

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 18. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. März 2026)

zum Thema:

E-Scooter im öffentlichen Raum regulieren

und **Antwort** vom 1. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. April 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25594
vom 18. März 2026
über E-Scooter im öffentlichen Raum regulieren

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

Frage 1:

Welche konkreten Maßnahmen plant der Senat, um die seit Jahren vorgetragenen Sicherheits- und Ordnungsprobleme durch abgestellte oder fahrende E-Scooter im öffentlichen Raum kurzfristig zu reduzieren?

Antwort zu 1:

Der Senat hat bereits Maßnahmen ergriffen und beabsichtigt diese auch fortzuentwickeln, um die teilweise von abgestellten sowie fahrenden Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) ausgehenden Beeinträchtigungen der Sicherheit im öffentlichen Raum zu reduzieren.

So wurde 2021 eine Regelung im Berliner Straßengesetz (BerlStrG) eingeführt, Mietflottenfahrzeuge einem Sondernutzungsregime unterfallen zu lassen. Mit Blick auf die Barrierefreiheit auf Gehwegflächen und zum Schutze des Fußverkehrs werden demnach seit dem 01.09.2022 Sondernutzungserlaubnisse nach §§ 11a Abs. 1, 11 Abs. 1 BerlStrG an die in Berlin tätigen Mobilitätsanbieter erteilt.

Mit den Erlaubnissen sind bestimmte Nebenbestimmungen zum Anbieten im öffentlichen Straßenland verbunden. Zu den Nebenbestimmungen gehören neben einer Fahrzeugobergrenze von 19.000 Fahrzeugen im Innenstadtbereich, verpflichtenden Fußpatrouillen, Daten- und Berichtspflichten, das Vorhalten eines Kunden- und Beschwerdemanagements auch verpflichtende Zonen im Stadtgebiet mit einem Abstellverbot, die regelmäßig evaluiert und angepasst werden, sowie anbieterübergreifend ausgewiesene Parkflächen.

Innerhalb des Berliner S-Bahnringes sind aktuell bereits 28 km² von insgesamt 88 km² Stadtfläche als Zonen mit Abstellverbot im Rahmen der Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnisse ausgewiesen. Das systematische und flächenweise Schaffen von Abstellflächen hat sich als ein wirkungsvoller Ansatz zur Lösung der Abstellproblematik erwiesen und wird daher kontinuierlich vorangetrieben.

Weitere Maßnahmen sind die konsequente und zu intensivierende Überwachung der Einhaltung straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Vorschriften, insbesondere im Hinblick auf unzulässiges Abstellen im öffentlichen Straßenraum sowie die konsequente Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

Frage 2:

Aus welchem Grund können weitergehende Einschränkungen oder ein mögliches Verbot von E-Scootern erst in einem langfristigen Zeitraum (dem Vernehmen nach erst bis etwa 2035) umgesetzt werden könnten?

Antwort zu 2:

Der Senatsverkehrsverwaltung entwickelt derzeit im Rahmen einer Sharing-Strategie einen Ansatz, bei dem im Sharing angebotene Fahrräder und E-Scooter nur noch an dafür vorgesehenen festen Mobilitätsstandorten ausgeliehen und abgestellt werden können. Dazu soll ein bedarfsgerechtes Netz an Abstellstandorten geschaffen werden. Zwischen den Abstellstandorten soll das Abstellen durch das Einrichten von Parkverbotszonen unterbunden werden. Die Strategie sieht im Zielbild rund 3.000 bauliche Standorte in Berlin vor. Ausgehend von den heute bestehenden rund 500 baulichen Mobilitätsstandorten bedeutet das einen Zubau von rund 2.500 weiteren Standorten. Innerhalb des Errichtungszeitraums kommen immer weitere Gebiete in der Stadt hinzu, in denen die Mobilitätsstandorte eingerichtet sind und das freie Abstellen der Fahrzeuge durch das Einrichten von Parkverbotszonen nicht mehr möglich ist. Damit tritt kontinuierlich mit dem Ausbau des Netzes eine Verbesserung ein und das Jahr 2035 markiert lediglich das Zieljahr, in dem das vollständige Netz realisiert sein soll.

Frage 3:

Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht der Senat, um Nutzung, Verleihsysteme oder Abstellregeln in Berlin deutlich strenger zu regulieren oder die Nutzung von E-Scootern gegebenenfalls vollständig zu untersagen?

Antwort zu 3:

Auf Grundlage des angeführten Rechtsrahmens bestehen Möglichkeiten, die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sowie die Ausgestaltung von Verleihsystemen und Abstellregelungen in Berlin weiter zu regulieren. Zuvorderst sind insoweit die Ausweitung der Zonen

mit Abstellverbot sowie erforderlichenfalls auch die Reduzierung der zulässigen Anzahl von Mietfahrzeugen zu nennen.

Mit der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Polizeibenutzungsgebührenordnung wurden zudem neue Tarifstellen eingeführt, die das Umstellen bzw. Umsetzen behindernder, gefährdender oder verkehrswidrig abgestellter Elektrokleinstfahrzeuge durch Mitarbeitende der Polizei Berlin oder der bezirklichen Ordnungsämter bzw. beauftragten Unternehmen regeln. Die Neuregelung dient dem Schutz der Verkehrssicherheit und der ungestörten Nutzbarkeit des öffentlichen Raums, indem Behinderungen und Gefährdungen durch falsch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge beseitigt werden können. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die entstehenden Kosten verursachergerecht den Mobilitätsanbietern auferlegt werden und nicht länger von den Ordnungsbehörden zu tragen sind.

Allgemein gilt, dass Elektrokleinstfahrzeuge bundesweit auf Grundlage von Bundesrecht zugelassene Fahrzeuge darstellen. Relevant ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Eine vollständige Untersagung der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen auf Landesebene ist daher nicht möglich.

Berlin, den 01.04.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt