

V40 Genug ist genug. Verbot von E-Scootern in Berlin jetzt!

Antragsteller*in: Lennard Gottmann (KV Berlin-Mitte)

Tagesordnungspunkt: TOP 8 Verschiedenes

Status: Zurückgezogen

1 Als Grüne setzen wir uns für eine Verkehrswende in Berlin ein, die Emissionen reduzieren und
2 allen Menschen helfen soll. Deshalb wollen wir den motorisierten Individualverkehr
3 reduzieren und gleichzeitig ÖPNV und Radverkehr stärken. Verkehr muss mit möglichst wenig
4 Emissionen funktionieren, die Umwelt schonen und nicht zu Lasten der Allgemeinheit
5 stattfinden. Doch genau darum können wir die vermeintlich "ökologische" Alternative der E-
6 Scooter/E-Tretroller nicht akzeptieren.

7 E-Scooter machen ärger - weltweit, auch in Berlin. Die schlechte Umweltbilanz und die
8 Tatsache, dass sie zu einem gefährlichen Fahrstil verleiten, sind die Gründe, wieso weitere
9 Metropolen wie Mailand, Montreal und Singapur sie bereits verboten haben.

10 E-Scooter: Eine Scheinlösung, die Umwelt und Verkehrssicherheit gefährdet

11 Die Gründe für ein Verbot von E-Scootern in ihrer aktuellen Form sind hierbei vielfältig und
12 gerechtfertigt:

13 Der erwartete positive Effekt auf die Umwelt von E-Scootern ist nicht eingetreten. Zwar
14 stoßen diese weniger Emissionen als Autos aus, jedoch werden sie nicht von Autofahrer*innen,
15 sondern von Fußgänger*innen genutzt. Da man mit den E-Scootern vor allem Kurzstrecken gut
16 zurücklegen kann, stellen sie keine Alternative für Autofahrer*innen dar und führen somit
17 nicht zu einem Emissionsabbau, sondern zu einem Emissionsanstieg. Dass Außenbezirke nicht von
18 dem Angebot profitieren können, weil es sich zumeist auf den S-Bahnring beschränkt, schafft
19 zudem ein großes innerstädtisches Ungleichgewicht!

20 Die aus seltenen Erden und Lithium zusammengesetzten Batterien der Roller stellen eine
21 enorme Verschwendung von Ressourcen dar. Sie werden (unter)in umweltunfreundlichen
22 Bedingungen gefördert und könnten an anderen Stellen wesentlich effektiver genutzt werden.
23 Die durchschnittliche Lebensdauer eines E-Scooters, nämlich nur 2 bis 3 Monate, macht diese
24 Ressourcenverschwendung deutlich!

25 Doch auch vom ökologischen Effekt abgesehen bringen E-Scooter weitere Nachteile mit sich.
26 Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBs) der Anbieter*innen sind oft sehr zweifelhaft:
27 Durch Ortungschips und Apps sammeln die Unternehmen Daten über die Nutzer*innen, welche sie
28 anschließend an Dritte weiterverkaufen. Dies stellt mitunter auch die
29 Hauptfinanzierungsquelle der Unternehmen dar.

30 Zudem werden die Roller mehrheitlich von großen, internationalen Unternehmen betrieben,
31 wodurch deren Betrieb keinen Mehrwert für die regionale Wirtschaft, sondern im besten Fall
32 Profite für Großinvestor*innen schafft.

33 Ein weiterer negativer Aspekt der Roller ist ihre Auswirkung auf die Verkehrssicherheit in
34 der Stadt. Die Roller konkurrieren direkt mit Fahrrad- und Fußverkehr, was sich daran zeigt,
35 dass diese oft auf Geh- und Radwegen unterwegs sind und dadurch Fußgänger*innen und
36 Fahrradfahrer*innen gefährden. Wenn Wege durch das wilde Abstellen der Roller blockiert
37 werden, stellt dies ein enormes Hindernis für den Fluss von Rad- und Fußverkehr dar.

38 Die von den Apps vorgegebenen Anweisungen, einen Helm zu tragen und auf der Straße zu
39 fahren, werden meistens ignoriert. Insofern gefährden die Fahrer*innen sich selbst und ihre
40 Mitmenschen.

41 Da die Fahrer*innen sich nicht an die von der App vorgeschlagenen Maßnahmen halten, wundert
42 es auch nicht, (dass sie das Parkverbot auf Gehsteigen ignorieren/übersehen) dass sie auch
43 nicht an das Parkverbot auf Gehsteigen befolgen. Zwar gibt es Zonen (zum Beispiel am
44 Brandenburger Tor), in denen das Abstellen von Rollern für Fahrer*innen unmöglich ist,
45 jedoch ist das nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Wenn schmale Gehwege von Rollern
46 blockiert werden hilft das keiner*m Fußgänger*in.

47 Dass die E-Scooter in ihrer aktuellen Version durch die Vielzahl an Anbieter*innen und das
48 allgemeine Design nicht für alle Menschen einfach und barrierefrei nutzbar sind, stellt
49 ebenfalls einen großen Nachteil dar. Fremdsprachige, analphabetische und ältere Menschen
50 sind von der Nutzung der E-Roller ausgeschlossen, müssen aber dennoch mit deren teilweise
51 starken Auswirkung auf den Verkehr leben. Dies ist nicht im Sinne einer Mobilität, die für
52 alle Menschen (zugänglich) nutzbar ist.

53 Zudem sind auch die sozialen Auswirkungen der E-Scooter fatal. Um die Roller aufzuladen,
54 werden so genannte "Juicer" eingesetzt. Diese arbeiten freiberuflich für die jeweiligen
55 Unternehmen, sammeln die Roller ein und laden diese zu Hause oder in anderen eigenen
56 Gebäuden auf. Wenn E-Scooter mit Dieseltransportern von einem Ort zum anderen gebracht
57 werden, sind selbst die von den Anbieter*innen prognostizierten Einsparungen durch angeblich
58 weniger Autoverkehr hinfällig. Dieses Greenwashing können wir nicht länger tolerieren!

59 Abgesehen davon, dass hierbei mehrheitlich der deutsche Strommix aus Kohle-, Atom- und
60 erneuerbarem Strom (was ist daran schlecht? Ich würde erneuerbaren Strom streichen)
61 verwendet wird, ist auch der Transport der Roller umweltschädlich. Wenn Elektroroller mit
62 Dieseltransportern von A nach B gebracht werden, ist der ökologische Effekt dieser Roller so
63 gering, dass wir dieses Greenwashing weder unterstützen noch tolerieren wollen.

64 Aus diesen Gründen- der katastrophalen ökologischen und sozialen Bilanz der Roller, der
65 Gefährdung des Verkehrs und der weiteren, erwähnten Nachteile - sprechen wir uns als BÜNDNIS
66 90/DIE GRÜNEN Berlin gegen die Nutzung von E-Scootern in ihrer aktuellen Form im Stadtgebiet
67 aus und fordern ein zeitnahes Verbot!

68 Bis dahin soll das Abstellen von E-Scootern nur an dafür vorgesehenen Stationen erlaubt
69 sein.

70 Statt weiterhin an derart umweltunfreundlichen Technologien festzuhalten, brauchen wir
71 Alternativen in der Stadt. Konzepte wie Bikesharing müssen ausgebaut und vereinheitlicht
72 werden - Städte wie Hamburg zeigen, dass ein öffentlich gefördertes Bikesharing die
73 Lebensqualität aller Menschen verbessern und vereinfachen kann. Das Berliner
74 Bikesharingangebot sollte dabei kompatibel mit den Angeboten der BVG sein. Hierbei sollte
75 auch der Aspekt der Barrierefreiheit berücksichtigt werden!

76 Das Fahrradstraßennetz muss erweitert und auch konsequent umgesetzt werden. Durch
77 Einbahnstraßenlösungen muss gewährleistet werden, dass diese wirklich nur für
78 Fahrradfahrer*innen ausgelegt sind. Eine kluge Verkehrsplanung ermöglicht außerdem
79 Kombinationsmöglichkeiten zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV. Die Abschaffung von Zusatzkosten
80 für die Fahrradmitnahme wäre ein erster Schritt in die richtige Richtung!

81 Durch mehrere Kombi-Möglichkeiten zwischen ÖPNV und Fahrradverkehr (u.a. durch eine
82 Abschaffung von Zusatzkosten für die Fahrradmitnahme) sollte auch gewährleistet werden.

83 Um Außenbezirke besser anzubinden brauchen wir bis wir das Ziel einer autofreien Stadt
84 erreichen, auch einen Ausbau des Carsharings in den Außenbezirken. Zwar sind die
85 Mobilitätshubs schon ein guter Ansatz, jedoch müssen wir die Angebote noch weiter ausdehnen.

- 86 Die Ausführungen zeigen: Es gibt viele Konzepte, mit denen wir Berlin und den Berliner
87 Verkehr grüner und nachhaltiger gestalten können. E-Scooter sind keines davon!

Unterstützer*innen

Johanna Haffner (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg); Robin Miller (KV Berlin-Mitte); Klara Schedlich (KV Berlin-Reinickendorf); Ronja Reckmann (KV Berlin-Mitte); Fabio Voss (KV Berlin-Mitte)