

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Niklas Schenker und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 31. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. November 2022)

zum Thema:

Öffentliches Fahrradverleihsystem

und **Antwort** vom 15. Nov. 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Nov. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Niklas Schenker (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13762
vom 31. Oktober 2022
über Öffentliches Fahrradverleihsystem

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher den Betreiber des Öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie viele Leihfahrräder von nextbike sind zurzeit im gesamten Stadtgebiet in Betrieb?

Antwort zu 1:

Aktuell sind mehr als die angebotenen 5.500 Räder im Stadtgebiet in Betrieb. Die aktuelle Überschreitung basiert auf einem anstehenden Austausch von Rädern. Die Anzahl der Räder wird stabil bleiben.

Frage 2:

Wie viele Stationen des öffentlichen Fahrradverleihsystems sind jeweils innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings (Kerngebiet) vorhanden? Bitte nach Bezirken aufschlüsseln.

Frage 3:

Wie viele nextbike-Stationen wurden in den Jahren 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 sowie bis 30.09.2022 jeweils im gesamten Stadtgebiet eingerichtet? Bitte nach Bezirken aufschlüsseln.

Frage 4:

Wie viele Stationen wurden im Rahmen des bezirklichen Genehmigungsverfahrens abgelehnt? Bitte nach Bezirken aufschlüsseln.

Frage 5:

Was sind die vorwiegenden Gründe für die Nicht-Erteilung von Genehmigungen für Stationen?

Frage 6:

Wie ist der durchschnittliche Abstand zwischen den nextbike-Stationen sowohl innerhalb des S-Bahn-Rings als auch außerhalb des S-Bahn-Rings?

Frage 7:

Wie viele nextbike-Stationen sind jeweils auf Gehwegflächen und auf vormaligen Flächen für Kfz-Stellplätze bzw. Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs vorhanden?

Antwort zu 2 bis 7:

Die Fragen 2 bis 7 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorbemerkung: Stationen werden – bspw. im Kontext von Bauarbeiten – z.T. errichtet, rückgebaut und erneut aufgebaut. Zum Teil wechseln Stationen auch (temporär) den baulichen Charakter / Zustand. So wird bspw. die Station am Dienstsitz der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, welche baulich errichtet war, derzeit auf Grund von Bauarbeiten als virtuelle Station weitergeführt. Vor diesem Hintergrund stimmen die Randsummen, insbesondere im zeitlichen Verlauf, nicht in sämtlichen Sachverhalten überein. Vorgaben zum räumlichen Abstand zwischen Stationen bestehen nicht.

Der aktuelle Sachstand des Öffentlichen Leihfahrradsystems stellt sich wie folgt dar:

- aktuell verfügt das System über 645 Stationen insgesamt
- davon sind 250 Stationen baulich errichtet, 395 Stationen sind ohne bauliche Bestandteile verfügbar
- baulich errichtete Stationen befinden sich zu rund 12 % im Bereich der Fahrbahn oder auf Parkflächen, die weiteren Stationen befinden sich primär im Bereich des Gehwegs (zumeist fahrbahnseitig auf Gehwegniveau im Bereich des Unterstreifens)
- rund 70 % der Stationen befinden sich innerhalb des Kerngebiets (S-Bahn-Ring), damit mittlerweile auch ein signifikanter Anteil außerhalb des S-Bahn-Rings

- ergänzt wird das System durch eine Rückgabezone innerhalb des Kerngebiets, innerhalb derer Räder auch außerhalb von Stationen (kostenpflichtig) zurückgegeben werden können.

Die nachfolgende Tabelle stellt den aktuellen Sachstand differenziert dar:

Bezirk	Verfügbare Stationen insgesamt (11/2022)	Davon im S-Bahn-Ring	Ablehnungen	Davon baulich errichtet im Jahr					
				2017	2018	2019	2020	2021	2022
Charlottenburg-Wilmersdorf	99	78	4	14	0	1	1	0	0
Friedrichshain-Kreuzberg	122	122	7	33	13	19	1	0	0
Lichtenberg	30	/	3	5	3	9	1	0	0
Marzahn - Hellersdorf	29	/		0	0	0	0	0	0
Mitte	175	156	14	21	17	46	3	1	0
Neukölln	46	35	13	11	9	3	1	0	0
Pankow	66	33	40	10	2	9	0	0	0
Reinickendorf	4	/		0	0	0	0	0	0
Spandau	0	/		0	0	0	0	0	0
Steglitz-Zehlendorf	15	/		0	0	2	1	0	0
Tempelhof-Schöneberg	49	33	29	5	0	5	2	0	0
Treptow-Köpenick	9	4		0	1	0	5	0	0

Die Anzahl der insgesamt verfügbaren und nutzbaren Stationen im Stadtgebiet steigt, sowohl innerhalb des Kerngebiets, als auch außerhalb. Der Anteil der baulich errichteten Stationen war in der letzten Zeit rückläufig, u.a. durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Jelbi-System, welches derzeit versucht weitgehend ohne bauliche Anlagen in die Realisierung zu kommen. Gerade der Auf- und Ausbau virtueller Stationen hat das schnelle, intensive und am Kundenverhalten orientierte Systemwachstum ermöglicht. So sind innerhalb des Kerngebiets mittlerweile sämtliche S- und U-Bahnhöfe sowie Haltestellen der Tram mit mindestens einer Station des Öffentlichen Fahrradverleihsystems ausgestattet. Der Stationsausbau entlang von S- und U-Bahnlinien wurde auch außerhalb des Rings weitergeführt. Dieser Ausbau soll im nächsten Jahr weiter voranschreiten. Der jeweils aktuelle Ausbauzustand ist tagesaktuell unter <https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/> ersichtlich.

Bezüglich der Gründe von Ablehnungen wurden bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/18637 des Abgeordneten Tino Schopf (SPD) vom 3. April 2019 zum Thema „Ausbau

von nextbike“ dargelegt. Die Ablehnungen beruhen über die damals hinausgehenden Sachverhalte z.T. auch auf bestehenden konkurrierenden Planungen oder anstehenden Veränderungen der Straßenraumgestaltung.

Frage 8:

Inwiefern erfolgt eine Auswertung der vorhandenen Nutzungsdaten durch nextbike und den Senat?

Antwort zu 8:

Die Auswertung der Nutzendendaten erfolgt aggregiert und datenschutzkonform für das Monitoring des Systems in Hinblick auf die Entwicklung, Qualität und Performanz des Systems. Ausgewertet werden u.a. die Parameter Kundenzahl (Bestand, Registrierungen und Löschungen), Ausleihen (insgesamt und je Station, Verteilung auf Wochentag und Tageszeiten), die Fahrtdauer, der Ausleihkanal.

Frage 9:

Was sind aus Sicht des Senats die maßgeblichen Faktoren für die Qualität des öffentlichen Fahrradverleihsystems?

Antwort zu 9:

Die maßgeblichen Parameter zur Bemessung der Qualität des öffentlichen Fahrradverleihsystems aus Sicht des Auftraggebers sind u.a. die Verfügbarkeit der Räder und Stationen, Stationsüberläufe und –unterdeckungen, die Verfügbarkeit des Hintergrundsystems, Instandhaltung, die Entwicklung der Nutzendenzahlen sowie die Entwicklung Fahrten.

Frage 10:

Zu welchen Anteilen (Nutzungsgebühren, Öffentliche Mittel, Werbung) erfolgt zurzeit die Finanzierung des öffentlichen Fahrradverleihsystems?

Antwort zu 10:

Die entsprechenden Aussagen zur Finanzierung berühren die geschäftlichen Interessen des Betreibers. Eine Genehmigung zur öffentlichen Darstellung liegt nicht vor.

Die öffentlichen, vertraglich gebundenen Mittel decken einen signifikanten Teil der Mittel des Gesamtsystems ab. Ohne anteilige öffentliche Beteiligung wäre ein wirtschaftlicher Betrieb nicht darstellbar. Das wirtschaftliche Risiko liegt auf Seiten des Betreibers.

Frage 11:

Wie ist der aktuelle Stand der Untersuchung zur „Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin inklusive Ausdehnung auf die Außenbezirke“?

Antwort zu 11:

Die Untersuchung ist abgeschlossen, der Bericht des beauftragten Dienstleistenden liegt vor und stellt Empfehlungen und Abhängigkeiten dar. Die Erkenntnisse aus dem Bericht gehen in die weiteren Arbeiten ein.

Frage 12:

Wie ist der zeitliche Ablauf zur Neukonzeptionierung und Ausschreibung des öffentlichen Fahrradverleihsystems bis 2024?

Frage 13:

Zu welchem Zeitpunkt wird nach jetzigem Stand die öffentliche Ausschreibung erfolgen?

Frage 14:

Besteht beim Senat die Überlegung, eine Konzessionsvergabe im Sinne des Kartellvergaberechts an einen Anbieter durchzuführen und andere private Anbieter im Stadtgebiet auszuschließen? Was sind rechtliche Hürden?

Antwort zu 12 bis 14:

Die Fragen 12 bis 14 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Durchführung der Vergabe als europaweites, wettbewerbliches Verfahren ist für das Jahr 2023 geplant. Zur Ausgestaltung des Vergabegegenstands laufen derzeit die Abstimmungen, Festlegungen bestehen derzeit noch nicht. Die Abwägung eventueller Rechtsfolgen möglicher Optionen erfolgt im Prozess, liegt aber derzeit noch nicht vor.

Frage 15:

Wie viele Leihfahrräder und Stationen müssten aus Sicht des Senats über das gesamte Stadtgebiet verteilt sein, um ein attraktives Angebot für verschiedene Nutzungsgruppen zu schaffen?

Frage 16:

In welcher Höhe würden Mehrkosten für das Land Berlin entstehen, sofern eine deutliche Ausweitung des Angebots (Verdopplung der Leihfahrräder) erfolgen würde?

Frage 17:

Besteht beim Senat die Überlegung, auch Pedelecs und/oder andere elektrische Mikromobilitätsangebote sowie Lastenräder in das Angebot aufzunehmen?

Antwort zu 15 bis 17:

Die Fragen 15 bis 17 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die entsprechende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Vorfeld der Vergabe steht noch aus und wird Aussagen dazu treffen, mit welchem Mitteleinsatz welche Realisierungspotenziale bestehen. Die (ggf. optionale) Einbeziehung weiterer Radtypen wird geprüft.

Der Einsatz von öffentlichen Mitteln, um die Wirtschaftlichkeit eines entsprechenden Systems sicherzustellen, ist abhängig von diversen Parametern der Systemausgestaltung. Grundsätzlich agieren die entsprechenden Unternehmen derzeit mit einer Zielquote von 3 – 5 Rädern pro 1.000 Einwohnende, wobei hierfür jeweils lokal Anpassungen zu erfolgen haben. Für Berlin wird diese Zielquote (vor dem Hintergrund der privaten Ausstattung mit Rädern und dem lokalen Markt im Bereich der konkurrierenden Mobilitätsangebote) als zu hoch eingeschätzt. Bei einer Zielquote von ca. 2 bis 2,5 wäre ein Ziel zwischen rund 7.500 und 10.000 Rädern. Dies würde eine Erweiterung und verstärkte räumliche Ausdehnung ermöglichen, würde aber gleichzeitig die Systemkosten deutlich erhöhen. Denn gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in Hinblick auf Energie-, Rohstoff- und Personalkosten sind erhebliche Preissteigerungen der Systemelemente eines Öffentlichen Leihfahrradsystems im Vergleich zur letzten Vergabe zu erwarten.

Frage 18:

Wie bewertet der Senat, dass in anderen Städten wie Hamburg Kurzzeitfahrten bis 30 Minuten kostenlos sind?

Antwort zu 18:

Zeitkontingente sind im Markt ein bewährtes Mittel, um die Systemakzeptanz zu fördern und regelmäßige Nutzung zu fördern. Die Hamburger Lösung hat sich für Hamburg als passend und erfolgreich erwiesen.

Berlin, den 15.11.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz