

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 23. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Mai 2019)

zum Thema:

Sicherstellung von Car- und Bikesharing-Angeboten im gesamten Stadtgebiet von Berlin

und **Antwort** vom 21. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2019)

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. 18/18754
vom 23. April 2019
über Sicherstellung von Car- und Bikesharing-Angeboten im gesamten Stadtgebiet von 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 beantworten kann (externe Betreiberdaten). Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen.

Frage 1:

Welche Carsharing-Anbieter mit welcher Anzahl an Fahrzeugen gibt es aktuell in Berlin? (inkl. Aufschlüsselung nach Antriebsarten)

Antwort zu 1:

Es gibt keine Genehmigungs- und keine Berichtspflicht zu Car- und Bikesharing-Angeboten. Deshalb liegen Dem Senat keine vollständigen Daten vor. Die freiwillig übermittelten Unternehmensdaten sind nicht öffentlich. Bei den im Folgenden dargestellten Fahrzeugzahlen handelt es sich um Schätzungen auf Basis der vorliegenden Unternehmensangaben, die hier nicht nach Unternehmen aufgeschlüsselt werden.

Es gibt stationsbasierte und stationslose Carsharing-Angebote. Zu den stationsgebundenen Anbietern in Berlin zählen „Cambio“, „Flinkster“ (Deutsche Bahn), „Greenwheels“, „Stadtmobil“, „Ubeeqo“ und „Oply“. Die Berliner Flotte umfasst hier rund 900 Fahrzeuge. Aktuell sind weniger als 1 Prozent davon elektrifiziert. Rückgemeldete Gründe für diese geringe Rate sind die hohen Anschaffungs- und operativen Kosten der E-Fahrzeuge bei gleichzeitig geringerer Auslastung.

Stationslose Anbieter vor Ort sind „drive now“ (BMW), „car2go“ (Daimler), „Miles“ und „Sixtshare“. Die Fusion von „car2go“ und „drive now“ zu „share now“ ist aktuell in Umsetzung. Insgesamt stehen in Berlin 3.100 stationslose Fahrzeuge zur Verfügung. Der Elektrifizierungsanteil beträgt weniger als 10 Prozent. Mit dem zeitnah angekündigtem Start von „We share“ (VW) sollen weitere 1.500 Fahrzeuge hinzukommen. Diese sollen zu

100 Prozent elektrisch betrieben sein, was bei den Freefloatern zu einem Elektrifizierungsgrad von rund 40 Prozent führen würde.

Frage 2:

Welche Bikesharing-Anbieter mit welcher Anzahl an Rädern gibt es aktuell in Berlin? (Aufschlüsselung Anzahl der E-Bikes)

Antwort zu 2:

Die Fragen 2-10 wurden im Hinblick auf „nextbike“ in den Schriftlichen Anfragen vom 3. April 2019 (Nr. 18/18637) und 16.10.2018 (Nr. 18/16741) beantwortet. Einen weiteren Überblick zu der Berliner Leihradsituation gibt die [aktuelle Studie](#) der agora Verkehrswende „Bikesharing im Blickpunkt“.

Die jeweilige Anzahl der Leihfahräder wird von den Anbietern nicht kommuniziert, so dass die tatsächliche Anzahl nicht benannt werden kann. Nach hiesigem Kenntnisstand stehen in Berlin ungefähr 14.000 Leihfahräder zur Verfügung, wobei die Zahl jahreszeitlich schwanken dürfte. Die meisten Leihfahräder bietet „Mobike“ an (circa 7.300), gefolgt von „LIDL-Bike“ (circa 3.000) und „Deezer Nextbike“ (ca. 2.00).

Die Anbieter „Donkey Republic“ (circa 1.000), „Lime Bike“ (etwa 700) und „Byke“ (etwa 50) stellen weitere Leihfahräder bereit. Die Anzahl der Leihfahräder neuer Anbieter („Sacoora“ und „JUMP“), die erst vor kurzer Zeit in Berlin gestartet sind, wurde noch nicht berücksichtigt. „Lime Bike“ verleiht auch eine unbekannte Anzahl an E-Bikes, „Jump“ bietet ausschließlich E-Bikes (etwa 1.000) an.

Frage 3:

Mit welchen weiteren Anbietern steht der Senat in Verhandlungen?

Antwort zu 3:

Es gibt keine Genehmigungsgrundlage zu Car- und Bikesharing-Angeboten und entsprechend finden hierzu keine Verhandlungen statt. Der Senat steht mit einzelnen Unternehmen in Kontakt.

Frage 4:

Auf welcher rechtlichen Grundlage und nach welchen inhaltlichen Kriterien erfolgt eine entsprechende Genehmigung? Welche Behörde ist für die Genehmigung zuständig?

Frage 5:

Für welche Laufzeiten wurden die aktuellen Genehmigungen erteilt? (bitte einzeln für die jeweiligen Anbieter auflisten)

Frage 7:

Sind im Rahmen der Genehmigungen verpflichtende Vorgaben für eine stadträumliche Angebotsstruktur vorgesehen, z. B. Innenstadtbereiche, Innenstadt-Randgebiete, Außenbezirke?

Frage 8:

Inwieweit ist es möglich, die Genehmigung daran zu koppeln, Carsharing- und Bikesharing-Anbieter zu verpflichten, ihre Angebote im gesamten Stadtgebiet, also auch in den Außenbezirken vorzuhalten?

Frage 9:

Hat der Senat im Rahmen der erteilten Genehmigungen, die in Frage 8 erwähnte Verpflichtung zur Angebotsstruktur im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt, und wenn nicht, warum nicht? Sind dem Senat die ggf. entsprechenden Vorgehensweisen in den einzelnen Bezirken bekannt und wie nimmt er hierauf Einfluss?

Antwort zu 4, 5, 7, 8 und zu 9:

Weder Bikesharing-Fahrräder noch Carsharing-Fahrzeuge bedürfen aufgrund der aktuellen Rechtslage einer Genehmigung zur Teilnahme am Straßenverkehr. Lediglich die Stationen von Bike-Sharing-Angeboten für die Inanspruchnahme öffentlichen Straßenlandes benötigen eine Sondernutzungserlaubnis. Die erteilten Sondernutzungserlaubnisse für Stationen von „Deezer Nextbike“ wurden bis zum 31.07.2021 befristet.

Frage 6:

Welche Kosten müssen die Carsharing-Anbieter für das Genehmigungsverfahren sowie für die Nutzung von Stellflächen (z.B. Parkraumbewirtschaftung) pro Fahrzeug entrichten?

Antwort zu 6:

Bezüglich des Genehmigungsverfahrens wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Sofern Carsharing-Fahrzeuge auf Stellflächen innerhalb von Parkraumbewirtschaftungszonen geparkt werden, sind - wie für sonstige Personenkraftwagen auch - Parkgebühren zu entrichten.

Die Kunden der stationsbasierten Carsharing-Anbieter bezahlen die Parkgebühren während der Leihzeiten individuell. Die Stationen selbst werden von den Anbietern in der Regel privat angemietet.

Beim stationslosen Carsharing bezahlen die Kunden die Parkgebühren pauschal über die zeit- und / oder fahrstreckenbezogenen Preise der Anbieter. Die Anbieter selbst entrichten die realen Parkgebühren minutengenau über das Handyparken. Die Standzeiten Ihrer Fahrzeuge werden in parkraumbewirtschafteten Gebieten über eine zentrale, GPS-basierte Erfassung ermittelt.

Frage 10:

Welche konkreten Maßnahmen und Handlungsschritte unternimmt der Senat, um die gesetzliche Forderung nach gleichwertigen Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins zu gewährleisten?

Antwort zu 10:

Neben dem steten Ausbau des Angebots zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Berlin und im Berliner Umland, wurde im Rahmen des Berliner Mobilitätsgesetzes ein starker Ausbau der Radinfrastruktur beschlossen.

Berlin, den 21.05.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz