

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 11. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. November 2022)

zum Thema:

Lässt sich das Carsharing-Urteil auf Leih-Scooter und Co. übertragen?

und **Antwort** vom 26. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dez. 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. 19/13934

vom 11. November 2022

über Lässt sich das Carsharing-Urteil auf Leih-Scooter und Co. übertragen?

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 insoweit gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Bezirksämter von Berlin um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Gemäß des gerichtlichen Urteils im Verfahren von Carsharing-Anbietern zum Berliner Straßengesetz handele es sich beim Carsharing um eine bestimmungsgemäße Nutzung der öffentlichen Straßen, sodass es zum erlaubnisfreien straßenrechtlichen Gemeingebrauch zähle. Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus diesem Urteil zur rechtlichen Beurteilung von Leih-Elektrokleinstfahrzeugen?

Frage 2:

Sind nach Auffassung des Senats gewerbliche Leihangebote für E-Scooter eine bestimmungsgemäße Nutzung der öffentlichen Straßen und welche Unterschiede erkennt der Senat zwischen Leihangeboten für Carsharing-Fahrzeugen und solchen für E-Scootern?

Frage 3:

Sind nach Auffassung des Senats gewerbliche Leihangebote für E-Fahrräder eine bestimmungsgemäße Nutzung der öffentlichen Straßen und welche Unterschiede erkennt der Senat zwischen Leihangeboten für Carsharing-Fahrzeugen und solchen für E-Fahrrädern?

Frage 4:

Sind nach Auffassung des Senats gewerbliche Leihangebote für E-Leichtkraftfahrzeugen u.ä. eine bestimmungsgemäße Nutzung der öffentlichen Straßen und welche Unterschiede erkennt der Senat zwischen Leihangeboten für Carsharing-Fahrzeugen und solchen für E-Leichtkraftfahrzeugen u.ä.?

Antwort zu 1, 2, 3 und 4:

Die Fragen 1-4 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin Brandenburg (OVG) vom 26.10.2022 (Az.: OVG 1 S 56/22) betrifft nur Carsharing-Unternehmen und nicht Unternehmen, die andere Fahrzeugarten anbieten.

Es wird daher weiterhin davon ausgegangen, dass das stationsungebundene Anbieten anderer Fahrzeugarten (insbesondere Fahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge, Kleinkrafträder) eine erlaubnispflichtige Sondernutzung darstellt. Dieses überschreitet die Grenze zum Gemeingebrauch unter anderem dadurch, dass es mit einer nicht mehr verkehrsüblichen und verträglichen Einschränkung des Gemeingebrauchs anderer einhergeht. So beeinträchtigt bereits das Aufstellen der genannten Fahrzeuge auf Gehwegflächen regelmäßig den Gemeingebrauch anderer Verkehrsteilnehmenden, vor allem der zu Fuß Gehenden und insbesondere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, und stellen ein hohes Stolperrisiko und damit auch ein Verletzungsrisiko dar. Im Gegensatz zu Carsharingfahrzeugen werden Elektrokleinstfahrzeuge und Mietfahrräder oftmals wahllos und in großer Zahl auf Gehwegen und Plätzen abgestellt, werden häufig umgeworfen und behindern dadurch den Fußverkehr. Zudem weicht im Unterschied zu den Carsharing-Angeboten bereits das äußere Erscheinungsbild der Miet-Elektrokleinstfahrzeuge und Mietfahrräder aufgrund der optischen Gestaltung und der technisch-konstruktiven Bauart von entsprechenden privaten Fahrzeugen stark ab.

Frage 5:

In welche laufenden Gerichtsverfahren und andere rechtsförmigen Beschwerden, die sich auf gewerbliche Angebote für Leihfahrzeuge beziehen, sind der Senat oder Bezirke involviert und welche diesbezüglichen Fristen und Gerichtstermine sind dem Senat bekannt? (bitte jedes Verfahren getrennt mit den Verfahrensbeteiligten und dem Verfahrensgegenstand auflisten)

Antwort zu 5:

Aktuell sind folgende gerichtlichen Verfahren anhängig:

- Klage der SHARE NOW GmbH und der UMI Urban Mobility International GmbH gegen das Land Berlin beim Verwaltungsgericht Berlin (Az.: VG 1 K 254/22):
Die Klage richtet sich auf die Feststellung, dass für die betroffenen Car-Sharing-Angebote keine Sondernutzungserlaubnisse erforderlich sind. Hierzu sind keine Fristen oder Gerichtstermine bekannt.

- Klage des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin gegr. 1874 e.V. – älteste Selbsthilfeorganisation der Blinden und Sehbehinderten gegen das Land Berlin beim Verwaltungsgericht Berlin (VG 1 K 333/22):
Die Klage richtet sich gegen die straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnisse, die Unternehmen, die im Freefloating-Modell Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter) anbieten, erteilt wurden. Hier besteht eine Frist für die Klageerwiderung durch das Land Berlin bis zum 26.11.2022.
- Klage der TIER Mobility SE, c/o WeWork gegen das Land Berlin beim Verwaltungsgericht Berlin (Az.: VG 1 K 339/22):
Mit der Klage werden bestimmte Nebenbestimmungen der ihr für das stationsungebundene Anbieten von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern erteilten straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis angefochten. Die Frist für die Klageerwiderung durch Land Berlin endet am 28.11.2022.

In den Bezirken sind diesbezüglich keine gerichtlichen Verfahren anhängig.

Frage 6:

An welchen Standorten gibt es wie viele dezidierte Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeugen vorhanden? (Bitte nach Bezirken getrennt mit Straßennamen und Hausnummer oder Platz angeben)

Frage 7:

An welchen Standorten sind wie viele dezidierte Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeugen geplant und welche Standorte werden bis Ende 2023 realisiert? (Bitte nach Bezirken getrennt mit Straßennamen und Hausnummer oder Platz angeben)

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist geplant, dass die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im Rahmen eines Pilotprojekts bis Ende 2023 zunächst an 150 Standorten Abstellflächen für Mietfahrzeuge der Mikromobilität errichten wird. Die konkreten Standorte werden derzeit noch ermittelt sowie bewertet und können daher noch nicht benannt werden. Grundsätzlich können diese in allen zwölf Bezirken liegen, eine Schwerpunktsetzung soll dabei allerdings in hoch belasteten Gebieten erfolgen wie z.B. am Potsdamer Platz, Brandenburger Tor oder Unter den Linden. Die Abstellflächen sollen vorzugsweise dort entstehen, wo sich bereits jetzt Parkflächen für Fahrzeuge befinden.

Die Antworten der Bezirksämter von Berlin werden im Folgenden wiedergegeben:

Bezirk	Frage 6: An welchen Standorten gibt es wie viele dezidierte Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge vorhanden? (Bitte nach Bezirken getrennt mit Straßennamen und Hausnummer oder Platz angeben)	Frage 7: An welchen Standorten sind wie viele dezidierte Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge geplant und welche Standorte werden bis Ende 2023 realisiert? (Bitte nach Bezirken getrennt mit Straßennamen und Hausnummer oder Platz angeben)
Charlottenburg-Wilmersdorf	<p>„Dezidierte Standorte und somit nur für Elektrokleinstfahrzeuge ausgewiesene Stellflächen gibt es im Bezirk nicht. Vielmehr gibt es „Mischnutzungen“ der Jelbistationen.</p> <p>3 Jelbi Stationen</p> <ul style="list-style-type: none"> -Mierendorff-Platz -Jakob-Kaiser-Platz -Hardenbergplatz“ 	<p>„Diverse Jelbi Stationen</p> <ul style="list-style-type: none"> -Wilmersdorfer/Schillerstraße -Krumme Straße/Schillerstraße -Karl August Platz (x2) -Krumme Straße/Kantstraße -Goethestraße/Wilmersdorfer Straße -Goethestraße 33 -U-Wilmersdorfer Straße -Niebuhrstraße 34 -Mommsenstraße/Wilmersdorfer -Mommsenstraße/Niebuhrstraße -Mommsenstraße 49 -Adenauer Platz -Meyerinckplatz <p>Standorte, die bis Ende 2023 realisiert werden sollen</p> <p>Diverse Jelbi Stationen</p> <ul style="list-style-type: none"> -Wilmersdorfer/Schillerstraße -Krumme Straße/Schillerstraße -Karl August Platz (x2) -Krumme Straße/Kantstraße -Goethestraße/Wilmersdorfer Straße -Goethestraße -U-Wilmersdorfer Straße -Niebuhrstraße 34 -Mommsenstraße/Wilmersdorfer -Mommsenstraße/Niebuhrstraße -Mommsenstr 49

		-Adenauer Platz -Meyerinckplatz“
Friedrichshain-Kreuzberg	„Bergmannstraße Nr. 101, Simplonstraße Ecke Sonntagsstraße, Krossener Straße Nr. 19, Gabriel-Max-Straße Nr. 15“	„Mühlenstraße gegenüber Arena, Eisenbahnstraße gegenüber Nr. 44 Oranienstraße Nr. 172 Mühlenstraße gegenüber Straße der Pariser Kommune Rigaer Straße am Ringcenter Pücklerstraße Nr. 21“
Marzahn-Hellersdorf	„Stellplätze für Elektrofahrzeuge sind im Bezirk nur die von der BVG betriebenen Jelbi-Punkte.“	„Die Erweiterung der Standorte wird vom Bezirk angestrebt, um auch an Standorten wie Marzahn-Nord präsent zu sein. Abstimmungen mit Umsetzung und Finanzierung sind noch nicht erfolgt.“
Mitte	„Das Bezirksamt Mitte hat als einer der ersten Bezirke vor zwei Jahren angefangen, gesonderte Abstellflächen zu schaffen. Mittlerweile gibt es an 28 Stellen im Bezirk anbieterfreie Abstellmöglichkeiten. Potsdamer Platz gegenüber Nr. 5, Gabriele-Tergit-Promenade, Leipziger Platz Nr. 12, Georgenstr gegenüber Nr. 25, Behrenstraße 27, Friedrichstraße 204, Zimmerstraße 23, Mohnstraße gegenüber Nr. 30, Oranienburger Straße 92 (Hackescher Markt), Rathausstraße 15, Weinbergsweg 3, Caroline-Michaelis-Straße 5-11, Rosenthaler Straße 3, Alexanderstr/Schicklerstraße, Heinrich-Heine-Straße/Köpenicker Straße, Straße des 17. Juni (vor Großer Stern, östliche Zufahrt), Rosa-Luxemburgstraße 41, Charlottenstraße gegenüber Nr. 59, Reichstagsufer 17, Schiffbauerdamm 1, Lützowstraße 24, Budapeststraße 22, Altonaer Straße	„Weitere Abstellbereiche sind bereits angeordnet. Voraussichtlich können aber nicht alle dieses Jahr auch noch umgesetzt werden. Grüntaler Straße Nr. 1, Veteranenstr/Fehrbelliner Straße, Ostender Straße/Antwerpener Straße, Ostender Straße/Genter Straße, Dubliner Straße/Bristolstraße, Brüsseler Straße/Genter Straße.“

	<p>3, Birkenstraße 52, Waldstraße 55-61, Klever Straße/Euler Straße, Demminer Straße/Putbusser Straße, Neue Grünstraße/Kommandantenstraße</p> <p>Weitere sind bereits angeordnet und werden in Kürze auf die Straße kommen.</p> <p>Die Stellflächen sind jeweils 2 m breit und haben eine Länge von mindestens 6 m, meist 10 m bis 14 m.</p> <p>Da die Flächen ohne Bügelsystem eingerichtet werden, hängt die maximale Anzahl von der Disziplin und Anzahl zusätzlicher Fahrräder ab. Bis zu 30 ordentlich nebeneinander abgestellte E-Scooter wurden bereits an einzelnen Stellflächen registriert.“</p>	
Neukölln	„Fehlanzeige“	„Fehlanzeige“
Pankow	<p>„10437, Stargarder Straße 5 1 Kfz-Stellplatz 10437, Stargarder Straße 72 3 Kfz-Stellplätze 10435, Oderberger Straße 36 1 Kfz-Stellplatz 10435, Oderberger Straße 54 3 Kfz-Stellplätze 10435, Oderberger Straße 2 3 Kfz-Stellplätze“</p>	<p>„10437, Raumerstraße 37 1 Kfz-Stellplatz 10437, Dunckerstraße 12 1 Kfz-Stellplatz 10119, Schwedter Straße 5 1 Kfz-Stellplatz 10119, Schwedter Straße 14 1 Kfz-Stellplatz 10119, Schwedter Straße 18 (gegenüber) 1 Kfz-Stellplatz 10405, Saarbrücker Straße 38 1 Kfz-Stellplatz“</p>
Reinickendorf	„Im Bezirk Reinickendorf existieren bislang keine ausgewiesenen Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge.“	„Es ist beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit der BVG zunächst entlang der gesperrten U-Bahn-Trasse der U 6 zwischen den Bahnhöfen Alt-Tegel und Kurt-Schumacher-Platz Jelbi-Punkte zu installieren. Ferner wird die Einrichtung weiterer Flächen im Bezirk geprüft, wie zum

		Beispiel am Rathaus Reinickendorf. Aufgrund des frühen Planungsstadiums können aktuell keine detaillierten Angaben zu den Örtlichkeiten vorgenommen werden.“
Steglitz-Zehlendorf	„Es gibt derzeit noch keine ausgewiesenen Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge im Bezirk Steglitz-Zehlendorf.“	„Vorgesehen sind Stellplätze am Steglitzer Damm, wie auch in der Nähe des S-Bahnhofes Zehlendorf. Geprüft werden des Weiteren Standorte in der Nähe von S- und U-Bahnhöfen sowie wichtige Umsteigepunkte.“
Tempelhof-Schöneberg	„Jelbi-Punkt Nollendorfplatz 5-7.“	„Ein gemeinsamer Prozess mit der BVG zur Standortentwicklung weiterer Jelbi-Punkte wird Anfang 2023 aufgesetzt. Standorte, die bis Ende 2030 realisiert werden sollen, sind noch nicht festgelegt.“
Treptow-Köpenick	„0“	<p>„1) Vorplatz S-Bahnhof Treptower Park in Richtung Puschkinallee 2) Bernhardt-Langwaldt-Weg, am Ausgang S-Treptower Park 3) Puschkinallee, Nähe Schlesischer Busch 4) Spreepark, Dammweg/Kiehnwerderallee 5) S-Bahnhof Schöneweide 6) S-Bahnhof Adlershof</p> <p>Standorte, die bis Ende 2023 realisiert werden sollen: 1) Vorplatz S-Bahnhof Treptower Park in Richtung Puschkinallee 2) Bernhardt-Langwaldt-Weg, am Ausgang S-Treptower Park“</p>

Frage 8:

Nach welchen Kriterien werden Standorte für Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge ausgewählt?

Antwort zu 8:

Die Entscheidungshoheit für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen für den ruhenden Verkehr liegt bei den Bezirken. Inwiefern das ausschließliche Parken von Elektrokleinstfahrzeugen bei gleichzeitigem Entfall von Parkflächen für den übrigen Fahrzeugverkehr erforderlich ist, obliegt dem bezirklichen Abwägungsprozess. Gerade an Örtlichkeiten, an denen herumstehende oder herumliegende Elektrokleinstfahrzeuge die Nutzung der Fußverkehrsflächen einschränken oder behindern, sollten im unmittelbaren Umfeld alternative und attraktive Parkmöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge geschaffen werden. Ziel ist, durch gebündelte Abstellmöglichkeiten unerwünschten Beeinträchtigungen der Fußverkehre auf Gehwegen entgegenzuwirken. Diese regelungsaktive Begleitung und Steuerung des Verkehrsgeschehens ist insbesondere auch an Zugangspunkten für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder touristischen Attraktionen sinnvoll, da punktuell gut nutzbare Parkmöglichkeiten die Fehlnutzung anderer Verkehrsflächen erfahrungsgemäß verringern

Für die Auswahl der Standorte im Rahmen des Pilotprojekts „Schaffung von Abstellflächen als Ordnungsrahmen der Mikromobilität“ werden Angebotsdaten ausgewertet und Empfehlungen und Hinweise von den Bezirksamtern und von den Anbietern berücksichtigt. Bei der Priorisierung spielen insbesondere ‚Orte mit besonderem Handlungsbedarf‘, ‚Mikromobilitätscluster in hochfrequentierten und stark verdichteten Quartieren‘ und ‚Relevante S+U-Bahnhöfe für die Verknüpfung zum ÖPNV‘ eine große Rolle. Für jede geplante Abstellfläche sind Ortsbegehungen vorgesehen, um ein realistisches Bild der Abstellsituation zu erlangen. Die Begehung der Flächen soll möglichst effizient und gebündelt durchgeführt werden, sodass mehrere Flächen und potentielle Standorte bei einer einzelnen Begehung bewertet werden.

Die Antworten der Bezirksamter von Berlin werden im Folgenden wiedergegeben:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf antwortet wie folgt:

„Die jeweiligen Vorschläge werden nach Lage und Geeignetheit geprüft.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg antwortet wie folgt:

„Kriterien sind zum Beispiel erhöhte Nachfrage, Flächen- und Nutzungskonflikte, in der Nähe liegende No-Parking-Zones oder Ableitungen aus Mobilitätskonzepten. Die straßenräumliche Integrierbarkeit und die straßenrechtliche Zulässigkeit muss stets gegeben sein.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortet wie folgt:

„Bedarf an Nutzern, Flächenverfügbarkeit, Sicherheit im Umfeld.“

Das Bezirksamt Mitte antwortet wie folgt:

„Gemeinsam mit Anbietern von E-Scootern wurde besonders stark durch E-Scooter und Leihfahrräder frequentierten Abstellorte untersucht.

Das Bezirksamt Mitte hat an 10 besonders stark frequentierten Stellen 2020 die ersten Abstellmöglichkeiten geschaffen.

1. Potsdamer Platz
2. Leipziger Platz
3. Georgenstraße
4. Behrenstraße (Kreuzung Friedrichstraße)
5. Friedrichstraße (Kreuzung Schützenstraße)
6. Zimmerstraße (Checkpoint Charlie)
7. Mohrenstraße (Gendarmenmarkt)
8. Oranienburger Straße (Hackescher Markt)
9. Rathausstraße/Ecke Judenstr.
10. Weinbergsweg (Rosenthaler Platz)

Die Standorte werden sukzessive erweitert und berücksichtigen das Abstellverhalten, eingehende Hinweise und die verkehrlichen Voraussetzungen.“

Das Bezirksamt Neukölln antwortet wie folgt:

„Die Standorte sollen möglichst leicht zugänglich und sicher sein. Sie befinden sich in der Regel an Kreuzungsbereichen im Bereich der Fahrbahn nach Regelplan 375, um Areale zu nutzen, auf denen normalerweise das Parken von PKW im Schnittpunkt von Kreuzungen untersagt ist. Die Erfahrung zeigt, dass diese Bereiche regelmäßig ordnungswidrig beparkt werden. Die Platzierung von Abstellanlagen - unter anderem für Elektrokleinstfahrzeuge unterstützt somit das sichere Queren der Straße in diesen Bereichen.“

Das Bezirksamt Pankow antwortet wie folgt:

„In der Regel werden Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge dort eingerichtet, wo regelmäßig eine Bündelung der abgestellten Fahrzeuge auf Gehwegen festgestellt wird. Weitere Kriterien für die Standortauswahl sind eine gute Sichtbarkeit der Anlage sowie eine gute Zugänglichkeit von der Fahrbahn bzw. von der Radverkehrsanlage. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Fahrverkehr werden Abstellanlagen vorwiegend an Kreuzungen auf dem jeweils ersten Parkplatz und im direkten Anschluss an Querungsstellen des Fußverkehrs vorgesehen.“

Das Bezirksamt Reinickendorf antwortet wie folgt:

„Es gibt keinen expliziten Kriterienkatalog. Jede Standortauswahl ist eine Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung des Bedarfs und der Platzverhältnisse.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf antwortet wie folgt:

„Dabei sind verkehrliche Belange zu berücksichtigen, ebenso Platz- und Sichtverhältnisse sowie die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Straßenlandes auch im Hinblick auf eventuelle Sondernutzungen.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg antwortet wie folgt:

„Wir streben an, gemeinsam mit der BVG den Bezirk flächendeckend mit Jelbi-Punkten zu versorgen. Dieser Prozess wird Anfang 2023 aufgesetzt und im Rahmen dessen werden die Kriterien spezifiziert. Geplant ist, Standorte mit nachweislich hohem Leihaufkommen prioritär umzusetzen.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick antwortet wie folgt:

- „Verbleibende Grundmaße auch für den Fußverkehr (siehe Ausführungsvorschriften Geh- und Radwege, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen- RAST 06), Sicherstellung der Barrierefreiheit
- Keine Behinderung von Querungsstellen, der Zugänglichkeit zu Gebäuden oder öffentlichen Verkehrsmitteln oder sonst im öffentlichen Raum befindlichen Nutzungen der Daseinsvorsorge
- Gleichwohl unmittelbare Nähe zu einer ÖPNV-Station (um der erstrebten Angebotsergänzung für den ÖPNV zu entsprechen)
- Erkennbar gehäuftes Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge an einer speziellen Örtlichkeit (als Gegenmaßnahme)
- Denkmalschutzbelange, stadtplanerische und –gestalterische oder historisch sensible Belange
- Keine Genehmigung von Abstellflächen, die durch Nr. 4 Buchst. a) bis d) der Nebenbestimmungen der durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz erteilten Sondernutzungserlaubnisse vom 01.09.2022 ausgeschlossen sind.“

Frage 9:

Welche einzelnen Verwaltungseinheiten in der Senats- und Bezirksverwaltung sind in den Prozess der Auswahl von Standorten für Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge eingebunden?

Antwort zu 9:

Im Rahmen des Pilotprojekts „Schaffung von Abstellflächen als Ordnungsrahmen der Mikromobilität“ sind neben den Abteilungen IV (Mobilität) und VI (Verkehrsmanagement) der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz auch die betroffenen Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke in den Prozess integriert. Im Übrigen liegt die Entscheidungshoheit für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen für den ruhenden Verkehr bei den Bezirken.

In den Bezirken sind in den Auswahlprozess von Standorten für Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge vorrangig die Straßen- und Grünflächenämter eingebunden.

Frage 10:

Wie viele Personen aus welchen Verwaltungseinheiten sind regelmäßig für Ortsbegehungen für die Auswahl bzw. Beurteilung von Standorten für Stellplätze für Elektrokleinstfahrzeuge eingeladen?

Antwort zu 10:

Die Antworten der Bezirksämter von Berlin werden im Folgenden wiedergegeben:

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg antwortet wie folgt:

„Ortsbegehungen können zum Beispiel aus 1 bis 3 Personen bestehen, insbesondere aus den unter Frage 9 genannten Stellen. Ortskonkret können im Einzelfall weitere Beteiligte hinzugezogen werden.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf antwortet wie folgt:

„Das Straßen- und Grünflächenamt, das Ordnungsamt und auch die Stadtentwicklung sind eingebunden. Im Bezirk bedeutet das jeweils eine Person.“

Das Bezirksamt Mitte antwortet wie folgt:

„Siehe Antwort zu 9. Es gibt hierfür kein gesondertes Aufgabengebiet und erfolgt durch die Kollegen im Rahmen ihrer Tätigkeiten.“

Das Bezirksamt Neukölln antwortet wie folgt:

„Eine Person in der Straßenverkehrsbehörde und eine Person in der Straßenaufsicht/Unterhaltung.“

Das Bezirksamt Pankow antwortet wie folgt:

„Bei der Ortsbegehung ist in der Regel eine Dienstkraft aus der für die Planung zuständigen Abteilung des Straßen- und Grünflächenamtes sowie eine Dienstkraft aus der Straßenverkehrsbehörde vertreten.“

Weitere interne Abstimmungen erfolgen in der Regel anhand der digitalen Planungsunterlage und unter Zuhilfenahme der vermessungstechnischen Straßenbefahrung des Landes Berlin.“

Das Bezirksamt Reinickendorf antwortet wie folgt:

„Eine Anzahl von Mitarbeitenden für Ortsbesichtigungen kann nicht benannt werden, da diese individuell unterschiedlich ist.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf antwortet wie folgt:

„Die Anzahl der beteiligten Personen hängt stark von den Gegebenheiten des Einzelfalles ab und lässt sich nicht pauschal sagen. Im günstigsten Fall erfolgt eine Sichtung durch die zuständige Bezirksingenieurin / den zuständigen Bezirksingenieur sowie eine Person aus der Straßenverkehrsbehörde. Für personellen Aufwand anderer Stellen außerhalb des Straßen-und Grünflächenamtes kann keine Aussage getroffen werden.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg antwortet wie folgt:

„Wir rechnen im Rahmen des Genehmigungsprozesses für die Jelbi-Punkte bei Standortbegehungen mit 5-7 Teilnehmern aus den verschiedenen Ämtern des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg. Ob weitere Teilnehmer notwendig sind, wird im Rahmen des Prozessdesigns geklärt.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick antwortet wie folgt:

„Der Teilnehmendenkreis bestimmt sich operativ im Zusammenwirken mit der Mobilitätspartnerin Jelbi.“

Frage 11:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 11:

Keine.

Berlin, den 26.11.2022

In Vertretung

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