

Antrag 179/I/2020**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****E-Scooter**

- 1
- 2 1. Prüfung der Einschränkung von Abstellflächen für
- 3 gewerblich vermietete E-Scooter im öffentlichen
- 4 Raum, insbesondere innerhalb des S-Bahn-Rings
- 5 durch Ausweisung von Abstellplätzen, die nicht zu
- 6 Lasten des Fußgänger- und Fahrradverkehrs ge-
- 7 hen. Zum Beispiel an jeder Einmündung bzw. Kreuz-
- 8 ung, Bahnhaltestelle und Sehenswürdigkeit Um-
- 9 wicklung von Kfz-Parkplätzen.
- 10 2. Prüfung der Möglichkeit, Anbieter von E-Scooter zu
- 11 verpflichten, innerhalb ihrer Apps vordefinierte Ab-
- 12 stellbereiche auszuweisen. E-Scooter die außerhalb
- 13 dieser Bereiche abgestellt werden, gelten nach einer
- 14 definierten Abstellfrist als Verkehrsbehinderung.
- 15 3. Die Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus Berlin
- 16 wird aufgefordert, eine Prüfung der Angebots-
- 17 Nutzer-Relation zwecks Konzeptentwicklung zu
- 18 entsprechender Begrenzung der Verbreitung ge-
- 19 werblich vermieteter E-Scooter auf ein an alle
- 20 Verkehrsteilnehmer adressiertes Maß vorzuneh-
- 21 men.
- 22 4. Die Bundestagsfraktion der SPD und die Fraktion
- 23 der SPD im Abgeordnetenhaus Berlin werden auf-
- 24 gefordert, sich für die Prüfung zur Schaffung ei-
- 25 ner Ermächtigungsgrundlage auf Bundesebene zur
- 26 Erhebung von Nutzungsgebühren für gewerblich
- 27 in den Straßenverkehr eingebrachte Elektroklein-
- 28 fahrzeuge (E-Tretroller, E-Scooter) durch die Länder
- 29 und Kommunen einzusetzen.

Begründung

33 Mit Zulassung der Elektrostehroller (E-Scooter, Elektrot-

34 retroller) als Elektrokleintransportfahrzeuge im Straßenverkehr

35 drängt sich seit Sommer 2019 eine weitere Nutzung in den

36 öffentlichen Verkehrsraum, die vorhandene und grunds-

37 ätzlich begrenzte Verkehrsflächen zusätzlich mitbenutzt

38 und für die faktisch keine offenkundig klare sowie all-

39 seits akzeptierte Abstellfläche vorhanden ist. Zudem zog

40 die Einführung zahlreiche Risiken und Gefahren für Um-

41 welt, Allgemeinheit, Verkehr, soziale Gerechtigkeit und

42 Gesundheit nach sich. Eine Anpassung der Regulierung

43 und der Regulierungstechnik zur Vorsorge erscheint mo-

44 mentan maßvoller, als die Ultima Ratio von Städten wie

45 z.B. Montreal, die E-Scooter wieder komplett verboten ha-

46 ben.

47

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

1. **Wir fordern die** Einschränkung von Abstellflächen für gewerblich vermietete E-Scooter im öffentlichen Raum, insbesondere innerhalb des S-Bahn-Rings durch Ausweisung von Abstellplätzen, die nicht zu Lasten des Fußgänger- und Fahrradverkehrs gehen.
2. **Die** Möglichkeit, Anbieter von E-Scooter zu verpflichten, innerhalb ihrer Apps vordefinierte Abstellbereiche auszuweisen. E-Scooter die außerhalb dieser Bereiche abgestellt werden, gelten nach einer definierten Abstellfrist als Verkehrsbehinderung.
3. Die Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus Berlin wird aufgefordert, eine Prüfung der Angebots-Nutzer-Relation zwecks Konzeptentwicklung zu entsprechender Begrenzung der Verbreitung gewerblich vermieteter E-Scooter auf ein an alle Verkehrsteilnehmer adressiertes Maß vorzunehmen.
4. Die Bundestagsfraktion der SPD und die Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus Berlin werden aufgefordert, sich für die Prüfung zur Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage auf Bundesebene zur Erhebung von Nutzungsgebühren für gewerblich in den Straßenverkehr eingebrachte Elektrokleintransportfahrzeuge (E-Tretroller, E-Scooter) durch die Länder und Kommunen einzusetzen.
5. **Dieses Gesetz soll eine Helmpflicht, Sorgfalts- und Haftungspflicht für Anbieter bei Schadensfällen, die Nachweispflicht für die Nutzung von ökologischen Strom sowie das Einrichten von so genannten Mobility-Hubs, an denen die Roller zentral gesammelt werden und ausschließlich dort angemietet bzw. abgegeben werden können.**
6. **Die Mobility-Hubs sind vom Land Berlin einzurichten und müssen für die Nutzung von öffentlichem Straßenland von den Anbietern angemietet werden.**

48 Selbst wenn gewerbliche Anbieter dieser Roller keine Mü-
49 he scheuen, Nutzende zum best-möglichen Abstellen zu
50 veranlassen, zeitigt diese Einflussnahme bisher kein zu-
51 friedenstellendes Verhalten der Nutzenden. Vor allem Rol-
52 ler, aber auch Mietfahrräder sind häufig ungünstig abge-
53 stellt und können eine Gefahr für Verkehrsteilnehmende
54 sein.

55

56 Des Weiteren führt die überwiegend barrikadenartige Ab-
57 stellpraxis der aktuell ca. 16 000 E-Scooter innerhalb des
58 S-Bahn Rings auf Fußgänger- und Fahrradwegen z.B. für
59 Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer und alte Menschen zu Pro-
60 blemen. Dass die Nutzer in der App ein Foto des abgestell-
61 ten E-Scooters hochladen müssen, hat daran nichts geän-
62 dert. Da im privaten Bereich eine GPS-Genauigkeit von 30
63 cm möglich ist, sollte die Ausweisung von vordefinierten
64 Abstellbereichen kein technisches Problem darstellen.

65

66 Zur Verbesserung dieser Situation sollten im fußläufig be-
67 quem erreichbaren Wohnumfeld deutlich erkennbare Ab-
68 stellflächen für alle zweirädrigen Verkehrsmittel geschaf-
69 fen werden, für die gewerbliche Verleiher mit ihren Kun-
70 den eine dortige Abstellpflicht vereinbaren könnten.

71

72 Örtlich bieten sich hierfür die Einmündungs- und Kreuz-
73 ungsbereiche von Straßen an. Diese sind von allen Ver-
74 kehrsteilnehmenden für nicht fußläufig erreichbare Ziele
75 zu passieren. Hinzu käme die Umgebung von Bahnhöfen
76 und Sehenswürdigkeiten. Mit einer solchen Gestaltung
77 würden verlässliche Orte geschaffen, an die sich Nutzen-
78 de alsbald gewöhnen werden und den mitunter zurückzu-
79 legenden Extraweg zum Abstellort hinnehmen, wie dies
80 bereits jetzt hinsichtlich des Abstellens von Fahrrädern an
81 Bahnhöfen der Fall ist.

82

83 Sofern nicht anderweitig örtlich genug Platz für eine Ab-
84 stellfläche vorhanden ist, böte sich eine Umwidmung der
85 bisher von Kfz genutzten allgemeinen Parkplätze an, zu-
86 mindest eine der nächsten Parkflächen ohne Sonderbele-
87 gung an jeder Einmündung/Kreuzung, die jeder Fußgän-
88 gerverkehr passiert und so ein breites Angebot an zwei-
89 rädrigen Verkehrsmitteln vorfinden kann.

90

91 Die Umwidmung der nächsten allgemeinen Kfz-
92 Parkflächen an jeder Einmündung und Kreuzung bietet
93 zudem die Chance, die Sichtverhältnisse für abbiegenden
94 Verkehr gegenüber Zweirad- und Fußgängerverkehr zu
95 verbessern, denn kreuzungsnah abgestellte Fahrzeug
96 beeinträchtigen häufig die Sicht auf diesen Verkehrsteil-
97 nehmenden.

98

99 Die Schaffung solcher Abstellflächen sollte zudem den
100 allseits erstrebten Veränderung der städtischen Mobili-

101 tät zu weniger Verkehr mit Verbrennungsmotor beför-
102 dern, wenn dort stets ein zweirädriges Mobilitätsangebot
103 zu finden ist. Diese Abstellflächen können bestehen blei-
104 ben, selbst wenn Elektrostehroller wieder verschwinden
105 sollten. Jedes andere zweirädrige Mobilitätsangebot und
106 auch die Abstellmöglichkeit für private Fahrräder bliebe
107 möglich.

108

109 E-Scooter führen zu schweren Verkehrsunfällen. Zu den
110 häufigsten Unfallursachen gehören laut einer Studie der
111 Charité „Unachtsamkeit, Verstöße gegen die Verkehrsre-
112 geln und Geschäftsbedingungen, aber auch eine einge-
113 schränkte Verkehrstauglichkeit“. So ist zum Beispiel für al-
114 le Verkehrsteilnehmer die Fahrtrichtung von E-Scootern
115 nicht vorhersehbar. Sie verfügen nicht über Blinker und
116 von Nachrüstungen sehen die Anbieter aufgrund von Zer-
117 störungsgefahren ab.

118

119 *Die Möglichkeit, sich mit E-Scootern in der Stadt zu bewe-*
120 *gen wird nicht von allen als positive Innovation in den Mög-*
121 *lichkeiten zur Mobilität in der Stadt gesehen, ist aber eine*
122 *weitere Variante um sich ohne Kraftfahrzeug in der Stadt*
123 *zu bewegen. Der Nutzen sollte aber in Relation zu den mit*
124 *E-Scootern bestehenden Herausforderungen stehen.*

125

126 E-Scooter sind nicht umweltfreundlich. Sie konkurrieren
127 nachweislich nicht mit Kraftfahrzeugen, sondern mit dem
128 Laufen auf Fußwegen, konventionellem Radverkehr oder
129 der Nutzung des ÖPNV. Im Vergleich zu diesen Verkehrs-
130 mitteln produziert ein E-Scooter pro Kilometer mit 126
131 Gramm überproportional viel CO₂. Diesel-Busse (51g/km),
132 E-Bikes (25g/km), konventionelle Fahrräder (5g/km) und
133 Fußgänger können eine deutlich bessere Umweltbilanz
134 vorweisen. Einzig Mittelklassewagen (257g/km) schnei-
135 den im Vergleich schlechter ab. E-Scooter verursachen zu-
136 dem, aufgrund ihrer äußerst begrenzten Haltbarkeit, Un-
137 mengen an Elektroschrott und benötigen für Ihre Herstel-
138 lung ohnehin knappe Ressourcen, die in anderen Fahr-
139 zeugarten eingebaut längerfristig genutzt werden kön-
140 nen.

141

142 Den Elektroroller-Anbietern (Elektrotretroller, E-Scooter)
143 steht zudem der mit Steuermitteln ausgebaut öffentliche
144 Verkehrsraum für ihr gewerbliches Angebot seit Zu-
145 lassung kostenlos und unbegrenzt zur Verfügung (Free-
146 Floating).

147

148 Es erscheint daher interessengerecht und fair – auch ge-
149 genüber anderer gewerblicher Verkehrsraumnutzer wie
150 Verkaufsstände, Freisitze von Cafés, Filmaufnahmen, Um-
151 züge, Märkte, Musizierende im Bahnbereich – den Kom-
152 munen zumindest eine Prüfung zur Gebührenerhebung
153 für die Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen durch Elek-

154 trokleinstfahrzeuge zu ermöglichen. Die Höhe der Gebüh-
155 ren sollte im definierten Verhältnis zum Nutzungsauf-
156 kommen und einer Erfüllung des Allgemeinwohlinteres-
157 ses stehen – je nachdem können Gebühren niedriger aus-
158 fallen oder ganz entfallen. Die Kommune sollte dies steu-
159 ern können, zumal ihr Zusatzkosten durch erhöhten Ord-
160 nungsaufwand sowie Beseitigung störender Roller ent-
161 stehen.