

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 11. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. April 2018)

zum Thema:

**Car- und Bike-Sharing in Berlin**

und **Antwort** vom 17. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Apr. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13946**  
**vom 11. Januar 2018**  
**über Car- und Bike-Sharing in Berlin**

---

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

Frage 1:

Wie viele Anbieter von Leihfahrrädern gibt es in Berlin? Welche Unternehmen sind dies?

Antwort zu 1:

Neben dem stationsgebundenen öffentlichen Fahrradverleihsystem „Deezer Nextbike“ bieten sieben weitere Unternehmen („Lidl-Bikes“, „Donkey Republic Bikes“, „oBike“, „moBike, „ofo“ „Byke Mobility GmbH“, „LimeBike“) ihre Leihfahrräder auf öffentlichen Straßen an.

Frage 2:

Wie viele Fahrräder werden insgesamt angeboten/bereitgestellt (Stückzahl) und an welchen Standorten werden diese für die Nutzung bereitgestellt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bezirken und jeweiliger Stückzahl)

Frage 4:

Wird Bike-Sharing nur in bestimmten Regionen Berlins (innerhalb des S-Bahn-Ringes) angeboten oder verteilt über die gesamte Stadt (auch in den Außenbezirken)?

Antwort zu 2 und zu 4:

Da die Anbieter ihre Mieträder ohne Abstimmung mit den Bezirksämtern im öffentlichen Straßenland abstellen, können die tatsächliche Anzahl und die konkreten Standorte nicht

benannt werden. Die Fahrradverleihsysteme werden bevorzugt im inneren S-Bahn-Ring angeboten.

Frage 3:

Welche unterschiedlichen Arten der Aufstellungsmöglichkeiten für Leihräder existieren in Berlin? Wo befinden sich jeweils „feste“ Aufstell-Standorte und wie viele Anbieter von sog. „Freefloating-Angeboten“ haben wir in Berlin?

Antwort zu 3:

Es gibt den Anbieter „Deezer Nextbike“ mit festen Stationen, die weiteren in der Antwort zu Frage 1 genannten sieben Anbieter verleihen ihre Fahrräder als „freefloating“ oder „dock-less“ bezeichnetes System.

Eine tabellarische Übersicht der gegenwärtig genehmigten Stationen mit der Anzahl an Ständereinheiten liegt nur für das öffentliche Fahrradverleihsystem „Deezer Nextbike“ vor; insoweit wird auf die Beantwortung zu Frage 2 der Schriftlichen Anfrage 18/13328 verwiesen.

Frage 5:

Wie bzw. nach welchen Kriterien wird die Wahl der Aufstellungsorte der Leihräder getroffen? Wer trifft die Entscheidung?

Antwort zu 5:

Beim Abstellen von Leihfahrrädern ist zu beachten, dass keine Zugänge oder Ein- und Ausgänge zu Gebäuden oder U- und S-Bahneingängen einschließlich der Aufzüge versperrt werden - oder deren Zugang erheblich erschwert oder in ihrer Funktion wesentlich gestört werden. Gleiches gilt für abgesenkte Bordsteine, die zum Passieren von Rollstuhl Fahrenden wichtig sind, Rollstuhlrampen oder Leitsysteme für Blinde und sehbehinderte Menschen.

Es dürfen keine Gehwege eingeengt oder blockiert werden und Bereiche von Querungsstellen (Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln), Zufahrten zu Grundstücken für Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei, Flächen für Fahrzeuge der Abfallentsorgung / Straßenreinigung / Winterdienste müssen frei gehalten werden. Daneben müssen auch Briefkästen, Parkscheinautomaten, oberirdische Verteilerkästen, Bushaltestellen, Aufzüge und Auffahrten zugänglich bleiben. Zu guter Letzt dürfen keine städtebaulichen oder historisch sensiblen Bereiche beeinträchtigt werden, z.B. Brandenburger Tor und Umgebung. Die Anbieter wurden hierüber informiert.

Die Wahl der Aufstellungsorte trifft der jeweilige Anbieter.

Frage 6:

Ist die Aufstellung von Leihfahrrädern die Jahreszeiten-gebunden/orientiert oder bieten die Anbieter das Angebot über das gesamte Jahr hinweg an (wenn ja, wie viele der Firmen, wie viele nicht)?

Antwort zu 6:

„Deezer Nextbike“ stellt seine Leihfahrräder ganzjährig zur Verfügung. Zu den anderen Anbietern liegen dem Senat keine Informationen vor.

Frage 7:

Wie ist das Genehmigungsverfahren zur Aufstellung von Leihfahrrädern im Berliner Stadtraum ausgestaltet? Welche Voraussetzungen gelten für die Anbieter?

Antwort zu 7:

Das vereinzelte, maßvolle Abstellen von Leihfahrrädern kann noch als verkehrsüblich angesehen werden. Das gebündelte Abstellen von Leihfahrrädern in „Rückgabebezonen“, „Sammelstellen“ und Ähnlichem stellt dagegen eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat einen Kriterienkatalog zu Hinweisen und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradverleihsystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin erstellt und weitere Informationen auf der Internetseite unter dem Link [http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/rad/verleih/](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/verleih/) veröffentlicht.

Frage 8:

Wie stellt sich in Berlin das Problem „falsch geparkter Leihräder“ dar? Wie viele Fahrräder mussten aufgrund der Abstellverhältnisse abgeschleppt werden und wer schleppt ab? Welche Kosten sind hierdurch entstanden und wer trägt diese Kosten?

Antwort zu 8:

Dem Senat liegen keine Informationen darüber vor, dass Leihfahrräder abgeschleppt worden sind.

Frage 9:

Wie wird die sachgemäße Aufstellung bzw. das sachgemäße „Parken“ von Leihfahrrädern überprüft? Wer prüft?

Antwort zu 9:

Dienstkräfte des Allgemeinen Ordnungsdienstes der Ordnungsämter sind für die Sicherstellung der Ordnung auf öffentlichen Straßen zuständig und achten bei ihren allgemeinen Kontrollen auch auf abgestellte Fahrräder.

Frage 10:

Wie bewertet der Senat die bisherige Zusammenarbeit/Kooperation mit „Next Bike“? Welche weiteren Verträge Kooperationen bestehen und wie sind jeweils die Vertragslaufzeiten?

Antwort zu 10:

Die Zusammenarbeit mit der „nextbike GmbH“ ist vertraglich geregelt und wird auf Grundlage der praktischen Erfahrungen positiv bewertet. Weitere Verträge oder Kooperationen mit Leihfahrrad-Anbietern bestehen nicht.

Frage 11:

Welche Gebühren fallen für die Unternehmen bei Aufstellung der Fahrräder an?

Antwort zu 11:

Sofern eine gebührenpflichtige Sondernutzung vorliegt, sind vom Anbieter Sondernutzungsgebühren sowie Verwaltungsgebühren für die Erlaubniserteilung zu entrichten.

Frage 12:

Ist der Senat bestrebt das Modell des Bike-Sharing bzw. der Bereitstellung von Leihrädern auszuweiten? Wie wird das derzeitige Verhältnis von Angebot und Nachfrage unter Kosten-Nutzen-Aspekten beurteilt? Wie verhält sich hierzu der Aufwand durch die nicht sachgemäße Abstellung der Fahrräder im öffentlichen Straßenland?

Antwort zu 12:

Bike-Sharing kann einen wertvollen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Umsetzung einer Verkehrswende im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilität leisten. Voraussetzung ist, dass Nutzen und Risiken sorgfältig abgewogen werden, insbesondere bezüglich einer Verträglichkeit der Nutzung des knappen öffentlichen Raums. Kosten-Nutzen können nur bezüglich des öffentlichen Leihfahrradsystems eingeschätzt werden, dessen Aufbau auf die angestrebte finale Größe noch nicht erreicht ist. In diesem Falle ist das Verhältnis als ausgewogen und angemessen zu betrachten. Eine Aussage für das mittlerweile breite Angebot der Anbieter ist nicht möglich, da entsprechende Angaben zu Kosten oder Nutzen nicht zur Verfügung stehen. Aufwände durch nicht sachgemäßes Abstellen der Leihfahrräder werden statistisch nicht erfasst.

Frage 13:

Sieht der Senat einen Bedarf der Regulierung des Angebots? Wenn ja, mit welchen Anbietern bestehen Verträge/Vereinbarungen und wo kann das Land begrenzende Vorgaben zu Stückzahl etc. überhaupt treffen?

Antwort zu 13:

Ein Vertrag besteht mit dem Anbieter „nextbike GmbH“, dem Betreiber des öffentlichen Fahrradverleihsystems. Eine pauschale, maximale Stückzahlbegrenzung ist nach derzeitiger Einschätzung nicht bestimmbar. Die Bezirksämter von Berlin wurden gebeten, etwaige Missstände zu dokumentieren und im Rahmen ihrer Zuständigkeit gegebenenfalls tätig zu werden. Wie viele abgestellte Leihfahrräder eine Straße bewältigen kann, hängt von der konkreten Örtlichkeit ab. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Frage 14:

Wie viele Anbieter von Car-Sharing gibt es in Berlin? Welche Unternehmen sind dies?

Frage 15:

Wie viele Car-Sharing-Fahrzeuge werden insgesamt bereitgestellt und an welchen Standorten werden diese für die Nutzung bereitgestellt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bezirken und jeweiliger Stückzahl)

Antwort zu 14 und zu 15:

Nach Angaben des Branchenverbands waren mit Stand Herbst 2017 in Berlin folgende stationsgebundene und stationsungebundene Carsharingunternehmen am Markt vertreten:

<b>Stationsgebundene Anbieter</b>	<b>Anzahl der Fahrzeuge / Stationen</b>
Greenwheels	40 / 49
Flinkster	122 / 64
Stadtmobil	70 / 49
cambio	70 / 30
Matcha	50 / 28

<b>Stationsungebundene Anbieter</b>	<b>Anzahl der Fahrzeuge</b>
Car2Go	1200
DriveNow	1170

<sup>1</sup> Quelle: Unternehmen, bcs

Darüber hinaus sind weitere stationsungebundene Anbieter (drive by, UBEEQO) mit einer kleinen Flotte bekannt.

Für Carsharingunternehmen und deren Fahrzeuge sind mit Stand August 2017 161 Stellplätze an 103 Standorten in Berlin ausgewiesen. Diese verteilen sich wie folgt:

<b>Bezirk</b>	<b>Anzahl der Stellflächen</b>	<b>Anzahl der Standorte</b>
Charlottenburg-Wilmersdorf	10	10
Friedrichshain-Kreuzberg	43	36
Lichtenberg	keine	
Marzahn-Hellersdorf	5	5
Mitte	Keine Angabe	
Neukölln	4	4
Pankow	89	38
Reinickendorf	keine	
Spandau	keine	
Steglitz-Zehlendorf	keine	
Tempelhof-Schöneberg	10	10
Treptow-Köpenick	keine	

Frage 16:

Wie viele e-CarSharing-Stationen gibt's es in Berlin und wie viele Ladesäulen gibt es (Bitte auch die Standorte nach Bezirken angeben)?

Frage 17:

Wie ist im Bereich des e-CarSharing das Verhältnis der Anzahl der Ladesäulen zur Anzahl der Fahrzeuge? Wie viele Parkplätze für eCars stehen bereit und wie wird gewährleistet, dass diese zur vorgesehenen Nutzung freigehalten werden?

Antwort zu 16 und zu 17:

Die Fragen 16 und 17 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet. Grundsätzlich ist die Ladeinfrastruktur, die im öffentlichen Raum errichtet wird, einschließlich der Stellplätze öffentlich zugänglich. Das heißt, sie richtet sich auch an Nutzerinnen und Nutzer elektrisch betriebener Carsharingfahrzeuge. Die im Jahr 2011 erarbeitete und dem europaweiten Vergabeverfahren zugrunde gelegte Standortplanung der Ladeinfrastruktur für die angebotsorientierte Phase des Ladeinfrastrukturaufbaus wurde am Bedarf des Carsharings orientiert.

Angaben zum derzeitigen Bestand an Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Straßenland in Berlin liegen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nur von den im Rahmen des Vertrags mit der Firma Allego errichteten Anlagen vor. Derzeit stehen insgesamt rund 650 Ladepunkte auf öffentlichem Straßenland zur Verfügung. Wechselstrom-Ladesäulen benötigen zwei Stellplätze, Ladeinfrastruktur an Beleuchtungsmasten einen Stellplatz.

Die ordnungsgemäße Nutzung der Parkplätze für elektrisch betriebene Carsharingfahrzeuge wird im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die bezirklichen Ordnungsämter gewährleistet.

Frage 18:

Wird Car-Sharing nur in bestimmten Regionen Berlins (innerhalb des S-Bahn-Ringes) angeboten oder verteilt über die gesamte Stadt (auch in den Außenbezirken)?

Antwort zu 18:

Die Carsharingstationen sind überwiegend in den hochverdichteten Innenstadtbereichen konzentriert. Die Geschäftsgebiete der stationsunabhängigen Angebote gehen teilweise deutlich darüber hinaus und werden von den Anbietern entsprechend betriebswirtschaftlicher Überlegungen gestaltet.

Frage 19:

Wie bzw. nach welchen Kriterien wird die Wahl der Aufstellungsorte der Fahrzeuge getroffen? Wer trifft die Entscheidung?

Frage 20:

Wie ist das Genehmigungsverfahren zur Aufstellung von Car-Sharing-Fahrzeugen im Berliner Stadtraum ausgestaltet? Welche Voraussetzungen gelten für die Anbieter?

Antwort zu 19 und zu 20:

Die Lokalisierung der Carsharingstationen – im öffentlichen Straßenland oder außerhalb davon - erfolgt durch die Anbieter entsprechend betriebswirtschaftlichen Überlegungen. In Berlin werden Stellplatzflächen für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Straßenland durch Teileinziehung gemäß § 4 Berliner Straßengesetz zur Verfügung gestellt. Für die Teileinziehungsverfahren für Carsharingstellplätze im öffentlichen Straßenraum sind die Bezirksverwaltungen zuständig, die auf der Grundlage von Anträgen der einzelnen Carsharingunternehmen tätig werden.

Frage 21:

Welche Kooperationen hat das Land Berlin mit Car-Sharing-Unternehmen für den Berliner Stadtraum? Welche Vertragslaufzeiten gelten hier und wie bewertet der Senat hier die Zusammenarbeit?

Antwort zu 21:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz steht im ständigen Austausch mit mehreren Carsharinganbietern. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat keine Vereinbarungen mit Carsharinganbietern geschlossen und strebt keine vertragliche Zusammenarbeit an.

Frage 22:

Ist der Senat bestrebt das Modell des Car-Sharing bzw. der Bereitstellung von Fahrzeugen auszuweiten? Wie wird das derzeitige Verhältnis von Angebot und Nachfrage unter Kosten-Nutzen-Aspekten beurteilt? Wie verhält sich hierzu der Aufwand durch die nicht sachgemäße Abstellung von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenland?

Antwort zu 22:

Das Carsharingangebot beziehungsweise die Flotten der stationsbasierten und der stationsunabhängigen Anbieter erreichen in keiner anderen Stadt in Deutschland die Größenordnung wie in Berlin. Vor diesem Hintergrund plant die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rahmen der Überarbeitung der Strategie Parken Maßnahmen zu erarbeiten, wie das Carsharingangebot in Berlin auf weitere Teilräume der Stadt ausgeweitet und die Planung und Einrichtung von Carsharingstellplätzen auf öffentlichem Straßenland und auf privatem Grund bezirksübergreifend harmonisiert werden kann, und mit welchem Vorgehen und welchen Instrumenten die Unterstützung des Carsharings stärker auf die verkehrspolitischen Ziele ausgerichtet werden kann.

Frage 23:

Sieht der Senat einen Bedarf der Regulierung des Angebots? Wenn ja, mit welchen Anbietern bestehen Verträge/Vereinbarungen und wo kann das Land begrenzende Vorgaben zu Stückzahl von Car-Sharing-Fahrzeugen etc. überhaupt treffen?

Antwort zu 23:

Nein, zurzeit wird kein Bedarf der Regulierung des Angebots gesehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

Berlin, den 17.04.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz