



E-Scooter auf dem Gehweg? – Eine Gefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger!

**Informationsveranstaltung am 8. Februar 2023,
Begegnungsstätte „Mehr Mitte“, Torstraße 190**

Ergebnisprotokoll

Anwesend insgesamt 15 Personen, darunter
für FUSS e.V.: Dr. Martin Rudnick, Roland Stimpel, Kurt Hildebrand;
für SVM: Elisabeth Graff (Vorsitzende), Dr. Doris Schawaller (Kordinatorin AG
Mobilität + Protokoll), Margarete Gramlich, M.A., Herbert Probst, Reinhard Rebhan
(Vorstandsmitglied), Ursula Schade, Ursel Wenzel.

Beginn: 18.05 Uhr – Ende: 19.25 Uhr

Begrüßung durch den Moderator Dr. Martin Rudnick mit einführendem Hinweis, dass sich der 61. Verkehrstag in Goslar im Januar 2023 mit dem Thema E-Scooter befasst hat.

Vorstellung der Referent*innen und Ablauf der Veranstaltung:

- E-Scooter aus der Sicht betroffener Senior*innen (Elisabeth Graff, Dr. Doris Schawaller, SVM),
- Positionen von FUSS e. V. (Roland Stimpel),
- Stand der Diskussion zur Thematik und der Umsetzung der rechtlichen Regelungen im Land Berlin (Kurt Hildebrand, Experte, AG Mobilität bei den Grünen in Mitte)
- Diskussion
- Zusammenfassung und weiteres Vorgehen.

Elisabeth Graff: Erfahrungen aus ihrem Wohnumfeld in Alt-Mitte mit hohem Touristenaufkommen: Nutzer*innen halten sich nicht an Regeln, bis zu 3 Personen auf einem E-Scooter, auf dem Alex fahren Kinder die Guthaben der E-Scooter leer,

Rollstuhlfahrer*innen müssen herumliegende E-Scooter oft mit weiten Umwegen umfahren wegen hoher Bordsteinkante, häufig verletzte E-Scooter-Fahrer*innen, da oft auch alkoholisiert, den Gewinn haben ausschließlich die vermietenden Firmen. Persönlich gute Erfahrung mit dem „Rote-Karte-für Falschparker“-Anhänger des Allgemeinen Blinden-und Sehbehindertenverein Berlin e.V. (ABSV): Danach waren E-Scooter im direkten Wohnumfeld weggeräumt. Plädoyer, mit diesen Anhängern gegen den „E-Scooter-Wildwuchs“ vorzugehen.

Dr. Doris Schawaller: E-Scooter als flexibles und wendiges Individualfahrzeug für die „letzte Meile“ zum Ziel gedacht, benutzt jedoch hauptsächlich als Spaßfahrzeug/Spielgerät, von vorrangig junger (touristischer) Kundschaft, die die Regeln vor Ort weder kennt noch kennen will. Fahrten und Parken auf Gehwegen für Senior*innen sehr irritierend und damit gefährlich.

Roland Stimpel: Einführung der E-Scooter durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (ohne dass es dafür einen ausgewiesenen (Straßen-)raum gegeben hätte): sie sollten legal auf dem Gehweg fahren können. In Bremen und Berlin (FUSS e.V., Landesseniorenbeirat Berlin/LSBB und die Sozialverbände) konnte Fahren auf Gehwegen verhindert werden, Parken auf Gehwegen NICHT. Straßenverkehrsrecht ist in Deutschland Bundesrecht – die Kommunen haben kaum Sanktionsmöglichkeiten. In Berlin: Änderung des Straßengesetzes in 2021 mit Auswirkungen auf die E-Scooter-Vermieter: Während andere Städte (Paris, Kopenhagen, San Francisco) erst einmal alle Vermieter vom Markt „geräumt“, Abstellflächen geschaffen und danach E-Scooter-Vermietung neu zugelassen haben [in Paris, dessen Arrondissement-Bereich etwa der Fläche Berlin innerhalb des S-Bahn-Ringes entspricht : 3 Firmen, 15.000 E-Scooter insgesamt, feste Abstellplätze], in Berlin Erlaubnis für die Vermieter mit langem Katalog zu (freiwilligem) E-Scooter-Nutzer-Verhalten, Parken usw.; diese Regelung gilt bis Ende 2023. Position der Senatsverkehrsverwaltung: Es gebe feste Abstellplätze, in deren Umfeld E-Scooter nicht „wild“ abgestellt werden dürfen – allerdings fehlen Sanktionen! Eindruck: In Berlin sind 50.000 E-Scooter-Nutzer*innen schützenswerter als 3 Mio. Menschen, die darüber stolpern können!

[Siehe hierzu im Detail: „Gestörte Mobilität“, Daten und Fakten zu E-Scootern & Co. auf Berliner Gehwegen; Studie von FUSS e.V. mit fachlicher Beratung durch ABSV – Allgemeiner Blinden-und Sehbehindertenverein Berlin e.V., Erscheinungsdatum 14.11.2022, 29 Seiten [als Anlage dem Protokoll beigelegt].

Kurt Hildebrand: Regulierung der E-Scooter durch Senat nicht gelungen vor allem wegen juristischer Bedenken hinsichtlich „Sondernutzungsrechten“, nachdem sie von Bundesverkehrsministerium „für den Gemeingebrauch zugelassen“ worden sind; andere Kommunen (z.B. Köln) waren erfolgreicher. Verbot ist allerdings wohl aussichtslos (siehe Verwaltungsgerichtsentscheidung gegen die Stadt Münster). Straßenverkehrsrecht in Deutschland: erst „wenn etwas Schwerwiegendes passiert ist, kann Gesetzeslage geändert werden. Seit 01.01.2023 Regelung in Berlin: **Kostenlose Parkmöglichkeit** für alle E-Scooter **auf Autoparkplätzen**; dies sollen jedoch die Vermieterfirmen mit der Kundschaft kommunizieren.

E-Scooter eindeutig Spaß-Gefährt, kein Auto-Ersatz für die „letzte Meile“, sondern eher Fußweg-Ersatz. Viele, auch schwere Unfälle mit Kopfverletzungen, oft auch sog. Alleinunfälle der meist jungen, männlichen Fahrer in alkoholisiertem Zustand. In 2021 in Berlin 5.500 Unfälle mit 5 Toten und vielen Schwerverletzten; Grund: KEINE Helmpflicht.

Möglichkeiten zur „Eindämmung“ der E-Scooter: alle anderen **Regulierungsmöglichkeiten** (außer Verbot) **ausschöpfen** (Sondernutzungsbestimmungen mit Auflagen erscheinen auch FUSS e.V. und den anderen an der Studie Beteiligten problematisch):

- Helmpflicht samt Umbau der E-Scooter + Sensor für Helm
- Reduzierung der Zahl der genehmigten Fahrzeuge durch Vergabe von Konzessionen im Rahmen der Sondernutzung mit Obergrenzen für maximal 3 Anbieter (wie in Paris); dies wäre rechtssicher und diskriminierungsfrei, außerdem relativ hohe Druckmöglichkeit auf Anbieter, da die Geldstrafen über das Abrechnungssystem des E-Scooters abgerechnet würden.

Diskussionsbeiträge:

- Großflächige Aktion der Markierung von wild parkenden E-Scootern mit „Roter Karte“-Anhänger (wie die erfolgreiche Aktion zur Reduzierung von Hundehaufen auf den Berliner Gehwegen vor 20 Jahren durch Markierung der Kothaufen mit Fähnchen),
- Konzessionen nur an zuverlässige Anbieter vergeben,
- Schutz der Fußgänger*innen, insbesondere der älteren und immobilen, ist wichtiger als Fokus auf den Anbietern/Kundschaft,
- Auch Fahrräder auf Gehwegen (bewegt oder unbewegt) sind für Fußgänger*innen lästig und gefährlich; Fahrradfahrende sind für Menschen im Rollstuhl gefährlicher und insbesondere an Kreuzungen unfallträchtiger als E-Scooter.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen:

- E-Scooter sind nicht mehr loszuwerden; also hilft konstruktiver Protest, verbunden mit Aktionen, wie z.B. Anhängen der „Roten Karte“.
- FUSS e.V. und SVM erstellen ein (rechtssicheres) Positionspapier mit dem Vorschlag der Vergabe von Konzessionen (bis Ende 2023, da die derzeitige E-Scooter-Regelung des Senats bis dahin gilt) zur Verteilung an alle zuständigen Stellen (Senat/Bezirk) und alle in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV), dem Abgeordnetenhaus von Berlin (AGH) und dem Deutschen Bundestag (DBT) vertretenen Parteien und fachpolitischen Sprecher*innen. Dazu wiederholen FUSS e.V. und SVM im Verlauf des Jahres 2023 die Stichproben-Aktion (siehe Studie „Gestörte Mobilität“) mit besonderem Blick auf die Zuverlässigkeit der Anbieter.