

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Torsten Hofer (SPD)**

vom 04. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. November 2020)

zum Thema:

**Verkehrswende und Carsharing**

und **Antwort** vom 26. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Nov. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25485**  
**vom 04. November 2020**  
**über Verkehrswende und Carsharing**

---

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

Frage 1:

Inwiefern leistet Carsharing aus Sicht des Landes einen Beitrag zur Verkehrswende?

Antwort zu 1:

Ziel des Senats ist es insbesondere, den Umweltverbund bestehend aus ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Rad- und Fußverkehr zu stärken, weil es sich hier um besonders stadtverträgliche, umwelt- und klimafreundliche Verkehrsarten handelt. Umgekehrt gilt es daher, die Zahl der im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Kilometer sowie die Zahl der Kfz im Straßenverkehr zu reduzieren. Welche Rolle hierbei jeweils die verschiedenen Formen von Carsharing-Dienste spielen können, ist noch nicht eindeutig erwiesen.

In nationalen und internationalen Studien können insbesondere für stationsbasierte Dienste durchaus relevante Effekte für Nachhaltigkeit und die oben genannten umwelt- und verkehrspolitischen Ziele nachgewiesen werden. Denn die stationsbasierten Dienste fungieren häufig in Ergänzung zum Umweltverbund.

Für die sogenannten stationsungebundenen Angebote sind diese Effekte, nach gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnissen, nicht oder nur bedingt nachweisbar. Zentral ist hierbei stets die Frage, ob und in welchem Maße diese Angebote tatsächlich Kfz-Verkehr vermeiden helfen, indem sie, den privaten Autobesitz reduzieren - oder ob und in welchem Maße sie gerade Fahrten mit dem Umweltverbund ersetzen. Einen Hinweis auf diesen Effekt, gibt die Tatsache, dass die heutigen Angebote bevorzugt im ÖPNV-seitig hervorragend erschlossenen S-Bahn-Ring bereitgestellt werden.

Das angestrebte Geschäftsmodell steht hier auch in Konkurrenz zum stadtverträglichen ÖPNV, den der Senat entsprechend der eingangs dargelegten Zielformulierung gezielt fördern und stärken möchte.

Frage 2:

Inwiefern ist in den Außenbezirken ein hohes Potenzial für Carsharing vorhanden, da hier die Motorisierung am größten ist, der öffentliche Personennahverkehr (Busse und Bahn) Lücken aufweist und hier die meisten neuen Wohnungen gebaut werden, sodass es sinnvoll ist, verstärkt diese Gebiete zu betrachten?

Antwort zu 2:

Eine Unterscheidung in Außenbezirke und Innenstadtbezirke greift zu kurz. Bei der Beurteilung der Angebotsdichte und -qualität des ÖPNV ist eine einfache Unterteilung in Innenstadt- und Außenbezirke mit der Zuschreibung von Angebotslücken für die Außenbezirke weder hilfreich noch zutreffend. Mit dem gültigen Nahverkehrsplan verfolgt der Senat das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr weiter auszubauen. Angebotsverbesserungen des ÖPNV haben insbesondere in verdichteten Gebieten besonders hohe Potenziale, insofern ist die Siedlungsstruktur von besonderer Relevanz, nicht die Lage innerhalb der Stadt. Auch beim Carsharing muss dies differenziert betrachtet werden. In verdichteten Gebieten ist ein sich wirtschaftlich selbst tragendes Angebot an Carsharing einfacher zu realisieren als in weniger stark verdichteten Stadtgebieten. Daher kann Carsharing insbesondere in neuen Stadtquartieren, die mit einem geringen MIV-Anteil, einer höheren Dichte und einem guten ÖPNV-Angebot geplant werden, eine Rolle spielen. In weniger verdichteten Stadtteilen wie Einfamilienhausgebieten ist es hingegen schwierig, die notwendige Nutzerdichte und Anzahl an Carsharingfahrzeugen zu erreichen. In jedem Fall sollten die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass Carsharing zu einer Verringerung der Wege mit dem MIV oder der Anzahl der Kfz und nicht zu einer Verlagerung vom ÖPNV auf das Carsharing führt.

Frage 3:

Inwiefern leistet das Land Starthilfe für die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen in den Außenbezirken, indem Carsharing-Unternehmen auf Fördermittelprogramme des Bundes hingewiesen werden und die Bezirke Carsharing-Stellplätze ausweisen?

Antwort zu 3:

Aus den regelmäßigen Gesprächen zwischen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und den lokalen Carsharing-Unternehmen ist bekannt, dass die Carsharing-Unternehmen die Förderprogramme des Bundes kennen. Weiterhin praktizieren die Bezirke seit vielen Jahren das Verfahren zur Teileinziehung, um so Stellflächen im öffentlichen Raum für Carsharing-Fahrzeuge freizuhalten. Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom April 2020 wurden u.a. die notwendigen Grundlagen für Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum gemäß § 5 CsgG (Carsharinggesetz) (u.a. Verkehrszeichen) geschaffen. Eine Verankerung im Landesrecht wird derzeit vorbereitet.

Frage 4:

Welche Vorgaben macht das Land für das Carsharing in Berlin (z.B. nur umweltfreundliche Antriebe, Elektroautos)? Falls es solche Vorgaben noch nicht gibt: aus welchen Gründen?

Frage 5:

Inwiefern ist beabsichtigt, das Carsharing-Angebot stadtweit besser zu steuern und zu verteilen (gerade auch zu Gunsten der Außenbezirke), z.B. über die Vergabe von Konzessionen? Falls dies nicht beabsichtigt ist: aus welchen Gründen?

Frage 6:

Inwiefern kann über ein landeseigenes Unternehmen wie die BVG ein Carsharing-Angebot mit umweltfreundlichen Antrieben modellhaft in den Außenbezirken (ggf. in Kooperation mit einem Carsharing-Unternehmen) erprobt werden, um die Lücken im Carsharing-Angebot zu schließen? Falls dies nicht beabsichtigt ist: aus welchen Gründen?

Antwort zu 4, 5 und 6:

Die Fragen 4, 5 und 6 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat einen Gesetzentwurf für ein Sondernutzungsregime für Mietflottenfahrzeuge erarbeitet, das sich aktuell in der Verbändebeteiligung befindet. Auf dieser Grundlage könnten Vorgaben für Sondernutzungserlaubnisse festgelegt werden. Als Zubringer zu ÖPNV-Stationen sind Rufbussysteme effektiver einsetzbar und werden daher im Rahmen des Nahverkehrsplans erprobt.

Frage 7:

Inwiefern werden Carsharing-Stellplätze bei Neubau-Vorhaben der sechs landeseigenen Wohnungsbauunternehmen mitgedacht und vorgesehen? Falls dies nicht beabsichtigt ist: aus welchen Gründen?

Antwort zu 7:

Die landeseigenen Wohnungsbauunternehmen planen in den Mobilitätslösungen ihrer Neubau-Vorhaben Carsharing-Stellplätze aktuell mit und sehen diese in vielen Fällen auch vor.

Frage 8:

Inwiefern werden an Bahnstationen Carsharing-Parkflächen geplant und gebaut? Falls dies nicht beabsichtigt ist: aus welchen Gründen?

Antwort zu 8:

Die Planung und der Bau von Carsharing-Parkflächen an Bahnstationen findet statt und läuft in Abstimmung mit der DB Station & Service AG und der BVG. Dabei sind jeweils auch die Eigentumsverhältnisse der betreffenden Flächen zu berücksichtigen.

Zu beachten ist, dass Flächen in der Nähe einer Bahnstation grundsätzlich eine besonders hohe Lagegunst aufweisen. Insbesondere im innerstädtischen Bereich muss vor diesem Hintergrund abgewogen werden, inwiefern diese hochwertigen Flächen für die Vorhaltung von Kfz genutzt werden sollen. Für die Park-und-Ride-Anlagen der Bezirke liegen dem Senat hierzu keine Informationen vor.

Berlin, den 26.11.2020

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz