

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 23. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Oktober 2024)

zum Thema:

Öffentliches Leihfahrradsystem - quo vadis?

und **Antwort** vom 12. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Nov. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20698
vom 23. Oktober 2024
über Öffentliches Leihfahrradsystem - quo vadis?

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 derzeitigen Betreiber des Öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin, die Nextbike GmbH, um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie wurde das öffentlich geförderte Leihfahrradsystem seit seinem Start ausgebaut und wie hat sich die Nutzung entwickelt? Bitte ab 2016 jährlich auflisten: Gesamtzahl Stationen (davon a) im direkten Umfeld einer SPNV-Station gelegene, b) baulich errichtete, c) außerhalb des S-Bahn-rings), Größe des Geschäftsgebiets, Zahl verfügbarer Räder (saisonal von bis), Gesamtzahl der Entleihungen, Fahrten die im direkten Umfeld einer SPNV-Station starteten oder endeten, Fahrten mit einer Dauer bis zu 15 min, sowie bis zu 30 min.

Antwort zu 1:

Über Ausbau und Entwicklung des Leihfahrradsystems wird regelmäßig jährlich dem Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin berichtet (vgl. Drucksache 18/2400 (B.45) Auflagenbeschlüsse 2020/2021).

Zur Gesamtzahl der Stationen und der Verteilung innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings wird auf die Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16478 „Öffentliches

Fahrradverleihsystem in Berlin“ vom 22. August 2023 (Antwort auf Frage 3) und die Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13762 „Öffentliches Fahrradverleihsystem“ vom 31. 10.2022 verwiesen. Seitdem wurde das System um weitere Stationen ergänzt, davon im Jahr 2024 um 888 virtuelle und eine bauliche Station (588 innerhalb, 301 außerhalb des S-Bahn-Rings). Die Gesamtzahl der Stationen liegt derzeit bei über 4.500 Stationen, davon 48 % außerhalb des S-Bahn-Rings. Das Geschäftsgebiet umfasst alle Bezirke. Der aktuelle Ausbauzustand ist unter <https://www.nextbike.de/berlin/de/standorte/> einsehbar.

Eine Analyse zum „direkten Umfeld des SPNV“ liegt nicht vor. Die jährlichen Errichtungen stellt die nachfolgende Tabelle dar.

Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stationen	113	56	114	24	24	1266	2077	889
Davon im S-Bahn-Ring	105	50	89	18	7	834	684	588
Davon außerhalb des S-Bahn-Rings	8	6	25	6	17	432	1391	301

Die Anzahl der Entleihen steigerte sich kontinuierlich (2017 rund 234.000, 2018 rund 609.000, 2019 rund 648.000, 2020 rund 881.000, 2021 rund 954.000, 2022 rund 1.170.000, 2023 rund 2.027.000, 2024 (bis einschließlich Oktober 2024) rund 3.415.000).

Zur Fahrtendauer liegt aktuell eine Analyse des Betreibers bzgl. Fahrtzeiten < 20 min und 20 bis 30 min vor. Die prozentuale Verteilung bezogen auf die Gesamtfahrtenanzahl zeigt eine Zunahme des Fahrtenanteils < 20 min.

Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fahrten < 20 min (in %, gerundet)	52,0	59,6	59,2	56,8	59,4	65,2	73,4	75,1
Fahrten 20 – 30 min (in %, gerundet)	k.a.	18,9	19,4	20,3	19,7	18,0	15,4	14,5
Summe Fahrten bis einschließlich 30 min (in %, gerundet)	k.a.	78,5	78,6	77,1	79,1	83,2	88,8	89,5

Frage 2:

In welchem Zeitraum wurde die neue Generation von Rädern mit vereinfachter Entleiherung/ Rückgabe eingeführt. Hat dies zusätzliche Ausgaben für das Land Berlin verursacht? Wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort zu 2:

Seit dem Jahr 2020 wurde die Flotte modernisiert. In diesem Jahr wurden rund 2.500 Räder vom Typ SmartBike 2.0 integriert. Mit Ende des Jahres 2022 ist das SmartBike 1.0 komplett aus dem Berliner System entfernt und durch SmartBike 2.0 ersetzt worden. Diese Erneuerung verursachte keine zusätzlichen Kosten.

Frage 3:

Den letzten Medienberichten war eine stark steigende Nutzung des öffentlichen Leihfahrradsystems zu entnehmen. Welche Gründe haben aus Sicht der Senatsverkehrsverwaltung zu dem starken Interesse an den Rädern geführt?

Frage 4:

Gemäß S19-19318 haben einige Studierende nun einen verbesserten Zugang zum Leihfahrradsystem. Mit welchen Universitäten wurden wann Vereinbarungen geschlossen, wann folgen weitere, wie sind diese Kooperationen ausgestaltet und wie haben sie sich auf die Nutzung der Räder ausgewirkt?

Frage 5:

Welche Kooperationen mit weiteren Akteuren wurden gestartet oder sind in Planung, um die Verfügbarkeit der Räder nachfrageorientiert zu verbessern und von welchen Effekten für die Nutzung der Räder gehen die Beteiligten aus?

Antwort zu 3 bis 5:

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Betreiber arbeitet kontinuierlich an einer Optimierung der Verteilung der Räder mit Fokus auf Top-Stationen und ÖPNV/SPNV-Haltestellen, so dass eine gute Verfügbarkeit gewährleistet werden kann.

Parallel sind diverse befristete Kooperationen in Kraft getreten. Verträge mit Studierendenschaften beinhalten 60 Freiminuten je Fahrt deutschlandweit für ein Rad (vgl. <https://www.nextbike.de/berlin/de/campusbike/>). Vor dem Hintergrund des Hochschulgesetzes sind diese Kooperationen jeweils Resultat von Verhandlungen mit den Studierendenvertretungen. Kooperationen bestehen insbesondere seit dem zweiten Quartal 2024 mit der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) Berlin, der Hochschule für Wirtschaft und Recht (HWR) Berlin, der Humboldt Universität (HU) Berlin, der Hochschule für Schauspiel (HFS) Berlin und weiteren privaten Hochschulen. Rund 13,5 % der Fahrten im System im Jahre 2024 wurden durch die kooperierenden Hochschulen und Universitäten generiert. Daneben besteht ein Angebot für nicht vertraglich kooperierende Universitäten und Hochschulen, welches der Betreiber aussteuert.

Weiterhin bestehen Kooperationen mit Unternehmen, u.a. der Campus Berlin-Buch GmbH oder Bezirksämtern (Charlottenburg-Wilmersdorf, Lichtenberg).

Frage 6:

Was müsste in Auswertung der vom Senat beauftragten Analyse "Neukonzeptionierung des Leihfahrradsystems in Berlin" nach Einschätzung des Senats unternommen werden in Bezug auf die dort analysierten Themen (Ausweitung des Bedienegebiets, technische Anforderungen an Räder und Technik, Ausleihprozesse, Integration in den Öffentlichen Personennahverkehr und dessen Tarifsysteme)?

Antwort zu 6:

Der Bericht des beauftragten Dienstleistenden stellt Empfehlungen und Abhängigkeiten dar. Die Ergebnisse könnten Einzug in die Beschreibung eines wettbewerblichen Verfahrens finden. Elemente der Abwägung sind in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16478 vom 22. August 2023 „Öffentliches Fahrradverleihsystem in Berlin“ dargestellt.

Frage 7:

In welchen Schritten wurde der 2016 mit dem Betreiber geschlossene Vertrag über den Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Leihfahrradsystems fortgeführt und wie ist die aktuelle vertragliche Situation?

Antwort zu 7:

Die nextbike GmbH schloss am 05.07.2016 mit dem Land Berlin, vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einen Vertrag (Dienstleistungskonzession) über Lieferung, Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Fahrradverleihsystems (ÖFVS) in Berlin. Der Vertrag umfasst eine Beauftragung in zwei Stufen (5 + 3 Jahre), bei dem die Laufzeit der ersten Stufe im Juli 2021 endete. Die optionale zweite Stufe wurde nach Zustimmung des Hauptausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses in der 89. Sitzung am 28. April 2021 ausgelöst und die Laufzeit der Dienstleistungskonzession bis zum 31.12.2024 verlängert.

Frage 8:

Wie ist der Arbeitsstand des europaweiten, wettbewerblichen Verfahrens, das gemäß Bericht Nr. 72 vom 26.09.2023 an den AGH-Mobilitätsausschuss im Jahr 2023 starten sollte?

Frage 9:

Wann soll das Vergabeverfahren gestartet werden und mit welchem Zeitraum ab Veröffentlichung bis zur Vergabe rechnet die Senatsverkehrsverwaltung?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Die Ausgestaltung ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Mitteln und deren Freigabe.

Frage 10:

Falls keine Neuvergabe für ein öffentlich gefördertes Leihradsystem erfolgen würde und der Vertrag abrupt enden würde -

- a) von welchen Verlagerungen auf andere Verkehrsträger geht der Senat aus und wie wären diese in Einklang mit den gültigen Planwerken im Bereich Mobilität zu bringen?
- b) wie würde sich ein Wegfall des Leihradsystems auf die Resilienz der öffentlichen Verkehrsangebote insgesamt auswirken?
- c) wie bewertet der Senat die bereits getätigten Förderungen bei Wegfall des öffentlich steuerbaren Verleihsystems hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Kosten?

Antwort zu 10:

Es liegen keine Untersuchungen oder Abschätzungen zu der Frage vor. Weder ist abschätzbar, ob und welche Verlagerungen es geben könnte, noch wie die Anbieter anderer zweirädriger Sharingangebote auf diese Entwicklung reagieren würden. Vor diesem Hintergrund ist auch keine Aussage darüber möglich, was der Wegfall des öffentlich geförderten Leihfahrradsystems für die Resilienz der öffentlichen Verkehrsangebote insgesamt bedeuten würde. Aussagen zu den volkswirtschaftlichen Kosten, die das Ende des Angebotes zur Folge hätte, sind nicht möglich.

Berlin, den 12.11.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt