

Antrag

der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Julia Barth, Matthias Czech, Clarissa Herbst, Regina-Elisabeth Jäck, Martina Koeppen, Ralf Neubauer, Lars Pochnicht, Britta Schlage, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion

und

der Abgeordneten Rosa Domm, Olaf Duge, Alske Freter, Gerrit Fuß, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Christa Möller-Metzger, Farid Müller, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schitteck, Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion

Betr.: Mehr kommunale Steuerungsmöglichkeiten gegenüber E-Scooter-Anbietern

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) des Bundesverkehrsministers am 15. Juni 2019 ist bundesweit die Teilnahme von E-Scootern (Elektro-Tretrollern) am Straßenverkehr erlaubt. Mit der eKFV wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Nutzung unter anderem von E-Scootern festgelegt, darunter, dass das Mindestalter zur Nutzung 14 Jahre beträgt und keine Helm- und (Mofa)-Führerscheinpflicht besteht. E-Scooter werden rechtlich im weitesten Sinne wie Fahrräder betrachtet: Es gilt die Radwegebenutzungspflicht und das Abstellen auf dem Gehweg ist erlaubt. Die Stadt Hamburg hat darüber hinaus eine freiwillige Vereinbarung mit den Anbietern von E-Scootern geschlossen, die ihre Fahrzeuge mit einem Floating-System vor allem in der Innenstadt anbieten (Quelle: <https://www.hamburg.de/bvm/elektro-tretroller/>).

Als Teil der Mikro- und Nahmobilität, so das Ziel, können sich E-Scooter zu einem Mobilitätsbaustein für Hamburg entwickeln. Rund 7.000 E-Scooter sollen aktuell in Hamburg in Betrieb sein. In 2020 wurden in Hamburg anbieterübergreifend insgesamt 6.009.103 Kilometer mit E-Scootern zurückgelegt. Dabei wurden über 90 Prozent aller Fahrten von Hamburgern/-innen unternommen. Jede vierte E-Scooter-Fahrt soll dabei eine Pkw-Fahrt ersetzt haben. Bei diesen Zahlen handelt es sich allerdings um eine reine Momentaufnahme. Eine verlässliche Datenbasis zur Menge der in Hamburg betriebenen E-Scooter, zur Nutzungshäufigkeit und Streckenlängen sowie zu Merkmalen der Nutzendengruppe liegt bisher nicht vor.

Dabei wäre dies sehr hilfreich zur Beurteilung der Rolle von E-Scootern bei der Mobilitätswende. Denn in der Praxis hat sich seit der Zulassung der E-Scooter gezeigt, dass trotz der freiwilligen Vereinbarung der Eintritt der E-Scooter in den städtischen Verkehrsmix eine Herausforderung darstellt. Wo sich Autos, Fahrräder, Fußgänger/-innen sowie der ÖPNV eine enge Fläche teilen müssen, kommt es mit einem neuen Verkehrsmittel zunächst zu mehr Konkurrenz. Insbesondere die Abstellung der Fahrzeuge auf Gehwegen sorgt immer wieder für Irritationen bei und Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmenden. Doch auch andere Problemlagen lassen sich erkennen, die Bürgern/-innen immer wieder auffallen und die dazu führen, dass E-Scooter und die damit Fahrenden als ein Problem im innerstädtischen Verkehr betrachtet werden:

- Abstellen in dafür nicht vorgesehenen oder sogar dafür verbotenen Zonen, so etwa auf Radwegen, oder das „Parken“ von E-Scootern in Bäumen oder in Gewässern,

- Ungeordnetes Abstellen auf Gehwegen, womit andere Verkehrsteilnehmende und insbesondere seh- und mobilitätsbehinderte Menschen sowie Senioren/-innen gefährdet werden,
- Nutzung unter Nichtbeachtung oder Unkenntnis der Sicherheitsregeln.

Der Rechtsrahmen des Bundes für E-Scooter ist unzureichend für Metropolen wie Hamburg. Pilotprojekte in den Bezirken Hamburg-Mitte und Altona versuchen, der Situation zu begegnen, indem sie Abstellflächen für E-Scooter einrichten. Die HOCHBAHN hat im Juni gemeinsam mit einem E-Scooter-Anbieter ein zweites Pilotprojekt zur Verknüpfung von E-Scootern mit dem ÖPNV gestartet: Extra hierfür angelegte Stellflächen an zwei U-Bahn-Haltestellen in Langenhorn und Lokstedt und eine geplante Reservierungsfunktion sollen die Nutzung des neuen Angebots der Mikromobilität am Stadtrand besonders komfortabel machen.

Doch dies alleine ist als Maßnahme nicht ausreichend. Auch die freiwillige Vereinbarung mit den kommerziellen Anbietern hat noch nicht dazu geführt, dass sich E-Scooter gefällig in den Hamburger Mobilitätsmix einfügen, sodass deren Beitrag zur Mobilitätswende in der Öffentlichkeit und in der Politik oft skeptisch betrachtet wird. Eine solide Datenlage durch eine Evaluierung und eine Nachbesserung etwa der eKFV, die den Kommunen mehr Möglichkeiten zur Regulierung von E-Scootern einräumt, sind unumgänglich. Dabei ist es besonders wichtig, dass durch eine Gesetzesnovellierung andere für die Mobilitätswende unverzichtbare Sharing-Dienste wie etwa Carsharing-Anbieter oder Leihfahrräder, die auf einem Floating-System basieren und keine vergleichbaren Konflikte auf öffentlichen Wegen verursachen, nicht eingeschränkt werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Kommunen geeignete Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich des Bereit- und Abstellens und der für alle Teilnehmenden sicheren Nutzung von E-Scootern erhalten,
2. in Gesprächen mit den Betreibern und gegebenenfalls auch unter Nutzung der Möglichkeiten des Ordnungswidrigkeits- und Ordnungsrechts darauf hinzuwirken, dass verkehrswidrig abgestellte E-Scooter umgesetzt werden,
3. weitere Bemühungen der Bezirke zu unterstützen, fest definierte Abstellflächen zum Bereit- und Abstellen von E-Scootern einzurichten,
4. eine Evaluierung der bisherigen Nutzung und Auswirkungen von E-Scootern in Hamburg, auch unter Berücksichtigung der Pilotprojekte der HOCHBAHN, zu erstellen und
5. der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2021 zu berichten.