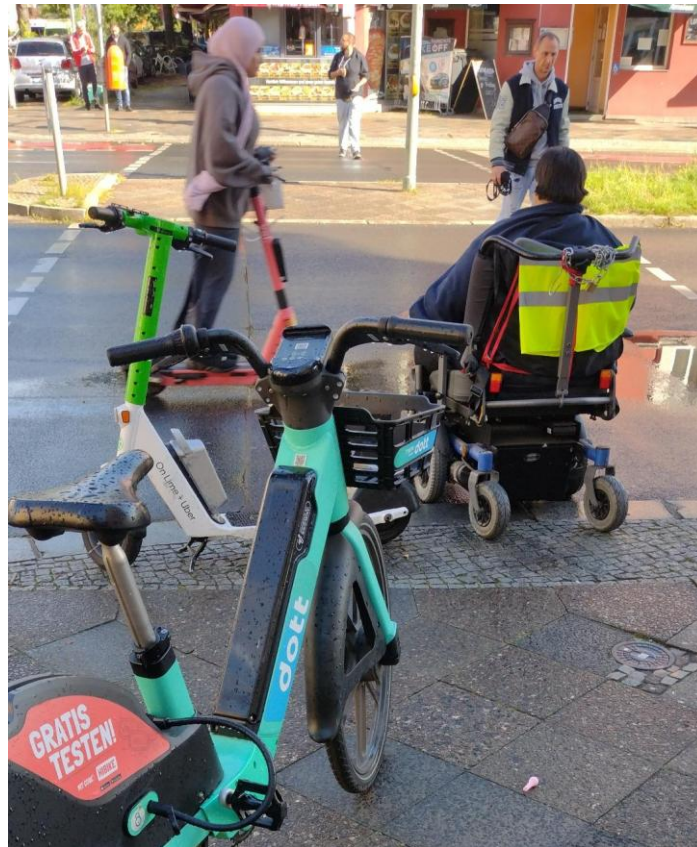


Gestörte Mobilität



Daten und Fakten zu E-Scootern & Co. auf Berliner Gehwegen

4. Jahrgang September 2025



Das Wichtigste in Kürze

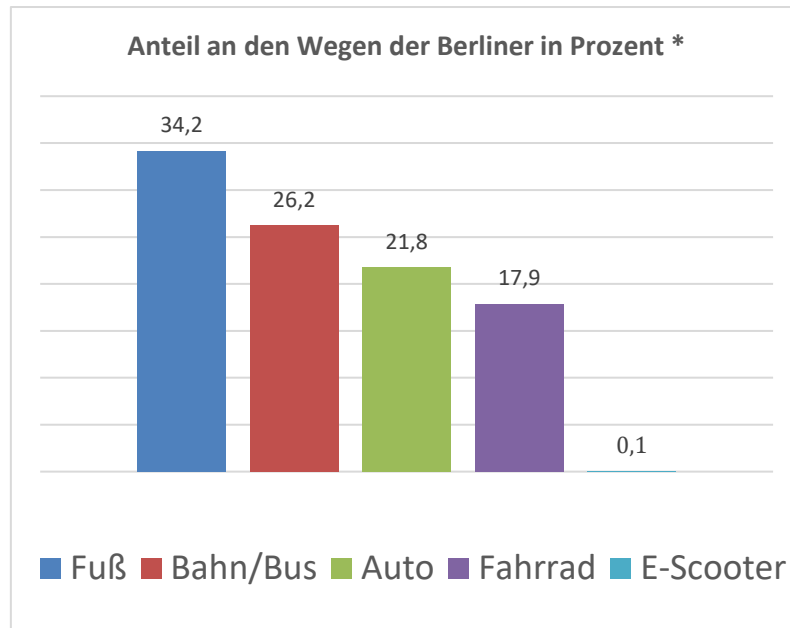
Verkehrsbedeutung gering – Störeffekte groß

Zum vierten Mal hat der FUSS e.V. am 15. und 16. September 2025 systematisch untersucht, wie viele Störungen, Gefährdungen, Rechts- und Regelbrüche durch E-Scooter, Fahrräder und E-Mopeds von Sharing-Anbietern in Berlin verursacht werden. In drei repräsentativen Stadtgebieten wurden alle Sharing-Zweiräder im öffentlichen Raum erfasst. Dazu haben wir Mobilitätsdaten zu E-Scootern aus anderen Quellen ausgewertet.

Die zentralen Erkenntnisse:

- Nur 0,1 Prozent aller Wege in Berlin werden von Start bis zum Ziel mit geliehenen und privaten E-Scootern zurückgelegt. Rund 340-mal mehr Wege als mit E-Scootern werden komplett zu Fuß gemacht (Seite 3).
- Wo es keine festen Stationen gibt, standen oder lagen 56 Prozent der Fahrzeuge behindernd, gefährdend, rechts- oder regelwidrig. Eine Hochrechnung auf die Gesamtstadt ergibt rund 36.000 zeitgleiche Störungen (Seite 7 und 8).
- Wo ein flächendeckendes Stationsnetz geschaffen wurde, sank der Anteil der Störer drastisch auf unter 10 Prozent. Doch der Senat bremst den Ausbau (Seite 9).
- Auch beim Fahren werden sehr oft Regeln gebrochen. Hier braucht es eine Kombination von Vorbeugung und schärferen Sanktionen (Seite 14).

E-Scooter: Ein Mobilitäts-Promille



Seit 2019 sind in Deutschland E-Scooter zugelassen. In Berlin sind vor allem Leihfahrzeuge auf den Gehwegen sehr präsent, aber entgegen dem Augenschein haben sie nur einen winzigen Anteil an der Mobilität: Mit den Fahrzeugen wurden 2023 etwa 0,1 Prozent aller Wege der Berliner vom Start bis zum Ziel zurückgelegt, so die Studie SrV 2023 – das sind etwa 12.000 Wege. Dem stehen mehr als 340-mal so viele reine Fußwege gegenüber. Noch geringer ist der Anteil der Leih-Fahrräder: Mit ihnen legten Berliner etwa 0,02 Prozent ihrer Wege zurück, ein Verhältnis zu den Fußwegen von 1 zu 1.700.

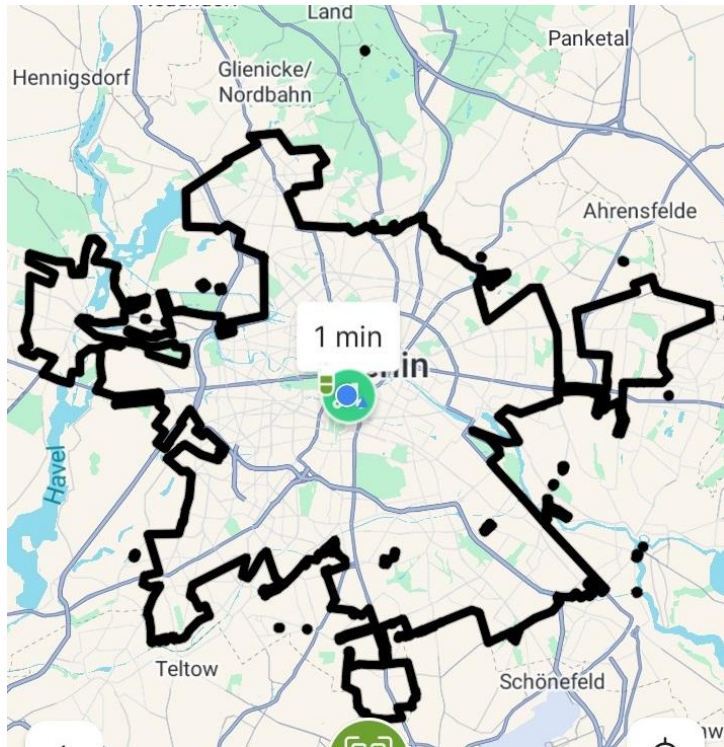
Zwar ergeben sich aus Zahlen des Verleiher-Verbands „Plattform Shared Mobility“ für Berlin pro Tag im Schnitt etwa 60.000 Fahrten mit Leih-E-Scootern. Das schließt aber alle Zubringerwege zu und von Haltestellen, Bahnhöfen und Parkplätze ein, dazu alle Fahrten von Nicht-Berlinern ein. Will man das mit dem Fußverkehr vergleichen, muss man auch dessen Zubringerwege einbeziehen – bei den Einheimischen zusammen mit den komplett gegangenen Wegen rund 11,3 Millionen, dazu eine unbekannte Zahl von Berlin-Besuchern. Sie alle werden immer wieder von falsch abgestellten und falsch gefahrenen E-Scootern gestört, die 0,06 Millionen Wege erleichtern sollen.

Sie ersetzen auch nur in bescheidenem Umfang Autoverkehr; valide Zahlen gibt es nicht. Zugleich erzeugen sie aber neue Autofahrten: E-Scooter werden mit Kleinlastern verteilt und eingesammelt. Alte, blinde und sehbehinderte Menschen, die sich von ihnen besonders gefährdet fühlen, gehen weniger Wege zu Fuß und lassen sich häufiger chauffieren. Unter dem Strich ist nicht bekannt, ob durch Leih-E-Scooter die Zahl der Autofahrten in der Stadt gesunken oder gestiegen ist.

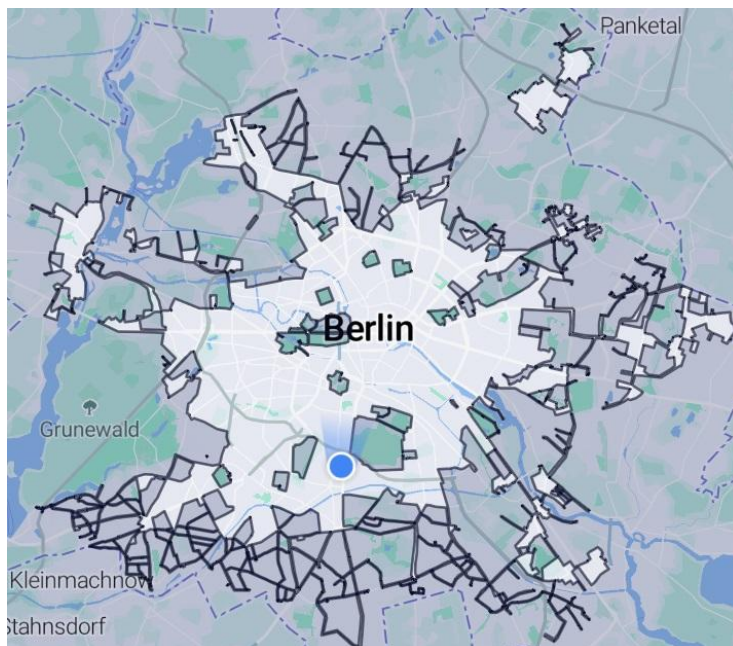
* nur Haupt- oder ausschließliches Verkehrsmittel für den jeweiligen Weg. Quelle SRV 2023 Mobilitätssteckbrief Berlin gesamt Tabelle 5.2. (Bezug: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2023/>)

Zählung: Ziel, Orte, Methode

Seit 2022 zählt der FUSS e.V. jährlich systematisch in drei Stadtgebieten alle dort sichtbaren Sharing-Zweiräder. Die Zählgebiete stellen gemeinsam einen repräsentativen Ausschnitt aus dem gesamten Geschäftsgebiet der Anbieter dar. Diese Geschäftsgebiete umfassen bei allen Anbietern das Areal im S-Bahn-Rings sowie weitgehend deckungsgleich Flächen außerhalb des Rings. E-Scooter gibt es drinnen und draußen in etwa gleicher Zahl, Fahrräder und E-Mopeds überwiegend in der Innenstadt.



Geschäftsgebiete von Bolt und Tier (heute Dott), App-Screenshots vom 15.9.2024. In der Abbildung unten umfasste das Geschäftsgebiet von Tier die hellen Flächen und außerhalb davon einzelne Straßen (schwarze Linien)



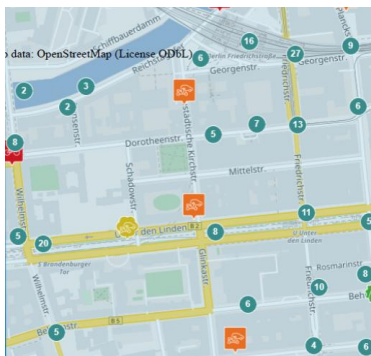
Für unsere jährliche Erhebung haben wir drei quadratische Gebiete mit je 500.000 m² Größe (707 x 707 m) ausgewählt: eins in der touristisch geprägten City, eins in einem dichten Wohn- und Geschäftsquartier und eins in einem lockerer bebauten Stadtteil außerhalb des S-Bahn-Rings. Gemeinsam sind sie typisch für die Geschäftsgebiete der Verleiher.



Die drei Gebiete im Stadtraum

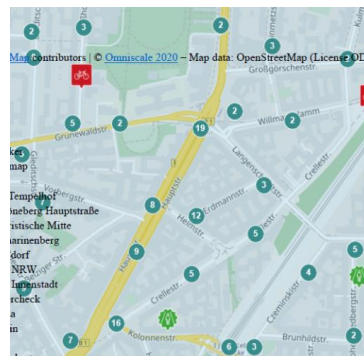
M Mitte
S Schöneberg
T Tempelhof

Untersuchungsgebiete



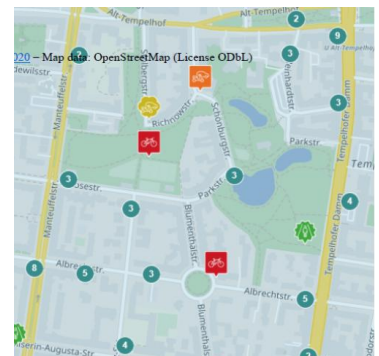
Touristische Mitte

Die Berliner City rund um Unter den Linden und Friedrichstraße mit drei S- und U-Bahnhöfen



Dichtes Innenstadtgebiet

Mittleres Schöneberg beiderseits der Haupt- und Potsdamer Straße mit je einem S- und U-Bahnhof



Außerhalb des Rings

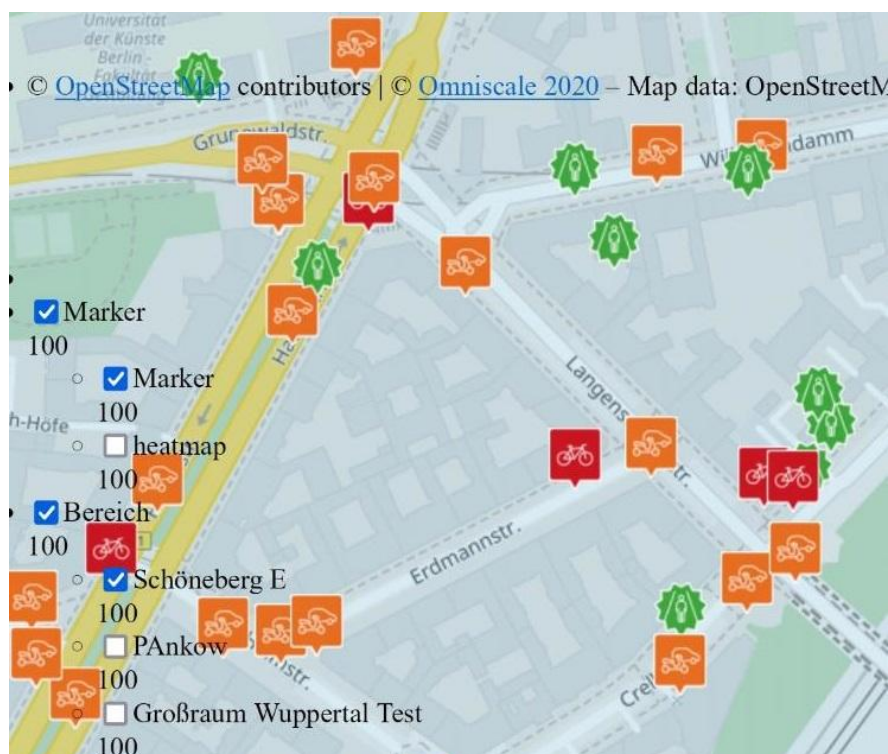
Alt-Tempelhof mit Wohnquartieren, Parks und einer Geschäftsstraße mit zwei U-Bahnhöfen



In den drei Gebieten wurden am 15. und 16.9.2025 sämtliche Straßen und öffentlichen Wege je einmal abgegangen. Kein Ort wurde mehrfach untersucht; wiederholte Störungen an einem Ort sind also nicht erfasst. Für die drei Gebiete ergibt sich eine Summe von Momentaufnahmen.

Die Temperatur zu den Untersuchungszeiten betrug 16 bis 21 Grad. Das Wetter war wol-
kig mit einigen Regenschauern. Ein Teil der Erhebung in Tempelhof fand an einem Sonn-
tag statt, alle weiteren Erhebungen an einem Montag.

Erfassungsinstrument war die vom FUSS e.V. betriebene **GehCheck-App**. Sie hält Stand-
ort, Zeit und ein Foto fest und erlaubt inhaltliche Angaben zu jeder Meldung. Die erfass-
ten Daten werden anschließend hochgeladen und nach Abschluss der Erfassung in Excel
exportiert – siehe Tabelle im Anhang. Für Dritte sind alle Einzelmeldungen mit Standort
und Foto auf <https://gehcheck.werdenktwas.de/> abrufbar. In der Excel-Exportdatei wur-
den anschließend die Meldungen nach Gebieten, Störungs- und Fahrzeugtypen einander
zugeordnet und gezählt.



Screenshot der GehCheck-Ergebnisseite. Grüne Icons stehen für ver-
träglich abgestellte Sharing-Zweiräder, orange Icons stehen für be-
hindernd und rote für Fahrzeuge, die besonders für blinde und seh-
behinderte Menschen gefährden.

Wo Stationen fehlen – und Fahrzeuge stören

Aus den drei Untersuchungsgebieten ragt das innerstädtische Altbauquartier rund um die Hauptstraße in Schöneberg heraus. Hier ist die Wohn- und Geschäftsdichte hoch, aber auch das ÖV-Netz dicht und die Frequenz hoch. U- oder S-Bahn sind maximal 300 Meter entfernt; durch das Gebiet fahren stündlich rund 60 Busse. Es gibt keine ÖV-Lücke, die mit Sharing-Zweirädern gefüllt werden müsste.

Trotzdem stehen und liegen sie hier in großer Zahl. Im Durchschnitt alle 114 Meter ist ein Gerät störend im Weg; blinde Menschen sind sogar alle 104 Meter gefährdet und behindert. Fast die Hälfte der Kunden von E-Scootern, Fahrrädern und Mopeds bricht Verkehrsregeln und Sondernutzungs-Auflagen.

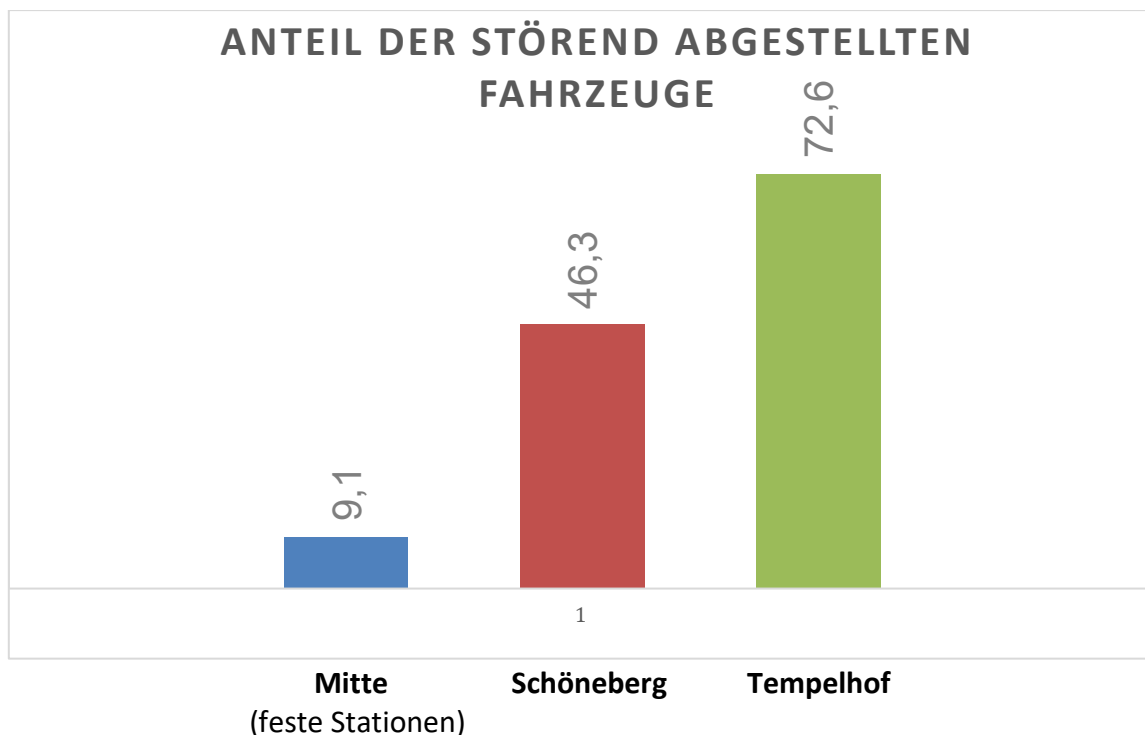
Weit nützlicher könnten Leih-Zweiräder in Alt-Tempelhof sein, wo zwischen Wohnvierteln, Gewerbegebieten und U-Bahn bis zu 1.000 Meter zurückzulegen sind und das Busnetz weit dünner ist. Hier werden sie jedoch viel seltener genutzt als im Schöneberger Gebiet; offenbar sind solche Zubringerfahrten mit bis zu zwei Euro zu teuer. Aber die Leih-Kunden verhalte sich im Schnitt noch unkorrekter als in Schöneberg; in Tempelhof mit seinen meist schmalen Gehwegen werden fast 73 Prozent der Fahrzeuge störend abgestellt. Weil aber die Fahrzeugzahl absolut niedriger ist, sind Gehende etwas seltener damit konfrontiert: etwa alle 141 Meter.

In der Summe beider Gebiete stößt, wer sehen kann, im Durchschnitt alle 127 Meter auf ein störendes Leih-Zweirad. Blinde Menschen sind sogar alle 117 Meter betroffen – und in der Regel schwerer als andere, da sie die Hindernisse schlechter umgehen können und nicht selten über sie stürzen.

	Mitte	Schöneberg	Tempelhof	Gebiete 2 und 3 ohne feste Stationen
Länge der Gehwege (Ca.-Wert in Meter nach Kartenmessung)	10.010	7.040	8.030	15.070
Zahl der für alle Menschen störend abgestellten Fahrzeuge	32	62	57	129
Abstand in Metern zwischen Fahrzeugen (störend für alle)	313	114	141	127 Meter
Zahl der störenden Fahrzeuge für blinde Menschen	32	68	61	160
Abstand in Metern zwischen Fahrzeugen (störend für blinde und stark sehbehinderte Menschen)	313	104	132	117 Meter

Was bedeutet dies für ganz Berlin? Die durchschnittliche Größe der Geschäftsgebiete aller Anbieter schätzen wir vorsichtig auf 300 Quadratkilometer. Die Störer-Dichte von Schöneberg und Tempelhof hochgerechnet auf die gesamten Geschäftsgebiete ergibt fast 38.000

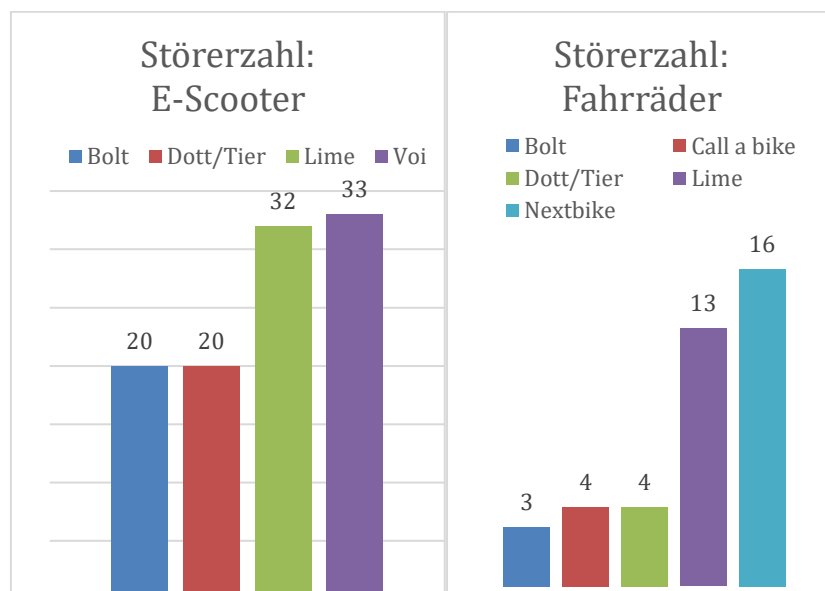
zeitgleich störend abgestellte Fahrzeuge. 67.820 Zweiräder mit Elektromotor sind in Berlin insgesamt zum Verleih zugelassen, dazu kommen etwa 8.000 motorlose Fahrräder. Die stadtweite Störerquote und die ermittelte lokale Stördichte in den Gebieten ohne feste Stationen liegen jeweils bei 50 Prozent. Mit jedem Leih-E-Scooter werden pro Tag im Schnitt etwa 1,5 eher kurze Fahrten gemacht. Mehr als 23,5 von 24 Stunden stehen und liegen sie auf den Wegen.



Anbieter und Fahrzeugtypen: Wer stört am meisten?

Fast zwei von drei falsch abgestellten Sharing-Zweirädern sind E-Scooter. Hier tun sich die Firmen Voi und Lime besonders hervor. Bolt und Dott/Tier liegen ein Stück dahinter.

Fahrräder schneiden mit Abstand bei den Verleihern Lime und Nextbike am schlechtesten ab. Bei Leih-Mopeds hat Emmy mit 16 Falschparkern das Störer-Monopol.



Insgesamt werden Scooter noch sorgloser abgestellt als Fahrräder: In den beiden Gebieten ohne feste Stationen standen 61,1 Prozent der Scooter und 43,2 Prozent der Räder im Weg. Die E-Mopeds von Emmy dürfen gar nicht auf Gehwegen stehen. 57,1 Prozent taten es trotzdem.

Feste Stationen: Gebremstes Erfolgsmodell

Im Untersuchungsgebiet Mitte wurden 2022 bis 2024 insgesamt 14 Abstell-Stationen für Sharing-Zweiräder angelegt. Zwischen ihnen liegen maximal 200 Meter; außerhalb der Stationen kann zumindest für E-Scooter die Miete nicht beendet werden; Gebühren sind weiter fällig. Angelegt wurden die Stationen überwiegend von Jelbi, einer Tochter der Berliner Verkehrsbetriebe, ansonsten vom Bezirksamt Mitte. Die Entwicklung in Mitte zeigt den Erfolg: Die meisten Fahrzeuge ballen sich in den Stationen. Die 9,1 Prozent Störer stehen teils direkt daneben und teils dort, wo das Abmelden von Fahrzeugen unmöglich sein sollte.



Abstellstation in der Behrenstraße Ecke Friedrichstraße, geschaffen vom Bezirksamt Mitte

Sparpolitik und Stationen: Noch hundert Jahre Chaos?

Der Erfolg ist aber räumlich sehr begrenzt. Im Herbst 2024 gab es in Berlin 257 Jelbi-Stationen. Ein Teil davon bildet dichte Netze in kleinen Teilen von Mitte, Nord-Schöneberg und Kreuzberg. Hier ist außerhalb der Stationen das Beenden der Miete unmöglich; das System funktioniert recht gut. Allerdings umfasst es nur etwa fünf Prozent der Innenstadt und damit 1,5 Prozent der gesamten Geschäftsgebiete. Im größten Teil der Fläche gibt es nur einzelne isolierte Stationen. Gegen Störparker geschützt ist jeweils der Umkreis von 100 Metern um die Stationen, der größte Teil der Geschäftsgebiete also nicht.

Dabei droht es zu bleiben: Wegen der Berliner Haushaltsnot wurde das ohnehin niedrige Ausbautempo zurückgefahren. 2024 wurden 107 Stationen geschaffen, für 2025 noch 63 prognostiziert. Um auf schätzungsweise 300 Quadratkilometern Abstellstationen im 200-Meter-Raster zu schaffen, bräuchte es rechnerisch etwa 7.500 – bei der jetzigen Berliner Trägheit mehr als hundert Jahre.

Subventionen für E-Scooter-Verleiher

Die Schaffung und Pflege der Stationen mit öffentlichen Mitteln bedeutet eine Subventionierung der Verleihfirmen. Sie genießen ein einzigartiges Sondernutzer-Privileg – etwa so, als

würden Gastronomen nicht nur einige Quadratmeter Gehweg bekommen, sondern als würde ihnen das Land Berlin auch Tische, Stühle und Werbeschilder finanzieren, ebenso deren Pflege und Reinigung.

Die Anbieter zahlen zwar Sondernutzungsgebühren. Diese werden jedoch nur für die maximal 19.000 E-Scooter innerhalb des S-Bahn-Rings erhoben und betragen lediglich 36 Euro im Jahr. Außerhalb des Rings bekommen Verleiher den Stadtraum geschenkt. Zum Vergleich die Gebühren in Köln: Diese Stadt verlangt je nach Gebiet zwischen 85 und 130 Euro pro E-Scooter – von Verleihern angefochten, aber in zwei Gerichtsinstanzen gebilligt.

Vier Senatorinnen, viermal Nichtstun

Verkehrssenatorinnen von Grünen und CDU handelten und handeln bei Leih-E-Scootern genau gleich: mit viel wirkungsloser Scheinaktivität, leeren Versprechungen und realer Ignoranz und Arroganz gegenüber den Menschen, die zwischen den Scooterhaufen gehen müssen:

Regine Günther tat 2019 bis 2019 gar nichts und begründete das mit einer Verleiher-freundlichen Rechtsauslegung. Das Abgeordnetenhaus regelte immerhin 2021: E-Scooter-Verleih auf den Straßen braucht Genehmigungen.

Bettina Jarasch ließ sich ein Jahr Zeit für ein „Freefloater-Angebotskonzept“ und die erste Runde an Genehmigungen im Herbst 2022. Diese enthielten teils abstruse verkehrstechnische Details, aber eins nicht: wirksame Sanktionen bei Verstößen.

Manja Schreiner griff dieses Misserfolgsmodell auf und gab nach dem Auslaufen der ersten Genehmigungen Ende 2023 fast die gleichen neu – auch ohne echte Sanktionen.

Ute Bonde schließlich vergab Anfang 2025 kaum geänderte Genehmigungen – diesmal gleich für zwei Jahre. Taten verspricht auch sie für irgendwann später. Ersatzweise lässt sie jetzt eine „Sharing-Strategie 2035“ erarbeiten.

Man könnte statt dessen handeln: Wir schlagen eine Regelung vor, nach der die Flottengrößen drastisch reduziert und ab 2030 Sharing-Zweiräder nur noch in festen Stationen abgestellt werden dürfen. Es ist dann Sache der Anbieter, ob sie in den nächsten fünf Jahren viele Stationen für viele Fahrzeuge finanzieren oder wenige Stationen für weniger Fahrzeuge.

Verleiher verlautbaren bereits, sie könnten sich die Schaffung von Stationen finanziell nicht leisten. Wichtiger ist aber, dass Berlin sich nicht die multiple Mobilitätsstörung leisten kann. Nötig ist eine Politik, die es anders macht als Günther, Jarasch, Schreiner und Bonde: Die Sicherheit und Hindernisfreiheit von Millionen Menschen gehört höher gewichtet als ein Verkehrsmittel für einige tausend.

Begrüßen würden wir auch, wenn eine Senatorin das Landes-Straßengesetz ernst nähme. Dazu mehr auf der nächsten Seite.

Senats-Umgang mit dem Gesetz

Öffentliche Interessen missachten, Behinderte diskriminieren, Regelbrecher verwöhnen

Eigens wegen des Fahrzeugverleihs hat das Abgeordnetenhaus 2021 das Berliner Straßengesetz um den Paragraphen 11 a ergänzt. Spätestens seitdem hat Berlins Senat Hebel, um das Chaos in den Griff zu bekommen, wenn er wollte. Hier drei Instrumente dafür:

1. E-Scooter-Verleih: Öffentliche Interessen sind wichtiger

Paragraphen 11 a Absatz 2 des Straßengesetzes schreibt für die Verleih-Genehmigungen vor: „Die Erlaubnis ... und die allgemeine Zulassung können erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen.“

Es ist ein im selben Gesetz definiertes öffentliches Interesse, den Straßenraum einschließlich der Gehwege sicher und unbehindert zu benutzen. Die bisherige Verleihpraxis steht buchstäblich quer dazu. Neue Sondernutzungserlaubnisse sind nach dem Gesetzeswortlaut nur zulässig, wenn Fahrzeuge nicht diese Interessen beeinträchtigen. Auch dann *muss* der Senat sie nicht erteilen, sondern *kann* es, wenn er die Sondernutzung für eine Bereicherung des Straßenraums hält.

2. Bolt, Lime, Tier/Dott und Voi müssen weg

Absatz 2 Satz 2 des 2021 ergänzten Berliner Straßengesetzes legt fest, wer E-Scooter verleihen darf: „Erlaubnis und allgemeine Zulassung werden nur zuverlässigen Unternehmen erteilt; unzuverlässig ist ein Unternehmen, das wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder anderen zulassungsrechtlichen Vorschriften oder gegen Nebenbestimmungen der Erlaubnis nach § 11 Absatz 1 ... verstoßen hat.“ Wie dargestellt, verstoßen die vier Berliner E-Scooter-Verleiher und ihre Kunden ständig und millionenfach gegen ihre gesetzliche Pflicht. Als „unzuverlässige Unternehmen“ haben sie sich hinreichend qualifiziert.

3. Menschen mit Behinderung berücksichtigen!

Paragraf 11 Absatz 2 Satz 2 des Straßengesetzes bestimmt zu Verleih-Genehmigungen: „Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.“ Dies steht vor allem für blinde Menschen und für Blockierte mit Rollstuhl außer Zweifel. Der Allgemeine Blinden- und Sehbehindertenverein hat deswegen das Land Berlin verklagt; am 1.10.2025 verhandelt darüber das Berliner Verwaltungsgericht.

Weltweit beweisen Städte von Paris über Madrid bis Melbourne: Man kann Leih-E-Scooter auch wieder loswerden. In Paris haben 2023 nur 0,7 Prozent der Stimmberechtigten für ihren Verbleib votiert. Berlin kann ihnen aber noch eine Chance geben: einen Rahmen setzen und Bedingungen stellen, unter denen das Chaos endet. Schaffen sie das, ist alles gut. Verweigern sie einen stadtverträglichen Betrieb und erklären „Ordnung auf den Wegen ist für uns unrentabel“, dann zwingt sie niemand zum weiteren Betrieb in Berlin.

Besonders betroffen: Blinde und sehbehinderte Menschen



Foto: Boris Buchholz

Blinde und stark sehbehinderte Menschen sind von Fahrzeugen auf dem Gehweg besonders behindert und gefährdet – siehe den Beitrag des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenvereins Berlin auf der nächsten Seite. Was dort zu E-Scootern erläutert ist, gilt grundsätzlich für alle Sharing-Zweiräder. Zu den Störungstypen, die auch alle anderen Menschen betreffen, kommen für sie drei weitere hinzu:

1. Fahrzeuge im Gehraum, die von anderen Menschen gesehen und umgangen werden
2. Fahrzeuge an Mauern, Hauswänden und Zäunen
3. Fahrzeuge auf Bodenleitsystemen

Diese Behinderungs- und Gefährdungsfaktoren wurden in der GehCheck-App gesondert erfasst. Wo sie bei Sharing-Zweirädern in Kombination mit Störungen für Sehende auftraten, sind sie in den Statistiken als Störungen für alle Gehenden klassifiziert, ansonsten als spezifische Störungen für blinde und stark sehbehinderte Menschen.

Die Erhebung zeigt, dass sie von ungünstig abgestellten Fahrzeugen noch deutlich häufiger und stärker behindert und gefährdet sind als andere Menschen. Der Berliner Senat reagiert darauf allerdings nur schwach. Er hat zwar in den Sondernutzungsbedingungen für Anbieter Bodenleitsystemen als nicht zu beparkende Flächen berücksichtigt. Rücksicht auf die für die Orientierung wichtige „innere Leitlinie“ an Hauswänden und Grundstücksgrenzen hat der Senat aber in den Sondernutzungs-Bedingungen nicht von den Anbietern gefordert, obwohl auch das eine wichtige Voraussetzung für die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit ist.

Blinde und sehbehinderte Menschen und E-Scooter

Eine Information des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenvereins (ABSv)

Eine Sehbehinderung kann sich unterschiedlich auswirken: Betroffene Personen haben ein eingeschränktes Blickfeld, sehen ihre Umgebung verschwommen oder können nur Hell-Dunkel-Kontraste erkennen. Die Gemeinsamkeit: Ein auf dem Gehweg stehender E-Scooter mit seiner nicht deutlich erkennbaren Silhouette wird von sehbehinderten Menschen oft nicht rechtzeitig erkannt, ein liegender Roller wird in der Regel erst beim Stolpern wahrgenommen.

Auch blinde Menschen, die den Weg mit Hilfe ihres weißen Langstocks erkunden, haben Schwierigkeiten, den stehenden oder liegenden Roller aufgrund seiner schlecht zu ertastenden Oberfläche rechtzeitig und richtig zu identifizieren, um ihn stolperfrei umgehen zu können. Eine besondere Barriere stellen E-Scooter auf Blindenleitsystemen, an Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtung für blinde und sehbehinderte Menschen („Blindenampeln“) sowie an Treppen zu U- und S-Bahnen dar, wo die Roller leider besonders häufig abgestellt werden.

In Mobilitätstrainings lernen blinde Menschen, zur Orientierung die Gegebenheiten ihrer Umgebung zu nutzen und sich beispielsweise an Häuserwänden zu orientieren, um nicht versehentlich auf die Fahrbahn zu geraten (Fachleute sprechen von der „inneren Leitlinie“). E-Scooter, die an Hauswänden lehnen oder dort abgestellt sind, behindern blinde Menschen in ihrer Orientierung und setzen sie der Gefahr aus, auf die Fahrbahn zu gelangen.

Personen, die mit einem Blindenführhund unterwegs sind, werden durch E-Scooter einer zusätzlichen Gefahr ausgesetzt. Blindenführhunde sind nicht in der Lage, quer liegende E-Scooter als niedrige Hindernisse zu identifizieren, die überstiegen werden können. Diese stellen für sie eine Vollsperrung dar, die nur durch das Umlaufen – und wenn nicht anders möglich, auch über die Fahrbahn – umgangen werden kann.

Regelbrüche beim Fahren: Vorbeugen und Abschrecken

Das Fahrverhalten mit Sharing-Zweirädern wurde in der Untersuchung nicht systematisch erfasst. Bei Beobachtungen sind uns jedoch alle bekannten Regelbrüche aufgefallen: rasanten Gehwegfahren mit Slaloms um Fußgänger, zu zwei oder dritt, mit Kindern, in Schlangenlinien oder komplett links, unter Missachtung von Vorfahrt, Zebrastreifen und Ampelrot.



Ebenso wie beim wilden Abstellen ist der Versuch aussichtslos, die sehr zahlreichen, spontanen und örtlich wechselhaften Verstöße durch Ahnung auf frischer Tat zu bekämpfen. Es braucht Vorbeugung und Abschreckung:

1. Verleiher müssen die Identität ihrer Kunden sicher feststellen.
2. Kunden müssen grundlegende Regelkunde nachweisen. Ein Teil der oben aufgezählten Verstöße hat auch mit Unkenntnis zu tun.
3. Die Fahrzeuge brauchen besser lesbare Markierungen als das kleine Versicherungskennzeichen.
4. Besonders verstoßträchtige Räume müssen aus den Geschäftsgebieten ausgeschlossen werden, vor allem Grünanlagen und Gebiete mit Kopfsteinpflaster-Straßen, auf denen die Gehwegfahrer-Quote 100 Prozent beträgt.
5. Bei häufigen Regelverstößen durch Kunden gehört dem Verleiher die Sondernutzungserlaubnis entzogen, da sein Geschäft die öffentliche Ordnung stört.

Minister-Entwurf: Fünffache Verschlechterung

Doch die Bundes-Praxis sieht anders aus: Ein Referentenentwurf des Verkehrsministers will Regelverstöße zu Lasten von Fußgängern legalisieren oder mit Mini-Bußgeldern faktisch dulden:

- Wenn ein Gehweg oder eine Fußgängerzone für Fahrräder freigegeben ist (Verkehrszeichen 1022-10), soll dies auch für E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeuge) gelten.
- Das Gebot, Fußgänger auf gleicher Fläche nur mit mindestens 1,5 Metern Abstand zu überholen, soll für E-Scooter aufgehoben werden – eine Ermunterung zum Drängeln.
- Der blecherne Fahrrad-Rechtsabbiegepfeil für Fahrräder an Ampeln soll auch für E-Scooter gelten, was Gehende bei Grün gefährdet.
- Der E-Scooter-Verleih soll zwar nur noch mit kommunaler Genehmigung erlaubt sein. In Berlin ist er das seit 2021, aber das hat bis heute fast nichts genützt.
- Die Bußgelder für Fehlverhalten sollen nur minimal erhöht werden, z.B. für Gehweg-Fahren von 15 auf 25 Euro. Wer während der E-Scooter-Fahrt auf sein Smartphone guckt, soll sogar statt der heutigen 100 Euro künftig nur noch 55 zahlen.

Ziel des Entwurfs sei die Regel-Angleichung für Fahrräder und E-Scooter. Angleichung halten wir für sinnvoll – aber nicht zu Lasten, sondern zugunsten der gehenden Mehrheit: Es braucht für E-Scooter, Fahrräder, E-Scooter und allen weiteren Fahrzeugen einheitliche Regeln und Sanktionen.

Gutes Abstellen – ein Nischenthema



102 der 231 erfassten Fahrzeuge in den stationslosen Gebieten Schöneberg und Tempelhof waren regelgerecht und nicht behindernd und gefährdend abgestellt – häufig am Bordstein außerhalb der Gehbahn, an Fahrradständern, in Winkeln und Nischen. Erfassungskriterium war allein die Nicht-Störung.

Deshalb wurden dieser Gruppe auch Fahrzeuge zugeordnet, die auf Grünstreifen oder Rasenflächen lagen und standen – auch wenn das hässlich ist und nicht auf den Willen zum zivilisierten Abstellen deutet.

Die 102 positiv erfassten Fahrzeuge zeigen: Rücksichtsvolles und regelgerechtes Abstellen ist grundsätzlich möglich. Aber dies praktiziert nur eine Minderheit. Zu viele Faktoren stehen einem sozial verträglichen Abstellverhalten entgegen:

- Anbieter vermarkten E-Scooter als Kraftsportgeräte: Bolt bewirbt sie als „Muscle-Car“. Das sei „ein E-Scooter, der dir die Power eines starken Motors bietet“.
- Das Konzept „Letzte Meile“ wird interpretiert als Fahren bis zum letzten Meter am Ziel. Genau dort ist dann der Abstellort. Ein weniger störender, aber einige Meter entfernter Ort wird nicht aufgesucht.
- Die Abrechnung nach Zeit verführt zu hektischem, auch regelwidrigem Fahren.
- Ein nennenswerter Teil der Kunden besteht aus Touristen, die mit dem Ort wenig verbindet und die Regeln nicht kennen.
- Ein weiterer Teil sind Kinder unter dem für E-Scooter geltenden gesetzlichen Mindestalter von 14 Jahren, die entweder mit Hilfe Älterer oder illegal E-Scooter leihen.
- Die Fahrzeuge sind nicht im Eigentum der Kunden; für Schäden durch falsches Abstellen müssen sie in der Regel nicht aufkommen.
- Die von Anbietern angeführten Druckmittel zum korrekten Abstellen, etwa ein vom abgestellten Gerät zu machendes Kontrollfoto, erzielen keine erkennbare Wirkung.
- Staatliche Sanktionen gibt es fast nicht. Polizei und Ordnungsämter sind überlastet, Verwarnungsgelder gering und oft ist der Regelbruch niemandem zuzuordnen. Das Abstellproblem lässt sich nicht durch Hinterherräumen lösen. Sondern es darf gar nicht erst zu schlechtem Abstellen kommen.
- Einige Fahrzeuge werden nicht einfach sorglos abgestellt, sondern explizit und auffällig mitten in den Weg. Wie ein Hund am Eckstein will jemand sein Revier markieren.



FUSS e.V.
Exerzierstr. 20
13357 Berlin

Tel. 030 492 74 73

roland.stimpel@fuss-ev.de

Erscheinungsdatum 23.9.2025

Foto: Boris Buchholz (S.11)

Weitere Fotos und Text: Roland Stimpel

Text S.12: Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein ABSV