

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 01. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Juli 2020)

zum Thema:

(VII) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Leihst du schon oder wohnst Du im Außenbezirk? E-Scooter und Carsharing

und **Antwort** vom 15. 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. 18/23920
vom 01. Juli 2020
über (VII) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Leihst du schon oder wohnst Du im Außenbe-
zirk? E-Scooter und Carsharing

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 und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Bezirke von Berlin um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Die übermittelten Stellungnahmen wurden der Beantwortung zu Grunde gelegt.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, derzufolge „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 30.07.2019). 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 Leih-E-Scooter gibt es momentan in Berlin (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 1:

Nach Auskunft der derzeit in Berlin aktiven Unternehmen Voi, TIER, Bird und Lime gibt es circa 11.000 Miet-E-Tretroller

Frage 2:

Wie hoch ist der Bedarf an Leih-E-Scootern (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 2:

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 3:

Wie viele feste Sammelstellen und Rückgabestationen für Leih-E-Scooter gibt es derzeit in Berlin und wie viele sollen zukünftig noch hinzukommen (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 3:

Für die Einrichtung der Abstellflächen sind die Berliner Bezirke zuständig. Der Senat hat Kenntnis von einem eingerichteten anbieterunabhängigen Abstellplatz für E-Tretroller in Friedrichshain-Kreuzberg (Bergmannstraße).

Die geplanten Abstellplätze werden zur besseren Übersichtlichkeit tabellarisch dargestellt.

Bezirk	geplante anbieterunabhängige Abstellflächen für Sharing-Angebote (unter anderem für E-Tretroller) außerhalb der Gehwege
Charlottenburg-Wilmersdorf	200
Friedrichshain-Kreuzberg	500 (davon 20-40 im Jahr 2020)
Lichtenberg	keine
Marzahn-Hellersdorf	keine
Mitte	10 (nach Auswertung des Erfolgs sind weitere Flächen angedacht)
Neukölln	eine geringe Anzahl
Pankow	keine
Reinickendorf	keine
Steglitz-Zehlendorf	keine
Treptow-Köpenick	keine

Frage 4:

Sind straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für Leih-E-Scooter-Anbieter erteilt worden? Wenn ja, welche und wo (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 4:

Nein, an Miet-E-Tretroller-Anbietende wurden keine Sondernutzungserlaubnisse erteilt.

Frage 5:

Ist das Angebot an Leih-E-Scootern in allen Teilen Berlins gleichwertig im Sinne des MobG BE? Wenn ja: wie begründet der Senat dies? Wenn nein: warum und wo nicht?

Frage 6:

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

Antwort zu 5 und 6:

Eine allgemeine Bedarfsabschätzung liegt dem Senat weder für Berlin insgesamt noch für einzelne Bezirke vor. Das Angebot orientiert sich derzeit an den betriebswirtschaftlichen Erwägungen der jeweiligen Anbietenden, die sich insbesondere an erwarteter Nachfrage und Kundengewinnung ausrichten. Im Rahmen des laufenden Prozesses zur Erweiterung des Berliner Mobilitätsgesetzes prüft die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung mögliche Steuerungsinstrumente.

Frage 7:

Welche Auflagen gibt es zur ordnungsgemäßen Abstellung von E-Scootern? Wo und unter welchen Voraussetzungen dürfen diese (nicht) geparkt werden?

Antwort zu 7:

Der Senat steht mit den Anbietenden im regelmäßigen Kontakt, ohne dass vertragliche Beziehungen mit dem Land Berlin bestehen. Den Unternehmen wurde mitgeteilt, dass für den Betrieb eines Verleihsystems von E-Tretrollern die gleichen Regelungen gelten wie für die stationslose Fahrradvermietung. Der Kriterienkatalog („Hinweise und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradvermietungssystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin“) wurde ausgehändigt. Dieser beinhaltet im Wesentlichen Abstandsregelungen (Grundmaß für den Fußverkehr von mindestens 1,60 m sowie vorgeschriebene Sicherheitsabstände freihalten; Beachtung der Barrierefreiheit; Zugänglichkeit von Haltestellen beziehungsweise Ein- und Ausgängen von U- und S- Bahnhöfen sowie Freihalten von Flächen für Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei, Abfallentsorgung / Straßenreinigung / Winterdienste; keine Beeinträchtigung städtebaulich oder historisch sensibler Bereiche, zum Beispiel Brandenburger Tor und Umgebung, Bebelplatz).

Frage 8:

Was unternehmen die Ordnungsämter, damit Leih-E-Scooter nicht gehäuft an Straßenecken stehen und Gehwege blockieren?

Antwort zu 8:

Die Reaktionsmöglichkeiten gestalten sich vielfältig. Grundsätzlich wird kontrolliert, ob die Allgemeine Sicherheit und Ordnung nicht beeinträchtigt wird und Miet-E-Tretroller ordnungsgemäß abgestellt sind. Bei Verstößen wird der Betreibende aufgefordert, für ein sachgemäßes Abstellen zu sorgen und gegebenenfalls erfolgt die Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Betreibenden. Die Dienstkräfte schreiten im Rahmen der Gefahrenabwehr ein, sollten Behinderungen beziehungsweise Gefährdungen von den abgestellten Miet-E-Tretrollern ausgehen. Sofern durch die gehäufte Aufstellung eine konkrete Gefahr besteht, wird diese unverzüglich beseitigt, auch durch Umstellen.

Frage 9:

Wie viele Angestellte gibt es, die das ordnungsgemäße Abstellen von Leih-E-Scootern kontrollieren (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 9:

Die Überwachung und Kontrolle des ordnungsgemäßen Abstellens von Miet-E-Tretrollern im öffentlichen Straßenland erfolgen durch die Ordnungsämter der Bezirksämter von Berlin im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten. Eine explizite Aufgabenzuweisung auf bestimmte Dienstkräfte erfolgt nicht.

Frage 10:

Wie häufig kam es bereits zu Vandalismus, wenn E-Scooter beschädigt geworfen wurden? Wie viele E-Scooter wurden so zerstört? Wie hoch ist der entstandene finanzielle Schaden?

Frage 12:

Wie viele Nutzerinnen und Nutzer haben die E-Scooter seit Einführung geliehen und wie entwickelt sich die Nutzung abhängig von der Jahreszeit (aufgeschlüsselt nach Monat)?

Frage 13:

Wie viele Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern sind schätzungsweise Touristen (absolut und prozentual)?

Antwort zu 10, 12 und 13:

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 11:

Wie hat sich die Verfügbarkeit und Nutzung von Leih-E-Scootern durch die Coronakrise verändert und warum?

Antwort zu 11:

Die meisten Miet-E-Tretroller-Anbietenden haben während des aufgrund der Coronakrise verhängten Lockdowns ihre Fahrzeuge gänzlich vom Markt zurückgezogen, die übrigen teilweise. Konkrete Zahlen liegen dem Senat nicht vor.

Frage 14:

Wie viele Carsharing-Fahrzeuge gibt es momentan in Berlin (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, City und Außenbezirken, Antriebsart der Autos (Elektro-, Gas-, Verbrennungsmotor etc.))?

Antwort zu 14:

Dem Senat liegen die angefragten Daten nicht vor, er geht jedoch davon aus, dass es Anfang 2020 circa 6.500 Fahrzeuge von zehn Anbietenden in Berlin gab.

Frage 15:

Wie viele feste Sammelstellen für Carsharing-Fahrzeuge gibt es derzeit in Berlin (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 15:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Bezirk	Anzahl der anbieterunabhängigen Carsharing-Stellplätze
Charlottenburg-Wilmersdorf	10
Friedrichshain-Kreuzberg	43
Lichtenberg	2
Marzahn-Hellersdorf	4
Neukölln	4
Pankow	93
Reinickendorf	0
Spandau	0
Tempelhof-Schöneberg	10
Treptow-Köpenick	0
Insgesamt	166

Darüber hinaus unterhalten Carsharing-Unternehmen in einem nicht bekannten Umfang Stationen auf privaten Grundstücken.

Frage 16:

Wie viele Carsharing-Fahrzeuge und Sammelstellen für Carsharing-Fahrzeuge sollen zukünftig noch hinzukommen (aufgeschlüsselt nach Anbieter, Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 16:

Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ist die Einrichtung von 180 Stellflächen für Carsharingfahrzeuge geplant (davon entfallen in der ersten Einrichtungsphase auf Cambio drei, auf Greenwheels einer und auf Stadtmobil acht Stellplätze, einer davon außerhalb des S-Bahn-rings).

Frage 17:

Wie hoch ist der Bedarf an Carsharing-Fahrzeugen (aufgeschlüsselt nach Bezirk, City und Außenbezirken)?

Antwort zu 17:

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 18:

Ist das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen in allen Teilen Berlins gleichwertig im Sinne des MobG BE? Wenn ja: wie begründet der Senat dies? Wenn nein: warum und wo nicht?

Frage 19:

Welche Steuerungsinstrumente ergreift der Senat es, um ein am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen gleichwertig in allen Teilen Berlins im Sinne des MobG BE zu gestalten?

Antwort zu 18 und 19:

Die Angebote von Carsharing-Fahrzeugen in Berlin orientieren sich an den betriebswirtschaftlichen Erwägungen der jeweiligen Anbietenden, die sich insbesondere an erwartete Nachfrage und Kundengewinn ausrichtet. Sie konzentrieren sich besonders stark innerhalb des S-Bahnringes und in den angrenzenden Gebieten. Einige Angebote bestehen heute bereits deutlich über den S-Bahnring hinaus. Diese Konstellation ist aus dem freien Markt entstanden. Im Rahmen des laufenden Prozesses zur Erweiterung des Berliner Mobilitätsgesetzes prüft die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung aktuell mögliche Steuerungsinstrumente.

Frage 20:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 20:

Nein.

Berlin, den 15.07.2020

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz