

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 26. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Januar 2022)

zum Thema:

Rahmenbedingungen für Carsharing in Berlin

und **Antwort** vom 10. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10764
vom 26. Januar 2022
über Rahmenbedingungen für Carsharing in Berlin

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bezirksämter von Berlin sowie die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH um Stellungnahme gebeten, die an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Frage 1:

Wie hoch ist die Anzahl der stationsgebundenen und stationsungebundenen Mietfahrzeuge (PKWs und Kleintransporter), die selbständig reserviert und genutzt werden können, in Berlin nach Kenntnis des Berliner Senats?

Antwort zu 1:

Hierzu gibt es keine amtliche Statistik. Nach Angaben der Anbieter geht der Senat davon aus, dass im Juni 2021 rund 7.000 stationsungebundene Mietfahrzeuge (Pkw und Kleintransporter) in Berlin angeboten wurden. Zur Anzahl der stationsgebundenen Fahrzeuge liegen dem Senat keine aktuellen Zahlen vor. Das Angebot wird auf rund 700 Fahrzeugen geschätzt.

Frage 2:

Wie viele PKW-Stellplätze auf öffentlichem Grund gibt es in den von Anbietern von stationsgebundenen und stationsungebundenen Mietfahrzeugen, die selbständig reserviert und genutzt werden können, bewirtschafteten Gebieten nach Schätzung des Berliner Senats (bitte nach Bezirken aufschlüsseln)?

Frage 3:

Wie viele PKW-Stellplätze ((inkl. Sammelstellen) gibt es auf Berliner Straßen und Plätzen exklusiv für stationsgebundene und stationsungebundene Mietfahrzeuge, die selbständig reserviert und genutzt werden können?

- a. Wie viele solcher PKW-Stellplätze bzw. Sammelstellen sollen nach Kenntnis des Berliner Senats in den Jahren 2022 bzw. 2023 hinzukommen (bitte nach Jahr und Bezirken aufschlüsseln)?

Antwort zu 2, 3 und 3a:

Die Rückmeldungen der Bezirksämter von Berlin ergeben folgendes Bild:

Bezirk	Anzahl anbieterbezogener Carsharing-Stellplätze (durch Erteilung von Sondernutzererlaubnissen) (Frage 3)	Anzahl allgemein zugänglicher Carsharing-Stellplätze (durch Teileinziehung oder StVO Beschilderung) (Frage 3)	Anzahl Carsharing-Stellplätze im Zusammenhang mit Jelbi Mobilitätsstationen (Frage 3)	Anzahl dieser genannten Stellplätze innerhalb von Parkraumbewirtschaftungsgebieten (Frage 2: Beantwortung nur durch die 7 Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung)
Charlottenburg-Wilmersdorf	0	19	in Planung	3
Friedrichshain-Kreuzberg	13	48	nicht bekannt	26
Lichtenberg	0	1	6	entfällt
Marzahn-Hellersdorf	0	0	0	entfällt
Mitte	0	0	0	0
Neukölln	0	4 Standorte/ je 2 Stellplätze	0	entfällt
Pankow	0	0	0	0
Reinickendorf	0	0	0	entfällt
Steglitz-Zehlendorf	0	0	6	0
Tempelhof-Schöneberg	0	0	7 (Nollendorfplatz) + 4 Ullsteinstraße (Privatfläche)	0
Treptow-Köpenick	0	0	0	entfällt

Frage 4:

Ab welcher Anzahl bzw. welchem Anteil an stationsgebundenen und stationsungebundenen Mietfahrzeugen, die selbständig reserviert und genutzt werden können, sieht der Berliner Senat eine Gefahr einer übermäßigen Einschränkung des Gemeingebrauchs von öffentlichen Straßenland als gegeben an?

- a. Auf welchen Raum bezieht sich die Bewertung des Berliner Senats dabei, bspw. Anzahl solcher Mietfahrzeuge in Relation zu allen Fahrzeugen oder Stellplätzen in Berlin, in einzelnen Bezirken, Kiezen oder Straßen?

Antwort zu 4 und 4a:

Für das stationsgebundene Anbieten von Mietfahrzeugen kommt es im Sinne der Fragestellung auf die Anzahl bzw. den Anteil an Fahrzeugen nicht an, da hier dem jeweiligen Unternehmen auf Antrag konkrete Sondernutzungsflächen zur Verfügung gestellt werden, die für den Sondernutzungszeitraum allein dem Anbieter zur Verfügung stehen. Entgegenstehende öffentliche Interessen werden vor einer Erlaubniserteilung seitens des zuständigen Bezirksamts im Einzelfall geprüft. Auch für das stationslose Anbieten von Mietfahrzeugen kommt es für die Frage einer etwaigen Einschränkung des Gemeingebrauchs Dritter nicht auf eine bestimmte Anzahl an Fahrzeugen oder einen konkreten Fahrzeuganteil, sondern darauf an, dass die Fahrzeuge im Einzelnen an den jeweiligen Örtlichkeiten so abgestellt werden, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Frage 5:

Auf welcher Datengrundlage und mit welcher Berechnungsmethode wird die Sondernutzungsgebühr für stationsgebundene bzw. stationsungebundene Mietfahrzeuge, die selbständig reserviert und genutzt werden können, ermittelt?

- a. Wann und in welchem Rhythmus wird die Sondernutzungsgebühr neu ermittelt?
- b. Welche quantitativen und zeitgebundenen Ziele werden mit der Sondernutzungsgebühr verfolgt?
- c. Welche zusätzlichen Maßnahmen sind geplant, die im Zuge der Sondernutzung eingeführt werden sollen (Ausschreibung, maximale Flottengröße, E-Quote o.ä.)?

Antwort zu 5 und 5a-c:

Rechtsgrundlage für die Erhebung von Sondernutzungsgebühren ist § 11 Abs. 9 Berliner Straßengesetz (BerlStrG). Danach sind bei der Bemessung der Gebühren Art, Umfang, Dauer und der wirtschaftliche Vorteil der Sondernutzung zu berücksichtigen. Dieser gesetzliche Rahmen gilt auch für Sondernutzungsgebühren für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugflotten im öffentlichen Straßenland. Die zukünftigen Tarifstellen werden derzeit von der insoweit zuständigen Mobilitätsverwaltung erarbeitet. Einen festen Rhythmus zur Überarbeitung der Sondernutzungsgebührenverordnung gibt es nicht. Ferner erarbeitet die zuständige Mobilitätsverwaltung aktuell die inhaltliche Ausgestaltung der Sondernutzung mit Blick auf die Genehmigungsvoraussetzungen und Anforderungen. In einem parallel stattfindenden Dialogprozess haben die interessierten Anbieter Gelegenheit, sich in die Ausgestaltung einzubringen und Stellung zu nehmen.

Frage 6

Hat der Senat Kenntnisse über die Regelungen in anderen deutschen Großstädten und wenn ja, wie fallen dort die Sondernutzungsgebühren aus und nach welchem Verfahren wurden diese bestimmt?

Antwort zu 6:

Die Höhe der Sondernutzungsgebühr für Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenland in anderen Städten beträgt gemäß Auskunft des Bundescarsharingverbands im November 2020 monatlich:

Aachen:	60 EUR	Bremen:	50 EUR
Köln:	60-120 EUR (peripher / zentral)	Lübeck:	20 EUR
Mannheim:	20-80 EUR	Nürnberg:	40 EUR
Stuttgart:	70 EUR (Pilot)		
Tübingen:	54 EUR.		

Gemäß geltender Sondernutzungssatzungen werden für stationsgebundene Carsharingfahrzeuge in Düsseldorf und München monatlich jeweils 50 EUR pro Fahrzeug erhoben; für stationsgebundene Angebote von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern fallen in Düsseldorf 3 EUR je Quadratmeter und Monat an. In München fallen für stationsgebundene Fahrräder, Segways und ähnliche Fortbewegungsmittel sowie Mobilitätskonzepte zwischen 12 und 62 EUR je Quadratmeter und Jahr an.

Die Höhe der Sondernutzungsgebühren für stationsungebundene Elektrokleinstfahrzeuge beträgt gemäß geltender Sondernutzungssatzung Düsseldorf zwischen 30 und 50 EUR jährlich; für Fahrräder 10 EUR jährlich. Zu den nachgefragten Verfahren liegen keine Kenntnisse vor.

Frage 7:

Plant der Berliner Senat eine Parkvignette u.ä. für stationsgebundene bzw. stationsungebundene Mietfahrzeuge, die selbständig reserviert und genutzt werden können, einzuführen oder ist die Prüfung einer Parkvignette u.ä. geplant?

Antwort zu 7:

Nein, eine solche Parkvignette ist nicht geplant.

Frage 8:

Wie viele Beschäftigte waren per 31.12.2021 in der Senatsverwaltung und in den Bezirken mit der Umsetzung der gesetzlichen Regelungen für stationsgebundene bzw. stationsungebundene Mietfahrzeuge, die selbständig reserviert und genutzt werden können, hauptsächlich befasst (bitte Stellen-SOLL und Stellen-IST getrennt nach Land und den zwölf Bezirken in Vollzeitäquivalenten angeben)?

- a. Wie hoch waren hierfür die Personalkosten?
- b. Mit welchem Stellenmehrbedarf und Personalkosten kalkuliert der Berliner Senat in den Haushaltsjahren 2022 und 2023 (bitte getrennt nach Land und den zwölf Bezirken in Vollzeitäquivalenten angeben)?

Antwort zu 8, 8a und 8b:

Die Beschäftigten, die sich bis zum 31.12.2021 mit der Erarbeitung des Mietflottenregimes gemäß des am 01.09.2022 in Kraft tretenden § 11a BerlStrG sowie seiner zukünftigen Umsetzung beschäftigt haben, haben dies im Rahmen ihrer regulären Tätigkeit und nicht als ausschließliche Aufgabe getan. Für die Haushaltsjahre 2022/23 ist der Beschluss des Doppelhaushalts abzuwarten. .

Frage 9

Wie viele PKW-Stellplätze gibt es am Flughafen BER, die für stationsgebundene und stationsungebundene Mietfahrzeuge, die selbständig reserviert und genutzt werden können, reserviert sind?

- a. Entrichten die Anbieter dieser Mietfahrzeuge ein Entgelt oder eine Gebühr für die Stellplätze und wenn ja, in welcher Form, bspw. pro Fahrzeug, und in welcher Höhe?
- b. Wie hoch ist die Parkgebühr für eines dieser Fahrzeuge für eine Stunde, für sechs Stunden und für 24 Stunden im Vergleich zu den Parkgebühren für private PKWs (keine Mietfahrzeuge) für den gleichen Zeitraum jeweils?

Antwort zu 9, 9a und 9b:

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat hierzu folgendes geliefert:
„Am BER bieten vier Car-Sharing-Anbieter stationsungebundene Fahrzeuge zur Anmietung an. Für diese habe die vier Anbieter in Summe 180 Stellplätze auf dem Parkplatz P4 fest angemietet. Auf dem P4 wird für die Car-Sharing-Anbieter ein sogenanntes Überlaufkontingent von weiteren 120 Stellplätzen bereitgehalten, das heißt für den Fall, dass das angemietete Kontingent eines Car-Sharing-Anbieters überschritten sein sollte. Die Car-Sharing-Anbieter halten keine stationsgebundenen Car-Sharing-Fahrzeuge vor.

Die Car-Sharing-Anbieter bezahlen für die 180 fest angemieteten Stellplätze monatlich pro Stellplatz eine fixe Miete an den Parkraumbewirtschafter APCOA Deutschland GmbH. Für Fahrzeuge im Überlauf fallen pro Fahrzeug Kosten in Abhängigkeit der Parkdauer dieses Fahrzeuges an. Gezahlt werden die Kosten hierfür ebenfalls an den Parkraumbewirtschafter

APCOA Parking Deutschland GmbH. Die Kosten, sowohl für die fest angemieteten Stellplätze als auch die variablen Kosten für den Überlauf, entsprechen dabei den allgemeinen, ortsüblichen Parktarifen, die unter dem folgenden Link abrufbar sind: <https://www.apcoa.de/standorte/flughafen-parken/parken-flughafen-berlin-brandenburg/>."

Berlin, den 10.02.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz