



Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V.
Auerbachstr.7
14193 Berlin



Landesseniorenbeirat Berlin
Parochialstr. 3
10179 Berlin



Sozialverband Deutschland,
Landesverband Berlin-Brandenburg
Kurfürstenstraße 131
10785 Berlin



FUSS e.V.
Landesgruppe Berlin
Exerzierstr.20
13357 Berlin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Frau Senatorin Regine Günther

Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin

sowie

Abgeordnetenhaus von Berlin

- Herrn Harald Moritz (Grüne)
 - Herrn Kristian Ronneburg (Die Linke)
 - Herrn Tino Schopf (SPD)
- per E-Mail*

Berlin, 20.5.2021

Sehr geehrte Frau Senatorin Günther,
sehr geehrter Herr Moritz,
sehr geehrter Herr Ronneburg,
sehr geehrter Herr Schopf,

2019 hat das Land Berlin im Bundesrat maßgeblich dafür gesorgt, dass das Fahren von Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen nicht zugelassen wurde. Dafür sind wir Ihnen noch heute dankbar. Die Mobilität und Sicherheit vieler Menschen wären sonst deutlich stärker eingeschränkt.

Heute begrüßen wir es sehr, dass Sie mit einer Änderung des Berliner Straßengesetzes auch das Problem der wild herumliegenden und -stehenden Fahrzeuge in den Griff bekommen wollen. Dieses Problem betrifft alle, die im inneren Berlin zu Fuß unterwegs sind. Besonders für Ältere und für Menschen mit Behinderungen ist es erdrückend. Die Hindernisse können oft nicht umgangen oder verschoben werden; Gehwege werden zu Sackgassen. Blinde können mit ihrem Langstock die Fahrzeuge nicht einmal richtig erfassen. Das hat bereits zu schweren Stürzen mit gravierenden Verletzungen geführt.

Da die öffentliche Diskussion über sinnvolle Sondernutzungsbedingungen bereits angelaufen ist, möchten wir Ihnen unsere Einschätzung und einen gemeinsamen Vorschlag unterbreiten. Nach fast zweijähriger Erfahrung wäre es sinnlos, auf freiwillige Zusagen der Verleiher zu vertrauen. Diese halten die Unternehmen allzu oft nicht ein. Nach wie vor werden Gruppen von weit mehr als vier E-Rollern aufgestellt, nach wie vor oft auch auf engen Gehwegen quer, sogar an Bushaltestellen und vor Bahnhofseingängen. Völlig undiszipliniert sind die Nutzer. Sie halten sich an überhaupt keine Abstellregel. Die Verleiher unternehmen dagegen nichts Wirksames: Es gibt noch nicht einmal eine gemeinsame Hotline oder Internet-Anlaufstelle, um Hindernisse und Gefahren zu melden. Nach dem am 9.5. bekannt gewordenen „Angebot“ der Verleihfirmen soll es das auch künftig nicht geben, sondern nur eine Anlaufstelle für Behörden, die zudem an 94 von 144 Wochenstunden geschlossen ist.

Wir sehen nur einen Weg, das Problem zu lösen: Leih-Zweiräder dürfen nicht mehr wild im Straßenraum stehen, sondern nur noch an festen Stationen angeboten und abgegeben werden. Werden solche Stationen auf Parkplätzen an Straßeneinmündungen und -kreuzungen geschaffen, bedeutet dies sogar einen mehrfachen Sicherheits- und Komfortgewinn: Das rechtswidrige Zuparken der Ecken wird schwieriger und die Sichtbeziehung zwischen Fahrenden und Gehenden besser.

Wie erfolgreich ein solches Modell sein kann, zeigt Paris mit seinem Fahrradverleih-System Vélib. Hier sind die derzeit 1.400 Stationen für 20.000 Fahrzeuge dicht über das Stadtgebiet verteilt. Wir erlauben uns, Ihnen zur Illustration eine Karte der Stationen beizulegen. Das gezeigte Gebiet entspricht etwa Berlin innerhalb des S-Bahn-Rings; außerhalb befinden sich hunderte weiterer Stationen. Die Entfernung zwischen zwei Stationen beträgt oft weniger als hundert Meter. Die Folge: Wild herumstehende und -liegende Vélib-Räder gibt es nicht.

In Berlin sind die Abstellplätze dagegen wegen der Unverbindlichkeit wirkungslos. Die Einrichtung verbindlicher Stationen sollte selbstverständlich von den Verleihern bezahlt werden. Behörden können eigene Leistungen an Ingenieurbüros outsourcen; auch das wäre von den Verleihern zu zahlen.

Es wäre dagegen nicht akzeptabel zu sagen „Das ist aufwendig, also lassen wir alles, wie es ist.“ Denn derzeit sind die Leihfahrzeuge für weit mehr Menschen Mobilitäts-Behinderer als Mobilitäts-Förderer. Wenn die Stationen nicht geschaffen werden können oder die Verleiher sie nicht finanzieren wollen, wäre ihr Verschwinden aus der Stadt mehr Mobilitätsgewinn als Verlust. Mit verbindlichen Stationen können die Leihfahrzeuge jedoch die Mobilität der Berliner erhöhen und statt eines großen Ärgernisses eine Bereicherung für die Stadt darstellen.

Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverband
Dr. Verena Staats, Geschäftsführerin

Sozialverband Deutschland (SoVD)
Dr. Ursula *Engelen-Kefer*, Landesvorsitzende

Landessenorenbeirat Berlin
Eveline Lämmer, Vorsitzende

FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland
Roland Stimpel, Vorstand
(Koordination des Briefs)

Anlage: Plan der innerstädtischen Stationen des Pariser Radverleihssystems „Velib“