

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)**

vom 21. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2026)

zum Thema:

**E-Scooter in Treptow-Köpenick – feste Abstellorte und mehr Ordnung im öffentlichen Raum**

und **Antwort** vom 8. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. September 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26993  
vom 21.08.2026

über E-Scooter in Treptow-Köpenick – feste Abstellorte und mehr Ordnung im öffentlichen Raum

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher den Bezirk Treptow-Köpenick um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Berliner Sharing-Strategie 2035 sieht den schrittweisen Aufbau eines Netzes von rund 3.000 Mobilitätsstandorten vor. In entsprechend erschlossenen Gebieten sollen Sharing-E-Scooter und -Fahrräder künftig grundsätzlich nur noch an diesen Standorten abgestellt werden können („Hub-only“). Große Teile Köpenicks gehören dabei zum Gebiet 2, in dem im Zielzustand höchstens 200 Meter bis zum nächsten Mobilitätsstandort vorgesehen sind.

Zugleich hat der Senat in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/26583 mitgeteilt, dass für Treptow-Köpenick bislang keine strukturiert auswertbaren Beschwerdedaten zu Verstößen im Zusammenhang mit Leih-E-Scootern vorliegen.

Frage 1:

Welche Mobilitätsstandorte bzw. ausgewiesenen Abstellflächen für Sharing-E-Scooter bestehen derzeit in Treptow-Köpenick und welche weiteren sind konkret geplant? Bitte bei geplanten Standorten jeweils den Standort, den Planungsstand und den vorgesehenen Zeitpunkt der Inbetriebnahme nennen.

Frage 2:

Welche Teile Köpenicks gehören zum Gebiet 2 der Sharing-Strategie 2035 und wann soll dort nach derzeitiger Planung das „Hub-only“-Prinzip eingeführt werden?

Frage 3:

Welche digitalen Parkverbotszonen für Sharing-E-Scooter bestehen derzeit in Treptow-Köpenick und welche weiteren sind geplant?

Frage 8:

Welche konkreten Veränderungen sind für Treptow-Köpenick nach dem Auslaufen der derzeitigen Sondernutzungserlaubnisse für stationslose Mietfahrzeuge am 31. März 2027 vorgesehen und bis wann können Bezirk und BVV Vorschläge für die erste Umsetzungsphase einbringen?

Antwort zu 1, 2, 3 und 8:

Die Fragen 1, 2, 3 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gebietseinteilung der Sharing-Strategie 2035, die aktuellen ausgewiesenen Mobilitätsstandorte für Mikromobilitätsfahrzeuge sowie die aktuellen Parkverbotszonen von Mietfahrzeugen der Mikromobilität können im Geoportal des Landes Berlin eingesehen werden (vgl. <https://gdi.berlin.de>; Karten, Fachkarten, Verkehrswesen, „Parkverbotszonen für Mietfahrzeuge der Mikromobilität“ bzw. „Sharing-Strategie 2035 – Gebietseinteilung“).

Die Errichtung von Mobilitätsstandorten im Rahmen der Sharing-Strategie 2035 soll ausgehend von zentralen ÖPNV-Haltepunkten clusterweise erfolgen. Es sollen also immer mehrere in räumlicher Nähe zueinander liegende Standorte geplant und errichtet werden (siehe auch Kapitel 3 der Sharing-Strategie 2035).

Die frühzeitige Einbindung der relevanten Stakeholder – insbesondere der Straßen- und Grünflächenämter der jeweiligen Bezirke – sowie der Bezirksverwaltungen und anderer Akteure ist sowohl im Rahmen der Grobkonzepte als auch bei den Abstimmungsprozessen vorgesehen und wird vom Betreiber der Standorte initiiert.

Die so errichteten Standorte werden zeitgleich mit der Freigabe an die Sharing-Anbieter mit sie umgebenden Parkverbotszonen ausgestattet. So entstehen nach und nach im gesamten Stadtgebiet, u.a. auch in Treptow-Köpenick, Areale, in denen das Anbieten von Sharing-Fahrzeugen nur noch im ‚hub-only‘-Betrieb möglich ist.

Zum aktuellen Zeitpunkt besteht noch keine standortspezifische, konkrete Planung für Mobilitätsstandorte im Rahmen der Umsetzung der Sharing-Strategie 2035.

Frage 4:

Welche Erfahrungen wurden insbesondere mit der Parkverbotszone am Bahnhof Schöneweide gemacht?

Frage 6:

Welche konkreten Problemschwerpunkte durch falsch oder hindernd abgestellte Sharing-E-Scooter sind in Treptow-Köpenick bekannt? Bitte dabei auch angeben, ob Behinderungen der Straßen- und Gehwegreinigung, insbesondere von Kehrmaschinen, bekannt sind und ob solche Erkenntnisse bei der Planung von Abstellflächen und Parkverbotszonen berücksichtigt werden.

Antwort zu 4 und 6:

Die Fragen 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bezirk Treptow-Köpenick gehen beim Ordnungsamt immer wieder vereinzelte Meldungen zu falsch bzw. hindernd abgestellten Sharing-E-Scootern ein. Als wiederkehrende Bereiche sind insbesondere der Bahnhof Köpenick, Puschkinallee (Höhe am Flutgraben), Bahnhof Altglienicke, sowie Bahnhof Schöneweide bekannt.

Diese Erkenntnisse wurden zur Anpassung der Parkverbotszonen in den jeweiligen Gebieten verwendet. Die Parkverbotszone am Bahnhof Schöneweide wurde z.B. Anfang 2026 auf Bitten des Straßen- und Grünflächenamtes Treptow-Köpenick hin ausgeweitet, um das Abstellen von Fahrzeugen u.a. an den Zugangstreppen zu den Gleisen zu unterbinden.

Die Problemschwerpunkte werden für die weiterführende Planung zukünftiger Mobilitätsstandorte im Rahmen der Sharing-Strategie 2035 verwendet, um diese entsprechend zu priorisieren.

Dem Senat und dem Ordnungsamt Treptow-Köpenick liegen keine Informationen zu Behinderungen von Straßen- und Gehwegreinigungen, insbesondere von Kehrmaschinen, durch Sharing-Fahrzeuge vor.

Frage 5:

Wie häufig wurden seit Inkrafttreten der neuen Gebührenregelung im Juli 2025 in Treptow-Köpenick E-Scooter durch Polizei oder Ordnungsamt umgestellt bzw. umgesetzt? Bitte getrennt nach Polizei und Ordnungsamt die Zahl der Einsatzfälle, die Zahl der betroffenen E-Scooter sowie die Höhe der festgesetzten und vereinnahmten Gebühren angeben.

Antwort zu 5:

Der Bezirk Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Ordnungsamt Treptow-Köpenick führt keine gesonderte Statistik über die seit Inkrafttreten der geänderten Gebührenregelung im Juli 2025 erfolgten Umstellungen bzw. Umsetzungen von E-Scootern. Insbesondere werden die Einsatzfälle, die Anzahl der hierbei betroffenen E-Scooter sowie die jeweils festgesetzten bzw. vereinnahmten Gebühren nicht in einer entsprechenden statistischen Auswertung erfasst. Für die gewünschte Aufstellung der festgesetzten und vereinnahmten Gebühren wäre daher eine entsprechende Abfrage bei der Polizei Berlin bzw. der Bußgeldstelle erforderlich.“

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsst Statistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse (DWH) BOWI21 entnommen. Da DWH BOWI21 zur Fragestellung den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten wider-spiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Für das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin wurden für den Zeitraum ab 1. Juli 2025 insgesamt 123 Verfahren im Sinne der Fragestellung bei der Polizei Berlin erfasst. Hierfür wurden bislang 68,00 Euro vereinnahmt. Die Summe der prognostizierten Einnahmen – gemäß festgesetzter Gebühren – beträgt voraussichtlich insgesamt 31.438 Euro (Quelle: DWH BOWI21, Stand: 27. August 2026).

Die geringe Höhe der bisher vereinnahmten Gebühren ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Bearbeitung der Gebührenverfahren noch nicht abgeschlossen ist. Von den im genannten Zeitraum erfassten Verfahren wurde mit Stand vom 27. August 2026 erst ein Verfahren abschließend bearbeitet. Für die Bearbeitung der Gebührenverfahren im Sinne der Fragestellung steht ein Zeitraum von bis zu drei Jahren zur Verfügung.

Daten im Sinne der Fragestellung für durch die Polizei Berlin umgesetzte E-Scooter sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar. Elektrokleinstfahrzeuge werden dort ohne weitere Differenzierung erfasst.

Frage 7:

Wie können das Bezirksamt und die Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick zusätzliche Mobilitätsstandorte oder digitale Parkverbotszonen an konkreten Problemschwerpunkten anstoßen? Bitte den Verfahrensweg und die Zuständigkeiten von Bezirksamt, Senatsverwaltung und BVG darstellen und mitteilen, ob solche Maßnahmen bereits vor einer flächigen Einführung des „Hub-only“-Prinzips umgesetzt werden können.

Antwort zu 7:

Die Einrichtung von Mobilitätsstandorten für Sharing-Fahrzeuge kann das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick in Form von straßenverkehrsrechtlich angeordneten Abstellflächen jederzeit selbst initiieren und durchführen.

Das Einrichten und Anpassen von entsprechend Parkverbotszonen fand bereits in der Vergangenheit, z.B. am Bahnhof Schöneweide, in Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und dem Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick statt.

Berlin, den 08.09.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt