

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

43. Sitzung
21. November 2019

Beginn: 10.36 Uhr
Schluss: 12.59 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

- | | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Regelungsbedarf durch die neue Mobilitätsform der
Elektrokleinstfahrzeuge
(auf Antrag der Fraktion der FDP) | 0250
UmVerk |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Elektrokleinstfahrzeuge – Chancen, Risiken und
Regelungsbedarf
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) | 0288
UmVerk |
| c) | Antrag der AfD-Fraktion
Drucksache 18/1302
„Leih-Fahrräder“ nur noch an Stationen; keine
„Leih-Fahrräder“ mehr nach dem Free-Floating-
Prinzip in Berlin | 0187
UmVerk(f)
WiEnBe* |

- | | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| d) | Antrag der AfD-Fraktion | 0273 |
| | Drucksache 18/2043 | UmVerk |
| | Sondernutzungsgebühren für regelmäßig auf öffentlichem Straßenland bereitgestellte Mietfahrzeuge, Tretroller, Fahrräder oder E-Roller | Haupt |
| e) | Antrag der Fraktion der FDP | 0282 |
| | Drucksache 18/2146 | UmVerk(f) |
| | Freiwillige Abstellzonen für E-Tretroller einrichten | WiEnBe* |

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Oliver Friederici: Ich begrüße noch mal die Anzuhörenden, Herrn Alexander Jung, Projektleiter Neue Mobilität, Agora Verkehrswende, Herrn Fabian Ladda, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens LimeBike Germany GmbH, und Herrn Roland Stimpel, Vorstandsmitglied des FUSS e. V., Fachverband Fußverkehr Deutschland. Herzlich willkommen! Selbstverständlich begrüße ich auch Herrn Bezirksbürgermeister von Dassel – herzlich willkommen! – Ich gehe davon aus, dass Sie alle mit einem Wortprotokoll einverstanden sind. – Dann ist das beschlossen.

Folgende Hinweise: Die Stellungnahme zu Tagesordnungspunkt 2 c des mitberatenden Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Betriebe vom 3. Juni 2019 liegt vor. Der Ausschuss empfiehlt, den Antrag Drucksache 18/1302 auch mit geändertem Berichtsdatum 30. Juni 2019 abzulehnen, mehrheitlich mit SPD, CDU, Linken, Grünen und FDP gegen AfD.

Die Stellungnahme zu Tagesordnungspunkt 2 e des mitberatenden Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Betriebe vom 11. November 2019 liegt ebenfalls vor. Der Ausschuss empfiehlt, den Antrag Drucksache 18/2146 abzulehnen, mehrheitlich mit SPD, Linken und Grünen gegen FDP bei Enthaltung CDU und AfD.

Wir kommen jetzt zur Begründung der einzelnen Tagesordnungspunkte. Wir fangen an mit Tagesordnungspunkt 2 a. Das macht die FDP – Herr Schmidt, Sie haben das Wort, bitte sehr!

Henner Schmidt (FDP): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich würde 2 e gleich mitmachen, damit es schneller geht.

Vorsitzender Oliver Friederici: Sehr gerne!

Henner Schmidt (FDP): Zu der Besprechung: Wir haben damals den Antrag auf Anhörung gestellt, als auf Bundesebene die Elektrokleinstfahrzeuge zugelassen wurden, weil ganz klar ist, dass natürlich außer den Bundesregeln dann auch Regelungsbedarf bei der Nutzung hier in der Stadt entsteht. Wir reden ja nicht nur von E-Rollern, sondern es gibt eine ganze Bandbreite von Kleinstfahrzeugen, Hoverboards, Hovershoes und Ähnliche, auch die kommen noch auf uns zu. Also es wird auf jeden Fall Bedarf geben, damit umzugehen. Darüber wollen wir gern reden und überlegen, wie man das vernünftig in der Stadt regeln kann. Wir finden es sehr positiv, dass neue Mobilitätsformen da sind, aber natürlich muss man sehen, dass sich die Verkehrsteilnehmer nicht gegenseitig behindern.

Zum Antrag unter 2 e: Die Tretroller werden zurzeit teilweise noch wild abgestellt, es gibt immer wieder Probleme auf den Gehwegen. Deshalb ist es aus unserer Sicht richtig, dass derzeit diskutiert wird, die Abstellmöglichkeiten von den Gehwegen runter auf die Straße zu bringen. Wir würden gern testweise besonders an den Kreuzungsbereichen solche Abstellzonen ausprobieren, weil man dort noch den Vorteil hat, die wild parkenden Autos, die die Kreuzung blockieren, gleich mit fernzuhalten, weil sie sich dort nicht mehr hinstellen können, und natürlich sind Flächen freizuhalten, damit das barrierefreie Queren der Kreuzung nicht behindert wird. Aber aus unserer Sicht ist da Platz genug, und man hätte damit auf der einen Seite Platz für die E-Roller geschaffen, auf der anderen Seite das Falschparken und Behindern verhindert und trotzdem das Ganze noch relativ platzsparend durchgeführt. Deshalb haben wir diesen Antrag gestellt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke schön, Herr Schmidt, für die Begründung zu den Tagesordnungspunkten 2 a und 2 e! – Jetzt kommen wir zur Begründung des Besprechungsbedarfes zu TOP 2 b. Das macht ein Vertreter der Koalition. – Herr Dr. Taschner, bitte!

Dr. Stefan Taschner (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Jetzt liegt die erste Sommersaison hinter uns, seit diese EKF-Verordnung gilt. In Berlin ist es vor allem sichtbar durch die vielen E-Scooter, die wir in der Stadt haben. Wir haben, seitdem diese E-Scooter aufgetaucht sind, auch eine sehr breit geführte öffentliche Debatte, in der jeder was zu sagen hat – zumindest geht es mir so im ganzen Freundes- und Bekanntenkreis, nicht nur im Abgeordnetenhaus. Wir als Koalition sehen deswegen jetzt den Zeitpunkt gekommen, eine erste Bilanz zu ziehen: Welche Schlussfolgerungen können wir aus der ersten Sommersaison ziehen? – und für die Zukunft zu schauen: Was könnten wir anders machen?

Dabei wollen wir folgende Bereiche adressieren, zum einen den Bereich Chancen. Können E-Scooter wirklich ein Teil der Verkehrswende sein? Wenn ja, wie und wo müssen Sie z. B. in die Mobilitätskette eingebunden werden? Aber natürlich sehen wir auch, dass es Risiken für andere Verkehrsteilnehmer gibt, insbesondere für Zufußgehende. Hier geht es um das Parken, um das unerlaubte Fahren auf den Gehwegen. Beim Parken sehen wir ähnlich wie Herr Schmidt, dass die Dinger von den Gehwegen weg müssen und wir hier eine andere Lösung finden müssen. Aber auch das Fahren auf dem Gehweg ist gerade für ältere und jüngere Verkehrsteilnehmer/-innen nicht hinzunehmen.

Zur Erinnerung: Verkehrsminister Scheuer wollte das ursprünglich erlauben, und auch auf Druck des Landes Berlin ist das zum Glück rausgeflogen. Aber auch wir sehen durchaus Regelungsbedarf. Auch hier stellen wir uns die Frage: Welche Möglichkeiten haben wir als Land Berlin überhaupt, hier eingreifen zu können, und zwar jenseits der freiwilligen Vereinbarungen, die die Senatorin im Sommer zum Teil schon geschlossen hat, wo es von den Betreibern durchaus den Willen gibt, sich daran zu beteiligen. Dennoch müssen wir ausloten: Was ist gesetzmäßig, verordnungsmäßig wirklich zu machen? Auch hier der Hinweis: Da hat der Bundesgesetzgeber die Kommunen auch so ein bisschen im Regen stehen lassen, und wir müssen uns überlegen, was passiert. Insofern sind wir sehr gespannt, was heute bei der Anhörung rauskommt, was die verschiedenen Experten uns dazu raten können und wie sie uns in der Sache weiterbringen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke schön, Herr Abgeordneter! – Wir kommen jetzt zur Begründung der Anträge zu den Tagesordnungspunkten 2 c und 2 d durch die AfD-Fraktion. – Herr Scholtysek, bitte sehr!

Frank Scholtysek (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir haben ja nach wie vor, man kann schon sagen, chaotische Zustände in der Stadt in Bezug auf: Momentan sind es eher die E-Scooter und die E-Roller. Unser Antrag ist ja schon ein Jahr alt. Damals hatten wir genau solche Zustände mit den Mietfahrrädern. Das hat sich ein bisschen relativiert. Die Fahrräder scheinen sich etwas reduziert zu haben, ein oder zwei Anbieter sind komplett vom Markt verschwunden. Aber dafür haben wir nun das Problem mit den E-Rollern. Dementsprechend müsste eigentlich in unserem Antrag in der ersten Zeile noch „E-Roller“ ergänzt werden.

Grundsätzlich geht es in unserem Antrag darum, dass diese Roller und Fahrräder und überhaupt diese ganzen Fahrzeuge, die da zur Vermietung stehen, nur noch an festen Stationen und nicht mehr im Free Float zur Verfügung stehen. In welcher Anzahl und welcher Größe diese Stationen jeweils anzulegen sind, müsste dann im Einzelnen erörtert und geprüft werden. Wir könnten uns vorstellen, z. B. an jeder zweiten ÖPNV-Haltestelle – oder in dieser Größenordnung – feste Stationen zu haben, so wie sie jetzt auch von Nextbike schon existieren. Dafür soll ein entsprechendes Konzept entwickelt werden.

Und darüber hinaus – das wäre dann der zweite Antrag – sprechen wir uns für Sondernutzungsgebühren für regelmäßig auf öffentlichem Straßenland bereitgestellte Mietfahrzeuge aller Art aus. Das sind dann nicht nur unbedingt Tretroller, Fahrräder und E-Roller, sondern das betrifft auch beispielsweise Pkw-Sharingfahrzeuge, weil offensichtlich – wir sehen es am Beispiel von Robben & Wientjes – auch Vermieter, die bislang ihre Fahrzeuge an festen Stationen über ihre Niederlassungen vermietet haben, mittlerweile auf den Geschmack gekommen sind und festgestellt haben, dass sie ihre Fahrzeuge genauso gut im öffentlichen Straßenland abstellen und als Sharingfahrzeuge deklarieren können. Sie sparen sich dann auf diese Art und Weise die eigenen Kosten für das Abstellen von Fahrzeugen auf eigenen Parkflächen und in eigenen Parkhäusern. Von daher müssten wir auch da dringend eine klare Regelung finden, wie dem momentan munteren Treiben ein Riegel vorgeschoben werden kann. Das ist der Anlass unseres zweiten Antrages. Damit bin ich mit der Begründung durch. – Danke!

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! Wenn Sie zum ersten Antrag noch eine Änderung vornehmen wollen, muss die schriftlich vorliegen, mindestens für uns, am besten für alle. – Nun kommen wir zur einleitenden Stellungnahme der Senatsverwaltung, gegeben von Frau Senatorin Günther. – Bitte sehr!

Senatorin Regine Günther (SenUVK): Vielen Dank! – Ich würde gerne mit dem Sachstand anfangen. Es wurde mehrmals darauf hingewiesen, dass es sich nicht nur um diese E-Tretroller handelt, sondern sich insgesamt das Mietgeschäft, Sharinggeschäft und Abstellen der Fahrzeuge im Straßenland zum Problem entwickelt. Wir haben augenblicklich 16 000 Miet-tretroller, ungefähr 14 000 Mietfahrräder, 1 000 stationsgebundene und 6 000 stationslose Carsharingfahrzeuge und 2 300 Elektroroller. Und wir haben, was wir auch nicht vergessen dürfen, 1,2 Millionen Pkw, die fast kostenlos im öffentlichen Straßenland abgestellt werden. Das ist das, was wir in Zukunft bei der Nutzung des öffentlichen Straßenlandes anders regeln müssen. Heute beschäftigen wir uns insbesondere mit den Sharingangeboten. Da ist die Frage, welche Ziele wir damit verfolgen. Wir verfolgen mehrere Ziele. Das eine: Wenn wir über die E-Scooter und Fahrräder sprechen, sie dürfen keine Gefahr für Fußgänger/-innen sein, sie dürfen kein Chaos auf Gehwegen und Plätzen verursachen, sprich, nach meiner Ansicht sollten und dürfen sie nicht auf den Gehwegen stehen, sondern sie müssen auf die Straße, auf ausgewiesene Plätze im Straßenland, damit sie, wenn sie da stehen, keine Gefahr darstellen.

Wir möchten gerne, dass es nicht nur drei Bezirke sind; wenn wir sagen, ja, es ist Teil der neuen Mobilität, dann kann es nicht nur Teil in drei Bezirken sein, sondern dann müssen wir es so regulieren, dass sie auch in den anderen Bezirken eine Rolle spielen. Wenn sie öffentliches Straßenland nutzen, dann müssen wir auch Gebühren erheben können. Dazu brauchen wir rechtskonformes und rechtsicheres Vorgehen. Wir sind einen ersten Schritt mit den Bezirken und den Anbietern gegangen, indem wir – – Zumindest auf der Bundesebene gibt es ja Regelungen; es wurde darauf hingewiesen, dass wir gerade unter großem Engagement von Bremen und Berlin verhindern konnten, dass die E-Tretroller auf Gehwegen fahren. Das wäre, finde ich, aus nachträglicher Sicht der Super-GAU gewesen. Insofern ist es gut, dass wir das verhindert haben.

Was haben wir bisher gemacht? – Wir haben eine freiwillige Vereinbarung mit drei Bezirken, den Anbietern und der Polizei, wo wir gesagt haben: Die Bezirke – das kann Herr von Dassel noch ausführen, wie da der Stand ist – werden gesonderte Flächen ausweisen, wo diese Tretroller in Zukunft parken sollen. Wir haben für bestimmte Bereiche – in einem ersten Auf-

schlag Brandenburger Tor und Holocaust-Mahnmal – sogenannte No-Parking-Zonen begründet. Das wird jetzt mit den Bezirken und den Anbietern weiter diskutiert, ggf. werden neue Zonen über dieses Geofencing definiert. Insbesondere sollten – das ist zumindest unsere Auffassung – Grünanlagen und touristische Hotspots hier im Fokus stehen. Wir haben gesagt: Wenn sich die Menschen diese Roller mieten, sollen einheitliche Sicherheitshinweise da sein, das heißt, wenn die auf die App gehen, dass man weiß, man fährt nicht zu zweit, man fährt nicht betrunken etc. – Das soll zusammen mit der Polizei umgesetzt werden. Dann sollen alle Trainingsangebote von den Anbietern erweitert werden – da kann vielleicht noch Herr Ladda von LimeBike sagen, wie da der Stand ist –, sodass die Leute eher wissen, wie sie diese Roller bedienen sollen. Das war der erste Schritt.

Aber wir haben gesehen, dass es eine weitere Entwicklung gibt, und die Entwicklung heißt: Es gibt sehr viele Roller. Deshalb ist klar, wir prüfen auch – das muss ich schon sagen –, ob es doch eine gewerbliche Nutzung und nicht nur eine verkehrliche Nutzung ist. Das heißt, wir prüfen augenblicklich im Rahmen eines Rechtsgutachtens, ob es doch Sondernutzung ist, ob wir dafür Gebühren erheben können und ob wir dann auch all die Ziele, die ich am Anfang genannt habe, unter dieser Prämisse – es ist eine Sondernutzung – durchsetzen können. Wenn wir es weiter nur als verkehrliche Nutzung sehen, wird es sehr schwer. Insofern sind wir da mitten im Prozess. Wir werden sehen, was uns die Experten anraten. Ich glaube, die Agora Verkehrswende hat sich damit schon intensiver beschäftigt. Insofern bin ich interessiert, was Ihre Ausführungen dazu sind. Dabei möchte ich es belassen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Frau Senatorin! – Meine Herren! Wir werden Sie jetzt anhören und fangen mit Herrn von Dassel an. Jeder hat für seinen Vortrag ca. fünf Minuten. An die Anhörung schließt sich die Fragerunde der Abgeordneten an. Es wird eine Frageunde geben. Können wir das so vereinbaren? – Das ist so, dann machen wir das so. Danach haben Sie noch einmal großzügige fünf Minuten Zeit, darauf zu antworten. – Herr Bezirksbürgermeister von Dassel, bitte sehr!

Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel (BA Mitte): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Ganz herzlichen Dank, dass ich aus bezirklicher Sicht schildern kann, wie wir die Thematik sehen! Ich will mich da auch ganz kurz fassen, ich hatte Ihnen ja auch im Vorfeld in aller Kürze aufgeschrieben, was vereinbart ist und wo wir die aktuellen Handlungsfelder sehen. Ich will das deswegen hier nur kurz umreißen. Vielleicht die erste Information, weil wir die auch erst vor Kurzem öffentlich gemacht haben: Wir hatten in den letzten drei Wochen verstärkte Kontrollen des Ordnungsamtes, was die Straßenverkehrsordnung angeht, also das verkehrswidrige Abstellen von Rollern und das Fahren auf den Bürgersteigen. Dort gab es allein in drei Wochen 1 200 Ordnungswidrigkeiten. Das zeigt schon, dass mit den E-Scootern im Moment massive Ordnungswidrigkeiten verbunden sind. Bei den Kontrollen der Fahrenden lernten wir in Mitte, dass das zu 95 Prozent Touristinnen und Touristen sind und das für die Berlinerinnen und Berliner noch kein Teil der Verkehrswende ist, sondern eher für die Touristinnen und Touristen eine Ergänzung der Fortbewegungsmöglichkeiten, die Alternative zum Zufußgehen ist. Was man sonst zu Fuß vom Brandenburger Tor zum Alex gemacht hätte, macht man jetzt mit dem E-Roller.

Es ist gesagt worden, dass wir vereinbart haben, die No-Parking-Zonen auszudehnen. Die Frau Senatorin hatte schon darauf hingewiesen, dass wir bei unserem ersten Zusammentreffen mit den Betreibenden der E-Scooter sehr schnell – das wurde, glaube ich, innerhalb von Stun-

den umgesetzt – eine erste Zone definieren konnten, nämlich rund ums Brandenburger Tor, wo man die E-Roller nicht mehr abstellen kann. Wir haben jetzt eine umfassende Mitte-Karte erarbeitet, wo aus unserer Sicht die E-Roller nicht abgestellt werden können, und wenn sie nicht abgestellt bzw. geparkt werden können, dann können Sie dort auch nicht ausgeliehen werden. Das betrifft selbstverständlich alle Grünflächen, wo nach dem Grünanlagengesetz keine Elektrofahrzeuge außer denen des Straßen- und Grünflächenamtes fahren dürfen, aber natürlich auch historische Plätze. Ob das Holocaust-Mahnmal schon drin ist, weiß ich gar nicht. Ich glaube, bei mancher App erkennt man noch, dass nicht nur um das Holocaust-Mahnmal E-Scooter abgestellt sind, sondern auch in ihm. Das müsste man ggf. noch mal verifizieren. Wir werden aber auch große Plätze wie beispielsweise den Alexanderplatz für E-Scooter sperren wollen, wobei wir erst mal auf die Kooperation der E-Scooter-Betreibenden angewiesen sind. Nur die können das dann elektronisch so umsetzen, dass man da ein Parkverbot hat. Aber auch jetzt gilt schon, dass man am Alexanderplatz nicht nur wegen der vielen Zufußgehenden eigentlich gar nicht mit einem E-Scooter fahren darf.

Ein Problem bei all unseren Kontrollen ist, dass noch unklar ist, ob hier die Fahrerhaftung, die wir in der Bundesrepublik Deutschland haben, zu Buche schlägt oder ob wir eine Betreiberhaftung haben. Im Prinzip können die Unternehmen dann unsere Ordnungswidrigkeitsverfahren an die jeweiligen Fahrer weitergeben, und wenn die nicht bezahlen, haben wir Pech gehabt. Sie könnten das aber auch anhand der Kreditkartenangaben einfach von ihnen abziehen. Das wissen wir eben noch nicht, wie sich das verhält. Daran haben wir ein großes Interesse, dass die Ordnungswidrigkeitsverfahren über die Kreditkartenangaben an die Betroffenen weitergeleitet werden und nicht ganz viele Verfahren im Sande verlaufen.

Letzter Punkt: Als Bezirk vertreten wir klar die Position, dass jede kommerzielle Nutzung des öffentlichen Straßenlandes eine Sondernutzung ist, egal ob ich gebrauchte Bücher, Würstchen, Cocktails beim Karneval der Kulturen verkaufe oder Dinge verleihe, und dass dafür auch eine Gebühr entrichtet werden muss. Wir hätten die Hoffnung, dass sich dann durch so eine Gebühr auch die Zahl der Leihfahrzeuge insgesamt reguliert. Ich werde immer gefragt: Warum seid ihr so gemein zu den E-Scootern? Die Sharingfahrzeuge parken doch auch umsonst im öffentlichen Straßenraum. – Das trifft in Mitte nur zum Teil zu. Überall dort, wo wir Parkraumbewirtschaftung haben, sind die Betreiber verpflichtet, diese Parkraumgebühren über Pauschalen zu bezahlen. Wir weisen demnächst fast den gesamten Bezirk als Parkraumbewirtschaftungszone aus. Allein in den Zonen, die wir schon haben, nehmen wir von den Carsharingunternehmen 2,5 Millionen Euro Gebühren ein, die diese pauschal für das Parken im öffentlichen Straßenraum bezahlen. – Vielleicht in aller Kürze so weit!

Vorsitzender Oliver Friederici: Perfekt, Herr von Dassel, genau fünf Minuten! – Wir machen weiter mit Herrn Jung. – Bitte sehr!

Alexander Jung (Agora Verkehrswende): Auch von meiner Seite herzlichen Dank für die Einladung! – Als Agora Verkehrswende haben wir uns des Themas der Elektrokleinstfahrzeuge in stationslosen Leihsystemen im Wesentlichen aus zwei Gründen angenommen. Zum einen sind wir davon überzeugt, dass es für die Verkehrswende auch eine Mobilitätswende braucht, insbesondere unsere Städte durch eine Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträgern weit über den Klimaschutz hinaus profitieren würden. Dass der ÖPNV und der Rad- und Fußverkehr dabei die tragende Rolle spielen müssen, steht außer Frage. Klar ist aber auch, dass wir über den

Umweltverbund allein sicherlich an Akzeptanzgrenzen stoßen werden. Deshalb denken wir, dass es einen Brückenschlag braucht zwischen dem traditionellen Umweltverbund und dem MIV, etwa eben durch neue Mobilitätsdienstleistungen. Wir sprechen dann in der Regel vom Mobilitätsverbund, zu dem wir sicherlich nicht nur die E-Tretroller zählen, sondern alle Angebote, die sich im Bereich Sharing und Pooling ansiedeln.

Gleichzeitig sehen wir, dass die Diskussion um die neuen Angebote, insbesondere wenn es um die E-Tretroller geht, stark emotional aufgeladen ist und oftmals eine konstruktive Debatte fehlt, wie wir die Probleme, die zweifelsohne bestehen, beseitigen und tatsächlich einen Mehrwert für nachhaltigen Stadtverkehr durch diese neuen Angebote erzielen können. Aus genau diesen Gründen haben wir uns gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden, dem DST und DStGB, in den letzten Monaten intensiver mit dem Thema beschäftigt und Ende August eine kommunale Handreichung dazu veröffentlicht. Wir haben uns ganz unvoreingenommen und sachlich der Debatte genähert, sind auf Chancen wie auch Probleme eingegangen und haben versucht, erste mögliche Lösungsansätze für die bestehenden Probleme zu skizzieren. Was die Wirkung der Leihroller betrifft, haben wir drei übergeordnete Themenfelder analysiert. Wir sind zum einen auf die Wirkung auf den öffentlichen Raum eingegangen und zum anderen auf die Wirkung auf die Bereiche Klima, Umwelt und Verkehr.

Auf zwei Teilbereiche möchte ich zumindest in Kürze noch eingehen. Das ist zum einen das Thema, das heute auch im Vordergrund steht: das Parken der Roller auf den Gehwegen. Für uns ist ganz klar, dass der stadtverträgliche Betrieb der Leihsysteme sichergestellt werden muss und insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch die E-Tretrollerverleihsysteme nicht zusätzlich eingeschränkt werden dürfen. Der Weg der Sondernutzung ist hierfür aus unserer Sicht nur bedingt geeignet, da sich das Problem in der Regel nicht auf das Aufstellen der Roller bezieht, sondern auf das falsche Abstellen der Kunden. International sehen wir die Entwicklung, dass immer mehr Kommunen öffentliche Parkflächen in Abstellflächen für Leihroller und Leihräder umwidmen, um den Kunden damit möglichst klare Abstellmöglichkeiten anzubieten. Berlin und andere Städte in Deutschland möchten ja nun einen ähnlichen Weg einschlagen. Das kann aus unserer Sicht durchaus ein sinnvoller Ansatz sein, zumal dieser Weg auch als Gestaltungselement für ein stringenteres Parkraummanagement genutzt werden kann. Es ist ganz klar, dass die Verteilung des öffentlichen Raumes ein zentraler Hebel für nachhaltigen Stadtverkehr ist, und wenn wir öffentliche Pkw-Stellflächen reduzieren und die freiwerdenden Flächen für alternative Mobilitätsangebote nutzen, dann wäre das durchaus im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu begrüßen.

Der zweite Punkt, auf den ich noch kurz eingehen möchte, ist das Thema des Verkehrsverlagerungspotenzials dieser neuen Leihsysteme. Hier ist es so, dass es bislang nur sehr wenige belastbare empirische Erkenntnisse zu dem Thema gibt, weshalb ich an dieser Stelle auch nicht auf Einzelbeispiele eingehen möchte, aber man muss an dieser Stelle einfach ganz klar sagen, dass wir jahrzehntelang unsere Städte rund um das Auto gebaut haben und jetzt nicht erwarten können, dass binnen weniger Monate die E-Tretroller die Welt verändern und unsere Verkehrsprobleme in den Städten lösen. Das wird nicht passieren. Es wird auch nicht den einen Verkehrsträger als Alternative zum privaten Pkw geben. Wie eingangs erläutert, braucht es aus unserer Sicht ein attraktives multimodales Angebot, das auf dem Umweltverbund fußt. Gleichzeitig müssen wir uns fragen, welche Rolle und welchen Raum wir vor allem dem privaten Pkw in Zukunft in unseren Städten noch gewähren wollen und auch können. Nicht zuletzt spricht man in der Verkehrsplanung deshalb auch von Push- und Pull-Maßnahmen.

Grundsätzlich gilt aus unserer Sicht: Je weniger attraktiv es ist, ein eigenes Auto in der Stadt zu besitzen und zu nutzen, umso eher haben diese neuen Mobilitätsangebote in Verbindung mit dem Umweltverbund eine Chance, positive Verkehrsverlagerungseffekte nachzuweisen. Damit sollte aus unserer Sicht das E-Tretrollersharing nicht isoliert betrachtet und als Einzelmaßnahme verstanden werden, sondern vielmehr als Teil einer gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Jung! Das war sogar unter fünf Minuten. Vielen Dank für diesen knackigen Vortrag! – Jetzt kommen wir zu Herrn Ladda. – Bitte sehr, Sie haben das Wort!

Fabian Ladda (LimeBike Germany GmbH): Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Fabian Ladda. Ich arbeite für die E-Scooterfirma Lime. Ich bin Berliner, hier geboren und aufgewachsen und lebe seit mehr als 30 Jahren in dieser Stadt. Mein Vater ist 73 und gehbehindert, und meine Schwester schiebt einen Kinderwagen durch diese Stadt. Jeder hier hat schon mal mindestens einen E-Scooter gesehen, der falsch oder richtig dämlich abgestellt wurde. Wir haben aber auch gesehen, dass die gesamte Debatte dazu geführt hat, dass wir endlich über die gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums sprechen, dank der E-Scooter. Die Debatte sollten wir sachlich führen.

Der ADAC hat kürzlich eine Studie veröffentlicht und herausgefunden, dass in den Städten 98 Prozent aller E-Scooter korrekt abgestellt sind. Ich bin trotzdem Befürworter von Parkplätzen für E-Scooter, denn auch die restlichen 2 Prozent sollte nicht verkehrsbehindernd auf den Gehwegen geparkt werden. Hierzu müssen Autoparkplätze und auch Kreuzungsbereiche umgewandelt werden. Bisher haben wir als Anbieter Abstellverbotszonen am Brandenburger Tor, Bebelplatz und an anderen Orten eingerichtet. Das machen wir auch gerne, nur müssen diese Abstellverbotszonen immer mit dezidierten Abstellflächen für E-Scooter gedacht werden, denn ansonsten verschiebt sich das Problem einfach nur an den Rand dieser imaginären Linien, wo sich die Scooter dann ansammeln, und damit ist auch niemandem geholfen.

Dortmund berichtet über sehr positive Erfahrungen am Signal-Iduna-Park. Frankfurt und Düsseldorf haben sehr positive Erfahrungen an ihren jeweiligen Hauptbahnhöfen mit Scooter-Parkplätzen. Der Berliner Senat geht deutschlandweit voran mit der Handreichung, die jetzt zur Kennzeichnung von Parkplätzen für E-Scooter an die Bezirke gegeben wurde. Wir haben als Lime die Nutzerdaten aus allen Bezirken ausgewertet. Weil für Berlin-Mitte ansteht, 1 000 Parkplätze umzuwandeln, habe ich die meisten Orte mit Geokoordinaten rausgesucht. Also wenn wir Parkplätze bauen oder umwandeln wollen, dann genau an diesen Orten, denn hier sind die meisten Trips. Das kann ich gerne für jeden Bezirk ausdrucken und danach jedem zur Verfügung stellen. Das Wichtige ist natürlich, dass das zielgenau ist. Ich will keinem anderen Verkehrsteilnehmer Platz wegnehmen, sondern wirklich nur da, wo es auch gebraucht wird. Wir sind überzeugt davon, dass der Parkdruck an solchen Knotenpunkten durch freiwillige Abstellflächen gemindert wird und ein ordentliches Stadtbild entstehen kann.

Sie fragen sich jetzt, warum sie das tun und Parkplätze für junge Kids und Touristen umwandeln sollten, die ihr neues Spielzeug durch Berlin führen. Wir haben die Nutzerdaten anonymisiert und analysiert. Der Touristenanteil liegt in Berlin, basierend auf den Telefonnummern und E-Mail-Adressen, bei 22 Prozent. In Berlin-Mitte liegt er bestimmt bei 40 oder 50 Prozent oder gar noch höher, aber wir sind auch in Wilmersdorf, in der Müllerstraße, in Lichten-

berg, in Schöneberg, und da sieht es nun mal ganz anders aus. Der Altersdurchschnitt unserer Berliner Nutzer liegt bei 35 Jahren, und 25 Prozent sind über 43 Jahre alt. Wir haben erst vor Kurzem alle Berliner Nutzer gefragt, wie sie Lime nutzen. 65 Prozent nutzen die Scooter regelmäßig als Ergänzung zum ÖPNV. 47 Prozent pendeln regelmäßig damit zur Arbeit oder zur Uni. Der wichtigste Grund, warum wir Parkplätze umwandeln müssen, ist die folgende Zahl: 12 Prozent unserer Kunden sagen uns, dass sie regelmäßig Lime als Ersatz zum privaten Pkw nutzen, zu Uber, Clever Shuttle, Taxi oder Carsharing. Wir haben das umgerechnet, das sind über 250 000 Autofahrten, die bisher in nur fünf Monaten ersetzt wurden. Mir ist es nicht bekannt, aber ich glaube, noch nie in der Geschichte gab es ein Verkehrsmittel, das es geschafft hat, so viele Pkw-Fahrten in so kurzer Zeit zu ersetzen, und das sollte uns positiv stimmen. Noch positiver sollte uns stimmen, dass wir in Deutschland jeden Tag 30 Millionen Pkw-Fahrten haben, die kürzer als zwei Kilometer sind. Die Durchschnittsstrecke einer Lime-Fahrt in Berlin liegt bei 1,9 Kilometern. Für alle Autofahrer, die für das Fahrrad oder den ÖPNV zu bequem sind, kann der E-Scooter eine Alternative darstellen.

Meine Botschaft lautet daher wie folgt: E-Scooter haben einen verkehrspolitischen Mehrwert für Berlin. Berlinerinnen und Berliner, die für das Fahrrad zu bequem sind, nutzen regelmäßig den E-Scooter. Wir konnten bereits mehr als 250 000 Autofahrten ersetzen. Die Menschen werden den eigenen Pkw vermehrt nur stehen lassen, wenn wir ihnen attraktive und verfügbare Mobilitätsangebote machen. Das heißt, niemand wird 100, 200 Meter zum nächsten Leihfahrrad oder Scooter laufen. Wir brauchen daher Free-Floating-Konzepte, die immer zusammen mit Abstellflächen gedacht werden. Wir können uns nicht über falsch geparkte Scooter beschweren, wenn wir den Leuten nicht ein Angebot machen, wo sie sie hinstellen sollen. Deswegen schlage ich vor: Lassen Sie uns schnellstmöglich an den Orten, wo wir schon heute sehen, dass der Parkdruck enorm hoch ist, Parkplätze umwandeln, Kotti, Zoo, Alex! Und im zweiten Schritt teilen wir gerne die Daten, sodass wir in jedem Bezirk zielgenau dort Abstellflächen schaffen, wo sie gebraucht werden. Ich glaube, die E-Scooter-Debatte können wir relativ schnell beenden, wenn wir genug Parkplätze schaffen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank auch an Sie, Herr Ladda! Das war ebenfalls unter fünf Minuten. Sie sprachen an, etwas nach Bezirken ausdrücken zu wollen. Da mache ich Ihnen den Vorschlag, dass sie uns das ans Ausschussbüro mailen, und dann heften wir das an das Protokoll, und dann hat das jeder, ja? – Prima! – Dann kommen wir zu Herrn Roland Stimpel. – Sie haben das Wort, bitte sehr!

Roland Stimpel (FUSS e. V.): Danke schön! – Die Bedeutung der E-Scooter für den Verkehr in Berlin interpretieren wir anders. Wir haben uns das auf Basis der Mobilität in Deutschland angeschaut und das für ganz Berlin runtergerechnet.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

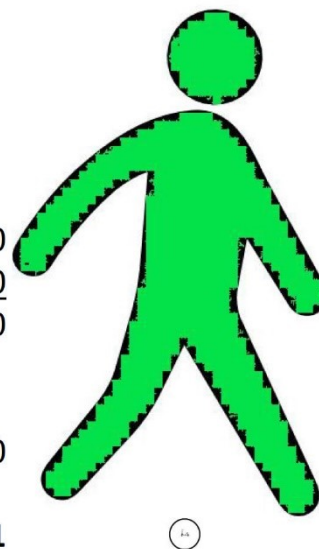
Erste, letzte und vollständige Meile Tägliche Wege in Berlin

Komplett zu Fuß	2.856.000
<u>Zu und von Haltestellen/Bahnhöfen</u>	<u>4.801.000</u>
Summe Fußwege	7.657.000

Fahrten mit Leih-E-Rollern	
15.000 Roller in Berlin, je 3 Fahrten täglich	45.000

Verhältnis Fußwege – Leihrollerfahrten 170 zu 1

Quellen: MID, Statistik Berlin-Brandenburg, Civity. Je ÖV-Fahrt 1,9 Fußwege



Die Zahl der vollständig zurückgelegten Fußwege auf der viel zitierten sogenannten letzten Meile in ganz Berlin beträgt knapp 3 Millionen. Die Wege zu Haltestellen und Bahnhöfen und von dort weg, was auch unter letzte Meile fällt, liegen bei 4,8 Millionen. Wir kommen also auf rund 7,6 Millionen Fußwege pro Tag in dieser Stadt. Aufgrund der Zahlen, die es gibt, rund 15 000 – Sie sagen 16 000 – Leihroller in der Stadt, drei Fahrten täglich, kommen wir auf 45 000 Fahrten, das heißt, wir haben nach wie vor ein Verhältnis von 170 zu 1 zugunsten des Fußverkehrs auf der letzten Meile. Das sage ich nicht, weil ich Fußverkehr so toll finde, sondern weil ich andeuten möchte, dass ein Nichtvorhandensein der E-Roller an den Mobilitätsverhältnissen in Berlin sehr wenig ändern würde.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

Mobilitätsbeitrag winzig – Störeffekt groß

Leihroller und -räder behindern und gefährden Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Zugänge



In der Diagnose sind wir uns alle einig. Deswegen nur ganz kurz der Verweis, dass nicht nur, linkes Bild, Fußverkehr an vielen Stellen massiv behindert wird, sondern auch Fahrradverkehr. Sie sehen auf dem mittleren Bild einen nicht mehr zugänglichen Fahrradständer. Und Sie haben auch auf dem Rad fahrend immer wieder Probleme mit Menschen, die Ihnen entgegenkommen. Nicht zuletzt der öffentliche Verkehr, Haltestellen mit ihren freien Räumen scheinen die Nutzer von Elektroleihfahrzeugen geradezu magisch anzuziehen. Die beiden Nutzer, die wir hier sehen, haben noch Glück, mit Kinderwagen oder Rollstuhl kämen sie nicht mehr aus dem Bus.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

Behinderte besonders betroffen



Eine ganz besonders betroffene Gruppe, heute noch nicht genannt, sind Menschen mit Behinderungen. Die Dame links im Rollstuhl käme nicht mehr über die Straße, wenn sie nicht geschoben würde, sondern allein wäre, denn dort, wo sie gleich rübergehoben wird, ist der Bordstein nicht abgesenkt. Er ist nur da abgesenkt, wo Ihre Fahrzeuge stehen. Wenn die Fahrzeuge dann mal auf der Fahrbahn und nicht auf dem Gehweg geparkt werden, dann finden sich dort auch originelle Möglichkeiten, das auf Behindertenparkplätzen zu tun.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

Berliner Modell: Freiwillig auf spezielle Parkplätze



Effizientere Flächennutzung
Bessere Sicht



Keine Gebühr
Nicht an Tempo-50-Straßen (?)
Keine Pflicht – droht ignoriert zu werden

Jetzt haben wir das Berliner Modell, bei dem wir die viel höhere Effizienz der genutzten Parkflächen befürworten. Man kann dort sehr viel mehr Fahrzeuge auf einer Fläche unterbringen. Nicht zuletzt die bessere Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Menschen, die in Fahrzeugen unterwegs sind, wäre auch ein Sicherheitsgewinn. Die Nichtgebühr finden wir dabei bedauerlich. Die Sache mit den Tempo-50-Straßen hat sich erledigt. Last not least die Frage der Freiwilligkeit: Ich habe mir den viel gerühmten Mobility-Hub am Bahnhof Schönhauser Allee angesehen. Dort finden Sie auch Abstellflächen für E-Scooter. Als ich dort war, waren die leer, es standen aber etliche E-Roller 20 Meter weiter, denn 20 Meter weiter ist die Treppe zur S-Bahn, und es scheint den Nutzern dieser Verkehrsmittel nicht zumutbar zu sein, diese Entfernung zu Fuß zurückzulegen.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

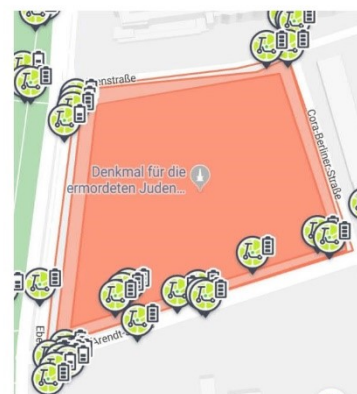
Wirkungslose Vereinbarungen

Spitzentreffen mit Verkehrssenatorin Günther

E-Scooter sollen von Bürgersteigen verschwinden

07.08.19 | 16:24 Uhr

Berlin verschärft die Regeln für E-Scooter: Die Roller sollen künftig nicht mehr am Brandenburger Tor und am Holocaust-Mahnmal abgestellt werden.



Dann gibt es ja Ihre Vereinbarung vom August, die heute schon mehrfach zitiert wurde. Solche Vereinbarungen auf freiwilliger Basis scheinen weitgehend wirkungslos zu sein. Das Bild ist von vorgestern: Abstellen am Holocaust-Mahnmal. So sieht es dort ringsum aus. Herr von Dassel hatte das schon kurz genannt. Ein Screenshot Ihrer App, Herr Ladda, Sie sehen, dass man sich E-Roller nicht nur am, sondern auch im Holocaust-Mahnmal leihen kann, wenn das hier denn geomäßig halbwegs genau ist. Dazu noch ein Zitat von Ihrer App, es ist davon die Rede, dass Roller dort angeblich nicht mehr abgestellt werden dürfen, die Firma Lime schreibt zum Holocaust-Mahnmal: Wiederholtes Parken an diesem Ort kann zu einem Bußgeld oder zur Sperrung deines Kontos führen. – Kann! Das heißt auf Deutsch, jeder Touri hat mindestens einen Schuss frei. Es kann keine Rede davon sein, dass die Vereinbarung vom August, an sensiblen Orten darf nicht geparkt werden, von den Verleihern umgesetzt wird.



Fachverband Fußverkehr Deutschland



Die gute Nachricht: Leihfahrzeuge sind beherrschbar

§ 11 Abs. 5 eKFV: „Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen gelten die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend.“

Grundsätzlich ist das Abstellen genehmigungsfreier Gemeingebrauch.

Aber nicht, wenn es behindert:

VG Hamburg (Urteil vom 31.3.2009, AZ 4 L 2027/08) sieht Gemeingebrauch nur, wenn „es... (noch) – keine Anhaltspunkte dafür (gibt, dass die Nutzung ... andere derart behindert würde, dass Fahrräder nunmehr vermehrt für andere störend abgestellt werden oder dass der Fußgängerverkehr auf den Gehwegen beeinträchtigt wäre.“

Kein Gemeingebrauch:

- Altkleidercontainer (VG Berlin: Beschluss vom 28.9.2011, AZ 1 L 265.11,
VG Kassel: Urteil vom 25.7.2013, AZ 2 K 1582/12, 2K 1581/12 und 2 K 410/13).

- „Coffee-Bike“ mit Ausschank (VG Karlsruhe: Urteil vom 20.2.2014, AZ 3 K 2095/13).



Grundsätzlich zur Sondernutzung BVerwG, (Urteil vom 7.6.1978, AZ 7 C 5.78): „Die vorgängige Prüfung dieser Beeinträchtigungen mit dem Ziel, Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs möglichst auszuschließen oder doch in erheblichem Maße zu mindern, ist Zweck und Schutzgut des straßenrechtlichen Instituts der Sondernutzung und der daran geknüpften Erlaubnispflicht. Dabei geht es darum, die Straße für ihren widmungsmäßigen Benutzungszweck, nämlich für den Verkehr in dem umschriebenen Sinn freizuhalten.“ (BVerwG, Urteil von 7.6.1978, AZ 7 C 5.78).

Keine Angst, ich lese Ihnen das nicht alles vor. Das ist die juristische Seite, mit der wir uns auch gründlich beschäftigt haben. Grundsätzlich Gemeingebrauch wie bei Fahrrädern auch, aber verschiedene Gerichtsurteile zu anderen Formen der kommerziellen Nutzung, auch zu Leihfahrrädern, am wichtigsten das Verwaltungsgericht Hamburg, dass Gemeingebrauch durch Fahrradleihsysteme nur dann besteht, wenn andere nicht derart behindert werden, dass Fahrräder vermehrt oder für andere störend abgestellt werden oder dass der Fußgängerverkehr auf den Gehwegen beeinträchtigt wäre. Dass diese Voraussetzung nicht mehr gegeben ist, dass beeinträchtigt und gestört wird, müssen wir hier ja nicht diskutieren, da sind wir uns alle einig. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vor 40 Jahren, das seitdem immer wieder zitiert wird, Grundsätzliches gesagt: Das Instrument des Sondernutzungsrechts ist auch dazu da, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und Gefährdungen und Behinderungen in erheblichem Maße zu mindern.

Das heißt, es gibt für die konkrete Frage, ein Verleihsystem in großem Umfang, noch keine Gerichtsurteile und keine Rechtsprechung, aber das juristische Risiko, das eine Stadt eingeht, wenn sie definitiv sagt, das ist eine Sondernutzung, und ihr braucht dafür eine Genehmigung, scheint uns relativ gering zu sein.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

Bremen hat das Thema im Griff – anders als Berlin

Rechtsstandpunkt Bremen: Anbieten von Leihfahrzeugen im Straßenraum nur mit Sondernutzungs-Erlaubnis, geknüpft an Bedingungen:

- Gebühr
- Begrenzte Rollerzahl
- Kein Abstell-Chaos
- Keine E-Roller in Grünanlagen
- Ansprechperson vor Ort
- Behinderung wird kurzfristig behoben.



Eine Stadt in Deutschland hat es getan. Bremen stellt sich auf diesen Rechtsstandpunkt und lädt alle E-Rolleranbieter ein, Sie waren ja auch dort, dort tätig zu werden, wenn sie bestimmte Bedingungen erfüllen: Gebühr von 50 Cent im Monat pro Roller bezahlen, die Zahl zu begrenzen und Weiteres, dafür zu sorgen, dass dort nur zivilisiert abgestellt wird. Die Konsequenz ist, dass man allen Touristen heute nur sagen kann: Wer das unbeschwertere, unbehinderte und ungefährdete Gehen auf freien Flächen genießen will, möge nach Bremen gehen, vergessen Sie Berlin!



Fachverband Fußverkehr Deutschland

FUSS-Vorschlag 1: Bei Ballung Pflichtparkplätze



In Gebieten mit hoher Roller-Konzentration dürfen Fahrzeuge nur an ausgewiesenen Plätzen abgestellt werden (Sicherstellung per Einkaufswagen-Prinzip, sonst kein Checkout)



Wo keine hohe Konzentration zu erwarten ist, weiterhin freies Abstellen, aber ggf. Entsorgung gegen Gebühr

Unser Vorschlag zu den Sondernutzungsflächen und zu den Pflichtabstellplätzen lautet, dass man in Zonen wie der Friedrichstraße, wo die Massierung besonders groß ist, das Abstellen nur auf definierten Plätzen ermöglicht. Das lässt sich mit technisch sehr altertümlichen Methoden bewerkstelligen. Jeder kleine Supermarkt schafft es, seine Einkaufswagen in Reihe zu kriegen. Das geht dann natürlich auch mit Hightech-E-Scootern. Dass man aber außerhalb dieser Zonen, dort wo es erwünscht sein kann und wo sie tatsächlich eine zusätzliche Mobilitätsbedeutung bekommen können, wenn sie in Vorstädten und auch in geringer bewohnten und besiedelten Gebieten zugelassen, eingeführt und aufgestellt werden, beim Free-Floating-System bleiben kann, natürlich mit einer Möglichkeit für die Kommunen, bei Missbrauch einzugreifen, das Ding gegen hohe Kosten zu entsorgen und das auch mit Betreiberhaftung zu versehen.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

FUSS-Vorschlag 2: App mit Prüfung



Problem heute: Hemmungsfreier Gebrauch. Keine Regelkenntnis und/oder kein Regelbewusstsein

Ansatz 1: Bei den ersten Leihvorgängen in der App Tutorial und Multiple-Choice-Fragen zu Fahr- und Abstellorten, Alter etc.

Ansatz 2: Bei Versagen von Ansatz 1 Prüfbescheinigung wie beim Mofa



Schließlich noch eine Frage zum Fahren. Wie gefahren wird, müssen wir nicht sagen. Unser Vorschlag ist, in den Apps nicht nur die Hinweise einzubauen, die dort schon drin sind, wie gefahren werden soll, sondern als eine kleine zusätzliche Bewusstseinsstufe auch zu sagen: Jeder muss dann anklicken und hat multiple-Choice-mäßig drei Fragen zur Auswahl. Wie alt darf ich sein? Wie viel darf ich getrunken haben? Wo darf ich fahren, wo nicht? Wie viele dürfen sich auf den Dingen bewegen? – Sollte das nicht funktionieren, dann sollte, wie bei Mofas auch, eine Prüfbescheinigung vorgelegt werden. Das würde dann zwar einen Teil des spontanen Geschäfts verderben, aber wenn das spontane Geschäft auf der Voraussetzung beruht, dass es nur unter eingeschränkter Sicherheit und hochgradiger Regelmissachtung passiert, dann wäre es dieses wert.



Fachverband Fußverkehr Deutschland

Regelungsbedarf im Bund

- Explizite Regelung in StVO: Kommerzieller Verleih ist kein Gemeingebrauch
- eKfV: Regelkenntnis muss vermittelt und nachgewiesen werden
- Regelung in VwV-StVO: Parkplatz-Priorität für Platz sparende Fahrzeuge
- Versicherungsplaketten größer
- Keine lenkerlosen EKfV



Schließlich, da ich schon über die Zeit bin, noch einige Forderungen für den Regelungsbedarf im Bund. Das erspare Ihnen aber jetzt im Detail und sage: Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir sagen auch herzlichen Dank, Herr Stimpel! – Noch ein Hinweis: Die Präsentation, die Sie gegeben haben, wird auch wieder an das Protokoll angeheftet. Das steht den Abgeordneten dann auch zur Verfügung. – Wir kommen jetzt zur Aussprache und Fragerunde der Abgeordneten. Ich habe auf der Liste die Herren Schopf, Taschner, Freymark, Efler, Ronneburg, Schmidt und Scholtysek stehen. Es fängt an Herr Schopf für die SPD. – Bitte sehr!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch den Anzuhörenden! – Wir haben nur eine Fragerunde, so habe ich es verstanden. Daher fange ich gleich mit Herrn von Dassel an. Herr von Dassel! Am 7. August gab es dieses Treffen, von dem Sie auch noch mal gesprochen hatten, wozu die Senatorin eingeladen hatte. Die Polizeipräsidentin war mit dabei und noch zwei weitere Kollegen aus Neukölln und Friedrichshain-Kreuzberg, und da hat man einige Dinge vereinbart. Unter anderem hat man gesagt, die Festlegung weiterer No-Parking-Zonen wird zwischen den Anbietern von E-Tretrollern und den Bezirksämtern abgestimmt. Was mich interessiert oder was mich ein bisschen stutzig macht, ist: Warum ist diese Abstimmung erforderlich, wenn andererseits der Regelungsrahmen für die Mietfahrräder, der bereits seit letztem Jahr gilt, vorsieht, dass in Parks oder Grünanlagen der Leihvorgang nicht beendet werden darf und ebenso nicht an städtebaulichen oder historischen Orten wie z. B. dem Brandenburger Tor? Nichtsdestotrotz hat man sich am 7. August dieses Jahres darauf verständigt, dass man am Holocaust-Denkmal und am Brandenburger Tor das Fahrzeug nicht abstellen darf. Das irritiert mich ein bisschen.

Unbenommen davon: Wie sind die Gespräche verlaufen? – Denn es heißt, dass weitere Gespräche zwischen E-Tretroller-Anbietern und den Bezirksämtern laufen sollen. Welche konkreten Ergebnisse gibt es? Das ist auch eine Frage an den Senat. Wir haben jetzt nur einen

Bürgermeister hier. Was es mit den anderen Bezirken? Wie laufen dort die Gespräche? Welche Ergebnisse gibt es hier? Inwieweit werden auch die Bezirke eingebunden, die jetzt nicht am 7. August dabei waren? Ich denke da vor allem auch an Pankow, denn auch in Prenzlauer Berg habe ich Sharing-Fahrzeuge. Mich würde auch interessieren, es gab diese Veranstaltung am 7. August, wo wird denn diese Veranstaltung evaluiert? Man ist auseinandergegangen, man hat Dinge verabredet. Gibt es hier ein Folgetreffen? Wie werden die Ergebnisse und Verabredungen evaluiert?

Weiter hat man sich darauf verständigt und gesagt: Okay, wir wollen Parkzonen einrichten. Herr von Dassel hat das gerade beschrieben. Mich würde jetzt einfach mal interessieren, sowohl von Mitte und den anderen beiden Bezirken: Wie viele Parkzonen haben Sie angeordnet bzw. sind eingerichtet? Das ist auch eine Frage an die Senatsverwaltung, ob da irgendwelche Zahlen bekannt sind.

Dann habe ich eine Frage an Herrn Jung. Ich zitiere mit Erlaubnis des Vorsitzenden. Es gab eine Pressekonferenz Anfang des Jahres, auf der Andreas Scheuer auf eine Frage bezüglich E-Scooter sagte – Zitat:

Ein maßgeblicher Punkt auch für das Thema Luftreinhaltung ist eine neue Mobilität, die nicht vergleichbar ist mit einem Mofa, aber auch nicht vergleichbar ist mit einem Fahrrad. Es ist eine neue Mobilität.

Bezogen auf das Thema Luftreinhaltung würde mich interessieren, Herr Jung: Hat die neue Mobilitätsform E-Roller das Potenzial, für bessere Luft in den Innenstädten zu sorgen? Wir wollen darüber hinaus den CO₂-Ausstoß reduzieren, weniger Zeit im Auto verbringen. Sind es tatsächlich die Autofahrer, die umschwenken und die letzten Meter zum Ziel mit einem Roller zurücklegen? Oder sind es nicht doch eher diejenigen, die ohnehin schon umweltfreundlich unterwegs sind, oder ist es vielleicht eine ganz andere Nutzergruppe?

Eine Frage an Herrn Ladda: Erfahrungen in Europa zeigen unter anderem, dass die Fahrzeuge nicht pfleglich behandelt werden. Die Hersteller der Fahrzeuge sprechen von drei bis sieben Monaten Haltbarkeit. Aus Paris habe ich die Information erhalten, dass die Überlebensdauer im Schnitt 28 Tage beträgt. Das ist aus meiner Sicht eine relativ kurze Zeitspanne für ein Fahrzeug mit E-Motor und Akku. Wie nachhaltig und ökologisch ist das eigentlich? Wie viele Fahrzeuge stehen aktuell in Berlin von Ihrem Unternehmen zur Verfügung? Was ist die Zielgrenze? Welche konkreten Maßnahmen ergreifen Sie, um die Lebensdauer der Fahrzeuge zu gewährleisten? Welche Lebensdauer haben z. B. Ihre Akkus? Wie oft lassen sich diese aufladen? Für welche Fahrten und über welche Distanzen und wie viele Minuten werden die E-Roller tatsächlich genutzt? Über welche Bezirke erstreckt sich Ihr Geschäftsbereich? Ich denke da vor allem an die Außenbezirke. Inwieweit stimmen Sie mir zu, dass die E-Roller hauptsächlich Fahrten im ÖPNV oder Fußwege ersetzen? Bezüglich der Verbotszonen, inwieweit erkennen Ihre Fahrzeuge laut GPS-Koordinaten, ob z. B. eine solche Zone erreicht ist, und bremsen Sie dann das Fahrzeug gegebenenfalls auch ab, wenn ich jetzt z. B. in einer Fußgängerzone unterwegs bin? Wird die Geschwindigkeit dann gedrosselt von 20 auf 10, oder wie auch immer? Wie begegnen Sie dem Umstand, dass sich zahlreiche Nutzer nicht daran halten, ausschließlich den Radweg zu nutzen und tagein, tagaus auf den Gehwegen anzutreffen sind? Wie begegnen Sie dem Ärgernis der wild abgestellten Roller? Herr Stimpel sagte gerade, das ist ein Unding. Da würde mich interessieren, inwieweit Sie tatsächlich dann auch Ihre Nutzer

sperren und sagen: Du hast dein Fahrzeug jetzt schon zwei-, dreimal falsch abgestellt. Wir sperren dich. Du bist nicht mehr unser Kunde. – Wie erleben Sie – das ist auch interessant für uns zu wissen – die Kommunikation und die Zusammenarbeit mit den Entscheidungsträgern im Land Berlin, mit den Bezirken, mit der Polizei, aber auch mit den Verbänden? Inwieweit ist Ihnen die Mobilitäts-App der BVG Jelbi bekannt, und welche Voraussetzungen und Schritte bedarf es Ihrerseits, um sich dieser App als Mobilitäts-Partner anzuschließen? Ein Mitbewerber hat dies bereits getan, Sie bisher noch nicht.

Dann würde mich interessieren: Ohne Strom im Akku fährt der E-Roller nicht. Wo kommt der Strom her? Wie werden die Fahrzeuge aufgeladen? In der Vergangenheit gab es auch Presseberichte, dass prekär Beschäftigte mithilfe von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor die E-Roller einsammeln. Mich würde interessieren: Wie viele sozialversicherungspflichtige Angestellte beschäftigen Sie?

Thema Datenschutz: Welche konkreten Informationen sammeln Sie? Stichwort: Stiftung Warrentest. Welche Informationen bereiten Sie auf und stellen dem Land zur Verfügung? Die Frage an das Land ist: Welche vorläufigen Einschätzungen oder Erkenntnisse hat die Senatsverwaltung aus den bisherigen Informationen gewinnen können? Welche Auswirkungen hat die Nutzung von E-Rollern nach Erkenntnis der Verwaltung auf die Ausleihzahlen von Nextbike? Wir wissen alle, wir finanzieren als Land Nextbike mit einem Jahresbetrag von 1,5 Millionen Euro. Das muss irgendwelche Auswirkungen haben aus meiner Sicht.

Herr Stimpel! Inwieweit können Sie sich vorstellen, dass der E-Roller ein Baustein zu einer Veränderung der Mobilität in unserer Stadt sein könnte? – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Für die Anzuhörenden: Die fünf Minuten werden für Sie nicht ausreichen, das ist mir auch klar, wenn Sie beantworten möchten, aber fassen Sie es so effizient wie möglich in Ihrer Beantwortung zusammen! Wenn Sie über fünf Minuten reden, dann ist das so. – Herr Dr. Taschner von Bündnis 90/Die Grünen, bitte!

Dr. Stefan Taschner (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden für die wirklich sehr interessanten Ausführungen, die durchaus eine ganze Reihe von Nachfragen aufwerfen! Aber keine Sorge, ich hab nicht ganz so viele wie der Kollege. – Herr Jung! Ich fange mit Ihnen an von der Agora Verkehrswende. Erst mal herzlichen Dank für diese ausgezeichnete Studie, die Sie erstellt haben, die viele Informationen bietet und die ich jedem, der sich mit dem Thema auseinandersetzen will, ans Herz lege, weil da viele von diesen Mythen durchaus abgeräumt werden! Vielleicht können Sie deswegen auch noch mal etwas zur Nachhaltigkeit dieser E-Scooter sagen. Da geistern, Herr Schopf hat es auch schon gesagt, immer die Haltbarkeiten herum. Sie haben das ja auch untersucht. Vielleicht ist das von Ihnen besser, als wenn Herr Ladda das nur als Anbieter sagt. Auch zur CO₂-Bilanz höre ich immer wieder sehr interessante Geschichten, wie schlecht die letztendlich ist.

Auch noch an Sie, Herr Jung, die Frage der Gleichbehandlung mit Carsharing. Wir reden ja sehr stark von Leihrädern, von E-Scootern. Die stehen sehr stark im öffentlichen Fokus. Allerdings, wenn ich mir diese Free-Floating-Carsharing-Autos anschau, und wir haben gerade auch von der Senatorin die Zahlen gehört, wenn ich das mal umrechne, wie viel Fläche die

wegnehmen, wenn zehn E-Scooter auf einen Autoparkplatz passen und fünf Fahrräder, wie müssen wir eigentlich auch da innerhalb des Sharings eine Gleichberechtigung herstellen?

Daran anschließend auch die Frage an den Senat: Frau Senatorin! Sie haben vorhin gesagt, Sie prüfen gerade Sondernutzungsmöglichkeiten. Gehe ich jetzt davon aus, dass die nicht nur die E-Scooter betreffen, sondern alle Sharing-Angebote, sprich: auch Leihfahrräder und auch die Carsharing-Angebote aus Sicht der Gleichbehandlung?

Herr Ladda! An Sie habe ich natürlich eine ganze Reihe von Fragen. Wir haben vorher bei Herrn Stimpel zum Holocaust-Mahnmal diese Aufnahme Ihrer App gesehen, wo man den Eindruck hat, es würden mittendrin die Leihroller stehen. Wenn ich Leihräder ausleihe, dann weiß ich, dass ich zwar eine Karte habe, aber auf beiden Seiten der Straße schauen muss, denn so genau scheint das nicht zu sein. Wie genau ist denn die Geolokalisierung wirklich? Was können Sie letztendlich damit erreichen? Auch vor dem Hintergrund, wenn wir diese Parkplätze haben, wie klar können wir das letztendlich so einschränken, dass der Nutzer wirklich nur noch hier abstellen kann bzw. nicht aus Gewohnheit trotzdem den Gehweg weiterhin benutzt und wir da schöne Flächen haben, die aber wenig genutzt werden?

Herr Schopf hat es auch schon angesprochen. Gerade wenn wir sagen, wir wollen es als Teil der Verkehrswende sehen, müssen wir natürlich auch weg vom Innenstadtbereich kommen. Welche Möglichkeiten sehen Sie da? Berliner Bezirke haben ja die Größe von durchaus deutschen Städten, wo Sie oder auch andere Anbieter mittlerweile anbieten. Wäre es z. B. denkbar, hier Insellösungen im Außenbezirk zu schaffen? Wenn Sie das in Spandau machen, dann machen Sie bestimmt Herrn Buchholz glücklich. Ist das eine Möglichkeit, das einzuführen? Oder gibt es auch ein System, wo Sie sagen könnten, als Anbieter kann ich eine bestimmte Flotte im Innenstadtbereich nur haben, wenn ich auch nachweisen kann, ich habe ein Inselsystem im Außenbereich? Oder gibt es Möglichkeiten über die Bewegung von Fahrzeugen letztendlich auch eine Reglementierung zu bekommen? Denn keiner braucht Fahrzeuge, die nur komplett herumstehen und nicht bewegt werden. Gibt es da Möglichkeiten, die Sie sehen, in einer freiwilligen Vereinbarung zu sagen, ja, so was könnten wir uns vorstellen?

Dann ist immer wieder das Thema: Wie lange halten die? Das hatten wir vorher schon. Da würde mich interessieren: Wie viele Schäden haben Sie denn durch Vandalismus? Also wenn ich herumgehe, dann glaube ich nicht, dass diese Roller durch jeden kleinen Windhauch so umfallen. Man sieht auch YouTube-Videos, wo sich Leute offensichtlich einen Spaß daraus machen, die Dinger entweder zu stapeln, umzuschmeißen oder so was. Das heißt, wie viele Schäden entstehen Ihnen aufgrund dieses Verhaltens, und wie bewerten Sie auch die öffentliche Wahrnehmung dieses Vandalismus gegenüber Leihfahrrädern, aber auch Leih-E-Scootern? Wenn ich den verkehrspolitischen Sprecher der CDU zitieren darf: Er wollte jeden falsch abgestellten E-Scooter sofort auf den Sperrmüll werfen.

Als energiepolitischer Sprecher muss ich natürlich noch etwas zu den Akkus fragen. Ihr Konkurrent Tier fängt jetzt an mit Wechselakkusystemen, die sie dann auch mit Lastenrädern transportieren. Plant Lime als größter Anbieter, hier auch ähnlich zu agieren? Wie hoch ist Ihr erneuerbarer Strom im Akku? Haben Sie sich schon Gedanken gemacht um die Nachnutzung dieser Akkus, wenn sie dann nicht mehr für den Betrieb im E-Roller geeignet sind?

Abschließend an Herrn von Dassel noch eine Frage auch zu den mutwilligen Beschädigungen. Sie haben eine ganze Reihe von Ordnungswidrigkeiten aufgenommen. Liegen Ihnen in Mitte Anzeigen vor, die auf diese Beschädigungen, diesen mutwilligen Vandalismus gegenüber Leihfahrrädern zurückzuführen sind? Das hatten wir letztendlich auch, wo Bremsseile durchgeschnitten wurden oder so was. Gibt es da letztendlich auch irgendwelche Zahlen, jenseits von denen, die Sie genannt haben?

Noch eine Frage bezüglich des Ordnungsamtes: Ja klar, die Parkverstöße sollte man ahnden, keine Frage. Aber ist das Ordnungsamt jetzt auch dahin gehend sensibilisiert, aufzuklären, dass man E-Scooter wie auch Leihfahrräder heutzutage nach Straßenverkehrsordnung schon auf einem Parkplatz abstellen kann? Es gibt keinen Zwang, die Dinger auf dem Gehweg abzustellen. Ich sage es immer wieder. Laut Straßenverkehrsordnung kann ich heute die Dinger auf jedem normalen Parkplatz platzsparend, so wie es auch drinsteht, abstellen. Was machen Sie als Bezirksamt oder aber vielleicht auch Lime, um das letztendlich weiter zu verbreiten? Wir brauchten theoretisch die Parkplätzesonderzone nicht unbedingt, weil es eigentlich jetzt schon ginge. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Es geht weiter mit Herrn Freymark für die CDU.

Danny Freymark (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich werde bei Weitem nicht so viele Fragen stellen und möchte aber jetzt schon anbieten, dass es vielleicht sinnvoll ist, die Gespräche bilateral oder in anderen Gruppenzusammensetzungen fortzuführen, denn wenn wir die Anzuhörenden jetzt tatsächlich bitten, jede dieser Fragen detailliert zu beantworten, dann werden wir hier um 17 Uhr nicht herauskommen, und wie ich unseren Vorsitzenden kenne, wird er das zu verhindern wissen. Demnach wäre es schade, wenn die ganzen wichtigen Themen oder Informationen verlorengehen. Das meine ich positiv. Es scheint einen immensen Gesprächsbedarf bei dem Thema zu geben. Ich versuche, mich auf die politische Dimension zu beschränken.

Deswegen will ich erst mal sagen als jemand, der auch versucht, den Blick immer für die Außenbezirke auch in dem Ausschuss beizubehalten: Wir haben hier ein wirklich eklatantes Innenstadtproblem mit zu vielen Fahrzeugen, mit so vielen Fahrrädern, mit vielen anderen Möglichkeiten, die dann fast zum Problem werden. In den Außenbezirken kennen die Menschen teilweise diese Angebote gar nicht. Herr Ladda hat von Lichtenberg gesprochen. Sie können maximal den Bereich Rummelsburg meinen, denn im Rest von Lichtenberg existieren Sie mit Ihrem Angebot nicht. Ich würde mir aber wünschen, dass das anders wird, und das ist genau der Spagat. Auf der einen Seite sehen wir jetzt schon die Probleme, die in Innenstadtbezirken existieren, und zugleich sehen wir den Bedarf in den Außenbezirken. Ich sage es ganz explizit: Sie sind da herzlich willkommen. Wir wollen Ihre Angebote dort haben, aber in einem geordneten Verfahren, sodass auch Herr Stimpel, der hier kluge Argumente aufgebracht hat, warum Dinge nicht funktionieren, dann auch einbezogen ist.

Daraus leitet sich für mich die erste ganz elementare Frage ab: Welche Möglichkeiten haben Sie eigentlich, Sie alle vier, aber auch die Senatsverwaltung, die Staatssekretäre, vielleicht auch wir, wenn man mit uns am Tisch arbeiten will, sich darüber abzustimmen, also auch Kompromisse miteinander zu vereinbaren, Ideen zu diskutieren und auch mal Risiken abzustimmen? Die Fragen, die jetzt aufgeworfen wurden, sind offensichtlich an anderer Stelle bis-

her nicht auf den Tisch gekommen, sonst müssten die Abgeordneten jetzt nicht in die Lage versetzt werden, eine ganze Fragen-Armada abzuschießen, um überhaupt irgendeinen Eindruck von diesen Themen zu haben.

Dann will ich explizit unterstützen, was Herr Ladda gesagt hat. Es geht natürlich um Verfügbarkeit, wenn wir möchten, dass die Leute ihren privaten Pkw entweder gar nicht mehr anschaffen oder gar abschaffen. Ich habe selber erst vor drei Jahren meinen Führerschein gemacht. Ich durfte im ersten Jahr des Führerscheins kein Carsharing-Angebot nutzen, weil sie wollten, dass ich erst mal mit meinem eigenen Fahrzeug übe. Das kann man alles richtig finden, vielleicht war es auch klug, wenn ich rückblickend schaue auf das, was da passiert ist. Ich will zum Ausdruck bringen, wenn wir das wollen, müssen wir konsequent auch politisch in der Lage sein, gewisse Vorgaben zu geben und gewisse Abstimmungen zu schaffen. Deswegen die Frage an die Frau Senatorin: Welche Abstimmungsrunden haben schon stattgefunden? Welche werden noch stattfinden? Gibt es so etwas wie einen Mobilitätsrat, der in Zukunft einmal im Monat diese Themen und diese Herren dort vorne zusammenbringt?

Es geht nicht nur um Verfügbarkeit, es geht auch um Komfort. Es geht um Zeit, nämlich Zeitersparnis. Wenn ich in Hohenschönhausen in die Straßenbahn steige, dann wäre ich gerne, wenn möglich, genauso schnell oder gar schneller als mit dem Auto. Das klingt erst mal egoistisch, so denken aber die meisten Nutzer. Frau Senatorin erlaubt es mir: Wenn die S75 gekürzt bleibt, dann nehmen die Leute eben lieber das Auto. Das ist so. Das wissen wir, aber daran arbeiten Sie auch.

Dann geht es um Sicherheit und um Sauberkeit. Wenn diese Dinge eingehalten sind, dann sind doch die meisten Menschen bereit, auch mit anderen Mobilitätsträgern auf die Reise zu gehen. Deswegen noch zwei, drei abgeleitete Fragen. Ich habe herausgehört, es gibt offensichtlich einen höheren Bedarf an Strafvollzug im Sinne von: Ordnungswidrigkeiten müssen auch eingetrieben werden. Herr Ladda! Wie oft muss jemand – in Anführungsstrichen – sich nicht adäquat Ihren AGBs verhalten, damit er gesperrt wird? Ich habe es selber erlebt am Ostbahnhof. Ich weiß nicht, wie das zustande kam. Da standen 25 Ihrer Fahrzeuge oder von jemand anderem direkt an der Ampel. Es kam niemand mehr vorbei links und rechts. Das ist möglicherweise ein 2-Prozent-Szenario, aber ein Szenario, das alle Verkehrsteilnehmer nervt. Was passiert mit den Nutzern, die sich so verhalten?

Andersrum an den Senat: Ist Ihnen eigentlich mittlerweile geläufig, dass manche Carsharing-Anbieter, die Angebotsflächen im Verkehrsraum nutzen, innerhalb von wenigen Minuten abschleppen? Wird das Land Berlin an den Einnahmen für Abschleppkosten beteiligt? Ich habe diverse Fälle, wo sehr schnell abgeschleppt wird. Manchmal kann man das ja auch lobenswert nennen, aber ich habe fast den Eindruck, das ist ein neues Geschäftsfeld von einigen Anbietern, möglichst schnell abzuschleppen, damit darüber auch noch Geld eingenommen wird.

Jetzt die allerletzte Frage politischer Dimension: Welche Perspektive hat denn der Senat für die Stadtraumnutzung? Gibt es ein klar definiertes Ziel, unter dem sich hier alle subsumieren können? Mit welcher Strategie versuchen Sie, dieses Ziel umzusetzen? Welche konkreten Maßnahmen, vielleicht sogar im Rahmen eines Zeitplanes, gehören dazu? Das beziehe ich explizit noch mal auf die Frage: Wie können wir in der gesamten Stadt ein gutes, sicheres, verlässliches Angebot machen, ohne Fußwege und andere Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu beeinträchtigen? – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Jetzt ist Herr Dr. Efler für Die Linke dran. – Bitte!

Dr. Michael Efler (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden! – Mich treibt als Klimapolitiker vor allem die Frage um, ob die E-Scooter tatsächlich einen Beitrag zur Verkehrswende leisten oder nicht. Mein bisheriges, vorläufiges Fazit ist, dass sie keinen Beitrag zur Verkehrswende leisten, aber das kann man natürlich, und das werden wir auch tun, kontrovers diskutieren. Ich will das mal an ein paar Dingen festmachen: Das eine sind persönliche Erlebnisse als Radfahrer in der Stadt. Wenn ich sehe, wie die Scooter genutzt werden, habe ich Zweifel, dass dadurch tatsächlich eine relevante Anzahl von Autofahrten substituiert wird. Es ist natürlich schwierig. Politik kann nicht nur auf eigener Erfahrung basieren, deswegen habe ich mir mal angeguckt, was das Umweltbundesamt dazu schreibt. Sie haben dazu eine Untersuchung vorgenommen oder eine erste Einschätzung. Die kommt tatsächlich zu dem Ergebnis, E-Scooter sind momentan kein Beitrag zur Verkehrswende. Als Leihfahrzeuge in Innenstädten bringen die Roller eher Nachteile für die Umwelt und drohen sogar, als zusätzliche Nutzer der bereits unzureichend ausgebauten Infrastruktur das Zufußgehen und Fahrradfahren unattraktiver zu machen. Wir haben vorhin auch einiges von FUSS e. V. dazu gehört. Ich will kurz zitieren, was die Umweltbundesamtspräsidentin dazu sagt:

In der Ökobilanz sind E-Scooter natürlich deutlich besser als das Auto. Aber gegenüber dem bewährten Fahrrad, mit dem sich Strecken ebenso schnell bewältigen lassen und Gepäck besser transportieren lässt, sind E-Scooter die deutliche umweltschädliche Variante und aus meiner Sicht daher keine gute Alternative.

Es geht weiter damit, dass die Verleiher E-Scooter lieber in Außenbezirken aufstellen sollten statt in Innenstädten. Dazu würde ich gerne auch mal von Agora, die sich auch wissenschaftlich mit dem Thema beschäftigen, etwas hören. Ich habe mich ein bisschen gewundert, ehrlich gesagt, dass Sie auf das Umweltbundesamt überhaupt keinen Bezug genommen haben. Ich würde darum bitten, dass Sie das noch tun. Interessant ist auch, dass das Umweltbundesamt tatsächlich erste Zahlen ausgewertet hat, und zwar zu Berlin. Es gibt erste Zahlen zum Nutzungsverhalten in Berlin und auch eine Umfrage unter 4 000 Nutzenden in Paris. Das fand ich auch interessant. Das nur ganz kurz, und dann bin ich auch schon durch. Dort ist es so, unter 4 000 Nutzenden ist die Hälfte der Befragten ohne Roller vorher zu Fuß gegangen. 29 Prozent haben den ÖPNV genutzt und 9 Prozent das Fahrrad. Lediglich 8 Prozent haben eine Auto- oder Taxifahrt ersetzt. Da frage ich mich dann schon, ob diese 8 Prozent tatsächlich unterm Strich einen sinnvollen verkehrspolitischen Beitrag zulassen.

Ansonsten sind schon alle einzelnen Fragen gestellt worden. Fragen an Herrn Ladda zu Ökostrom, Lebensdauer, Entsorgung will ich jetzt nicht wiederholen, ist gesagt worden, aber im Augenblick bin ich zumindest nicht überzeugt davon, dass E-Scooter einen positiven verkehrspolitischen Beitrag leisten.

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Kurz der Hinweis für die Anzuhörenden: Wir würden, nachdem die Abgeordneten geredet haben, in der Redereihenfolge Sie dann rückwärts drannehmen. – Es geht weiter in der Redeliste mit Herrn Ronneburg für Die Linke. – Bitte!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich versuche, es relativ kurz zu machen. Ich kann mich im Grunde auch den vielen Anfragen, die hier bereits gestellt worden sind, anschließen. Ich will noch ein kurzes Eingangsstatement vorbringen: Ich glaube, Sinn und Zweck der ganzen Übung heute ist auch ein Stück weit unter den Verkehrspolitikern und -politikern, sich auf anstehende Debatten einzustimmen, die wir im nächsten Jahr noch intensiver haben werden, wenn es um den Teil zu neuer Mobilität im Mobilitätsgesetz gehen wird. Ein Stück weit ist diese ganze Debatte, die sich heute an den E-Scootern aufhängt, sehr symptombezogen. Wir stellen fest, alle politischen Parteien und auch die Verwaltung sind gerade, was die Gesetzes- und Verordnungslage angeht, nicht auf der Höhe der Zeit derjenigen Anbieterinnen und Anbieter, die auf den Mobilitätsmarkt strömen und versuchen, in einem relativ harten Konkurrenzkampf – das klingt jetzt vielleicht sogar ein bisschen diplomatisch formuliert – sich gegenseitig Kundinnen und Kunden abspenstig zu machen, um sich am Ende in einer relativ kurzen Zeit ein Stück weit den Markt aufzuteilen. Das haben wir bei den Mietrad-Anbietern gesehen. Das erleben wir gerade auch ein Stück weit bei den E-Scooter-Anbietern. Alle Prognosen, die vorher irgendwo publiziert worden sind, das wären so und so viele Tausend, sind alle aus meiner Sicht übertroffen worden. Es drängen immer mehr Anbieter auf den Markt, und es findet da eine Kannibalisierung statt. Alle prügeln sich, um es mal bildlich zu machen, um einen eingeschränkten Kundinnen- und Kundenkreis, und wir stellen fest: Was passiert da eigentlich gerade? – Es steht allein der wirtschaftliche Zweck im Vordergrund, und die Mobilitätsbedürfnisse, in dem Falle der Berlinerinnen und Berliner, stehen ein Stück weit hinten an, aus meiner Sicht.

Das ist ein Problem, und genau das widerspricht eigentlich auch unserer Gesetzeslage, so wie wir es mit dem Mobilitätsgesetz weiter vorantreiben wollen, dass wir gleichwertige Angebote in den Bezirken schaffen und dass wir ein Stück weit auch die Verkehrssicherheit weiter fördern. Insofern kommt diese ganze Debatte gerade zu einem sehr wichtigen Zeitpunkt und setzt uns natürlich auch unter Handlungsdruck. Insofern bin ich da sehr positiv, auch was die Äußerung von Frau Senatorin Günther angeht, eingestellt, weil sie hier klargemacht hat, dass es erklärter Wille des Senats ist, tatsächlich alle rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, die es gibt, Stichwort: Sondernutzung und Konzessionierung. Wir werden das in den nächsten Wochen und Monaten sehen, zu welchen Ergebnissen wir kommen. Ich bin der Meinung, wir sollten diesen Weg gehen, und den hat meine Fraktion und den habe auch ich schon vor Monaten bereits auch öffentlich vorgeschlagen, weil es durchaus Beispiele gibt von anderen Bundesländern. Das Beispiel Bremen ist von Herrn Stimpel genannt worden, wo wir sehen, dass ein Bundesland wie Bremen schon von vornherein versucht, den Rahmen auszunutzen. Wir sehen momentan, dort verzögern sich zwar die Markteintritte, aber ich habe noch nicht gehört, dass da irgendein Anbieter sagen würde: Bremen ist für mich völlig gestorben. Dort werde ich nie hingehen. Wir sehen Anbieter, die durchaus bereit sind, dort auch ihre Fahrzeuge anzubieten, und genau diesen Weg müssen wir aus meiner Sicht gehen.

Ich möchte kurz den einzelnen Anzuhörenden, bei denen ich mich für ihre umfassenden Ausführungen bedanke, Fragen stellen. Ich würde gerne Herrn Jung bitten, denn das ist mir ein bisschen zu kurz gekommen, dass Sie noch mal versuchen, den rechtlichen Rahmen kurz zu skizzieren, in dem wir uns bewegen, und welche Möglichkeiten es aus Sicht der Agora Verkehrswende gibt, dass wir tatsächlich als Land Berlin regulativ und steuernd eingreifen können, dass diese Anbieterinnen und Anbieter dort hingehen, wo wir es für notwendig halten. Wir kennen die Daten. Wir wissen sozusagen, wo es diese Mobilitätsbedürfnisse gibt, wo es Sinn macht, wo es nicht zu einer Kannibalisierung kommt, wo nicht irgendwie Strecken genutzt werden, die man gut und gerne auf jeden Fall zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen kann, möchten wir diese Nutzungen hinbringen. Ich möchte aber hinzufügen, natürlich nicht unter den derzeitigen Bedingungen. Das wollen wir nicht, dass sich in den Außenbezirken die Menschen, die Mobilitätseinschränkungen haben, dort in diesem Dschungel bewegen müssen, sondern das muss natürlich dann auch besser funktionieren als bisher. Da wollen wir es eigentlich auch hinbringen, wo es Sinn macht. Da wäre es mir lieb, wenn Sie noch etwas zu dem rechtlichen Rahmen sagen könnten.

An Herrn Stimpel wäre meine Frage, ob Sie uns noch etwas mit auf den Weg geben möchten, was wir bei dem Thema Fußverkehr im Mobilitätsgesetz extra behandeln sollten aus Sicht des Fußverkehrs. Da wäre jetzt die Frage konkret bezogen auf die Debatte zu den Sharing-Fahrzeugen und den E-Scootern.

Dann habe ich noch eine Frage an Herrn von Dassel. Vielleicht habe ich das vorhin akustisch auch nicht mitbekommen. Wie weit ist denn der Bezirk Mitte bei der Umwandlung von Parkplätzen, wenn es jetzt heißt, in der nächsten Saison soll es dann so weit sein, dass die Parkplätze sozusagen umgewidmet sind und eigentlich die Anbieter alle ausweichen könnten? Wie weit ist der Bezirk Mitte? Schafft es Mitte, bis dahin in Größenordnungen dann auch Plätze umzuwidmen?

Außerdem würde mich in Richtung SenUVK interessieren, denn wir hatten darüber gesprochen: Es gibt diese Vereinbarung, und es gibt immer wieder neue Anbieter, die in den Markt eintreten. Ich habe diese Frage jetzt nicht vernommen – vielleicht ist sie gestellt worden; ich stelle sie noch mal –, ob es denn schon absehbar ist oder ob der Senat uns sagen kann bei den Anbietern, die jetzt noch nicht auf dem Markt sind, ob es da schon erkennbare Signale gibt, dass diese sich zumindest dieser freiwilligen Vereinbarung ohne Weiteres, ohne jede Diskussion anschließen würden, oder ob SenUVK vielleicht an diese auch schon herangetreten ist mit dieser Frage.

In Richtung von Herrn Ladda von LimeBike: Mich würde interessieren bei Ihren ganzen Berechnungen, wie viele Wege zurückgelegt werden. Sie hatten gesagt, 12 Prozent nutzen diese E-Scooter regelmäßig als Alternative zum Auto. Haben Sie das auch ins Verhältnis zu Ihren Juicern gesetzt, die sich auch mit Pkws fortbewegen, um E-Scooter einzusammeln und wieder aufzustellen? Haben Sie das auch berechnet? Ist das auch die Grundlage dafür, oder haben Sie das außen vor gelassen?

Meine letzte Frage wäre an Sie noch mal gerichtet: Wenn wir das jetzt als Sondernutzung definieren und den Weg der Konzessionierung gehen würden, würden Sie dagegen rechtlich vorgehen? – Danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Ich danke Ihnen, Herr Abgeordneter! – Jetzt kommen wir zur FDP-Fraktion. – Herr Schmidt, bitte sehr!

Henner Schmidt (FDP): Danke, Herr Vorsitzender! – Erst mal vielen Dank an die Anzuhörenden! Wir haben selten eine Anhörung, wo aus so vielen verschiedenen Perspektiven eine Sache beleuchtet wird. Vielen Dank für das Material, das Sie uns vorweg zur Verfügung gestellt haben! Das erspart hier auch eine Menge Fragen. – Ich will mit dem Prozess der Freiwilligkeit anfangen. Ich habe den Eindruck, dass die Senatsverwaltung zwar relativ weit vorgekommen ist mit dem Ansatz und dass da auch einiges vereinbart wurde, aber wie können Sie, Herr Ladda, als Anbieter sichern, dass die Dinge auch umgesetzt werden, es ist ja schließlich das Verhalten Ihrer Kunden, nicht nur Ihr eigenes, dass dann solche Zusagen auch eingehalten werden?

Herr Jung! Sie hatten zu Recht gesagt, es gibt durchaus Chancen in der Entwicklung, auch in der Verknüpfung zum ÖPNV. Ich glaube übrigens auch, dass der Ist-Zustand, ich glaube, das hatten Sie auch gesagt, noch lange nicht der Endzustand ist. Da rüttelt sich was zusammen. Wir wissen noch nicht so genau, was dann wirklich, wenn die Leute sich daran gewöhnt haben, dabei herauskommt. Wie kann man eine bessere Verknüpfung zum ÖPNV herstellen? Was kann man da alles machen? Die Bilder von Herrn Stimpel haben gezeigt, dass die Geräte an ÖPNV-Haltestellen abgestellt werden, was natürlich, so wie es passiert, blöd ist. Das zeigt aber natürlich auch, dass es da ganz offensichtlich einen Zusammenhang gibt.

Auch noch an Herrn Ladda die Frage, die auch schon von anderen kam, in den Außenbezirken die Leistungen zur Verfügung zu stellen. Welche Voraussetzungen müssen da eigentlich gegeben sein? Das ist immerhin schon über den S-Bahnring hinaus, aber sobald man in die Fläche geht, braucht man andere, größere Stückzahlen, andere Kosten. Was kann eigentlich das Land Berlin dazu beitragen, um das zu erleichtern, dass man auch ein stärkeres Angebot in den Außenbezirken hat?

Dann zum Thema Infrastruktur, sowohl an Herrn Stimpel, vielleicht auch an Sie, Herr Ladda, als Anbieter: Ich glaube, wir reden nicht nur über Abstellflächen, sondern wir müssen auch über die Fahrflächen reden. Auf den Radwegen wird es auch ziemlich eng, wenn da viele E-Scooter fahren. Wo haben wir Infrastrukturausbaubedarf, damit künftig auch der Konflikt mit den Radfahrern nicht zu stark wird? Ich empfinde es zumindest als Radfahrer, dass es etwas schwierig ist, wenn ein E-Scooter vor mir herfährt. Dann fühle ich mich immer etwas unsicher.

Eine Frage an Herrn Stimpel auch von mir, die, glaube ich, schon Herr Ronneburg gestellt hat, weil wir gerade übers Mobilitätsgesetz nachdenken und die zweite Phase jetzt auf dem Tisch haben, was Sie uns noch mal explizit mitgeben, da reinzuschreiben, damit wir möglichst die Konflikte besser regeln können und vor allem die Fußgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer davor sichern können, durch andere gefährdet zu werden.

Noch mal der Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr und Jelbi: Ich glaube, Sie als Lime sind als Partner erwähnt, aber Sie sind mit Ihren E-Scootern nicht im System. Was hindert Sie eigentlich, da draufzugehen? Was müsste die BVG anbieten, um dieses Ziel zu erreichen, möglichst viele Anbieter auf Jelbi zu haben, weil das für die Kunden natürlich die interessanteste Lösung ist, die große Auswahl zu haben? – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen! – Und jetzt für die AfD-Fraktion Herr Scholtysek, bitte sehr!

Frank Scholtysek (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch vielen Dank an die Anzuhörenden für die ausführlichen Darstellungen aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln. Ich komme direkt zu meinen Fragen, die erste an Herrn von Dassel: Sie hatten vorhin gesagt, die Frage der Betreiberhaftung wäre noch unklar. Sie haben gesagt, Sie wissen das noch nicht, habe ich jetzt mal zitiert. Da stellt sich mir die Frage: Was muss da noch geprüft werden? Wer macht das und bis wann? Ab wann, glauben Sie, gibt es da klare Erkenntnisse? Warum muss das eigentlich noch geklärt werden, wo es doch in § 25 a Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes eigentlich eine eindeutige Regelung meiner Meinung nach dazu gibt?

Dann die Frage an Herrn Jung: Sie sagten, ein stadtverträglicher Betrieb muss gewährleistet sein. Das Hauptproblem wäre das Abstellverhalten der Kunden und nicht das Aufstellverhalten der Anbieter. Gleichzeitig sagten Sie: Wenn wir mehr Parkplätze, mehr jetzige Pkw-Parkplätze umwidmen und zur Verfügung stellen würden, um dort Roller abzustellen, dann wäre dieses Problem behoben. Jetzt stellt sich mir die Frage, wenn Sie doch sagen, dass Abstellverhalten der Kunden ist das Hauptproblem, warum glauben Sie dann, dass das Zurverfügungstellen von jetzigen Parkplätzen da irgendetwas ändern wird an dem Abstellverhalten der Kunden? Wie wollen Sie es erreichen, dass die Kunden dann dort tatsächlich auf diesen Flächen die Fahrzeuge abstellen?

Eine Frage an Herrn Ladda: Wie viele Ihrer Scooter haben Sie schon aus der Spree gezogen oder aus anderen Wasserflächen in Berlin? Wie hoch ist überhaupt die Rate der mutwillig unbrauchbar gemachten Scooter? Da gibt es auch unterschiedliche Anleitungen im Internet zu finden, also den QR-Code überkleben oder übermalen oder was auch immer da so angeboten wird. Wie lange funktionieren die Akkus Ihrer Roller? Wie lang ist überhaupt die gesamte Lebensdauer Ihrer Roller? Wie hoch ist die Austauschrate, die Sie in Berlin haben?

Dann hatten Sie gesagt, 12 Prozent der Berliner nutzen Lime regelmäßig, und das würde dazu führen, dass 250 000 Autofahrten in nur fünf Monaten ersetzt worden sind. 12 Prozent der Berlinerinnen und Berliner nutzen Lime regelmäßig als Ersatz für den eigenen Pkw, Taxi, Carsharing. Das ersetzt 250 000 Autofahrten in nur fünf Monaten. Wenn ich 250 000 Autofahrten durch fünf Monate teile, komme ich theoretisch auf 50 000 pro Monat, und wenn ich die 50 000 ins Verhältnis zur der Gesamteinwohnerschaft von Berlin setze, dann komme ich auf 1,2 Prozent und nicht auf 12 Prozent, zumal 12 Prozent der Berlinerinnen und Berliner 450 000 sind nach dem jetzigen Einwohnerstand, also irgendwas kann da nicht stimmen: 12 Prozent, 450 000 Berlinerinnen und Berliner regelmäßig würden Ihre Fahrzeuge nutzen und ersetzen dadurch dann wiederum nur 250 000 Autofahrten. – Also irgendwas stimmt an diesen ganzen Zahlen nicht. Das würde mich interessieren, wie das zustande kommt.

Eine Frage habe ich noch: Gibt es eine Vereinbarung zwischen Lime und der Stadt Berlin zur Nutzung der generierten Bewegungsdaten der Roller? – Das wäre alles. – Danke!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Gibt es weitere Abgeordnete, die noch Fragen stellen möchten? – Das ist nicht der Fall. Dann ist diese Rede- und Fragerunde der Abgeordneten beendet. Es gibt keine zweite Rederunde. Wir kommen zur Beantwortung

tung Ihrer Fragen. Bevor Sie, Herr Stimpel, Herr Ladda, Herr Jung und Herr von Dassel reden, am Schluss antwortet natürlich auch der Senat. Dies nur als Hinweis auch für die Abgeordneten, weil auch einige Fragen die Senatorin oder die Referenten gerichtet worden sind, die in Verbindung mit dem Senat gebracht werden. So ist es hier üblich, und jetzt hat Herr Stimpel das Wort – großzügige fünf Minuten. – Bitte sehr!

Roland Stimpel (FUSS e. V.): Werde ich nicht brauchen. Danke! – Herr Schopf! Sie hatten gefragt, ob Elektroroller ein Baustein zur Veränderung der Mobilität in der Stadt sein können. Ja, können und sollten sie. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir mehr Individualfahrzeuge haben, die schlank sind, die emissionsarm oder emissionsfrei sind, die langsamer sind als die meisten heute genutzten Individualfahrzeuge und die auch frei verfügbar sind, das heißt, nicht unbedingt in individuellem Besitz. Ich bedauere es gerade deswegen ganz außerordentlich, dass ein Fahrzeug, das von seinen technischen Voraussetzungen her alle diese Bedingungen erfüllt, auf eine so miserable Weise in Berlin eingeführt ist, nämlich in einer gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes destruktiven Weise und nicht in einer Form der konstruktiven Ergänzung. Dies dazu.

Herr Schmidt! Sie fragten, für schlankere und emissionsärmere und langsamere Fahrzeuge müssen natürlich auch bessere Voraussetzungen auf der Fahrbahn geschaffen werden, entweder indem sie einen geschützten Raum erhalten oder indem so reguliert und auch sanktioniert wird, dass man sich mit solchen Fahrzeugen dort ungehinderter und gefährdungsärmer bewegen kann. Deswegen eher Tempo 30 als Tempo 50 und entsprechende Sanktionierungen. Auf die Frage, inwieweit es geschützte Räume sein müssen oder Räume, die von anderen genutzt werden, muss und will ich jetzt hier nicht im Detail eingehen.

Dann die Fragen zum Mobilitätsgesetz: Ja, das größte Defizit und die größten Probleme für den Fußverkehr bestehen momentan darin, dass es ein extremes Vollzugsdefizit bei der Durchsetzung des Ordnungsrechtes gibt, dass Gehwege täglich vieltausendfach missbraucht werden zum Fahren und Abstellen anderer Fahrzeuge auf illegale und hinderliche Weise und dass auch mit Sondernutzungserlaubnissen weiterer Art für Gastronomie und Kommerz entweder allzu großzügig umgegangen oder nicht kontrolliert wird, ob die genehmigte Sondernutzung überschritten oder individuelle Sondernutzungen spontan von Einzelnen eingeführt werden. Wenn das Mobilitätsgesetz es festlegen kann, ich weiß nicht, ob es das juristisch kann, dass der Ermessensspielraum sinkt oder abgeschafft wird bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, die den Fußverkehr gefährden und behindern, dann wäre uns damit extrem geholfen. Dann wäre gerade den besonders schutzbedürftigen Menschen, die unterwegs sind, Senioren, Kindern, Behinderten und anderen, sehr geholfen. Dies wäre also ein Punkt, dafür zu sorgen, dass das bestehende riesige Vollzugsdefizit, das oft den Eindruck schafft, man befinde sich hier in einer sozusagen staatsfreien Zone, auf dem Gehweg könne jeder machen, was er wolle, dass diesem Eindruck entgegengewirkt wird. – Das war es dann auch schon.

Vorsitzender Oliver Friederici: Prima, vielen Dank, Herr Stimpel! – Nun Herr Ladda, bitte sehr!

Fabian Ladda (LimeBike Germany GmbH): Ich glaube, bei mir wird es etwas länger. – Zur Haltbarkeit: Wir sind aktuell bei über 16 Monaten. Das bezieht sich auf den Scooter an sich. Sie müssen verstehen, der Scooter wurde erst im Juni eingeführt. Also jetzt zu sagen, der

Scooter hält 85 Jahre, wäre vermessen, denn das wissen wir nicht. Wir sind bei Scooter-Modell Nr. 17 heute schon, das heißt, wir haben interne Berechnungen, wo wir basierend auf der Wartung und Reparatur, so wie sie jeden Tag hereinkommen, extrapolieren können, wie lange dieser Scooter halten wird. Das ist, stand heute in Berlin, bei über 16 Monaten. Das bezieht sich auf die ganzen äußerlichen Teile: die Klingel, die Reifen. Die können ersetzt werden. Der Akku, so wie er im Moment gebaut ist, ist von einem Vollaluminiumgehäuse geschützt. Mittlerweile ordern wir nur noch Gehäuse, weil die Akkus noch da sind. Die mussten wir bisher noch nicht recyceln. Die sind so gut geschützt, dass wir sie einfach immer wieder in andere Scooter einbauen können. Das war das.

Bei der Scooter-Anzahl sind wir momentan bei über 5 000. Damit sind wir der größte Anbieter. Aufgrund der Wetterlage haben wir die Flotte etwas verkleinert. – Der Geschäftsbereich: Ja, wir waren der erste Anbieter im gesamten S-Bahnring. Ich bin mir darüber im Klaren, der verkehrspolitische Mehrwert ist natürlich hier nicht so, wie sich einige wünschen, weil wir natürlich in die Außenbezirke sollen. Wir waren allerdings auch der Erste, der über den S-Bahnring permanent hinausgegangen ist. Ich will mich hier nicht verteidigen, aber einige Sharing-Anbieter sind seit acht Jahren in dieser Stadt, und wir haben jetzt schon, nach fünf Monaten, einen größeren Geschäftsbereich als mancher Fahrradanbieter oder Autoanbieter. Ich will jetzt hier keinen mit ins Boot holen, aber ich will einfach nur sagen: Nach fünf Monaten, bin ich der Meinung, haben wir extrem viel geschafft.

Verschiebungseffekte: Ja, es ist nicht schwarz und weiß. Natürlich holen wir aus dem ÖPNV einige, aber so wie ich heute mit der S-Bahn hergefahren bin und mich da reingequetscht habe, hätte ich es nicht schlimm gefunden, wenn der eine oder andere einen E-Scooter zu der Zeit genommen hätte.

Verbotszonen: Der Screenshot ist komplett korrekt. Wir haben Abweichungen von generell 5 bis 15 Metern. Wir arbeiten mit Handykoordinaten, das heißt, wenn Sie E-Netz oder keinen Empfang haben oder auch auf WhatsApp den Standort mit Ihren Liebsten teilen, ist dieser Punkt ab und zu mal bis zu 50 Meter verschoben. Das heißt, Sie öffnen unsere App, und alle Scooter sind direkt in der Mitte vom Mahnmal. Wenn Sie hinlaufen würden, würden Sie sehen, dass die alle außen abgestellt sind. Klar, vielleicht geht einer mal bis zu 5 Meter rein, aber das ist einfach nur die Ungenauigkeit der Technologie.

Die Drosselung ist vom BMVI leider noch nicht erlaubt. Wir drosseln die Scooter in anderen europäischen Ländern runter. Wir sind im Dezember beim BMVI erneut eingeladen. Hintergrund hier sind Kraftfahrzeuge. Ich mache mal kurz das Fass auf. Wenn ein Kraftfahrzeug in eine Fußgängerzone fährt und 6 km/h fährt, können Sie sich überlegen, welche anderen Kraftfahrzeuge in einer 30er-Zone nur 30 fahren dürfen und nur noch 130 auf der Autobahn. Ich glaube, davor hat der eine oder andere etwas Angst, wenn wir das für E-Scooter einführen, denn dann müssten es für alle anderen Fahrzeuge auch einführen.

Zu den Radwegen, dem falschen Verhalten und zu den Fahrsicherheitstrainings: Wir bieten sie seit dem ersten Tag an. Jeder muss ein Tutorial durchlaufen. Da steht natürlich drin, dass man nur auf dem Radweg fahren oder alternativ auf die Straße ausweichen darf. Für Deutschland haben wir sogar extra ein Piktogramm eingeführt, wo drauf steht, dass man nicht zu zweit fahren darf. Also jeder, der auf einem Scooter steht, wurde ausführlich belehrt und

müsste eigentlich die Regeln kennen. Vor allem für mich verwirrend in Berlin ist, bei 35 Jahren Altersdurchschnitt, das sagt eher etwas über den Egoismus der Leute.

Wild abgestellt – da noch mal der Verweis auf den ADAC: Ich weiß, wir haben alle einen Scooter gesehen, und davon erzählen wir auch beim nächsten Stammtisch, aber in der Gesamtzahl sind 98 Prozent korrekt abgestellt, und ich glaube, der ADAC ist nicht unser bester Freund.

Gesprächsbereitschaft in der Stadt: Jederzeit gerne. Ich war gestern in Köln zum dritten Austausch. Da sitzt die gesamte Verkehrsinspektion, acht Polizisten sowie die Stadt. Das machen wir auch in anderen Städten. Diesen Austausch können wir gerne hier so weiterführen. Wie gesagt, die Daten liegen uns vor. Die können wir jederzeit teilen. Das ist einfach das Angebot, um direkt auf die Frage der Sondernutzung zu kommen. Die Sondernutzung wird nicht das individuelle Verhalten der Menschen ändern. Was das Verhalten ändert, ist, wenn wir Parkplätze schaffen, die auf GPS-Koordinaten basieren, wo wir wissen, dass die Leute auch ihre Fahrten beenden. Wir haben in anderen Städten WhatsApp-Gruppen, z. B. Hamburg Port Authority. Wir haben E-Mail-Adressen. Wenn Scooter von uns falsch abgestellt sind, sagen Sie uns das, in 48 Stunden ist dieser Aufstellungsort weg. So machen wir das momentan in 15 Städten.

Ordnungsämter – noch mal der Verweis darauf: Teilweise werden nur diese kleinen Tickets vor Ort ausgedruckt und dann an den Scooter gehängt. Die fliegen weg. Bis wir den Bußgeldbescheid bekommen, vergehen 14 Tage. Dann können wir das nicht mehr direkt an den Nutzer weitergeben. In Paris machen wir es so: Wir sprechen mit der Pariser Polizei am Ende jedes Tages, wissen welcher Scooter falsch abgestellt wurde und können dann direkt identifizieren, welcher Nutzer das war und reichen es weiter. Auf den Verweis, wie wir das machen: Es gibt einen Warnschuss, wenn jemand falsch abgestellt hat. Dann weisen wir darauf hin: Beim nächsten Mal wirst du zur Kasse gebeten. Momentan tun wir uns damit noch schwer, denn der Nutzer muss bei uns ein Foto machen und sagt natürlich jederzeit: Den Scooter hat jemand anders umgestellt, die wiegen ja nur 20 Kilo. Deswegen brauchen wir Fotos vom Ordnungsamt. Aber auch hier das Angebot: Man kann sich gerne zusammensetzen und überlegen, wie so ein Prozess aussehen kann. Wenn Scooter falsch abgestellt sind, das Ordnungsamt findet vor dem Brandenburger Tor zehn Stück, E-Mail schicken, anrufen. Wir schicken jemanden vorbei. Sie werden weggenommen. Das kann alles extrem partnerschaftlich und kooperationsbasiert ablaufen. Auch die Abstellverbotszonen sind einigen nicht groß genug. Innerhalb von 48 Stunden erweitern wir sie.

Wir haben gerade einen Vertrag mit Polarstern abgeschlossen, sodass alle Warenhäuser von uns nur noch mit Polarstern-Energie, also grüner Energie versorgt werden. – Zum Datenschutz: Die Sachen werden anonymisiert, und wir teilen bisher nur in Hamburg MDS-Daten. Das ist so ein bisschen der letzte Schrei, der gerade aus Amerika herübergekommen ist, aus Los Angeles, und wird mittlerweile in Madrid und Hamburg benutzt. Da gibt es verschiedene Anbieter. Da muss nicht unbedingt die Stadt die Kompetenz besitzen, diese Daten zu verwerten. Die stellen wir heute schon freiwillig zur Verfügung, anonymisiert und unentgeltlich, und diese Daten können dann, wie gesagt, für die Verkehrsplanung genutzt werden. Hamburg berichtet extrem positiv über diese Erfahrung.

Parkplätze – wie angesprochen: Ja, es ist kein Allheilmittel. Wir sind da wieder bei den GPS-Koordinaten. Ich würde Ihnen liebend gerne sagen, dass wir die gesamte Stadt als Abstellverbotszone machen und nur noch die Parkplätze frei lassen. Das geht nicht, denn wenn ein Parkplatz 5 Meter lang ist und ich habe aber alleine schon beim GPS mindestens 5 Meter Abweichung bis 15 Meter, und wenn dann auch noch ein großes Gebäude in der Friedrichstraße danebensteht, habe ich bis zu 50 Meter. Ja, es ist eine tolle Technologie. Wir sind da einfach noch nicht technologisch. Ich würde es Ihnen wirklich gerne anbieten, aber die Scooter können das noch nicht – noch nicht.

Zum Vandalismus: Da sticht Berlin etwas heraus. Sie haben alle die Posts gesehen. Es geht um Jump-Bikes von Uber. Es geht um andere Verkehrsfahrzeuge, wo erklärt wird, wie man die Bremskabel durchschneidet und Ähnliches. Auch wir haben hier einen hohen Vandalismus – allerdings ist der Scooter robust gebaut, er wiegt 20 Kilo, und hat, wie gesagt, dieses Aluminiumvollgehäuse –, indem Displays zerschlagen oder QR-Codes überstrichen werden. Dadurch, dass wir die Scooter jeden Abend bei uns im Warenhaus haben, wo sie gewartet und repariert werden, kann man das am Ende des Tages wieder ausbügeln. Zum Glück haben wir nicht die Probleme, die einige Bike-Sharer haben.

Zu den Wechselakkus: Wir gucken uns das gerade an. Es ist gerade die erste Generation an Wechselakku auf den Markt gekommen, ergo ist die Fehlerquote sehr hoch. Besonders wissen wir noch nicht, wie diebstahlsicher die Akkus sind. Der Akku hat den größten CO₂-Fußabdruck am gesamten Scooter. Wechselakku heißt: Ich brauche doppelt so viele Akkus für den Scooter, ergo steigt der CO₂-Abdruck. Wir gucken uns das an. Ich würde das hier nicht ausschließen, aber ich glaube, die erste Generation ist etwas riskant. Deswegen werden wir das aussitzen, aber wir gucken es uns schon für das nächste Jahr an, und dann können die Dinger mit Trikes, im Endeffekt mit Fahrrädern, ersetzt werden, also Lastenfahrrädern, die die Akkus herumfahren.

Die Außenbezirke: Ja, sehr gerne Insellösungen. Ich muss dazu sagen, wir sind nicht billig. Deshalb muss ich mir zum Glück nicht anhören, dass wir dem ÖPNV Konkurrenz bieten, denn eine E-Scooter-Fahrt kostet schon ihr Geld. Worauf will ich hinaus? – Wenn Sie Pendlerbewegungen haben, und er fährt jeden Tag mit dem Scooter von Lime, geht das sehr schnell ins Geld. Wir glauben, dass sich die Leute sehr schnell den eigenen Scooter anschaffen werden. Wir haben dazu in Deutschland noch gar keine Erfahrungen. Wenn Sie MediaMarkt und Saturn fragen, gehen die von mindestens 50 000 E-Scootern aus, die im Weihnachtsgeschäft über die private Ladentheke gehen werden. Wir sind bei 1 Million E-Bikes in Deutschland. Wenn ein E-Scooter nur noch 400 Euro kostet, kann man sich ausrechnen, wie viele demnächst in privater Hand gehalten werden, und das sind dann diejenigen, die diese Pendlerbewegung machen. Trotz alledem haben wir auch die Erweiterung, die wir im Sommer durchgeführt haben, aufgrund von Nutzerdaten gemacht, und das ist nur der Anfang. Wie gesagt, nach fünf Monaten ist es das, was wir bisher geschafft haben. Das heißt nicht, dass wir da jetzt aufhören.

Zu den 12 Prozent: Ich bin davon immer noch komplett berauscht, selbst wenn es 10 Prozent Autofahrten sind. Ich habe noch nichts gesehen, was Leute herausholt. Das Fahrrad gibt es seit 200 Jahren. Wir wissen alle, dass es rational betrachtet das Sinnvollste ist in einer Stadt wie Berlin, von A nach B zu fahren. Die Leute sind aber bequem. Ich finde, das wird immer wieder in der Verkehrswende-Debatte einfach unter den Tisch fallengelassen. Wer kennt nicht

Leute, die sich nicht in den ÖPNV stellen, weil er zu dreckig, zu eklig, zu eng ist. Ich bekomme das in verschiedenen Runden gesagt. Ich bin heute, wie gesagt, mit der S-Bahn reingefahren. Deswegen glaube ich, wir müssen da einfach ein bisschen mehr Mut wagen. Was mich immer noch, wie gesagt, motiviert, ist: Freunde von mir kaufen sich jetzt Autos mit ihren Kindern, weil sie nicht mehr mit dem Fahrrad fahren wollen. Alles, was wir machen können, um dem Auto Platz wegzunehmen – – Und nehmen Sie uns als Sündenbock, damit Sie Parkplätze umwandeln können, sehr gerne! Ich hoffe, ich habe niemanden vergessen. – Danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Ladda! – Auch als Ausschussvorsitzender sei es mir gestattet, dass es im Rahmen meiner Überparteilichkeit wichtig ist zu sagen, dass wir keinen dreckigen ÖPNV haben in Berlin. – Wir gestatten Herrn Schopf eine kurze Nachfrage für die SPD-Fraktion. – Bitte sehr!

Tino Schopf (SPD): Herr Vorsitzender! Ich kann auch gerne noch warten. Einige Fragen wurden von Herrn Ladda nicht beantwortet.

Vorsitzender Oliver Friederici: Ganz kurz noch mal aufzählen, vielleicht ist es irgendwie untergegangen.

Tino Schopf (SPD): Was mich interessieren würde, ist, da bin ich hellhörig geworden: Sie haben Hamburg erwähnt. Da werden die Daten von Ihnen weitergegeben. Warum nicht auch in Berlin? Woran scheitert es, dass die Daten nicht weitergeben werden? Verkehrsdaten müssen bei der Senatsverwaltung eigentlich auch ankommen. Das wundert mich gerade ein bisschen.

Zu sozialversicherungspflichtigen Angestellten wollte ich noch wissen: Da gab es diese Situation oder diese Presseberichte vor einem viertel- oder halben Jahr mit den prekär beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, was auf gar keinen Fall geht. Dann auch noch mal die Frage bezogen auf Jelbi. Ihr Mitbewerber Tier unterstützt als Mobilitätspartner das Unternehmen BVG mit der Jelbi-App, und warum nicht auch Sie?

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke, Herr Abgeordneter! – Herr Ladda! Bevor Sie reden, Herr Dr. Taschner hat auch eine ganze Reihe von Fragen an Sie gestellt. Ich möchte Ihnen jetzt auch die Gelegenheit geben, wenn Sie Fragen noch nicht beantwortet bekommen haben von Herrn Ladda, diese zu wiederholen. Gibt es da irgendwas? – Bitte, Herr Taschner!

Dr. Stefan Taschner (GRÜNE): Ich würde es dann bilateral machen, auch mit Blick auf die Zeit.

Vorsitzender Oliver Friederici: Sehr effizient. So was gefällt mir. – Weitere Fragen gibt es jetzt nicht an Herrn Ladda. Dann bitte ich Sie noch mal, konkret darauf zu antworten.

Fabian Ladda (LimeBike Germany GmbH): Ja, gerne! Zu den Festangestellten: Der Grundbetrieb Wartung und Reparatur wird alles im Haus gemacht. Das sind über 40 Leute im Berliner Warenhaus, Holzhauser Straße. Der Rest, was man am Anfang über die Juicer gehört hat: Wir sind mittlerweile bei über 80 Prozent Flottenpartner, Logistikpartner, die auch die anderen Sharing-Unternehmen unterstützen. Bei den restlichen 20 Prozent sind wir momentan

beim Ausphasen, sodass demnächst 90 Prozent und 100 Prozent erreicht werden. Da sind wir, wie gesagt, noch nicht. Nach fünf Monaten haben wir die Umstellung noch nicht komplett geschafft.

Zu Jelbi: Wir haben noch keine Tiefenintegration dieser Art. Es geht um Bezahlung und Buchung innerhalb der App. Bisher haben wir weltweit nur Loose Integration geschafft. Das heißt, man sieht den Scooter, klickt auf den Scooter und wird dann auf die App umgeleitet. Das liegt einfach daran, dass wir die Technologie noch nicht haben. Momentan werden in anderen Städten vor allem gerade diese Loose Integrations gemacht, die Üstra in Hannover und andere. Das geht einfach für uns viel schneller, das heißt, es ist jetzt oben, priorisiert, und danach kommt der Rest. Mit Jelbi haben wir gesagt, dass wir in Q 2 nächsten Jahres sprechen, z. B. ... [unverständlich] soll auch erst in Q 3, Q 4 eröffnet werden, das heißt, das ist jetzt noch nicht vom Tisch. Es ist einfach nur gerade ressourcenmäßig nicht möglich, denn wenn es eine Sache nicht gibt, dann sind es Ingenieure bzw. Software-Ingenieure.

Sie hatten noch eine dritte Frage: Die Daten können wir, wie gesagt, jederzeit zur Verfügung stellen. Wir haben auch schon erste Berichte erstellt, aber das sind manuell erstellte Berichte, und, wie gesagt, MDS gibt noch mal einen viel größeren Einblick. Da muss einfach eine Drittstelle dazwischengeschaltet werden, die die auswertet, wie gesagt: Ride Report oder andere wären da Möglichkeiten.

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Ladda! – Herr Jung, bitte sehr!

Alexander Jung (Agora Verkehrswende): Ich würde zunächst mit dem Thema des Rechtsrahmens beginnen. Wir haben kein ausführliches Rechtsgutachten anfertigen lassen für die Publikation, die wir mit den kommunalen Spitzenverbänden veröffentlicht haben. Wir haben uns allerdings mit der Kanzlei Becker Büttner Held in Berlin zu dem Thema abgestimmt und mögliche Wege der Anpassung des Rechtsrahmens uns skizzieren lassen. Das ist zum einen der Weg über die Bundesebene, § 29 StVO, wo man das Thema übermäßige Straßennutzung festhalten könnte. Ähnlich wird das auch in Österreich geregelt. Dort funktioniert das offensichtlich auch ganz gut.

Der zweite Weg wäre über die Landesebene, Anpassung der Landesstraßengesetze, hier eine Sondernutzungspflicht für stationslose Systeme klarstellen. Auf der Grundlage könnten dann auch die Sondernutzungssatzungen der Städte angepasst werden. Das wäre eigentlich der Weg, der aus meiner Sicht für Berlin auf jeden Fall der einfachere und zu favorisierende Weg wäre. Es gibt natürlich den Weg, den Bremen verfolgt, nämlich den aktuellen Rechtsrahmen entsprechend auszulegen, dass es eine Sondernutzungspflicht gibt. Hier besteht die Gefahr, dass es eine Klage gibt und eine neue Rechtsprechung, auf die sich dann berufen werden könnte, die allerdings natürlich auch mit gewissen Unsicherheiten verbunden ist, auch wenn sich seit 2009 viel in der Sharing-Welt getan hat und vieles dafür spricht, dass eine Rechtsprechung heute anders ausfallen würde.

Dann zu dem Thema Haltbarkeit und Herstellung, um das kurz in Relation zu setzen: Es gibt ein erstes Life-Cycle-Assessment für Elektrotretroller, von der North Carolina State University ausgefertigt, also quasi die CO₂-Emissionen, die über den Lebenszyklus eines E-Rollers in einem stationslosen Leihsystem anfallen. Hier gehen die Kollegen an der Universität von ungefähr 200 bis 250 Kilogramm CO₂ aus, die für die Herstellung eines aktuellen E-Roller-Modells anfallen würden. In Relation dazu, für einen herkömmlichen Pkw sind wir da bei 4,5 bis 5,5 Tonnen CO₂. Sie können also einige E-Tretroller produzieren, um dahinzukommen.

Das Thema 28 Tage: Das sind Zahlen, die kursieren. Wenn man sich aber mal anschaut, welche Methodik dahintersteckt, dann ist das aus unserer Sicht einigermaßen fragwürdig, so fragwürdig, dass wir das in unserer Publikation nicht zitiert haben. Man hat da nämlich einfach die Daten über die Programmierschnittstellen der Apps ausgelesen und quasi die IDs der Roller, die zugewiesen wurden, verfolgt, und wenn IDs aus dem System herausgefallen sind, ist man davon ausgegangen, dass dieser Roller defekt ist und nicht mehr weitergenutzt wird. Das ist natürlich eine Annahme, die man treffen kann, die aber noch lange nicht zutreffen muss an der Stelle. Wir haben auch gehört, dass die Roller in der Regel recycelt und Teile weitergenutzt werden. Es ist in der Regel auch nicht die Batterie, die am anfälligsten ist. Von der chemischen Zusammensetzung her sind das Batterien, die durchaus auch mit den Batterien in Ihren Laptops vergleichbar sind, die mit 800 bis 1 000 Ladezyklen auskommen können. Es sind eigentlich die Verschleißteile, die am ehesten dafür sorgen, dass ein Roller zur Reparatur muss. Dann hängt es natürlich davon ab, wie ernst es die Anbieter nehmen, einen Roller instand zu halten, zu warten, zu reparieren und wieder an die Flotte zurückzuführen oder wegzuerwerfen und einen neuen auf die Straße zu stellen. Das ist dann natürlich auch die Frage der Unternehmenspolitik, wie lange so ein Roller am Ende des Tages halten kann. Diese 28 Tage beziehen sich auf Modelle, die für den Endnutzer ausgelegt waren. Die hätten Sie auch ganz normal im Elektronikfachmarkt kaufen können. Inzwischen ist es so, dass die Leihanbieter ihre Fahrzeuge in Eigenproduktion herstellen lassen, speziell für den Sharing-Einsatz. Das zeigt sich z. B. daran, dass man den Lenker nicht mehr umklappen kann, das ist alles versteift. Wenn Sie einen neuen Roller mit einem alten vergleichen, ist er viel robuster. Das sehen Sie schon alleine an der Größe und an der Dimension des Rollers. Wir gehen davon aus, dass die Haltbarkeiten sich verbessern werden, auch weil es hoffentlich im Sinne der Anbieter liegt und sich da ökonomische und ökologische Faktoren treffen.

Die CO₂-Bilanz, um daran anzuknüpfen, hängt natürlich nicht nur vom Betrieb und von der Herstellung der Roller ab, sondern auch zu einem großen Teil von dem Flottenmanagement, also dem Aufwand, der betrieben wird, um die Roller einzusammeln, um sie zu laden und wieder in der Stadt aufzustellen. Auch hier ist aus dieser Untersuchung der Lebenszyklen-Emission interessant zu sehen, dass nach der Herstellung der zweitgrößte Anteil der CO₂-Emissionen über den Lebenszyklus hinweg eigentlich auf das Flottenmanagement entfällt. Wir sehen, dass die Anbieter davon Abstand nehmen, die Roller jede Nacht einzusammeln und morgens wieder aufzustellen und das mit Verbrennerfahrzeugen machen, sondern der Trend geht in Richtung Wechselbatterien und ein Flottenmanagement mit Lastenfahrrädern und auch Lastenfahrrädern zum Transport der Fahrzeuge, wenn sie repariert oder in der Stadt umgestellt werden müssen. Hier sehen wir ein großes Potenzial, aber trotzdem noch mit dem Fragezeichen: Was bedeutet das für die Gesamtbilanz? Wie gesagt, wir brauchen dann mehr Batterien, um ein solches System am Leben zu erhalten, anderthalb bis zwei Batterien, das ist die gängige Annahme, die notwendig sind. Die Frage ist: Kann man mehr Fahrzeugkilometer

generieren, um das wieder abzufedern, um letzten Endes in der CO₂-Bilanz quasi ein Benefit dadurch zu haben? Das ist eine Frage, die an der Stelle noch nicht beantwortet werden kann.

Was beantwortet werden kann, ist, dass der Weg der Gig-Economy, und da muss ich auch Herrn Ladda jetzt ein bisschen enttäuschen, nicht nur aus arbeitsrechtlicher Sicht, sondern auch vor allem aus Klima- und Umweltgesichtspunkten, was das Flottenmanagement betrifft, nicht unbedingt der Weg ist, der zu begrüßen ist, denn sobald man das Thema Flottenmanagement an Dritte auslagert, hat man keine Kontrolle mehr darüber, wie die E-Tretroller gesammelt und wieder aufgestellt werden. Man gibt hier jegliches Potenzial, das Flottenmanagement sauber zu gestalten, aus der Hand. Deswegen ist das ein Weg, der aus unserer Sicht nicht zu begrüßen ist.

Das Flottenmanagement sauber zu bekommen ist auch wichtig, denn eigentlich sind die Fahrzeuge im Betrieb effizient im Vergleich mit anderen motorisierten Fahrzeugen. Wir haben uns das mal angeschaut in unserer Publikation, quasi die Reichweite, die man mit der Energiemenge von 1 Kilowattstunde erzielen kann, da schafft der E-Tretroller gut 100 Kilometer. Im Vergleich: Ein Pkw, Benziner, der Golfklasse schafft 2 Kilometer. Also Sie könnten mit der gleichen Energiemenge eine Kurzstrecke von 2 Kilometer mit dem Pkw und 50 mal mit einem E-Tretroller fahren. Das ist ein erheblicher Effizienzvorteil, den wir nicht durch das Flottenmanagement verspielen sollten.

Hier ist natürlich dann die interessante Frage: Können wir denn auch Wege tatsächlich verlagern? – Die Ergebnisse sind relativ gemischt. Es gibt sowohl positive als auch negative Effekte, die sich aus den bisherigen Studien ableiten lassen. Ich sage bewusst Studien, weil es auch viele Zahlen gibt, die in irgendwelchen Zeitungsberichten kursieren, auf die wir keinen Bezug nehmen. Wir haben uns die Zahlen angeschaut, die in längeren Evaluationsberichten von Stadtverwaltungen in der Regel aus den USA ermittelt wurden, also wirklich mit einer systematisch wissenschaftlichen Begleitung. Wir zitieren hier immer ganz gerne Portland. Wir sehen eigentlich schon, auch wenn natürlich es regionale Unterschiede gibt zwischen den Städten in den USA – – In Frankreich gibt es auch schon eine Studie, die aus unserer Sicht zitierfähig ist. Der Trend ist eigentlich klar. Es ist momentan so, dass die meisten Wege aus dem Fußverkehr und dem ÖPNV kommen, aber es gibt zumindest auch einen leichten Hoffnungsschimmer dahin gehend, dass Pkw-Wege ersetzt werden können. Das sind dann oft keine privaten Pkw, oder noch nicht private Pkw, sondern vor allem Taxifahrten, Ride-Sharing-Fahrten, Carsharing-Fahrten. Und auch gerade da sehe ich bei uns in den Großstädten in Deutschland das Potenzial, dass wir kurzfristig zumindest einen positiven Effekt darüber erzielen können, dass Anteile aus dem Free-Floating-Carsharing durchaus auch auf E-Tretroller verlagert werden können, weil die Streckenprofile sich gar nicht mal so sehr unterscheiden.

Langfristig hängt es dann natürlich am Ende des Tages auch vom verkehrspolitischen Gesamtrahmen ab. Das habe ich in meiner Eingangsstellungnahme versucht durchzubringen. Natürlich, je weniger attraktiv es ist, ein Auto zu fahren und zu besitzen, desto eher werden die Leute auch Alternativen nutzen. Wir müssen uns nicht wundern, wenn wir dem privaten Pkw die Privilegien gewähren, die er aktuell genießt, dass die Leute sich nicht nach Alternativen umschaun und deswegen neue Mobilitätsdienstleistungen im Moment keinen wesentlichen Beitrag leisten können. Das ist auch das Problem mit dem Free-Floating-Carsharing und dem Ride-Pooling usw. Das ist alles eine ähnliche Problemstellung im Moment, weil die An-

reize fehlen für den Schritt vom Pkw zu den alternativen Angeboten in der Stadt. Da sind Fläche und Bepreisung die entscheidenden Themen.

Das Abstellverhalten: Es gibt in der Studie aus Portland eine ganz schöne Erhebung dahingehend, dass das Thema Infrastruktur ganz eng mit dem Thema Nutzerverhalten korreliert. Da hat man sich z. B. angeschaut, wo illegale Gehwegfahrten stattfinden. Ich finde es hochspannend. Man hat da quasi von der Stadt aus eine Beobachtung gemacht, verschiedene Straßentypen sich angeschaut. Auf Straßen ohne Radverkehrsinfrastruktur sind knapp 40 Prozent der E-Roller-Nutzer auf dem Gehweg gefahren. Bei Straßen mit Fahrradstreifen waren es nur noch 21 Prozent, beim geschützten Radweg 8 Prozent. Auf einer Fahrradstraße waren es 0 Prozent. Da ist keiner mehr auf dem Gehweg gefahren, weil es aus Infrastruktursicht gar keinen Grund dafür gibt. Ähnlich stelle ich mir das auch bei den Stellplätzen vor. Das wird natürlich nicht von heute auf morgen die Probleme komplett aus dem Weg räumen, aber es kann ein hilfreicher Beitrag dafür sein, den Parkdruck vom Gehweg zu nehmen. Ich hoffe, dass die Anbieter da auch kreativ genug sind, sich über eine Incentivierung Gedanken zu machen, denn wenn die Roller gebündelt an verschiedenen Stellen in der Stadt stehen, ist natürlich auch das Flottenmanagement leichter, und so kann man eigentlich wieder die Einsparungen, die sich dadurch ergeben, an den Kunden zurückgeben. Möglicherweise fällt dann der eine Euro Aktivierungsgebühr weg, wenn man auf so einem Parkplatz parkt. Dann ist immer noch die Frage, wie man das technologisch löst, wenn die Geo-Referenzierung nicht genau genug ist. Vielleicht gibt es einen QR-Code, der an der Beschilderung hängt, den scanne ich mit ab, und dann bekomme ich die Gutschrift. Da hoffe ich, dass wir da noch kreative Ideen in Zukunft sehen, die ein positives Nutzerverhalten unterstützen.

Das Thema Außenbezirke: Ich glaube, die Anbieter aus eigenen Stücken in die Außenbezirke zu bekommen, ist illusorisch und wird aus meiner Sicht nicht funktionieren. Alleine deswegen brauchen wir irgendeinen Regulierungsansatz, um das sicherzustellen. Es braucht auch aus meiner Sicht eine Kooperation zwischen den Städten und den Anbietern. Wir sehen das in Hamburg ganz schön. Da gibt es ein Pilotprojekt: Hamburger Hochbahn mit dem Anbieter Voi. Da hat man ganz bewusst die Roller in die Außenbezirke geholt, Stellflächen an den nächstgelegenen S- und U-Bahnstationen geschaffen und stellt auch tatsächlich dann morgens bewusst die Roller in den Wohngebieten auf, und für alle Anwohner in den Pilotregionen entfällt z. B. der eine Euro Aktivierungsgebühr. So versucht man sich zumindest dem Thema anzunähern und zu erproben, ob in den Außenbezirken solche neuen Angebote überhaupt angenommen werden und dort Sinn machen.

Das bringt mich auch zum letzten Punkt: Verknüpfung mit dem ÖPNV. – Ich glaube, neben einer räumlichen Verknüpfung, die ganz klar sein sollte, ist vor allem der Preis ein entscheidender Treiber. Es ist, wie Herr Ladda schon sagte, verhältnismäßig teuer, so einen Roller zu nutzen. Deswegen fahre ich persönlich auch wenig Roller, weil es im Verhältnis zu den alternativen Angeboten nicht unbedingt preisgünstig ist. Hier brauchten wir natürlich solche Ansätze wie in Hamburg, wo für die Kunden, auch die ÖPNV-Kunden, ein Vorteil entsteht, wenn sie den Roller als Zu- und Abbringer zum ÖPNV nutzen. Ansonsten sehe ich keine große Chance, das Potenzial zu heben, zumindest die Leihroller auf der ersten und letzten Meile mit dem ÖPNV zu verknüpfen.

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Jung! – Wir kommen jetzt abschließend zu Herrn von Dassel. – Herr von Dassel! Könnten Sie – die Frage ist vorhin

noch mal aufgekommen – sagen, wann diese drei Verbotszonen in Kraft treten? Können Sie das ungefähr definieren? Und jetzt Ihr Vortrag, bitte sehr! Sie sind im weitesten Sinne Mitarbeiter der Verwaltung. Ich kann Ihnen keine Zeitbeschränkung auferlegen.

Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel (BA Mitte): Keine Sorge! Mir raucht auch schon der Kopf von diesem ganzen inhaltlichen Input. Deswegen will ich mich auch kurz fassen. Ich muss jetzt doch noch leider mit einem Satz, den Sie ungern hören – – Es stellt sich natürlich für den Bezirk auch die Ressourcenfrage, denn wir haben hier die Fragen gestellt: Wie kann man das Vollzugsdefizit bei den Kontrollen bekämpfen? Wäre es nicht sinnvoll, dass sich die Bezirke ganz intensiv in solche konzeptionellen Verfahren einbringen? – etc. Diese Roller sind natürlich auch für eine Bezirksverwaltung ein bisschen wie vom Himmel gefallen. In keinem Personalbemessungskonzept sind die zusätzlichen Aufgaben, die sicherlich in Mitte besonders anfallen, irgendwie berücksichtigt, und wir machen das alles ein bisschen nebenbei mit. Das muss man einfach wissen bei allen Punkten, die ich hier kurz ansprechen werde.

Zu den No-Parking-Zonen ist gefragt worden: Warum muss man das mit den Anbietern absprechen? Man kann ja sagen: Hier wird nicht geparkt. Das ist die Information. – Wir haben es am Brandenburger Tor schon gemerkt. Theoretisch könnten wir alle zwei Stunden mit einem Laster vorbeifahren und alle Roller einsammeln. Da haben wir nicht die Kapazitäten. Das ist auch ökologisch nicht so sinnvoll. Viel sinnvoller ist es natürlich, man kann sie dort einfach nicht abstellen. Deswegen sind wir da auf die Kooperation mit den Betreibern angewiesen, weil das die eleganteste Lösung ist.

Die spannende Frage ist – hier auch mehrfach gestellt worden –: Wie viele Parkplätze haben Sie denn jetzt schon ausgewiesen? – Da ist die Antwort: Keinen. Wir überlegen natürlich, wo man diese aufstellen kann. Das hat auch gebraucht, um zu klären: Wie können die denn überhaupt aussehen? – Denn die kann sicherlich nicht jeder Bezirk so gestalten, wie er sich das vornimmt. Natürlich ist für uns jetzt die Frage der Sondernutzungsgebühren – wer von den vielen Anbietern und gegebenenfalls auch Leihfahrräderanbietern bezahlt sie, wie kommt man da miteinander ins Geschäft? – noch zu klären, bevor wir jetzt hier viele Flächen umwandeln. Klar ist, dass wir uns Gedanken machen, wo sie sinnvoll angebracht werden können. Wir haben da insbesondere auch die E-Ladeparkflächen im Auge, weil man das sehr gut miteinander verbinden könnte: Ladesäulen für E-Fahrzeuge mit dem Angebot, Leihfahrzeuge dort auch abzustellen. Wir sind fast jeden Tag damit befasst, Pkw-Parkplätze in Fahrradabstellplätze, und zwar die für die Allgemeinheit, umzuwandeln. Das ist natürlich etwas, was aus praktischen Erwägungen mindestens genauso wichtig ist, weil wir auf den Bürgersteigen eine Massierung von Fahrrädern sehen, die auch schon zum Verkehrshindernis werden oder eine Behinderung für die Zufußgehenden darstellen. Auch die müssen wir im Prinzip schrittweise von den Bürgersteigen auf bessere Abstellanlagen bringen.

Die Frage zum Vandalismus kann ich nicht beantworten. Wenn da irgendetwas zerstört ist, ist es immer eine Frage der Polizei. Da sieht sich unser Ordnungsamt nicht zuständig. – Zur Frage der konzeptionellen Zusammenarbeit hatte ich gesagt: Wir sind im Bereich Verkehrswende. Wir sind im Bereich öffentliche Ordnung. Wir sind in ganz vielen Themen unterwegs und sehnen uns jetzt wirklich nicht danach, uns da mit der halben Verwaltung in diesen übergeordneten Fragen einzubringen. Die Verteidigung des öffentlichen Raumes als auch öffentliches Gut lastet uns schon komplett aus. Da ist sicherlich Mitte ein besonderer Bezirk. Nur noch mal ein Beispiel, damit Sie wissen, über welche Dimensionen wir sprechen: Wir be-

kommen für den Pariser Platz 3 000 Sondernutzungsanfragen im Jahr, das heißt, jede Stunde klingelt jemand und hat eine ganz tolle Idee, was er da machen kann. Das ist dann nicht nur für die Bereiche am Brandenburger Tor extrem, sondern für ganz viele andere Flächen auch. Insofern sind da das Ordnungsamt und das Straßen- und Grünflächenamt schon sehr gut ausgelastet.

Die letzte Frage war: Betreiberhaftung, Fahrerhaftung, die sei doch schon geregelt. – Ja, das stimmt. Gleichwohl weiß ich aus eigener Erfahrung, wenn Sie mal mit einem Carsharing-Fahrzeug falsch geparkt haben, bekommen Sie das einfach abgezogen, obwohl es im Prinzip eine Fahrerhaftung gibt. Der Betreiber hat mir das am Anfang erklärt, und deswegen bekomme ich dann, wenn ich falsch geparkt habe, sofort die 10 Euro abgezogen. Das wünschen wir uns natürlich auch von den Betreibern der E-Scooter, auch wenn rein formal sie dazu nicht verpflichtet wären. Da nehme ich diesen Hinweis noch mal auf, dass wir an unserer Form der Ordnungswidrigkeitenerstellung noch arbeiten müssen. Wenn die nämlich in der bisherigen Form immer ins Leere laufen, müssen wir da etwas ändern. Ich nehme aber auch, was hier gesagt worden ist von Herrn Ladda, die Bereitschaft entgegen, und die wäre ganz entscheidend für mehr Ordnung im öffentlichen Raum, dort dann diejenigen, die sich falsch verhalten, zu belangen. Das ist hier vielfach gesagt worden. Wenn die persönlichen Nutzer nicht sanktioniert werden können für ihr Verhalten, dann bekommen wir keine Ordnung in den öffentlichen Raum.

Vorsitzender Oliver Friederici: Zunächst danke! – Wann werden die Verbotszonen nun eingerichtet?

Bezirksbürgermeister Stephan von Dassel (BA Mitte): Das kann ich Ihnen nicht mit Datum sagen. Ich muss selbst einsehen, dass eine solche Abordnung und Neueinrichtung eines Parkplatzes ein deutlich komplexeres Werk ist, als man es sich denkt. Wir haben natürlich das Ziel, bis zum nächsten Sommer eine wesentliche Zahl von Parkflächen zur Verfügung zu stellen, um die Fahrzeuge von den Bürgersteigen herunterzubekommen. Die Frage – was passiert, wenn sich ein normaler Radfahrer oder ein privater E-Scooter-Nutzer dann auch da draufstellt und die sind alle gleich voll? – ist natürlich noch ungelöst. Wie gesagt, ich hoffe sehr darauf, dass man die Frage der Sondernutzung und wer unser Ansprechpartner für entsprechende Gebührenbescheide ist, schnell klären kann, denn das ist das normale Verfahren, und alles andere ist für eine Verwaltung sehr schwierig, wenn man das in den luftleeren Raum hineinbaut.

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr von Dassel! – Nun redet der Senat. – Frau Senatorin Günther, bitte sehr!

Senatorin Regine Günther (SenUVK): Vielen Dank! – Sehr geehrte Abgeordnete! Ich glaube, diese Anhörung hat sehr gut gezeigt, dass wir am Beginn einer neuen Zeitrechnung stehen. Wir wollen von Besitzen zu Teilen kommen, und anhand der E-Scooter hat sich gezeigt, was für ein enormer Strauß von Fragen sich für jeden von uns damit stellt, das heißt, heute ist der Auftakt und nicht das Ende dieser Diskussion. Es sind jetzt sehr viele Fragen berechtigterweise aufgeworfen worden, die bei E-Scootern virulent sind, die aber natürlich auf alle anderen Sachen auch zutreffen. Insofern werden wir im nächsten Jahr, das ist meine Erwartung und ich fände es auch wichtig, uns intensiv mit diesen Fragen weiter beschäftigen müssen. Meines Erachtens brauchen wir da auch nicht nur eine Gesetzgebung, die an der einen oder anderen Stelle herumfrickelt, sondern wir müssen uns überlegen, wie wir das von der

Legislative auf neue Beine stellen und wir wahrscheinlich dann, wenn wir über Gelder sprechen – Herr von Dassel hat es angesprochen –, auch noch mal überlegen müssen, wie wir sowohl die Hauptverwaltung als auch die Bezirke in die Lage versetzen, diese neue Form, sehr massiv den öffentlichen Raum zu nutzen, mit den richtigen Regelungen dann auch umzusetzen. Das mal vorab!

Ich will noch auf einige Sachen eingehen, die wir gefragt wurden, wie wir es handhaben. Die erste Frage war: Wenn wir in die Richtung von verkehrliche Nutzung gehen, Richtung Sondernutzung, das war von Herrn Taschner, was wird geprüft? – Wir werden, erstens, die Obergrenze prüfen. Zweitens: Wir werden Gebühren prüfen. Wir werden so weit wie möglich – – Das eine ist, wenn wir es sehr breit machen, ist es auch immer ein viel längerer Prüfprozess zu gucken, dass wir in diesem Spannungsverhältnis schnell zu Ergebnissen kommen, aber es nicht nur auf E-Scooter beziehen. Die Frage zur Zielsetzung: Wie können wir es regulieren, dass wir die Fahrzeuge beim Parken dort haben, wo wir sie haben wollen, und wie können wir die Zahl der Fahrzeuge begrenzen, sodass wir das auch honorieren können, also in Form von Gebühren? – Das sind die zentralen Fragestellungen.

Es wurde nach dem Beginn gefragt: Wie wird es weitergeführt? Das war die Frage von Herrn Schopf. Was machen wir? – Geplant ist, dass Mitte Januar ein Nachfolgetreffen stattfinden wird. Dazu werden Sie relativ zeitnah eingeladen werden, um zu gucken: Wie weit sind wir gekommen? Was steht aus? Was können wir jetzt gemeinsam regeln? Was ist gut gelaufen? Was ist weniger gut gelaufen? Wo muss man gegebenenfalls noch mal nachsteuern auf Grundlage der Erkenntnisse, die wir jetzt haben? Das heißt aber nicht, dass wir die Sondernutzung dann lassen, sondern dass das zwei parallele Prozesse sind. Ich glaube, was heute gut herausgekommen ist bei der Anhörung, ist, dass wir alle diese Fahrzeuge von den Gehwegen weghaben wollen. Deshalb ist die Frage: Wie schaffen wir das möglichst schnell? Wie versetzen wir die Bezirke dazu in die Lage?

Die Frage war: Wenn neue Anbieter kommen – das war von Herrn Ronneburg –, wissen die schon von unseren Regelungen? – Ja, Herr Erhart aus der Verwaltung sagt: Die wissen das. Es gab Treffen mit denen, und da wurde nicht gefragt: Macht ihr das auch? –, sondern das sind jetzt die Berliner Regeln, und davon ist auch nicht abzuweichen.

Es war die Frage nach den Planungen: Drei Bezirke sind schon drin. Absichtserklärungen, sich daran zu beteiligen, haben Pankow, Tempelhof-Schöneberg und Charlottenburg-Wilmersdorf angemeldet, genau diese Flächen auszuweisen etc.

Zur Datenweitergabe, einen Ansprechpartner dort mehr oder minder bereitzustellen vonseiten der Anbieter, da muss noch nachgearbeitet werden. Da haben wir noch nichts gehört. Das müsste noch gemacht werden. Ansonsten wurden sehr viele Fragen gestellt, die wir bestimmt im Rahmen dieser Anhörung nicht alle lösen können. Ich sehe das als ersten Aufschlag, wo wir dann weiter gucken müssen: Wie steuern wir das so, dass wir schnell in einen Zustand kommen, wie wir uns das alle vorstellen? Augenblicklich, das ist erkennbar, sind wir da noch nicht.

Vorsitzender Oliver Friederici: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Jetzt haben wir noch eine Wortmeldung von Herrn Schopf. – Bitte sehr, kurz!

Tino Schopf (SPD): Ich habe eine Nachfrage. Ich begrüße es erst mal, Frau Günther, dass Sie jetzt im Januar einen Folgetermin anvisieren. Mich interessiert der Teilnehmerkreis. Wird er dann erweitert um die anderen Bezirke wie z. B. Pankow, und nehmen dann alle Anbieter daran teil?

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir haben noch Herrn Freymark, und ich würde dann noch mal in die Runde gucken. – Bitte!

Danny Freymark (CDU): Danke, Herr Vorsitzender! – Mir war natürlich bewusst, dass jetzt nicht jede Frage detailliert beantwortet werden kann. Ich habe nur sehr wenige gestellt, deswegen wurde auch nur sehr wenig beantwortet. Ich will festhalten: Hier sitzen sechs Fraktionen, Vertreter der Bürgerschaft Berlins. Ich glaube, es wäre wichtig, wir haben das gerade in der Diskussion gesehen, dass wir uns eine stärkere Beteiligung wünschen. Ich würde mir auch an die Senatsverwaltung gerichtet wünschen, dass die Abgeordneten entsprechend eingeladen werden. Auch die Überlegung, einen Mobilitätsrat ergänzend zu dem bisherigen Engagement des Landes Berlin einzurichten, kann nicht falsch sein. Ich kündige also hiermit an, dass das ein Thema ist, mit dem wir uns vielleicht auch noch mal konkreter beschäftigen sollten, sofern es nicht die Senatsverwaltung an der Stelle sowieso vorhat.

Vorsitzender Oliver Friederici: Bevor Sie antworten, schaue ich in die Runde. Ich will jedem die Möglichkeit geben, kurz noch was zu sagen. – Ich sehe, das ist nicht der Fall. – Frau Senatorin, bitte sehr!

Senatorin Regine Günther (SenUVK): Zum Abgeordneten Schopf: Ja, natürlich werden wir jetzt weitere Bezirke einladen, und wir werden auch die Anbieter, die in Berlin unterwegs sind, einladen. Mein Eingangsstatement, Herr Freymark, ist genau in die Richtung zu interpretieren. Wir sind jetzt im operativen Geschäft mit den Bezirken und mit den Anbietern, aber das ist ein jetzt wichtiger, aber nicht der einzige Baustein. Wir müssen uns insgesamt als politischer Raum damit beschäftigen: Wie wollen wir das steuern? Denn die Gesetzesgrundlage war 2009. Wie viel Sharing-Angebote gab es da ernsthaft? – Wir sind in einer ganz neuen Dimension gelandet, und da müssen wir uns jetzt relativ schnell verständigen: Wie soll diese neue Dimension – – Und das ist ja nicht das Ende. Wir sind erst am Anfang, weil genau das eingetreten ist, dass wir wollen, dass wir sagen: Nicht mehr alle kaufen sich was, sondern es steht zur Verfügung, und das steht dann sehr wahrscheinlich auch im öffentlichen Raum zur Verfügung. – Da beginnt der Diskussionsprozess erst. Ich würde anbieten, dass wir dann vielleicht auch von der Senatsverwaltung eine Runde mit den Abgeordneten machen und dann überlegen: Wie machen wir da gemeinsam weiter? Ich sehe das nicht nur als Aufgabe einer Verwaltung. Das ist schon eine Aufgabe. Deshalb ist es richtigerweise so, dass Herr Stimpel da ist, dass dann wahrscheinlich auch die Verbände hinzugezogen werden und dass das eine Diskussion wird, die systematisch vergrößert wird.

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Frau Senatorin, für Ihr Statement! – Auch Ihnen, meine vier Herren, die Sie heute hier Rede und Antwort gestanden haben, einen recht herzlichen Dank des Ausschusses, dass Sie heute zu uns gefunden haben. – [Allgemeiner Beifall] – Ich habe noch ein paar Regularien zu treffen zu diesen Tagesordnungspunkten. Sie können bleiben oder den Raum verlassen, wie Sie möchten. Noch mal herzlichen Dank und einen guten Weg, wohin auch immer Sie müssen! Vielen Dank, meine Herren!

Wir haben den Tagesordnungspunkt 2 a bis e zu betrachten. Normalerweise ist es üblich, dass wir uns vertagen, bis das Wortprotokoll vorliegt. Ich sage das deswegen, weil wir auch drei Anträge zur Abstimmung hätten, und die würde ich dann mitvertagen. Das wäre meine Empfehlung. Ich weise darauf hin, dass die AfD bereits einen Änderungsantrag eingebracht hat. Den würden wir dem Protokoll beifügen. Da steht dann auch das neue Berichtsdatum, und dann würden wir so verfahren. Sind Sie damit einverstanden, dass wir alle Punkte, 2 a bis e, vertagen? – Sehr schön! Dann verlassen wir Tagesordnungspunkt 2.

Punkt 3 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.