

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 29. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juni 2020)

zum Thema:

**(VI) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Was bewegt sich beim Radverkehr in Berlins City und Außenbezirken? Fahrradabstellanlagen und Leihfahrräder**

und **Antwort** vom 14. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23890**  
**vom 29. Juni 2020**  
**über (VI) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich beim Radverkehr in Berlins**  
**City und Außenbezirken? Fahrradabstellanlagen und Leihfahräder**

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, der zufolge „City“ als alle Kieze innerhalb des S-Bahn-Ringes zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringes (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2020). Vorsorglich weist der Abgeordnete darauf hin, dass der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin mit der Entscheidung (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden hat. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“, so wäre eine wegen Bewältigung der Corona-Situation begründete Nicht- oder Teilbeantwortung keinesfalls gerechtfertigt, insbesondere da keine Ausnahmesituation mehr wie zu Beginn der Corona-Pandemie vorliegt.

Frage 1:

Wie viele Fahrradabstellanlagen gibt es derzeit in Berlin (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Antwort zu 1:

Fahradabstellanlagen sind Anlagen des ruhenden Verkehrs und für diese Anlagen sind nach Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz die Berliner Bezirke zuständig. Eine Übersicht über die Anzahl der in den Berliner Bezirken derzeit vorhandenen Fahrradabstellanlagen liegt weder dem Senat noch den Bezirken vor.

Frage 2:

Was ist der im Sinne von § 47 Abs. 1 Satz 1 MobG BE ermittelte Bedarf an Fahrradabstellanlagen?

Antwort zu 2:

Für den im § 47 Abs. 1 Satz 1 MobG BE aufgeführten Bedarf an Fahrradabstellanlagen gibt es verschiedene Ansätze zur Bedarfsermittlung. Ein von den Bezirken gewählter Ansatz ist, dass die Bedarfe durch systematische Begehungen ermittelt werden. Ergänzt werden kann diese Bedarfsermittlung durch Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern, Gewerbetreibenden und Verbänden, um deren Ortskenntnis zu nutzen.

An Standorten mit einem hohen Bedarf an Fahrradabstellanlagen, insbesondere an S- und U-Bahnstationen, erfolgt die Bedarfsermittlung nach einem Ansatz, der auf der Internetseite der GB infraVelo GmbH im Abschnitt „Darum geht's“ beschrieben wird. Die Internetseite ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.infravelo.de/projektarten/fahrradparken/standort-und-potenzialanalysen/#c1009>.

Frage 3:

Wie viele der in § 47 Abs. 4 Satz 1 MobG BE geforderten 100.000 Fahrradabstellanlagen sind bereits in Planung? Wo befinden sich diese (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Frage 4:

Wie viele der in § 47 Abs. 4 Satz 1 MobG BE geforderten Fahrradabstellanlagen sind bereits im Bau? Wo befinden sich diese (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Antwort zu 3 und 4:

Bei der Beantwortung dieser Fragen verweise ich auf die Antworten zu den Fragen 10 und 12 der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Tino Schopf (SPD) zum Thema: Radverkehr in den Berliner Bezirken (Drucksache 18/23722).

Frage 5:

Wie viel wird der Bau der in § 47 Abs. 4 Satz 1 MobG BE geforderten 100.000 Fahrradabstellanlagen kosten (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Frage 6:

Wie lange wird der Bau der in § 47 Abs. 4 Satz 1 MobG BE geforderten 100.000 Fahrradabstellanlagen jeweils dauern (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Antwort zu 5 und 6:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

Die Kosten und Dauer des Baus ist je nach Art der Abstellanlage (Fahrradbügel, geschlossene Abstellanlage, Fahrradparkhaus) sehr unterschiedlich, so dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine allgemeine Aussage für den Bau aller im Mobilitätsgesetz vorgesehenen 100.000 Abstellanlagen getroffen werden kann.

Wie in der Antwort auf die Frage 1 ausgeführt, sind Fahrradabstellanlagen außerdem Anlagen des ruhenden Verkehrs und für die Errichtung dieser Anlagen sind nach Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz die Berliner Bezirke zuständig. Eine Übersicht pro Bezirk, wie viel der Bau der bisher geplanten Fahrradabstellanlagen kosten wird und wie lange der Bau dauert, liegt dem Senat nicht vor. Auch anhand des teilweise aus den Bezirken vorliegenden Datenanteils lassen sich zum aktuellen Zeitpunkt keine Schlüsse hinsichtlich der zu erwartenden Kosten und der Dauer des Baus ziehen.

Frage 7:

Gibt es eine im Sinne von § 41 Abs. 1 Satz 1 MobG BE gleichwertige Verteilung von Fahrradabstellanlagen in allen Teilen Berlins? Wenn nein: warum nicht? Wenn ja: Wie begründet der Senat dies? Wie wird gewährleistet, dass es eine im Sinne von § 41 Abs. 1 Satz 1 MobG BE gleichwertige Verteilung von Fahrradabstellanlagen in allen Teilen Berlins gibt?

Antwort zu 7:

Einer im Sinne von § 41 Abs. 1 MobG BE gleichwertigen Verteilung von Fahrradabstellanlagen wird insofern entsprochen, als dass diese in allen Teilen Berlins gleichwertig eingerichtet werden sollen. Hier sei verwiesen auf den § 47 Absatz 1 MobG BE. Für die gleichwertige Verteilung bzw. Errichtung der Fahrradabstellanlagen im Land Berlin sind insbesondere die für den jeweiligen Standort ermittelten Bedarfe und die Flächenverfügbarkeiten entscheidend.

Bezüglich der gleichwertigen Verteilung bzw. Errichtung der Fahrradabstellanlagen ist anzumerken, dass sich diese einerseits auf die Standorte, an denen die Fahrradabstellanlagen errichtet werden, bezieht. Andererseits bezieht sich die gleichwertige Verteilung bzw. Errichtung auf Vorgaben an bestimmte Bautypen, wie zum Beispiel Doppelstockparker. Diese sollten, unabhängig von ihrem Standort, überdacht werden, um die mechanischen Teile vor Witterungseinflüssen zu schützen.

Frage 8:

Wie viele Leihfahrräder gibt es in Berlin (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, stationsabhängig und -unabhängig)?

Frage 9:

Wie hoch ist der Bedarf an Leihfahrrädern (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Frage 10:

Wie viele feste Sammelstellen und Rückgabestationen für Leihfahrräder gibt es in Berlin und wie viele sollen zukünftig noch entstehen (aufgeschlüsselt nach Anbieter und Bezirk)?

Frage 11:

Welche straßenverkehrlichen Sondernutzungserlaubnisse wurden erteilt (aufgeschlüsselt nach Anbieter und Bezirk)?

Frage 12:

Welche straßenverkehrlichen Sondernutzungserlaubnisse wurden erteilt (aufgeschlüsselt nach Anbieter und Bezirk)?

Frage 13:

Gem. § 36 Abs. 6 Satz 2 MobG BE sind straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für Leihfahrradanbieter nur zu erteilen, wenn diesbezügliche Angebote in allen Teilen Berlins gleichwertig bei Bedarf bereitgestellt sind. Ist der Senat der Überzeugung, dass die ausgegebenen Sondernutzungserlaubnisse durch ein gleichwertiges Angebot an Leihfahrrädern in ganz Berlin gerechtfertigt sind? Wenn ja: wie begründet der Senat dies? Wenn nein: warum nicht?

Frage 14:

Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um ein am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Leihfahrrädern gleichwertig in allen Teilen Berlins im Sinne des MobG BE zu gestalten?

Antwort zu 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 gemeinsam beantwortet.

Aktuell bestehen keine Genehmigungs- und Berichtspflichten hinsichtlich stationsunabhängiger Miet-Fahrrad-Angebote (umgangssprachlich auch Leih-Fahrrad). Genehmigungspflichtig sind lediglich Miet-Fahrrad-Angebote, die Stationen im öffentlichen Straßenraum nutzen oder ein Konzept betreiben, das mit Stationen vergleichbar ist. Hierfür sind Sondernutzungserlaubnisse im öffentlichen Straßenland zu beantragen. Aktuell wurde insoweit (nur) mit dem Anbieter Nextbike ein stationsbasierter Aufbau vereinbart (basierend auf dem Vertrag zum Aufbau und Betrieb des öffentlichen Leihfahrradsystems Berlin). Entsprechend hat der Senat derzeit keine Handhabe, um auf die örtliche Ausgestaltung dieser Angebote Einfluss zu nehmen. Im Rahmen des laufenden Prozesses zur Erweiterung des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) prüft die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung aktuell mögliche Steuerungsinstrumente.

Eine allgemeine Bedarfsabschätzung liegt dem Land weder für Berlin insgesamt, noch bezirklich untergliedert vor. Gleichwohl ist das Angebot von Leihfahrrädern, vor dem Hintergrund des freien Agierens der Anbieter zu denen keine vertraglichen Beziehungen bestehen, derzeit nicht als gleichwertig zu bewerten. Hintergründe hierzu wurden in der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20263 vom 16. Juli 2019 über „1 Jahr Mobilitätsgesetz – Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes - Leihfahrräder (7): „Leihst du schon oder wohnst du im Außenbezirk?““ dargestellt. Die Anzahl der angebotenen Leihfahrräder kann weiterhin nur (unverbindlich) geschätzt werden, wobei sich das aktuelle Angebot bedingt durch die Pandemielage verändert darstellt (Reduzierung der Flotte diverser Anbieter). Vor diesem Hintergrund sind derzeit keine qualifizierten Angaben möglich. Sondernutzungserlaubnisse wurden nach Kenntnis des Senats lediglich durch den Betreiber des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin (nextbike) beantragt und für diesen erteilt.

Bezogen auf den Betreiber des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin ist festzuhalten, dass innerhalb des vertraglich festgelegten Bedienegebiets die Bezirke gleichbehandelt werden. Lokale Unterschiede in der (geplanten) Stationsanzahl werden beispielsweise durch Faktoren wie Einwohnerdichte oder Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedingt. Da die Räder allerdings im Bedienegebiet frei abgestellt und ausgeliehen werden können, liegt innerhalb des Kerngebiets eine objektive Gleichbehandlung vor. Zu den vertraglichen Hintergründen wurde bereits im Rahmen oben genannter Schriftlichen Anfrage berichtet.

Derzeit sind beim öffentlichen Fahrradverleihsystem Berlin mehr als 300 Stationen in Betrieb, für rund 60 weitere Stationen liegen Genehmigungen vor. Für knapp 300 weitere Stationen ist die Genehmigung der entsprechenden Sondernutzung noch offen. Die nextbike-Verleihstandorte in ihrer lokalen Verteilung können über die folgende Homepage abgerufen werden: <https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/>. Die Darstellung beinhaltet sowohl die festen Verleihstationen, als auch die derzeit flexibel im System abgestellten Räder. Derzeit sind im Berliner System knapp 2.950 Räder aktiv auf der Straße. Die Verteilung der festen Stationsstandorte über die Bezirke stellt sich derzeit wie folgt dar:

- Mitte: 91 Stationen
- Friedrichshain-Kreuzberg: 80 Stationen
- Pankow: 21 Stationen
- Steglitz-Zehlendorf: 3 Stationen
- Treptow-Köpenick: 8 Stationen
- Neukölln: 27 Stationen
- Charlottenburg-Wilmersdorf: 30 Stationen
- Tempelhof-Schöneberg: 26 Stationen
- Lichtenberg: 17 Stationen.

Frage 15:

Welche gesetzlichen Regelungen sind erforderlich, um die Anbieter zu einem in allen Teilen Berlins gleichwertigen Angebot an Leihfahrrädern zu verpflichten?

Antwort zu 15:

Im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) ist bereits geregelt, dass Mobilität in allen Teilen Berlins – auch für Mietfahrradangebote – gleichwertig gewährleistet werden soll. Die Angebote von Mietfahrrädern in Berlin orientieren sich aktuell ausschließlich an den betriebswirtschaftlichen Ausrichtungen der jeweiligen Anbieter und es unterliegt grundsätzlich der unternehmerischen Freiheit, ob beziehungsweise wo ein Unternehmen seine Leistungen in welchem Umfang anbietet oder nicht. Zudem sind Mietfahrradanbieter und auch andere Sharinganbieter nicht gezwungen, ihre Räder auf öffentlichem Straßenland anzubieten; es könnten zum Beispiel auch Supermarkt - Parkplätze oder andere Privatflächen genutzt werden. Weitere Steuerungsmöglichkeiten werden aktuell im Rahmen der Erweiterung des Mobilitätsgesetzes geprüft. Damit soll ein Rahmen geschaffen werden, in dem privatwirtschaftliche Angebote – unter Nutzung des öffentlichen Raums – so ausgestaltet werden, dass sie flächeneffizient, bedarfsgerecht möglichst flächendeckend, den ÖPNV ergänzend und verbindlich ausgestaltet werden.

Frage 16:

Was unternehmen die Ordnungsämter, damit Leihfahrräder nicht gehäuft auf Gehwegen stehen und diese so blockieren?

Frage 17:

Wie viele Angestellte gibt es, die das ordnungsgemäße Abstellen von Fahrrädern kontrollieren (aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Antwort zu 16 und 17:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 16 und 17 gemeinsam beantwortet.

Hierzu wurden die Bezirksämter von Berlin angefragt; die Rückmeldungen haben ergeben, dass die Überwachung und Kontrolle des ordnungsgemäßen Abstellens von Fahrrädern durch die Ordnungsämter in den jeweiligen Bezirksämtern im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten erfolgt. Eine explizite Aufgabenzuweisung auf bestimmte Dienstkräfte erfolgt nicht.

Die Reaktionsmöglichkeiten gestalten sich vielfältig. Grundsätzlich wird kontrolliert, ob die Allgemeine Sicherheit und Ordnung nicht beeinträchtigt wird und Leihfahrräder ordnungsgemäß abgestellt sind. Bei Verstößen wird der Betreiber aufgefordert, für ein sachgemäßes Abstellen zu sorgen und gegebenenfalls erfolgt die Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Betreiber. Die Dienstkräfte schreiten im Rahmen der Gefahrenabwehr ein, sollten Behinderungen beziehungsweise Gefährdungen von den abgestellten Leihfahrrädern ausgehen. Sofern durch die gehäufte Aufstellung eine konkrete Gefahr besteht, wird diese unverzüglich beseitigt, auch durch Umstellen. Stellen die Mitarbeitenden des Außendienstes der Ordnungsämter entsprechend dem Kriterienkatalog (Hinweise und Anforderungen für das Abstellen stationsloser Fahrradverleihsysteme im Land Berlin) der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mehr als vier Fahrräder gebündelt fest, wird geprüft, ob eine unerlaubte Sondernutzung nach dem Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vorliegt. Zusätzlich wird die Verleihfirma in einem Verwaltungsverfahren aufgefordert, die durch eine Vielzahl von aufgestellten Leihfahrräder geschaffene Verkehrsbeeinträchtigung, zu beseitigen.

Frage 18:

Wie hat sich die Nutzung von Leihfahrrädern im Rahmen der Coronakrise verändert?

Antwort zu 18:

Bezogen auf die Leihfahrradangebot allgemein liegen hierzu keine Informationen vor (vgl. Antwort zu 8, 9, 12 und 14). Bezogen auf das öffentliche Fahrradverleihsystem Berlin vorliegende Informationen werden in den Antworten zu 19 – 21 dargestellt.

Frage 19:

Wie bewertet der Senat rückblickend die im Zuge der Coronakrise verabschiedete Regelung zur Nutzung von Leihfahrrädern von Nextbike, welche bis zum 17. Mai 2020 für die ersten 30 Minuten kostenlos war, und warum?

Frage 20:

Welche Kosten sind durch die kostenlose Nutzung der Leihfahrräder von Nextbike zusätzlich angefallen, bzw. welche Einnahmen sind weggefallen?

Frage 21:

Wie hat sich die Anzahl der ausgeliehenen Fahrräder von Nextbike durch die Maßnahme verändert?

Antwort zu 19, 20 und 21:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 19, 20 und 21 gemeinsam beantwortet.

Die angesprochene Regelung stellte eine kurzfristig angesetzt, befristet geltende Maßnahme dar, um die Berlinerinnen und Berliner während der Pandemielage möglichst mobil zu halten und die Einhaltung des erforderlichen Abstands zu gewährleisten. Die Maßnahme stellte damit eine weitere Option individueller Mobilität dar, welche verlässlich und planbar zur Verfügung stand.

Die Maßnahme wurde gut angenommen, insgesamt wurden fast 124.000 Ausleihen in diesem Rahmen verzeichnet. Auswertungen zeigen, dass durch die Maßnahme eine breitere Kundengruppe die Räder nutzte. Dies lässt sich anhand der Neuregistrierungen und der zugehörigen Nutzung der Freifahrten ablesen. In Summe konnte die Ausleihzahl damit nahezu auf Vorjahresniveau gehalten werden. Die erfolgreich umgesetzte Maßnahme wurde über die vertraglich vereinbarten Prozesse kompensiert. Zusätzliche Kosten sind dem Land damit nicht entstanden.

Für den Betreiber nextbike entstanden insbesondere durch notwendige Hygienemaßnahmen Mehrkosten, da die eingesetzten Serviceteams deutlich mehr Zeit als üblich zur regelmäßigen Reinigung bzw. Desinfizierung aufwenden mussten. Der Arbeitsaufwand des Systems ist damit temporär gestiegen. Daneben sind für den Betreiber vor allem Einnahmeausfälle durch den temporären Wegfall des Tourismus zu verzeichnen.

Frage 22:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 21:

Nein.

Berlin, den 14.07.2020

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz