

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Danny Freymark (CDU)** und **Oliver Friederici (CDU)**

vom 17. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. November 2020)

zum Thema:

Änderung des Straßengesetzes und Regulierung des Mietfahrzeugmarktes

und **Antwort** vom 30. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 25 585
vom 17. November 2020
über Änderung des Straßengesetzes und Regulierung des Mietfahrzeugmarktes

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

Frage 1:

Welchen Stellenwert misst der Senat dem Sharing-Verkehr (Auto, Roller, Fahrräder, ...) als Teil der Verkehrswende bei?

Frage 3:

Welche Potentiale sieht der Senat durch Sharing-Verkehre im Hinblick auf das Erreichen der Klimaschutzziele?

Antwort zu 1 und 3:

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Sharingmarkt entwickelte sich in den letzten Jahren sehr dynamisch und die Strategien der Anbietenden richten sich meist stark auf Marktanteilgewinnung aus, wodurch es ohne klarere Regelungen z. B. zu Nutzungskonflikten und Angebotsballungen kommt. Insbesondere aus Perspektive der Betreibenden ist der Beitrag der jeweiligen Lösungen zur Verkehrswende unstrittig und signifikant. Gleichzeitig liegen aber auch Hinweise dafür vor, dass die Angebote heutzutage durch die hauptsächlich einzelbetriebliche Optimierung nur einen geringen Beitrag zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele im Sinne der Verkehrswende leisten. Teilweise begünstigen bzw. verstärken die Angebote in der momentanen Form sogar unerwünschte verkehrliche Effekte (z. B. Verlagerungen zu Lasten des Umweltverbundes, zusätzliche Belastungen durch Mehrverkehre mit den Fahrzeugen sowie auch durch Mehrverkehre durch die Betriebskonzepte und das Flottenmanagement). Die Angebote spielen aber schon jetzt eine wichtige Rolle in der

Verkehrswende und insofern werden ihnen auch Potenziale bei der Erreichung der Klimaschutzziele beigemessen.

Frage 2:

Auf welcher Datengrundlage basieren die im Referentenentwurf angeführten Informationen zu Flottengröße und Verteilung im Stadtgebiet und wie oft werden diese eingeholt?

Antwort zu 2:

Da es aktuell keine Genehmigungs- und auch keine Berichtspflicht zu Mietflotten-Angeboten gibt, liegen dem Senat keine vollständigen Daten zu Flottengröße und Verteilung vor. Die Unternehmensdaten sind nicht öffentlich. Bei den im Referentenentwurf dargestellten Fahrzeugzahlen handelt es sich um Schätzungen auf Basis der freiwillig übermittelten Unternehmensangaben; diese werden aktuell nicht regelmäßig eingeholt.

Frage 4:

Hat der Senat eine Kooperationsvereinbarung mit den individuellen Sharing-Anbietern geschlossen? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 4:

Der Senat hat die verschiedenen Steuerungs- und Regulierungsinstrumente einschließlich der Möglichkeit einer Kooperationsvereinbarung geprüft. Hierbei ist die gesetzliche Ausgestaltung des straßenrechtlichen Rechtsrahmens - anknüpfend an die Klarstellung, dass die Nutzung von öffentlichen Straßen für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen eine erlaubnispflichtige straßenrechtliche Sondernutzung ist – besonders geeignet, um rechtsklar und rechtsverbindlich die verschiedenen Sachverhalte gewerblicher Mietflottenangebote auf einem nach wie vor dynamischen Markt zu erfassen und in die bereits bestehende Sondernutzungssystematik des Berliner Straßengesetzes einzugliedern.

Frage 5:

Welche möglichen Auflagen zu einer Sondernutzungserlaubnis für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen können sich aus Sicht des Senates aus dem zuletzt vorgelegten Referentenentwurf zur Änderung des Berliner Straßengesetzes (Stand 15.10.2020) ergeben und wie bewertet der Senat diese?

Antwort zu 5:

Durch Auflagen und andere Nebenbestimmungen kann die Sondernutzungserlaubnis näher ausgestaltet werden, um insbesondere sicherzustellen, dass die Mietfahrzeuge im Einklang mit den verkehrsmittelübergreifenden Zielen des Mobilitätsgesetzes stadtgerecht und störungsarm im öffentlichen Straßenland angeboten und genutzt werden; beispielsweise durch die Bestimmung von Flächen, die für das Abstellen von Mietfahrzeugen nicht in Anspruch genommen werden dürfen. Dabei werden die konkreten Nebenbestimmungen von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls sowie der Antragslage abhängen.

Frage 6:

Besteht aus Sicht des Senates die Gefahr, dass durch bestimmte Auflagen, die der Wirtschaftlichkeit eines Anbieters stark nachteilig gegenüberstehen (z.B. verpflichtende Ausweitung des Geschäftsgebietes auf die Außenbezirke), die Attraktivität des Marktes Berlin für die Anbieter verloren geht, keine Investitionen mehr getätigt werden und sie sich zurückziehen?

Frage 7:

Wie gedenkt der Senat, diesem potentiellen Szenario entgegenzuwirken und das Angebot an Sharing-Fahrzeugen in allen Berliner Bezirken dennoch sicherzustellen?

Frage 10:

Ist geplant, die verschiedenen Anbieter in den weiteren Prozess einzubeziehen und mit Ihnen über die Ausgestaltung von möglichen Auflagen und Bedingungen einer Sondernutzungserlaubnis zu sprechen? Wenn ja, wann? Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort zu 6, 7 und 10:

Die Fragen 6, 7 und 10 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Ausgestaltung der Auflagen wird sich auf ein verkehrsplanerisches Konzept stützen, in dessen Erarbeitung die Anbietenden und weitere Stakeholder in einem Dialogverfahren, das für das Jahr 2021 geplant ist, miteinbezogen werden. Dabei wird eine Balance zwischen der Attraktivität des Berliner Marktes und dem Nutzen der Angebote für das ganze Land Berlin angestrebt.

Frage 8:

Warum hält der Senat Ausschreibungen für eine geeignete Gestaltungsmöglichkeit und welche Lehren wurden aus der Ausschreibung für Nextbike und Berlkönig gezogen?

Antwort zu 8:

Nur ein öffentliches Leihfahrradsystem stellt eine verlässliche Versorgung sicher. Private Betreiberinnen und Betreiber können Angebote jederzeit streichen, Preise für Verbraucherinnen und Verbraucher erhöhen, Teilräume abkoppeln oder aus der Bedienung streichen, wie in der Vergangenheit in Berlin mehrfach deutlich wurde. Niemand außer den Unternehmen selbst kann bei privatwirtschaftlichen Lösungen die Qualität des eigenen Produkts definieren oder von außen einfordern (die rechtliche Zulässigkeit vorausgesetzt). All dies stellt sich bei öffentlichen Leihfahrradsystemen, und so auch bei dem des Landes Berlin, für welches die nextbike GmbH den Zuschlag erhielt, anders dar. Standorte werden abgestimmt und von den Bezirken genehmigt und Leistungs- und Qualitätskriterien sind im Detail definiert, bis hin zur Verfügbarkeit an den Stationen oder Wartungsrhythmen bei den Rädern.

Nur ein öffentliches Fahrradverleihsystem kann daher dazu beitragen, dauerhaft einen verkehrlichen Nutzen zu entfalten und unterstützt so beispielsweise kontinuierlich die Erreichung der Berliner Klima- und Umweltziele.

Die Ausschreibung und wettbewerbliche Vergabe der entsprechenden Leistung stellt eine verpflichtende Grundlage des Berliner Haushaltsrechts dar. Insbesondere die Leistungsbeschreibung legt dabei klare, für beide Seiten bindende Parameter der Leistungserbringung fest. Diese Festlegung über einen definierten Zeitraum fixiert aber auch einen Status-quo zum Zeitpunkt der Vergabe, wobei Anpassungen nur im rechtlich zulässigen Rahmen erfolgen können.

Bezüglich des Erprobungsverkehrs des BerlKönig wird auf die Antworten zu Frage 2 und 6 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/17301 verwiesen.

Wie bereits unter anderem in den Antworten auf die Schriftlichen Anfragen Nr. 18/19958 und Nr. 18/24056 ausgeführt, handelt es sich beim BerlKönig nicht um ein Angebot des vom Land Berlin bestellten öffentlichen Nahverkehrs, sondern um ein kommerzielles, eigenwirtschaftliches Projekt der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), das ohne öffentliche Zuschüsse derzeit nur als Erprobungsverkehr für maximal vier Jahre zugelassen ist. Der BerlKönig wird im Rahmen einer Forschungs- und Entwicklungskooperation zwischen der BVG und der Firma ViaVan betrieben, insofern hat der Senat keine Erfahrungen mit einer Ausschreibung des BerlKönig.

Frage 9:

Welche Entwicklung für den Sharing-Markt von elektrisch betriebenen Kleintransportern erwartet der Senat vor dem Hintergrund der geplanten Gesetzesänderung?

Antwort zu 9:

Hierzu liegen keine gesicherten Kenntnisse vor. Allgemein ist von einem Wachstum auszugehen, wobei dieses derzeit weder quantitativ, qualitativ noch räumlich differenziert werden kann.

Frage 11:

Fanden bereits im Vorfeld des aktuellen Referentenentwurfes Gespräche mit einzelnen Anbietern statt? Wenn ja, mit welchen?

Antwort zu 11:

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung führt anlassbezogen, aber auch in einem gewissen Turnus Gespräche mit einzelnen Anbietenden. In Bezug auf den Referentenentwurf zur Änderung des Berliner Straßengesetzes waren einige Anbietende im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Teil in den Abschnitt Neue Mobilität des Mobilitätsgesetzes eingebunden.

Berlin, den 30.11.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz