

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sebastian Czaja (FDP)**

vom 12. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Mai 2021)

zum Thema:

Wie wirkt sich das Berliner Straßengesetz auf die „neue Mobilität“ aus?

und **Antwort** vom 02. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juni 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27585
vom 12. Mai 2021
über Wie wirkt sich das Berliner Straßengesetz auf die „neue Mobilität“ aus?

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

Frage 1:

Welche Ziele verfolgt der Senat durch die Novelle des Berliner Straßengesetzes und inwiefern steht diese Novelle den Zielen des Abschnittes „Neue Mobilität“ des Mobilitätsgesetzes gegenüber?

Antwort zu 1:

Es wird davon ausgegangen, dass mit der Novelle des Berliner Straßengesetzes der aktuelle, vom Senat noch nicht beschlossene, Entwurf für ein Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen gemeint ist.

Dieser geht auf das Beteiligungsverfahren zu den neuen Abschnitten „Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilität“ im Berliner Mobilitätsgesetz zurück. In dessen Rahmen wurden elf Eckpunkte erarbeitet, von denen neun in den Referentenentwurf zu den Abschnitten „Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilität“ im Berliner Mobilitätsgesetz eingeflossen sind, der derzeit in den Ausschüssen des Abgeordnetenhauses beraten wird (Drs. 18/3549).

Die weiteren Eckpunkte betreffen zum einen die Schaffung eines verbindlichen Rahmens für Miet-Flotten-Angebote, in dem privatwirtschaftliche Mobilitätsangebote - unter Nutzung des öffentlichen Raums - so ausgestaltet werden, dass sie den Umstieg vom privaten Auto zum Umweltverbund unterstützen und dabei flächeneffizient, flächendeckend den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ergänzen, zum anderen die Schaffung von Stellplätzen für stationsgebundene Miet-Auto-Angebote im öffentlichen Raum (vgl. § 5 Carsharinggesetz - CsgG). Der Senat hat sich für eine Ausklammerung dieser Regelungsinhalte aus dem Gesetzgebungsverfahren zu den Abschnitten

„Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilität“ im Berliner Mobilitätsgesetz entschieden, um sie Eckpunkte in den Regelungskontext des Berliner Straßengesetzes einzufügen.

Die Ziele der Novelle des Berliner Straßengesetzes komplementieren die Ziele des Abschnitts „Neue Mobilität“ im Berliner Mobilitätsgesetz, vgl. insbesondere § 67 Absatz 2 und 5 des Entwurfs:

„§ 67 Besondere Ziele Neuer Mobilität

(...)

(2) Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll konsequent reduziert werden, um den begrenzten öffentlichen Raum stadtverträglicher und effektiver zu nutzen. Der verbleibende motorisierte Individualverkehr soll zugleich stadtverträglicher werden.

(...)

(5) Haben kommerzielle Mobilitäts- und Logistikangebote nachteilige Auswirkungen auf die in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele, sollen die Angebote zur Vermeidung oder Verringerung dieser Auswirkungen im Rahmen der geltenden Vorschriften reguliert werden.“

Frage 2:

Wie häufig nutzte die Senatorin den von ihr ins Leben gerufene „Runde Tisch“, um sich mit den Vertretern der Micro Mobility-Branche, sowie den Carsharing-Anbietern zu den Gesetzesvorhaben zum Berliner Straßengesetz auszutauschen?

Antwort zu 2:

Der Senat steht fortlaufend mit den auf dem Berliner Markt aktiven Anbietenden von Sharing-Fahrzeugen im Austausch. Ein Beispiel für diesen Austausch ist der angesprochene „Runde Tisch“, der von der für Verkehr zuständigen Senatorin anlassbezogen an zwei Terminen im August 2019 sowie im Februar 2020 einberufen worden ist.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass es sich beim Freefloating-Carsharing straßenverkehrsrechtlich lediglich um einen „erlaubnisfreien Parkvorgang“ handelt und diese Regelung abschließend bereits durch den Bundesgesetzgeber geregelt wurde und das Land hierbei keine Kompetenz wie sie es im Straßengesetz regeln möchte, zukommt?

Antwort zu 3:

Die Rechtsfrage, ob die stationsunabhängigen Carsharing-Angebote wegen der Inanspruchnahme des Straßenlandes für das entsprechende gewerbliche Geschäftsmodell eine straßenrechtliche Sondernutzung darstellen oder ob sie dem Gemeingebrauch und damit dem bundesrechtlich abschließend geregelten Straßenverkehrsrecht unterliegen, war in jüngster Zeit verstärkt Gegenstand intensiver rechtlicher Erörterungen. Im Rahmen dieses Diskurses ist eine wachsende Zahl an

Stimmen festzustellen, die auch das gewerbliche Anbieten von stationsunabhängigen Carsharingfahrzeugen als Sondernutzung qualifizieren. Angesichts der Entwicklungen - in rechtlicher und technischer Hinsicht - ist insoweit eine Bezugnahme auf zurückliegende Rechtsauffassungen immer auch dahingehend zu hinterfragen, ob sie diesen Entwicklungen hinreichend gerecht wird.

Der Senat prüft vor diesem Hintergrund die Rechtslage anhand der hierfür vorgebrachten Argumente zusammen mit den entsprechenden Regulierungsmöglichkeiten.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat den Vorschlag der Branche eine Bedarfsanalyse umzusetzen, um den berlinweitenbedarf an Mobilitätslösungen besser erschließen zu können und welche Vorstöße hat der Senat in diese Richtung bereits unternommen?

Antwort zu 4:

Der Senat zieht einer Bedarfsanalyse ein Evaluations- und Anforderungskonzept für gewerbliche stationsunabhängige Angebote von Mietfahrzeugen vor. Dieses Konzept wird aktuell erarbeitet. Durch ein begleitendes Dialogverfahren wird die Branche mit in die Erarbeitung einbezogen und die Praxistauglichkeit des Konzepts geprüft. Darüber hinaus ist kurzfristig die Ausschreibung eines Dienstleistungsauftrags zur "Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke" geplant. Dies dient als vorbereitender Schritt einer zukünftigen Vergabe, zur Ableitung von Kennwerten und Entwicklungsszenarien sowie zur Abschätzung von (gesamtgemeinschaftlichem) Nutzen und Wirtschaftlichkeit.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass es sich um ein Gesetz handelt, dessen Folgenabschätzung aufgrund fehlender Ausführungsvorschriften noch gar nicht abzusehen sind und erst durch einen neuen Senat erstellt werden können?

Antwort zu 5:

Der Referentenentwurf zielt darauf, Nutzungskonflikte im öffentlichen Straßenraum und die Einschränkung des Gemeingebrauchs anderer Verkehrsteilnehmer zu reduzieren sowie Mehrverkehre und unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu verringern. Das Potenzial der Sharing-Angebote, einen wichtigen Beitrag zur verkehrs- und umweltpolitischen Entwicklung zu leisten, soll genutzt werden. Bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen sollen die verkehrsmittelübergreifenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes berücksichtigt werden.

Vor dem Hintergrund dieser vielfältigen Ziele und der künftigen, nicht absehbaren Entwicklungen der Mobilitätsangebote soll der Referentenentwurf einen Rechtsrahmen schaffen, um auf die jeweils bestehenden und sich stets ändernden Regulierungsbedürfnisse flexibel reagieren zu können.

Hierzu finden nähere verkehrsplanerische Untersuchungen statt, in die auch die Anbietenden selbst mit eingebunden werden; ein Dialogverfahren beginnt bereits im Juni 2021. Daran anknüpfend werden dann Ausführungsvorschriften erarbeitet, die sich an dem auszuführenden Gesetz zu orientieren haben.

Berlin, den 02.06.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz