

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 6. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Juli 2026)

zum Thema:

Einhaltung der Vorschriften für Leih-E-Scooter in Berlin – Kontrolle, Ahndung von Verstößen und Verantwortung der Anbieter

und **Antwort** vom 22. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26583
vom 06. Juli 2026

über Einhaltung der Vorschriften für Leih-E-Scooter in Berlin – Kontrolle, Ahndung von
Verstößen und Verantwortung der Anbieter

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher für die Beantwortung die Bezirksämter von Berlin und die im Land Berlin tätigen Mobilitätsanbieter um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt beziehungsweise in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wurden.

Frage 1:

Wie viele Unternehmen bieten derzeit Leih-E-Scooter im Land Berlin an?

Frage 2:

Welche Unternehmen verfügen derzeit über eine Sondernutzungserlaubnis?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Im Land Berlin bieten derzeit fünf Unternehmen Miet-E-Scooter an und verfügen entsprechend über die erforderliche straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis. Nähere Informationen hierzu

können der Internetseite <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/dienste-und-genehmigungen/stationslose-mikromobilitaet/> entnommen werden.

Frage 3:

Welche Höchstzahl an Fahrzeugen ist den einzelnen Betreibern jeweils gestattet?

Frage 4:

Nach welchen Kriterien wurden diese Höchstzahlen festgelegt?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Eine Unterteilung nach Anbietern kann in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage nicht erfolgen, da es sich um konkurrierende Wirtschaftsunternehmen handelt und mit diesen Daten betriebliche geschützte Informationen veröffentlicht werden würden.

Seit dem 01.01.2024 sind in der Innenstadt 19.000 Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) erlaubt. Diese Anzahl verteilt sich gleichmäßig auf nur vier in der Innenstadt tätige Unternehmen.

Durch eine Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge im Innenstadtbereich sollen die Interessen der Anbietenden und die Belange anderer Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der zu Fuß Gehenden, in einen ausgewogenen Ausgleich gebracht werden. Dies erfolgt mit der Maßgabe, dass einerseits die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs gewährleistet und andererseits den wirtschaftlichen Interessen der Anbietenden sowie den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzenden von eKF Rechnung zu tragen ist.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Einhaltung der bestehenden Vorschriften insgesamt und konkret anbieterbezogen? Welche Unterschiede sind feststellbar? (Ich bitte um Darlegung der Gründe!)

Antwort zu 5:

Der Senat hat in den zurückliegenden Jahren erfolgreich erhebliche Anstrengungen unternommen, die Gesamtsituation nachhaltig positiv zu beeinflussen und durch zielgerichtetes Handeln den geschäftsprozessualen Umgang an die Situation unter Berücksichtigung der vorhandenen Möglichkeiten anzupassen. Beispielhaft ist an dieser Stelle die Verwirklichung der Sharing-Strategie 2035 zu nennen, die einen integrativen Rahmen für geteilte Mobilitätsangebote wie Fahrzeug-Sharing sicherstellt und zu einer nachhaltigen, flexiblen und vernetzten Stadtmobilität beiträgt. Zusätzliche Ordnung, Sicherheit und Nachhaltigkeit im Berliner Stadtverkehr sind dabei für die geteilte und klimafreundliche Mobilität ein essentieller Baustein. Dieser gesamtheitliche Ansatz ist eine tragfähige Zielorientierung für das

gemeinsame Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Eine unternehmensbezogene Strategie und Bewertung ist dagegen weder zielführend noch sachgerecht, so dass eine Unterschiedsfeststellung dahingehend weder vorgenommen wird noch geplant ist. .

Frage 6:

Wie bewertet der Senat konkret anbieterbezogen die Einhaltung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV), der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie weiterer einschlägiger Vorschriften?

Antwort zu 6:

Der Senat erkennt im Vorgehen der Anbieter keinen aktiven bzw. bewussten Verstoß gegen die genannten Vorschriften.

Frage 7:

Welche Verstöße treten nach Kenntnis des Senats besonders häufig auf? (Ich bitte um konkrete anbieterbezogene Erkenntnisse!)

Antwort zu 7:

Dem Senat liegen dazu, auch hinsichtlich der Anbieterdifferenzierung, keine Erkenntnisse vor.

Frage 8:

Welche strukturellen Probleme bestehen nach Einschätzung des Senats weiterhin bezüglich des Fahrens und Abstellens von Leih-E-Scootern?

Antwort zu 8:

Diese Fragestellung betrifft das Verkehrsverhalten sämtlicher Nutzender von Elektrokleinstfahrzeugen. Die Einhaltung von Verkehrsregeln ist sowohl Gegenstand der Prävention, beispielsweise durch Verkehrserziehung, als auch der Überwachung. Hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit zum Abstellen/Parken der E-Scooter wird der Ausbau der Abstellflächen kontinuierlich vorangetrieben. Die Sharing-Strategie 2035 sieht die Errichtung eines Netzes aus rund 3.000 baulichen Mobilitätsstandorten vor. Die Standorte ermöglichen das Anbieten, Anmieten und Beenden von Fahrten von Sharing-Fahrzeugen. Für Miet-E-Scooter und -Fahrräder werden überdies sukzessive Parkverbotszonen zwischen den Standorten eingerichtet, so dass Mietvorgänge nur dort möglich sind („hub-only“). Dies schafft zusätzlich Ordnung im öffentlichen Straßenland und verstetigt das Bemühen um die bestmögliche Verkehrssicherheit.

Frage 9:

Wie viele Kontrollen wurden seit 2019 jährlich durch die Polizei Berlin sowie durch die Berliner Ordnungsämter im Zusammenhang mit E-Scootern durchgeführt?

Frage 10:

Wie viele Verstöße wurden hierbei jeweils festgestellt?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr trat am 15. Juni 2019 in Kraft. Erst seit diesem Zeitpunkt ist die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) im Sinne der eKFV am öffentlichen Straßenverkehr rechtlich zulässig.

Die Anzahl der polizeilichen Einsätze, bei denen ausschließlich eKF kontrolliert wurden, sowie die Anzahl der Verstöße sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die Bezirksämter von Berlin haben Folgendes mitgeteilt:

Bezirk:	Frage 9 Wie viele Kontrollen wurden seit 2019 jährlich durch die Polizei Berlin sowie durch die Berliner Ordnungsämter im Zusammenhang mit E-Scootern durchgeführt?	Frage 10 Wie viele Verstöße wurden hierbei jeweils festgestellt?
Charlottenburg-Wilmersdorf	„Seitens des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf wird keine gesonderte Statistik zur Anzahl von Kontrollen im Zusammenhang mit E-Scootern geführt.“	
Friedrichshain-Kreuzberg	„Im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg werden keine Statistiken zu durchgeführten Kontrollen geführt. Es gibt nur eine statistische Erfassung der Ahndungen ab dem Jahr 2022, die im Zusammenhang mit E-Scootern stehen: 2022: 144 2023: 186 2024: 201 2025: 110 bis 05/2026: 67“	„Siehe Antwort zu Frage 9“
Lichtenberg	„Eine genaue Anzahl an Kontrollen im Bezirk Lichtenberg kann nicht beziffert werden, da die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs auf Gehwegen zum regulären Aufgabengebiet und somit zum laufenden Tagesgeschäft	„Angaben zu festgestellten Verstößen können nur aus den Jahren 2025 und 2026 beziffert werden. 2025 festgestellte Verstöße: 64 2026 festgestellte Verstöße bisher: 18.“

	des Außendienstes des Ordnungsamts gehört.“	
Marzahn-Hellersdorf	„Die Kontrolle von E-Scootern ist Bestandteil der regulären Streifentätigkeit des Allgemeinen Ordnungsdienstes und wurde für die Jahre 2019 - 2025 statistisch nicht gesondert erfasst. Für das Jahr 2026 wurden bislang insgesamt 31 Schwerpunktkontrollen durch das Ordnungsamt Marzahn-Hellersdorf durchgeführt.“	„Eine statistische Auswertung der festgestellten Verstöße ist nicht möglich, da die Verfahren fast ausschließlich bei der Bußgeldstelle der Polizei geführt werden.“
Mitte	„Im Ordnungsamt Mitte erfolgt hierzu keine statistische Erfassung. Anzeigen werden bei Feststellung im Zuge der täglichen Kontrolltätigkeit des Außendienstes gefertigt und können die Straßenverkehrs-Ordnung, das Berliner Straßengesetz oder das Grünanlagengesetz betreffen.“	„Siehe Antwort zu Frage 9.“
Neukölln	„Kontrollen im Zusammenhang mit Leih-E-Scootern erfolgen im täglichen Dienstbetrieb durch die Dienstkräfte des Allgemeinen Ordnungsdienst, des Verkehrsüberwachungsdienstes sowie der Parkraumüberwachung. Kontrollanlass sind sowohl eigene Feststellungen durch die Außendienstkräfte im Rahmen des Streifendienstes als auch Meldungen aus der Bevölkerung. In der Vergangenheit wurden zudem einige Schwerpunktkontrollen durchgeführt. Statistische Werte liegen dazu nicht vor.“	„Die Frage korrespondiert mit der Frage 11. Detaillierte Daten zur Art der festgestellten Verstöße liegen ausschließlich der Bußgeldstelle der Polizei vor. Die Berliner Ordnungsämter verfügen zudem über kein IT-Fachverfahren, das die flächendeckende Erfassung statistischer Kennzahlen mit vertretbarem Aufwand ermöglichen würde.“
Pankow	„Statistische Erhebung in Bezug auf die Anzeigen der Außendienstkräfte des Allgemeinen Ordnungsdienstes werden nicht erhoben. Die Außendienstkräfte erfassen mit dem mobilen Datenerfassungsgerät eine Verkehrsordnungswidrigkeit und diese Anzeige wird umgehend an die Bußgeldstelle der Polizei zur	„Siehe Antwort Frage 9. Es wird im Ordnungsamt Pankow keine Einzelstatistik erhoben. Die Verkehrsordnungswidrigkeiten-Anzeigen werden an die Bußgeldstelle der Polizei übersandt.“

	weiteren Verarbeitung übersandt. Alle Ahndungen im Zusammenhang mit E-Scootern werden im regulären Streifendienst der Außendienstkräfte des Allgemeinen Ordnungsdienstes vorgenommen.“	
Reinickendorf	„Für die Jahre 2019 bis 2022 ist zu berücksichtigen, dass die Kontrolltätigkeit vorwiegend durch Kontrollen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie geprägt war. Im Zusammenhang mit E-Scootern wurden im Jahr 2023 insgesamt fünf Kontrollen durchgeführt. Im Jahr 2024 erfolgten drei Kontrollen, im Jahr 2025 ebenfalls drei Kontrollen. Im Jahr 2026 wurde bislang eine Kontrolle durchgeführt.“	„Im Rahmen der vorgenannten Kontrollen wurden im Jahr 2023 insgesamt 45 Verstöße festgestellt. Im Jahr 2024 belief sich die Zahl der festgestellten Verstöße auf 53, im Jahr 2025 auf 20 und im laufenden Jahr 2026 bislang auf 16 Verstöße. Die Angaben beziehen sich auf die jeweils durchgeführten Kontrollen insgesamt. Da hierbei auch Fahrradfahrer kontrolliert wurden und eine gesonderte Statistik über Kontrollen von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) nicht geführt wird, ist eine isolierte Ausweisung von Verstößen im Zusammenhang mit eKF nicht möglich.“
Steglitz-Zehlendorf	„Schwerpunktkontrollen bezüglich des Abstellens von E-Scootern werden hier nicht durchgeführt. Verstöße gegen die StVO werden im Tagesgeschäft verfolgt, soweit sie im Rahmen der Streifentätigkeit festgestellt werden.“	„Aufgrund der zentralen Weiterbearbeitung festgestellter Verkehrsordnungswidrigkeiten durch die Bußgeldstelle der Polizei werden hier keine Daten zu festgestellten Verstößen gespeichert.“
Tempelhof-Schöneberg	„Dem Bezirksamt liegen keine Daten zu den durch die Polizei Berlin im Zusammenhang mit E-Scootern durchgeführten Kontrollen vor. Darüber hinaus führt das Ordnungsamt ausschließlich Statistiken zu den Kontrollen des Allgemeinen Ordnungsdienstes (AOD) sowie des Verkehrsüberwachungsdienstes (VÜD). Für den Bereich der Parkraumbewirtschaftung (PRK) werden keine entsprechenden Statistiken geführt. Zudem erfolgt die statistische Erfassung im Ordnungsamt erst seit dem Jahr 2020, sodass für das Jahr 2019	„Das Ordnungsamt führt keine Statistik, aus der sich die festgestellten Verstöße bezogen auf E-Scooter gesondert auswerten lassen. Die vorhandenen Statistiken des Allgemeinen Ordnungsdienstes (AOD) und des Verkehrsüberwachungsdienstes (VÜD) enthalten keine entsprechende Differenzierung. Für den Bereich der Parkraumbewirtschaftung (PRK) werden keine entsprechenden Statistiken geführt.“

	keine auswertbaren Daten vorliegen.“	
Treptow-Köpenick	„Beschwerden über Verstöße, die die Einhaltung der geltenden Vorschriften für Leih-E-Scooter betreffen, sind seit deren Zulassung im öffentlichen Raum feststellbar. Aufgrund einer fehlenden strukturierten Datenerhebung sind hierzu jedoch keine belastbaren Aussagen möglich.“	

Frage 11:

Wie verteilen sich diese Verstöße auf folgende Tatbestände:

- a) Befahren von Gehwegen,
- b) Fahren zu zweit oder mit mehreren Personen,
- c) Missachtung von Lichtzeichenanlagen und Vorfahrt,
- d) Fahren entgegen der Fahrtrichtung,
- e) Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss,
- f) Nutzung durch Minderjährige,
- g) Falsches Abstellen,
- h) Fahren in Fußgängerzonen,
- i) Benutzung eines Mobiltelefons während der Fahrt,
- j) sonstige Verstöße?

Antwort zu 11:

Die Anzahl aller polizeilich festgestellten Verkehrsordnungswidrigkeiten von eKF, im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis zum 31. Mai 2026, ist den folgenden Tabellen zu entnehmen:

zu 11 a) Befahren von Gehwegen:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten	32	47	305	627	74	47	37	15

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

zu 11 b) Fahren zu zweit oder mit mehreren Personen:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten	459	170	1.052	1.501	1.267	871	1.087	312

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

zu 11 c) Missachtung von Lichtzeichenanlagen und Vorfahrt:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Rotlichtverstöße	229	225	799	933	822	740	1.012	367
Anzahl der Vorfahrtsverstöße	5	7	7	6	8	12	4	4

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

Zu 11 d) Fahren entgegen der Fahrtrichtung:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten	4	1	5	20	10	12	15	2

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

Zu 11 e) Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Alkoholverstöße	184	130	163	211	163	125	151	34
Anzahl der Verstöße mit sonstigen berauschenden Mitteln	43	112	185	194	198	225	348	75

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

zu 11 f) Nutzung durch Minderjährige:

Zum Führen eines eKF sind Personen berechtigt, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. Ist die fahrzeugführende Person unter 14 Jahre, liegt keine Verkehrsordnungswidrigkeit vor.

zu 11 g) Falsches Abstellen:

Das falsche Abstellen von eKF ist keine Verkehrsordnungswidrigkeit. Die Anzahl polizeilich festgestellter Verstöße durch falsches Abstellen von eKF, die mit einer Belästigung, Behinderung, Gefährdung oder Schädigung einhergingen im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Mai 2026:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten	803	156	237	1.281	1.763	1.629	1.758	1.155

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

zu 11 h) Fahren in Fußgängerzonen:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

zu 11 i) Benutzung eines Mobiltelefons während der Fahrt:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten	54	42	162	134	143	149	137	81

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

zu 11 j) sonstige Verstöße:

Jahr	2019 (ab 15.06.)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (bis 31.05.)
Anzahl der Verkehrsordnungswidrigkeiten	1.154	707	2.643	3.509	3.810	3.164	4.321	1.380

(Quelle: interne Datenerhebung, Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 9. Juli 2026)

Frage 12:

Wie viele Bußgeldverfahren wurden seit 2019 jährlich im Zusammenhang mit E-Scootern eingeleitet? (Ich bitte um Angaben je Tatbestand!)

Antwort zu 12:

Die Speicherung der erfragten Daten bei der Bußgeldstelle der Polizei Berlin erfolgt für maximal 14 Monate. Im Zeitraum vom 16. Mai 2025 bis 8. Juli 2026 wurden insgesamt 2.675 Bußgeldverfahren im Zusammenhang mit eKF eingeleitet (Quelle: DWH BOWI21, Stand: 9. Juli 2026).

Frage 13:

Welche Höhe hatten die verhängten Bußgelder insgesamt?

Antwort zu 13:

Im Zeitraum vom 16. Mai 2025 bis 8. Juli 2026 sind unter der Beteiligung von eKF Bußgelder in Höhe von 472.967,93 Euro verhängt worden (Quelle: DWH BOWI21, Stand: 9. Juli 2026).

Zudem werden Einnahmen von Geldbußen aus Verwarnungsgeldverfahren und Verfahrenskosten nach § 25a Straßenverkehrsgesetz unter der Beteiligung von eKF generiert.

Frage 14:

Hält der Senat die gegenwärtige Kontrolldichte für ausreichend? Falls nein, welche Verbesserungen sind vorgesehen? Falls ja, wie wird dies begründet?

Antwort zu 14:

Der Senat hat keine Kenntnis darüber, dass im Bereich der Überwachung eine unzulängliche Vorgehensweise existiert und die vorhandenen Überwachungskapazitäten nicht in geeigneter Weise eingesetzt werden. Sollte das Land Berlin durch entsprechende Bereitstellung von Haushaltsmitteln und Ressourcen eine Intensivierung der Überwachung betreiben, würde diese Vorgehensweise positiv eingeschätzt werden.

Frage 15:

Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Leih-E-Scootern wurden seit 2019 jährlich registriert?

Antwort zu 15:

Elektrokleinstfahrzeuge werden seit dem 15. Juni 2019 als eigenständige Verkehrsbeteiligungsart statistisch erfasst. Eine Erhebung von Daten nach gewerblichen oder privaten eKF ist im automatisierten Verfahren nicht möglich. Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU), aufgeschlüsselt nach Unfallkategorie, im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis zum 31. Mai 2026 mit der Beteiligung von eKF, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfall-kategorie	Jahr 2019 (ab 15.06.)	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05)
VU mit Getöteten	0	1	0	0	0	3	0	2

VU mit Schwerverletzten	30	34	90	119	102	84	103	44
VU mit Leichtverletzten	154	181	453	638	563	623	837	297
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit (OWi) mit Bußgeld), mind. ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	1	4	4	4	0	5	1
alle übrigen VU	101	98	253	364	315	346	394	186
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	6	5	13	19	20	17	24	11
gesamt	292	320	813	1.144	1.004	1.073	1.363	541

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 9. Juli 2026)

Frage 16:

Wie viele Personen wurden hierbei

- a) leicht verletzt,
- b) schwer verletzt,
- c) getötet?

Antwort zu 16:

Die Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen im Sinne der Fragestellung, im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis zum 31. Mai 2026 ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorie	Jahr 2019 (ab 15.06.)	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024		Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
a) VU mit Leichtverletzten	177	200	507	700	627	681		932	344
b) VU mit Schwerverletzten	30	34	92	123	105	87		106	45

c) VU mit Getöteten	0	1	0	0	0	3		0	2
gesamt	207	235	599	823	732	771		1.038	391

(Quelle: DWH VklB, Stand: 9. Juli 2026)

Frage 17:

Wie viele der verletzten Personen waren unbeteiligte Dritte (insbesondere Fußgänger)? Wie verteilen sich die verletzten unbeteiligten Fußgänger auf die Altersgruppen (insbesondere Kinder unter 14 Jahren und Senioren über 65 Jahren)?

Antwort zu 17:

Die Anzahl der Verunglückten nach Verkehrsbeteiligungsart sowie die sonstigen Geschädigten, die nicht hauptverursachend waren, im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Mai 2026, kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Verkehrsbeteiligung	Jahr 2019 (ab 15.06.)	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
Elektrokleinstfahrzeug-führende	26	45	126	199	187	214	298	92
zu Fuß Gehende	37	31	63	74	87	84	108	40
Radfahrende	27	24	69	77	63	61	102	39
motorisierte Zweiradführende	1	3	4	8	6	6	13	7
Personenkraftwagenfö hrende	3	2	4	5	6	3	0	0
sonstige Verkehrsteilnehmende	2	0	2	1	3	0	1	0
sonstige Kraftfahrzeugfö hrende	1	1	1	2	1	1	2	2
sonstige Geschädigte/Insassen	9	10	33	36	48	44	69	36
gesamt	106	116	302	402	401	413	593	216

(Quelle: DWH VklB, Stand: 9. Juli 2026)

Die Altersgruppen der Verunglückten, nicht hauptverursachenden, zu Fuß Gehenden, im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis zum 31. Mai 2026, können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Altersgruppe	Jahr 2019 (ab 15.06.)	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
Kinder bis unter 15 Jahre	6	7	10	13	14	13	22	10
Jugendliche 15 bis unter 18 Jahre	1	1	2	0	5	0	1	0
junge Erwachsene 18 bis unter 25 Jahre	1	1	3	2	2	2	5	2
Erwachsene 25 bis unter 45 Jahre	9	8	17	26	16	19	29	8
Erwachsene 45 bis unter 65 Jahre	13	6	20	19	35	28	37	16
Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahre	7	8	11	14	15	22	14	4
gesamt	37	31	63	74	87	84	108	40

Quelle: DWH VklB, Stand: 9. Juli 2026

Frage 18:

Welche sind die häufigsten festgestellten Unfallursachen?

Frage 20:

Welche Rolle spielte Alkohol bei diesen Unfällen?

Antwort zu 18 und 20:

Die zehn häufigsten Unfallursachen in Zusammenhang mit eKF, im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis zum 31. Mai 2026, können der nachstehenden Tabelle entnommen werden:

Unfallursachen	Jahr 2019 (bis 15.06.)	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
Verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	85	81	195	253	255	222	333	125
ungenügender Sicherheitsabstand	58	63	167	250	193	194	246	95

Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	30	41	96	129	104	144	158	69
Geschwindigkeit in anderen Fällen	46	48	107	143	96	101	140	49
Alkoholeinfluss	41	44	98	130	102	94	120	49
Überladung, Überbesetzung	17	17	68	62	77	57	96	51
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an anderen Stellen	32	25	48	63	72	63	73	28
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	8	5	31	55	54	48	55	30
Fehler beim Abbiegen nach links	4	7	26	50	29	30	33	13
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	9	6	11	17	28	19	29	14
Gesamt	330	337	847	1.152	1.010	972	1.283	523

(Quelle: DWH VklB, Stand: 9. Juli 2026)

Frage 19:

Welcher Anteil dieser Unfälle beruhte nach Erkenntnissen des Senats auf Verstößen gegen Verkehrsregeln?

Antwort zu 19:

Grundsätzlich liegt jedem Verkehrsunfall mindestens ein fahrlässiger Verstoß gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften zugrunde. In 25 Fällen der durch die Polizei Berlin registrierten Verkehrsunfälle waren Straßenschäden, Tiere auf der Fahrbahn oder sonstige Hindernisse als unfallursächliche Faktoren festzustellen.

Frage 21:

Welche Rolle spielte das Fahren auf Gehwegen?

Antwort zu 21:

Die zehn häufigsten Unfallursachen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von eKF bei der verbotswidrigen Nutzung des Gehwegs, im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis zum 31. Mai 2026, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallursache	Jahr 2019 (bis 15.06.)	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05)
verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	60	54	109	135	143	132	171	77
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß gehenden an anderen Stellen	29	22	41	54	61	58	68	27
Alkoholeinfluss	10	11	17	25	23	10	14	8
Überladung, Überbesetzung	7	7	14	12	14	13	19	17
Geschwindigkeit in anderen Fällen	3	7	8	7	2	3	3	2
ungenügender Sicherheitsabstand	3	2	10	9	7	1	1	0
Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen, Rauschgift)	0	3	2	7	2	1	1	1
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	1	0	0	0	1	1	1	1
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß gehenden an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	0	2	0	0	2	0	0	1
Fehler beim Abbiegen nach rechts	0	0	1	0	1	0	0	1
gesamt	113	108	202	249	256	219	278	135

(Quelle: DWH VklB, Stand: 9. Juli 2026)

Frage 22:

Welche Maßnahmen treffen die Anbieter, um das Befahren von Gehwegen, Fahren zu zweit oder mit mehreren Personen, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, Nutzung durch Minderjährige, Falsches Abstellen und das Fahren in Fußgängerzonen zu unterbinden?

Antwort zu 22:

Das Unternehmen Bolt Services DE GmbH (Bolt) teilt hierzu mit:

„1. Übergreifend:

In-app Schulungen, Sticker auf dem E-Scooter, Weiterleitung von städtischen Bußgeldern, Vertragsstrafen durch Bolt (Verstoß des Nutzers gegen die AGB)

2. Abstellen:

Fußpatrouille, aktives Rebalancing durch operative Teams, automatische Überwachung der Fahrzeuge und entsprechende Erstellung von Diensteseinsätzen der Patrouille, Beteiligung an der anbieterübergreifenden Jelbi-Patrouille, verpflichtendes Foto zum Beenden der Fahrt und automatische Überprüfung des Bildes, Geofencing und Anwendung der städtischen Zonierungen, RTB LOCid auditives Signal am Scooter für Menschen mit Sehbehinderung.

3. Fahren zu zweit:

Sensorik im Scooter (Analog zur automatischen Drosselung der Geschwindigkeit per Geo-Fencing - siehe 5. - sind auch bei einer Erkennung von Tandemfahrten keine unmittelbaren Maßnahmen, etwa die sofortige Beendigung der Fahrt oder eine Geschwindigkeitsdrosselung, rechtlich nicht möglich.)

4. Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss:

In-App Reaktionstest zur Sensibilisierung

5. Fahren in Fußgängerzonen:

Technisch wäre eine Drosselung der Geschwindigkeit möglich und wird in anderen europäischen Ländern auch bereits umgesetzt. In Deutschland ist uns dies aufgrund der aktuellen Rechtslage leider nicht möglich. Bei einer entsprechend geänderten Regelung, könnten wir die Drosselung umgehend umsetzen.“

Das Unternehmen LimeBike Germany GmbH (Lime) teilt hierzu mit:

„Lime verfolgt einen präventiven und sanktionierenden Ansatz, um die sichere und regelkonforme Nutzung seiner E-Scooter zu fördern.

Präventive Maßnahmen

- Wir informieren unsere Nutzenden umfassend über die geltenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie über lokale Regelungen zur Nutzung von E-Scootern und Pedelecs. Dies erfolgt unter anderem durch Hinweise in der App,

Fahrzeugaufkleber mit den wichtigsten Nutzungsregeln sowie Kontaktdaten für Rückmeldungen.

- Ergänzend führen wir regelmäßige Kommunikations- und Aufklärungskampagnen durch. Hierzu zählen insbesondere die gemeinsame Kampagne „Roll ohne Risiko“ mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie E-Scooter-Trainings in Kooperation mit der Deutschen Verkehrswacht.
- Zur Reduzierung von Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss setzt Lime regelmäßig in den Abend- und Nachtstunden sowie anlassbezogen, beispielsweise bei Großveranstaltungen, In-App-Reaktionstests ein. Diese sollen die Nutzenden für ihre Fahrtüchtigkeit sensibilisieren und von einer Fahrt unter Einfluss berauschender Mittel abhalten.

Sanktionierende Maßnahmen

- Erhält Lime Kenntnis von einem missbräuchlichen oder regelwidrigen Gebrauch des Mobilitätsangebots oder von Verstößen gegen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), können entsprechende Nutzerkonten dauerhaft gesperrt werden. Dies betrifft beispielsweise die Nutzung durch Minderjährige, das Fahren mit mehreren Personen auf einem E-Scooter oder andere schwerwiegende Verstöße gegen die Nutzungsbedingungen.
- Darüber hinaus können bei Verstößen gegen die Nutzungsbedingungen Vertragsstrafen bzw. Gebühren gemäß den AGB erhoben werden.

Mit diesen Maßnahmen verfolgt Lime das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Fehlverhalten zu reduzieren und eine verantwortungsvolle Nutzung des Angebots sicherzustellen.“

Das Unternehmen TIER Mobility SE (DOTT) teilt hierzu mit:

„Dott setzt ein mehrstufiges System aus (1) technischen Vorkehrungen am Fahrzeug und in der App, (2) verpflichtender Nutzerführung und Aufklärung, (3) operativer Kontrolle durch das lokale Berliner-Team sowie (4) einem abgestuften Sanktions- und Bonussystem ein.

Ziel ist es, Verstöße bereits vor der Fahrt zu verhindern, während der Fahrt automatisiert zu erkennen und wiederholtes Fehlverhalten konsequent zu ahnden.

Im Einzelnen:

1. Befahren von Gehwegen

- a. Automatische Erkennung: Die Fahrzeuge können Gehwegfahrten erkennen.
- b. Aufklärung: In-App-Training vor der ersten Fahrt sowie regelmäßige App-Hinweise.
- c. Ahndung: Verstöße werden über ein abgestuftes Sanktionssystem geahndet. Gebühr und ggf. temporäre Kontosperrung bei einmaligem Verstoß sowie permanente Kontosperrung bei mehrfachen Verstößen.

2. Fahren zu zweit oder mit mehreren Personen (Tandemfahrten)

- a. Automatische Erkennung: Die Fahrzeuge können Tandemfahrten erkennen. Hier sind wir in einer stetigen Weiterentwicklung der Sensorik und Erkennung, insbesondere mit KI-Algorithmen.
- b. Bauliche Prävention: Die kurze Trittbrettdimensionierung erschwert das Fahren zu zweit.
- c. Sichere Alternative: Gruppenfahrten (bis zu drei Fahrzeuge über ein Konto) werden angeboten, teils vergünstigt in Risikozeiten, um Anreize für Tandemfahrten zu reduzieren.
- d. Aufklärung: In-App-Training vor der ersten Fahrt sowie regelmäßige App-Hinweise.
- e. Fahrsicherheitstrainings sowie Ahndung über das Sanktionssystem

3. Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss

- a. Verpflichtender Reaktions-/Alkohol-Test bei Veranstaltungen; bei Nichtbestehen erfolgt eine Weiterleitung zum Umstieg auf ein Taxi (Partner FreeNow).
Nachgewiesene Wirkung: In Städten mit Test wurden rund 32 % der Alkoholfahrten vermieden; der Test war Finalist bei den „Excellence in Road Safety Awards“ der Europäischen Kommission.
- b. Vollbild-Warnungen in der App an Tagen mit erhöhtem Alkoholkonsum (z. B. Silvester) sowie gezielte Aufklärungskampagnen (u. a. mit Hochschulen, Plakate in stark frequentierten Ausgehvierteln).
- c. Sanktion: sofortige dauerhafte Kontosperrung.

4. Nutzung durch Minderjährige

- a. Altersverifikation durch Zahlungsmethode und 2-Faktor-Authentifizierung bei der Registrierung.
- b. Sanktion: sofortige dauerhafte Kontosperrung.

5. Falsches Abstellen

- a. Pflicht-Parkfoto am Fahrtende, in Echtzeit geprüft durch das KI-Modell „Argus“ (rund 98 % Genauigkeit, Feedback in unter 3 Sekunden). Geprüft wird u. a., ob das Fahrzeug vollständig sichtbar, aufrecht, ohne Barrieren (nicht auf taktilen Systemen) und nicht gehwegblockierend abgestellt ist. Bei fehlerhaftem Abstellen kann die Fahrt nicht beendet werden; Nutzer:innen müssen umparken.
- b. Parken innerhalb von Jelbi-Mobilitätsstationen in enger Zusammenarbeit; Parkverbotszone im Umkreis.
- c. Reaktive Kontrolle: Automatische Erkennung liegender/falsch abgestellter Fahrzeuge (Gyroskop-Sensoren, „Timeout“ nach 10 Min.), proaktive Patrouillen und Meldekanäle.
- d. Umparken innerhalb der vorgegebenen Zeiträume sowie ggf. Erstellung neuer Parkverbotszone.
- e. Innerhalb Parkverbotszonen ist der „Fahrt-beenden“-Button ausgeblendet bzw. inaktiv.
- f. Bonus: In-App „Parking Rewards“ und Bonuszonen belohnen korrektes Parken.
- g. Sanktion: Gebühr und ggf. temporäre Kontosperrung bei einmaligem Verstoß sowie permanente Kontosperrung bei mehrfachen Verstößen.

6. Übergreifende Maßnahmen

- a. Verpflichtende Nutzerführung und Aufklärung
 - i. In-App-Training vor der ersten Fahrt inkl. Quiz
 - ii. „Dott Safety School“ (Online- und Präsenztraining, Ziel: über 150.000 geschulte Nutzer:innen), Online-Sicherheitskurs (school.ridedott.com, belohnt mit Freifahrten).
 - iii. Offline-Kampagnen: jährliche Plakatkampagnen, Fahrsicherheitstrainings Verteilung von Sicherheitsausrüstung (Helme, Warnwesten).
 - iv. Anfänger-Modus: Neueinsteiger:innen können die Geschwindigkeit auf 15 km/h begrenzen.
- b. Operatives Team vor Ort
 - i. Lokales Serviceteam in 3 Schichten mit E-Transportern, Lastenrädern und zu Fuß; Kontrollfahrten alle 2 Stunden zwischen 6 und 24 Uhr.
 - ii. Beteiligung an gemeinsamen Fußpatrouillen mit Jelbi; Umsetzfahrten
 - iii. Meldekanäle: Hotline (24/7), E-Mail, App und QR-Code für Meldungen durch Dritte.
 - iv. Weisungsbefugte Kontaktperson mit Erreichbarkeit für Polizei/Feuerwehr/Bezirke/Senat (werktags 09:00–18:00)
- c. Partnerschaften
 - i. Gemeinsame Kampagne mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat in Berlin (laufend, 07/2026), “Roll ohne Risiko”
 - ii. Mitglied der Verkehrswacht mit gemeinsamen Projekten zur Unfallprävention“

Frage 23:

Welche technisch zwingenden und fälschungssicheren Altersverifikationssysteme (z. B. Ausweis-Scan, PostIdent) verlangt der Senat aktuell von den Anbietern, um die Nutzung durch Minderjährige effektiv auszuschließen? Falls der Senat keine solchen Systeme zwingend vorschreibt, warum nicht, und plant er dies zu ändern?

Antwort zu 23:

Das Führen von eKF ist durch bundesrechtliche Verordnung minderjährigen Personen ab Vollendung des 14. Lebensjahres gestattet. Die Anbieter selbst haben innerhalb ihrer Regularien die Nichtzulassung nicht berechtigter Personen festgelegt und entscheiden in eigener Zuständigkeit, welche technischen Sicherungsmaßnahmen ergriffen und umgesetzt werden. Der Senat hat keine über das Bundesrecht hinausgehenden Regelungen getroffen.

Frage 24:

Wie viele Beschwerden wurden seit 2019 jährlich wegen falsch abgestellter E-Scooter registriert?

Frage 25:

Wie verteilen sich diese Beschwerden jeweils auf die einzelnen Bezirke?

Frage 26:

Wie verteilen sich diese Beschwerden auf einzelne Anbieter?

Antwort zu 24 bis 26:

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Über die Verteilung von Beschwerden auf einzelne Anbieter liegen außer in den Bezirksämtern Friedrichshain-Kreuzberg und Reinickendorf keine Aufzeichnungen bzw. statistischen Erhebungen vor.

Über die bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt eingegangenen Beschwerden werden keine statistischen Erhebungen geführt.

Die Bezirksämter von Berlin haben Folgendes mitgeteilt:

Bezirksamt	Anzahl der Beschwerden
Charlottenburg-Wilmersdorf	2019 bis 2020 - keine Meldungen oder Beschwerden über Verkehrsbehinderungen durch abgestellte E-Scooter 2021 - 28 2022 - 75 2023 - 44 2024 - 53 2025 - 37 2026 (Stand 30.06.) - 35
Friedrichshain-Kreuzberg	2019 – 5 2020 – 3 2021 – 111 2022 – 224 2023 – 205 2024 – 125 2025 – 203 2026 (bis 09.07.2026) – 171 Davon: 49 % LIME 24 % VOI 14 % BOLT 13 % TIER
Lichtenberg	„Kann nicht genau benannt/bestimmt werden, da es hierfür keine eigene Kategorie im Beschwerdesystem gibt. Jedoch konnte mithilfe der Suchbegriffe „E-scooter“, „E-Roller“, „Scooter“ sowie „Roller“ eine ungefähre Zahl identifiziert werden: Es sind grob zusammengerechnet etwa 500 Meldungen.“

Marzahn-Hellersdorf	2019 - 0 2020 - 0 2021 - 27 2022 - 47 2023 - 45 2024 - 54 2025 - 160 2026 bis lfd. - 183“
Mitte	Im Ordnungsamt Mitte wurden im Anliegenmanagementsystem (AMS) nachfolgend aufgeführte Anliegen in der Kategorie „Sondernutzung/Motorroller/Kleinkrafttrad“ registriert: 2019 - 0 2020 - 0 2021 - 40 2022 - 270 2023 - 346 2024 - 283 2025 - 376 01.01.-30.06.2026 - 178
Neukölln	Die Auswertung des Fachverfahrens AMS (Ordnungsamt online) ergab folgende Werte in der Kategorie E-Scooter: 2019 (mutmaßlich noch keine eigene Kategorie in AMS) = 0 2020 (mutmaßlich noch keine eigene Kategorie in AMS) = 0 2021 - 17 2022 - 31 2023 - 23 2024 - 16 2025 - 31 2026 - 30
Pankow	Im Ordnungsamt Pankow wurden im Zeitraum 2021 bis 10.07.2026 folgende Beschwerden in Bezug auf E-Scooter registriert: In den Jahren 2019 und 2020 wurden in der Zentralen Anlauf- und Beratungsstelle des Bezirkes Pankow keine Beschwerden zu falsch abgestellten E-Scootern registriert. 2021 – 33 2022 – 68 2023 – 38 2024 – 77 2025 – 131 (bis 10.07.26)
Reinickendorf	Zu Beschwerden im Zusammenhang mit E-Scootern wurden in den Jahren 2019 bis 2020 keine Meldungen erfasst. 2021 - 3

	2022 - 14 2023 - 29 2024 - 41 2025 - 34 2026 bis zum 9. Juli - 30 Insgesamt wurden 151 Meldungen erfasst. „Im Übrigen ergibt sich folgende Zuordnung zu den einzelnen Anbietern: Im Jahr 2021 erfolgte keine Weiterleitung [von Beschwerden] an Sharing-Anbieter, im Jahr 2022 erfolgten Weiterleitungen in einem Fall an Lime Bike und in einem Fall an Bolt Services, im Jahr 2023 in sieben Fällen an TIER, in einem Fall an Lime Bike, in einem Fall an Bird und in einem Fall an VOI, im Jahr 2024 in acht Fällen an TIER und in fünf Fällen an VOI, im Jahr 2025 in vier Fällen an VOI, in zwei Fällen an Bolt und in vier Fällen an Lime Bike sowie im Jahr 2026 in zwei Fällen an VOI und in drei Fällen an Lime Bike.“
Spandau	„Eine Auswertung nach diesem Kriterium ist hier nicht möglich. In den letzten Monaten sind es ca. 2-3 Meldungen täglich.“
Steglitz-Zehlendorf	„Im angefragten Zeitraum sind zahlreiche Beschwerden zu falsch abgestellten E-Scootern eingegangen. Bezüglich der Verteilung der Beschwerden auf Anbieter werden keine entsprechenden Daten erhoben, daher ist eine solche Auswertung nicht möglich.“
Tempelhof-Schöneberg	Eine Auswertung ist erst ab 2020 möglich. Seitdem gingen in Tempelhof-Schöneberg insgesamt 213 Meldungen zu E-Scootern ein: 2020 - 1 2021 - 29 2022 - 52 2023 - 37 2024 - 24 2025 - 28 2026 - 42
Treptow-Köpenick	„Eine Beschwerdelage liegt dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) nicht vor. Nach Kenntnis des SGA können solche E-Scooter direkt den Anbietern z.B. über https://scooter-melder.de/ oder https://www.jelbi.de/falschparker-melden/ gemeldet werden.“

Frage 27:

Welche konkreten Pflichten bestehen für Betreiber hinsichtlich der Information ihrer Kund*innen?

Antwort zu 27:

Die Unternehmen sind verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass Nutzende beim Abstellen der Fahrzeuge im Rahmen der einzelnen Mietvorgänge die gesetzlichen, insbesondere straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen sowie die Nebenbestimmungen einhalten. Die Nutzenden sind dabei wirksam und regelmäßig über die vorgenannten Bestimmungen zu informieren. Zusätzlich sind die Nutzenden darauf hinzuweisen, dass die Fahrzeuge auf für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Parkflächen kostenlos abgestellt werden können.

Frage 28:

Welche Verpflichtungen bestehen hinsichtlich der Beseitigung falsch abgestellter Fahrzeuge? Welche Reaktionszeiten gelten hierbei?

Frage 29:

Wie wird die Einhaltung dieser Verpflichtungen kontrolliert?

Antwort zu 28 und 29:

Die Frage 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Vorliegend greift allgemein bereits die Zustandsverantwortung, die so für alle Kraftfahrzeuge anzunehmen ist. Dementsprechend sind die Unternehmen als Zustandsverantwortliche verpflichtet, Fahrzeuge, die entgegen gesetzlicher, insbesondere straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen oder entgegen der Nebenbestimmung abgestellt werden, unverzüglich nach Kenntniserlangung ordnungsgemäß umzustellen. Bei Kenntniserlangung während des Tagesbetriebs (06:00 – 20:00 Uhr) sind diese Fahrzeuge spätestens innerhalb von vier Stunden umzustellen. Sollten Meldungen im Rahmen des Nachtbetriebs (20:01 -5.59 Uhr) eingehen, sind diese Fahrzeuge bis spätestens 10:00 Uhr des Folgetages ordnungsgemäß umzustellen. Einen Hinweis darauf, dass die Reaktionszeiten gemäß der Vorgabe innerhalb der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis in einer Weise nicht eingehalten würden, welche ein auf Verwaltungszwang gegründetes Vorgehen unerlässlich ist, liegt nicht vor.

Frage 30:

Wie viele Verstöße der Betreiber gegen Auflagen wurden seit Inkrafttreten der Sondernutzung festgestellt?

Frage 31:

Welche Sanktionen wurden gegen Betreiber verhängt?

Frage 32:

Wurden Sondernutzungserlaubnisse eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen? Falls ja, in welchen Fällen? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 30 bis 32:

Die Fragen 30 bis 32 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat hat seit Bestehen der Sondernutzungserlaubnisse keine Verstöße festgestellt und entsprechend keine Maßnahmen ergriffen.

Frage 33:

Welche Daten müssen Betreiber regelmäßig an das Land Berlin übermitteln?

Antwort zu 33:

Die Anbieter übermitteln mit Hilfe einer MDS-Schnittstelle Fahrzeug- und Fahrtdaten (ohne Personenbezug) im MDS-Datenformat (GPS-Koordinaten verbunden mit letzten Fahrzeugevents und Fahrzeugstatus). Außerdem übermitteln die Anbieter quartalsweise folgende Daten an das Land Berlin:

- durchschnittliche tägliche Fahrzeuganzahl,
- Anzahl Fahrten,

Dauer der Fahrten und Entfernung der Fahrten, aufgeteilt nach innerhalb und außerhalb des S-Bahn Rings sowie Fahrzeugart.

Frage 34:

Werden Daten zu Beschwerden, Verstößen und Unfällen systematisch ausgewertet? Wenn nein, warum nicht?

Frage 35:

Wo werden diese Daten veröffentlicht? Falls die Daten nicht veröffentlicht werden, aus welchen Gründen?

Antwort zu 34 und 35:

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die erfassten Daten werden entsprechend ihres Erhebungsgrundes ausgewertet, vgl. Antworten auf die vorangegangenen Fragen. Sie werden, soweit sie veröffentlicht werden, nicht an einem Ort gemeinsam veröffentlicht, sondern über die jeweils erhebende Stelle.

Frage 36:

Welche wissenschaftlichen Untersuchungen oder Evaluationen liegen dem Senat zur Nutzung von Leih-E-Scootern vor?

Antwort zu 36:

Dem Senat liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 37:

Wie bewertet der Senat die Einschränkung der Barrierefreiheit für Menschen mit Sehbehinderung, Rollstuhlnutzende und Personen mit Kinderwagen durch falsch abgestellte E-Scooter? Welche wissenschaftlichen oder verbandsseitigen Einschätzungen (z. B. von Blindenverbänden) liegen dem Senat hierzu vor?

Antwort zu 37:

Durch individuelles Fehlverhalten beim Abstellen von Fahrzeugen der Sharing-Anbietenden kommt es immer wieder lokal zu Einschränkungen im öffentlichen Raum, welche sich insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende negativ auswirken. Der Senat ist hierzu kontinuierlich im Austausch, unter anderem in den entsprechenden fachlichen Gremien (Gremium Fußverkehr, AG Menschen mit Behinderung). Hier wird die Umsetzung der Sharing-Strategie stärker steuernd wirken. Die Sharing-Strategie ist in einem breiten Beteiligungsprozess - so auch unter Einbindung z.B. des Fuss e.V. und Verbänden für Menschen mit Behinderung - erarbeitet worden. Alle Akteure eint das Ziel, für mehr Ordnung und Sicherheit für alle Verkehrsbeteiligten - insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität - im öffentlichen Raum zu sorgen.

Frage 38:

Verfügen alle in Berlin zugelassenen Anbieter nachweislich über funktionierendes 'Geofencing', welches das Abstellen und Befahren von Verbotszonen (z. B. Parks, Fußgängerzonen, Uferwege) technisch unmöglich macht? Wenn ja, wie oft hat der Senat die Genauigkeit und das Funktionieren dieser Systeme unabhängig technisch überprüfen lassen?

Antwort zu 38:

Alle in Berlin aktiven E-Scooter-Anbieter verfügen über ein funktionierendes 'Geofencing' für die Implementierung von Parkverbotszonen. Der Senat überprüft die Genauigkeit und Funktion der Systeme der Anbieter in Zusammenarbeit mit der BVG mehrmals jährlich. Technische Eingriffe in fahrende Fahrzeuge (wie Fahrverbote in bestimmten Gebieten bzw. das Reduzieren von Geschwindigkeit bei Fahrt) sind in Deutschland derzeit rechtlich nicht zulässig.

Frage 39:

Zieht der Senat in Betracht, zur Vermeidung von Trunkenheitsfahrten verpflichtende kognitive Reaktionstests in den Apps der Anbieter für Fahrten in den späten Abend- und Nachtstunden vorzuschreiben, wie es in anderen Ländern bereits getestet wird?

Antwort zu 39:

Alle in Berlin aktiven E-Scooter-Anbieter nutzen bereits Reaktionstests zum Unterbinden von Trunkenheitsfahrten.

Frage 40:

Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen des Landes Berlin aus Sondernutzungsgebühren für Leih-E-Scooter in den Jahren 2022, 2023, 2024 und 2025 (bitte nach Jahren aufschlüsseln!)?

Antwort zu 40:

Gemäß Artikel 2 der Zweiten Verordnung zur Sondernutzungsgebührenverordnung (SNGebV) vom 30.11.2022 (GVBl. S. 674) ist das gewerbliche Anbieten von stationslosen Mietfahrzeugen im Innenstadtbereich (innerhalb des S-Bahnringes) erst seit dem 01.01.2023 gebührenpflichtig.

2023	1.100.864,00 €
2024	968.052,50 €
2025	1.021.122,00 €

(Quelle: SenMVKU)

Frage 41:

Wie hoch beziffert oder schätzt der Senat die dem Land Berlin, den Bezirken sowie den landeseigenen Betrieben (wie den Berliner Stadtreinigungsbetrieben – BSR) jährlich seit 2022 entstandenen personellen und sachlichen Gesamtkosten, die durch den gewerblichen Betrieb von Leih-E-Scootern verursacht wurden, und wie schlüsseln sich diese Kosten auf folgende Bereiche auf:

- a) Verwaltungsaufwand - Prüfung, Erteilung und Überwachung der Sondernutzungserlaubnisse sowie die Bearbeitung von Bürgerbeschwerden in den Bezirksämtern?
- b) Kontroll- und Durchsetzungsaufwand - Personelle und sachliche Ressourcen der Ordnungsämter und der Berliner Polizei zur Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs (inkl. Schwerpunktkontrollen)?
- c) Operative Bereinigungs- und Bergungskosten - Aufwendungen für Ersatzvornahmen (das behördliche Wegräumen akut verkehrsgefährdender Fahrzeuge durch die Bezirke), Entsorgungs- oder Reinigungsleistungen durch die BSR sowie die Bergung von Fahrzeugen aus Berliner Gewässern?
- d) Volkswirtschaftliche und medizinische Folgekosten - Kostenaufwand durch die polizeiliche Aufnahme von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von E-Scootern sowie – soweit dem Senat bekannt oder statistisch greifbar – die Belastung des Gesundheitssystems durch die Behandlung verunglückter Personen?

Antwort zu 41 a) bis d):

Eine gesonderte Erfassung des hierfür jeweils eingesetzten personellen und sachlichen Aufwands ist nicht möglich. Die Überwachung von E-Scootern erfolgt innerhalb der Bezirke sowohl durch den Allgemeinen Ordnungsdienst als auch durch den Verkehrsüberwachungsdienst im Rahmen der Regelbestreifung. Dabei werden E-Scooter im besonderen Blick behalten und festgestellte Verstöße konsequent geahndet. Darüberhinausgehend finden anlassbezogen, insbesondere aufgrund von Bürgerbeschwerden oder festgestellten Problemlagen, regelmäßig gezielte Schwerpunktkontrollen statt.

Die Kosten der Bergung von Miet-E-Scootern aus Berliner Gewässern werden nicht gesondert erfasst, da die Bergung im Zuge der Müllbeseitigung erfolgt.

Die BSR nimmt keine Beräumung oder Bergung von E-Scootern vor – auch nicht im Rahmen von Ersatzvornahmen. Generell entsteht in der Praxis auf den von E-Scootern verparkten Flächen aber ein erhöhter Reinigungsaufwand, da maschinelle Reinigung nicht mehr – oder nur erschwert – möglich ist. Dieser zusätzliche Aufwand lässt sich jedoch nicht konkret beziffern.

Angaben zu volkswirtschaftlichen und medizinischen Folgekosten sind dem Senat nicht möglich.

Frage 42:

Decken die aktuellen Einnahmen aus der Sondernutzungsgebühr nach Einschätzung des Senats die realen Kosten für Verwaltung, Kontrolle und Beseitigung von Gefahrenstellen, die durch das aktuelle E-Scooter-System entstehen?

Antwort zu 42:

Es ist nicht der Zweck von Sondernutzungsgebühren, den Aufwand der Verwaltung abzugelten. Die Sondernutzungsgebühr ist als Benutzungsgebühr die Gegenleistung für die über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung der öffentlichen Straße, vergleichbar mit einer Mietzahlung. Bei der Bemessung der Sondernutzungsgebühr sind Art, Umfang und Dauer der Sondernutzung sowie der wirtschaftliche Vorteil zu berücksichtigen (§ 11 Abs. 9 Satz 2 Berliner Straßengesetz -BerlStrG-).

Frage 43:

Fließen diese Einnahmen aus der Sondernutzung zweckgebunden in Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, z. B. sichere Fußwege, Barrierefreiheit, (wenn nein, warum nicht?) oder fließen sie in den allgemeinen Landeshaushalt?

Antwort zu 43:

Die Buchungsstelle 0770/11155 – Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen – sieht keine Zweckbindung vor. Demnach fließen diese Einnahmen dem Landeshaushalt zu.

Grundsätzlich gilt für das Haushaltsrecht das Prinzip der Gesamtdeckung (Non-Affektationsprinzip). Alle Einnahmen dienen als Deckungsmittel für alle Ausgaben. Zweckbindungen sind als Ausnahmen vom Prinzip der Gesamtdeckung nur durch gesetzliche Regelungen oder wenn sie von anderer Seite zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden zulässig (§ 8 Landeshaushaltsordnung -LHO-).

Die aufgrund einer Gebührenordnung erhobenen Einnahmen unterliegen daher in gewisser Weise einer Zweckbindung. Sie unterliegen dem Prinzip, dass der Gebührenzahler für eine konkrete Leistung der öffentlichen Hand mit der Gebühr eine tatsächliche Gegenleistung erbringt. Die gezahlten Gebühren dann umgekehrt wieder einer Zweckbindung zu unterwerfen, ist jedoch aus den vorgenannten Gründen nicht möglich.

Frage 44:

Wie bewertet der Senat die wissenschaftlichen und stadtplanerischen Evaluationen aus Städten wie Paris (komplettes Verbot von Leih-E-Scootern nach Bürgerentscheid) oder Madrid (Rückzug der Lizenzen wegen Regelverstößen)?

Antwort zu 44:

Der Senat geht davon aus, dass die bundesrechtliche Legitimation zum Gebrauch von eKF nicht durch ein flächenhaftes Nutzungsverbot für ein ganzes Bundesland ersetzt werden kann. Daher sind Vorgehensweisen innerhalb anderer europäischer Nationalstaaten keine geeignete Grundlage, die Richtigkeit der strategischen Grundausrichtung im Land Berlin zu würdigen.

Frage 45:

Welche konkreten Schwellenwerte (z. B. Unfallzahlen, Beschwerdeaufkommen) müssen in Berlin erreicht werden, damit der Senat das aktuelle 'Free-Floating'-Modell beendet und entweder auf feste Leihstationen umstellt oder die Verleihsysteme gänzlich untersagt?

Antwort zu 45:

Der Senat geht gegenwärtig nicht davon aus, dass ein Verbot eines stationslosen Verleihsystems in Abhängigkeit von pauschalen Schwellenwert verhältnismäßig und rechtlich zulässig ist.

Frage 46:

Wie viele Leih-E-Scooter wurden seit 2019 aus Berliner Gewässern geborgen?

Antwort zu 46:

Die Zahl geborgener Miet-E-Scooter wird statistisch nicht gesondert detailliert erfasst. Die Anzahl der geborgenen E-Scooter aus den Berliner Gewässern beträgt schätzungsweise 850 Stück pro Jahr.

Frage 47:

Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse liegen dem Senat über die Freisetzung von Giftstoffen (z. B. durch beschädigte Akkus) in Berliner Gewässern vor, und welche Umweltauflagen müssen die Betreiber hierzu erfüllen?

Antwort zu 47:

Dem Senat liegen keine konkreten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu der Thematik vor. Grundsätzlich ist im Falle einer Beschädigung des Akkus von einem Gefährdungspotenzial für die Gewässer z. B. durch die Freisetzung von Schwermetallen auszugehen.

Die straßenrechtliche Erlaubnis nach § 11a BerlStrG enthält keine umweltrechtlichen Auflagen, da diese ausschließlich das Abstellen der Mietfahrzeuge im öffentlichen Straßenland regelt. Eine Entsorgung der Fahrzeuge in Berliner Gewässern geschieht ausschließlich im Rahmen von Vandalismus durch Dritte.

Frage 48:

Welche Entwicklung des E-Scooter-Verkehrs erwartet der Senat für die kommenden Jahre, nachdem bis 2023 lediglich ein Anteil von 0,1 Prozent der Wege erreicht wurde?

Antwort zu 48:

Eine belastbare Aussage zur verkehrlichen Bedeutung von Miet-E-Scootern ist dem Senat nicht bekannt. Der in der Frage angegebene Anteil von 0,1 Prozent der Wege ist nicht quellenseitig belegt, so dass hier keine fachliche Bewertung erfolgen kann.

Unabhängig von der Ausgangslage traut der Senat Sharing-Angeboten grundsätzlich zu, einen verkehrsentslastenden Beitrag zu leisten. Sie bieten eine zusätzliche und ergänzende Mobilitätsoption ohne eigene Pkw und können dazu beitragen, den Pkw-Verkehr zugunsten des Umweltverbundes zu verlagern. Sie können den Umweltverbund ergänzen und flexibilisieren und können zu Multi- und Intermodalität beitragen. Mit der Sharing-Strategie will der Senat Sharing-Angebote verlässlicher bündeln und mit dem ÖPNV vernetzen. Vor diesem Hintergrund kann zukünftig eine Steigerung der verkehrlichen Bedeutung erwartet werden.

Frage 49:

Nach Zahlen der Senatsverwaltung für Verkehr werden Sharing-E-Scooter durchschnittlich etwa 10 bis 15 Minuten pro Tag benutzt. Ist es aus Sicht des Senats eine adäquate und effiziente Nutzung knappen öffentlichen Straßenraums, Teile davon zu 99 Prozent des Tages mit stehenden und liegenden E-Scootern zu beanspruchen?

Antwort zu 49:

E-Scooter nutzen (wie auch andere Verkehrsmittel) sowohl fahrend als auch abgestellt überwiegend öffentlichen Straßenraum. Eine differenzierte Bewertung ist daher entbehrlich. Insgesamt ist eine intensivere Nutzung der geteilten Verkehrsmittel strategisches Ziel und die Sharing-Strategie setzt explizit darauf, die Auslastung der Sharing-Fahrzeuge zu steigern.

Frage 50:

Nach der Sharing-Strategie soll die BVG-Tochter Jelbi Stationen schaffen. Wie soll dies finanziert werden? Sind erhöhte Zuwendungen des Landes an BVG/Jelbi geplant? Sollen Sondernutzungsabgaben in bisheriger Höhe zu Lasten des Landeshaushalts herangezogen werden? Oder soll eine zusätzliche Sondernutzungsabgaben der Verleiher, die vollständig die Einrichtungskosten der Stationen decken, erhoben werden?

Frage 51:

Hält der Senat es für wirtschaftlich zumutbar, die Kosten der Sharing-Infrastruktur vollständig von den Sharing-Anbietern tragen zu lassen? Wenn nein, was rechtfertigt die Ausgabe öffentlicher Mittel für private kommerzielle Infrastruktur angesichts der geringen Mobilitätsleistung der Fahrzeuge?

Antwort zu 50 und 51:

Die Fragen 50 und 51 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Eine Kostenübernahme seitens des Landes erfolgt nicht. Die BVG errichtet und betreibt die avisierten weiteren Hub-Standorte maßgeblich auf Basis u. a. der zu erhebenden Entgelte für die Sharing-Unternehmen. Daneben sollen auch Beiträge von Standortpartnern sowie Bundesfördermittel für die Finanzierung herangezogen werden. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 48 verwiesen.

Frage 52:

Nach den Sondernutzungsaufgaben des Senats von 2025 dürfen E-Scooter nur so auf Gehwegen abgestellt werden, dass dort eine freie Breite von mindestens 2,3 Metern verbleibt, was eine Mindest-Gehwegbreite von etwa 3 Metern verlangt. In Hermsdorf und Frohnau zeigt die Jelbi-App beispielsweise zahlreiche „virtuelle Stationen“ zum Abstellen von E-Scootern. 90 dieser Stationen enthalten nach einer Zählung Gehweg-Abschnitte mit einer Breite unter 3 Metern, auf denen nach den Sondernutzungsaufgaben kein Fahrzeug abgestellt werden darf. Dennoch erscheint beim Anklicken dieser Stationen in der Jelbi-App der Schriftzug „Hier kannst du parken“. Was unternimmt der Senat, damit künftig nicht mehr ein landeseigenes Unternehmen E-Scooter-Nutzern Verstöße gegen Sondernutzungsaufgaben des Senats empfiehlt?

Antwort zu 52:

Die BVG ist für den Bau und Betrieb der physischen Jelbi-Punkte und Jelbi-Stationen zuständig, die in der Jelbi-App als solche auch deutlich angezeigt werden. Die Bikesharing- und Scootersharing-Anbieter können derzeit zusätzlich virtuelle Standorte definieren, um in Freefloating-Gebieten außerhalb von Parkverbotszonen das Abstellen zu bündeln. Die Anbieter stellen diese virtuellen Standorte (empfohlenen Parkplätze) über die Datenschnittstelle bereit, die dann in der Jelbi-App standardisiert ausgespielt werden.

Mit der Umsetzung der Sharing-Strategie wird künftig sichergestellt, dass die Anbieter virtuelle Stationen nur nach Maßgabe des Senats einrichten.

Berlin, den 22.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt