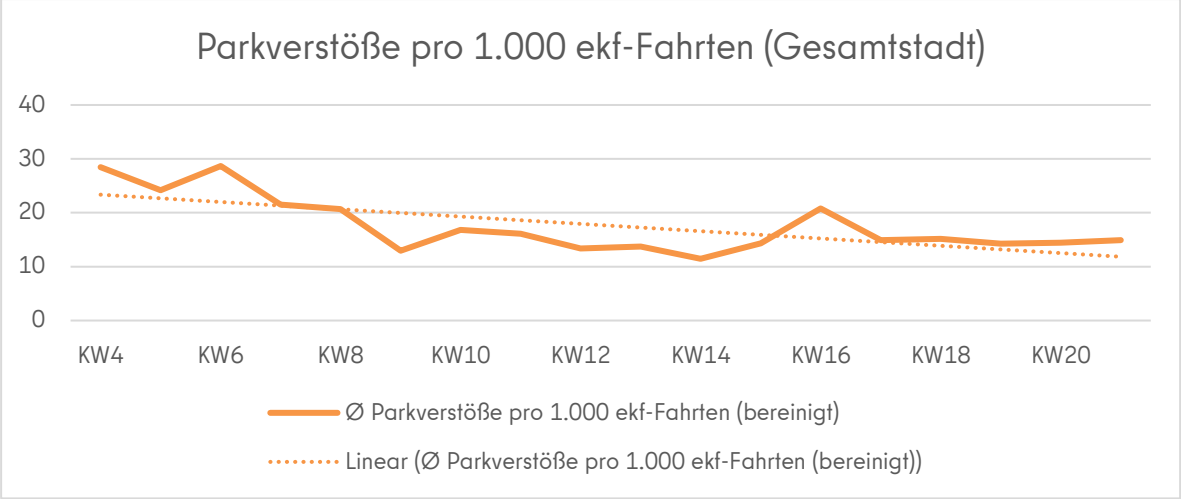
Frage 15:

Wie hat sich die Anzahl der ordnungswidrig in Parkverbotszonen abgestellten Mietfahrzeuge entwickelt? Bitte um Vergleich von 2022, 2023 und 2024 (1. Halbjahr).

Antwort zu 15:

Ein Vergleich mit den Vorjahren ist nicht möglich, da die Anzahl der ordnungswidrig in Parkverbotszonen abgestellten Mietfahrzeuge erst seit der Beschaffung des Dashboards Anfang 2024 für Mietfahrzeuge erhoben wird. Bei der Erhebung der Parkverstöße können GPS-Ungenauigkeiten von bis zu 15m auftreten, weshalb die Daten bei der Auswertung bereinigt werden.

Im Folgenden sind die täglichen durchschnittlichen Parkverstöße pro 1.000 Elektrokleinstfahrzeug-Fahrten pro Kalenderwoche dargestellt. Die Entwicklung der Parkverstöße ist tendenziell als positiv zu bewerten.



Quelle: SenMVKU

Frage 16:

Welche zusätzlichen Jelbi-Abstellflächen wurden in diesem Jahr bereits geschaffen? Welche sind in Planung?

Frage 17:

Wie hoch ist die Gesamtzahl von Jelbi-Abstellflächen und welches Ausbauziel verfolgen Senat und BVG? Welche finanziellen Mittel stehen dafür bereit?

Frage 18:

Wie viele gewerblich angebotene Elektrokleinstfahrzeuge können an den insgesamt vorhandenen Jelbi-Stationen abgestellt werden?

Antwort zu 16 bis 18:

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2024 wurden bisher ca. 50 Jelbi-Standorte errichtet. Insgesamt gibt es inzwischen ca. 240 Jelbi-Standorte. Bis Ende 2024 könnten es ca. 280 bis 300 Jelbi-Standorte werden. Neu eröffnet wurden die Jelbi-Netze (Jelbi-Netze bestehen aus mehreren Jelbi-Punkten und Jelbi-Stationen in einem Kiez) Tiergarten (zur EM-Fanzone) und Messe. Außerdem wurden die Jelbi-Netze Graefekiez, Steglitz, City Ost bis Alexanderplatz, Hauptbahnhof, Checkpoint Charlie und Wilmersdorfer Straße um mehrere Standorte erweitert. In Planung sind Jelbi-Netze in Spandau, Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Kreuzberg, City West sowie Erweiterungen der Jelbi-Netze Steglitz und Tempelhofer Feld. Auf den Jelbi-Standorten bestehen i.d.R. gemischte Flächen für die gesamte Mikromobilität - also Mieträder, E-Scooter, E-Mopeds und Lastenräder. Auf allen

ca. 240 Jelbi-Standorten zusammen ist Platz für ca. 5.000 bis 6.000 Fahrzeuge. Bezüglich der finanziellen Mittel wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/19341 verwiesen.

Frage 19:

Wie ist der aktuelle Stand bzgl. des Klageverfahrens gegen die Nebenbestimmungen der Sondernutzung durch TIER Mobility SE? Welche Entscheidung liegt hierzu vor? Wenn noch keine Entscheidung vorliegt, bis wann ist damit zu rechnen?

Antwort zu 19:

Die TIER Mobility SE (TIER) hat beim Verwaltungsgericht Berlin Klage gegen die Nebenbestimmungen der für das Jahr 2023 erteilten Sondernutzungserlaubnis erhoben. TIER hat diese Klage mittlerweile zurückgenommen.

TIER hat beim Verwaltungsgericht Berlin zudem eine weitere Klage gegen Nebenbestimmungen der für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.03.2025 erteilten Sondernutzungserlaubnis erhoben. Diese Klage ist weiterhin anhängig. Dem Senat liegen keine Erkenntnisse vor, wann mit einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts Berlin zu rechnen ist.

Frage 20:

Wie ist der aktuelle Stand bzgl. des Klageverfahrens des Allgemeinen Blinden und Sehbehinderten Verbands gegen die generelle Erteilung der Sondernutzungserlaubnis? Welche Entscheidung liegt hierzu vor? Wenn noch keine Entscheidung vorliegt, bis wann ist damit zu rechnen?

Antwort zu 20:

Der Allgemeine Blinden- und Sehbehindertenverein e. V. hat beim Verwaltungsgericht Klage gegen die für das Jahr 2023 erteilten Sondernutzungserlaubnisse erhoben. Diese ist noch anhängig. Dem Senat liegen keine Erkenntnisse vor, wann mit einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts Berlin zu rechnen ist.

Frage 21:

Welche Auswirkungen haben die Verfahren auf die Fortentwicklung der Regulierung der Angebote?

Antwort zu 21:

Es bleibt zunächst der Ausgang der Klageverfahren abzuwarten.

Berlin, den 25.06.2024

In Vertretung
Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt