

# Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Plenum)

<b>Vorlagentyp:</b>	Drucksache Stadt	<b>Verweis:</b>	(zu Drs. 20/313 S)
<b>Dokumententyp:</b>	Mitteilung	<b>Urheber:</b>	des Senats
<b>Parlament:</b>	Bremische Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) - 20. WP	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 1:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 2:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 3:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 4:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 5:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**Titel:**

**E-Scooter – Fluch oder Segen?**

**Sachverhalt/Frage/Aktuelle Stunde:**

**Antwort des Senats  
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD  
vom 29. September 2020**

**„E-Scooter – Fluch oder Segen?“**

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Seit einem Jahr rollen sie durch Bremen: E-Scooter. Die flotten Flitzer sind für kurze Strecken im Zentrum ein auf den ersten Blick umweltfreundliches und praktisches Verkehrsmittel, das besonders bei jungen Leuten beliebt ist.

Allerdings häufen sich auch Klagen über unsachgemäß abgestellte Roller, die zum Teil schwerwiegende Unfallgefahren herbeiführen. Besonders für sehbehinderte Menschen, aber auch für Kinder und für Ältere, die sich bisher auf Gehwegen sicher und geschützt vor Hindernissen fühlten, führen die häufig kreuz und quer auf dem Trottoir liegenden oder stehenden Gefährte zu unerfreulichen Begegnungen. Zudem wissen Nutzerinnen und Nutzer nicht immer, welche Verhaltens- und Verkehrsregeln anzuwenden sind. Fälle von Trunkenheits- oder Mehrpersonenfahrten wurden bereits beobachtet.

In Paris greift die Stadtverwaltung inzwischen rigoros gegen falsch abgestellte Scooter durch und entsorgt diese unverzüglich als Sperrmüll. In Bremen ist man da moderater: Bei Hinweis auf störende Roller haben die Anbieter 24 Stunden Zeit, diese zu entfernen.

Hinzu kommt: Zumeist nachts werden die E-Scooter mit Kleintransportern eingesammelt, von den Fahrern/-innen aufgeladen und am frühen Morgen wieder ausgefahren. Noch ist unklar, wie viele PKW-Kilometer durch die Aktivitäten dieser Logistik entstehen. Denn nur wenn E-Scooter nicht mehr zusätzliche Wege mit Benzin- oder Dieseltreibenden Fahrzeugen generieren, als sie bei ihrer Nutzung einsparen, könnte man sie überhaupt als umweltfreundlich bezeichnen.

Wir fragen den Senat:

1. Hält der Senat die mit den Anbietern Tier und Voi ausgehandelte Sondernutzungserlaubnis für den Betrieb von E-Scootern für ausreichend?
2. Hat der Senat Kenntnis von durch oder mit E-Scootern verursachten Unfällen im Straßenverkehr? Bitte aufschlüsseln nach Sach- und Personenschäden.
3. Hält der Senat die Aufklärung zum Umgang mit E-Scootern im Verkehr durch die Anbieter für ausreichend und – falls nicht – wie kann der Senat hier Abhilfe schaffen?
4. Welches Fazit – positiv oder negativ - zieht der Senat nach einem Jahr mit diesem neuen Mobilitätsangebot aus Sicht der angestrebten autoarmen Innenstadt?
5. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Arbeitsbedingungen bei den Anbietern? Gab es im vergangenen Jahr die Notwendigkeit zur senatsseitigen Intervention? Wie stellt der Senat bei der Verlängerung und/oder Ausweitung der Erlaubnisse die Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes und gute Arbeitsbedingungen sicher, wie in der Antwort des Senats auf die Anfrage in der Fragestunde „Werden Arbeitsbedingungen der MitarbeiterInnen von Lime bei der weiteren Bewertung berücksichtigt?“ vom 1. Oktober 2019 zugesagt?“

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

**1. Hält der Senat die mit den Anbietern Tier und Voi ausgehandelte Sondernutzungserlaubnis für den Betrieb von E-Scootern für ausreichend?**

Während viele Kommunen den Einsatz von E-Scootern lediglich über eine freiwillige Selbstverpflichtung der Anbieter geregelt haben, war Bremen Vorreiter für die Einführung einer Sondernutzungserlaubnis für E-Scooter. Mit den Sondernutzungsregelungen konnten klare und verbindliche Regeln aufgestellt werden, an die die Anbieter gebunden sind. In begründeten Fällen, insbesondere bei Verstößen gegen die geltenden Auflagen, kann das Ordnungsamt Bremen Anbietern die Erlaubnis entziehen. Die Regelungen betreffen u.a. den notwendigen Zustand der E-Scooter, die Wartung der Fahrzeuge, das Aufstellen und Umstellen der Fahrzeuge, Verbotzonen, Informationspflichten für Nutzende, die permanente Erreichbarkeit über bestimmte Kommunikationskanäle und Fristen für gegebenenfalls notwendige Umverteilungen im Stadtgebiet. Ein weiterer Regelungsgegenstand ist die Einhaltung von arbeits- und sozialrechtlichen Vorgaben (siehe hierzu die Antwort auf die Frage 5). Es werden zudem Gebühren für die Nutzung des öffentlichen Raums im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis erhoben.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen eine konstruktive Zusammenarbeit der Anbieter mit der Stadt, in der ein regelmäßiger Austausch und das Bemühen um ständige Verbesserungen stattfindet. Die Abstimmung mit den Anbietern zu Gebietserweiterungen, Verbotszonen usw. funktioniert gut. Auf Fehler beim Aufstellen reagieren die Anbieter mit Nachschulungen.

Soweit sich grundsätzlicher Nachbesserungsbedarf ergibt, wird dieser auch Eingang in die Sondernutzungserlaubnis finden. Auch hierüber findet ein regelmäßiger Austausch zwischen dem Ordnungsamt Bremen, dem Senator für Inneres und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau statt. In den neuen Sondernutzungserlaubnissen wurde etwa die in einer Auflage geregelte Restgehwegbreite von 1,50 m auf 1,80 m ausgeweitet.

Gegenstand des Austausches über eine weitere Fortentwicklung der Sondernutzungserlaubnisse wird auch die vom Landesbehindertenbeauftragten unterstützte Forderung sein, dass Abstellzonen und Parkflächen – insbesondere in Wohnstraßen – eingerichtet werden.

Aufgrund der durchweg positiven Erfahrungen und aufgrund des regelmäßigen Austausches zwischen Behörden und Anbietern mit dem Ziel, das Thema E-Scooter in Bremen zu einem konfliktarmen und verkehrlich sinnvollen Betrieb zu entwickeln und hierfür entsprechende Rahmenseetzungen zu diskutieren, wird die Sondernutzungserlaubnis insgesamt für ausreichend erachtet.

Dennoch wird der Senator für Inneres gebeten zu prüfen, ob die Verleiher im Rahmen der Verlängerung der Sondernutzungsgenehmigung verpflichtet werden können, örtliche Kontaktdaten oder Ansprechpartner für Probleme mit Rollern im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Darüber hinaus wird der Senator für Inneres gebeten, ob die in der Sondernutzungsgenehmigung enthaltene Reaktionszeit von 24 Stunden verkürzt werden kann.

## **2. Hat der Senat Kenntnis von durch oder mit E-Scootern verursachten Unfällen im Straßenverkehr? Bitte aufschlüsseln nach Sach- und Personenschäden.**

Nach Auswertung der Verkehrsunfalldatenbank der Polizei Bremen haben sich mit Stand 11.10.2020 im Jahr 2020 insgesamt 22 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern ereignet. In 17 Fällen waren die Nutzer dieser Fahrzeuge als Verursacher verzeichnet. Bei 11 Verkehrsunfällen gab es Leichtverletzte, davon verletzten sich 6 Nutzer selbst. In 2 Fällen wurden die Nutzer schwer verletzt. Neun Verkehrsunfälle wurden als sogenannte Bagatellunfälle registriert. Hier entstanden also nur Sachschäden.

## **3. Hält der Senat die Aufklärung zum Umgang mit E-Scootern im Verkehr durch die Anbieter für ausreichend und – falls nicht – wie kann der Senat hier Abhilfe schaffen?**

Die Aufklärung zum Umgang mit E-Scootern seitens der Anbieter wird für ausreichend erachtet.

Beide z.Zt. in Bremen vertretene Anbieter bieten Trainings und Tutorials an. Bei Neuansmeldungen erfolgt der Hinweis auf eine sogenannte digitale Fahrschule. Gemeinsam

mit dem BMVI und dem Verkehrssicherheitsrat gibt es darüber hinaus eine Kommunikationskampagne der Anbieter zum Nutzungsverhalten.

Auf den Internetseiten des Anbieters VOI ist an prominenter Stelle eine Weiterleitung zu einem eigenen Fahrsicherheitstraining mit einem Belohnungssystem und zehn Sicherheitsversprechen in englischer Sprache vorhanden. Beim Anbieter TIER findet man diese Informationen und Verhaltenshinweise unter einem FAQ-Link.

Der Anmeldeprozess in der Mobilfon-App beider Anbieter setzt die Kenntnisnahme von Verhaltensregeln und Vorschriften (AGB) voraus, bevor die Anmeldung erfolgen kann. Die Anbieter selbst sehen bei den Nutzern eine Tendenz zu besserem Verhalten; hier habe ein Lernprozess begonnen.

#### **4. Welches Fazit – positiv oder negativ - zieht der Senat nach einem Jahr mit diesem neuen Mobilitätsangebot aus Sicht der angestrebten autoarmen Innenstadt?**

Bremen hat – anders als viele andere Städte – von vornherein Bike-sharing und E-Scooter-sharing ausschließlich als Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums zugelassen. Hierdurch gelten klare und einforderbare Regelungen. Bei dem Aufstellen von entsprechenden Fahrzeugen sind die rechtlichen Grenzen einer Sondernutzungserlaubnis nach dem Bremischen Landesstraßengesetz zu beachten. Im Vergleich zu andern Städten ist die Einführung der E-Scooter in Bremen relativ reibungslos verlaufen. E-Scooter haben im allgemeinen die gleichen Fahrwege wie der Radverkehr zu nutzen; die Radinfrastruktur in Bremen verringert mögliche Probleme. Mit dem Lockdown in der Corona-Krise hat sich eine Verschiebung von zuvor eher freizeit- und tourismusorientierten Fahrten hin zu anderen Alltagswegen vollzogen.

Die aktuelle Nutzung (VOI) in Bremen hat folgenden Tagesverlauf:

32% der Fahrten erfolgen 11-17 Uhr

35% zwischen 17 – 22 Uhr

22% zwischen 22 – 6 Uhr

11% zwischen 6 – 11 Uhr

Die Spitzennachfrage liegt zwischen 17 und 18 Uhr.

Derzeit werden maximal insgesamt 1.000 Scooter in Bremen betrieben. Mit 2-5 täglichen Nutzungen pro eingesetztem E-Scooter spielen diese im Gesamtverkehrsaufkommen quantitativ eine marginale Rolle. Doch ebenso wie Bike-sharing stellen die E-Scooter ein ergänzendes Mobilitätsangebot dar, das bei ordnungsgemäßer Nutzung einen sinnvollen Baustein des Mobilitätsmixes darstellt.

Um eine ordnungsmäße Abstellung der E-Scooter zu unterstützen, könnten perspektivisch ausgewiesene Abstellbereiche vorgesehen werden. Zum Teil wird hierbei von den Scooter-Anbietern ein Anreiz durch ein finanzielles „cashback“ beim Abstellen in diesen Bereichen gegeben. Der Senat wertet hierzu Erfahrungen anderer Städte aus, wo derartige Abstellbereiche eingerichtet wurden.

#### **5. Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Arbeitsbedingungen bei den Anbietern? Gab es im vergangenen Jahr die Notwendigkeit zur senatsseitigen Interven-**

**tion? Wie stellt der Senat bei der Verlängerung und/oder Ausweitung der Erlaubnisse die Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes und gute Arbeitsbedingungen sicher, wie in der Antwort des Senats auf die Anfrage in der Fragestunde „Werden Arbeitsbedingungen der MitarbeiterInnen von Lime bei der weiteren Bewertung berücksichtigt?“ vom 1. Oktober 2019 zugesagt?**

Der Anbieter Lime, der aufgrund seiner Arbeitsverhältnisse in die Kritik geraten war, hatte seinen Antrag zurück gezogen und gehört daher nicht zu den Anbietern von E-Scootern auf Bremens Straßen. Für die verbliebenen Anbieter ist die Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorgaben Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis. Konkret besteht die Verpflichtung

- nur Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für das Aufsammeln, Aufladen, Instand halten und Aufstellen der E-Scooter einzusetzen,
- auf Zahlung des (bundesgesetzlichen) Mindestlohns sowie
- zur Einhaltung der Sozialversicherungspflicht.

Bei Verstößen oder Nichtbeachtung müssen die Anbieter mit dem Widerruf der Erlaubnis rechnen. Bei einer Verlängerung der Erlaubnis wird durch Beibehaltung dieser Auflagen weiterhin Einfluss auf die Beschäftigungsbedingungen genommen und sichergestellt, dass vorgenannte Verpflichtungen eingehalten werden. Mögliche Anträge von anderen, bisher nicht vertretenen Anbietern, würden nach gleichem Maßstab geprüft.

Bei begründetem Verdacht eines Verstoßes gegen die vorgenannten Anforderungen sind die Anbieter verpflichtet, dem Ordnungsamt Bremen Einsicht in geeignete Unterlagen zu gewähren. Bisher liegen keine Anhaltspunkte oder Erkenntnisse vor, die eine Intervention hinsichtlich der Arbeitsbedingungen bei den Anbietern erforderlich gemacht hätten.

### **Beschlussempfehlung:**

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.