

Gestörte Mobilität



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

5. Jahrgang, erschienen am 5.10.2026

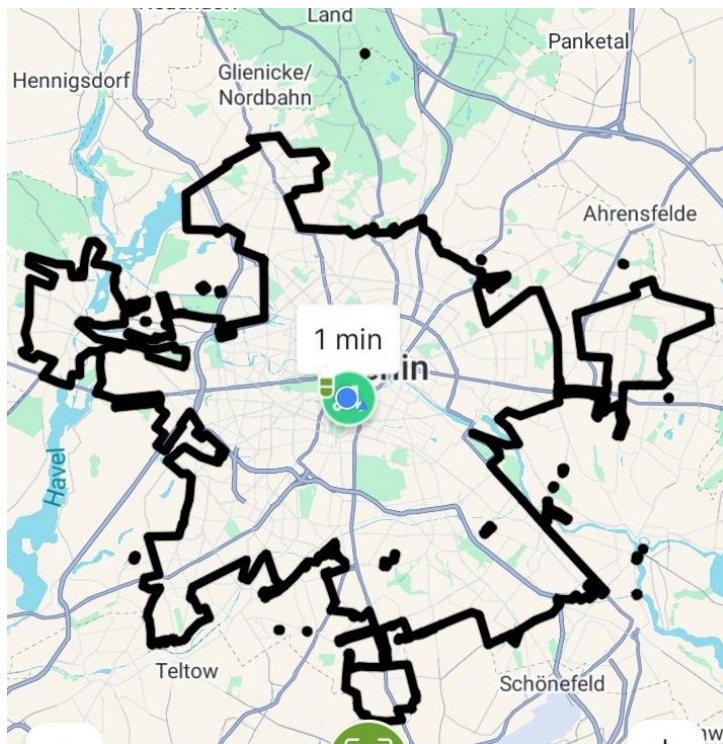
Das Wichtigste in Kürze

Dies ist die fünfte und hoffentlich letzte unserer jährlichen Studien zu Leih-Zweirädern – E-Scooter, Fahrräder und Motorroller. In Berlin ist eine politische Mehrheit in Aussicht, die das wilde Abstellen beenden will. Aktuelle Themen dieser Studie:

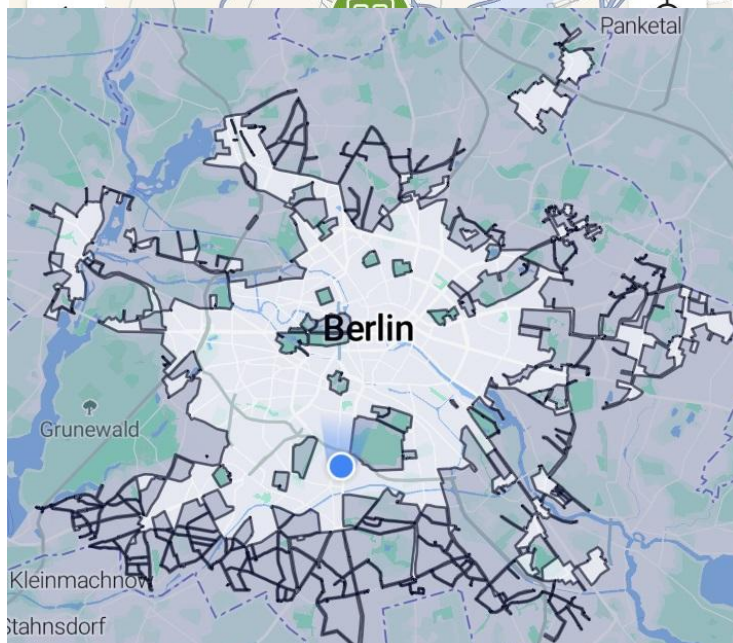
- Das Chaos hält an. Wo es keine festen Stationen gibt, stehen und liegen nach unserer Erhebung zeitgleich über 20.000 Fahrzeuge störend im Weg (Seite 5)
- Der Verkehrssenat ignoriert das Problem komplett. Die Chefetage kennt nicht einmal ihre eigenen Zahlen (S.7)
- Die BVG-App „Jelbi“ empfiehlt sogar aktiv, gegen Regeln des Verkehrssenats zu verstoßen. Dem ist das bekannt, aber egal (S.8)
- So groß die Störung, so winzig der Nutzen: Leih-E-Scooter werden höchstens ein Prozent des Tages gefahren; 99 Prozent der Zeit stehen und liegen sie im Weg (S.9)
- Der Zorn wächst: rund 50 Organisationen und Initiativen haben sich zum Bündnis „E-Scooter aus dem Weg“ zusammengeschlossen (S.12)
- Die Politik reagiert endlich auf den massenhaften Unmut: Vor der Abgeordnetenhaus-Wahl haben drei Spitzenkandidat versprochen, das Chaos 2027 zu beenden (S.14)

Zählung: Ziel, Orte, Methode

Seit 2022 zählt der FUSS e.V. jährlich systematisch in den gleichen drei Stadtgebieten alle dort sichtbaren Sharing-Zweiräder. Die Zählgebiete gemeinsam bilden einen repräsentativen Ausschnitt aus dem gesamten Geschäftsgebiet der Anbieter. Diese Geschäftsgebiete umfassen bei allen Anbietern das Areal im S-Bahn-Rings sowie weitgehend deckungsgleich Flächen außerhalb des Rings.



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)



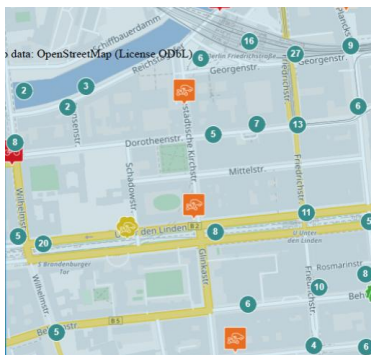
Für unsere jährliche Erhebung haben wir drei quadratische Gebiete mit je 500.000 m² Größe (707 x 707 m) ausgewählt: eins in der touristisch geprägten City, eins in einem dichten Wohn- und Geschäftsquartier und eins in einem lockerer bebauten Stadtteil außerhalb des S-Bahn-Rings. Gemeinsam sind sie typisch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



Die drei Gebiete im Stadtraum

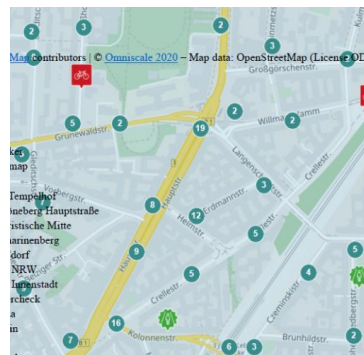
M Mitte
S Schöneberg
T Tempelhof

Untersuchungsgebiete



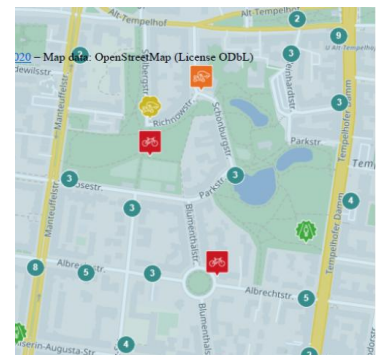
Touristische Mitte

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



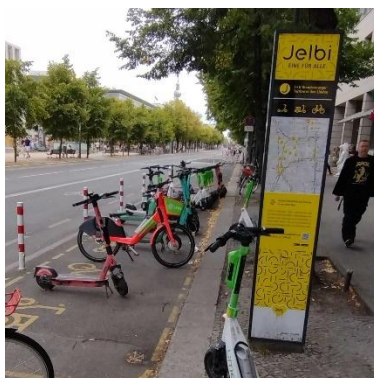
Dichtes Innenstadtgebiet

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



Außerhalb des Rings

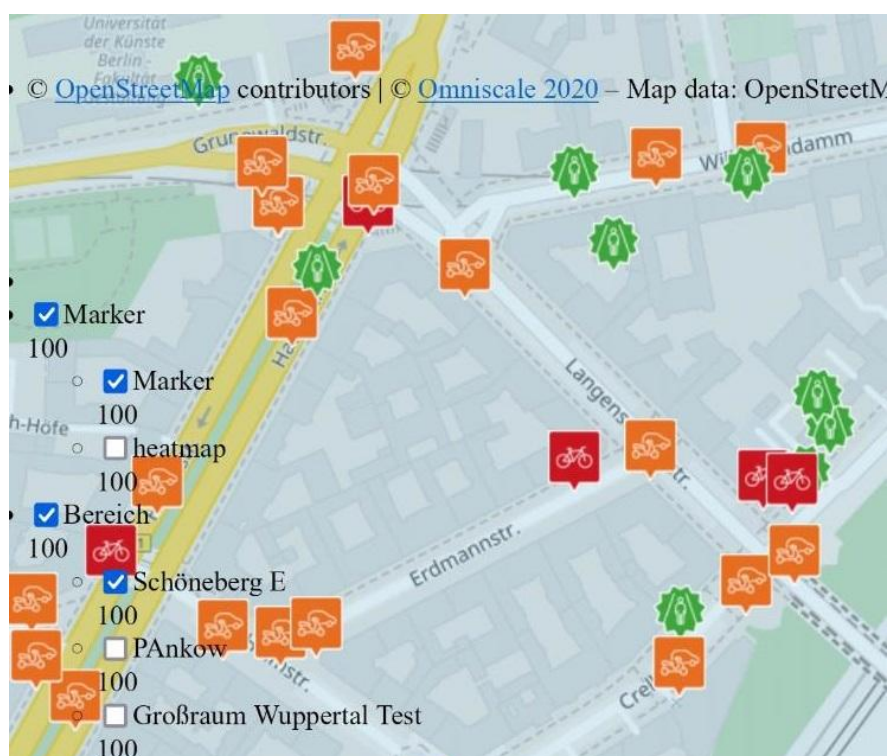
Alt-Tempelhof mit Wohnquartieren, Parks und einer Geschäftsstraße mit zwei U-Bahnhöfen



In den drei Gebieten wurden vom 25. bis 28.8.2026 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 19 bis 28 Grad. Das Wetter war sonnig mit einigen Wolkenfelder. Die gesamte Erhebung fand in der ersten Woche nach Ende der Berliner Schulsommerferien statt.

Erfassungsinstrument war die vom FUSS e.V. betriebene **GehCheck-App**. Sie hält Standort, Zeit und ein Foto fest und erlaubt inhaltliche Angaben zu jeder Meldung. Die erfassten 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 wurden anschließend die Meldungen nach Gebieten, Störungs- und Fahrzeugtypen einander zugeordnet und gezählt.

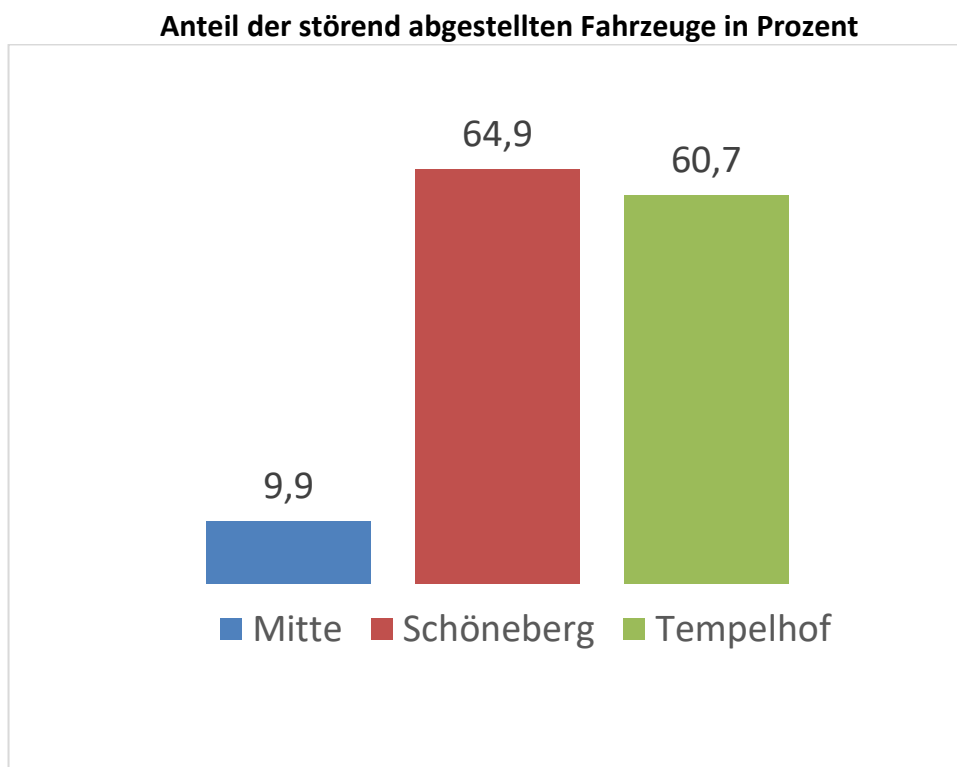


Screenshot der GehCheck-Ergebnisseite. Grüne Icons stehen für verträglich abgestellte Sharing-Zweiräder, orange Icons stehen für behindernd und rote für Fahrzeuge, die besonders für blinde und sehbehinderte Menschen gefährden.

Wer am stärksten stört – und wo

Mehr als 60 Prozent aller erfassten Fahrzeuge sind in Schöneberg und Tempelhof regelwidrig abgestellt: mitten im Weg, quer, oder sie engen ohnehin schmale Wege noch mehr ein. Tückisch für blinde Menschen sind oft auch Fahrzeuge an der Hauswand, die dann ihre Funktion als „innere Leitlinie“ verliert (mehr auf S.10).

Insgesamt sind in Berlin 67.820 E-Scooter und E-Bikes zum Verleih zugelassen. Einige sind immer in den Lagern, wenige tausend stehen in den Gebieten mit festen Stationen. Aber der größte Teil befindet sich an stationslosen Stellen auf den Gehwegen. Ihre Störerquote von über 60 Prozent bedeutet: In Berlin stehen stets zeitgleich mehr als 20.000 Fahrzeuge im Weg. Das macht für die vier Jahre seit den ersten Sondernutzungserlaubnissen insgesamt rund 30 Millionen Regelverstöße – chronisches Staatsversagen auf den Gehwegen.



In Mitte ist die Störerquote gering, weil im größten Teil des Untersuchungsgebiets die Fahrzeuge nur in festen Stationen abgestellt werden dürfen. Im Schöneberger Gebiet gibt es keine solche Station und in Tempelhof zwei, die aber wegen ihrer Platzierung wenig helfen.

Schöneberg: Alle 59 Meter ein Hindernis

Im Schöneberger Quartier um die Hauptstraße werden für die „letzte Meile“ E-Scooter kaum benötigt: U- und S-Bahn-Stationen sind nah; durch das Gebiet fährt pro Minute ein Bus. Trotzdem ist die Stördichte extrem hoch: Im Schnitt alle 71 Meter steht ein Fahrzeug im Weg, blinden Menschen sogar alle 59 Meter. Das Tempelhofer Gebiet ist theoretisch viel eher ein Letzte-Meile-Quartier mit Entfernungen von bis 1.000 Metern von der U-Bahn zu Wohn- und Gewerbegebieten. Die Scooterichte ist jedoch viel geringer.

Im Durchschnitt der beiden fast stationslosen Gebiete steht alle 106 Meter ein Fahrzeug illegal im Weg; blinde Menschen sind alle 89 Meter betroffen. Diese beiden Gebiete sind repräsentativ für den Großteil Berlins mit Verleih-Angeboten.

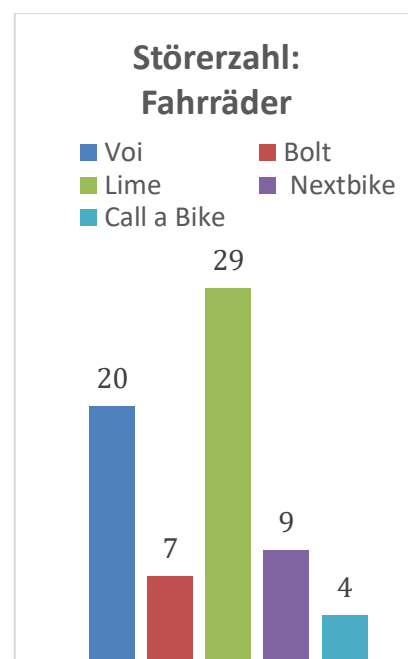
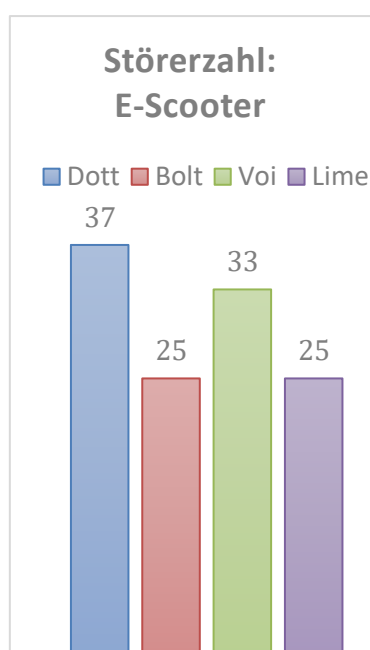
	Mitte	Schöneberg	Tempelhof	Gebiete 2 und 3 ohne feste Stationen
Länge der Gehwege (Ca.-Wert in Meter nach Kartenmessung)	10.010	7.040	8.030	15.070
Zahl der für alle Menschen störend abgestellten Fahrzeuge	32	113	29	142
Abstand in Metern zwischen Fahrzeugen (störend für alle)	313	71	243	106 Meter
Zahl der störenden Fahrzeuge für blinde Menschen	33	135	34	169
Abstand in Metern zwischen Fahrzeugen (störend für blinde und stark sehbehinderte Menschen)	303	59	207	89 Meter

Nicht nur E-Scooter stören

Wer stört mehr? Die Zahl der störend abgestellten E-Scooter ist am höchsten, aber Fahrräder sind länger und breiter als sie; ein schlecht gestelltes Rad stört daher noch mehr.

Fast zwei von drei falsch abgestellten Fahrzeugen sind E-Scooter. Hier tun sich die Firmen Dott und Voi besonders hervor. Bolt und Lime liegen nur wenig besser.

Fahrräder schneiden mit Abstand bei den Verleihern Lime und Voi schlechtesten ab. Bei Leih-Mopeds hat Emmy mit 13 Falschparkern auf Gehwegen das Regelbruch-Monopol (nicht in der Grafik). Nur vier Emmy-Fahrzeuge waren korrekt geparkt.



Verkehrssenat: „Wir sehen keine Verstöße“

Das Sharing-Chaos wird nicht nur von Kunden und Verleihern verursacht, sondern im starken Maß vom Berliner Verkehrssenat. Er stellte umfangreiche Regeln auf, aber rührte noch nie einen kleinen Finger bei den alltäglichen Verstößen dagegen. Einige Beispiele für seine toxische Mischung aus Unwille und Unfähigkeit:

Seit 2022 ist der Verleih nur mit Sondernutzungs-Auflagen des Senats gestattet, im folgenden Zitat heißen sie „Nebenbestimmungen“. Eine zentrale Auflage verpflichtet theoretisch die Verleiher: „Sie haben darauf hinzuwirken, dass sämtliche Nutzende beim Abstellen der Fahrzeuge im Rahmen der einzelnen Mietvorgänge die gesetzlichen, insbesondere straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen sowie die Nebenbestimmungen einhalten; insbesondere sind Sie verpflichtet, die Nutzenden wirksam und regelmäßig über die vorgenannten Bestimmungen zu informieren.“

Wirksam ist da bekanntlich nichts. Denn der Verkehrssenat kümmert sich seit vier Jahren nicht um Verstöße und verhängt keinerlei Sanktionen gegen Verleiher, die gegen diese und andere Bestimmungen verstoßen. Seine sogenannten Bestimmungen sind für die Galerie, nicht für die Praxis. Das gilt für viele Details. Die Hotlines der Verleiher funktionieren nicht; teils stehen nicht einmal die Nummern auf den Fahrzeugen, wie theoretisch vorgeschrieben. Der Verkehrssenat tut auch nichts für das Einhalten seines Gebots, das nach dem Abstellen eines Fahrzeugs auf dem Gehweg 2,3 Meter in der Breite frei bleiben müssen. Es wäre rein technisch leicht, alle zu schmale Berliner Gehwege für das Abstellen zu sperren. Aber der Verkehrssenat sieht seine Aufgabe nicht im Herstellen von Ordnung, sondern als passiver E-Scooter-Förderer. Seine Ignoranz und Inkompetenz zeigte Staatssekretär Arne Herz im Juli 2026 in drei Antworten auf eine Anfrage des Linkspartei-Abgeordneten Kristian Ronneburg:

Frage: „Wie bewertet der Senat konkret anbieterbezogen die Einhaltung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV), der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie weiterer einschlägiger Vorschriften?“

Vollständige Antwort: „Der Senat erkennt im Vorgehen der Anbieter keinen aktiven bzw. bewussten Verstoß gegen die genannten Vorschriften.“

Frage: „Welche Verstöße treten nach Kenntnis des Senats besonders häufig auf?“ (Ich bitte um konkrete anbieterbezogene Erkenntnisse!)

Vollständige Antwort: „Dem Senat liegen dazu, auch hinsichtlich der Anbieterdifferenzierung, keine Erkenntnisse vor.“

Frage: „Welche Entwicklung des E-Scooter-Verkehrs erwartet der Senat für die kommenden Jahre, nachdem bis 2023 lediglich ein Anteil von 0,1 Prozent der Wege erreicht wurde?“

Antwort: „Eine belastbare Aussage zur verkehrlichen Bedeutung von Miet-E-Scootern ist dem Senat nicht bekannt. Der in der Frage angegebene Anteil von 0,1 Prozent der Wege ist nicht quellenseitig belegt, so dass hier keine fachliche Bewertung erfolgen kann.“ Hinweis: Der seit Jahren diskutierte 0,1-Prozent-Anteil steht in der Studie SRV 2023, beauftragt, bezahlt und publiziert vom Verkehrssenat selbst (Quelle siehe Fußnote Seite 9).

Der Verkehrssenat duldet sogar, dass ein landeseigenes Unternehmen den Bruch seiner Regeln empfiehlt – dazu mehr auf der nächsten Seite.

Jelbi: BVG-Kunden den Weg versperren

Wenn Berliner Bahn oder Bus fahren, dann gehen sie zu 93 Prozent zu Fuß zur Haltestelle oder von dort weg.¹ Für sie hat die BVG kein eigenes Angebot – wohl aber für die restlichen sieben Prozent, denen sie für die erste oder letzte Meile ein Sharing-Fahrzeug oder ein Taxi schmackhaft machen will. Dafür hat die BVG die Plattform „Jelbi“ mit ihrer gleichnamigen App. Auf deren Website heißt es: „Mit Jelbi findest du ganz leicht die beste Route und das passende Verkehrsmittel für dich.“ Ein Verkehrsmittel kommt dabei allerdings nicht vor – die Füße, die 93 Prozent der BVG-Kundschaft für die erste und letzte Meile nutzen.

Jelbi ignoriert diese 93 Prozent nicht nur, sondern wälzt der großen Mehrheit der BVG-Kunden sogar noch Hindernisse in den Weg: Die Plattform empfiehlt die Mobilitätsstörer aus der Zweirad-Branche – auch wenn sie mit ihren Fahrzeugen an U-Bahn-Treppen und Bushaltestellen der großen Mehrheit den Weg versperrt.

Der E-Scooter-Bock als Gehweg-Gärtner

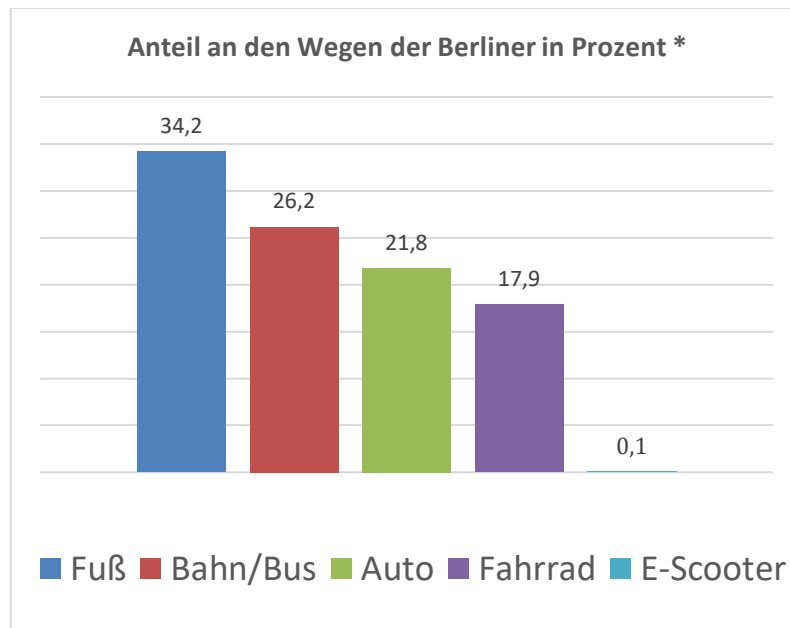
Es geht noch schlimmer: In Frohnau und Hermsdorf im Berliner Norden haben sich die Verleiher Bolt und Lime „virtuelle Stationen“ ausgedacht, die nicht auf der Straße markiert sind, sondern nur in Apps angezeigt werden. 91 dieser Stationen liegen ganz oder teils auf Gehwegen, die nach den Regeln des Verkehrssenats zum schmal zum Parken von Sharing-Zweirädern sind. Jelbi hat diese „virtuellen Stationen“ in die eigene App übernommen. Wer sie anklickt, liest den Satz „Hier kannst du parken.“ Kurz: Das Unternehmen im Eigentum des Landes Berlin empfiehlt den Verstoß gegen Regeln, die der Verkehrssenat dieses Landes den Verleihern und Kunde auferlegt hat. Der Senat weiß das, aber unterbindet es nicht.

Ausgerechnet Jelbi soll nach der „Sharing-Strategie“ des Verkehrssenats rund 2.000 weitere Abstellplätze schaffen. Der E-Scooter-Bock soll den Gehweg-Gärtner geben.



¹ Datenbasis SRV 2023 Mobilitätssteckbrief Berlin gesamt, Tabelle 15.5, Download <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2023/>

E-Scooter: Ein Mobilitäts-Promille



In Berlin sind E-Scooter auf den Gehwegen sehr präsent, aber entgegen dem Augenschein haben sie nur einen winzigen Anteil an der Mobilität: Mit geliehenen und privaten 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.

E-Scooter sind nur wenige Minuten pro Tag im Einsatz. In drei Erhebungszeiträumen 2024 bis 2026 war jedes Gefährt im Schnitt nur 11 bis 17 Minuten pro Tag unterwegs. 99 Prozent des Tages sind Leih-E-Scooter also keine Mobilitätsförderer, sondern Mobilitätskiller.

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 eher gesunken oder ob sie 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/>)

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.

Aus dem Weg! Das Bündnis gegen E-Scooter



48 Berliner Organisationen – Stand 5.10.2026 – fordern ein rasches Ende des E-Scooter-Chaos auf Gehwegen. Die Politik hat reagiert; drei Parteien haben den Forderungen des Bündnisses zugestimmt.

Damit bahnt sich in Berlin das Ende des wilden E-Scooter-Parkens an. Die Erlaubnisse dafür enden am 31. März 2027; sie sollen nicht verlängert werden. Das versprochen vor der Wahl die Spitzenkandidaten Elif Eralp für die Linke, Steffen Krach für die SPD und Werner Graf für die Grünen. Die drei Parteien haben das Thema zur Chefsache gemacht, nachdem sich im Juni 2026 das Bündnis „E-Scooter aus dem Weg“ gegründet hat.

Es ist initiiert vom Allgemeinen Blinden- und Sehbehinderten Verein ABSV und vom FUSS e.V. Seine Mitglieder sind Organisationen und Initiativen von und für Senioren, Menschen mit Behinderungen, soziale Belange, Umwelt- und Naturschutz, Verkehr, Stadtbild und Denkmalschutz. Auf der nächsten Seite stehen alle Bündnispartner.

Das Bündnis fordert: „Künftige Genehmigungen ab April 2027 soll es nur noch für das Abstellen in festen Stationen geben. Und es sollen nur so viele Fahrzeuge zugelassen werden, wie Platz an diesen Stationen ist.“ Genau das greifen die drei Parteien jetzt auf.

- **Linke:** Spitzenkandidatin Elif Eralp kündigte an: „Neue Erlaubnisse gibt es nur noch für stationsgebundene Angebote.“
- **SPD:** Spitzenkandidat Steffen Krach erklärte: „E-Scooter dürfen nur in ausgewiesenen Abstell- und Parkzonen abgestellt werden.“
- **Grüne:** Spitzenkandidat Werner Graf schrieb auf Instagram: „Dafür setze ich mich ein: feste Stationen statt Chaos auf dem Gehweg, mit klaren Obergrenzen für die Anzahl der Roller.“ Graf bejahte die Frage, ob das sofort nach Auslaufen der jetzigen Wildpark-Erlaubnisse am 31.3.2027 gelten soll.

(Auf Seite 14 die vollständigen Statements)

Die Mitstreiter im Bündnis haben viele Interessen: Sie wollen frei und sicher gehen und radfahren können, wollen besonders den Schutz von Kindern, Alten und Menschen mit Behinderungen. Sie wollen umweltschonenden Verkehr, stressfreien Stadtgenuss und ein schönes Stadtbild. Wir wollen E-Scooter nicht verbieten, sondern wollen sie zivilisieren.

Breites Bündnis gegen das Chaos

Initiatoren: Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin, FUSS e.V.

Unterstützer der Forderung:

Leih-E-Scooter dürfen ab 2027 ausschließlich auf festen Abstellflächen geparkt werden. Es dürfen nur so viele Fahrzeuge zugelassen werden, wie auf diese Flächen passen.

- Arbeitsgemeinschaft für selbstbestimmtes Leben schwerstbehinderter Menschen ASL e. V.
- Aspies e. V. – Menschen im Autismusspektrum
- Behindertenbeirat Friedrichshain-Kreuzberg
- Behindertenbeirat Lichtenberg
- Behindertenbeirat Reinickendorf
- Behindertenbeirat Spandau
- Berliner Blinden- und Sehbehindertensportverein von 1928 e. V. (BBSV)
- Berliner Historische Mitte e. V.
- Berliner Netzwerk für Grünzüge
- Blindenhilfswerk Berlin e. V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Berlin e. V. (BUND Berlin)
- Bundesverband der Rehabilitationslehrer/-innen für Blinde und Sehbehinderte (Orientierung & Mobilität und Lebenspraktische Fähigkeiten) e. V.
- Bundesverband Graue Panther e.V.
- Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (BSK)
- Changing Cities e. V.
- Der Paritätische Wohlfahrtsverband, Landesverband Berlin e. V.
- Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV)
- Deutscher Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e. V. (DVBS), Bezirksgruppe Berlin-Brandenburg
- Frauenbeirat Stadtplanung Mitte
- Gehörlosenverband Berlin e. V.
- Gesellschaft Historisches Berlin e. V.
- Kollegium der Johann-August-Zeune-Schule für Blinde und Berufsfachschule Dr. Silex
- Konferenz der Landes- und Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung in Berlin
- Landesseniorenbeirat
- Landesseniorenvertretung
- Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V. (LV Selbsthilfe Berlin)
- NABU e. V.
- Petition Sicherheit vor PProfit! Stopp dem Scooter-Chaos in Berlin – Unsere Kinder schützen
- PRO RETINA Deutschland e. V., Regionalgruppe Berlin-Brandenburg
- Seniorenschutzbund SSB Graue Panther Berlin e.V.
- Seniorenschutzbund SSB Graue Panther Marzahn- Hellersdorf e.V.
- Seniorenvertretung Charlottenburg-Wilmersdorf
- Seniorenvertretung Friedrichshain-Kreuzberg
- Seniorenvertretung Lichtenberg
- Seniorenvertretung Marzahn-Hellersdorf
- Seniorenvertretung Mitte
- Seniorenvertretung Neukölln
- Seniorenvertretung Pankow
- Seniorenvertretung Spandau
- Seniorenvertretung Steglitz-Zehlendorf
- Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg
- Seniorenvertretung Treptow-Köpenick
- SFZ Förderzentrum gGmbH, Sehzentrum Berlin
- Stadtbild Deutschland e. V.
- Stiftung Mitte Berlin
- Sozialverband VdK Berlin-Brandenburg e. V.

Politik: Was Grüne, Linke und SPD versprechen

Das Bündnis „E-Scooter aus dem Weg“ bekam vor der Abgeordnetenhaus-Wahl 2026 Zustimmung von den Spitzenkandidierenden dreier Parteien. Hier ihre Statements; die Kernbotschaften sind von uns hervorgehoben:

Elif Eralp, Linke

„Kein Roller-Mikado mehr auf unseren Straßen!

Herumliegende E-Scooter auf Gehwegen und in Parks. Zugeparkte Eingänge. Betrunkene Fahrer. Touristen in Rollerkolonnen, die Fußgänger gefährden. Ältere Menschen, die sich vor Rasern auf dem Bürgersteig fürchten. Der Frust ist groß. Und er ist berechtigt.

Der schwarz-rote Senat hat das E-Scooter-Chaos bis heute nicht in den Griff bekommen. Stattdessen will er den Systemwechsel bei E-Scootern bis 2035 vertagen. **Ich werde ihn nach dem Auslaufen der Sondernutzungserlaubnisse 2027 konsequent einleiten. Neue Erlaubnisse gibt es nur noch für stationsgebundene Angebote.** Gleichzeitig wird ein verlässliches Netz an Mobilitätsstationen weiter ausgebaut. Um es klar zu sagen: Wer nach dem Auslaufen der Sondernutzungserlaubnisse ab dem 1.4.2027 E-Scooter in Berlin anbieten will, darf das weiterhin tun. Stationsgebunden. Datenbasiert. Kapazitätsbegrenzt. Mit klaren Sanktionen für regelwidriges Verhalten. Wir führen ein neues Konzessionierungsmodell ein, wie wir es in der Linksfraktion schon lange vorschlagen. Ihre Fahrzeuge gewerblich zur Verfügung stellen können nur noch Anbieter, die zuverlässig sind. Wer sich nicht an die Regeln hält, wird ausgeschlossen. Sharing bleibt möglich, wo es stadtverträglich organisiert ist. Vorrang haben Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum.“

Steffen Krach, SPD

„Die Sharing-Strategie von Senatorin Bode sieht eine Lösung für die E-Scooter bis 2035 vor. Das heißt: Es soll noch neun Jahre dauern, um das Problem insgesamt zu lösen. Mit diesem Schneckentempo macht sich Berlin lächerlich, das ordentliche Abstellen von Rollern kann nicht ernsthaft eine Aufgabe für fast ein Jahrzehnt sein. Das muss schneller gehen und deswegen habe ich dieses Thema zu einem der Punkte für mein 100-Tage-Programm gemacht. Die Menschen erwarten jetzt Recht und Ordnung auf den Gehwegen und dabei müssen wir auch die Anbieter in die Pflicht nehmen.

Wir setzen auf zwei Maßnahmen: Einerseits auf konsequentes Geofencing. Das bedeutet: **E-Scooter dürfen nur in ausgewiesenen Abstell- und Parkzonen abgestellt werden.** Diese Zonen können baulich gekennzeichnet oder digital in den Apps der Anbieter hinterlegt sein. Außerhalb dieser Bereiche kann der Mietvorgang technisch nicht beendet werden. Die Anbieter müssen diese Vorgaben verbindlich umsetzen. Bei Verstößen drohen Vertragsstrafen sowie Konsequenzen für die Sondernutzungserlaubnis – bis hin zu deren vorzeitigem Entzug.

Damit wird die Verantwortung der Anbieter deutlich stärker verankert als bisher, wo im Wesentlichen erst bei einer zukünftigen Vergabeentscheidung Konsequenzen möglich waren.

Andererseits müssen parallel ausreichend Abstellflächen am Straßenrand geschaffen werden, damit E-Scooter nicht mehr auf Gehwegen abgestellt werden. **Da die aktuellen Sondernutzungserlaubnisse Ende März 2027 auslaufen, besteht jetzt die Möglichkeit, diese Anforderungen verbindlich festzulegen, bevor die Erlaubnisse erneut für mehrere Jahre vergeben werden.“**

Werner Graf, Grüne, auf Instagram

„Dafür setze ich mich ein: feste Stationen statt Chaos auf dem Gehweg, mit klaren Obergrenzen für die Anzahl der Roller.“ Graf bejahte die Frage, ob das sofort nach Auslaufen der bisherigen Wildpark-Erlaubnisse am 31.3.2027 gelten soll.

Oda Hassepaß, verkehrspolitische Sprecherin der Grünen im Abgeordnetenhaus

„E-Scooter gehören runter vom Gehweg und auf feste Abstellflächen. **Als Grüne unterstützen wir die Forderung des Bündnisses gegen „E-Scooter-Chaos auf Gehwegen“ ausdrücklich.** Gehwege müssen sichere Orte für alle Menschen sein, die zu Fuß unterwegs sind – besonders für Schulkinder, ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen. Die Verkehrspolitik der CDU lässt wieder einmal die Menschen im Stich, die Schutz am meisten brauchen. Andere Städte wie Paris oder Oslo zeigen, dass entschlossenes Handeln möglich ist. Berlin muss jetzt verbindliche Abstellflächen für E-Scooter schaffen – in der gesamten Stadt, auch in den Außenbezirken.“

Feste Stationen: Vergurktes Erfolgsmodell

Im Untersuchungsgebiet Mitte wurden bis 2024 große Abstell-Stationen für Sharing-Zweiräder angelegt. Zwischen ihnen liegen maximal 200 Meter; außerhalb der Stationen kann die Miete nicht beendet werden. Der Erfolg: nur noch 9,9 Prozent stehen störend im Weg



Im ersten Anlauf sind die Stationen also ein Erfolgsmodell, praktisch vergurkten Anbieter und Senat in Berlin das eigentlich gute Konzept:

- Seit 2024 stagniert der Ausbau.
- Man kann Fahrzeuge nicht nur in ihnen abstellen, sondern auch drumherum – die Anbieter mogeln offenbar bei den Grenzen im GPS-System. Am Pariser Platz zählten wir einmal 31 illegal neben der Station stehende Fahrzeuge, davon 13 auf den schmalen Gehwegen.
- Zwar verspricht der Verkehrssenat eine „Sharing-Strategie“ mit mehr als 2.000 Stationen bis zum Jahr 2035. Doch schon die ersten beantragten Jahresetats von zweimal zwei Millionen Euro wurden im Parlament auf symbolische zweimal tausend Euro gekürzt.
- In der Ideologie des bisherigen Senats ist Parkraum besser genutzt, wenn dort weniger Fahrzeuge stehen. Er zieht auf einer gegebenen Fläche ein stehendes Auto sechs bis acht stehenden Fahrräder oder E-Scooter vor. Auch das bremst den Ausbau.
- Wie Anbieter und die BVG mit „Jelbi“ den Stationsgedanken pervertieren, ist auf Seite 8 beschrieben.
- Im Interesse von Berlins führender und wachstumsstärkster Mobilitätsform sollten feste Stationen nicht den Gehraum einengen. Sie müssen von der Fahrbahn und vom Radweg aus direkt erreichbar sein, damit Fahrten nicht auf dem Gehweg beginnen und enden. In der Berliner Praxis wird dagegen heftig gepfuscht. Als Beispiel nennen wir die Jelbi-Station am U-Bahnhof Alt-Tempelhof. Sie ist nur über den Gehweg erreichbar. Wer sie mit dem E-Scooter ansteuert, muss mindestens eine Ampel überqueren, kann dann sein Fahrzeug abstellen und muss zu Fuß nochmals über die Ampel, um zur U-Bahn zu kommen. Die Folge: E-Scooter stehen weiter wild ein paar Meter weiter, wo der Weg zur Bahn bequemer ist.

Wie der Senat das Gesetz missachtet

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 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 das für eine Bereicherung Berlins hält.

2. Bolt, Dott, Lime 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 gründlich 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 im Rollstuhl außer Zweifel.

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.

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.

Straßenverkehrsordnung: Es wird noch gefährlicher

2025 beschloss der Bundesrat auf Initiative des Verkehrsminister Änderungen der Straßenverkehrsordnung und des Bußgeldkatalogs, die das Problem noch verschärfen:

- Wenn ein Gehweg oder eine Fußgängerzone für Fahrräder freigegeben ist (Verkehrszeichen 1022-10), soll dies auch für E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeuge) gelten.
- Der blecherne Fahrrad-Rechtsabbiegepfeil für Fahrräder an Ampeln gilt auch für E-Scooter, was Gehende bei Grün gefährdet.
- 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.



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr
Deutschland
Exerzierstr. 20
13357 Berlin
Tel. 030 492 74 73
roland.stimpel@fuss-ev.de

Erscheinungsdatum 5.10.2026

Foto: Boris Buchholz (S.10)

Weitere Fotos und Text: Roland Stimpel

Text S.11: Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein ABSV