

SheDrivesMobility 79 - Escooter Lösung oder Schmerz

Katja (0:15)

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge von She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage lade ich mir Gäste ein, die mit mir über die Mobilität der Zukunft sprechen. Ich habe gerade ein Buch herausgegeben, das heißt Autokorrektur, und das beschäftigt sich genau mit diesen Themen, wie kommen wir eigentlich raus aus diesem autozentrierten System? Fährt man gerne Auto oder muss man Auto fahren? Kann ein Mensch ohne Führerschein sein Leben leben? Und wenn du diese Frage mit Nein beantwortest, vielleicht hast du Lust für diesen Menschen Sorge zu tragen und für Alternativen zu sorgen. Mobilität ist etwas sehr Emotionales, das merke ich täglich in meinen Diskussionen, die ich mit Menschen habe. Und hier bei She Drives Mobility, beim Podcast rund um die Verkehrswende, soll es aber genau nicht darum gehen, die Konflikte auszutragen, sondern Lösungen zusammen anzustreben. Ich bin ziemlich schnell nach der Einführung der sogenannten E-Scooter, also dieser Roller mit elektrischem Antrieb - davon gibt es in Deutschland ungefähr 300.000 Stück - zur sogenannten Pressesprecherin geworden, weil immer wieder ich mich wieder gesehen habe in Diskussionen, die gesagt haben, die Dinger sind scheiße, die liegen überall rum, Menschen schmeißen sie in Flüsse, die machen doch überhaupt keinen Sinn. Ich weise darauf hin, dass sie bestimmt ein kleineres Problem sind als 49 Millionen Autos, die wir in Deutschland haben. Denn Autos ersetzen

Fußwege, Autos ersetzen Radwege, die Menschen ja anders zurücklegen könnten. Also im Land, nur dass ihr euch das mal vorstellen könnt, sind 10 Prozent der Wege unter einem Kilometer. Deswegen glaube ich nicht, dass das das Problem ist, sondern ich denke, es kann ein Teil der Lösung werden, wenn wir es gestalten. Deswegen habe ich Caspar eingeladen, der ist bei VOI, einem Anbieter von E-Scootern, der Pressesprecher und erläutert so ein bisschen, wie haben sich diese Scooter eigentlich entwickelt, welche Dinge hat auch VOI vor, was wünschen sie sich auch als AnbieterInnen von Städten und Kommunen, die da die Mobilität gestalten. Mein anderer Gast ist Roland, er ist beim Fuß e.V., das ist eine Lobbyorganisation, wie der Name schon sagt, die sich für zu Fußgehende einsetzt. Und das ist ja ehrlich gesagt auch die erste Mobilität, die wir lernen. Mama und Papa sind super begeistert, wenn man endlich laufen kann. Und bei Kindern geht es aber dann meistens schon wieder los mit der Limitation, weil wir nämlich auf Autos aufpassen müssen, wenn wir überleben wollen. Die beiden haben sich dann auch gar nicht so sehr gestritten. Es gab durchaus ein paar kritische Punkte. Letztlich sind sie aber zum gemeinsamen Fazit gekommen, dass der damalige Verkehrsminister Andi Scheuer den Konflikt eigentlich in die Straße gebracht hat, indem er den E-Scootern zwar die Gewährleistung gegeben hat, auf der Straße gefahren werden zu dürfen, aber keine Lösung gefunden hat, in einem eh überfüllten Stadtraum dieser neuen Verkehrsart auch Fahrspuren zuzuweisen. Ich glaube, ihr lernt ganz schön viel, auch vielleicht aus beiden Perspektiven. Und ich denke, wenn wir das gemeinsam gestalten und gemeinsam vor allen Dingen auch Platz

vom Auto fordern, dann werden die Probleme auch für alle weniger. Ich wünsche euch jetzt viel Spaß bei dieser Folge von She Drives Mobility. Ich freue mich, wenn ihr bei Steady mal vorbeischaud, da könnt ihr einmal die Woche Post von mir bekommen. Elektronisch mache ich dort einen kleinen Autokorrektur Newsletter. Und ansonsten freue ich mich natürlich auch, wenn ihr mein Buch kauft, Autokorrektur. Jetzt aber viel Spaß bei der Folge.

Katja (3:30)

Hallo zu einem neuen She Drives Mobility Livecast, den ich schon relativ lange geplant hatte. Zumindest das Thema habe ich relativ lange geplant, weil ich bin kurz nachdem die E-Scooter auf die Straßen gekippt worden sind von Andi Scheuer, so ein bisschen zur Pressesprecherin der gesamten E-Scooter-Branche, die ich so kennengelernt habe. Und bei mir ist das Problem, was ich sehe, dass wir manchmal zu wenig miteinander sprechen. Und deswegen habe ich gedacht, es ist die beste Idee, doch mal zwei Herren einzuladen, die vielleicht auch ein bisschen konträr auf das Thema gucken. Ich würde erstmal den Roland bitten, dass du dich kurz vorstellst.

Roland (4:10)

Hallo, ich bin Roland Stimpel, bin Vorstand beim Fuß e.V.

Katja (4:15)

Dann hab ich noch dabei den Caspar Spinnen. Möchtest du dich auch kurz vorstellen.

Caspar (4:18)

Ja, hallo, schönen guten Tag. Mein Name ist Caspar Spinnen vom schwedischen Mobilitätsanbieter VOI Technology.

Katja (4:27)

Genau, und ich habe mir so überlegt, weil der Caspar natürlich derjenige ist, der jetzt in der Branche ist und auch so ein bisschen beobachtet hat, wie das Ganze sich entwickelt hat. Kannst du uns mal so einen kurzen Einblick geben, seit wann gibt es überhaupt E-Scooter in Europa? Wie hat sich das so entwickelt? Wie seid ihr als VOI auch aufgestellt? Wo seid ihr tätig? Was ist die Flotte? Vielleicht auch ein bisschen was zu den Fahrzeugen zu erzählen.

Caspar (4:52)

Ja klar, danke dir. Ich glaube, wichtig ist dabei zu verstehen, dass es ganz in Europa unterschiedliche Startdaten gibt. Das in Deutschland war ein besonderes Startdatum, weil hier mit einem sehr großen Potenzial für Mikromobilität gerechnet wurde. Das hat sich auch bis jetzt bewahrheitet. Als die Verlautbarung der Elektrokleinst-Fahrzeuge-Verordnung gekommen ist, ist damit der Gebrauch im Sharing möglich geworden. Zu dem Zeitpunkt gab es das Sharing schon in einigen anderen Ländern. Dann ist es allerdings auch nach Deutschland gekommen. Zunächst ist es so gewesen, dass Scooter erstmal in Städte gebracht worden sind, glaube ich, insgesamt, um zu schauen, wie die Mobilität dort wachsen kann, weil es eben auch ein großes Erfahrungsthema ist. Und über die letzten zwei Jahre hat es sich zu einem recht bedeutenden Geschäft entwickelt, das durch Veränderungen, die wir jetzt gesehen haben im Zuge der Corona-Pandemie, aber auch eines gewissen

New Normals, das schon getrennt davon entsteht, sich herausgearbeitet haben.

Katja (6:16)

Hast du denn da auch Hinweise, weil du gerade von Entwicklung sprichst, da würde ich gerne noch mal im Moment bleiben. Also wie war am Anfang auch die Reaktion? Welche KundInnen habt ihr da gewonnen? Was habt ihr da auch für euch jetzt so in den Statistiken gesehen? Gab es Veränderungen? Weil das war dann ja eigentlich so kurz vor der Pandemie, in die Pandemie hereinragend, dass dieses Produkt sich da auf der Straße gefunden hat, oder?

Caspar (6:42)

Ja, ganz klar. Man sieht eine sehr eindeutige Entwicklung. Viele von den Leuten, die heute mit uns fahren, sind jetzt nicht unbedingt die, die direkt am Anfang gefahren sind. Es hat sich ein sehr, sehr klarer Wandel in den Nutzerinnen-Profilen gezeigt. Das erkennt man auch an Bewegungsmustern. Und zwar dadurch, dass, was wir vermuten, dass viel Fahrten sich auch ins Homeoffice gruppiert haben, dass dadurch viel von der Nutzung sich in äußere Bezirke verlagert hat und auch weiter verlagert. Es gibt viele Leute, die einen Weg gefunden haben für sich, E-Scooter in die Alltagswege mit aufzunehmen. Das geht ein bisschen anders als mit anderen Verkehrsmitteln, weil es sich eigentlich mit zu Fuß unterwegs sein kombiniert. Quasi ein spontanes Mobilitätsangebot, das ein Anderes erweitert. Und das ist dieses Jahr, glaube ich, auch nochmal sehr mit der Neuentdeckung des Draußenseins zu einem großen Wachstum gekommen. Wir haben jetzt insgesamt seit dem Start

sechsmal so viele Fahrten gehabt im letzten Jahr. Und die Nachfrage steigt. Jetzt gilt es aber dann auch für uns herauszufinden als Nächstes, wie kann man dieses immer mehr zum öffentlichen Verkehrsmittel werdende Angebot auch mit dem Angebot vernetzen, das es dazu eben schon gibt. Und das ist ein wichtiger Träger der weiteren Bewegung.

Katja (8:04)

Es war ja am Anfang auch ehrlich gesagt etwas, wo man schon gemerkt hat, da waren auch bestimmte Interessen, erst mal Unternehmen hochzuziehen und die vielleicht dann irgendwann zu verkaufen oder ja, so eine Bereinigung vom Markt, was wir ja bei vielen Produkten leider haben, die so ein bisschen, ich sag mal, künstlich aufgebläht werden. Wie ist denn der Markt, kannst du da was zu sagen, gestartet und wie viele Anbieter gibt es gerade in Deutschland? Und unterscheidet euch als VOI irgendwas von anderen Anbietern oder ist das Angebot recht ähnlich?

Caspar (8:31)

Ja, wir haben in Deutschland noch einen recht aktiven Markt. Es haben sich einige Anbieter zurückgezogen, allerdings längst nicht so viele wie erwartet. Im Falle von Ausschreibungen in deutschen Städten wird es also immer noch Kandidaten dafür geben. Und ich glaube, die sind auch alle noch gut unterwegs und haben auch relativ viel an Fortschritt gemacht in den vergangenen Jahren in Deutschland. Also da hat sich, glaube ich, einiges getan. Für uns als VOI unterscheidet vor allem, dass wir einen sehr lokalisierten Ansatz vertreten. Wir denken, dass es besonders Sinn macht, mit ge-

nau diesen Gegebenheiten zu arbeiten, die es vor Ort gibt. Und als Teil eines Stadtkonzeptes ist das eben extrem wichtig. Und wir sehen eben, dass sich viele von den Weiterentwicklungen technologisch wie prozess-technisch, die sich bei uns ergeben haben, eben aus diesen Partnerschaften herausgebildet haben. Und das wollen wir in der Zukunft noch deutlich weiter vorantreiben. Aber natürlich auch schauen, dass es ein gesamtes Framework dafür gibt.

Katja (9:34)

Und wenn wir jetzt nochmal auf das Fahrzeug schauen, auf den Scooter an sich, hat sich der auch fortentwickelt? Weil da war am Anfang ja auch so ein bisschen, auch zu Recht, glaube ich, das Urteil, das ist so ein Gadget, aus dem, ich sag jetzt mal: bösen China-Markt kommend. Aus einem Guss, Plastik, nicht wechselbare Akkus und so weiter. Wie hat sich das fortentwickelt? Wie ist die Lebensdauer? Wie lange kann man mit so einem Ding fahren?

Caspar (9:56)

Ja, das ist eine sehr gute Frage. Ich sehe heute noch häufig eine Studie, die hier in Deutschland auch sehr durch die Medien gegangen ist. Im Vergleich zu dieser Studie hat sie sich verzwanzigfacht die Lebensdauer eines einzelnen Scooters. Ich glaube aber auch, dass es nicht richtig wäre, die Entwicklung jetzt allein daran abzulesen. Man sollte eben auch beachten, dass nach Baukastenmodell Teile ausgetauscht werden, dass die Scooter eben auch alle repariert werden. Also die übersteigen schon dadurch die Lebenszeit eines normalen Modells um einiges und sind außerdem jetzt inzwischen in der fünften Generation von uns genau für diesen

Sharing-Betrieb eben auch entworfen. Das bedeutet, dass sie weniger umkippen können als jetzt ein normaler oder dass sie robuster sind, dass sie vor allem aber auch sicherer sind, damit die Leute darauf ordentlich fahren können und es zu keinen Unfällen kommt. Denn das ist für uns ein sehr wichtiges Thema. So ein modernes Stadtkonzept ist immer auch ein Konzept der Vision Zero. Sogas geht sehr häufig mit Tempo 30 etc. Hand in Hand. Und da gehören natürlich dann aber alle Seiten mit dazu. Und man kann jetzt nicht im großen Stil ein neues Verkehrshindernis einbringen. Das würde dieser gesamten Idee im Weg stehen.

Katja (11:12)

Und dann gab es natürlich am Anfang auch den Vorwurf der prekären Arbeitsverhältnisse. Juicer war so ein bisschen das Stichwort. Da gab es ja auch die Abenteuerlisten, all Reportagen, wo Menschen privat zwölf von diesen Scootern zu Hause geladen haben. Wie stellt sich das mittlerweile dar?

Caspar (11:26)

Wir hatten in Deutschland das Juicer-Modell bei VOI nie gehabt. Es hatte sich schon aus der Vergangenheit gezeigt, dass das vielleicht nicht eine tragbare Idee für die Zukunft sein wird. Eben auch einfach deswegen, weil es Sinn macht, so ein wichtiges Geschäft wie die Logistik nicht an freiberuflich Arbeitende abzugeben. Das hat sich auch seitdem bei uns nie wieder geändert. Da geht der Trend eigentlich zu Ausweitung dieser Kapazitäten von unserer Seite. Aber das Modell ist nicht unbedingt verlässlich und

entspricht auch nicht wirklich unseren Vorstellungen von Arbeitsverhältnissen auf schwedischer Basis.

Katja (12:12)

Kannst du kurz schildern, wie das dann abgeht bei euch? Also ist das, wie arbeitet ihr? Einsammeln müsst ihr sie ja wahrscheinlich? Oder macht ihr das mit den Wechselakkus einfach, dass man so einen Betriebstag bei euch mal kennenlernt?

Caspar (12:25)

Ja, genau. Die vielleicht wichtigste Weiterentwicklung, die es auch bei vielen anderen Branchenvertretern gegeben hat, sind die Wechselakkus tatsächlich. Scooter heutzutage müssen eben nicht mehr zum Laden eingesammelt werden. Das funktioniert über ein Routenoptimierungssystem, das uns hilft, die Scooter, die mit dem Muttersystem verbunden sind, anzusteuern und dann durchzugehen, um mit möglichst wenig Wegaufwand die Akkus dann auszu-tauschen. Also dadurch hat sich der Logistikprozess bisher schon um die Hälfte minimiert. Und das ist in diesem Fall natürlich auch ein Emissionsprozess gewesen, den wir so weit wie möglich drosseln.

Katja (13:05)

Super, dann danke dir erstmal für den Einstieg in die E-Scooter. Dann würde ich gerne den Roland mal reinholen. Vielleicht kannst du auch noch mal kurz erklären, was ist Fuß e.V. eigentlich und was hat man sich darunter vorzustellen? Wofür arbeitet ihr?

Roland (13:18)

Ja, sehr gerne. Jede Verkehrsart hat so ihre Lobby. Caspar Spinnen hat die Plattform Shared Mobility. Etwas bekannter sind der ADAC und der ADFC. Es gibt mehrere Bahnkundenverbände. Nun braucht natürlich auch die größte Gruppe der Verkehrsteilnehmer, zu der mehr oder weniger 80 Millionen Menschen in Deutschland gehören, auch eine Lobby. Der Verband ist noch klein. Die Zahl der Menschen, von deren Interessen wir sagen, dass wir für sie sprechen, ist ziemlich groß. Es ist ja nicht nur so, dass alle mal gehen, sondern dass auch in Städten mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden, als mit jedem anderen Verkehrsmittel. Hat sich ja bei den jüngsten Untersuchungen Mobilität und Deutschland und so weiter für die großen Städte auch wieder rausgestellt. So, zu den E-Scootern direkt. Es ist ja schon der Name des Menschen gefallen, der das alles veranlasst hat. Andreas Scheuer, den wir alle glücklich losgeworden sind und der auch das, was an der ganzen Geschichte jetzt Misere geworden ist, maßgeblich verantwortet hat. Er wollte es ja ursprünglich noch viel heftiger haben. Andreas Scheuer hatte zwei Motive, als er E-Scooter einführen wollte. Zum einen, er wollte da mal zeigen, nach all seinen Desastern mit Maut und so weiter, dass er auch was Junges, Modernes, Konstruktives auf die Beine stellen kann. Auf der anderen Seite hatte er aber eine Heidenangst, dass E-Scooter den Verkehr mit seinem geliebten Auto irgendwie erschweren würden. Sowohl das Fahren als auch das Parken. Deswegen hat Andreas Scheuer zuerst vorgesehen, dass ein Teil der E-Scooter auf Gehwegen fahren kann und dass alle dort parken sollen. Das erste haben wir mühsam in einer großen Allianz mit Sozialverbänden, Seniorenverbänden, Behinder-

tenverbänden und so weiter, durch erfolgreiches Lobbyieren bei mehreren Landesregierungen, es musste ja durch den Bundesrat, die Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung, haben wir mühsam weggekriegt. Das zweite haben wir leider nicht weggekriegt. Das bedeutete nun in der Praxis, dass da, wo es E-Scooter gibt, sie keine eigene Abstell-Infrastruktur bekommen haben, sondern dass sie in eine ohnehin hochbelastete, überlastete und oft auch schon von anderen missbrauchte Infrastruktur eingedrungen sind. Zur Schonung des Autos, daran möchte ich noch mal erinnern. Und das ist nun der Ursprung der Misere, die wir heute haben, die darin besteht, dass die primäre und wichtigste Mobilitätsform in den deutschen Städten von einer neuen und jungen Mobilitätsform von weit geringerer Bedeutung behindert, und da, wo auf Gehwegen illegal gefahren wird, dann auch gefährdet wird. Und auch dort, wo, was ja vor allem Blinden passiert und alten Leuten man drüber stolpert und so weiter. Und es gibt ja Wege, sie sind ja aufgezeigt. Und die Branche geht auch zum Glück in diese Richtung, das zu bessern. Aber solange wie das nicht geändert ist, werden wir keine Freunde.

Katja (16:07)

Kannst du vielleicht, weil du ja da relativ nah an der Praxis auch bist, du hast jetzt schon gesagt, blinde Personen, ältere Personen, vielleicht auch so ein bisschen das Nutzerinnen-Verhalten von diesen Scooter-Nutzenden schildern, dass man einfach mal ... Also was erreicht dich da so? Was sind die Ärgernisse?

Roland (16:25)

Nah an der Praxis bin ich in der Tat. Ich wohne in Berlin um die Ecke vom Bahnhof Friedrichstraße. Das ist einer der Tourismus-Hotspots hier in der Gegend zwischen Regierungsviertel, Museumsinsel usw. Und die Praxis, nicht nur von Touristen, sondern auch von Berliner Spaßfahrenden, die ist teilweise unspektakulär, normal. Es ist natürlich, wenn jemand auf der Friedrichstraße mit einem E-Scooter fährt, der ist aus unserer Sicht ein wesentlich angenehmerer Zeitgenosse als jemand, der als Auto-Poser da unterwegs ist. Gar kein Thema. Aber man sieht viele in meiner ganzen ... ich habe eine Fotosammlung von nicht nur zu zweit, sondern zu dritt fahrenden, auf Gehwegen kommt mir ständig jemand entgegen, mir macht das nix, ich bin ja erst 64 und kann noch beiseite oder kann so rechtzeitig mit der Faust drohen, dass der beiseite geht. Tu ich auch manchmal. Aber andere Leute sind 84. Mit meinem Vater, der 95 ist und langsam mit dem Rollator geht, würde ich mich in meiner Wohngegend nicht mehr auf die Straße trauen. Und das ist der eigentliche Skandal dabei, dass für manche Leute, für Ältere, für Blinde, auch für Eltern mit Kindern, die sie gerne auch mal kurz von der Hand lassen würden, E-Scooter nicht Mobilität schaffen, sondern Mobilität vernichten. So wie sie heute benutzt werden.

Katja (17:45)

Das sind also in dem Moment Menschen, die die Gehwege nutzen, obwohl das nicht erlaubt ist. Kannst du uns kurz nochmal die rechtliche Situation vielleicht schildern? Also was ist eigentlich die Grundlage? Woran müssten sich zumindest diese Menschen halten und wogegen verstoßen sie?

Roland (18:00)

Sie dürfen und sollen so gefahren werden wie Fahrräder, mit ein paar Ausnahmen. Radwege, wo es Radwege gibt, aber auch da, wo keine Radweg-Benutzungspflicht ist, auch auf der Fahrbahn. Das heisst, in der deutschen Praxis mit ihrer gegenwärtigen Infrastruktur meistens auf der Fahrbahn. Auf Gehwegen fahren überhaupt nicht. In Parks übrigens auch nicht, wogegen massenhaft verstoßen wird, zumindest hier in Berlin, weil da ganz andere Gesetze, nicht die Straßenverkehrsordnung gelten. Und das Abstellen, so steht es in der Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung, ist so erlaubt wie bei Fahrrädern, das heisst auf dem Gehweg, aber es soll nicht stören. Das ist das, wogegen am häufigsten verstoßen wird. Es gibt durchaus etliche Elektrofahrrad-Benutzer, die schaffen es, ihre Fahrzeuge an den Gehwegrand zu stellen, an die Hauswand. Was für Blinde auch schon schlecht ist, weil die mit ihrer Kombination aus Tasten und mit dem Stock und Hören darauf angewiesen sind, an Hauswände zu kommen. Schon da haben die Probleme. Andere massenhaft idiotische Menschen schaffen es nicht. Immer wieder trete ich hier aus dem Haus, 100 m vom Bahnhof Friedrichstraße, und bin dann herausgefordert, einen 200-m-Hürdenlauf über 5 querstehende E-Scooter zu machen. Das sind schlichte Deppen. Ich weiß nicht, ob sie erst Deppen sind und dann E-Scooter fahren, oder ob das Fahrzeug, weil es nicht ihr Fahrzeug ist, sondern ein Sharing-Fahrzeug, an sich ist Sharing ja was Tolles, aber es führt leider auch zu einem nach mir die Sintflut-Verhalten, zu einem ausgesprochen unsozialen, und dieses muss man lösen, indem man diese Leute zwingt, ihre Fahrzeuge nur an festen Stationen abzu-

stellen. Nach Pariser Vorbild, da gibt es ja hervorragende Modelle, dann wäre alles weit weniger als halb so wild.

Katja (19:52)

Das ist ein guter Stichpunkt, denn ich glaube, das wäre auch für mich nochmal wichtig, weil du sagst, wir lobbyieren als Fuß e.V. Was fordert ihr und wie ist so deine Vision, wie zukünftig mit E-Scootern da umgegangen werden soll, dass es zu einem guten Miteinander kommt?

Roland (20:11)

Also wir fordern, ja das ist ja bekannt, für die Fahrbahn mehr Priorität, mehr Raum, mehr Sicherheit für stadtverträglichere Fahrzeuge. Das sind Fahrzeuge, die wie Fahrrad und E-Scooter, die im Schnitt so 20 fahren, die klein und leicht sind und nicht so viel Parkraum brauchen wie Autos. In dem Punkt sind wir hier uns auch, glaube ich, alle ziemlich einig. Auch in der Forderung für Tempo 30 und für ein Zurückdrängen der zu großen Fahrzeuge. Für das Abstellen, wie gesagt, nur feste Stationen. Langfristig wollen wir das ja alle, aber es ist nicht absehbar, dass es in kurzer Zeit schon überall den Raum dafür gibt. Manche Städte sind da unwillig, andere, Berlin zum Beispiel, ich sprach jetzt kürzlich mit der Verkehrsstadträtin von Berlin Mitte, Almut Neumann, wunderbare Frau, die ganz große Projekte hat, aber sie sagte, ich schaffe mit meinen knappen Verwaltungsleuten, ich schaffe nur 50 Kreuzungen im Jahr, an denen ich Fahrrad- und E-Scooter-Plätze schaffen kann. Das löst das Problem noch lange nicht und unsere Position ist, solange wie dieses Problem nicht gelöst ist, muss die Politik, die ja

Sondernutzungs-Genehmigungen hier in Berlin demnächst zu vergeben hat oder Konzessionen, sich entscheiden, welche Gruppe ihr wichtiger ist. Sind es die vielen Menschen, die gehen oder sind es die längst nicht so vielen, die E-Scooter fahren und da sagen wir, es darf nicht noch jahrelang das Problem zu Lasten aller Menschen zu Fuß bestehen. Solange wie es nicht genügend Infrastruktur gibt, müssen die erstmal wieder weg, die E-Scooter und sie sind dann herzlich willkommen wieder zu kommen, wenn der Raum für sie da ist.

Katja (21:49)

Und wenn du so Auto und E-Scooter vergleichst, wie hoch sind die prozentualen Anteile an Problemen, auch für Fußverkehr, was die beiden Verkehrsmittel angeht in der Stadt?

Roland (22:00)

Es sind unterschiedliche Arten des Problems, natürlich. Das hauptsächliche Autoproblem ist in vielen Städten, dass Autos auch sehr rücksichtslos Gehwege zuparken und illegal. Dagegen kämpfen wir ja überall. Im inneren Berlin ist das ein nicht so großes Thema und in manchen anderen Stadtzentren sehr großer Städte auch nicht so. Aber man kann das jetzt nicht in Prozentzahlen festmachen. Was man in Prozentzahlen weiß, ist die Fahrleistung. Man kennt ja die Zahl der E-Scooter, die es in Deutschland gibt, die zum Verleih stehen. Man kennt grob ihre tägliche Fahrleistung und die Zahl der Ausleihen und kommt dann so auf etwa, ganz grob geschätzt, 1,2 Millionen Kilometer tägliche Fahrleistung. Man weiß auch, ganz grob 10 Prozent davon ersetzt Autofahrten. Das wären also

120.000 Kilometer ersetzte Autofahrten im Jahr. Nun gucken wir uns die Fahrleistung der Autos an. Und da kommen wir, auch diese Zahlen sind ja bekannt, auf täglich 1,5 Milliarden Kilometer. Das heißt, E-Scooter haben es in den letzten drei Jahren nur fertiggebracht, grob geschätzt etwas weniger als 0,01 Prozent der Autokilometer zu substituieren. Das ist ein Wert, für den sich sogar die Homöopathen schämen würden. Und man sieht, das ist der Mobilitäts-verbessernde Effekt, der darin besteht, dass Autokilometer abgelöst werden, weitaus geringer als der Mobilitäts-vernichtende Effekt. Das betrifft ja nicht nur Menschen zu Fuß, die reine Fußwege zurücklegen. Die Dinger stehen ja auch vorzugsweise an Haltestellen oder man stolpert am U-Bahneingang drüber. Und es betrifft natürlich auch das Fahrradfahren. Mit dem Rad bin ich auch viel unterwegs und auch da wird gerne mal quer abgestellt oder es sind alle Fahrradständer davon blockiert. Also in der momentanen Situation haben wir durch E-Scooter nicht Mobilitätsgewinn für den Umweltverbund, sondern Mobilitätsverlust. Andi Scheuer hat soweit gewonnen.

Katja (24:00)

Wobei, da würde ich immer noch ein bisschen die Lanze gegen das Auto brechen, wenn es diese Bezeichnung überhaupt gibt. Weil ich bin ja gerade hier im ländlichen Raum, und da sind ja 10 Prozent der Autowege sind ja unter einem Kilometer, 50 Prozent unter fünf Kilometern. Also ich glaube, das größte Fußverkehrs-Ersatzmittel und Radverkehrs-Ersatzmittel ist immer noch das Auto. Und das würde ich dir aber, und da können wir vielleicht Caspar auch direkt noch mit reinholen, das würde ich dir aber auch so, da würde

ich dir recht geben, da sind die am Anfang sehr selbstbewusst viele Firmen gewesen, die E-Scooter anbieten, haben direkt mit diesem Autoverkehr-Ersatz auch Werbung gemacht. Und ich glaube, das war ein bisschen hoch gesprungen. Wie siehst du das, Caspar, jetzt im Rückblick auch? Waren da, ich wüsste jetzt nicht, dass VOI das gemacht hat, aber andere sind damit angetreten, wir werden auf jeden Fall Autos abschaffen. War das einfach auch vom Marketing her etwas, wozu Erwartungen gesetzt worden sind, die sich dann nicht erfüllt haben?

Caspar (24:51)

Ich glaube, man muss das vor allem vor kulturellem Hintergrund sehen. Und zwar, dass in Deutschland Sachen sehr gemessen werden. Und dass es für alles eine Kenngröße braucht. Und diese Kenngröße ist relativ früh ausgerufen worden. Gar nicht so sehr von uns, sondern halt einfach irgendwann auch unisono. Und bei uns war der Slogan eigentlich immer eher so, Städte, die zum Leben gemacht sind. Und es geht mehr auch um den Weg zu einer 15-Minuten-Stadt in der Zukunft. Das heißt, für uns ist es natürlich auch so, dass wir sagen würden, wir haben da hohe Ziele, an denen wir uns messen müssen. Gleichzeitig ist es aber auch so, dass E-Scooter aktuell, wir hatten ja eben den Vergleich der Kilometer, auch von der Anzahl her, sehr viel weniger sind als Autos. Das heißt, es kommt natürlich jetzt auch eine ganze Ecke weniger raus. Dann wird es aber auch so sein, dass wir dadurch, dass wir ein sehr traditionsbewusstes Land sind, auch schon länger mit Autos arbeiten. Und ich meine, es hat uns ja auch viel gebracht, jetzt inzwischen auch wirtschaftlich. Und dass dadurch auch ein Umdenken

gerade erst dadurch angestoßen wird, dass zum Beispiel neue Fortbewegungsmittel wie E-Scooter Fragen in den Raum stellen. Und Fragen, die wir uns eigentlich auch schon länger stellen und die vielleicht auch dringend gestellt werden müssen, was zum Beispiel die Fahrradinfrastruktur betrifft. Herr Stimpel sagte das ja völlig korrekt, wir nutzen mit Scootern eigentlich dieselben Wege. Das heißt, es wäre sehr wichtig, dass sich auch alle ordentlich daran halten und dass es da auch ein ordentliches Vorbild für gibt. Und wir haben jetzt schon an vielen Ecken da Prozesse gesehen, die sich sehr gut entwickeln. Und wir sind sehr froh, da auch ein Teil von gewesen zu sein, dass es irgendwie Pop-up-Radwege gegeben hat, neue verkehrsberuhigte Zonen. Das ist alles ... zollt auch ein bisschen Tribut und eine städtische Mobilität, die wir immer mehr sehen. Und da gibt es eben auch noch weitere Potenziale. Also wenn man in China ist, sieht man zum Beispiel immer diese kleinen Gefährte, die teilweise auch getreten werden können, womit man Sachen machen kann wie kleine Lieferungen oder so. All das ließe sich sehr viel einfacher, platzsparender und auch nachhaltiger gestalten. Und wenn man das dann am Ende irgendwann mal dafür hinkriegt, eine Spur irgendwo weniger zu machen, also hier, ich setze mich ein für Müllerstraße bei der Kernsanierung minus eins, dass das genau dafür dann bereitgestellt wird. Und ich meine, es gibt diese Unternehmen ja hier in Berlin, ist auch Unu, die stellen solche Kutschen her. Das ist ganz spannend, ich bin da Probe gefahren, es war puuuh ... aber man kann es lernen (lacht). Und dass das eben einfach ein wichtiger Punkt ist, wo wir eben auch gemeinsam drauf hinarbeiten wollen. Wir sehen ja eben, dass sich

immer mehr der Mobilitätsschauen auch dahin verlagern, auch wenn jetzt natürlich nicht Leute über Nacht ihr Auto abschaffen werden, weil das wahrscheinlich auch recht teuer war.

Katja (27:42)

Also ich habe heute eine Zuschrift von einer Dame der grünen Jugend, bei denen habe ich beim Bundesverband am Samstag einen Vortrag halten dürfen. Die hat mir eine Sketchnote gemacht von meinem Vortrag. Sie hat gesagt, sie hat nicht zuletzt auch wegen mir E-Scooter und Zug jetzt kombiniert und das Auto abgeschaffen. Das ist, glaube ich, auch noch mal was, was wir, glaube ich, auch manchmal vergessen, dass das Auto ja so nie eins zu eins abgeschafft werden wird, sondern eher durch ein System, was alternative Mobilität bietet, die aber auch verzahnt miteinander gedacht wird. Und da sehe ich selber in Berlin, da bin ich auch nicht mit zufrieden, wie viele Apps es mittlerweile gibt, dass eigentlich die Kundin sich informieren muss über das, was es eigentlich so gibt. Wie ist denn da so die Zusammenarbeit? Weil Roland hat ja auch zu Recht gesagt, es muss ja dahin gehen, natürlich einmal in der Infrastruktur, dass wir die Autos aus den Städten wieder rausbekommen. Aber es muss natürlich auch dahin gehen, dass es Produkte gibt, die miteinander funktionieren. Habt ihr da auch irgendwie Städte, wo das schon gut funktioniert vielleicht?

Caspar (28:40)

Ja, zum Beispiel sind wir in der Jelbi App in Berlin. Also man kann unsere Scooter genau am selben Ort buchen, wo man auch digital die BVG buchen kann. Wir haben mit Jelbi zusammen außerdem

auch das Projekt der Mobility Hubs in Berlin gut vorantreiben können. Das ist so ein bisschen die Idee der Verlagerung von Scooter-Stellflächen dahin, wo wir sie inzwischen ganz gut voraussehen können. Das sind eben öffentliche, also ÖV-Stationen häufig. Und da gibt es hier zum Verbund nach Spandau, wie zum Beispiel in Stuttgart haben wir das auch an Pendler-Stationen, eben einfach dann Parkstationen, wo die Scooter reingestellt werden können. Das wird dann zum Beispiel auch in der App incentiviert über gemeinsame Kampagnen oder auch in der App kenntlich gemacht, dass eben da diese Fläche ist. Und dadurch lässt sich das eigentlich ganz gut miteinander verwinden. Und ja, wir bedanken uns für die sehr gute Kooperation bis jetzt. Diese Mobility-as-a-service-Produkte, muss man dazu einmal sagen, sind natürlich, man denkt, jemand geht nach Hause, kriegt von allen die APIs, baut die zusammen, fertig. Das ist leider nicht so technisch trivial. Da gehört eine Menge Coding zu, also es sind überall Hightech-Systeme, die aber alle vielleicht nicht konkurrenzfähig sind unbedingt. Und dann ist eben auch die Frage, bis jetzt hat man niemals die Zahlungsabfindung für sowas so digital perfektionieren können. Also es sind viele, viele juristische Sachen dahinter und da haben wir sehr, sehr große Fortschritte gemacht. Da denken wir auch, dass diese Fortschritte in Zukunft auch Gesetzgeber werden überzeugen können, da noch weitere Maßnahmen reinzustecken.

Katja (30:17)

Roland hat ja jetzt relativ konkret auch adressiert, dass die Nutzerinnen auch ein großes Problem einfach sind. Gar nicht unbedingt die Scooter an sich, sondern der Scooter ist ja nur so schlau oder

dumm, wie der Mensch, der ihn zuletzt benutzt hat. Ich habe selbst auch manchmal in Hamburg das Gefühl, dass die Menschen ohnmächtig werden, wenn sie... Also das ist dann manchmal so absurd abgestellt, dass ich selber auch nicht verstehe, warum man das tut. Gibt es da denn aufgrund der Technik, die ihr verbaut habt, auch Lösungswege, dass bestimmte Sachen verunmöglicht werden, sage ich mal?

Caspar (30:48)

Zunächst einmal darüber ärgern wir uns auch sehr. Das lässt sich inzwischen etwas genauer definieren. Es ist natürlich schwer zu sagen, wir haben keine Kameras an unseren Scootern. Das wäre auch mit der DSGVO, glaube ich, gar nicht vereinbar. Aus den Erkenntnissen können wir sehen, dass es hauptsächlich Dritte sind, die sich einen Spaß erlauben, weil da ist nochmal die Barriere, ist wohl von zu dem, was Herr Stimpel sagte, glaube ich, nochmal einen Schnitt niedriger. Man ist auch nicht persönlich involviert, sondern findet es einfach nur doof und dann Scherz und dann Haha. Was machen wir, um solche Sachen technisch vorzubeugen? Wir richten zunächst einmal für unsere Nutzerinnen Parkverbotszonen ein, wo die Scooter nicht abgestellt werden können, wo die Fahrt nicht beendet werden kann. Und wir fordern nach dem Beenden der Fahrt dazu auf, ein Foto vom geparkten Scooter zu machen. Das ist schon mal ein Anfang, weil es sich insofern definieren lässt, wer jetzt am Ende tatsächlich als Letzter die Hand am Scooter hatte. Als nächstes, glaube ich, wäre aber auch sehr wichtig, dass man nochmal darüber nachdenkt, wie die Handhabe ist beim Parkverhalten, weil es momentan eben so ist. Wir haben das

ja eben gehört aus der EKV. Letztendlich stimmt das schon, dass man so parken soll wie ein Fahrrad. Nur ist es so, dass obwohl es weniger Scooter gibt als Fahrräder, Fahrräder zu einem höheren Anteil in Kellern und Hinterhöfen stehen. Das heißt, es wäre vielleicht an dieser Stelle wert, darüber nachzudenken, ob man eben bei der Sanktionierung von solchen Fällen noch einmal anders vorgeht und ob man eben auch schaut, dass sich da ein Prozess für optimieren lässt. Ich meine, es ist eben ein neues Verkehrsmittel, das anders funktioniert. Aber wichtig ist da eine Schnittstelle zu schaffen, über die das gut geht, um so einen guten Austausch zu bekommen und das durch negative Präzedenzfälle eben rauszubekommen. Also wenn man sich so ähnliche Sachen anhört zu den Fahrrädern, als es die neu gab, inzwischen ja schon einiger Zeit, kriege ich fast ein bisschen flashbacks.

Katja (32:38)

Ja, hab ich auch so festgestellt bei den ersten Eisenbahnfahrten oder so. Das ist alles schon ganz normal gewohnt. Roland, was würdest du dir denn wünschen? Also letztlich, ehrlich gesagt, müssten wir ja sogar zu dritt losgehen und noch mal stark lobbyieren, dass wir endlich Autoplätze wieder zu Menschenplätzen in dem Sinne machen, dass alleine physisch auf so einem Autoparkplatz unglaublich viel geteilte Mobilität auch passt. Also willst du so ein bisschen die Stadt, auch dein Berlin aufräumen, dass du sagst, du möchtest auf jeden Fall dafür Sorge tragen, dass Parkplätze wieder zu mehr als nur einem Autoabstellplatz werden?

Roland (33:17)

Ja, natürlich. Zunächst mal Parkplätze effizienter nutzen. 10 E-Scooter und Fahrräder auf einem Parkplatz sind natürlich was viel Besseres und stadtgerechteres als ein Auto. Auf diese Weise gewinnt man dann hoffentlich auch Raum, wenn man insgesamt weniger Parkraum braucht. Ich habe jetzt aber, weil wir schon kurz am Schluss sind, zeitlich zwei ganz konkrete Wünsche an Caspar Spinnen, die mir helfen würden, die Ernsthaftigkeit der Nichten von Roy und der ganzen Branche etwas eher zu akzeptieren. Zum einen, wenn wir twittern und zeigen dann irgendwelche VOI Scooter, die irgendwo im Weg stehen, dann meldet sich immer der Bott und sagt, das täte ihm angeblich schrecklich leid und es komme sofort jemanden und räume das Ding weg. Wenn ich dann drei Stunden später da vorbeikomme, dann ist vielleicht jemand damit weggefahren, aber oft steht das Ding dann noch da. Das zweite ist noch sehr viel größer. Das betrifft die Unverantwortlichkeit von E-Scooter-Nutzern. Ihr seid ja auch Mitglied in der Plattform Sharing Mobility. Euer Verband hat ein Positionspapier und darin fordert er vor einem Hintergrund, bei dem jeder fünfte E-Scooter-Unfall mit einem Betrunkenen passiert, fordert er nicht etwa strengere Alkoholkontrollen oder einen Alkohol-Lock an jedem Scooter, sondern er fordert die Grenze für straffreies Fahren, die Promille-Grenze von 1,1 auf 1,6 Promille hochzusetzen. Das heißt, ihr wollt noch mehr besoffene Fahrer und das werfe ich euch wirklich vor.

Katja (34:43)

Caspar!

Caspar (34:46)

Okay, dann zuerst zu Frage 1. Erstmal bitte ich vielfach um Entschuldigung deswegen. Ich kann mir vorstellen, woran es gelegen hat. Es ist allerdings eine interne Sache, auf die ich nicht hinweisen darf. Schicken Sie es mir nochmal über Mail. Ich Sorge dafür, dass man da sehr ordentlich mit umgeht. Auf die zweite Frage, das würde ich jetzt fürwohl nicht so unterschreiben. Ich würde eher sagen, man sollte die Alkohol-Sanktionierungen, ganz analog zu den Park-Sanktionierungen, schärfer machen. Damit die Leute, die sich da nicht ordentlich benehmen können, einfach lernen, wie es geht und dass es so nicht geht. Und ich meine, es gibt ja diese Grenze halt nicht ohne Grund. Das Verkehrsmittel ist komplett neu. Die Leute müssen erst mal lernen, damit umzugehen. Es ist jetzt nicht die tollste Idee, abends so zu denken, oh, hier die schnelle Fortbewegungsmöglichkeit nach Hause. Da haben wir zum Beispiel auch schon einen Reaktionstest eingeführt, den man in den Abendstunden nutzen kann. Es wird aktuell getestet in drei Städten inzwischen. Dass man so ein Minigame in der App hat, das würde immerhin alle schon mal direkt erreichen und halt auch auf die Thematik aufmerksam machen. Bis jetzt haben 20 Prozent der Leute, die das gemacht haben, danach keine Fahrten mehr angetreten. Also das ist schon eine wichtige Thematik. Und also da kennen wir auch eigentlich überhaupt kein Pardon. Also ich habe schon selber bei Behörden angeschrieben, weil ich in der Zeitung gelesen habe, gesagt, bitte einfach einen Namen herausfinden und sperren, weil wir nicht uns auf eine Nutzung hinbewegen wollen, die in irgendeiner Form riskant sein kann.

Katja (36:18)

Ich finde es auch so interessant, dass ich auf die... (Roland spricht gleichzeitig) Entschuldigung, wenn ich dazwischen gehe, das wäre ja wirklich ein richtiges Negativ-Image. Vielleicht solltest du, Caspar, das mal mitnehmen, weil das ist ja etwas, wo man behaupten würde, das ist ja die letzte Schlagzeile, die man als Anbieter braucht, dass jemand da volltrunken gefahren ist. Was ich jetzt aus den Statistiken -ich hab mich ein bisschen natürlich eingelesen - gelernt habe, ist tatsächlich, dass viele Unfälle auf der ersten Fahrt passieren, weil die Menschen sich einfach überschätzen. Und dass es immer noch wenig Frauen nutzen, weil es vielleicht auch eher ein männlicheres, ich sag jetzt mal in Anführungsstrichen, risikoreicheres Verkehrsmittel ist. Wie geht ihr denn mit dem Faktor Sicherheit auch um? Gibt es Fahrtrainings? Oder kann man sich vorher, bevor man wirklich konkret irgendwo hinfahren will, vielleicht einfach mal auf so ein Ding stellen und das ausprobieren? Ich hab's auch ausprobiert das erste Mal, als sie dann im Straßenraum stand, und ich fand's auch gewöhnungsbedürftig. Vor allen Dingen in Berlin in den Momenten, wo du über Kopfsteinpflaster fährst. Das ist ja ein komplett anderes Gefühl als auf dem Rad oder so. Das ist vielleicht auch noch mal ein wichtiger Hinweis von Roland, dass man da auch eine Verlangsamung des Prozesses, dass Leute so schnell so was nutzen, auch reinbringt vielleicht.

Caspar (37:31)

Ja, erstmal ein Hinweis an dieser Stelle. Kleiner Trick, wenn man über Kopfsteinpflaster fährt, so ein bisschen auf die Zehenspitzen gehen, dann geht es nicht. Aber ansonsten würde ich echt von Kopfsteinpflaster abraten. Ich bin gebürtiger Münsteraner und ich

habe einen Schock bekommen, als mir das erste Mal jemand mit dem Fahrrad von hinten entgegengekommen ist. Ich war richtig westfälisch sauer. Und dann bin ich selber einmal mit dem Fahrrad über so eine ganz böse Stelle gefahren, wo ich dann auch gedacht habe, okay, ich verstehe es so ein bisschen. Frage ist, was kann man tun, um das Parkverhalten auch zu steuern, meinst du, ne?

Katja (38:07)

Genau. Ja, und was kann man tun, dass die Leute nicht, ganz ehrlich, das, was Roland so vorsichtig andeutet, ist natürlich, dass es manchmal auch eher jüngere Herren sind, sage ich jetzt aus meiner Beobachtung, die rein anekdotisch ist und die dann auch in einer gewissen Art und Weise das dann nutzen. Und das habe ich manchmal so, dass ich selber da so stehen bleibe, oh, also das, das, keine Ahnung, ob man erst so einen, jetzt nicht einen Führerschein machen muss, aber dass man irgendwie die Leute auch ein bisschen maßregelt im positiven Sinne für alle, dass man mit dem Ding einfach erst mal unterwegs ist, bevor man sich richtig, weil es ist, hat Roland ja auch gesagt, wir befinden uns auf einem komplett überfüllten Raum. Das Problem ist das Auto, aber wir müssen mit dieser Situation ja irgendwie alle erst mal klarkommen, weil keiner an diese Parkplätze will.

Caspar (38:53)

Ja, wir setzen uns groß für das Thema Verkehrssicherheit ein. Wir haben 2019 unsere digitale Verkehrsschule ins Leben gerufen. Das bedeutet letztendlich so was wie die Online-Version von dem theoretischen Teil einer Verkehrsschule. Das kennt man heutzutage.

Man fährt ja nicht mehr irgendwo hin, wo eine Klausur ist. Man fährt zu so einem Computer. Und ähnlich ist das gedacht. Wir incentivieren das mit Credits. Das sind bei uns Fahrtguthaben. In Deutschland haben circa eine Viertelmillion daran teilgenommen. Das Ganze kombinieren wir mit Offline-Events, der Schulung von Leuten. Da haben wir jetzt kürzlich noch mal auf der Velo Berlin ein bisschen was zu gemacht. Wir arbeiten dazu auch mit der TUM in München zusammen. Es geht auch um die Erforschung von Unfallursachen. Ich glaube, du hattest den Herrn Czenskowski da auch schon mal gehört, tatsächlich, ne? Genau. Dem sammeln wir Daten dazu, wann Unfälle geschehen, was für Unfälle geschehen, an welchen Orten auch. Es ist ein Projekt zur Vision Zero. Nach dem auch determiniert werden könnte oder soll, was Kreuzungen wären, wo es Renovierungsbedarf gibt, eine neue Infrastruktur. Und dann eben noch sehr das Thema Verkehrsschulung. Also eben auch die Frage, wie können wir das noch mal von unserer Seite besser in die UX mit einbringen. Wie können wir das Thema Sicherheit immer anklingen lassen mit. Weil es letztendlich einfach auch ein großer Gruppeneffekt, glaube ich, wo viele Leute nach und nach eben mit reinrutschen. Und wichtig ist, dass in diesem Kontext dann Leute, die vermehrt auffallen, auch gegebenenfalls de incentiviert werden können. Ich muss dazu allerdings auch sagen, also unser größtes Nutzerinnen-Segment liegt zwischen 35 und 44 Jahren, also prozentual gesehen. Die durchschnittliche Nutzerin ist über 25 Jahre alt. Und wir sehen schon, dass 40 bis 50 Prozent der Fahrten in Deutschland an Stationen des öffentlichen Nahverkehrs starten und enden. Also was ich mir jetzt im Kopf so ein bisschen denke, so

vielleicht ein paar Leute, die mit einem Scooter nicht wohin, sondern eher im Kreis fahren, das ist nicht unbedingt die Mehrzahl. Viel findet eben auch da statt, wo man es gar nicht so sehr sieht. Verpasste Bahnen, die ersetzt werden. Leute, die im Schichtbetrieb arbeiten. Das kommt alles vor. Und wir haben eben auch gehört, dass 50 Prozent von allen, die wir befragt hatten, gesagt haben, dass sie eher mit dem öffentlichen Nahverkehr fahren, wenn Scooter an Stationen verfügbar sind. Und ja, ich meine, das sieht ganz gut aus. 15 Prozent ersetzen direkt Autofahrten. Also wenn man Taxi auch mit dazu nimmt zum Beispiel. Also alles, was auf der Straße gefahren wäre als Pkw sozusagen. Dazu kommen aber natürlich auch bei den, das geht mir jetzt ins Herz, das zu sagen, bei den besetzten Fußwegen, die einen großen Teil ausmachen, 40 Prozent, ist die Hälfte aber mit anderen Fußwegen oder mit Scooter-Fahrten kombiniert. Das heißt, wenn wir das alles zusammennehmen, sehen wir, dass 30 Prozent der Fahrten eigentlich ein Zu-Fuß-Geh-Lebensbild unterstützen. Ich kann das selber nur betonen. Ich habe selber kein Auto und gehe eigentlich nur zu Fuß. Ich kann auch frei heraus gestehen, als ich das erste Mal Scooter gesehen habe, war es mir auch noch nicht so ganz klar. Aber inzwischen bin ich noch mal sehr viel weite Strecken selber unterwegs, weil ich eben weiß, dass ich im Ernstfall immer eine Notfall-Mobilität in der Tasche habe.

Katja (42:25)

Hier kommen auch gerade schon die ersten Fragen und Feststellungen rein. Fabian sagt, dass ihm tatsächlich auch mit dem Scooter erst bewusst wird, wie schlecht so ein bisschen die Infrastruk-

tur auch ist. Was er sonst nur mit dem Rennrad so spürt, dass es da viele Schwellen gibt und Kanten, das ist halt auch interessant, dass man da vielleicht auch merkt, wie der Zustand von Straßen so in der Stadt ist. Und es gibt noch mal die Frage nach dem Vandalismus. Das ist natürlich auch immer so ein Thema gewesen, wobei ich mich immer gefragt habe, wie es Leute schaffen, diese Dinge in den Fluss zu werfen, weil die sind ja ziemlich schwer. Ist das immer noch so ein Problem oder hat sich das ein bisschen gelegt?

Caspar (43:02)

Ja, genau, zu der Frage wollte ich noch kurz was sagen. Das haben wir auch gesehen. Das sagt auch Herr Czenskowski. Die KollegInnen sind recht sicher, dass Bordsteine, die nicht tief abgesenkt sind, häufig ein Hindernis sind, an dem sich dann Leute, die unterwegs sind und nicht mehr sicher unterwegs sind, stoßen. Das könnte generell auch ein Thema sein. Ich kenne das auch von meinem Fahrrad. Das ist ... manchmal macht es einen unangenehmen Huckel. Und dann hattest du eben noch eine zweite Frage gestellt.

Katja: Genau, das war noch zum Vandalismus.

Caspar: Ja, also Vandalismus betrifft generell schon deutlich unter 1% unserer Flotte. Das muss man auch im Kopf behalten. Mit dem Wasser ist es so, dass schon mal welche drin landen. Wir ziehen die aber auch raus. Da haben wir Teams unterwegs, die die Scooter lokalisieren. In der Regel halt für einen Austausch. Und es gibt nochmal eine spezielle Einheit dazu, quasi, und die suchen die Punkte ab, wo erstmal nichts gefunden wurde.

Katja (44:03)

Allein schafft man das nicht. Das sind doch Leute, die das zu zweit machen, oder? Also ich kann mir einfach nicht vorstellen, dieses Ding allein ... Das ist doch wirklich ... Also ein Dummejungenstreich würde ich jetzt nicht sagen, aber ...

Caspar (44:14)

Man erlernt im Leben ja die unterschiedlichsten Fähigkeiten, die man dadurch halt irgendwie so qualifiziert, dass das andere es echt nicht können. Aber ich hätte nie gedacht, dass guter Angler einer davon ist. Du kannst dir mal den Jimmy angucken, hier in Köln, der macht das ..., ja.

Katja (44:35)

Ok, ja dann würde ich tatsächlich allmählich zum Ende sonst kommen. Hast du noch konkrete Fragen? Die kann der Max vielleicht noch mal einspielen. Konkrete Frage an VOI. Am Stuttgarter Hauptbahnhof liegt der hintere Fahrradparkplatz leider in einer Parkverbots-Zone. Kann man da was machen?

Caspar (44:52)

Ich würde auch sagen, am besten über Mail. Wir hatten ja eben schon darüber gesprochen, was wäre für uns nochmal ein super guter Punkt in der Zukunft. Wir sind super gut über Mail zu erreichen. Genau, kann einfach an mich direkt gehen und dann leite ich das direkt weiter. Weil das wird entweder einen guten Grund haben, das kann auch sein. Parkverbots-Zonen sind häufig auch vereinbart und dann geht es eben nicht. Aber vielleicht war es halt: da hat jemand einen Fehler gemacht.

Katja (45:20)

ja, zum Schluss, Roland, was wünschst du dir, was hast du mitgenommen? War dir irgendwas auch neu? Und wie guckst du jetzt so ein bisschen in die gemeinsame Zukunft der Mobilitätswende, vielleicht auch mit E-Scooter?

Roland (45:32)

Da ist, wie in so vieler Hinsicht, Paris das große Vorbild. Die Stadt, in der sowieso ja schon herkömmlich mehr als 80% aller Wege zu Fuß und mit der Metro zurückgelegt werden. Das, was da so rumknattert und dröhnt, ist zwar laut und ist lästig, aber ist doch nur eine kleine Minderheit. Paris und Frankreich insgesamt haben das Thema am besten in den Griff bekommen. Da gibt es das fantastische Leihfahrrad-System Vélib', 20.000 Räder, 1.400 feste Stationen, rund um die Sorbonne gibt es ganze Straßen, die nur Leihfahrrad-Stationen sind. Da steht kein einziges Auto mehr und keins von den Dingen steht im Weg. Paris ist ja, ich war jetzt eine Weile nicht da in der Corona-Zeit, glaube ich, auch dabei, das mit den E-Scootern ganz gut in den Griff zu bekommen. Auch da verpflichtende Stationen zu schaffen, da müssen wir hin. Man darf aber auch nicht vergessen, dass auch die Restriktionen, die die denen bei Falschverhalten auferlegen, nicht ganz wirkungslos sind. Verschiedene Arten des Gehweg-Missbrauchs, unter anderem Falschparken, illegal dort fahren mit einem Fahrrad oder E-Scooter, das kann da schon mal 135 Euro kosten. Und das spricht sich in der Community rum und steht dann auch im Lonely Planet und so. Ich glaube, auch das ist wirksam, damit das dann am Ende zu einem normalen, zivilisierten Verkehrsmittel wird. Und nicht mehr so was

Schmuddeliges, Lästiges hat, als wie man es jetzt zum großen Teil doch erlebt.

Katja (46:57)

Ja, tatsächlich habe ich in der Recherche zu meinem Buch auch gelesen, dass sie sogar 50.000 Menschen eingestellt hat, dass das alles auch kontrolliert wird und die coolste Verkehrswende wäre in Deutschland ja schon mal gegeben, wenn die Straßenverkehrsordnung durchgesetzt werden würde. Weil, das ist natürlich auch etwas, was immer wieder an Personal und irgendwelchen Dingen, wie: „wir gucken auch gerne mal weg, wenn jemand falsch parkt“, so liegt. Caspar, hast du für uns einen Ausblick, was wird sich verändern, was wird sich verbessern, wo seid ihr gerade dran, an welchem Team arbeitet ihr?

Caspar (47:28)

Ja, also erst mal, ich würde das unterschreiben so. Ich würde nicht schmuddelig sagen, aber ansonsten vieles genauso. Wir sind auch sehr, sehr große Fans von Paris. Wir setzen uns aktiv für das Konzept der 15-Minuten-Stadt und deren Umsetzung um. Wir hoffen, dass wir in diese Richtung auch zukünftig weiter vorgehen können, dadurch, dass wir eng mit den Städten zusammenarbeiten und eben an dieser viel benötigten Infrastruktur arbeiten. Für uns gilt so ein bisschen die Devise, der Gehweg sollte ein Gehweg sein, der seinen Namen auch verdient. Wenn ich jetzt bei mir rausgucke, dann kann ich mir schon denken, was ich da sehe. Die Couch ist immer noch da und da steht drüben ein Fahrrad quer über den Weg und da ist immer noch ein Moped ein bisschen im Weg. Es

kommt einfach mehr und es gibt für mehr Sachen das Platzbedürfnis. Gleichzeitig aber wird der Kern von modernen Städten es immer sein, dass man da gut zu Fuß gehen kann, vor allem und gerade, wenn es überall digital wird. Ja, und was ich vielleicht sage, was ich eben noch vergessen habe: Wir haben inzwischen auch einen Anfängermodus. Wir haben ein Helm-Selfie mit installiert. Wir haben Tempodrosselungen zonenbasiert. Das geht leider in Deutschland noch nicht, aber geht in Paris zum Beispiel. Und wir hoffen, dass wir gemeinsam da einen guten Beitrag leisten können und gleichzeitig eben unsere Scooter auch noch sicherer machen, um zu gucken, dass man am Ende damit nicht nur den Bordstein hochfahren kann, sondern hochschweben kann. Oder was auch immer dann als nächstes kommt. Wir sind ja bei der fünften Generation Scooter nach drei Jahren.

Katja (48:50)

Google Wort. Genau. Ich danke euch sehr für den Austausch. Ich glaube, das Fazit ist tatsächlich, dass wir Stadtraum auch wieder als Lebensraum begreifen sollten. Das ist halt auch etwas, wo wir uns sehr stark daran gewöhnt haben, dass da immer so Pkw ja auch geparkt stehen. Bei mir in Hamburg vor der Haustür kann man immer noch umsonst parken. Da stehen mittlerweile Wohnmobile mit Kajak obendrauf, wo ich so das Gefühl habe, irgendwo hört es auch auf. Und das ist, glaube ich, was, was allen halt gut tun würde. Das merke ich aber auch tatsächlich. Das kann ich nur bestätigen, Roland, in Berlin, dass viele da auf dem Weg sind als Stadträtin auch gestalten statt verwalten. Das war eine lange Zeit lang vielleicht auch nicht immer so gegeben. Und ich freue mich sehr, dass

wir sehr wertschätzend miteinander das Thema diskutiert haben. Vielleicht konnten wir auch ein paar Sachen jetzt mal auflösen und miteinander sprechen. Das finde ich nämlich immer besser als über einander. Ich wünsche euch jetzt noch einen schönen Tag. Hier im Emsland ist es sehr sonnig. Ich gehe nochmal in den Garten von meinen Eltern, glaube ich. Und hoffe, dass wir uns bald wiedersehen.

Roland (49:48)

Danke, ebenso.

Caspar (49:49)

Danke dir Katja. Tschüss.