

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

11. Sitzung
14. September 2022

Beginn: 09.07 Uhr
Schluss: 12.30 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Felix Reifschneider (FDP) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand bei der Genehmigung des neuen Taxitarifs für Berlin.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) legt dar, ihr Haus sei frühzeitig tätig geworden und habe vorausgesehen, dass die Kosten für die Taxiunternehmen durch die Mindestlohnanpassung und die Energiepreise steigen würden. Daher sei eine Tarifierhöhung um 20 Prozent vorgeschlagen worden. Um schneller zu sein, sei mit den Taxiverbänden vereinbart worden, die Tarifierhöhung unabhängig vom Flughafentarif vorzunehmen, weil der Landkreis Dahme-Spreewald zunächst erklärt habe, dass er keinen Anpassungsbedarf beim Flughafentarif sehe. Ende Juni hätten die Taxiverbände im Rahmen der Anhörung signalisiert, dass sie nunmehr eine gemeinsame Tarifierhöhung inkl. Flughafentarif wünschten, sodass man in eine neue Runde gehen müssen. Der Landkreis habe inzwischen mitgeteilt, dass er für eine Weiterentwicklung des Flughafentarifs offen sei. Ein Tarifvorschlag liege nun vor. Dieser werde unverzüglich mit dem Landkreis besprochen. Nach dem ursprünglich vereinbarten Verfahren hätte man die dringend benötigte Tarifierhöhung vielleicht schon jetzt gehabt.

Felix Reifschneider (FDP) stellt fest, dass sich die Ausführungen mit denen vor zwei Wochen deckten, sodass in den letzten zwei Wochen offenbar kein Fortschritt erzielt worden sei und die Taxiunternehmen weiterhin im Ungewissen seien, wann der neue Tarif komme.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) macht geltend, dass ihr Haus nun unverzüglich mit dem Vorschlag auf den Landkreis zu gehen werde. Sie erwarte, dass man sehr zügig zu einem neuen Tarif kommen könne, wenn schnell Einvernehmen mit dem Landkreis erreicht werde. Der Tarif müsste dann auch vom Kreistag beschlossen werden.

Harald Laatsch (AfD) fragt, was der Senat bei geplanten und bereits realisierten neuen Busspuren angesichts des vernichtenden Urteils des Verwaltungsgerichts zur Busspur in der Clayallee, die als nicht erforderlich und rechtswidrig eingestuft worden sei, unternehmen werde.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) teilt mit, dass der Kläger im Eilverfahren Recht bekommen habe. Das Hauptsacheverfahren stehe noch aus. Darauf bereite sich SenUMVK vor. Der Vorgang stamme aus dem Jahr 2021 und zeige, dass es ein rechtliches Problem gebe, obwohl alle einen gut ausgebauten ÖPNV wollten, zu dem auch Sonderfahrstreifen für Busse auf bestimmten Strecken gehörten. Zur Clayallee habe ein entsprechender Wunsch der BVG vorgelegen, allerdings sei der Busverkehr dort nicht genügend dicht, um einen Sonderfahrstreifen anzuordnen. Zugrunde liege eine bundesrechtliche Regelung, die den Zielen des Mobilitätsgesetzes und der Mobilitätswende widerspreche, was bedauerlich sei. Ihr Haus stehe in Verhandlungen mit dem Bund, um eine passende Regelung zu erreichen.

Harald Laatsch (AfD) stellt die Nachfrage, auf welcher Rechtsgrundlage die bisherigen Entscheidungen zu Busspuren getroffen worden seien.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) verweist darauf, dass nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO eine qualifizierte Gefahr nachgewiesen werden müsse, was am Ende eine Ermessensentscheidung sei, ab wann ein Bussonderfahrstreifen eine solche Gefahrenlage verhindere. Das Gericht sei zu dem Schluss gekommen, dass dies in der Clayallee nicht der Fall gewesen sei. SenUMVK vertrete die Ansicht, dass Busse nicht anders als Radfahrende behandelt werden sollten, die bundesrechtlich bevorzugt seien, weil bei Radverkehrsanlagen nicht das Erfordernis einer qualifizierten Gefahr bestehe, eine einfache Gefahr genüge.

Oliver Friederici (CDU) erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand für das Nachfolgemodell des 9-Euro-Tickets für Berlin. Werde dieses nun mit Brandenburg unter Erhalt des gemeinsamen VBB-Gebietes abgestimmt?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) unterstreicht, dass eine Lösung mit dem VBB erforderlich sei. In den letzten Wochen hätten intensive Gespräche mit Brandenburg auf allen Ebenen stattgefunden. Morgen werde eine VBB-Aufsichtsratssitzung stattfinden. Es säßen Partner mit am Tisch, die unterschiedliche Interessen, Bedarfe und Finanzsituationen hätten. Sie hoffe auf ein positives Votum des VBB. Ein Nachfolgeticket könnte relativ schnell umgesetzt werden. Das 9-Euro-Ticket habe als sozialpolitische Entlastungsmaßnahme auch Menschen mit mittleren und unteren Einkommen erreicht.

Oliver Friederici (CDU) bezieht sich auf eine Pressemeldung des „Tagesspiegels“, der zufolge das AB-Ticket für drei Monate 29 Euro für Abonnenten kosten solle. Unklar sei, welche

Regelung für Berliner und brandenburgische Kunden mit ABC-Ticket gelten solle, die den gemeinsamen Verkehrsraum als Pendler nutzen.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) stellt klar, dass das Angebot für den AB-Raum gelten solle. Eine ABC-Lösung wäre für den Pendlerverkehr gut gewesen, sei aber von Brandenburg nicht gewünscht, weil damit Menschen im Speckgürtel ein Angebot erhalten hätten, das Menschen in weiter entfernten Gebieten Brandenburgs nicht zur Verfügung stehe. Zudem sei die Finanzsituation der brandenburgischen Verkehrsunternehmen eine andere.

Kristian Ronneburg (LINKE) bittet um Auskunft, wann die neuen Angebote Rufbus und „Alternative Barrierefreie Beförderung“ – ABB – starten würden.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) berichtet, morgen würden der Start des ABB-Angebots und des Rufbusses 2.0 verkündet, die Bausteine einer Mobilität für alle Menschen und insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen seien. Vor allem außerhalb des S-Bahnringes sollten Angebote und Erreichbarkeit des ÖPNV verbessert werden. Es handele sich um Pilotprojekte, mit denen man Erfahrungen sammeln wolle, bevor diese ausgedehnt würden.

Kristian Ronneburg (LINKE) fragt, welche Nachbesserungen es im Laufe der Verhandlungen mit der BVG gegeben habe, nachdem Irritationen aufgetreten seien, wie viele Fahrzeuge eingesetzt würden und wie der neue Rufbus „Muva“ gebucht werden könne.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) antwortet zu Beginn kämen 20 Fahrzeuge zum Einsatz, der Großteil barrierefrei, beim ABB-Angebot alle barrierefrei. Beide Angebote könnten über eine gemeinsame App oder über ein Callcenter gebucht werden. Beim ABB-Angebot würden die Mitarbeitenden speziell für das Inklusionsthema geschult.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) stellt die Frage, wie der Senat den Rechtsrahmen auf Bundesebene zur Anordnung von Bussonderfahrstreifen, insbesondere § 45 Abs. 9 StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift, vor dem Hintergrund des Urteils des Berliner Verwaltungsgerichts zur Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens in der Clayallee bewerte.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) betont, dass das Straßenverkehrsrecht des Bundes nicht genügend auf die Bedarfe des ÖPNV und der Mobilitätswende ausgerichtet sei, denn der ÖPNV sei das Rückgrat der Mobilitätswende. Busfahrer/-innen der BVG wünschten sich mehr Bussonderfahrstreifen. Die Möglichkeiten, Fahrspuren für den ÖPNV einzurichten, sollten analog zu Radverkehrsanlagen erweitert werden. Eine Arbeitsgruppe der Verkehrsminister/-innen befasse sich mit praxisnahen Anpassungen des Straßenverkehrsrechts. Berlin habe dieses Thema in die Arbeitsgruppe eingebracht. Sie hoffe auf Unterstützung durch die Verkehrsminister/-innen und den Bundesverkehrsminister.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) formuliert die Nachfrage, welche Möglichkeiten der Senat sehe, den angestrebten Ausbau des Busspurnetzes in Berlin trotz des Urteils zu erreichen.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) trägt vor, 20 Strecken würden besonders priorisiert. Sie gehe davon aus, dass das Ermessen in diesen Fällen zu Recht ausgeübt werde, denn es gebe auch Strecken mit hoher Verkehrs- und Busdichte. Der IGEB habe vorgeschla-

gen, Radstreifen so breit anzulegen, dass dort auch Busse fahren könnten. In Einzelfällen sei dies möglich, nicht jedoch in der Clayallee, weil der Busstreifen in der Mitte sei und es bereits einen baulichen Radweg gebe. Wo dies möglich sei, werde man den Vorrang von ÖPNV und Radverkehr weiter befördern.

Stephan Machulik (SPD) merkt an, dass SenUMVK im Hauptverfahren noch die Möglichkeit der Stellungnahme vor Gericht habe. Wie schätze die Senatsverwaltung § 45 Abs. 9 StVO im Hinblick auf die Sicherstellung von Rettungswegen über Bussonderfahrstreifen ein?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) äußert, grundsätzlich seien im vorhandenen Straßenquerschnitt die unterschiedlichen Bedarfe inkl. Rettungswege sicherzustellen.

Christian Haegle (SenUMVK) ergänzt, mit Bussonderfahrstreifen nehme man Straßenraum für den Linienverkehr in Anspruch. Dass diese in einem etwaigen Notfall auch dazu dienen könnten, eine Rettungsgasse zu bilden, sei aus seiner Sicht bei der Ermessensausübung zu weitgehend und kein Argument, das den eigentlichen Eingriff rechtfertigen würde. Zielrichtung der Regelung sei auch nicht, Radfahrstreifen einzurichten, um den Busverkehr zu beschleunigen, auch wenn man dort im Einzelfall Busse zulassen könne. Rettungswege könnten als Randaspekt integriert werden, aber nicht eigentliche Grundlage der Maßnahmen sein.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) berichtet, gegen die Teileinziehung in der Friedrichstraße, für die der Bezirk zuständig sei, sei im Hinblick auf die Organisation des Lieferverkehrs Widerspruch eingelegt worden, die nach Ansicht vieler in den Stichstraßen nicht funktioniere. Ein Vororttermin des Bezirks und ihres Hauses habe gezeigt, dass die Markierungen der Lieferzonen zugепarkt seien. Im weiteren Verfahren müsse gewährleistet sein, dass der Lieferverkehr verkehrssicher funktioniere. Der Bezirk werde die Ladezonen neu markieren und darauf achten, dass sie nicht zugепarkt würden. Im Rahmen der Teileinziehung solle die Möglichkeit eröffnet werden, dass Lieferverkehr die Straße zu bestimmten Zeiten, z. B. in den Morgenstunden, queren könne. Es werde voraussichtlich am 23. September eine erneute Ankündigung der Absicht zur Teileinziehung im Amtsblatt geben. Damit komme man den Beschwerdeführern entgegen. Die Wirtschaftsverbände hätten erfreut reagiert. Gleichwohl bestehe die Möglichkeit, innerhalb von vier Wochen Einwendungen einzureichen.

Felix Reifschneider (FDP) begrüßt, dass zumindest ein Vorschlag der FDP aufgegriffen worden sei. Könne der Lieferverkehr auch in die Friedrichstraße einfahren und dort zum Be- und Entladen halten? Welche Folgen habe dies für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Charlottenstraße? Werde es zeitliche Synchronisierungen geben?

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK) antwortet, gute Ideen würden immer aufgegriffen. Ermöglicht werde das Queren der Friedrichstraße und auch ein Anhalten, um Waren abzuladen. Ziel sei, dass dies nicht nötig sei. Es solle eine pragmatische Lösung sein, die Verkehrssicherheit schaffe und die Gewerbetreibenden zufriedenstelle. Man werde sehen, in welche Stichstraßen besonders große Lkws einführen, und könne dies dann auf dieser Grundlage regeln. Die Fahrradstraße werde vom Bezirk weiter zügig vorangetrieben. Man wolle nicht, dass ein Lkw rückwärts in eine Fahrradstraße einfahre und dort Gefahren auslöse. Mit der Änderung habe man den Hebel in der Hand, um zu einer guten Lösung zu kommen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|---|
| a) | Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0177
Zweites Gesetz zur Änderung des Berliner Straßengesetzes – Vereinfachung des Erlaubnisverfahrens für die Einrichtung von Baustellen | 0031
Mobil
StadtWohn(f) |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Novelle des Straßengesetzes zur Beschleunigung und Absicherung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die Linke und der Fraktion der FDP) | 0086
Mobil |

Hierzu: Anhörung

Siehe Wortprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Rahmenbedingungen für Carsharing-Angebote in Berlin.
(auf Antrag der Fraktion der FDP) | 0010
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Umsetzung des neuen Straßengesetzes – Neue Anforderungen an Mietfahrzeuganbieter
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0044
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Potentiale von Sharing-Angeboten für einen Beitrag zur Berliner Verkehrswende
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0047
Mobil |
| d) | Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 19/0315
Berlin zur Hauptstadt des Carsharings machen | 0059
Mobil |

Felix Reifschneider (FDP) führt aus, seine Fraktion sehe ein sehr großes Potenzial für Carsharing in Berlin. Damit könne Menschen MIV bei effizienter Nutzung des öffentlichen Straßenlandes ermöglicht werden. Der Senat verfolge keinen klaren Kurs und stehe nicht in guter Kooperation mit Carsharinganbietern. Es gebe Probleme beim Vollzug von § 11a BerlStrG.

Auf dem Klageweg sei einstweiliger Rechtsschutz erstritten worden. Falls dieser Paragraph nicht gestrichen oder bis zur endgültigen Klärung ausgesetzt werde, laufe es auf eine Ungleichbehandlung der Carsharingunternehmen hinaus. Ziel müsse sein, dass die Leute mehr Carsharingangebote in der ganzen Stadt nutzen und Carsharingfahrzeuge möglichst elektrifiziert seien. Diese Themen könnten in Vereinbarungen mit den Carsharingunternehmen ohne § 11a geregelt werden, zumal die Carsharingunternehmen in Berlin sehr kooperativ seien und hier gute Bedingungen für ihre Angebote vorfinden sollten. Wichtig sei, anbieteroffene Stellplätze für Carsharingunternehmen zu schaffen, um den Parkplatzsuchverkehr zu reduzieren und Carsharingfahrzeuge leichter auffindbar zu machen. Ein weiterer Punkt sei, dort E-Ladesäulen für Carsharingfahrzeuge zu schaffen.

Nina Lerch (SPD) erklärt, die Koalitionsfraktionen sähen Besprechungsbedarf auch im Hinblick auf andere Sharingangebote. Wie sei das am 1. September in Kraft getretene neue Gesetz angelaufen? Welche Verbesserungen seien eingetreten? Wie sei das weitere Verfahren?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) äußert, Sharing könne eine gute Ergänzung im Kontext der Mobilitätswende sein. Berlin sei seit jeher Hauptstadt des Sharings gewesen. SenUMVK sehe hier ebenfalls Potenzial. Die Anzahl der Fahrzeuge beim Carsharing und bei den Elektrokleinstfahrzeugen sei deutlich gestiegen. Eine Strukturierung des Angebots sei notwendig, damit dieses nutzerfreundlich zur Verfügung stehe. Das Angebot solle möglichst auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet, der Anteil der Elektrofahrzeuge erhöht werden. Die Abstellssituation müsse kurzfristig und deutlich verbessert, wildes Abstellen auf Gehwegen vermieden werden, damit Fußgänger und andere Beteiligte nicht zu Schaden kämen. Das zum 1. September in Kraft getretene Gesetz mache Sondernutzungserlaubnisse und Nebenbedingungen für Sharinganbieter möglich. Man befinde sich seit jeher in einem Dialogverfahren. In den Außenbezirken sollten keine Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Carsharingunternehmen zahlten ohnehin keine Sondernutzungsgebühren, weil sie Parkgebühren entrichteten. Für Elektrofahrzeuge im Carsharing sollten die Parkgebühren halbiert werden, im Übrigen würden die Parkgebühren eingefroren und nicht erhöht. Damit werde ein wirtschaftlicher Anreiz für dieses Geschäftsmodell gesetzt. Für Elektrokleinstfahrzeuge sollten in Abstimmung mit den Bezirken in den nächsten Monaten und Jahren gesonderte Stellplätze geschaffen werden, v. a. an neuralgischen Punkten sowie U- und S-Bahnhöfen; damit solle die BVG beauftragt werden. Im Umkreis von 100 m dürfe dann nicht mehr frei geparkt werden, dies werde in der App programmiert und Teil der Nebenbestimmungen sein.

Zwei Carsharingunternehmen hätten geklagt und im Eilverfahren Recht bekommen. SenUMVK habe dagegen Beschwerde beim OVG eingelegt und vertrete weiterhin die Auffassung, dass es sich um eine gewerbliche Nutzung und nicht um Gemeingebrauch handele. Trotzdem werde sich SenUMVK im Dialog mit allen Sharingunternehmen um die weitere Ausgestaltung bemühen.

Kristian Ronneburg (LINKE) knüpft an, dass das Urteil des OVG zunächst abzuwarten sei, das möglicherweise Hinweise enthalten werde, wie mit dem Gemeingebrauch umzugehen sei und ob sich dies auf andere Regulierungsbereiche auswirken werde. Gleichwohl sei § 11a weiterhin gültig. Die Bestimmungen des Senats seien im Dialog mit den Anbietern entstanden. Einleuchtend sei, Abstellflächen für die Versorgung mit Mikromobilität zu schaffen, um die Fahrzeuge von den Gehwegen zu bekommen, wofür es in der Zivilgesellschaft großen Bedarf gebe; FUSS e. V., ABSV u. a. forderten, dass die Fahrzeuge schon jetzt keine Geneh-

migung mehr bekämen und zunächst genügend Stellflächen geschaffen werden sollten, und würden möglicherweise klagen. Wie sehe SenUMVK einer solchen Klage entgegen? Wie solle die Schaffung von Stellflächen, insbesondere der Ausbau von Jelbi-Stellflächen, schneller umgesetzt werden? Welche Auswirkungen habe dies auf den ohnehin geplanten Ausbau der Jelbi-Mobilitätspunkte? Wie wirksam könnten Gehwege freigehalten werden, die 2,30 m nicht hergäben? Würden dann über die Nebenbestimmungen Abstellvorgänge ausgeschlossen? Beinhalteten die Verbotszonen auch Ampelübergänge und Blindenleitstreifen? Wie sei das Verfahren, wenn Fahrzeuge regelwidrig abgestellt würden? Welche Zeiten seien vereinbart? Welchen Radius habe eine Untersagung des Abstellens? Welche Sanktionsmöglichkeiten gebe es? Wie stehe es um die Befolgung der Nebenbestimmungen in den letzten zwei Wochen? Er plädiere dafür, die Regulierung in Richtung Konzessionierung auszubauen. Wirkliche Qualität und Quantität ließen sich mit der Beauftragung und klaren Konzepten im Interesse einer Verkehrsvermeidung und Ermöglichung von Mobilität erreichen.

Felix Reifschneider (FDP) konstatiert, dass die Anbieter der Mikromobilität kooperativ seien und eine Sehnsucht nach Regulierung hätten, sodass sich die Frage stelle, wie man eine vernünftige Regulierung erreiche, die spürbare Folgen für die Berlinerinnen und Berliner habe. Ab wann sei bei Fehlverhalten mit Sanktionen zu rechnen? Eine Gebührenordnung befinde sich offenbar noch in der Abstimmung. Seine Fraktion vertrete die Auffassung, dass der öffentliche Raum durchaus reguliert werden und eine Ausschreibung qualitative Standards beinhalten sollte, sodass man insgesamt zu einem besseren Angebot in der Fläche bei reduzierter Gesamtzahl der Fahrzeuge komme. Wie sei der Planungsstand für eine mögliche Ausschreibung von Mikromobilitätsdienstleistungen? Im Auswahlprozess sollte man sich auf zwei oder drei Anbieter verständigen. Sei es für Carsharinganbieter egal, ob sie die Sondernutzungsvereinbarung unterschrieben hätten, oder profitierten nur diejenigen von günstigeren Parkgebühren, die sich der Sondernutzung unterworfen hätten? Welche Rechtsfolge träte ein, wenn die klagenden Carsharingunternehmen im Hauptsacheverfahren recht bekämen? Müssten dann die eingenommenen Parkgebühren zurückgezahlt werden? Müssten die Unternehmen, die niedrigere Parkgebühren gezahlt hätten, dann nachzahlen? Um welche Größenordnung handle es sich hierbei? Bei öffentlichen Ladestationen falle nunmehr auch nachts eine Gebühr an, wenn man länger als vier Stunden dort stehe. Es sei nicht zumutbar, dass Fahrzeuge in der Nacht umgeparkt werden müssten. Bei einem privaten Anbieter gelte diese Frist zwischen 21 und 9 Uhr nicht. Habe SenUMVK mit den Anbietern darüber gesprochen, und sei angedacht, eine entsprechende Regelung zu übernehmen? Was habe zur Einführung dieser Regelung geführt, und was erwarte SenUMVK für 3 Uhr nachts von dieser Regelung?

Werner Graf (GRÜNE) unterstreicht, Sharing sei ein entscheidender Bereich für die Verkehrswende. Deshalb sei es wichtig, auch in den Außenbezirken Sharingangebote zu machen und diese weiter auszudehnen. Wie gehe es dort weiter? Auch die Jelbi-Punkte würden sukzessive ausgebaut. Es sei zudem richtig, wildes Abstellen zu verhindern. Die Sharingangebote müsse man lenken, damit sie ein Teil des ÖPNV – Nutzung von Kombinationen, Zubringersystemen, Letzte-Meile-Systemen – würden und diesen nicht kannibalisieren. Es gehe auch um die Elektrifizierung der Angebote. Er begrüße, dass man sich auf diesem Weg befinde.

Christopher Förster (CDU) begrüßt die Planung des Senats, um den Wirrwarr bei den E-Scootern und anderen Leihfahrzeugen in den Griff zu bekommen. Die Vorschläge seien in der Theorie gut, allerdings müsse man die Umsetzung auch kontrollieren können. Wer solle dies am Ende machen? Warum gebe es keine Bußgeldandrohung? Werde sich daran demnächst

etwas ändern? Würden die Bezirke mit Personal- und Geldkapazitäten dabei unterstützt, Ladeflächen einzurichten? Gebe es die Möglichkeit, Betrieben die Erlaubnis zu entziehen, wenn sie sich nicht an Regeln hielten?

Stephan Machulik (SPD) fragt, wo in den Bezirken bereits Geofencing im Hinblick auf Flächen, auf denen das Abstellen von Fahrzeugen nicht erlaubt sei, eingerichtet worden sei. Wer solle Abstellflächen einrichten? Es könne nicht sein, dass die Bezirke auf den Kosten sitzenblieben. In welchen Bereichen konterkarierten zentralere Abstellflächen das Prinzip der letzten Meile? Sei darüber nachgedacht worden, die Anbieter an den Kosten zu beteiligen? Sei es ausreichend, bei Fahrzeugen mit Versicherungskennzeichen zu arbeiten? Für die Kontrollierenden sei es so kaum möglich, eine Ahndung vorzunehmen. Inwieweit sei der Abgleich des Routenverlaufs mit den Anbietern in ein System geflossen? Mit der Erfassung von Bewegungsdaten könnten auch Fahrer identifiziert werden. Wenn die Ordnungsämter für die Freiräumung der Straßen und Gehwege sorgen sollten, wie werde SenUMVK die Bezirke bei der Entfernung der Fahrzeuge personell und mit entsprechenden Einrichtungen unterstützen? Nach seiner Kenntnis verfügten die Ordnungsämter nicht über entsprechende Fahrzeuge.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) stellt klar, die Bedingungen in den Nebenbestimmungen seien die des Senats, die in einem Dialog mit den Sharingunternehmen, dem FUSS e. V. und Sehbehindertenverbänden formuliert worden seien. Es gehe darum, das Chaos, das auf den Gehwegen zuweilen herrsche, zu beseitigen. Dafür brauche man eine Erlaubnis der Sondernutzung und flächendeckend Stellflächen, insbesondere im Innenstadtkern. Beginnen wolle man an den neuralgischen Punkten, wo das Problem aktuell am größten sei. Wildes Parken sei nicht mehr möglich, weil 2,30 m freizuhalten seien. Meldungen könnten über eine Hotline bei den Sharingsunternehmen, aber auch beim Ordnungsamt eingehen. Innerhalb von vier Stunden müssten dann falsch abgestellte Roller entfernt werden. Es gebe nach wie vor ein Bußgeld, wenn Roller hindernd im Weg stünden. Mögliche Stellflächen würden gemeinsam mit der BVG identifiziert. Dann sollten schnell eine Anordnung des Bezirks und eine Markierung durch die BVG erfolgen. Die Einrichtung von Jelbi-Stationen und -Punkten in den Außenbezirken laufe unbenommen davon weiter. Abstellmöglichkeiten sollten flächendeckend umgesetzt werden. Verbotszonen seien in den Nebenbestimmungen klar formuliert, z. B. Ein- und Ausgänge von Gebäuden sowie U- und S-Bahnen, Haltestellenbereiche des ÖPNV, Querungsstellen im Fußverkehr, Ampeln, Radwege. Schon in der Vergangenheit hätten Bezirke zum Abschleppen von Fahrzeugen gegriffen. SenUMVK setze v. a. auf das Vierstundenfenster und die Regelungen, wo Fahrzeuge nicht abgestellt werden dürften. Künftig müssten die Nutzer ein Foto machen, wenn sie Fahrzeuge abstellten. Die Anbieter hätten zugesagt, die Fotos zu kontrollieren.

Zur Entziehung von Erlaubnissen gebe es keine gesetzlichen Vorgaben. Wenn die Nebenbestimmungen dauerhaft nicht befolgt würden, werde sich SenUMVK klar positionieren. Wenn eine Erlaubnis erteilt werde, bedeute dies auch, dass sie wieder entzogen werden könne. Dann hätte der betreffende Anbieter die Fahrzeuge komplett aus dem Straßenraum zu entfernen. Die Sondernutzungsgebühren befänden sich im Mitzeichnungsverfahren und sollten zum 1. Januar 2023 wirksam werden. Ausschreibungen auf zwei bis drei Anbieter würden weiterhin geprüft. Beim Bikesharing habe sich gezeigt, dass nextbike im Rahmen einer Ausschreibung beauftragt worden sei, es aber parallel weitere Angebote gebe. Die Frage, ob Parkgebühren zurückgezahlt werden müssten, könne erst beantwortet werden, wenn das Urteil vorliege. Die Unternehmen, die sich der Sondernutzungserlaubnis unterzögen, könnten die Möglichkeit der ge-

senkten Parkgebühren nutzen. Damit werde ein Anreiz gesetzt. Das Thema des nächtlichen Parkens und Ladens und der vier Stunden Begrenzung befinde sich in der Klärung. No-Parking-Areas seien definiert, eine Übersicht sei hinterlegt. Zur Datenplattform laufe eine Ausschreibung. Mit der Datenplattform wolle man Erkenntnisse generieren, wo Stellflächen verstärkt eingerichtet werden müssten.

Christian Haegele (SenUMVK) ergänzt, die Fahrzeuge seien bundesrechtlich mit den Versicherungskennzeichen zugelassen; das Land könne dies nicht regeln. Verkehrsrechtlich seien die Parkregelungen für Elektrokleinstfahrzeuge unklar; die Verordnung verweise lediglich auf die Parkregelungen für Fahrräder, für die es in der StVO keine Parkregelungen gebe, außer dass sie nachts beleuchtet sein müssten, wenn sie auf der Fahrbahn stünden. Deshalb habe man eine Konstruktion gewählt, die sich nur auf kommerzielle Anbieter beziehen könne. Damit solle etwas geheilt werden, was der Bund nicht geregelt habe. Adressat ordnungsbehördlicher Maßnahmen sei der Anbieter, während das falsche Abstellen im Einzelfall durch den Nutzer erfolge, der wie bisher eine Verkehrsordnungswidrigkeitsanzeige bekommen könne. Die Frage nach der Fahrerermittlung im ruhenden Verkehr stelle sich im Hinblick auf § 25a StVG nicht. Im Fließverkehr könne man dies nicht über die Nebenbestimmungen regeln, sondern bei Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten müsste man die Daten des Fahrers über § 46 Abs. 2 OWiG und die Anwendung der StPO über die Zeugenpflicht des Anbieters besorgen. Wenn ein Scooter falsch geparkt werde, könne man dies registrieren, dies bedeute aber nicht sofort, dass der Anbieter die Nebenbestimmungen grundsätzlich nicht beachte. Insofern brauche man einen gewissen Zeitraum, um zu sehen, wie sich die Anbieter daran hielten und wie die Verstöße aussähen. Dann könne man schrittweise mit den Mitteln des Verwaltungszwangs bis hin zum Widerruf dagegen vorgehen. Da Berlin den Weg als erstes Bundesland beschreite, stehe nicht für jeden Schritt bereits ein Katalog zur Verfügung. Die Bußgeldvorschriften im Verkehrs- und Berliner Straßenrecht blieben unbenommen.

Jobst Teske (SenUMVK) teilt mit, dass das Anforderungskonzept auf der Website heruntergeladen werden könne. Dort werde deutlich, was mit den Anbietern im Dialogprozesses entwickelt und wie die Praxistauglichkeit der Anbieter eingeschätzt worden sei. Man habe keine systematischen und objektivierbaren Daten über die Angebote. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur sei in den ersten sieben Jahren im Dialog mit den Freefloating-Carsharern erfolgt. Im Dialog bekomme man sehr unterschiedliche Daten und Informationen, die teilweise aufwendig manuell verarbeitet werden müssten. Deshalb brauche man eine verlässliche und systematische Datengrundlage. Die Daten seien künftig über diese Schnittstelle zu liefern. SenUMVK baue derzeit eine Datenmanagementplattform auf, auf der die Daten zusammengeführt und auswertbar gemacht würden. Man hoffe, damit auch die Einhaltung der Nebenbestimmungen besser überwachen, die Angebote in ihrer verkehrlichen Bedeutung besser einordnen und auf dieser Basis Evaluationen zur verkehrlichen Wirkung durchführen zu können, was für die Weiterentwicklung der Angebote eine zentrale Fragestellung sei. Es gebe keinen Grund, Carsharinganbieter beim Thema Daten anders zu behandeln als Anbieter zwei- und dreirädriger Fahrzeuge, die bereitwilliger seien mitzuwirken.

Des Themas Ladeinfrastruktur und Blockiergebühr sei man sich bewusst. Die Beschilderung, die die zeitliche Beschränkung von vier Stunden über Nacht ausgesetzt habe, sei straßenverkehrsrechtlich nicht eindeutig gewesen, sodass man sich davon habe verabschieden müssen. Es gebe ein relevantes Problem von Fehlbelegungen. Deshalb hätten die Anbieter ein Interesse, dies über den Tarif und eine Blockiergebühr zu regeln. SenUMVK würde die Blockierge-

büßern gerne nachts aussetzen, was aber technisch und eichrechtlich nicht möglich sei. Dem Hinweis, dass Anbieter dies täten, gehe SenUMVK gerne nach, um eine Lösung zu finden. Bei den Ladesäulen, die Allego errichtet habe, sei dies nach seiner Kenntnis nicht möglich, denn die Uhrzeit könne mess- und eichrechtlich nicht korrekt ermittelt werden, sodass man die Blockiergebühr dort nachts nicht aussetzen könne.

Felix Reifschneider (FDP) bemerkt, es sei faszinierend, was das Eichrecht unmöglich mache, was politisch gewollt sei. Treffe zu, dass die Staatssekretärin keine Kenntnis darüber habe, welches finanzielle Risiko durch den Rechtsstreit für das Land hinsichtlich der ggf. zurückzuerstattenden Parkgebühren bestehe? Welcher Personalmehrbedarf entstehe bei den Bezirken? Sei die Kontrolle der Elektrokleinstfahrzeuge eine Aufgabe der Ordnungsämter oder der Parkraumüberwachung? Müssten die Stellenprofile ergänzt werden?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) antwortet, dass sie im laufenden Verfahren nicht darüber spekulieren wolle, in welcher Weise Parkgebühren zurückerstattet werden müssten.

Christian Haegle (SenUMVK) setzt fort, hinsichtlich falsch abgestellter Fahrzeuge handle es sich um die Überwachung des ruhenden Verkehrs, die in den Anforderungsprofilen enthalten sei. Ob Sondernutzungstatbestände durch die Häufigkeit bestimmter Verstöße eine Rolle spielten, könne im Hintergrund geklärt werden; dies sei nicht Aufgabe der Mitarbeiter vor Ort. Im Übrigen bleibe es den Unternehmen überlassen, sich der Sondernutzung trotz Klage zu unterwerfen.

Stephan Machulik (SPD) macht geltend, dass ein Parkraumkontrolleur nicht die Befugnis habe, außerhalb einer Parkraumbewirtschaftungszone eine Ahndung vorzunehmen, sodass die Aufgabe außerhalb der Parkraumbewirtschaftung vom allgemeinen Ordnungsdienst oder von den temporär eingeführten Verkehrsüberwachern zu übernehmen sei.

Christian Haegle (SenUMVK) verweist darauf, dass dies Sache der Bezirke sei. Der rechtliche Rahmen müsse zur Überwachung des ruhenden Verkehrs nicht erweitert werden.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Ablehnung des Antrags Drucksache 19/0315 zu empfehlen, und vertagt die Besprechungspunkte unter a bis c.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Christopher Förster (CDU) äußert, dass SenUMVK in der letzten Sitzung zugesagt habe zu berichten, welche Gelder die BVG im Hinblick auf reduzierte Busverkehrsleistungen zurückzahlen müsse. Eine Antwort stehe bislang aus; die Zusage sollte eingehalten werden.

Vorsitzender Kristian Ronneburg erklärt, dass das Ausschussbüro bei SenUMVK nachfragen und um Beantwortung bitten werde.

Zum weiteren Geschäftlichen siehe Beschlusprotokoll.