

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

**Ausschuss für Umwelt, Verkehr,
Klimaschutz**

71. Sitzung
12. August 2021

Beginn: 09.08 Uhr
Schluss: 12.26 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Oliver Friederici: Dann kommen wir zu

Punkt 2 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 18/3823
**Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher
Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das
gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen**

[0455](#)
UmVerk

Hierzu: Anhörung

Zu diesem Tagesordnungspunkt führen wir eine Anhörung durch. Ich möchte daher herzlich die Anzuhörenden alphabetisch so begrüßen wie nachher in der Vortragsreihenfolge, zunächst Herrn Jürgen Besler, Geschäftsführer infrest – Infrastruktur eStrasse GmbH, Sie sind digital zugeschaltet; ich sehe Sie schon auf dem Bildschirm – herzlich willkommen! –, sowie Herrn Rechtsanwalt Dr. Mathias Hellriegel LL.M., persönlich anwesend – auch Sie herzlich willkommen! – sowie Herrn Rechtsanwalt Dr. Thomas Hiby, ebenfalls persönlich anwesend – herzlich willkommen! – sowie Herrn Alexander Jung, Direktor für Public Affairs bei Lime-Bike Germany GmbH; auch Sie sind digital zugeschaltet – herzlich willkommen! – sowie Herrn Lawrence Leuschner, CEO und Co-Founder der TIER Mobility GmbH, ebenfalls digital zugeschaltet – herzlich willkommen!

An dieser Stelle darf ich darauf hinweisen, dass Sie gestern noch Unterlagen von Herrn Dr. Hiby sowie die Präsentation des Anzuhörenden Herrn Besler per E-Mail zur Kenntnisnahme erhalten haben. – Ich gehe davon, dass Sie mit dem Streaming dieser Sitzung und den Bild- und Tonaufnahmen durch die Presse einverstanden sind – Fragezeichen; das geht an die Anzuhörenden. – Ich höre keinen Widerspruch, dann verfahren wir so. Ich gehe außerdem davon aus, dass aufgrund der Anhörung die Anfertigung eines Wortprotokolls nach § 26 Abs. 7 Satz 4 der GO des Abgeordnetenhauses gewünscht ist. – Ich höre keinen Widerspruch, dann verfahren wir so.

Zur Erläuterung der Vorlage – zur Beschlussfassung – durch den Senat kommen wir zuerst. Dann kommt die Anhörung in der Reihenfolge der Herren Besler, Dr. Hellriegel, Dr. Hiby, Jung sowie Leuschner. Wir schließen dann die Beratung an und am Schluss noch einmal die Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Wir fangen also an mit der Erläuterung der Gesetzesvorlage durch den Senat, gegeben vom Staatssekretär Herrn Streese. – Bitte sehr, Sie haben das Wort!

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte zugeladene Experten! Das Sharing in seiner ganzen Breite mit den verschiedenen Verkehrs... [unverständlich] ist ein wichtiger Aspekt zur Ausgestaltung der Verkehrswende, kann einen wichtigen Beitrag leisten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, das Car-Sharing z. B. zum Verzicht auf das eigene Auto. Gleichwohl haben wir in Berlin einen starken Markt der Sharing-Angebote in den letzten Jahren – z. B. im letzten Jahr mit den Elektroscootern und E-Tretrollern – und eine neue Lage erhalten wie mit den Fahrrädern einige Jahre davor, die uns als Gesetzgeber dazu veranlasst haben, darüber nachzudenken, ob wir mit einem rechtlichen Rahmen die Regulierung von gewerblichen Mietfahrzeugangeboten in Berlin benötigen. Wir haben das bejaht und nach Untersuchung oder Prüfung der Sachverhalte gesagt: Ja, der Sharing-Bereich ist ein gewerbliches Angebot im öffentlichen Raum. Deswegen ist es ein Bereich, den das Land regeln soll und darf, und nicht zuletzt aufgrund der vielen negativen Rückmeldungen aufgrund der Auswirkungen mit den Elektrotretrollern ist es, glaube ich, auch in der Berliner Stadtgesellschaft als sehr wichtiger Punkt angesehen worden.

Die Entwicklung in dem Bereich Sharing-Modelle war so nicht absehbar. Wir wissen, es ist ein dynamischer Markt; wir auch noch nicht genau, was an weiteren Modellen oder Verkehrsmitteln kommt. Wir haben diese vierrädrigen kleinen Kabinenfahrzeuge aus der Schweiz vor Kurzem gesehen, und es sind sicherlich noch andere Modelle denkbar. Insofern ist dort ein allgemeiner gesetzlicher Rahmen sehr sinnvoll. Deswegen wollen wir die Entwicklung

nicht weiter sich selbst überlassen, sondern möchten zumindest die Möglichkeit einräumen – dazu dient dieses Gesetz –, lenkend einzugreifen; das Gesetz selbst ist ja keine präzise Vorgabe zum Eingreifen. Der Hintergrund ist, Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungen im öffentlichen Straßenland zu vermeiden. Nebenbei: Für das Car-Sharing gibt es ja bereits das Bundescarsharinggesetz, das aber nur für Autos auf Bundesfernstraßen gilt. In Berlin war und ist also eine Regelung jenseits der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen erforderlich.

Mit dem Gesetzentwurf führen wir hier nun allgemeine grundlegende Regelungen für das Car-Sharing ein, aber auch für andere Mietfahrzeuge auf den Landesstraßen, sowohl für das stationsbasierte Car-Sharing als auch für Free-Floating jeglicher Art. Im Hintergrund steht unterstützend eine Entscheidung des Obergerichtes in Münster, das zuletzt bestätigt hat, dass das gewerbliche Angebot von Fahrrädern, E-Scootern und anderen Fahrzeugen auf der Straße kein Gemeingebrauch, sondern eine Sondernutzung ist. Ganz endgültig ist diese juristische Frage noch nicht geklärt. Möglicherweise wird das Bundesverwaltungsgericht erst eine Entscheidung treffen müssen. Uns wäre es sehr recht gewesen, wenn der Bund dort eine klare Regelung geschaffen hätte. Wir haben das als Land Berlin auch in die Diskussionen um eine Änderung der Straßenverkehrsordnung eingebracht; das wurde aber bisher nicht angenommen. Wir hoffen, dass das demnächst passiert, können aber nicht sagen, wie viele Jahre das noch dauern kann. Als Land, in dem wir die Nutzungskonflikte tatsächlich schon sehen, sollten wir nicht auf Gerichte warten, sondern den Regelungsbedarf jetzt schon angehen. Deswegen haben wir dieses Gesetz eingebracht, um auf Berliner Ebene für Rechtssicherheit zu sorgen.

Eine Besonderheit ist aber das stationslose Car-Sharing, das ich eben angesprochen habe, dieses Free-Floating im Vergleich zu den anderen Modellen des Sharing. Weil hier Nutzungskonflikte nicht dem Maße wie bei E-Scootern oder Mietfahrrädern bestehen, ist der Regelungsbedarf nach unserer Einschätzung für diese Angebote geringer. Daher ist hier ein vereinfachter Zugang zur Sondernutzungserlaubnis vorgesehen.

Mit der Änderung des Straßengesetzes stellen wir also die erforderlichen Regulierungsinstrumente für die gewerblichen Mietfahrzeuge in Deutschland zur Verfügung. Das Gesetz regelt dabei noch nicht alle Einzelheiten. Das kann später in entsprechenden Ausführungsverordnungen erfolgen. Es ist gerade eine Untersuchung in Arbeit, weil wir auf Basis gesicherter Informationen, Entwicklungen und Hintergründen entscheiden wollen. Da sind auch die Verbände einbezogen. Wir haben auch Übergangsfristen drin, die den neuen § 11a erst nach einer Übergangsfrist zum September 22 in Kraft treten lassen. Bis September 23 sollen die stationsungebundenen Anbieter noch eine Erlaubnis unter erleichterten Bedingungen erhalten.

Insgesamt lösen wir damit den Auftrag aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ein. Nach dem § 60 Abs. 3 wurde das Land verpflichtet, für Mietfahrzeuge verbindliche Sondernutzungsregelungen zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr und zur Schaffung eines gesamtstädtischen Angebots vertieft zu regeln. Genau dies wird mit dem Gesetzentwurf erfüllt. Der Entwurf steht damit im unmittelbaren Zusammenhang mit dem dritten Paket der Mobilitätsgesetzgebung, das im Abgeordnetenhaus mit den Abschnitten zur neuen Mobilität und zum Wirtschaftsverkehr noch anhängig ist.

Der Gesetzentwurf selbst enthält zudem eine Vielzahl von kleineren, zumeist redaktionellen weiteren straßenrechtlichen Regelungen, die aber wahrscheinlich nicht Kern der Anhörung

heute sein werden. – Ich danke für die Aufmerksamkeit und freue mich auf die Kommentare und Hinweise der eingeladenen Experten; danke schön!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Staatssekretär, für diese ausführliche Darlegung! – Wir kommen jetzt in der Runde der Anhörung zu den fünf Anzuhörenden: Jeder von Ihnen, meine sehr verehrten Herren, hat fünf Minuten Zeit vorzutragen, was immer Sie zum Sachverhalt beitragen möchten. Es schließt sich dann die Fragerunde der Abgeordneten und Fraktionen an, und im Anschluss daran haben Sie noch einmal die Möglichkeit, diese Fragen zu beantworten, dann in großzügigen fünf Minuten. – Die Abgeordneten können sich übrigens jetzt schon gern melden, wenn sie Fragen haben. – Wir fangen mit Herrn Besler an. – Herr Besler! Sie sind uns digital zugeschaltet; auch Ihnen noch mal ein herzliches Willkommen! Sie haben das Wort; bitte sehr!

Jürgen Besler (infrest – Infrastruktur eStrasse GmbH) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich würde meinen Bildschirm teilen wollen; einen Augenblick!

Vorsitzender Oliver Friederici: Ganz kurz: Wenn wir noch eine Minute Pause haben, würde ich gern hier im Saal das Licht ausschalten. Wir haben sehr starken Sonneneinfall. – Wir haben das zwar von Ihnen bekommen, aber ich glaube, nicht jeder Abgeordnete hat es dennoch jetzt vorliegen. Die Zeit für Sie läuft übrigens noch nicht, Herr Besler. Warten Sie bitte noch eine halbe Minute! Ich gebe Ihnen gleich das Wort. – So, der Raum ist ein wenig abgedunkelt. Dann können wir Ihre Präsentation an der Wand verfolgen. Nun geht es los – Herr Besler, Sie haben das Wort, bitte sehr!

Jürgen Besler (infrest – Infrastruktur eStrasse GmbH) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte Ihnen heute die Empfehlungen des infrest e. V. übermitteln: Es geht ja in der aktuellen Novelle im Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere um das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen; das ist der Kern.

infreSt INFRASTRUKTUR
ESTRASSE e.V.

„Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen“

Im Vorblatt der Novelle ist unter „A. Problem“ beschrieben:

„Darüber hinaus hat sich im Rahmen der Verwaltungspraxis ein Bedarf für weitere, überwiegend redaktionelle und klarstellende Anpassungen straßenrechtlicher Bestimmungen ergeben“

12.08.2021 infrest e.V. - Anhörung 71. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz Seite 2

Aber es steht im Vorblatt der Novelle unter dem Punkt A – Problem –, ich zitiere:

Darüber hinaus hat sich im Rahmen der Verwaltungspraxis ein Bedarf für weitere, überwiegend redaktionelle und klarstellende Anpassungen straßenrechtlicher Bestimmungen ergeben.

Darauf würde ich heute gern eingehen – also nicht auf das Car-Sharing –, und zwar schwerpunktmäßig auf die Schadensabwehr.

Schwerpunktmäßig wird nachfolgend ein wesentlicher Punkt der Novelle zur Schadensabwehr beleuchtet

- ☐ Die Novelle sieht immer einen nachfolgenden Sondernutzungsantrag aus der Schadensabwehr vor, auch bei Kleinstbaumaßnahmen. Es handelt sich hier um eine nachträgliche Erlaubniseinholung über Lebenssachverhalte, die bereits abgeschlossen sind. Eine Versagung wäre eigentlich nicht denkbar.
- ☐ Dissens Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima (SenUVK) zu den Infrastrukturbetreiber. Bereits heute wären Anträge nach § 12 Abs. 7 BerlStrG in jedem Fall nachzuholen.

Schadensabwehr sind z. B. Havarien, Gaslecks, Wasserrohrbrüche etc. Die Novelle sieht hier immer einen nachfolgenden Sondernutzungsantrag zur Schadensabwehr vor, auch bei Kleinstbaumaßnahmen. Das sind also sehr kleine Kopflöcher, die nach der AV zum Straßengesetz möglich sind. Es handelt sich hier um nachträgliche Erlaubniseinholung über Nebensachverhalte, die bei Baumaßnahmen bereits abgeschlossen sind; das Kopfloch kann also wieder zu sein. Eine Versagung wäre eigentlich nicht denkbar. Es gibt aktuell noch einen Dissens zwischen SenUVK und den Infrastrukturnetzbetreibern, dass bereits heute auf jeden Fall diese Sondernutzungsanträge zu stellen wären.

infreSt INFRASTRUKTUR
ESTRASSE e.V.

Statistik zur Schadensabwehr

- ☐ In 2020 sind rund 4.900 Erlaubnisanträge nach BerlStrG und TKG über das Leitungsauskuftsportal (LAP) an die SGÄ in Berlin gestellt, davon rund 750 Anträge im Zuge von Maßnahmen zur Schadensabwehr.
- ☐ In 2020 sind knapp 2.500 Havariemeldungen als Kleinstbaumaßnahmen aus dem LAP versendet worden. Mögliches Mehraufkommen von mehr als 50% der heutigen Anträge bei den SGÄ.
- ☐ Steigerung Antragszahlen bis Ende Juli 2021 von 15%.

12.08.2021 infrest e.V. - Anhörung 71. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz Seite 4

Vielleicht ein bisschen Statistik aus dem letzten Jahr, 2020: Es gab insgesamt 4 900 Erlaubnisanträge aus dem Straßengesetz und dem Telekommunikationsgesetz über das Leitungsauskuftsportal hier in Berlin an die Straßen- und Grünflächenämter. Davon waren 750 Anträge im Zuge von Maßnahmen zur Schadensabwehr enthalten. Das sind größere Maßnahmen. Zusätzlich gibt es 2 500 Havariemeldungen, die im letzten Jahr keine Sondernutzungsanträge ausgelöst haben, die versendet worden sind. Das würde bedeuten, wenn die Gesetzesnovelle so durchkommt, dass die SGÄ nach Bestätigung 50 Prozent mehr Anträge haben, also nicht mehr 4 900, sondern 4 900 plus 2 500. Das sind die Zahlen aus dem letzten Jahr. In diesem Jahr haben wir eine Steigerung der Antragszahlen bis Ende Juli von 15 Prozent.

Auswirkungen Personalbedarf bei den SGÄ und bei der Abt VI.


- ☐ Es sind nur 5 auf 24 Monate befristete Beschäftigungspositionen als Personalmehrbedarf für die Sondernutzungen bei SenUVK für straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse für stationslose Mietfahrzeugangebote eingeplant.
- ☐ Kein zusätzliches Personal für die Bearbeitung der zusätzlichen Sondernutzungsanträge und der örtlichen Überwachung für die sowieso bereits angespannten personellen Kapazitäten bei den SGÄ vorgesehen.

Personalbedarf: In der Novelle steht, dass fünf auf 24 Monate befristete Beschäftigungspositionen für den Mehrbedarf der Sondernutzung bei SenUVK für stationslose Mietfahrzeuge eingeplant sind. Bei den Bezirken ist hier nichts eingeplant. Da wären die 2 500 Sondernutzungsanträge zu bearbeiten, auch eine örtliche Überwachung zu machen. Die angespannte personelle Situation in den Bezirken, in den Straßen- und Grünflächenämtern, dürfte hier allgemein bekannt sein.

Es geht damit um mehr als redaktionelle Änderungen

- ☐ Kostenfolgeabschätzung: Es wird Mehraufwand auf Seiten der Verwaltung und Wirtschaft geben.
- ☐ Die Abt. VI, SenUVK würde mit Einvernehmensherstellungen zusätzlich beteiligt werden.
- ☐ Weitere Projekte bspw. E-Ladeinfrastruktur, dem Breitband- und Mobilfunkausbau, dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Ausbau und die Sanierung bestehender Netze oder Infrastruktur verlangsamen sich.
- ☐ Die Änderungen am Gesetz hätten somit mittel- und unmittelbar große Auswirkungen auf die Infrastrukturentwicklung der Stadt.

Redaktionelle Änderungen: Wir sind einmal bei der Kostenfolgeabschätzung. Es wird einen Mehraufwand aufseiten der Verwaltung und Wirtschaft geben. Auch die Abteilung VI Sen-UVK, ehemals VLB, würde über Einvernehmensherstellung zusätzlich beteiligt werden. Darüber hinaus gibt es große Projekte in Berlin, E-Ladeinfrastruktur, 5G-Breitbandausbau, Mobilitätswende, aber auch der Ausbau und die Sanierung bestehender Netze oder auch der Infrastruktur wie Brücken ist natürlich wichtig, aber würde sich natürlich in der Genehmigungsgeschwindigkeit verlangsamen, weil sozusagen die Kopflöcher zu genehmigen wären. Die Änderungen am Gesetz hätten mittel- und unmittelbar große Auswirkungen auf die Infrastrukturentwicklung der Stadt.

 INFRASTRUKTUR
ESTRASSE e.V.

Was ist unsere Empfehlung

- ☐ Inhaltliche Trennung der Novelle in Mietfahrzeuge und Infrastruktur
- ☐ Dann frühzeitige Beteiligung beim Novellenentwurf, inkl. SGÄ.
- ☐ Genehmigungsfiktion auch für Infrastrukturbetreiber bei unwesentlichem Gemeingebrauch, gestützt auf aktuelle Praxis
- ☐ Daher empfehlen wir nachdrücklich, die Novelle in dieser Form nicht zu verabschieden.

„Die Infrastruktur ist nicht alles, aber ohne die passende Infrastruktur ist alles nichts“

12.08.2021infrest e.V. - Anhörung 71. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr, KlimaschutzSeite 7

Was ist unsere Empfehlung? – Wir würden empfehlen, eine inhaltliche Trennung dieser Novelle in Mietfahrzeuge und – wir haben es Infrastruktur genannt – durchzuführen, den Teil, den ich eben erläuterte, aber es sind auch noch andere Punkte, frühzeitig an dem Novellenentwurf beteiligt zu werden, auch die Straßen- und Grünflächenämter zu involvieren, vielleicht auch das Thema Genehmigungsfiktion für unwesentlichen Gemeingebrauch gestützt auf die aktuelle Praxis mitzubetrachten. Wir empfehlen nachdrücklich, die Novelle in dieser Form nicht zu verabschieden, sondern die oben genannte Trennung zu veranlassen.

Vielleicht noch ein Abschlusssatz: Infrastruktur ist nicht alles, aber ohne die passende Infrastruktur wäre alles nichts. Es muss auch ein wesentlicher Punkt sein, in Berlin die Infrastruktur weiter zu halten, zu sanieren und auszubauen. Damit wäre ich, Herr Vorsitzender, auch schon mit meinem Kurzvortrag durch. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, Herr Besler! Das war eine Punktlandung, genau fünf Minuten. – Wir können gleich voranschreiten mit Herrn Dr. Hellriegel. Sie sind anwesend. Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Dr. Mathias Hellriegel (Hellriegel Rechtsanwälte): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Vielen Dank für die Einladung! Ich darf mich kurz vorstellen: Ich bin seit knapp 20 Jahren Rechtsanwalt in Berlin, Schwerpunkt Verwaltungs- und Verfassungsrecht. Ich werde mich heute auf den neuen § 11a konzentrieren, der sich mit dem Carsharing befasst und den ich sehr kritisch sehe.

Im Gegensatz zu den Ausführungen des Staatssekretärs meine ich nicht, dass das Land Berlin hier die Gesetzgebungskompetenz hat, den § 11a so zu fassen, wie es geplant ist. Um das kurz zusammenzufassen: Der neue § 11a soll eine Erlaubnispflicht für Sondernutzungen etablieren und unterscheidet in seinem Wortlaut erst mal nicht zwischen dem stationsbasierten Carsharing und dem stationsunabhängigen, auch Freefloatingcarsharing genannt. Laut der Gesetzesbegründung – der Staatssekretär hat es in seinen einleitenden Worten noch mal bestätigt – soll aber ausdrücklich das Freefloatingcarsharing, also das stationsunabhängige, reguliert werden, also die Carsharingfahrzeuge, die im allgemeinen Straßenland abgestellt werden. Er führt aus, es handele sich um eine gewerbliche Nutzung des Straßenlandes. Dem ist aus unserer Sicht nicht zu folgen. Das Abstellen von Mietfahrzeugen im öffentlichen Straßenland ist straßenverkehrsrechtlich Parken. Herr Staatssekretär hat die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts erwähnt. Dem ist aus meiner Sicht nichts hinzuzufügen. Damit haben wir eine höchst-richterliche Klärung, und dem steht auch nicht die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster entgegen. Das war eine Entscheidung in einem Eilverfahren, hat also nicht die gleiche Wirkung wie ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts und hat sich im Übrigen auch gar nicht mit Carsharing befasst, sondern mit Leihfahrrädern.

Der Vergleich mit E-Scootern und Leihfahrrädern hinkt aus meiner Sicht. Carsharing ist davon wesentlich zu unterscheiden. Ich bin auf dem Weg hierher am Brandenburger Tor vorbeigekommen, habe dort die wild abgestellten Leihfahrräder gesehen, teilweise umgefallen, wild aufgereiht. Das kann man mit dem normalen Parken eines Carsharingfahrzeugs in einer ganz normalen Parkbucht, übrigens auch mit ganz normalen Parkgebühren, nicht vergleichen.

Aber entscheidend ist: Das, was straßenverkehrsrechtlich erlaubt ist, ist Gemeingebrauch, und was Gemeingebrauch ist, kann straßenrechtlich nicht zur erlaubnispflichtigen Sondernutzung erklärt werden. Ich finde den Gesetzentwurf übrigens auch in sich selbst widersprüchlich, denn in der Begründung wird ausgeführt, dass die Nutzung der Carsharingfahrzeuge durch die Kunden zweifellos Gemeingebrauch darstellt. Ich kann aber doch jetzt nicht unterscheiden, ob jemand sein Carsharingfahrzeug fünf Minuten abstellt, um zum Bäcker reinzulaufen, oder ob er es abgibt und dem nächsten Kunden zur Verfügung stellt, und dann soll es wieder eine Sondernutzung sein. Das passt nicht zusammen. Entscheidend ist aber am Ende – es ist genauso wie beim Mietendeckel –: Der Bundesgesetzgeber hat hier bereits eine abschließende Regelung getroffen, § 12 StVO. Es handelt sich um Parken und damit Gemeingebrauch. Dann können die Bundesländer nicht ergänzende eigene, abweichende Regelungen treffen.

Ein zweiter Punkt, der mich zur Verfassungswidrigkeit des Gesetzentwurfes bringt, ist: Es handelt sich aus meiner Sicht um einen Verstoß gegen den Gesetzesvorbehalt. Der Herr Staatssekretär hat ausgeführt: Wir wollen nicht auf die Gerichte warten, sondern Rechtssicherheit schaffen. – Das Ziel ist gerade verfehlt. Alle anderen Bundesländer, die Regelungen zum Carsharing getroffen haben, beschränken sich ausdrücklich auf das stationsbasierte Carsharing. Der Berliner Gesetzgeber will das nicht und auch das stationsunabhängige Carsharing, jedenfalls nach Wortlaut und Ausführungen heute, erfassen. Er überlässt es gerade der Praxis der zwölf Bezirke und dem nachfolgend der Gerichte, ob man das stationsunabhängige Carsharing als Sondernutzung betrachtet oder nicht. Das verstößt gegen den Gesetzesvorbehalt, die sogenannte Wesentlichkeitsrechtsprechung: Die wesentlichen Regelungen sind vom Gesetzgeber selbst zu treffen. Ich muss sagen, ich finde das nicht nur eine – lassen Sie es mich so deutlich ausdrücken – schwache Gesetzgebungskunst, sondern vor allem eine Miss-

achtung von Ihnen, den Abgeordneten, denn die wesentlichen Entscheidungen sind im Abgeordnetenhaus zu treffen und nicht von den Gerichten, nicht von den Behörden und nicht durch eine klärende Verwaltungsvorschrift. Meine Empfehlung wäre daher, sich auf das stationsbasierte Carsharing zu beschränken und kein verfassungswidriges Gesetz zu erlassen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Dr. Hellriegel! Auch das waren wieder fünf Minuten. – Wir kommen zu Herrn Dr. Hiby. Sie sind ebenfalls im Saal. Herzlich willkommen! – Bitte, Sie haben das Wort!

Dr. Thomas Hiby (rbm gGmbH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Herzlichen Dank für die Einladung und Ihr Vertrauen! Als Syndikusanwalt in Rohstoffunternehmen wie Ruhrkohle, Rüdersdorfer Zement, HeidelbergCement kenne ich Risikomanagement und Compliance internationaler Unternehmen im Umgang mit Menschen in der Umgebung von emittierenden Betriebsstätten. Jetzt streite ich in der rbm für Rechte behinderter Menschen, für Verbände, blinde und sehbehinderte Menschen, Rollstuhlfahrer und Fußgänger. Ich vertrete Mandanten nach Unfällen mit E-Scootern, auch in Berlin. Ich fokussiere mich deshalb auf die spezifischen Interessen dieser Gruppe der behinderten Menschen und Fußgänger.

Diese ist vom Carsharing überwiegend nicht betroffen. Die Verkehrswege sind getrennt. Die Nutzung der Fahrzeuge entfällt, leider. Betroffen ist die Gruppe von stationslos verliehenen Fahrrädern und E-Scootern, nicht von privaten Fahrzeugen. Diese werden als Eigentum gut behandelt und sorgfältig abgestellt. Die schon in Ihrer 43. Sitzung vom 21. November 2019 diskutierten Probleme wurden danach in der Praxis nicht gelöst, die Zustände durch Marktzutritte eher noch verschärft.

Meine Überzeugung führt zu kompromisslosen Forderungen. Es geht um Gemeingefahren und Lebensgefahren. Den fließenden Verkehr auf Straßen und seine tödlichen Unfälle mit E-Scootern klammere ich hier aus. Der streng verbotene, aber gleichwohl massiv fließende Verkehr auf Gehwegen und in Parks führt zur absoluten Chancenlosigkeit blinder und sehbehinderter Menschen und ebenfalls zu schweren und tödlichen Unfällen. Stichworte sind hier nur: Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge, deren Lautlosigkeit, trotz Drosselung extreme Differenzgeschwindigkeiten und das teils extreme Nutzerverhalten. Meine Empfehlung dazu ist eine Fahrt oben im Bus M19 von Grunewald über den Ku'damm zum Mehringdamm. Diese zeigt Ihnen alle kreativen Fehlentwicklungen.

Im ruhenden Verkehr geht es um kreuz und quer abgestellte und umgestürzte Fahrzeuge an vollkommen ungeeigneten Stellen als Hindernisse. Dies sind nicht bloß Ärgernisse oder Lästigkeiten. Bei blinden und sehbehinderten Menschen kulminiert dies zu drohenden Lebensgefahren, etwa beim Sturz über Fahrzeuge vor U-Bahntreppen. Es gibt keinerlei Kontrolle oder Ahndung durch Polizei oder Ordnungsamt. Es bestehen Zuständigkeitskonflikte und Informationsdefizite. Die Protokolle meiner Fälle belegen durchweg fehlendes Problembewusstsein bei der Aufnahme von kritischen Vorfällen. Für blinde und sehbehinderte Menschen herrscht akute Beweisnot nach einem Unfall. Die statistische Erfassung und Auswertung der Unfälle im ruhenden Verkehr auf Gehwegen unterbleibt. Jegliche Appelle an die Nutzer und das Personal fruchten nicht. Die schnelle Erreichbarkeit der persönlich unbekannten Nutzer und des Personals misslingt. Wir stellen mangelhafte Personalstrukturen und Organisationen fest. Die

zähe Kommunikation erfolgt nur über die jeweilige App und Gummibänder mit Anhängern in vereinzelt Kampagnen.

Folge daraus sind die aktuellen Forderungen des DBSV, des Deutschen Bundesverbandes der Blinden und Sehbehinderten, in einem Vier-Punkte-Katalog, davor auch schon das Schreiben der Berliner Verbände vom Mai. Das hatte ich Ihnen vorab verteilen lassen. Verkürzt geht es darin um von Gehwegen strikt abgetrennte und ausschließliche Parkräume für die Mietfahrzeuge. Dazu meine rechtlichen Hinweise: Gemeingebrauch oder Sondernutzung ist die Kernfrage bei der Verteilung des knappen Verkehrsraums. Dazu knüpfte ich an den Beschluss des OVG Münster vom November 2020 an. Davor gab es abweichende Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts 1982 und des OVG Hamburg 2009. Grundlegend war schon das alte Bremer Laternenparker-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus 1966. Langjährig unterblieb wegen des Vorrangs des privaten Automobilverkehrs die kritische Tiefenanalyse dieser Position. Das OVG Münster begründet jetzt beim gewerblichen Abstellen eindeutig die straßenrechtliche Sondernutzung. Die dort getroffenen Grundaussagen sind wissenschaftlich unterlegt. Ich hatte Ihnen auch die Entscheidung mit einer Anmerkung von Prof. Johannsbauer verteilt. In dem entschiedenen Fall hatte die Stadt Düsseldorf gegenüber dem Betreiberunternehmen, ein Gemeinschaftsunternehmen aus der Deutschen Bahn und Ford, eine sofort vollziehbare Beseitigungsverfügung ausgesprochen, weil keine Sondernutzungserlaubnis vorlag. Wenn wir dies konsequent zu Ende denken, sind in Abhängigkeit vom jeweiligen Straßerecht, sofort alle derzeit gewerblich betriebenen Fahrzeuge flächendeckend zu entfernen, solange für ihren Betrieb keine wirksame Sondernutzungserlaubnis vorliegt.

Zu dem Thema Eilverfahren: In Deutschland sind Atomkraftwerke, Zementwerke im einstweiligen Rechtsschutz im Grunde entscheidend durchentschieden worden. Das gilt zum Beispiel auch in Grünheide mit dem erbitterten Kampf um die Gigafactory von Herrn Musk. Dieser rechtswidrige Schwebezustand erklärt den Druck der Investoren auf die betroffenen Unternehmen. Es geht um hohe Zukunftsinvestments durch Konzerne und Venture-Capitalgeber.

Der Begriff des Parkens in § 12 StVO ist historisch sozialadäquat auszulegen. Es geht um den einzelnen Laternenparker im Wettbewerb zum massenhaften Wirtschaftsparken im Freefloatingmodus. Zwingend notwendig ist auch eine teleologische Reduktion des § 11 Abs. 5 eKFV. Das privilegierte Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge analog Fahrrädern auf Gehwegen gilt nach der Entstehungsgeschichte der eKFV nur für privat genutzte Fahrzeuge, nicht für das freiflutende Geschäftsmodell der E-Scooterleiher. Der Schutzbereich der Norm erfasst keine stations- und damit völlig beziehungslosen Mietfahrzeuge. Sie haben zumindest auf Gehwegen nichts verloren. Die Rechtfertigung für dieses Geschäftsmodell beruht auf vagen Umweltversprechen wie bekannt: Last Mile Solutions, spürbarer Ersatz von privaten Pkw, Klimaneutralität. – Diese sind nicht belegbar. Es überwiegen Touristen- und Spaßfahrten, die auch noch den ÖPNV kannibalisieren.

Die grundrechtlich garantierte Berufsfreiheit ist bei einem von vornherein unzulässigen Geschäftsmodell ohnehin nicht tangiert. Vergessen wird, dass die Barrierefreiheit nach der UN-Behindertenrechtskonvention als geltendes Bundesrecht Vorrang vor dem Landesrecht hat. Ihr Progressionsvorbehalt bedingt das absolute Verbot einer situativen Verschlechterung. Objektiv hat sich hingegen die Situation behinderter Menschen auf Gehwegen seit Juni 2019 gerade in Berlin dramatisch verschlechtert. Das Inkrafttreten der Reform in Berlin erst ab

2022 ist deshalb verspätet. Das ergibt eine weitere verlorene Saison. Auf die akuten Haftungsrisiken weise ich nur hin, wobei auch Defizite im Versicherungsschutz bestehen.

Ich empfehle auch den nationalen und europäischen Vergleich. Leipzig: keine Erlaubnis für stationsunabhängige Verleihsysteme; Köln: die bekannten E-Scooter im Rhein, drohendes Verbot; Bremen: Sondernutzungserlaubnis, die ich mit meinen Kollegen habhaft angegriffen habe.

Vorsitzender Oliver Friederici: Herr Dr. Hiby! Wir wären schon in der siebten Minute. Wenn Sie bitte – –

Dr. Thomas Hiby (rbm gGmbH): London: keine Zulassung; Paris: dort gibt es die Vélib-Stationen für Fahrräder; Mailand: Verbot; Barcelona: Verbot; Kopenhagen: Verbot; Oslo: massive zahlenmäßige Restriktionen.

Noch ein Statement: Das Experiment auf Kosten besonders schutzwürdiger Teilgruppen der Gesellschaft dringt rechtswidrig in einen geschützten Verkehrsraum ein und ist deshalb gescheitert. Es ist nur mit den aufgezeigten Beschränkungen im Ansatz zukunftsfähig. Ich begrüße deshalb den Ansatz der Firma Spin in Köln, die in der PSM organisiert ist und strenge Regularien fordert. – Vielen Dank für Ihre Zeit!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, Herr Dr. Hiby! – Wir machen weiter mit Herrn Jung von LimeBike. Sie sind digital zugeschaltet. Herzlich willkommen! – Sie haben das Wort.

Alexander Jung (LimeBike Germany GmbH) [zugeschaltet]: Ganz herzlichen Dank für die Einladung, und einen schönen guten Morgen auch von meiner Seite! Die Mikromobilität hat sich nach gut zwei Jahren und trotz Pandemie in Berlin als Mobilitätsangebot etabliert. Aktuell stehen in Berlin mehr als 30 000 Fahrzeuge zur Verfügung, und 80 Prozent davon sind E-Scooter, Pedelecs und E-Mopeds. Die Fahrzeuge von Lime sind bei „Jelbi“ in den ÖPNV integriert und in immer mehr Außenbezirken verfügbar. Von Spandau über Marzahn-Hellersdorf bis in den Norden von Pankow wachsen wir auch außerhalb des Zentrums und das, ohne öffentliche Subventionen zu fordern, und inmitten in einer der größten Krise der Mobilitätsbranche, denn auch während der Pandemie können wir uns als relevantes Verkehrsangebote behaupten. Die Anzahl aller Sharingfahrten lag in Berlin 2020 bei weit über 11 Millionen, von denen viele auch mit Lime zurückgelegt wurden. So haben wir etwa von Juni bis Oktober 2020 mehr Fahrten als im gleichen Zeitraum des Vorjahres verzeichnet und das, obwohl der Tourismus in hohen zweistelligen Prozentbereich eingebrochen ist. Diese Zahlen verdeutlichen, dass wir nicht, wie vorschnell gern behauptet, über touristische Spaßfahrzeuge, sondern über einen wachsenden Baustein der Mobilität der Berlinerinnen und Berliner sprechen.

Die heute debattierte Novelle spielt eine ganz wesentliche Rolle für die Weichenstellung neuer Mobilität in Berlin. Aus unserer Sicht verpasst der Entwurf allerdings die Chance, einen einheitlichen Rahmen für eine ausgewogene Regulierung und damit auch für die notwendige Förderung der neuen Mobilität zu bilden. Die Begründung für den Entwurf liegt vor allem in der Ausgestaltung des – ich zitiere – „positiven Beitrags von Sharingangeboten im Hinblick auf die erforderliche Mobilitätswende“. Der Beitrag von Sharingdiensten wird jedoch nicht

anhand konkreter Ziele oder Kennzahlen definiert, und es wird auch nicht weiter aufgezeigt, wie das Gesetz diesen positiven Beitrag unterstützen soll. Dies spiegelt sich für uns insbesondere in § 11a wider. So halten wir zum Beispiel die mögliche Auswahl von Anbietern per Losentscheid für falsch. Auf Grundlage des Losglücks und damit ohne jegliche Planungssicherheit ist privatwirtschaftliches Handeln für Sharingunternehmen und damit auch zum Beispiel die weitere Expansion in den Außenbezirken nicht möglich. So bleibt auch vollkommen offen, wie eine Begrenzung von Fahrzeugen und Anbietern festzulegen ist. Hierfür sollte es eine fundierte, objektive und willkürfreie Herangehensweise geben, die im Gesetz verankert ist und in allen Bezirken Anwendung findet. Inzwischen lässt sich vermuten, dass das auch von der Senatsverwaltung ähnlich beurteilt wird, da sie eine Soll-Ist-Analyse mit Abschluss im April nächsten Jahres in Auftrag gegeben hat. Damit drängen sich die Fragen auf, wieso das Gesetz vor der Analyse kommen soll, und wieso die Erkenntnisse der Analyse nicht genutzt werden, um den vorliegenden Entwurf mithilfe einer fundierten Grundlage zu schärfen. Die Analyse wird möglicherweise auch dazu beitragen, das Thema in Perspektive zu setzen.

In Berlin gibt es derzeit rund 25 000 E-Scooter in Leihsystemen. Pro Jahr werden in Berlin etwa 80 000 Pkw neu zugelassen. 2019 waren es mehr als 87 000, was einem Durchschnitt von etwa 240 Pkw-Neuzulassungen pro Tag entspricht. Damit dauert es genau eine Woche im Jahr, bis die Anzahl der neu zugelassenen Pkw die Fläche übersteigt, die alle E-Tretroller zusammen derzeit in Berlin beanspruchen.

Keine Frage und trotz des Vergleichs: Das Thema Parken ist ein zentraler Aspekt für den konfliktfreien und stadtverträglichen Betrieb der Mikromobilität. Dabei handelt es sich jedoch nicht um ein grundsätzliches Flächenproblem, das sich einfach über die Größe der Flotte lösen lässt. Vielmehr braucht es eine Infrastrukturoffensive, die der steigenden Nutzung der Mikromobilität Rechnung trägt und das Parken abseits der Gehwege überhaupt erst ermöglicht. Wir brauchen also keinen Flickenteppich auf Bezirksebene, sondern gezielte Infrastrukturmaßnahmen, um Parkraum für Fahrräder und E-Scooter zu schaffen, denn auch mit diesem Gesetz und dem daraus folgenden Sondernutzungsregime wird diese notwendige Infrastruktur nicht vom Himmel fallen. Hinzu kommt, dass das Gesetz einen einheitlichen Rahmen für alle Sharingangebote bilden sollte. Inzwischen ist das allerdings so, und wir haben von Herrn Hellriegel gehört, dass erste Gutachten der Carsharinganbieter den Entwurf als verfassungswidrig einstufen. Durch den Wegfall des Carsharings würde schlussendlich ein Gesetz zurückbleiben, das E-Scooter und Fahrräder schärfer reguliert, als das bei Autos der Fall ist. Damit sage ich nicht, dass wir eine Regulierung ablehnen, denn das Gegenteil ist der Fall. Wir fordern eine Regulierung, die einen kooperativen, verlässlichen, datenbasierten und vor allem einen in seinen Zielen und Wirkungen konkreten Ansatz verfolgt.

Wir haben seit 2019 mehrfach proaktiv Vorschläge für eine Regulierung gemacht. Dazu zählt unter anderem, dass wir mindestens ein Viertel aller Fahrzeuge in die Außenbezirke bringen und darüber hinaus eine Infrastrukturabgabe pro Fahrzeug entrichten wollen, die für mehr Scooterparkraum genutzt wird. Wir haben damit bereits klar signalisiert, dass wir eine zielführende Regulierung unterstützen. Eine Regulierung lediglich der Regulierung willen, wie sie derzeit den Eindruck erweckt, sollte aus unserer Sicht hingegen keine Unterstützung finden. Aus diesem Grund plädieren wir dafür, die Soll-Ist-Analyse im April nächsten Jahres abzuwarten und auf dieser Grundlage die notwendigen Anpassungen für einen robusten und vor allem einheitlichen gesetzlichen Rahmen vorzunehmen. Dieses Vorgehen setzt voraus, dass Sie im nächsten Monat gegen den aktuellen Entwurf stimmen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Jung! – Das waren auch wiederum fünf Minuten. Wir kommen jetzt zu Herrn Leuschner. Auch Sie sind digital zugeschaltet. Auch Sie sind herzlich willkommen! Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Lawrence Leuschner (TIER Mobility GmbH) [zugeschaltet]: Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich freue mich, heute bei Ihnen zu sein und zum Berliner Straßengesetz Stellung nehmen zu dürfen.

Mein Name ist Lawrence Leuschner. Ich baue Unternehmen auf, die CO₂ reduzieren. Die Unternehmen, die ich bisher aufgebaut habe – in Berlin reBuy, das führende Unternehmen der Kreislaufwirtschaft, oder TIER, das führende Unternehmen der grünen geteilten Mobilität –, haben alle das Ziel, unsere Welt ein bisschen nachhaltiger zu machen. Aber ich bin auch Berliner und Vater, und deswegen möchte ich ganz persönlich heute zu Ihnen sprechen.

Sie haben bestimmt die Nachrichten über den UN-Klimabericht gelesen. Wir reden nicht mehr über 1,5 Grad, sondern über 2 bis 3 Grad, und dementsprechend müssen wir alle Anstrengungen in allen Bereichen immens erhöhen, um überhaupt eine Chance zu haben. Als ein Berliner Bürger und jemand, der sein Leben wirklich dem Klimaschutz widmet, möchte ich jede Autofahrt in unserer Stadt mit nachhaltigen Alternativen ersetzen, sei es durch den öffentlichen Nahverkehr, durch Fahrräder, aber auch durch Scooter und andere Formen der grünen Mobilität. Die geteilte Mobilität nimmt hier eine ganz besondere Rolle ein, denn wir können es uns nicht mehr leisten, jedes Fahrzeug selbst zu besitzen. Wir müssen lernen zu teilen, nicht nur, um Ressourcen einzusparen, sondern auch den Platz so effizient wie möglich zu nutzen.

Vor rund drei Jahren habe ich das Unternehmen gegründet, und das Ziel ist es, unsere Mobilität zum Guten zu verändern. Wir sind Europas führender Anbieter für Mikromobilität, sind in 130 Städten tätig, auch in Paris und London, wie fälschlicherweise heute genannt worden ist. Wir beschäftigen 1 600 Mitarbeiter und sind alles ziemlich junge und sehr engagierte Menschen, die anpacken wollen. Wir arbeiten an nachhaltigen Batterien, wir definieren extrem hohe Standards für chinesische Produzenten, wir nutzen eine innovative Batteriewechseltechnologie, wir arbeiten an zentimetergenauer Parkingtechnologie und sind komplett klimaneutral. Unsere Mitarbeiter bekommen einen Alarm, falls ein Scooter umfällt, und innerhalb weniger Stunden rücken wir mit unseren Cargobikes aus und versuchen, alles wieder in Ordnung zu bringen.

Vorrangig geht es uns darum, die Anzahl von privat genutzten Autos zu reduzieren und durch ein attraktives Angebot zu ersetzen. Welchen Beitrag können wir leisten? – Unser Service: eine Lösung für die letzte Meile, und wir verstehen uns als Angebot, als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr. Ja, ich wohne am Kleistpark, Jugendliche fahren auf Scootern durch den Park, und es gibt herumliegende Fahrzeuge. Das ist alles nicht unser Ziel. Ja, wir müssen besser werden, um das zu unterbinden.

Wo stehen wir jetzt gerade in dieser Industrie? – In den Städten sind mehr und mehr Unternehmen mit einer höheren Anzahl von Fahrzeugen aktiv. Das ist einerseits gut, auf der anderen Seite bietet es aber auch Herausforderungen und dementsprechend eine Schwierigkeit, dass die Industrie sich selbst reguliert. Nicht alle Anbieter haben diese Standards, die wir ha-

ben und sorgen für ein falsches Bild von dem, was wir eigentlich erreichen wollen. Deshalb ist es gerade wichtig, dass Berlin jetzt eine Regulierung implementiert, damit die Stadt auch weiterhin Innovationsführer bei moderner und geteilter Mobilität in Europa ist. Aus diesem Grund stelle ich und stellt sich TIER nicht gegen eine Sondernutzung.

Allerdings geht es mir nicht um die Sondernutzung allein. Wir müssen noch weiter gehen. Damit Berlin wirklich Innovation voranbringen kann, braucht es noch einen viel wichtigeren Schritt. Meine ganz klare Empfehlung ist es, nicht nur eine Sondernutzung einzuführen, sondern auch eine Ausschreibung anzugehen. Sie definieren die Standards und wählen die besten Anbieter aus. Sie setzen die Messlatte so hoch wie möglich, damit das Parken funktioniert, die Nachhaltigkeit am höchsten ist, die Sicherheit einen hohen Standard hat, aber auch die Arbeitsstandards. Somit kommen Sie Kontrolle und garantieren Qualität. Nur mit einer Ausschreibung können Sie die Anbieter auswählen, die die Kriterien Berlins erfüllen können. Das könnte beispielsweise eine weitergehende Partnerschaft mit der BVG seien, in Außenbezirke zu gehen usw. Eine reine Sondernutzung in Berlin wird uns nicht wirklich weiter bringen. Die bloße Limitierung von Flottengrößen, Verbotszonen oder unverhältnismäßigen Einschränkungen hilft niemandem. Das könnte sogar bedeuten, dass Sie einfach nur die Anzahl beschränken, aber nicht die Anzahl der Anbieter und somit auch nicht die Qualität. Begleitend zur Ausschreibung muss jedoch auch massiv in die Parkinfrastruktur investiert werden, denn ansonsten wird es nicht funktionieren.

Den Weg der Ausschreibung sind in den letzten zwei Jahren viele Städte gegangen, darunter auch London und Paris. Diese Städte haben sich durch die freie Entscheidung über die Anzahl der Anbieter und deren Qualität eine Qualität gesichert. Indem Städte hohe Hürden setzen, kann sicheres Fahren und auch Abstellen umgesetzt werden, denn eine bloße Reduzierung hätte nicht diesen Effekt. Sie als Stadt sorgen für wirklichen Wettbewerb, bei dem sich Anbieter durch Qualität unterscheiden und nicht dadurch, wer am schnellsten auf Kosten anderer Marktanteile gewinnt. Deshalb möchte ich Ihnen alle unsere Ressourcen zur Verfügung stellen. Das ist meine persönliche Zeit, das ist die Zeit des Unternehmens und des Teams, unsere Daten von 4 Millionen Fahrten, unsere Erfahrungen in 130 Städten und natürlich die Erfahrungen, die wir insgesamt in den letzten drei Jahren gesammelt haben.

Wir können gemeinsam daran arbeiten, dass wir irgendwann eine autofreie Stadt haben mit geteilter und grüner Mobilität, die sicher und für alle Beteiligten die richtige ist, damit am Ende Berlin stolz darauf sein kann. – Vielen Dank!

Oliver Friederici (CDU): Auch Ihnen ganz herzlichen Dank, Herr Leuschner! Auch Sie hatten fünf Minuten, wunderbar ausgefüllt. – Dann kommen wir zur Beratung der Abgeordneten, insbesondere zu den Fragen der Abgeordneten. Dazu möchte ich aufrufen, weniger Meinungsäußerungen, mehr Fragen zu stellen. Die Aussprache über das Gesetzesvorhaben kann heute schon stattfinden, wird aber, wenn die Abstimmung aufgerufen wird, noch mal geführt werden können. Ich darf Ihnen kurz die Wortmeldungen verlesen, die ich gesehen habe. Wenn ich jemanden übersehen habe, dann sagen Sie mir das bitte. Das sind die Herren Schopf, Schmidt, Moritz, Friederici und Ronneburg. Habe ich irgendjemanden übersehen? – Melden Sie sich jetzt, Herr Dr. Taschner, oder hatten Sie sich vorher schon gemeldet? – [Dr. Stefan Taschner (GRÜNE): Jetzt!] – Gut! Das war eine Jetzt-Meldung. Ich schaue noch mal in die Runde: Es gilt immer noch die Möglichkeit, dass ich das nachher noch mal aufrufe. Können wir uns darauf verständigen, dass wir eine Runde der Abgeordneten machen und

dann die Anzuhörenden beantworten lassen? Das wäre vielleicht ganz praktikabel. Somit könnten wir uns jetzt etwas mehr Zeit nehmen. – Dann darf ich in der Aussprache anfangen mit Herrn Schopf von der SPD-Fraktion. – Bitte sehr!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich stehe mal kurz auf. Herr Dr. Hellriegel, Herr Hiby! Ich sitze hier vorn, von Ihnen aus gesehen rechts. Der Weg bis zu Ihnen ist doch etwas weit. Ich sage erst mal herzlichen Dank den Anzuhörenden hier im Raum bzw. denjenigen, die zugeschaltet sind!

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Erfahrungen in den letzten Jahren, insbesondere die Erfahrungen, die wir hier in Berlin mit den E-Scootern gemacht haben, zeigen uns: Nicht alles, was digital ist, ist gut für Berlin. Der Gesetzentwurf – der Staatssekretär hat es gesagt – verfolgt daher das Ziel, dass chaotisch abgestellte Mietfahrzeuge in der Stadt der Vergangenheit angehören sollen. Es sollen jetzt klare und verbindliche Regeln greifen, um eine Ordnung herzustellen, die durch bisherige freiwillige Vereinbarungen nicht erreicht wurde. Wir haben innerhalb des S-Bahnringes ein Verkehrsproblem, und außerhalb des Rings bis zur Stadtgrenze haben wir ein Versorgungsproblem. Von daher ist es wichtig, die Angebote stadtverträglich zu regulieren und die Fahrzeugflotten gleichmäßig über das Stadtgebiet zu verteilen.

Ich habe sowohl Fragen an die Anzuhörenden als auch an die Senatsverwaltung. Herr Leuschner! Ich fange mit Ihnen an. Herr Leuschner! Viele Kommunen haben den Einsatz von Mietfahrzeugen über diese sogenannten freiwilligen Selbstvereinbarungen oder Selbstverpflichtungen geregelt, aber Bremen war unter anderem Vorreiter für die Einführung einer Sondernutzungserlaubnis.

Ihr Unternehmen ist dort tätig, und von daher die Fragen an Sie: Welche Erfahrungen machen Sie dort? Welches Fazit – positiv oder negativ – ziehen Sie aus der Sondernutzung, und welchen konkreten Regeln unterliegen Sie dort in Bremen? Regelungsgegenstand ist ja unter anderem auch die Einhaltung von arbeits- und sozialrechtlichen Vorgaben oder auch – ganz neu seit dem 1. Mai – der Unfallunterstützungsfonds. Welche Regeln können Sie sich für Berlin vorstellen? Was wäre hier aus Ihrer Sicht mit der Erfahrung aus Bremen eine Option für unsere Stadt?

Ich bin angenehm überrascht über das, was Sie gesagt haben, denn als Branche haben Sie sich lange Zeit gegen strikte Regelungen gewehrt. Von daher würde mich interessieren: Wie kommt jetzt dieser plötzliche Sinneswandel, und wieso plädieren Sie jetzt für eine Ausschreibung? Dementsprechend auch die Frage: Wie könnte so eine Ausschreibung konkret ausschauen? Wie könnte aus Ihrer Sicht das Abstellen von Sharingfahrzeugen organisiert und reguliert werden?

Herr Jung! Sie sind ja Teil der Plattform PSM. Im Zuge der ganzen Erarbeitung des Gesetzentwurfs ist uns Abgeordneten ja – ich gehe mal davon aus, dass Sie alle Fraktionen hier im Abgeordnetenhaus angeschrieben haben – ein Papier zugegangen, fünf Seiten, die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung als Angebot, als Gegenangebot zu diesem Gesetzentwurf. Worin besteht der Unterschied zu den Vereinbarungen, die am 7. August 2019 mit dem Land getroffen wurden? In diesem Papier werden viele Punkte aufgeführt, die bereits im August 2019 verabredet wurden, und viele Punkte, die auch Bestandteil der StVO sind. Was in Ihrem Papier für mich neu ist, ist, dass 25 Prozent Ihrer Flotte außerhalb des S-Bahnringes verfügbar sein sollen. Wie darf man sich das ganz konkret vorstellen? Heißt 25 Prozent auch bis zur Stadtgrenze oder einfach nur ein paar Meter über den S-Bahnring hinaus? Wie realistisch ist es, die Fahrzeugflotte tatsächlich ganzjährig bereitzuhalten? Warum soll die Servicenummer für die Behörden und für die Verwaltung nur an Werktagen von 8 bis 18 Uhr erreichbar sein?

Eine Frage oder eher eine Meinung zu Herrn Dr. Hellriegel und Herrn Dr. Hiby. Ist das Gesetz nun verfassungswidrig oder nicht? – Da gilt ja dieser Slogan: Zwei Juristen – drei Meinungen. Auch mir sind Aussagen von Juristen bekannt, die sich ebenso zu diesem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster im Eilverfahren geäußert haben. Da geht es ja um das Abstellen von Leihfahrrädern von Call-a-Bike in der Stadt Düsseldorf. Es gibt durchaus Juristen, die sagen, dass dieses Urteil weitreichende Konsequenzen für die Kommunen und die Anbieter hätte und stationsabhängige Angebote einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen. Wir müssen schauen, inwieweit das letztendlich dann doch Gerichte entscheiden müssen.

Herr Staatssekretär Streese! – Mietfahrzeuge sollen reglementiert werden, es soll klare Qualitäts- und Quantitätsstandards geben, eine Erlaubnis ist erforderlich, und es soll unter anderem auch ein Vergabeverfahren geben, Losverfahren etc. pp. Wie die Regeln aber genau aussehen, geht aus dem Gesetzentwurf derzeit nicht hervor. Die entsprechenden Ausführungsvorschriften muss die Verwaltung noch erarbeiten, aber abgesehen davon interessiert mich – ich fange mit dem § 11a an –: Warum bedarf es eines eigenen § 11a? Abgesehen von dem Vergabeverfahren stellt sich die Frage: Warum reicht aus Sicht der Senatsverwaltung nicht der bestehende § 11 aus? In § 11a Abs. 2 ist die Rede von zuverlässigen Unternehmen. Da würde mich interessieren: Wann ist ein Unternehmen zuverlässig sowie geeignet, und wer prüft das in welcher Form? Das geht aus der Gesetzesbegründung für mich nicht klar hervor. Ebenso § 11a Abs. 4: Hier werden die Auswahlkriterien und das Losverfahren angesprochen. Wie soll

hier eine Gleichbehandlung gewährleistet werden, und wer kontrolliert dies? Ebenso in Abs. 5: Wie lange ist die Befristung gültig? Hier im Gesetzentwurf ist die Rede von acht Jahren für Carsharing. Was ist mit den anderen Mietfahrzeugen? In Abs. 6 geht es um die Erlaubnis für Einrichtungen wie Ladestationen, Fahrradbügel, bauliche Vorrichtungen. Da interessiert mich: Wer trägt hier die Kosten? Entscheiden die Bezirke über die Orte? Wer definiert, welche Einrichtungen in welchem Umfang wo und wie erforderlich sind, und wer gewährleistet, dass durch womöglich hohe Qualitätsanforderungen an die Einrichtungen Unternehmen nicht ausgeschlossen werden?

Es wird ja nicht nur der § 11a eingeführt, sondern es gibt auch einige andere Änderungen im Berliner Straßengesetz. Das hat Herr Besler angesprochen. In § 12 Abs. 7 – das ist auch das, was Herr Besler erwähnt hat – sind in der aktuellen Fassung nach meinem Verständnis Havariemaßnahmen der zuständigen Behörde nur anzuzeigen, und im Entwurf ist von einer nachträglichen Genehmigungspflicht die Rede. Warum die Verpflichtung zu einer nachträglichen Erlaubniseinholung? Würde sich durch die Anzeige ein Erlaubnisverfahren anschließen, und gibt es aus Sicht der Verwaltung eine Situation, in der die Erlaubnis berechtigterweise nachträglich versagt werden könnte? Es geht ja hier um Notfallsituationen, Gefährdung von Leben, Gesundheit usw. Inwieweit ist es gerechtfertigt, sollte es wirklich ein Erlaubnisverfahren geben, dann zusätzliche Personalkapazitäten zu binden? – So viel dazu, danke!

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke schön, Herr Abgeordneter! – Für die Anzuhörenden nur zwei Hinweise: Die Abgeordneten fragen Sie ja einiges im Moment. Wenn Sie sich das bitte notieren wollen und bitte auch auf diese Fragen netterweise antworten möchten! Der zweite Punkt, den ich noch ansprechen möchte, ist, dass ich Sie nachher in der gleichen Reihenfolge wie eben aufrufen werde – damit Sie sich darauf einstellen können. – Wir machen weiter mit Herrn Schmidt, FDP-Fraktion. – Bitte sehr!

Henner Schmidt (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Erst mal vielen Dank an die Anzuhörenden, weil wir sehen, dass wir eine große Bandbreite von Themen haben, die jetzt durch die Anzuhörenden abgedeckt wurden! Ich hoffe, dass im Gegensatz zu anderen Anhörungen, die wir im Ausschuss hatten, tatsächlich die Expertise der Anzuhörenden irgendwie auch Niederschlag in dem Gesetzentwurf findet und man vielleicht doch noch mal was ändert.

Wir haben hier drei Teile. Es ist kein Zufall, dass Herr Schopf sehr stark auf die E-Scooter und Leihfahrräder abgestellt hat – das ist das eine Thema, damit wird es begründet –, dann haben wir das Carsharing – dazu hatte Herr Dr. Hellriegel klar gesagt, dass das eine völlig andere Geschichte ist –, und dann haben wir das Thema Infrastruktur, das Herr Besler abdeckt, das diesem Gesetz noch untergeschoben wurde, aber eigentlich mit dem Sharing gar nichts zu tun hat. Deshalb haben wir hier diese drei Themen.

Ich fange an mit Herrn Besler. Herr Schopf hat schon die Frage gestellt: Was passiert eigentlich, wenn im Nachhinein die Genehmigung versagt wird, es aber hier um Notfallmaßnahmen geht? Gab es überhaupt solche Fälle, dass man ein Gasleck repariert und danach die Behörde kommt und sagt, das genehmigen wir im Nachhinein nicht, und da gibt es ein Bußgeld? Wo ist die Abgrenzung zwischen einer Notfallmaßnahme, die unbedingt gemacht werden muss, und einer größeren Maßnahme? – Die Verwaltung hat in ihrem Schreiben behauptet, dass es Tendenzen gebe, dass diese Dinge ausgeweitet werden. Also gibt es das wirklich, und wo würden Sie die Grenze ziehen für die Genehmigungsfiktion, wo sagt man, das sind kleine

Dinge, die man einfach machen kann und nur anzeigen muss, und wo sind die Dinge, die so groß sind, dass sie wegen Verkehrsstörung oder Ähnlichem tatsächlich genehmigt werden müssten?

Zum Thema Carsharing erst mal grundsätzlich die Frage an den Senat: In der ersten Lesung haben alle Fraktionen gesagt, dass sie darauf hoffen, dass Carsharing zum Umstieg vom privaten Auto führt. Ich widerspreche ungern den Anzuhörenden, aber, Herr Hiby, es gab durchaus Gutachten, die sagen, dass dieser Effekt inzwischen eintritt, zum Beispiel auch von Prof. Knie, der sich da sehr deutlich geäußert hat. Riskieren Sie nicht, dass das, was Sie immer sagen, nämlich dass die Leute weniger private Autos fahren sollen, durch die Regulierung des Carsharings konterkariert wird und man letztendlich mit diesem Gesetz sagt, lieber sieben private Autos als ein kommerzielles von einem Carsharer? Gefährden Sie nicht dadurch das Angebot?

Die Frage an Herrn Dr. Hellriegel: Sie haben sehr viel zum Carsharing gesagt. Wie ist es denn jetzt mit der Regulierung für E-Scooter, Leihfahrräder? Kann man das einfach so machen als Land Berlin, oder gibt es da auch rechtliche Grenzen, wie das funktionieren kann?

Frage an Herrn Dr. Hiby: Sie haben ja sozusagen – ich bin kein Jurist – die Abgrenzung zwischen kommerziellen Anbietern und privatem Auto gemacht. Wir haben ja Zwischenstufen. Wir haben hier normale Autovermieter, Europcar, Avis und Hertz. Was ist das eigentlich? Die sind ja auch kommerziell. Wir haben sogar die Zwischenstufe bei Sixt, dass die zwischen Carsharing und Autovermietung einen fließenden Übergang haben. Also wo kann man da eigentlich eine Grenze ziehen zwischen dem, was Sie als Carsharing zu regulieren empfehlen, und dem Bereich, wo wir seit vielen Jahrzehnten eine ganz normale Autovermietung haben?

Frage an Herrn Jung: Ihr Kollege von Tier hat ja gesagt, dass er für eine Ausschreibung ist und dass es sinnvoll ist, die Anzahl der Anbieter zu begrenzen. Wie sehen Sie das? Ist es vernünftig, die Anzahl der Anbieter durch Ausschreibung zu begrenzen? Ist das überhaupt zulässig? Was passiert – zweite Frage –, wenn man bei E-Scootern auf stationsgebundenes Sharing statt auf Freefloating geht? Wie stark würde das die Nutzer und das Geschäftsmodell einschränken, oder wie nah müssten die Stationen sein, damit die Nutzung tatsächlich passiert? Vielleicht haben Sie, Herr Jung, auch eine Meinung zum Thema Bremen. Kleine Bemerkung: Bremen ist natürlich viel weniger dicht besiedelt und viel kleiner und hat auch kaum stationsungebundenes Sharing, sondern sehr viel stationsgebundenes. Also ist das überhaupt vergleichbar aus Ihrer Sicht? Kann man daraus tatsächlich Konsequenzen für Berlin ziehen?

Frage an den Senat, auch im Nachhaken zu dem, was Herr Schopf gesagt hat, dass Sie noch mal ein bisschen ausführen, was Sie unter zuverlässigen und unzuverlässigen Anbietern verstehen, denn diese Frage finde ich ganz interessant. Insgesamt als Meinungsäußerung nur: Wir hatten in der ersten Lesung so ein bisschen die Aussage von den Koalitionsfraktionen: Wir wollen ja diese Bestimmung gar nicht ziehen, wir schreiben sie nur ins Gesetz –, aber es ist schon festzuhalten, dass in dieses Gesetz jetzt ein ziemliches Regulierungsmonster mit einem gewissen Folterinstrumentarium reingeschrieben wird. Wenn man Flotten begrenzt, Anbieter begrenzt, Preise reguliert, die Anzahl der Fahrzeuge regulieren will, Sondernutzungsgebühren erhebt, ist das schon ein sehr starker Eingriff in die Geschäftsmodelle.

Eine Frage noch an den Senat: Herr Schopf hat es angesprochen, es gab ja schon Gespräche mit den Anbietern, wo es um freiwillige Vereinbarungen ging. Wieso warten Sie eigentlich nicht ab, bis das umgesetzt wird, und wie sehen Sie die bisherigen Angebote zu freiwilligen Vereinbarungen? Es gab ja, glaube ich, Vorschläge sowohl zu Servicegebieten als auch zu Sperrgebieten als auch zu der Frage: Wie verhindern wir Fehlabbestellungen von Fahrzeugen? Warum meinen Sie, dass Sie jetzt ein Gesetz brauchen und mit den bisherigen Vereinbarungen nicht zum Ziele kommen können? – So weit erst mal aus meiner Sicht. Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Abgeordneter! Sie können ja, wenn Ihnen noch einige Themen einfallen, das noch mal in der Runde hier ansprechen, wenn Sie möchten, und sich noch mal zu Wort melden. – Die Liste ist ein wenig länger geworden. Jetzt ist Herr Moritz dran für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. – Bitte sehr!

Harald Moritz (GRÜNE): Danke! – Danke auch an die Anzuhörenden für Ihre Ausführungen! Für uns Grüne sind Sharingangebote ein Teil der Mobilitätswende, und von daher stehen wir denen offen gegenüber, denn durch geteilte Fahrzeuge kann die gleiche oder mehr Mobilität bei weniger Verkehr und Flächenverbrauch umgesetzt werden. Das sind ja wesentliche Merkmale der Verkehrswende. Ihr Einsatz ist natürlich bei der letzten Meile oder da, wo der ÖPNV nicht ausreichend vorhanden oder in der jetzigen Form wirtschaftlich nicht darstellbar ist, am sinnvollsten. Da liegt der bevorzugte Einsatz dieser Fahrzeuge. Wir in Berlin erleben ja bei uns einen sehr dynamischen Markt. Im Sommer sind wieder ein paar neue Anbieter dazugekommen. Wir ziehen anscheinend diese Unternehmen hier an. Die konzentrieren sich aber im Wesentlichen auf die innere Stadt. Es gibt erfreulicherweise einige Ansätze, auch in die Außenbezirke zu gehen, aber wir als Land Berlin oder als Kommune haben bisher keinerlei Steuerungsmöglichkeiten für diese Angebote. Wenn die Firmen kommen, machen sie ihr Angebot. Wir haben gehört, 30 000 Fahrzeuge. Auf einmal sind es vielleicht 5 000 mehr oder so. Darauf haben wir keinen Einfluss. Herr Hiby hat die Probleme auf den Gehwegen noch mal anschaulich dargestellt: Es sind nicht nur E-Scooter, sondern zunehmend auch E-Roller, die da stehen, die eigentlich auf der Fahrbahn parken müssten. Das passiert auch nicht. Also es gibt beim Abstellen Probleme, es gibt Konzentrationsprobleme, und das kann auch das Carsharing betreffen, wenn es eben diese Konzentration gibt, und kann auch mehr Verkehre erzeugen und nicht weniger, was eigentlich das Ziel ist.

Die bisherigen Selbstverpflichtungen – dazu ist auch was gesagt worden. Ich glaube, die sind schön, und wenn sich alle daran halten, ist es super, aber man kann diese nicht durchsetzen, wenn sie, aus welchen Gründen auch immer, nicht eingehalten werden. Deswegen brauchen wir eine Regulierung, und das geht über die Sondernutzung des Straßenlandes. Dieses Urteil vom OVG Münster ist hier schon mehrfach angesprochen worden. Das Benutzen der Fahrzeuge auf der Straße oder das Abstellen ist natürlich Gemeingebrauch, aber dahinter steht ja das Geschäftsmodell, eben das Anbieten der Fahrzeuge auch im öffentlichen Straßenland, der Vertragsabschluss im öffentlichen Straßenland. Also das eigentliche Geschäft ist ja ohne das öffentliche Straßenland gar nicht denkbar. Beim Carsharing wäre es im Regelfall das stationsgebundene Anbieten außerhalb des Straßenlandes. Hier erfolgt ja alles gleich.

Deswegen ist meine Frage an Herrn Hellriegel: Wenn ich die Aussagen des Verbandes PSM richtig gelesen habe, sagen die: Ja, E-Scooter, Leihfahrräder, das ist Sondernutzung. – Das sehen wir auch so. Aber was unterscheidet eigentlich den Geschäftsvorgang E-Scooter-Leihen vom Carsharing? Aus unserer Sicht ist der Geschäftsvorgang der gleiche, und von daher fällt,

wenn das eine unter Sondernutzung fällt, das andere auch unter Sondernutzung, und nicht das Parken ist hier das Entscheidende, sondern der Geschäftsvorgang, und der ist eben eine Sondernutzung. So sehen wir das zumindest. Dieses Gesetz soll jetzt erst mal den Rahmen bilden. Man könnte natürlich diskutieren: Muss nicht die Ausführungsvorschrift parallel oder eher da sein, die Kriterien, die da umgesetzt werden sollen, und dann erst das Gesetz? Gut, wir haben es jetzt so, dass das Gesetz da ist und einen Rahmen setzen wird und die Ausführungsvorschriften bzw. die Kriterien, die durchaus unterschiedlich ausfallen werden zwischen Carsharing und den anderen Anbietern, dann mit den Anbietern im Nachgang erarbeitet werden.

Die heutige Situation, noch mal auf E-Scooter und Co. bezogen: Das Land Berlin hat über den Bundesrat überhaupt erst mal verhindert, dass E-Scooter – so war es ja vom Ministerium vorgesehen – auf Gehwegen fahren können. Die Praxis sieht natürlich anders aus. Da kann ich auch nur appellieren: Auch da müsste die Kontrolle greifen. Es ist natürlich schwierig bei den vielen Aufgaben von Ordnungsamt und Polizei, jetzt noch einen neuen Tatbestand zu haben, und da sind auch die Anbieter gefragt, dass da klarere Regelungen und – anscheinend ist es ja notwendig – Sanktionen ausgesprochen werden müssen. Ansonsten funktioniert es nicht weiter.

Ich möchte auch noch auf Herrn Besler eingehen. Ich kann Ihnen in einem Punkt folgen: Ich glaube, bezüglich der Genehmigungsfiktion muss man noch ein bisschen tiefer diskutieren. Da gibt es noch einige Fragen. Bei § 12 Abs. 7, zu den Havarien – ich glaube, das ist lösbar und auch in diesem Rahmen lösbar, dass man da eine vernünftige Regelung hinbekommt und eben nur Havarien, die tatsächlich kurzfristig sind, angezeigt werden müssen. Wenn sich dann herausstellt, wenn man die Aufgrabung macht, hier wird es jetzt Wochen und Monate dauern, dann muss eben nachträglich ein Antrag auf Sondernutzungserlaubnis gestellt werden, aber das muss vielleicht nur noch mal klargestellt werden in Abs. 7. Ich glaube, das ist jetzt auch in dem Rahmen möglich zu lösen. – So viel erst mal von mir, danke!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Abgeordneter!

Oliver Friederici (CDU): Ich bin jetzt nicht mehr der Ausschussvorsitzende, sondern der Verkehrssprecher der CDU-Fraktion, denn ich bin jetzt auf der Rednerliste, und wechsele nachher wieder in die Position als Ausschussvorsitzender zurück.

Ich habe mir mal Gedanken über die Genese des Gesetzes gemacht. Wir alle ärgern uns über unrechtmäßig abgestellte Verkehrsvehikel auf den Gehwegen, Radwegen und Straßen, das ist mir alles völlig klar. Die Konsequenz, die die Koalition allerdings daraus zieht, das Berliner Straßengesetz dahin gehend zu verändern, dass wir künftig eine besondere Beauftragung haben, dass Sie diese Priorität festlegen, die Flottenbegrenzung bei Fahrzeugen und die Sondernutzung derartig zu reglementieren, widerspricht komplett dem Ansatz, den diese Koalition hat – gerade von Herrn Moritz vorgetragen –, nämlich den Individualverkehr zu verringern, weil die Menschen künftig konsequent das Carsharing benutzen sollen. Wenn Sie das reglementieren und die Fahrzeuge weniger zur Verfügung stehen, wird das nicht passieren. Das heißt, die Leute werden, wenn sie kein Fahrzeug bekommen, sich das ein bisschen angucken und dann entweder ihr altes Fahrzeug behalten oder sich doch wieder eines zulegen. Ich halte das für den falschen Weg. Als Vertreter der CDU-Fraktion sage ich ganz deutlich: Sie sollten sich – auch mit Blick auf den Senat – darüber Gedanken machen, ob Sie nicht erst mal diese Erprobungsphase abwarten. Es ist jetzt nicht meine Strategie, aber wir stehen kurz vor

den Wahlen. In sechs Wochen wird gewählt. Ich verstehe nicht, warum Sie jetzt vor den Wahlen dieses Gesetz noch durchbringen wollen – vielleicht kann das ja einer der Redner der Koalition nachher noch mal erklären –, denn schließlich regieren Sie hier seit vier Jahren und zehn Monaten. Warum tun Sie das jetzt?

Auch an den Senat gerichtet der Hinweis: Es gibt erhebliche Bedenken der Anzuhörenden. Es gibt im medialen Raum erhebliche Bedenken. Auch die CDU-Fraktion – und das wird ja hier auch dargelegt – hat erhebliche rechtliche Bedenken. Sie greifen auch verfassungsrechtlich erheblich in die Gewerbefreiheit ein. Dieses Gesetz – und das ist meine feste Überzeugung, ich nenne nur das Thema Mietendeckel – wird auch höchststrichtrichterlich scheitern, aber das wird nicht mehr in dieser Wahlperiode passieren, das wird in der nächsten Wahlperiode passieren. Gesetzt den Fall, es ist so, haben wir also ein gesetzeswidriges Gesetz, und das wäre in dieser Form sehr tragisch, denn die nächste Landesregierung muss dann damit umgehen. Ob die dann wieder rot-rot-grün sein wird oder nicht, das steht in den Sternen, das wissen wir alle nicht, aber egal, wer kommt, muss sich damit herumärgern.

Ich frage deswegen zunächst einmal Herrn Dr. Hellriegel: Wie verhalten sich eigentlich andere Bundesländer in ihren straßenrechtlichen Vorschriften bezüglich des Gemeingebrauchs und der Sondernutzung durch Sharingangebote? Wie könnte es das Land Berlin aus verwaltungsrechtlicher Sicht richtig angehen, das Carsharing zu lenken? –, nicht zu reduzieren und einzuschränken, so wie Sie das hier wollen. Wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll, unterschiedliche gesetzliche Regelungen für beispielsweise stationsabhängiges und stationsunabhängiges Carsharing und Mikrosharing, zum Beispiel bei E-Scootern, zu erarbeiten? Könnte man sagen, alles gleich zu behandeln, wird dem wichtigen Thema der Aufteilung des Straßenraumes oder, weiter gefasst, des öffentlichen Raumes für die unterschiedlichen Mobilitätsarten nicht gerecht? Der Äpfel-und-Birnen-Vergleich drängt sich ja hier auf.

Die Verfechter des Themas Sondernutzung berufen sich oftmals auf eine aktuelle Eilentscheidung des Oberverwaltungsgerichts NRW vom 20. November 2020. Könnten Sie uns bitte, lieber Herr Hellriegel, erläutern, warum auch diese aktuelle Entscheidung nicht zur Begründung für die Einführung eines Sondernutzungstatbestandes insbesondere für stationsunabhängiges Carsharing herangezogen werden kann? Selbst wenn man eine Sondernutzung für stationsunabhängige Mietfahrräder grundsätzlich als verfassungsrechtlich zulässig erachten würde – hier haben Sie vorgetragen, dass man mit guten Gründen daran zweifeln kann –, betrifft diese Entscheidung doch alleine Mietfahrräder und gerade nicht Carsharingangebote, auf die diese Entscheidung nicht ohne Weiteres übertragbar wäre. Auch hier der klare Äpfel-und-Birnen-Vergleich! In der Gesetzesbegründung wird für die Einordnung des stationsunabhängigen Carsharings als Sondernutzung ausgeführt, dass beim Abstellen von Fahrzeugen eine Gewerbefläche in den öffentlichen Straßenraum verlagert werde. Trifft diese Argumentation aus Ihrer Sicht zu, und falls nein, warum eigentlich nicht?

In der Gesetzesbegründung heißt es, dass Fahrzeuge des stationsunabhängigen Carsharings heutzutage wegen der gestiegenen Fahrzeuganzahl und des auf den inneren Stadtbereich begrenzten Angebotes nicht mit Mietwagen vergleichbar seien, wie Sie der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes 1982 zugrunde lagen. Trifft diese Annahme aus Ihrer Sicht zu, und falls nein, warum nicht? Auch das Bundescarsharinggesetz trifft lediglich eine Sondernutzungsregelung zum stationsbasierten Carsharing auf Bundesfernstraßen. Ist dadurch ein landesrechtliches Sondernutzungsregime für das stationsunabhängige Carsharing gesperrt,

oder steht es jedenfalls im Widerspruch zur Wertung des Bundescarsharinggesetzes? Und letztendlich: Ist die vorgesehene Regelung in § 11a – das wurde hier schon angesprochen – aus Ihrer Sicht jenseits der Kompetenzfrage inhaltlich eigentlich verfassungskonform?

Ich komme zu Herrn Jung: Sie sprachen von dem einheitlichen Rahmen, der gewollt sei. Sie führen auch Kritik aus, aber sehen Sie, genau wie ich es eben ausgeführt habe und auch andere Anzuhörende es ausgeführt haben, schwere rechtliche Bedenken in der jetzigen Fassung des Gesetzes? Ist das Gesetz aus Ihrer Sicht, Herr Jung, gegebenenfalls sogar verfassungswidrig, und – bejahendenfalls – können Sie dies begründen?

Ich bitte auch den Senat, dazu zu antworten, weil ich meine ersten Ausführungen, die ich gemacht habe, noch mal in Erinnerung rufen möchte. Dieses Gesetz steht auf tönernen Füßen. Es greift direkt in die Gewerbefreiheit ein innerhalb unserer tradierten sozialen Marktwirtschaft, und ich glaube nicht, dass Sie mit dieser Vielzahl von Reglementierungen höchststrichterlich bestehen werden. Ich komme wieder zum Mietendeckel. Genau da sind Sie auch gescheitert.

Vorsitzender Oliver Friederici: Nun bin ich wieder der Ausschussvorsitzende. Als Nächstes hat der Wort Herr Ronneburg für die Fraktion Die Linke. – Bitte sehr!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die Anzuhörenden! Es waren sehr spannende Vorträge, und ich finde, wir haben auch eine sehr breite Darstellung aus den unterschiedlichsten Perspektiven auf diesen ganzen Sachverhalt der Änderung des Straßengesetzes bekommen. Ich möchte noch mal auf die Frage von Gesetzgebung eingehen: Mir ist nicht bekannt, dass ab einem bestimmten Zeitpunkt eine Regierung aufhören soll, Gesetze zu erlassen und zu erarbeiten. Das ein laufender demokratischer Prozess, und ich denke, man sollte auch akzeptieren, dass die Koalition versucht, ihren Koalitionsvertrag zu erfüllen und ihre verkehrspolitischen Leitlinien mit Anträgen und Gesetzen zu untersetzen. Insofern kommen wir hier unserer demokratischen Verantwortung nach, indem wir versuchen, Lösungen für Themen und Probleme zu finden, die die Berlinerinnen und Berliner bewegen. Ich will an der Stelle bemerken: Ich habe in diesen fast fünf Jahren – ich gehöre ja zum ersten Mal dem Abgeordnetenhaus an – zu keinem anderen Gesetzentwurf so viele Hinweise und deutliche Unterstützungsbekundungen aus der Zivilgesellschaft bekommen wie zu diesem Gesetzentwurf.

Ihnen ist vielleicht auch mal zugegangen, dass es eine sehr breite und auch laut vernehmbare Stimme von Vereinen und Verbänden gibt, wie dem Sozialverband, wie FUSS e. V., wie auch dem Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverband und anderen Menschen in der Stadt, denen es ein ganz großes Anliegen ist, dass die öffentliche Hand ein Stück weit wirklich wieder Handlungsmacht entwickelt, wie es auf unseren Straßen und Gehwegen zugeht. Ich kann mich noch gut an Veranstaltungen erinnern, die wir mit Vertretern der Zivilgesellschaft durchgeführt haben, als es damit losging, dass E-Scooter auf die Straßen gekommen sind. Ich will damit jetzt nicht eine Rede gegen E-Scooter halten. Das ist jetzt nicht mein Thema, sondern mein Thema ist an der Stelle, wie wir mit den unterschiedlichen Angeboten umgehen. Da war schon seinerzeit die Frage danach: Was können Sie denn als Politiker hier machen? – Dann hieß es immer: Na ja, nach der derzeitigen Rechtslage, so wie es eingeschätzt wird, ist es Gemeingebrauch, und wir können im Grunde nicht viel machen, als zu schauen, wie sich die Anbieter verhalten. Wenn sie sich nicht rechtskonform verhalten, dann geht man mit den Ordnungsämtern, mit der Polizei dagegen vor, aber ansonsten können sie erst einmal – das soll jetzt nicht despektierlich klingen – ihre Fahrzeuge dort abwerfen, wo sie es können. – Dieses Problem aufzunehmen und dafür Lösungen zu finden, dafür sind wir da, und das möchte ich jetzt an den Sprecher, Herrn Friederici, richten: Dafür sind wir auch da, entsprechende Entwürfe zu entwickeln und mit der Verwaltung um die besten Lösungen zu ringen. Wenn das Ergebnis jetzt vorliegt, dann ist das so.

Meine Fraktion hätte sich das schon viel früher gewünscht. Ich sage hier ganz offen: Wir haben immer wieder über das Bremer Modell diskutiert, gleich zu Beginn der Diskussion, als es darum ging, dass immer mehr E-Scooteranbieter gekommen sind. Wir hatten da kontroverse Ansichten. Es ist völlig in Ordnung, dass man kontroverse Ansichten hat, nur man muss irgendwann zu einem Ergebnis kommen, und das Ergebnis liegt jetzt vor. Da kann ich für uns sagen: Unser klares Ziel ist es, auch wenn es ambitioniert ist, dieses Gesetz noch in dieser Legislaturperiode zu beschließen. Ich gehe gern noch mal auf einige Bedenken ein, die hier heute geäußert worden sind, auf die Frage, wie es umgesetzt wird. Ich habe bei allen Anbietern – wir haben mit vielen Anbietern Einzelgespräche geführt – betont, dass es natürlich darauf ankommen wird, am Ende Regularien zu finden, Ausführungsverordnungen, die gemeinsam erarbeitet werden, auf einer gemeinsamen Vertrauensbasis fußen.

Da will ich mal einwerfen, was wir widerspiegelt bekommen haben, das muss man ob der Offenheit der Debatte angemessen hier in die Diskussion einbringen: Wir haben viele Bedenken gehört, was das bisherige Verhältnis zwischen den Unternehmen und der Verwaltung angeht, dass das kritisch gesehen wird. – Das muss man aufnehmen. Das müssen wir uns als Politikerinnen und Politiker anhören. Insofern würde ich vorab sagen, dass es gleich zu Beginn der nächsten Legislaturperiode, gleich welcher Senat das dann sein wird, mit welchen Farben dieser Senat besetzt sein wird, erst einmal eine der Hauptaufgaben sein wird, sehr zügig, aber auch qualitativ sehr gehaltvoll entsprechende Verordnungen zu erarbeiten. Ich sehe da durchaus eine hohe Relevanz, dass das gemeinsam mit den Unternehmen und der Legislative vollzogen wird, dass das nicht nur Sache der Exekutive sein kann. Das ist zumindest mein klarer Anspruch an die nächste Legislaturperiode, dass das mit voller Energie gleich zu Beginn angegangen werden muss, weil – das ist ein Vorgriff auf eine Bemerkung, die gerade gefallen ist – wir uns das durchaus so vorstellen, dass es auch in der nächsten Saison schon angewandt werden soll. Wir sind der Meinung, dass wir keine Zeit verstreichen lassen sollten, also lieber zügig und konzentriert an die Sache herangehen und sich nicht zu viel Zeit damit lassen.

Ich möchte noch mal kommentieren, dass dieser Gesetzentwurf nichts reglementiert, sondern vor allem reguliert. Das ist ein Unterschied. Es ist nicht so zu verstehen, dass wir sagen wollen: Deckel drauf, und das war es –, sondern wir wollen tatsächlich – ich habe heute gehört, dass es da auch andere Ansichten gibt, aber ich bin für Vorschläge zu Änderungen offen – den Ansatz unterstreichen, dass wir regulieren wollen, und das ist etwas anderes, denn wir wollen vor allem mit diesen Gesetzentwurf – das ist ein Ansinnen der Linksfraktion – zwei Dinge einlösen, zum einen, dass wir sichere Bedingungen auf unseren Straßen und Gehwegen herstellen, dass wir etwas für die Barrierefreiheit tun, dass wir etwas für die Inklusion tun, auf der anderen Seite aber etwas auch dafür machen, dass diese Angebote sich in vernünftige, intelligente Mobilitätsketten eingliedern.

Damit möchte ich jetzt nicht in dem Sinne die Unternehmen kritisieren. Ich nehme sehr wohl wahr, dass sich viele darum bemühen, auch in die Außenbezirke zu gehen. Ich selbst komme aus Marzahn-Hellersdorf. Dort haben wir jetzt auch entsprechende Stationen unter dem Label „Jelbi“ auf den Weg gebracht. Das ist ein gemeinsames Projekt vom Bezirk, vom Senat, von der BVG und den vielen Unternehmen, den E-Scooteranbietern und anderen, gewesen, die sich jetzt auf den Weg machen, solche Sachen anzubieten. Das ist ein vernünftiger Ansatz, nur können wir es nicht weiter kleckerweise machen, sondern ich bin der Meinung, dass wir hier einen größeren Wurf brauchen. Deswegen haben wir schon vor langer Zeit dafür plädiert: Lasst uns auf den Weg zur Konzessionierung von Mietfahrzeugen machen –, und so ist es in diesen Gesetzentwurf angelegt, wenngleich ich bemerken möchte, dass es eigentlich noch deutlicher vorkommen sollte, denn wir sind der Meinung: Warum können wir nicht Berlin als ein auszuschreibendes Gebiet fassen? Wenn entsprechende Anbieter in Mitte 100 Fahrzeuge aufstellen wollen, dann sollen sie bitte schön dazu verpflichtet werden, in Spandau und in Marzahn-Hellersdorf auch zehn Fahrzeuge aufzustellen und das natürlich nicht nur irgendwo, sondern dort, wo es Sinn macht, an den Knotenpunkten, so, dass wir vor allem die Mikromobilität auf der letzten Meile fördern, dass wir fördern, dass die Menschen sich nicht ins Auto bequemen, sondern dass sie auch Alternativen vorfinden und sich dann – womit auch immer, mit dem E-Scooter, mit dem Leihrad – zur nächsten Haltestation, zum nächsten Bahnhof bewegen und da ihren Weg bestreiten können. Es muss sich sinnvoll in die Verkehrswendepolitik eingliedern. Das ist unser ganz klarer Anspruch.

Ich möchte einige Fragen an die Anzuhörenden stellen. Ich möchte zunächst Herrn Hellriegel auf etwas hinweisen. Sie argumentieren, dass dieser Entwurf verfassungswidrig sei. Ich habe Sie jetzt so verstanden, dass wir uns beim Carsharing auf das stationsbasierte Carsharing beschränken und das Freefloatingcarsharing aussparen sollten. Ich möchte nun mal fragen: Ist Ihnen das Gutachten der Kanzlei Becker Büttner Held bekannt? Die Juristen haben sich da zum Thema Carsharing verhalten, und da wird eingeschätzt, dass rechtlich nicht zwischen Mietfahrzeugen unterschieden werden kann und eine Herausnahme einzelner Fahrzeugarten, zum Beispiel des Carsharings, die Rechtssicherheit des weiteren Vorgehens erheblich einschränken würde. Nur noch mal an die Kolleginnen und Kollegen: Dieses Gutachten finden Sie in der Bibliothek. Das können Sie jederzeit nachlesen. Hier gibt es auf der Seite 21 unter der Überschrift „Differenzierung nach Angeboten von Mietfahrzeugen“ eine Darlegung dieser Bedenken. Insofern möchte ich das gern hier noch mal in die Debatte einbringen und umgekehrt die Frage stellen, ob nicht ein solches Vorgehen, das mit dem Gesetz eine Differenzierung verabschiedet, die Rechtssicherheit nicht noch mehr angreifen würde. Insofern würde ich

Ihnen das gern mit auf den Weg geben, aber auch gern den anderen Anzuhörenden. Wenn Sie dazu etwas beitragen möchten, dann sind Sie dazu gern eingeladen.

Herr Jung von Lime! Ich möchte nur kurz meine Meinung zu dem kundtun, was Sie gesagt haben. Sie sind der Meinung, erst mal muss eine fundierte Grundlage geschaffen werden, und dann kann man weitersehen. So habe ich Sie verstanden. Ich hatte schon am Anfang ausgeführt, dass die Details aus unserer Sicht gemeinsam erarbeitet werden sollten, und da setze ich tatsächlich auf einen vertrauensvollen Prozess, der die gesamte Branche mit einbeziehen soll, und insofern setze ich eher darauf, dass wir es schaffen, zu Beginn der nächsten Legislaturperiode in einem konzentrierten Prozess das zu schaffen, was Sie einfordern, dass man viel mehr ermöglicht und nicht Gefahr läuft, am Ende Verordnungen zu schaffen, die willkürlich sein könnten. Insofern möchte ich das hier klarmachen. Aus unserer Sicht ist Begrenzung und Losentscheid nicht der erste Punkt. So etwas sind für uns nicht gerade wirksame Inhalte. Davon sollte man nicht in erster Linie Gebrauch machen, sondern es geht, wie gesagt, eher darum, Möglichkeiten zu schaffen, intelligente Mobilitätsketten in der Stadt mit den Anbietern zu fördern.

An Herrn Dr. Hiby habe ich eine explizite Frage, denn Sie sind auf das Urteil vom OVG Münster eingegangen. Es ist jetzt immer wieder davon die Rede gewesen, wie es Bremen macht. Die machen es schon längere Zeit so, dass sie sagen, das ist eine Sondernutzung für E-Scooter, und bis jetzt hat sich dort noch niemand geregt und ist dagegen vorgegangen. Wie schätzen Sie denn die dortigen Regelungen ein, Herr Hiby? Ist das aus Ihrer Sicht wirkungsvoll? Wäre das ein gangbarer Weg für Berlin, oder welche Rückmeldungen gibt es? Wie schätzen Sie die Lage in Bremen konkret ein, was die rechtliche Perspektive angeht, ob das für uns auch noch zur Debatte stehen sollte und wie es dort von den Behörden gelebt wird? Das ist jetzt, wie gesagt, immer wieder in die Debatte eingeworfen worden.

An Herrn Leuschner möchte ich den Hinweis richten: Ich habe Sie so verstanden, dass Sie eine Ausschreibung vorziehen. Da möchte ich nur sagen, dass wir diesen Ansatz teilen. Wir haben das grundsätzlich in §11a Abs. 3 angelegt. Da ist die Möglichkeit der Ausschreibung enthalten. Da möchte ich Sie explizit fragen, ob das aus Ihrer Sicht reicht, oder sollte das noch weiter nachgeschärft werden, verstärkt werden, damit klarer und deutlicher wird, dass dieser Ansatz gestärkt werden sollte, weil es noch weitere Gründe dafür geben sollte, in ein solches Verfahren einzusteigen. Wir erhoffen uns dadurch eine bessere Qualität, ein besseres Ausbreiten der Angebote, und darum sollte es uns am Ende gehen.

Ich möchte zuletzt Herrn Besler adressieren. Herr Besler! Sie haben heute die Rolle, zu einem ganz anderen Aspekt etwas zu sagen, was im Straßengesetzentwurf steht. Deswegen möchte ich das explizit würdigen und an Sie die konkrete Frage stellen, wie hochaktuell der Investitionsstau aufgrund der Anträge ist, die bei den Straßen- und Grünflächenämtern vorliegen und in welche Richtung der Investitionsstau geht. Wohin bewegen wir uns? Es ist für uns bestimmt sehr interessant zu hören, was Sie dazu zu sagen haben. Ich würde gern den Senat darum bitten – Herr Streese hatte das zu Beginn, wenn ich richtig zugehört habe, nicht adressiert –, zu den von den Leitungsunternehmen kritisierten Änderungen Stellung zu nehmen, denn ich möchte hier in den Raum werfen, dass für uns diese Änderungen, die der Senat in diesen Entwurf geschrieben hat, nicht eins zu eins nachvollziehbar sind.

Wo ich jetzt schon mal beim Senat bin, habe ich die Frage danach: Herr Hiby hat darauf verwiesen, dass nach dem Urteil von Münster Freefloatingmietfahrzeuge eine Sondernutzungserlaubnis benötigen. Mich würde die Sicht des Senats interessieren, auf welcher Rechtsgrundlage eigentlich gerade die Fahrzeuge in Berlin unterwegs sind. Wie wird hier das Urteil aus Münster eingeschätzt? Was ist eigentlich gerade die Grundlage dafür? – Dabei würde ich es jetzt erst einmal bewenden lassen und bedanke mich für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, Herr Abgeordneter! – Ich schlage Ihnen vor, dass wir nach der Runde der Abgeordneten eine Lüftungspause machen und danach die Anzuhörenden in der Antwortrunde zu Wort kommen lassen. Im Anschluss würde dann der Senat die hier aufgeworfenen Fragen beantworten und allgemeine Stellungnahmen abgeben. So haben wir uns gerade verständigt. Wollen wir so verfahren? Ich habe auf der Redeliste der Abgeordneten noch Herrn Dr. Taschner und Herrn Scholtysek. – Dann verfahren wir so. Wenn Sie noch weitere Wortmeldungen haben, dann bitte sehr! Dann können wir das in dieser ersten Runde abhandeln und, wie gesagt, machen nicht noch eine zweite Runde. – Herr Dr. Taschner für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat das Wort und nach Herrn Scholtysek Herr Moritz. Ich habe das notiert. – Bitte, Herr Dr. Taschner!

Dr. Stefan Taschner (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch von mir Danke an die Anzuhörenden für Ihren Input! Wie mein Fraktionskollege, Herr Moritz, schon gesagt hat, sind für uns Grüne die Sharingangebote ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende, der Mobilitätswende, die wir hier in Berlin unbedingt durchführen wollen.

Ich werde mich in meinen Ausführungen vor allem auf die E-Scooter konzentrieren, da sie nach der Aufteilung in unserer Fraktion in meinen Bereich fallen. Wenn ich mit Leuten draußen rede, egal, ob am Abend beim Bier oder jetzt am Infostand, ploppen beim Thema E-Scooter immer drei Sachen auf. Das Erste ist: Parken. Die Dinger stehen überall im Weg rum, und ich glaube, jeder, der in dieser Stadt unterwegs ist, und das werden Herr Jung und Herr Leuschner sicherlich bestätigen, sieht viele falsch abgestellte E-Scooter. Das Zweite, was dann immer kommt, ist: Damit fahren doch eigentlich immer bloß Touristen, und so ein bisschen, gerade wenn man in den äußeren Bezirken unterwegs ist, wie zum Beispiel in meinem Bezirk Lichtenberg, hört man immer: Ja, die Dinger gibt es bei uns nicht. – Also, Parken, Fahrten und Verteilung als drei Probleme, die allerdings nicht wahnsinnig neu sind. Die haben wir über die letzten Monate immer wieder gehört. Es gab immer wieder verschiedene Gespräche, auch zwischen Anbietern und Senat, wie man dieses Problem lösen kann. Nun hat sich der Senat dazu entschlossen, das hier im Straßengesetz zu regulieren.

Wenn wir uns mal die drei Punkte nacheinander anschauen, dann hatte Herr Jung schon gezeigt, was das Vorurteil betrifft, damit fahren nur Touristen, dass die Zahlen aus dem letzten Jahr dem eigentlich deutlich widersprechen. Ich denke, Herr Leuschner, Sie werden das bestätigen. Ich habe das auch von anderen Anbietern gehört, denn wir wissen, 2020 war der Tourismusanteil in unserer Stadt extrem verschwindend gering. Wenn da die Zahlen von E-Scooterfahrten sogar gestiegen sind, dann sehen wir eindeutig, dass die Berliner/-innen dieses Verkehrsmittel nutzen.

Aber das größte Problem ist definitiv das Parken auf den Gehwegen. Deswegen hat meine Fraktion gesagt: Parken muss da passieren, wo Parken vorgesehen ist, nämlich auf Parkplätzen und nicht auf dem Gehweg. Die Frage an Herrn Jung wie auch an Herrn Leuschner: Wie

stehen Sie zu einem verpflichtenden Parken auf einzurichtenden Parkzonen? – Sprich: Wir nehmen exklusive Autoparkplätze weg und wandeln sie um in exklusive Parkplätze für Leihräder oder Zweiradleihfahrzeuge, wo auch E-Scooter dann verpflichtend abgestellt werden müssen, denn eines ist klar: Dieses ganze Problem werden wir nur lösen, wenn wir auch den Parkraum schaffen.

Die Frage an Herrn Jung und Herrn Leuschner: Wo geschieht so etwas bereits in Europa? Soweit ich es in Erinnerung habe, ist Paris eine Stadt, die das so handhabt. Vielleicht kennen Sie noch andere Städte, wo ihre Firmen aktiv sind. Welche Erfahrungen haben Sie aus solchen Städten? Funktioniert so etwas? Herr Schmidt hat es schon angedeutet: Wie viel Parkraum brauchen wir eigentlich? Brauchen wir an jeder Kreuzung einen oder zwei Autoparkplätze, die wir letztendlich umwandeln müssen? Was muss ich mir vorstellen, dass dieses System letztendlich funktioniert?

In dem Zusammenhang gleich noch die Frage an den Senat: Solche Parkplätze haben wir schon. In Friedrichshain-Kreuzberg gibt es welche, und es gibt in Mitte welche. Inwieweit haben wir als Land Berlin hier Möglichkeiten, auf die Einrichtung solcher exklusiven Parkplätze für E-Scooter, Leihräder etc. hinzuwirken? Ist das Sache der Bezirke? Wie ist so etwas gelaufen, bzw. wie könnte so etwas besser laufen?

Dann komme ich zu meinem zweiten Punkt, der Verteilung der E-Scooter. Da nehme ich wahr – das hatte Ronneburg auch schon gesagt und ausgeführt –, dass man jetzt auch verstärkt in den sogenannten Außenbezirken E-Scooter findet. Vielleicht können Sie erzählen, wo Sie solche Insellösungen haben. Es wurde vorher schon, ich weiß jetzt nicht, von wem, möglicherweise von Herrn Schmidt, gesagt, ob das wirklich bloß so ganz am Rand ist, sprich, mal kurz hinter der Ring-S-Bahn noch drei aufstellen. Bei mir im Wahlkreis Weitlingkiez haben wir ein paar Stationen. Das ist schön, das ist gut, aber natürlich brauchen wir auch dort Versorgung, die weiter weg sind vom S-Bahnring, wie zum Beispiel Spandau, aber da gibt es, glaube ich, etwas. Das können Sie gleich noch mal kurz erläutern.

Dann habe ich eine Idee, die hier auch schon aufgeworfen worden ist. Nun kann man gewisse Dinge miteinander koppeln, wenn wir über Flottengrößen sprechen. Klar, das scheinbar Interessante ist wohl das Gebiet innerhalb des S-Bahnring. Deswegen ballen sich dort alle ganz massiv. Aber wenn man über Flottengröße nachdenkt, könnte man hier nicht ein System etablieren, wo wir sagen: Ich koppele die Flottengröße im Premiumbereich, innerhalb des S-Bahnring, mit dem Engagement im Außenbereich, und da können wir ruhig sagen, im wirklichen Außenbereich, sprich, Köpenick, Spandau oder wo auch immer, dass man sagt: Ihr dürft soundso viele E-Scooter in den Premiumbereich stellen, wenn ihr aber soundso viele auch in die Außenbereiche stellt? Wäre das eine Sache, wo die E-Scooteranbieter mitgehen könnten?

Dann hätte ich noch eine Frage zur Marktentwicklung. Wir hatten vor zwei Jahren – da waren die E-Scooter noch nicht da, da waren die Leihräder da – eine ganz ähnliche Diskussion. Da ging es um die Leihräder, die überall herumgepark haben. Sie erinnern sich sicherlich an die Ofos, an die Mobikes, wie sie nicht alle hießen, auch damals ein großes Ärgernis, auch damals war die Sache: Was machen wir damit? – Wenn wir jetzt in den Straßen unterwegs sind, sind wir mal ehrlich, sehen wir vor allem Nextbike, und wir sehen die Deutsche Bahn. Da gibt es noch ein paar Lion, da gibt es ein paar Donkey Republic, aber die große Masse dieser Fahr-

räder ist verschwunden. Die Frage an Herrn Leuschner und Herrn Jung: Wie sehen Sie das denn in Ihrem Bereich der E-Scooter? Können wir ähnliche Sachen erwarten? Das heißt, diskutieren wir ein Problem, das sich vielleicht in einem Jahr schon wieder ganz anders darstellen könnte, weil es dann nur noch zwei Anbieter gibt?

Ganz zum Schluss noch eine Frage an Herrn Hiby: Was würden Sie von solchen Parkzonen halten, wirklich Parkzonen, wo dann nur dort geparkt werden darf, und die Anbieter müssen, was weiß ich, über Fotos beim Abstellen letztendlich die Sache dokumentieren, damit wir die Dinger endlich von den Gehwegen herunterbekommen? Ich glaube, da sind wir uns alle einig.

Als letzte Frage noch: Wie schaut es eigentlich mit privaten Fahrzeugen aus? Wir haben das Problem, dass auch Privatfahrräder immer noch im Stile der Achtzigerjahre am Gehweg abgestellt werden sollen, müssen, wie auch immer. Die stehen auch nicht immer supergut da. Hier würden wir als Grüne-Fraktion deutlich dafür plädieren, auch da wieder das Parken stärker dorthin zu verlagern, wo Parken eigentlich vorgesehen ist. Ist Ihnen auch so etwas aufgefallen? Haben Sie auch Probleme, nicht mit Leihfahrzeugen, sondern mit privaten? – Wenn ich das Chaos auf meinem Zettel halbwegs richtig interpretiere, müsste ich durch sein. Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Dr. Taschner! – Wir machen weiter mit Herrn Scholtysek, AfD-Fraktion. – Bitte!

Frank Scholtysek (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Fragen und Anregungen richten sich hauptsächlich an den Senat. Mit dem Gesetz soll künftig ein Sondernutzungsentgelt für gewerblich angebotene Mietfahrzeuge im Straßenraum verhängt werden können. Sie versuchen, die derzeitige Situation damit regeln zu können. Jetzt mal die Frage: Was machen Sie denn, wenn zukünftig vielleicht ein richtig großer Anbieter, ein weltweit agierender Fahrdienstvermittler, zum Beispiel ein Milliardenunternehmen, das uns allen bekannt sein sollte, seine ohnehin defizitären E-Scooter plötzlich kostenlos anbieten würde, also nicht mehr gegen Geld und dann vielleicht 15 000 oder 20 000 dieser Zweiräder ins Straßenbild stellen würde, zum Beispiel, um sie als Werbemittel zu nutzen oder zum Generieren von Nutzer- oder Bewegungsdaten, um diese dann weiter zu vermarkten oder um eventuell den Nutzer während der Nutzung gezielt mit Werbung zu versorgen? Dann hätten wir wiederum genau die gleiche Situation und überall ungeregelt die Fahrzeuge herumstehen, genauso wie wir es jetzt haben. Hat der Senat sich darüber schon mal Gedanken gemacht, und wäre es unter diesem Aspekt nicht sowieso sinnvoller, dann doch lieber auf freiwillige Vereinbarungen mit den Anbietern zu setzen?

Die zweite Frage, wenn wir schon mal bei Sondernutzungsentgelten sind: Was mir ansonsten im Gesetzestext fehlt, betrifft den § 18, Entsorgung von Altfahrzeugen ohne gültige Kennzeichen. Aktuell werden dem Absteller solcher Fahrzeuge in der Regel gerade einmal 55 Euro Verwaltungsgebühr berechnet. Das ist alles. Für Hartz-IV-Empfänger gibt es sogar noch einen Rabatt, soweit ich weiß. Dementsprechend nimmt die Zahl der illegal abgestellten Altfahrzeuge in Berlin massiv zu. Die Zeit bis zur endgültigen Entsorgung solcher Fahrzeuge nimmt in der Regel zwischen drei Monaten und einem Jahr in Anspruch, je nachdem, ob es zuletzt in Deutschland oder im Ausland zugelassen war. Das heißt, es werden für drei bis zwölf Monate Parkplätze von nicht unerheblicher Anzahl blockiert. Ich hatte mal eine Anfrage an den Senat gestellt. In der Antwort stand unter anderem, dass sich in der Senatsverwal-

tung darüber schon mal Gedanken gemacht worden wäre, diesen Abstellern auch für die genutzte Fläche ein Sondernutzungsentgelt zu berechnen. Gibt es dazu bereits eine Entscheidung, bzw. warum wird dieser Punkt hier im Gesetz gar nicht mit berücksichtigt? – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, Herr Abgeordneter! – Als Letzter ist Herr Moritz für Bündnis 90/Die Grünen auf der Redeliste. – Bitte sehr!

Harald Moritz (GRÜNE): Ich hatte noch eine Frage vergessen, und zwar sowohl an die Senatsverwaltung als auch an Herrn Dr. Hellriegel. Dieses Bundescarsharinggesetz wird immer herangezogen, und angeblich sind dadurch abschließend alle Carsharingregelungen getroffen worden. Deswegen meine Frage: So wie ich das Gesetz verstehe, sind dadurch Parkerleichterungen für Carsharing möglich, und es wird geregelt, dass man für das stationsbasierte Carsharing auf Bundesstraßen in Berlin, Ortsdurchfahrten bei Bundesstraßen, Flächen zur Verfügung stellen kann. Aber was regelt dieses Bundescarsharinggesetz für den Großteil der Landesstraßen? Welche Auswirkungen hat es da? – Die Frage richtet sich sowohl an Herrn Dr. Hellriegel als auch an den Senat.

Vorsitzender Oliver Friederici: Danke schön für den kurzen Beitrag, Herr Moritz! – Ich frage noch mal dezidiert in die Runde: Gibt es weitere Wortmeldungen? Ich möchte dann die Sitzung unterbrechen. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann würde ich die Rederunde der Abgeordneten schließen, die Sitzung bis 11.04 Uhr unterbrechen und dann mit den Anzuhörenden in der bekannten Reihenfolge weitermachen. Ich bitte Sie alle, den Raum zu verlassen und die Fenster mutig zu öffnen! Die Sitzung ist unterbrochen.

[Lüftungspause von 10.57 bis 11.07 Uhr]

Vorsitzender Oliver Friederici: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Lüftungspause ist beendet. Die Sitzung wird wieder eröffnet. Ich bitte um Ruhe im Saal, bitte die Türen schließen! Wir fangen jetzt in der zweiten Runde der Anzuhörenden wieder mit dem alphabetischen Reihenfolgerhythmus an. Das erste Wort hat Herr Besler. Herr Besler, wenn Sie sich auf fünf Minuten beschränken können, ist es gut. Wenn das nicht möglich ist, dann ist es so. – Also, bitte sehr, Herr Besler, Sie haben das Wort!

Jürgen Besler (infrest – Infrastruktur eStrasse GmbH) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich denke, ich schaffe das in fünf Minuten. Ich habe mir die folgende Frage aufgeschrieben: Versagung der Genehmigung bei der Schadensabwehr. – Schadensabwehr sind Havarien, das kann ein Gasleck sein, das kann aber auch ein Wasserrohrbruch sein. Wir haben dort sicherlich Unterschiede in der Größe; das hatte ich ja dargestellt. Für Sie vielleicht ein Beispiel: Es gab einen größeren Wasserrohrbruch am Mariendorfer Damm in Höhe Alt-Mariendorf. Am Anfang gab es dort eine relativ kleine Baumaßnahme, die sich dann in der Sanierung der Anlage aber doch über eine Distanz von mehreren Hundert Metern gezogen hat, weil die unterirdischen Infrastrukturen in Teilen einfach sanierungsbedürftig und marode sind. Das muss man aufgrund des Alters auch feststellen. Es gab in Höhe Alt-Mariendorf – vielleicht noch als Hinweis – Hinweise der BWB an die Verwaltung, dass es dort auch zu einem Rohrbruch kommen kann. Nach mehreren Nachfragen gab es dann die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung, dort tätig zu werden, weil die BWB auch gesagt hatten, sie könnten keine Gewährleistung dafür übernehmen, dass die Leitung noch die nächste Zeit übersteht. Zwischenzeitlich hat sich das alles geklärt, die Leitung in Alt-Mariendorf ist saniert. Das hat sich dann ergeben. Aber die Brisanz von Havarien ist da.

Wie hoch der aktuelle Investitionsstau ist, wurde gefragt. Wir fragen unsere Mitgliedsunternehmen diesbezüglich generell ab. Die letzte Abfrage, muss ich gestehen, ist von Ende des Jahres 2020. Wir hatten da eine Höhe von knapp 70 Millionen Euro als Investstau. Das war bisher der höchste Investstau, den wir gemessen haben. Was wir aber erkennen, ist eine deutliche Verschiebung von der Abteilung VI in den verkehrsrechtlichen Anordnungen, wo auch eine lange Zeit hohe Summen lagen, jetzt in die Bezirke rein. Die Bezirke nehmen mit einem höheren Volumen beim Investstau zu. Die Tendenz ist sehr eindeutig.

Die nächste Frage betraf die Genehmigungsfiktion, hierzu noch mal einen Vorschlag darzustellen. Wir hatten bei den Genehmigungsfiktionen für Kleinstbaumaßnahmen als einfachste Variante, die Parameter zu verdoppeln. Als Beispiel für Sie: Eine Grabenlänge von 25 m, wie sie heute drinsteht, wäre dann 50 m lang. Wir hatten auch Vorschläge für Zustimmungsfiktionen gemacht. In einem Bezirk in Berlin geht man schon mal auf die Zustimmungsfiktion, die es eigentlich nach dem Berliner Straßengesetz nicht gibt. Es liegt aus unserer Sicht aber in diesem Bezirk an der Ermangelung von Personal, dass man dort durchaus ein pragmatisches Handeln ansetzt.

Ein weiterer Vorschlag bei den Maßnahmen war eine Dauergenehmigung. Das sind Kleinstbaumaßnahmen oder Wartungsarbeiten. Beispielsweise sind es Schleifarbeiten von Schienen der BVG, Weichenausspritzungen oder die Wartung von Fernwärmeschächten. Das dauert manchmal zwei, drei Stunden, dann wäre man wieder aus dem Verkehr weg, hat dann aber die Wartungsarbeiten durchführen können. Das wären eigentlich Erleichterungen, die sicherlich in einer Novelle, die besprochen werden könnte, noch mal zu diskutieren wären, sicherlich auch mit den Straßen- und Grünflächenämtern und vor allen Dingen mit SenUVK. Das

sind erst mal Vorschläge, die aus der Praxis der Infrastrukturunternehmen kommen. – Damit wäre ich zunächst mal mit meinen Ausführungen durch.

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen sehr herzlich, Herr Besler! – Es geht weiter mit Herrn Dr. Hellriegel. – Bitte sehr, Sie haben das Wort!

Dr. Mathias Hellriegel (Hellriegel Rechtsanwälte): Vielen Dank! – Ich glaube, ich habe mindestens fünf Fragen, meistens Mehrfachfragen. Von daher denke ich, dass ich diese nicht ordnungsgemäß in fünf Minuten beantworten werden kann.

Vorsitzender Oliver Friederici: Alles gut!

Dr. Mathias Hellriegel (Hellriegel Rechtsanwälte): Ich werde mich aber bemühen, mich zu beeilen. – Die erste Frage kam von Herrn Schopf von der SPD, die Frage nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster. Damit würde ich gerne einsteigen, denn die Entscheidung spielt hier in den verschiedenen Beiträgen der Fraktionen, aber auch der Experten, eine ganz entscheidende Rolle. Ich wiederhole erst noch mal: Es handelt sich hier überhaupt nicht um ein Urteil, sondern um einen Beschluss. Das mag eine juristische Semantik sein, aber das Entscheidende ist, dass es eine Entscheidung im Eilverfahren ist. Herr Dr. Hiby, Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass im Umweltrecht wesentliche Verfahrensentscheidungen der Atomkraft, aber auch bei anderen umweltrelevanten Vorhaben, in Eilverfahren getroffen worden sind. Ja, das ist richtig, das ist der Grundrechtsschutz durch Verfahren, den das Bundesverfassungsgericht postuliert hat. Aber im Straßenrecht gilt das freilich nicht. In Eilverfahren – das müssen Sie einfach wissen und verstehen – entscheiden die Gerichte nicht in der Sache, sondern in Form einer Interessenabwägung. Es wird nicht juristisch durchentschieden, sondern summarisch geprüft, und es werden die Interessen abgewogen. Man sieht das eigentlich sehr eindeutig bei der Mietendeckelungsentscheidung. Da hat der Senat in den Eilverfahren drei zu null gewonnen und in der Hauptsache dann nach Richterstimmen, nicht mehr nach Verfahren, acht zu null verloren, in aller Eindeutigkeit. Da sehen Sie eben den Unterschied zwischen Eilverfahren und Hauptsacheverfahren.

Kommen wir zur Sache! Es ist ja in den verschiedenen Wortbeiträgen – insbesondere von Ihnen, Herr Moritz – noch mal dezidiert ausgeführt worden, dass der Vertragsabschluss im öffentlichen Straßenland am Fahrzeug stattfindet. In der Tat war das der tragende Grund für das Oberverwaltungsgericht Münster. Ich möchte gern drei Sätze aus der Entscheidung zitieren: „Zu diesem Zweck“ – also wenn er am Fahrzeug ist – „tippt der Interessent die auf beiden Seiten des Fahrrads angegebene Radnummer in die auf seinem Smartphone geöffnete App ein, erhält sodann einen Öffnungscode, den er in das Display des Fahrrads eingibt, wodurch dessen Entriegelung erfolgt.“ Die Fahrzeuge sind dementsprechend – sinngemäß zitiert, jetzt geht es weiter im Originalzitat – „nicht nur Mietgegenstand, sie sind durch ihr bloßes Vorhandensein im Straßenraum auch und zunächst eine andauernde Aufforderung zum Abschluss eines Mietvertrages.“ Weiter: Entscheidend ist, dass das konkret gegenständlich im öffentlichen Straßenraum abgestellte Fahrrad unentbehrlich ist für den Abschluss des für ihn betreffenden Mietvertrages [sic!]. – Sie entschuldigen mein schwerpunktbezogenes Pathos beim Vorlesen.

Tragender Grund für die Eilentscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster war also, dass der Vertragsschluss ohne das Fahrzeug nicht funktioniert. Bei den Mietfahrzeugen des

Carsharings ist das heute gänzlich anders. Der Vertragsabschluss und sogar die Vertragsanbahnung erfolgen nicht am Fahrzeug, sondern ausschließlich über die App im Mobiltelefon. Es ist sogar so, dass statistisch erhoben ist, dass rund 70 bis 80 Prozent der Nutzer tatsächlich zu Hause sitzen, sich entscheiden, ein Fahrzeug anmieten zu wollen, sich dieses in der App reservieren und dann erst zum Fahrzeug gehen. Die Entriegelung erfolgt dann auch nicht durch die Eingabe eines Codes am Fahrzeug, sondern komplett in der App. Also ist die Entscheidung vor dem Hintergrund aus meiner Sicht nicht übertragbar, zumal sie ausdrücklich nur für Mietfahrräder getroffen wurde. Bei Mietfahrrädern haben wir – ich glaube, das ist hier heute in der Debatte sehr deutlich geworden – ganz andere Nutzungskonflikte. Ich würde auch so weit gehen zu sagen, dass sie ein wesentlich stärkeres Regulierungsbedürfnis erzeugen.

Es steht ja immer wieder der Vorwurf im Raum – ich komme nachher noch mal ausführlicher darauf zurück –, dass es darum geht, dass der öffentliche Straßenraum nicht zu gewerblichen Zwecken missbraucht werden soll. Das Erscheinungsbild ist ja wesentlich anders. Während Tretroller oder E-Scooter in der Regel Spezialanfertigungen sind – auch mit Werbung versehen sind –, ist das bei den Fahrzeugen anders. Es handelt sich um Serienfahrzeuge und keine Sonderanfertigungen. Die Werbung, die darauf vorhanden ist, ist wirklich nur untergeordnet und mit einem ganz normalen Handwerkerfahrzeug durchaus vergleichbar.

Herr Schopf, Sie hatten weiter ausgeführt, wir könnten ja dann die Entscheidung den Gerichten überlassen. Das halte ich für falsch. Es widerspricht meinem rechtstaatlichen Empfinden der Gewaltenteilung – ich hatte es vorhin auch schon im Vortrag gesagt –, die wesentlichen Entscheidungen muss der parlamentarische Gesetzgeber selbst treffen. Hier geht es um einen massiven Grundrechtseingriff vor allem in die Berufsfreiheit. Die Rechtsanwender dürfen hier eine klare Regelung erwarten, ob es erfasst ist oder nicht, und nicht den Gerichten eine Interpretation überlassen, ob das stationsunabhängige Carsharing denn jetzt auch eine Sondernutzung ist oder nicht. Das betrifft übrigens nicht nur die Grundsatzfrage, ob das stationsunabhängige Carsharing überhaupt erfasst ist, denn Ihre Fragen an den Staatssekretär zur Ausgestaltung des Auswahlverfahrens haben ja sehr deutlich gemacht, dass auch im Übrigen die wesentlichen Entscheidungen hier nicht im Gesetz selbst getroffen werden sollen. Ich kann wirklich nur an Sie als Abgeordnete appellieren: Nicht die Exekutive in irgendwelchen Ausführungsschriften und nicht die Gerichte, nicht die Judikative, treffen die Entscheidungen, sondern Sie in der repräsentativen Demokratie als Abgeordnete sollen diese Entscheidungen treffen.

Herr Schmidt, Sie hatten mich gefragt, inwieweit ich es für sinnvoll halte, E-Scooter und Leihfahrräder zu regulieren. Das ist nicht mein Schwerpunkt. Ich würde jetzt nicht vertieft darauf antworten. Ich denke schon, dass sie ein stärkeres Regulierungsbedürfnis hervorrufen, soweit § 12 StVO das nicht regelt. Für diesen Vorgang, was bei Leihfahrrädern insbesondere der Fall ist – bei E-Scootern kann man das schon differenzierter sehen –, sehe ich keine bundesrechtliche Sperre.

Herr Moritz, Sie hatten weiter moniert, dass Sie keine Steuerungsmöglichkeit des Landesgesetzgebers sehen und haben das bedauert. Ja, aber das ist die bundesrechtliche Kompetenzverteilung, es tut mir leid. Was straßenverkehrsrechtlich geregelt ist, kann nicht mehr straßenrechtlich anders geregelt werden. Das ist wie beim Mietendeckel; der Ausschussvorsitzende

hat den Vergleich aus meiner Sicht völlig zu Recht getroffen. Was im BGB als Miete zulässig ist, kann der Landesgesetzgeber nicht auf einmal anders regeln. Genauso ist es beim Parken.

Auf den zweiten Punkt mit dem Geschäftsvorgang bin ich eben schon im Rahmen der OVG-Münster-Entscheidung eingegangen. Das war noch Ihre Frage. Ich denke, dass die Frage damit erledigt ist.

Den Inhalt des Carsharinggesetzes haben Sie völlig richtig wiedergegeben. Dem habe ich nichts hinzuzufügen. Das Carsharinggesetz als Bundesgesetz kann für die Landesstraßen keine Regelung treffen und hat sie deswegen auch nicht getroffen. Was mir aber wichtig ist: Aus dem Carsharinggesetz ergibt sich eigentlich eine Pflicht zur Förderung des Carsharings. Was hier jetzt im Straßengesetz vorgesehen ist, ist das Gegenteil. Leider.

Ich komme zu Ihren Fragen, Herr Friederici; ich spreche Sie jetzt auch nicht mehr als Vorsitzenden an. Es war ein ganzer Strauß von Fragen. Ich hoffe, ich kriege sie einigermaßen zusammen. Die erste Frage war, wie es denn die anderen Länder halten. Es gibt in acht anderen Bundesländern Regelungen zum Carsharing. Alle acht anderen Bundesländer beschränken sich ausdrücklich auf das stationsbasierte Carsharing. In Baden-Württemberg ist der Wortlaut etwas offener, aber aus meiner Sicht ergibt sich auch dort eindeutig, dass es um die ausschließliche Nutzung eines bestimmten öffentlichen Straßenlandes und dementsprechend auch nur um das stationsbasierte Carsharing geht. Das heißt, was jetzt in Berlin gemacht wird, ist mal wieder ein Berliner Experimentierlabor. Das halte ich nicht für richtig, sondern wir müssen schon die verfassungsrechtlichen Grenzen beachten, die sich da stellen.

Die zweite Frage war, wie das Land Berlin das aus meiner Sicht richtig lenken könnte. Die Antwort ist relativ einfach: Dem Vorbild der anderen Bundesländer folgen und sich auf das stationsbasierte Carsharing beschränken.

Die unterschiedlichen Regelungen waren angesprochen worden, auch von Ihnen, Herr Ronneburg. Ich komme nachher noch mal darauf zurück. Aus meiner Sicht ist es sinnvoll, das stationsbasierte Carsharing und das Microsharing anders zu beurteilen als das Freefloatingcarsharing, denn es stellen sich ganz andere Nutzungskonflikte. Es ist sehr deutlich geworden, insbesondere auch in dem Beitrag von Herrn Dr. Taschner, wenn ich den Namen richtig aufgefasst habe, dass es eben bei den E-Scootern beispielsweise ganz andere Nutzungskonflikte gibt. Über die Leihfahrräder haben wir ja auch gesprochen. Herr Dr. Hiby hat es auch noch mal sehr eindrucksvoll beschrieben.

Was den Gleichbehandlungsgrundsatz angeht – vielleicht doch schon ein bisschen im Vorgriff auf Ihre Frage, Herr Ronneburg –: Der Gleichbehandlungsgrundsatz wird immer falsch verstanden. Er verlangt nicht, alles gleich zu behandeln. Er verlangt, wesentlich Gleiches gleich zu behandeln. Das heißt, Dinge, die unterschiedlich sind, kann ich auch unterschiedlich behandeln, wenn es ein sachliches Unterscheidungskriterium gibt. Hier haben wir unterschiedliche Nutzungskonflikte, und dies rechtfertigt auch eine unterschiedliche Behandlung.

Die nächste Frage von Ihnen, Herr Friederici, ging noch mal zum Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen. Ich denke, die habe ich beantwortet.

Es gab noch die Frage, ob es sich nicht doch um eine gewerbliche Nutzung des öffentlichen Straßenlandes handelt. Das ist ja so ein Obersatz, der hier die ganze Zeit durch die Diskussion geistert. Ich möchte gerne mal die Definition des Bundesverwaltungsgerichts in Erinnerung rufen, wann eine gewerbliche Nutzung des öffentlichen Straßenlandes vorliegt. Das ist dann der Fall, wenn das Fahrzeug als Transportmittel entkleidet und zu verkehrsfremden Zwecken genutzt wird. Ein typisches Beispiel ist der Werbeaufsteller, der am Straßenrand geparkt wird. Dabei geht es nicht mehr darum, Menschen oder Gegenstände von A nach B zu transportieren, also nicht mehr um ein Transportmittel, sondern es wird als Transportmittel entkleidet und zu verkehrsfremden Zwecken missbraucht. Das, finde ich, lässt sich auf Mietfahrzeuge und auch auf Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum mitnichten übertragen. Vielleicht noch mal das OVG Münster aufgreifend: Ein parkendes Fahrzeug hat für mich keinen rechtsgeschäftlichen Erklärungswert im Sinne von „Miet mich!“, sondern insbesondere, da heutzutage die Freischaltung in der App erfolgt, jedenfalls beim Carsharing, ist ein solcher Erklärungsgehalt nicht erkennbar.

Vorsitzender Oliver Friederici: Können Sie bitte auf die Zeit achten, auch wenn es schwerfällt?

Dr. Mathias Hellriegel (Hellriegel Rechtsanwälte): Ja, ich werde deutlich Gas geben. Ich denke, ich bin auch schon fast am Ende. – Tempora mutantur war die Frage, glaube ich, nach dem Bundesverwaltungsgericht. Das ist ja doch sehr lange her. Die Entscheidung ist aus meiner Sicht unabhängig von der Anzahl der Fahrzeuge zu sehen. Sie spielte jedenfalls da auch überhaupt keine Rolle und kann auch bei der Bewertung, ob eine Sondernutzung vorliegt, keine Rolle spielen. Im Übrigen hier auch noch mal die Betonung: Es handelt sich bei den Carsharingfahrzeugen um Serienfahrzeuge, sodass ich auch äußerlich nicht von einem normalen Parkvorgang unterscheiden kann. Ich wiederhole auch noch mal: Das Gebrauchen eines Carsharingfahrzeuges durch den Nutzer ist ja auch nach Ansicht des Senats in der Gesetzesbegründung zweifellos ein Gemeingebrauch. Ich kann eben nicht unterscheiden, ob ein Carsharingfahrzeug zwischenabgestellt oder abgestellt wird und das eine als Gemeingebrauch und das andere als Sondernutzung behandeln. Das kann mit rechtsstaatlichen Gesichtspunkten nicht vereinbar sein.

Auf das Carsharinggesetz sind wir schon eingegangen; das würde ich skippen. Die letzte Frage von Ihnen war, ob ich jenseits des Kompetenzarguments Bedenken gegen den Gesetzentwurf habe. Ja, ich halte ihn auch inhaltlich für verfassungswidrig, um das klar zum Ausdruck zu bringen. Und zwar ist er konkret nicht vereinbar mit Artikel 12, der Berufsfreiheit. Das Bundesverfassungsgericht hat bei der Berufsfreiheit drei verschiedene Eingriffsstufen definiert: Berufsausübungsregelungen, subjektive Berufszulassungsregelungen und objektive Berufszulassungsregelungen. Wir haben hier eine objektive Berufszulassungsregelung, weil das Gesetz sehr wohl ein Verboten und nicht nur ein Regulieren ermöglicht, weil es ermöglicht, dass nur ein einziger Anbieter zugelassen wird. Eine solche objektive Zulassungsregelung kann ich nur durch eine schwere Gefahr für ein überragend wichtiges Gemeinschaftsgut rechtfertigen. Das ist ähnlich wie in Apotheken oder der Taxiregulierung. Eine solche Gefahr ist nicht erkennbar. Sie wird in der Gesetzesbegründung auch an keiner Stelle angesprochen. Verkehrspolitische Globalziele reichen hierfür jedenfalls nach der Rechtsprechung nicht aus.

Dann komme ich zum letzten Punkt. Herr Ronneburg, Sie hatten nach dem Becker-Büttner-Held-Gutachten gefragt. Ich gebe offen zu, dass es mir nicht bekannt ist. Es ist mir auch nicht

bekannt, ob es veröffentlicht worden ist; in den juristischen Magazinen haben sie jedenfalls noch nichts veröffentlicht. Sie hatten den Inhalt, dass es einheitlich behandelt werden muss, ja wiedergegeben. Ein solches Gebot ergibt sich aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz aus meiner Sicht nicht. Das hatte ich schon ausgeführt. Man kann differenzieren, weil es unterschiedliche Nutzungskonflikte gibt. Das entscheidende Gegenargument gegen Becker Büttner Held, ohne das Gutachten zu kennen, ist doch, dass alle anderen Bundesländer entsprechend differenzieren. Alle anderen Bundesländer haben sich dazu entschlossen, nur das stationsbasierte Carsharing zu regeln. Ich finde nicht, dass wir wieder Berliner Experimentierlabor spielen sollten. – Ich bedanke mich sehr für die Geduld, für die Zeit!

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Dr. Hellriegel! – Wir machen gleich weiter mit Herrn Dr. Hiby. – Bitte sehr!

Dr. Thomas Hiby (rbm gGmbH): Vielen Dank, dass ich noch mal etwas sagen kann, nachdem ich eben schon die Zeit überzogen habe! Ich bitte um Nachsicht. – Ich kann es mir natürlich aus meiner Position heraus relativ einfach machen, denn ich habe ja von vornherein gesagt, dass ich hier eine Interessengruppe mit Sonder- bzw. Partikularinteressen vertrete. Ich kann gleich voranstellen, dass wir natürlich mit klar abgegrenzten Stationen – wie viel, wie auch immer – außerhalb des Gehweges einverstanden sind, weil unsere klaren Interessen damit berücksichtigt werden. Mit solchen festen Stationen außerhalb der Gehwege – auf dem Ku’damm wird man das natürlich wegen der Breite vielleicht auf dem Gehweg regeln können – verbinde ich zumindest die vage Hoffnung, dass sich dann auch die Fahrerei auf den Gehwegen reduziert, dass also die Fahrzeuge in der Wahrnehmung und in einer gewissen sozialen Entwicklung, die dynamisch ist, dann auf die Straßen oder Fahrradwege ausweichen, wo sie ja nach dem gesetzlichen Zweck auch hingehören.

Ich habe natürlich auch in der ursprünglichen Fassung des Verkehrsministeriums wahrgenommen, dass zunächst gedacht war, die Fahrzeuge auch auf Gehwegen fahren zu lassen. Es gab dann ja erfolgreiche Bewegungen, auch der Blindenverbände, dass das verhindert wurde.

Grundlegendes Thema ist natürlich dieser Beschluss vom OVG Münster. Ich kann nur sagen, ich habe den nicht nur mit Freude gelesen, weil er für mich pro domo spricht, sondern weil ich selbst in Münster ausgebildet wurde und auch beinharte OVG-Richter als AG-Leiter im Referendariat hatte. Das sind natürlich knallharte Leute, die sind super. In Münster gibt es ganz geringe Aufhebungsquoten beim Bundesverwaltungsgericht. Man kann die summarische Prüfung natürlich relativieren. Es beschäftigt Jurastudenten andauernd, was das eigentlich ist. Die Begründung spricht eigentlich für sich. Ich habe Ihnen das zur Verfügung gestellt. Das ist auch für den interessierten juristischen Laien gut zu lesen, ganz plausibel, auch zivilrechtlich sehr fundiert. Was für mich auch ganz entscheidend ist: Es gibt diese Anmerkung von Prof. Johannisbauer, der in Duisburg an der Fachhochschule Nordrhein-Westfalen lehrt, die Polizei- und Verwaltungsbeamte ausbildet. Prof. Johannisbauer hat auch schon vor der Entscheidung eine ganz kategorische Meinung zur Sondernutzung vertreten und dazu auch veröffentlicht. Er steht auch – ich bin mit ihm in Verbindung – für weitere Veröffentlichungen zur Verfügung. Münster ist ja nun kein Oberverwaltungsgericht für ein unbedeutendes Bundesland, sondern letztlich sind davon 18 Millionen Menschen und eine Vielzahl von Großstädten betroffen, die Kernmärkte auch für die ganzen Betreiber sind. Diese gehen ja nur in bestimmte Großstädte mit über 100 000 Einwohnern, weil sie nur dort vernünftige Geschäfte machen können. Es gibt Bewegungen, auch in Mittelstädte zu gehen, aber erst mal ist das nicht einfach vom Tisch zu wischen. Es ist, wie gesagt, eben nicht nur als Beschluss entschieden, sondern es ist auch gut begründet, wenn man es dann mal liest.

Zum Thema Ersatz von Fahrzeugen: Das hat mich am Rande interessiert. Das gibt es natürlich viel mehr im Carsharingbereich, wo wir beide gar nicht kollidieren. Ich bin aber selbst Mitglied in der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis in Düsseldorf; bin da aber nicht besonders aktiv. Darüber kenne ich Prof. Knie, den ich in der letzten Woche noch mal kontaktiert habe und der mir auch klar sagte, dass ein wissenschaftlicher Nachweis z. B. dieser Entlastungseffekte der privaten Fahrzeuge durch Sharingmodelle nicht richtig zu führen ist. Es gibt Arbeiten, die Sie auch zitiert haben, Herr Kollege Hellriegel, aber eine richtig starke Begutachtung durch das Wuppertal Institut oder Kearney, die wirklich ökologische Fragen beantwortet oder das zumindest versucht, fehlt mir noch. Das aber nur am Rande, das tangiert mich mit meiner Interessengruppe nicht besonders. Entscheidend bleibt einfach – das ist natürlich dann auch die Grundlage aller verfassungsrechtlichen Ausführungen –, dass es bei den Sharingmodellen gar nicht um das Parken geht; ich hatte dazu ausgeführt. Begrifflich ist das Parken von einer wirtschaftlichen Betätigung im öffentlichen Raum abzugrenzen. Da sehe ich eigentlich keine überzeugenden Argumente.

Sie haben mich auch gefragt, wie es uns denn in Bremen ergangen ist. Ich habe schon einige Verfahren erfolgreich zu Ende geführt. Ich führe mehrere Verfahren, weil die Blinden und Sehbehinderten auf uns, auf die rbm, aufmerksam werden und sich bei uns melden. Die Gruppe ist relativ gut organisiert und strukturiert. Ich habe, wie gesagt, einige Fälle mit Betreibern sehr gut geregelt; ich denke, für beide Seiten und auch angemessen. In Bremen habe ich zunächst mal Schiffbruch erlitten, weil wir überhaupt keine Informationen bekommen haben. Wir wurden mehr oder weniger abgewiegelt. Man bekam einen Brief, den ich selbst als Syndikus in Unternehmen auch anfänglich mal geschrieben habe, bin dafür dann aber von

unseren Öffentlichkeitsleuten, mit denen wir gearbeitet haben, natürlich zurückgepiffen worden. Man wurde dann erst mal maschinell über so eine Antwort abgewaschen, man möge sich doch über § 163 StPO an die Staatsanwaltschaft wenden. Das hilft im ersten Schritt aber bei mir nicht. Ich habe dann über die Staatsanwaltschaft z. B. in Bremen in Erfahrung gebracht, dass dort die betroffenen Fahrzeuge von einem syrischen Asylanten aufgestellt wurden. Das zeigt auch diese ganze Arbeitsplatzstruktur und die Arbeitsplatzförderungsargumente als haltlos. Im Grunde genommen ist dort die Basis der wirtschaftlichen Nahrungspyramide tätig. Es sind eben keine Facharbeiter für Logistik oder echte Kümmerer dort unterwegs. Das sind dauernd wechselnde Arbeitsverhältnisse, und es wird dann eben gemauert. Das ist eigentlich ganz bemitleidenswert für alle Parteien, die daran beteiligt sind.

Die Bremer haben richtig erkannt, dass eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich ist. Ich bin natürlich befangen, ich habe mehrere Verfahren angestrengt. Aktuell haben wir für den Bremer Blinden- und Sehbehindertenverband ein Schlichtungsverfahren eingeleitet, das in eine Verbandsklage vor dem Verwaltungsgericht Bremen münden wird, es sei denn, man findet einen konsensualen Ausweg. Das scheint mir im Moment wegen der verhärteten Fronten unmöglich. Auf jeden Fall haben die Bremer im Grunde richtig entschieden, aber in der Exekution dieser erteilten Sondernutzungserlaubnisse viele Fehler gemacht. Sie haben sich – ich habe die Akten eingesehen, aber bitte, ich bin als Anwalt und Vertreter der Partei natürlich parteiisch – von den Antragstellern gehörig hinters Licht führen lassen. Da werden Kooperationspartner benannt, die als UG mit einer Haftkapitalausstattung von 350 Euro angeblich den operativen Betrieb in Bremen organisieren sollen. Dann trifft man aber, wie gesagt, auch nur über den Umweg über die Staatsanwaltschaft, auf einen 26-jährigen Syrer, der einen dauerhaften Asylstatus hat.

Vorsitzender Oliver Friederici: Ich darf Sie darauf hinweisen, dass Sie schon in der zehnten Minute sind.

Dr. Thomas Hiby (rbm gGmbH): Ja, Entschuldigung! Damit komme ich dann auch zum Ende. – Die Transparenz, die beschworen wird, erlebe ich also in Bremen zumindest nicht, leider.

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, Herr Dr. Hiby! – Jetzt geht es weiter mit Herrn Jung, digital zugeschaltet. – Bitte sehr!

Alexander Jung (LimeBike Germany GmbH) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Ich möchte mit der Frage nach den freiwilligen Vereinbarungen einsteigen. Es ist so, dass eine freiwillige Vereinbarung für den Betrieb stationsloser Leihsysteme mit E-Scootern, wie wir sie in vielen anderen Städten haben, wie sie z. B. auch die kommunalen Spitzenverbände als Blaupause 2019 veröffentlicht haben, derzeit in Berlin nicht existiert. Genau aus diesem Grund haben wir den Vorstoß gemacht, inzwischen auch mehrfach. Wir können sicher gemeinsame Vorschläge für eine Regulierung machen, uns aber eben nicht gegenseitig regulieren. Dafür braucht es die Bereitschaft zu einer Zusammenarbeit, vor allem auch die Bereitschaft zur Steuerung, im Idealfall von der Senatsverwaltung. Beides wurde uns gegenüber bislang nicht signalisiert. Auch den Runden Tisch, den es Anfang 2019 gab, gibt es inzwischen nicht mehr. Es braucht also hier eine Koordinierung der öffentlichen Seite, so wie wir es auch in den anderen Städten handhaben.

Zu den inhaltlichen Punkten der Vereinbarungen und auch der Frage nach der Mindestquote in den Außenbezirken: Es ist so, dass diese Punkte ein erster Aufschlag und erster Vorschlag von unserer Seite sind, sicherlich keine abschließende Regulierung. Hier können wir natürlich auch Punkte einfließen lassen, die für den Senat und die Bezirke wichtig sind, und das viel mehr als Diskussionsgrundlage verstehen denn als abschließenden Regulierungsaufschlag. Insofern will ich noch mal ausdrücklich festhalten, dass dieses Angebot auf unserer Seite weiterhin besteht, und wir, völlig unabhängig davon, was mit dem Gesetz passiert, gerne direkt in die Umsetzung dieser und der weiter zu vereinbarenden Punkte gehen können.

Zum Thema Ausschreibung: Hier kann ich sagen, dass wir grundsätzlich offen wären, über Ausschreibungsverfahren zu sprechen, wenn sich das, wie auch in meinem Eingangsstatement geschildert, in einem zielführenden Rahmen bewegt. Womit wir definitiv nicht einverstanden sind, ist eine Vergabe per Losverfahren. Klar sollte auch sein, dass die Ausschreibung nicht alle Probleme löst, über die wir heute gesprochen haben. Die Anstrengungen, die vor allem im Bereich der Infrastruktur erforderlich sind, beispielsweise in Form der Umwidmung von Pkw-Stellplätzen, lassen sich also auch nicht durch eine Ausschreibung vermeiden. Deswegen muss hier sicherlich abgewogen werden, ob die Ressourcen, die eine EU-weite Ausschreibung verschlingt, nicht an dieser Stelle besser investiert werden, um zügiger Fortschritte zu erzielen.

Zur Frage nach den Stationen, nach der Umstellung auf einen stationsbasierten Betrieb: Es ist ja so, dass die öffentliche Hand stationsbasierte Fahrradverleihsysteme schon seit Anfang der Zweitausenderjahre fördert und wir feststellen müssen, dass diese nicht in der Form, wie wir es bislang vorweisen können, eine Nutzungsintensität aufweisen können. Die neuen Mobilitätsdienstleistungen gibt es ja letztendlich, um den ÖPNV als bereits stationsgebundenes Angebot attraktiver und vor allem auch flexibler zu machen. Das heißt nicht – ich habe es ja auch in meiner Stellungnahme bereits erwähnt –, dass Stellflächen per se nicht funktionieren. Klar muss aber sein, dass es einfach eine gewisse Dichte der Stationen braucht. Ansonsten müssen wir keine großen verkehrlichen Effekte erwarten, wenn ich mit dem Auto bis vor die Haustür komme und mit dem Umweltverbund dann letztendlich das Nachsehen habe.

Wir sehen zum Beispiel anhand interner Auswertungen, dass die Akzeptanz auf Nutzungsseite bereits ab einem Abstand von 100 bis 150 m stark abfällt. Insofern kann ich den Vorstoß von Herrn Taschner nur unterstützen, dass wir etwa an jeder Kreuzung Stellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge durch Umwidmung von Pkw-Parkplätzen schaffen könnten. Damit würde sich dann nicht nur eine Routine beim Abstellverhalten durchsetzen lassen, es wäre zudem eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Berlin. Als Verkehrsplaner verrate ich Ihnen sicherlich kein Geheimnis, dass durch ein ambitioniertes Parkraummanagement in dieser Form sicher auch noch mal ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden kann. Ein Beispiel hierfür – wir haben es ja auch schon in der Diskussion gehört – ist Paris. Hier muss man aber ganz klar sagen, dass nicht 15 Stellplätze in zwei Jahren, sondern 2 500 Stellflächen innerhalb weniger Monate auf deutlich kleinerer Stadtfläche geschaffen wurden.

Zur Frage nach Bremen: Wir selbst sind mit Lime nicht in Bremen vertreten. Bremen ist aber auch nicht das einzige Beispiel für eine Sondernutzung in Deutschland im Bereich der stationslosen E-Scooter. Man kann auch gerne mal den Blick nach Düsseldorf richten. Auch da zeigt sich, dass die Sondernutzung alleine nicht die Flächennutzungskonflikte auflöst, die es

z. B. dort in der Altstadt gibt. Deshalb gibt es nun einen Prozess zur Einführung von festen Stellflächen, gerade in den Bereichen, in denen die Flächennutzungskonflikte besonders hoch sind. Es werden innerhalb kürzester Zeit gut sichtbare, einfach zugängliche Stationen eingerichtet. Es gibt eine engmaschige Evaluation auch mit der Stadt im Wochentakt. Einen ganz ähnlichen Prozess starten wir auch in Köln, wo, wie fälschlicherweise behauptet wurde, kein Verbot im Raum steht. Die Stadt möchte an der Vereinbarung mit uns festhalten und schwenkt nicht auf eine Sondernutzung um. Das ist möglich, da wir eben mit der Stadt zusammenarbeiten und gemeinsam Lösungen finden, die die aufkommenden Probleme adressieren. Auch dort sind wir in der Innenstadt nun in der Diskussion um feste Parkplätze, die kontinuierlich erweitert werden. Das ist letztendlich eine Arbeit, die Ihnen das Gesetz und die Sondernutzung nicht abnehmen wird, wenn Sie die neue Mobilität aktiv gestalten wollen.

Zur Frage nach unserer Einschätzung zur Verfassungswidrigkeit: Ich habe ganz bewusst in meiner Stellungnahme Bezug auf die Einschätzung der Carsharingunternehmen genommen, da hier bereits klar wird, dass das Gesetz auf tönernen Füßen steht. Ob wir ähnliche Schritte gehen, hängt maßgeblich davon ab, in welcher Form die Novelle letztendlich verabschiedet wird. Wir haben uns jedoch zunächst gegen einen mit dem Carsharing vergleichbaren Ansatz entschieden, da das aus unserer Sicht das falsche Signal wäre. Ich habe es mehrfach betont: Wir wollen uns nicht vor einer Regulierung drücken und haben daher zunächst den Schwerpunkt auf unsere konzeptionellen Anmerkungen in den Vordergrund gerückt. Klar ist aber, dass wir eine einheitliche und zielführende Regulierung wollen. Wir wollen auf jeden Fall einen Flickenteppich auf Bezirksebene vermeiden. Das heißt, wenn die Sondernutzung kommt, sollte sie z. B. auch über einen Antrag bei der Senatsverwaltung erteilt werden.

Zur Entzerrung des Angebotes – Herr Taschner hatte es erwähnt –, also einen Verteilungsschlüssel zwischen Innenstadt und Außenbezirken: So einen Ansatz begrüßen wir, da rennen Sie offene Türen ein. Aus unserer Sicht bringt eine Obergrenze alleine nichts, denn dann werden sich die Anbieter eben auf die nachfragestarken Bereiche in der Stadt konzentrieren. Insofern würden wir einen Ansatz mit einem Verteilungsschlüssel begrüßen, ähnlich wie wir das schon in unserem Vorschlag mit der PSM zum Ausdruck gebracht haben.

Ich glaube, damit habe ich alle Punkte angesprochen. Vielleicht noch ganz kurz eine Reaktion auf die Stellungnahme meines Vorredners, Herrn Hiby. Die Stellflächen können sicherlich auch dazu beitragen, Gehwegfahrten zu reduzieren, aber hier muss ganz klar sein, dass wir auch über die Infrastruktur für den fließenden Verkehr sprechen müssen. In einer 50-er Zone ohne Radweg ist es nicht überraschend, dass die Menschen auf E-Tretrollern auf die Gehwege ausweichen. Auch hier ist der Fokus auf den fließenden Verkehr und die Ausweitung auch der Radverkehrsinfrastruktur in Zukunft erforderlich, um eine sichere Infrastruktur bereitzustellen und dadurch die Anreize, auf den Gehweg auszuweichen, überhaupt erst zu vermeiden. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Vielen Dank, Herr Jung! – Wir machen weiter mit Herrn Leuschner, auch digital zugeschaltet. – Bitte sehr!

Lawrence Leuschner (TIER Mobility GmbH) [zugeschaltet]: Danke schön! – Ich fange mit der ersten Frage von Herrn Schopf an: Als Branche haben Sie lange gegen die strikte Regulierung gekämpft. Woher kommt der Sinneswandel? – Das ist nicht so ganz korrekt, muss man sagen. Wir haben seit Längerem versucht, eine Selbstverpflichtung mit klaren Standards

durchzusetzen. Doch leider haben wir es nie geschafft, das mit der Stadt auch wirklich umzusetzen. Wir haben die Selbstverpflichtung in einigen Städten in Deutschland, und es funktioniert sehr gut. Wir hatten diese Hoffnung lange, es kam aber nie zu einem richtigen Austausch, der regelmäßig und konstruktiv ist. In Berlin hatten wir unser letztes Treffen als Round Table im Februar 2020, das war vor anderthalb Jahren – in den meisten Städten treffen wir uns teilweise wöchentlich, einmal im Monat oder alle zwei Monate –, so sieht leider keine Zusammenarbeit aus.

Wir haben auch das Thema Parken immer wieder angesprochen und waren dafür total offen. Das Ergebnis war, dass es eine Bezirkssache sei. Wir haben ausgerechnet, wie viele Parkplätze wir brauchten. Wie gerade gehört, reden wir über Tausende von Parkplätzen, doch nach zwei Jahren haben wir genau 38 Parkplätze. Dementsprechend muss es einen deutlich besseren Austausch geben. In Städten wie London gab es einen rigorosen Auswahlprozess. Es werden dort verschiedene Daten hinzugezogen, externe Daten, Daten von der Stadt, und man trifft Entscheidungen, wie man den Service verbessert, sicherer und nachhaltiger macht.

Unsere Mission ist es, die Mobilität zum Guten zu verändern. Wir wollen einen Service anbieten, der die Lebensqualität und die Mobilität in der Stadt verbessert. Das kommt jedoch zu einem Limit, wenn viele, andere Unternehmen, nicht diesem Standard folgen. Daher scheint eine Ausschreibung der einzige Weg zu sein. Wenn die Voraussetzung die Sondernutzung ist, dann sind wir dafür, denn Berlin verdient einfach eine deutlich bessere Qualität. Deswegen muss jetzt reguliert werden.

Die zweite Frage war: Wie könnte so eine Ausschreibung aussehen? – Mit einer Ausschreibung kann die Stadt selbst die Kriterien bestimmen. Was wir gesehen haben – wir haben über 40 verschiedene Ausschreibungen in den letzten zwölf Monaten gemacht –, ist, dass es um Klimapläne, Nachhaltigkeit, Compliance zum Parken geht. Was macht man, wenn Fahrzeuge falsch geparkt werden? Wie schnell werden sie korrigiert? usw. – Dementsprechend können wir sehr gerne unsere Erfahrungen teilen, was besonders gut und effektiv war. Wir stellen gerne den Kontakt zu den Städten her.

Es gab auch noch die Frage, ob die Sondernutzung nicht auch die gleichen Ziele erreichen kann. Wie gesagt: Eine Angebotseinschränkung, einfach Gebühren einzuführen und damit dann die Gesamtzahl der Scooter zu reduzieren – auch unbekannterweise können das zehn oder zwanzig Unternehmen sein –, würde zu einem kompletten Chaos führen, weil Sie dann noch mehr verschiedene Anbieter anziehen würden, als wenn Sie jedem nur 1 000 Scooter geben, denn jeder versucht dann, in der Stadt zu sein. Das ist das Worstcaseszenario, was wir versuchen abzuwenden. Denn damit sorgen Sie für eine noch mindere Qualität, und das Problem des Parkens lösen Sie damit auch nicht.

Es wurde nach der Erfahrung in Bremen im Vergleich zu Berlin gefragt. In Bremen haben wir eine sehr zufriedene Stadt. Wir haben gerade wieder einen Round Table gehabt. Es gibt eine Begrenzung auf vier Anbieter und ganz klare Regeln: Ordentliches Abstellen im Freefloating, Reaktionszeiten, wenn etwas umgefallen ist oder den Weg versperrt, ordentliche Wartung, arbeitsrechtliche Kriterien. – Wir haben auch einen Unterstützungsfonds für Menschen mit Einschränkungen wie Sehbeeinträchtigungen aufgesetzt. Das ist ein Beispiel. Wir haben noch viele andere Beispiele von 130 Städten, wie man am besten das Parken umsetzt, wie viele Fahrzeuge in welchem Gebiet usw. Das können wir sehr gerne teilen. Aber ich glaube, die

größte Frage, die von den meisten Leuten heute diskutiert wird – auch von Ihnen, Herr Taschner –, ist, wie man das Parken regelt. Mich macht es selber auch nicht glücklich, wenn ich unsere Scooter auf dem Gehweg sehe. Mich macht es nicht glücklich, wenn sie eine Einfahrt blockieren. Sie können sich vorstellen, wie oft ich diese Scooter aufhebe.

Dementsprechend muss es ein Hybridsystem geben. Das ist die beste Lösung. Ein Hybridsystem bedeutet: An den wesentlichen Knotenpunkten, wie S- und U-Bahnhöfen, muss es feste Stationen geben. Dann muss es einen weiteren Mix von Freefloatingflächen geben, wo ganz klar eine Technologie eingesetzt wird, die regelt, dass Fahrzeuge an richtigen Positionen abgestellt werden. Das Freefloating kann dementsprechend sehr gut organisiert werden. Wir brauchen ungefähr alle 250 Meter solche Parkplätze, um das anzubieten. Also noch mal zusammengefasst: Große Stationen an den wesentlichen Hubs. Kleine Stationen an jeder Kreuzung, am besten alle 250 Meter. Ein bisschen Freefloating. – Ich glaube, das ist die beste Lösung. Das Gleiche sehen wir bei Nextbike, die das auch sehr gut gemacht haben, zusammen mit der Stadt Berlin. Dementsprechend würde das den Druck nehmen und für eine deutlich bessere Compliance sorgen. Natürlich müssen wir auch die Kunden noch besser educaten, damit die Leute das am Ende wirklich so behandeln, als wäre es ihr eigenes Fahrzeug.

Es gab noch eine Frage grundsätzlich zum Verkehrsraum. Ich glaube, wir müssen aufpassen, dass wir nicht eine große Chance verpassen. Wir müssen das Ganze ganzheitlich denken. Wir sprechen von Scootern auf Fußwegen, aber die Frage ist: Wo passiert das? Wann fährt jemand auf dem Fußweg? – Das passiert immer dann, wenn es keinen Fahrradweg gibt. Auf einer Berliner Straße mit den ganzen SUVs fühle ich mich in Kreuzberg nicht wohl, deswegen muss ich dann auch mal auf einen Fußweg ausweichen. Das ist ein Infrastrukturproblem und nicht das Problem des Scooters. Wie gesagt, beim Parken muss klar sein, dass die Infrastruktur geschaffen wird. Wir reden über Tausende von Parkplätzen. In Berlin sind wir bei 38, in Paris in wenigen Monaten bei über 2 000.

Noch einige Kommentare zu Herrn Ronneburg: Das Gesetz – wir haben noch mal nachgeschaut –, was gerade zitiert wurde, hat keine Begrenzung, also zielt nur auf eine Begrenzung, nicht auf eine Ausschreibung. Da ist nichts zu sehen von unserer Seite, das heißt, das Wort Ausschreibung haben wir nicht gefunden. In den verschiedenen Gesprächen, die wir mit der Stadt Berlin hatten, ging es auch immer nur um eine Begrenzung, nicht um ein Auswahlverfahren oder eine Ausschreibung. Daher sollte man das definitiv noch mal herausarbeiten, hinzufügen. Wie gesagt, eine Flottenbegrenzung bringt nichts. Sie müssen die Qualität erhöhen. Das geht nur durch eine Ausschreibung.

Es gab noch einen Vorschlag für eine Quote für den inneren Bereich. Wir sind absolut dafür und finden das gut. Wir müssen uns die Daten anschauen, wie viele Scooter in der Innenstadt gebraucht werden, wie das im Verhältnis zu den Außenbezirken ist. Dafür sind wir völlig offen. Wir haben, wie gesagt, das gleiche Interesse, einen guten Service ohne Beschwerden anzubieten.

Es gab noch eine Frage, wie sich der Markt entwickeln wird, ob es nächstes Jahr überhaupt noch Scooter gehen wird. Ich hoffe, schon. Es gab natürlich eine erste ...welle [unverständlich], es wird wahrscheinlich noch eine zweite geben. Aber am Ende wird es wahrscheinlich so sein, dass noch eine Handvoll Anbieter übrig bleiben wird.

Mein letzter Kommentar geht an Herrn Dr. Hiby zu der minderen Qualität von Scootern, die von syrischen Flüchtlingen aufgestellt werden: Als Sohn eines syrischen Flüchtlings muss ich leider besonders viele Flüchtlinge einstellen, viele Ingenieure. Ich hoffe, dass Sie die mindere Qualität des Aufstellens entschuldigen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Oliver Friederici: Recht herzlichen Dank, Herr Leuschner! – Das war die Runde der Anzuhörenden. Ich danke Ihnen zunächst einmal. Jetzt kommt erst noch der Senat zur Stellungnahme und Beantwortung der Fragen. – Bitte sehr, Herr Staatssekretär!

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Liebe Abgeordnete! Liebe Anzuhörende! Es ist eine sehr spannende Diskussion. Es gibt viele neue Hinweise und auch Fragen an uns, die ich gerne beantworten werde. Ergänzend, Herr Vorsitzender, wird Herr Krafczyk, Abteilungsleiter Grundsatz, gleich noch ein paar Ergänzungen vornehmen.

Ich würde am Anfang – juristisch kann man, glaube ich, lange darüber sprechen – ein paar Sätze zum OVG Münster und der Entscheidung sagen. Das war zwar eine Eilentscheidung – vollkommen richtig, Herr Hellriegel –, aber das Gericht hat sich schon sehr intensiv mit den Inhalten befasst. Das Hauptsacheverfahren steht natürlich noch aus. Man weiß nicht, wie es endet, aber da sich das OVG bereits intensiv inhaltlich befasst hat, könnte es gut sein, dass das Hauptsacheverfahren genauso ausfällt. Insofern müssen wir das abwarten. Der Vertragsschluss per App funktioniert natürlich nur, wenn dort auch ein Fahrzeug steht. Insofern ist Ihr Argument dort etwas zu kurz gegriffen.

Es gab die Frage vom Abgeordneten Schopf, warum es eines eigenen § 11a bedarf. Ich hatte vorhin schon mal ausgeführt, dass die Freefloater beim Auto – also das Carsharing – weniger Nutzungskonflikte hervorrufen als andere Sharingverkehrsmittel. Deswegen ist dort unserer Einschätzung als Senat nach eine besondere Stellung gerechtfertigt.

Es gab eine Frage zur Befristung, wie lange diese möglich ist. Das Bundescarsharinggesetz gibt uns acht Jahre vor. Andere Fristen, für andere Fahrzeuge, sind dann auf der Basis der aktuellen verkehrlichen Untersuchung noch zu regeln.

Zur Frage der Kosten für Ladeeinrichtungen, Fahrradbügel etc.: Das ist natürlich in erster Linie, wie auch heute, weiterhin so zu regeln, dass Bezirk und Land in den jeweiligen Zuständigkeiten die Kosten übernehmen. Möglicherweise – man kann aber nicht vorgreifen – wird so etwas dann auch in den Bestimmungen zur Sondernutzungserlaubnis hier und da geregelt werden. Das ist aber im Moment schwer zu sagen.

Zum Thema Havarien wird Herr Krafczyk gleich noch mal im Detail antworten, Herr Besler. Aber schon mal kurz vorweg: Kurzfristig ist aus unserer Sicht eine Anzeige bei kurzfristigen Störungen vollkommen ausreichend. Wenn sich tatsächlich längere Arbeiten herausstellen, ist es doch eine Sondernutzung.

Dank auch für die Hinweise zu den Bearbeitungszeiten in der Abteilung VI! Darauf haben wir intensiv zugearbeitet, dass diese bei uns besser werden. Es ist natürlich bedauerlich, dass in den Bezirken die Personalengpässe zu längeren Bearbeitungszeiten führen. Wir sind separat auch im intensiven regelmäßigen Austausch.

Zu den positiven Effekten des Carsharings – Herr Schmidt sprach das ja auch an, Herr Hiby ist darauf eingegangen –: Das ist wissenschaftlich nicht so einfach zu belegen. Wir hoffen natürlich – ich bin eingangs darauf eingegangen –, dass der Sharingbereich schon dazu führen kann, einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Nur kann man es im Moment wissenschaftlich noch nicht so genau nachweisen. Mit dem Gesetz wollen wir natürlich nur die negativen Auswirkungen angehen, nicht eventuelle positive. Deswegen haben wir diesen Gesetzentwurf vorgelegt.

Es gab die Frage danach, ob freiwillige Maßnahmen nicht ausreichen würden. Ich schließe mich den Äußerungen von Abgeordneten anderer Fraktionen an, dass sich bei freiwilligen Vereinbarungen selten 100 Prozent der Anbietenden daran halten. – Was ist mit neuen Anbietenden? Es ist ein dynamischer Markt. Insofern ist ein Gesetz unserer Einschätzung nach dort eine klarere Regelung.

Herr Friederici hat als Abgeordneter den potenziellen Eingriff in die Gewerbefreiheit erwähnt. Natürlich ist im Rahmen der Ausgestaltung der weiteren Regelungen abzuwägen, damit etwaige Eingriffe verhältnismäßig bleiben. Das ist selbstverständlich.

Herr Ronneburg fragte, auf welcher Rechtsgrundlage heutige Sharingfahrzeuge unterwegs sind. Aktuell sind es geduldete Sondernutzungen. Um das tatsächlich geregelt zu bekommen, sehen wir den Bedarf für dieses Gesetz zur Regulierung.

Zu den Möglichkeiten des Landes Berlin, auf Parkplätze hinzuwirken: Parken ist aktuell laut Zuständigkeitsgesetz eine Bezirkskompetenz im Land. Wenn so etwas potenziell geändert werden würde, dahin gehend, dass z. B. die Hauptverkehrsstraßenkompetenz vollständig zum Land kommt, hätte das Land mehr Einflussmöglichkeiten bei den Parkplätzen. Die Schaffung neuer Parkplätze in den Bezirken ist unterschiedlich. Einige Bezirke haben größere Zahlen ausgewiesen, andere sind noch nicht so dabei. Es ist auf jeden Fall sehr viel Luft nach oben. Wir sprechen darüber und ermahnen die Bezirke regelmäßig, da mehr zu machen.

Es war die Frage, wenn ein sehr großes Unternehmen plötzlich alles kostenlos anbieten würde – dann ist es trotzdem immer noch ein gewerbliches Anbieten, auch wenn es kostenlos ist. Bezüglich der Entsorgung von illegal abgestellten Fahrzeugen: Auch das würde eine Sondernutzung darstellen. Daher ist das nicht separat zu regeln.

Herr Moritz fragte noch etwas zum Bundescarsharinggesetz, was es regelt und was es nicht regelt. Es regelt die Landesstraßen nicht. Es regelt die Bundesfernstraßen, es regelt die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, aber alle anderen Straßen im Land nicht. Deswegen reagieren wir darauf mit unserem Gesetzentwurf.

Dann würde ich Herrn Krafczyk bitten, den Aspekt Havarien und Ähnliches zu vertiefen und auch auf die Zuverlässigkeit und Gleichberechtigung von Unternehmen einzugehen; falls noch weitere Aspekte sind, auch gerne darauf.

Vorsitzender Oliver Friederici: Sehr gerne! – Bitte sehr!

Dr. Jürgen Krafczyk (SenUVK): Vielen Dank! – Der Herr Staatssekretär hat im Wesentlichen schon alles beantwortet. Wenn ich auf den Punkt der Zuverlässigkeit komme, die im Gesetz angesprochen und zu prüfen ist – die Sondernutzungserlaubnis soll nur an zuverlässige Unternehmen erteilt werden: Das ist so aus dem Bundescarsharinggesetz übernommen, und wir haben es in unserem Gesetzentwurf legal definiert, nämlich: Unzuverlässig ist, wer nachhaltig gegen gesetzliche Bestimmungen aus dem Straßen- und Straßenverkehrsrecht verstößt. – Es muss natürlich in dem Verfahren überprüft werden, ob solche Verstöße bekannt sind.

Das Gleiche betrifft die anderen Verfahrensgrundsätze, die in dem Entwurf genannt sind: Der Grundsatz der Gleichbehandlung bezieht sich die allgemein EU-weit geltenden Verfahrensgrundsätze der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung und Transparenz, die in allen Ausschreibungsverfahren zu beachten sind.

Ich möchte vielleicht noch ganz kurz auf den Punkt „Verstoß gegen Gesetzesvorbehalt“ und die Wesentlichkeitsrechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eingehen: Die Fragen, die hier diskutiert werden, sollen ja jetzt gerade in einem Gesetz geregelt werden, und wir wollen mit dem Gesetz die rechtliche Grundlage für die Regulierung der geteilten Mobilität schaffen. Die Frage, wie weit denn das Straßenverkehrsrecht des Bundes gilt und was wir im Land Berlin regeln können, ist in der Tat eine rechtlich schwierige Frage. Aber der Landesgesetzgeber kann eben nicht in die Regelungskompetenz des Bundes eingreifen und das regeln, was der Bund geregelt hat. Deswegen ist dieser Entwurf insoweit ein Stück offen und sagt: Gut! Wenn sich irgendwann mal klären sollte – das gilt aber in allen anderen Rechtsgebieten letztlich auch –, dass der Bund hier schon etwas abschließend geregelt hat, dann ist die Anwendungsbreite dieses Gesetzes entsprechend eingeschränkt. – Aber das muss, wie gesagt, der künftigen Entwicklung überlassen bleiben.

Vielleicht ganz kurz noch zu der Frage Aufgrabungen und Baumaßnahmen im Straßenland: In der Tat war hier im Wesentlichen noch beabsichtigt, eine Klarstellung zu der bisherigen Regelung zu schaffen. Die Anzeige bei Notfällen und Havariemaßnahmen – so ist es bisher geregelt – sollte für die Fälle, in denen diese Havarie als solche nicht mehr im Vordergrund steht, sondern sich die Maßnahme länger entwickelt, dann dazu führen, dass man einen Antrag stellen muss, um die Maßnahme in das reguläre Verfahren zu überführen. – Wir sind dabei und in Gesprächen, eine Regelung zu finden, dass man einen Zeitrahmen festsetzt, ab dem gesagt wird: Gut! Jetzt ist die Notfallsituation als solche nicht mehr in der Weise im Vordergrund, dass man dann einen Antrag auf Sondernutzung stellen kann. – Da gibt es Vorschläge; wir sind noch dabei, eine Verbesserung zu erzielen. – Das waren, glaube ich, noch die wesentlichen Punkte.

Vorsitzender Oliver Friederici: Wir danken Ihnen, auch Herrn Staatssekretär! – Das Wortprotokoll ist bereits beantragt worden. Herr Schopf hat eine Wortmeldung. – Bitte sehr!

Tino Schopf (SPD): Danke, Herr Vorsitzender! – Wir hätten es beinahe vergessen: Wir beantragen natürlich die Dringlichkeit des Wortprotokolls. – Danke!

Vorsitzender Oliver Friederici: Gibt es dagegen Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das beschlossen. – Dann bedanke ich mich sehr herzlich bei allen fünf Anzuhörenden für ihr heutiges Kommen und Erscheinen auch im digitalen Bereich. Wir wünschen Ihnen

alles Gute für den weiteren Tag; bleiben Sie gesund! Vielen Dank! – [Beifall] – Dann darf ich feststellen, dass wir diesen Tagesordnungspunkt vertagen. Alles Weitere können wir in der Sprecherinnen- und Sprecherrunde besprechen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 18/2720

**Umbau des Autobahndreiecks Funkturm
stadtverträglich gestalten!**

[0344](#)

UmVerk(f)

Haupt

StadtWohn*

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.