

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 30. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Januar 2020)

zum Thema:

E-Scooter in Berlin – Klare Vorgaben schaffen

und **Antwort** vom 27. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jan. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22036
vom 30. Dezember 2019
über E-Scooter in Berlin – Klare Vorgaben schaffen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Bezirksämter von Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an der entsprechend gekennzeichneten Stelle wiedergegeben.

Frage 1:

Wann werden die Bezirke den Dialog mit den Anbietern von E-Scootern suchen, um die optimale Verteilung von Parkplätzen für E-Scooter zu ermitteln?

Antwort zu 1:

In den Bezirken Spandau, Tempelhof-Schöneberg, Treptow-Köpenick, Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln wurde der Dialog mit einer unterschiedlichen Zahl von Anbietern aufgenommen, um den Bedarf an Parkplätzen für Elektro-Tretroller an bestimmten Örtlichkeiten zu ermitteln. Auch das Bezirksamt Mitte teilt mit, dass es an einer langfristigen und für alle Beteiligten zufriedenstellenden Lösung interessiert ist. Es erfolgt dort eine Ermittlung geeigneter Flächen. Im Dialog mit den Anbietern ist im Bezirk Mitte eine Ausweitung und Anpassung der „No-Parking-Zones“ beabsichtigt.

Frage 2:

Gibt es bereits erste Bezirke, die angefangen haben, Parkplätze für E-Scooter auszuweisen? Wenn ja, wo konkret befinden sich diese jetzt oder in Zukunft?

Antwort zu 2:

Nein, bisher noch nicht. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat eine Umsetzung erster Parkplätze im Frühjahr dieses Jahres angekündigt. Ansonsten wird betreffend des derzeitigen Umsetzungsstandes auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.

Frage 3:

Wird es reine E-Scooter-Parkplätze geben oder Mikro-mobilitätsparkplätze? Wie wird letzteres definiert werden (Scooter + Bikes + Mopeds)?

Antwort zu 3:

Anlässlich eines durch den Senat initiierten Erfahrungsaustausches zusammen mit den Anbietern von Elektro-Tretroller-Mietsystemen im August 2019 wurde festgelegt, dass in den Bezirken deutlich sichtbare Parkflächen als „Parkzonen“ für Elektro-Tretroller im Bereich von Fahrbahnen zur Entlastung der Gehwegbereiche geschaffen werden. Diese können auch mit Fahrradparkflächen – auch für Lastenfahrräder – gekoppelt werden. In diesem Zusammenhang wurden durch den Senat bereits im Herbst 2019 einheitliche Regelpläne zum Zwecke der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung erarbeitet und den Bezirksämtern mit der Bitte um Prüfung und Anordnung derartiger Flächen übersandt. Die Entscheidungen, für welche Fahrzeugarten die jeweiligen Parkflächen im Einzelfall zur Verfügung gestellt werden sollen, werden durch die bezirklichen Stellen gemeinsam mit den Anbietern und der Polizei Berlin als Anhörungspartner im straßenverkehrsbehördlichen Anhörungsverfahren getroffen und durch Verkehrszeichen vorgegeben.

Frage 4:

Sollen Parkplätze zusätzlich oder als Ersatz zum Free-Floating geschaffen werden?

Antwort zu 4:

Durch das Angebot von Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge, Fahrräder und/oder Lastenräder sollen Fußverkehrsflächen von diesen dort oft hindernd abgestellten Fahrzeugen entlastet werden. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit, auch für mobilitätseingeschränkte Personen, welche Fußverkehrsflächen nutzen, nachhaltig verbessert. Die Parkflächen dienen nicht als Ersatz zum Free-Floating im Sinne einer Benutzungspflicht, sondern können von allen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen freiwillig in Anspruch genommen werden.

Frage 5:

Werden Parkplätze an eine Sondernutzung gekoppelt sein? Was wird diese konkret beinhalten? Welche Kosten entstehen für die Anbieter? Wie wird sichergestellt, dass in diesem Fall keine privaten Fahrzeuge auf den Flächen abgestellt werden?

Antwort zu 5:

Nein. Die Parkflächen stehen allen Verkehrsteilnehmenden für die betroffenen Fahrzeugarten gleichermaßen zur Nutzung zur Verfügung. Es gelten die allgemeinen verkehrsrechtlichen Regelungen zum Parken und die in Beantwortung der Frage 3 dargelegte jeweils angeordnete Verkehrsbeschilderung an der Parkfläche. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 11 verwiesen.

Frage 6:

Welche Handlungsanleitung sind an die Ordnungsämter erteilt worden hinsichtlich des Ausstellens von Parktickets für E-Scooter? Ist allgemein bekannt, dass analog die Regeln für Fahrräder anzuwenden sind? Wie ist die Einschätzung hinsichtlich einer Halterhaftung?

Antwort zu 6:

Mit einem Schreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 28. Juni 2019 haben alle bezirklichen Ordnungsämter Informationen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen nach Maßgabe der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) erhalten. Diese Informationen beinhalten sowohl die zugelassenen Verkehrsflächen im fließenden und ruhenden Verkehr für diese Fahrzeuge, zulassungsrechtliche Voraussetzungen zur Inbetriebnahme als auch die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb und dem Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen.

Die sogenannte Halterhaftung, das heißt einen Fahrzeughalter mit den straf- oder ordnungsrechtlichen Sanktionen eines von einem anderen begangenen Verkehrsverstoßes zu belegen bzw. den Halter straf- oder ordnungsrechtlich zu sanktionieren, wenn er sich weigert, den Namen des Fahrers zu nennen, gibt es in Deutschland nicht. Der Einführung einer solchen Halterhaftung stehen verfassungsrechtliche Grenzen entgegen. Dagegen steht der Heranziehung der Kostentragungspflicht des § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) nichts entgegen. Dabei werden dem Halter oder Beauftragten die Kosten des Verfahrens in den Fällen, in denen eine Feststellung des Fahrzeugführers nicht möglich war, und das Verfahren eingestellt werden musste, auferlegt. Die benannte Regelung findet auch bei einer Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen uneingeschränkt ihre Anwendung.

Frage 7:

Inwieweit planen die Bezirke, die Radwege dem neuen Bedarf anzupassen und das Netz auszubauen? Stimmt der Senat der Ansicht zu, dass durch mehr und breitere Radwege wesentlich mehr Scooterfahrer motiviert werden könnten, diese zu nutzen und das unerlaubte Befahren der Gehwege somit unterlassen?

Antwort zu 7:

Entsprechend der Zielvorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und im Rahmen ihrer eigenen personellen Kapazitäten sind die Bezirke als zuständige Baulastträger dabei, Radverkehrsanlagen sicher und komfortabel zu bauen oder je nach Bedarf und Möglichkeit im Bestand zu erweitern. Der Senat stellt dafür ausreichende finanzielle

Sachmittel zur Verfügung. Die Radverkehrsanlagen, die auf den neuen Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes basieren, bieten auch für Elektro-Tretroller eine ausreichende Infrastruktur. Bei höheren Aufkommen an Radverkehr und Elektro-Tretrollern sollten die Radverkehrsanlagen für eine sichere Nutzung allerdings entsprechend breit dimensioniert werden.

Frage 8:

Inwieweit sind Fahrradstraßen für E-Scooter freigegeben? Ist eine weitere und konkrete Beschilderung vorgesehen, um den Nutzer aufzuklären, wo die Fahrt mit E-Scooter erlaubt ist?

Antwort zu 8:

Nach § 10 Absatz 1 der eKFV dürfen E-Scooter innerhalb geschlossener Ortschaften auch Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO) befahren. Die Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und eKFV geben die für Elektrokleinstfahrzeuge nutzbaren Verkehrsflächen abschließend vor. Einer weiterreichenden Verkehrsbeschilderung bedarf es hierzu nicht.

Frage 9:

Plant der Senat generell die Anzahl der Fahrzeuge (LKW, PKW, E-Autos, Fahrräder und E-Scooter) zu limitieren und wie soll eine Gleichbehandlung der verschiedenen Fahrzeugklassen sichergestellt werden?

Antwort zu 9:

Straßen und Wege sind für den öffentlichen Verkehr gewidmet und stehen der Allgemeinheit im Rahmen dieses Widmungszwecks uneingeschränkt zur Verfügung (sog. Gemeingebrauch). Angesichts der teilweisen Überbeanspruchung des öffentlichen Straßenraums durch Fahrzeuge und dem unvermindert hohen Beitrag des motorisierten Individualverkehrs zum CO₂-Ausstoß ist eine Regulierung des Individualverkehrs zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel ein Gebot verantwortungsvoller Verkehrspolitik. Eine generelle Limitierung der Anzahl der vorgenannten Fahrzeuge erscheint dabei jedoch wenig sachgerecht, vielmehr sind die Maßnahmen gezielt nach Fahrzeugart und Regelungszweck zu konzipieren. Soweit hier die E-Scooter im Vordergrund der Fragestellung stehen, sind ordnungsrechtliche Eingriffe in die Ausübung des Gemeingebrauchs durch straßenverkehrsrechtliche Verkehrsbeschränkungen oder -verbote mit dem Ziel einer generellen Limitierung der E-Scooter nach der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen, gesetzliche Regelungen hierzu unterfallen dem in der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes liegenden Straßenverkehrsrecht (Art. 74 Absatz 1 Nr. 22 Grundgesetz). Derzeit befindet sich jedoch eine Regulierung dieser Fahrzeuge im Rahmen des Straßen- und Wegerechts in der konkreten Prüfung, inwieweit dabei auch eine Begrenzung der Fahrzeuganzahl rechtlich möglich und tatsächlich erforderlich ist, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

Frage 10:

Wie stellen die Bezirke sicher, dass Vorgaben der Stadt wie max. 4 Scooter pro Abstellpunkt und mind. 100 Meter Abstand zwischen Punkten eingehalten werden und was sind die Konsequenzen, falls diese nicht eingehalten werden?

Antwort zu 10:

Den Unternehmen wurde vor Markteintritt in Berlin mitgeteilt, dass für den Betrieb der Vermietsysteme von E-Tretrollern die gleichen Regelungen gelten wie für den stationslosen Fahrradverleih. Der Berliner Kriterienkatalog „Hinweise und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradverleihsystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin“ wurde ausgehändigt. Dieser beinhaltet im Wesentlichen Abstandsregelungen (Grundmaß für den Fußverkehr von mindestens 1,60 m sowie vorgeschriebene Sicherheitsabstände freihalten; Beachtung der Barrierefreiheit; Zugänglichkeit von Haltestellen beziehungsweise Ein- und Ausgängen von U- und S-Bahnhöfen sowie Freihalten von Flächen für Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei, Abfallentsorgung / Straßenreinigung / Winterdienste; keine Beeinträchtigung städtebaulich oder historisch sensibler Bereiche, zum Beispiel Brandenburger Tor und Umgebung, Bebelplatz).

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

Wie in anderen Fällen auch kann gesondert oder anlassbezogen kontrolliert werden, ob die vorgenannten Anforderungen des Kriterienkataloges erfüllt sind oder ob eine unerlaubte Sondernutzung vorliegt. Gegebenenfalls werden auch Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet.

Frage 11:

Plant der Senat in Zukunft eine Sondernutzung nach dem Vorbild der Hansestadt Bremen auszurufen oder ist gar eine öffentliche Ausschreibung nach dem Vorbild der Stadt Paris angedacht? Wenn nicht, warum nicht? Wenn ja, warum hat man sich konkret für diese entschieden?

Antwort zu 11:

Die Bewertung des gewerblichen Anbietens von Elektrokleinstfahrzeugen und anderen Fahrzeugen als eine Sondernutzung der öffentlichen Straßen setzt sich zunehmend durch. Das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen auf für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen zu gewerblichen Zwecken soll künftig darüber hinaus, nach einer beabsichtigten Anpassung der bundesweit einheitlichen StVO, auch einer straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Der Senat bereitet für das Land Berlin eine Umsetzung vor, die das gewerbliche Anbieten von Elektrokleinstfahrzeugen als Sondernutzung bewertet. Eine öffentliche Ausschreibung kommt dabei nur dann in Betracht, wenn eine Auswahl für eine exklusive oder jedenfalls beschränkte Zulassung von Anbietern getroffen werden soll. Eine exklusive Erlaubnis zugunsten eines Anbieters ist gegenwärtig jedoch nicht Gegenstand der Umsetzungsplanungen.

Frage 12:

Wird der Senat Anbieter fördern, die bereits in Außenbezirken aktiv sind? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie sieht diese Förderung konkret aus?

Antwort zu 12:

Hierzu gibt es laufende Abstimmungsprozesse mit den Anbietern, welche noch nicht abgeschlossen sind.

Frage 13:

Welche konkreten Maßnahmen unternimmt der Senat, um die Mobilitätsapp Jelbi der BVG zu unterstützen?

Antworten zu 13:

Der Senat hält Mobilitäts-Hubs für eine sinnvolle Ergänzung des Umweltverbunds.

Mobilitäts-Hubs erleichtern die Nutzung solcher Knotenpunkte.

Wie bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/19896 ausgeführt, handelt es sich bei der Mobilitätsplattform „Jelbi“ um ein eigenwirtschaftliches, unternehmerisches Pilotprojekt der BVG, in dem getestet werden soll, ob eine solche App funktioniert und ob das Konzept der Hubs angenommen wird. Hier kommt es auf das unternehmerische Knowhow der BVG und seines Umsetzungspartner trafi an, so dass die Notwendigkeit von Unterstützungsmaßnahmen des Senats nicht ersichtlich ist.

Frage 14:

Was unternehmen das Land und die BVG, um weitere Mobilitätsanbieter für die Mobilitätsapp Jelbi zu gewinnen?

Antwort zu 14:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Um der hohen Dynamik im Mobilitätsmarkt gerecht zu werden, hat die BVG seit Oktober 2019 ein dauerhaftes Interessenbekundungsverfahren für Mobilitätsanbieter eingerichtet. Dies ermöglicht Mobilitätsanbietern jederzeit, formell ihr Interesse zur Teilnahme an dem Forschungs- und Entwicklungsprojekt Jelbi zu bekunden und in einem weiteren Schritt durch die Integration und Bereitstellung ihres Mobilitätsangebotes in der Jelbi-App und auf den Jelbi-Stationen (Mobilitätshubs) Teil von Jelbi zu werden. Über das erste, zeitlich begrenzte Interessenbekundungsverfahren im Januar 2019 haben sich bereits rund 25 Mobilitätsanbieter als Jelbi-Partner qualifiziert.

Darüber hinaus ist die BVG mit sämtlichen Mobilitätsanbietern in Berlin im Gespräch, um sie für das Jelbi-Bündnis zu gewinnen. Die BVG entwickelt das Jelbi-Konzept kontinuierlich weiter. Die BVG bietet neben den Jelbi-Stationen auch Jelbi-Abstellflächen für Mikromobilität (Fahrräder und E-Scooter) an. Dies dient als anbieteroffenes, flächendeckendes und ganzheitliches Lösungskonzept für Berlin gegen „die Vermüllung“ der Gehwege und als ordnendes Element für die Verkehrssicherheit. Als Flächen eignen sich Parkbuchten, ungenutzte Flächen in Kreuzungsbereichen und an Haltestellen, die bei Bedarf auch mit E-Scooter Ladestationen versehen werden können.“

Frage 15:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 15:

Nein.

Berlin, den 27.01.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz