

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Regulierung von Mietfahrzeugen nach Straßengesetz

Drucksache 19/0400 (B. 53) – Auflagen zum Haushalt 2022/23 –

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
- IV A 1 -
Tel.: 9026-1628

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

M i t t e i l u n g

- zur Kenntnisnahme -

über

Regulierung von Mietfahrzeugen nach Straßengesetz

Drucksachen Nr. 19/0400 (B. 53) - Auflagen zum Haushalt 2022/23

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 23.06.2022 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, dem Abgeordnetenhaus jährlich, erstmals zum 31. Oktober 2022 zu den Erfahrungen der Umsetzung der Regulierung von Mietfahrzeugen nach Straßengesetz zu berichten, insbesondere hinsichtlich der Freihaltung von Fußgängerwegen, dem verkehrlichen Nutzen und der Ausweitung der Bedienggebiete in den Außenbezirken.“

Hierzu wird berichtet:

Mit der Änderung des Berliner Straßengesetzes durch Einfügung des § 11a hat das Land Berlin den Rechtsrahmen zur Regulierung des gewerblichen Anbietens von Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können, geschaffen. Nach dieser Vorschrift müssen die Unternehmen wie berichtet eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis einholen, um stationslose Mietfahrzeuge wie Elektro-Tretroller und Fahrräder im öffentlichen Straßenraum anbieten zu dürfen. Diese Novellierung des Berliner Straßengesetzes ist am 1. September 2022 in Kraft getreten. Hinsichtlich der stationslosen Carsharing-Angebote hat das Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg in einem einstweiligen Rechtsschutzverfahren die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Berlin (Beschluss vom 01.08.2022, Az.: VG 1 L 193/22) bestätigt und entschieden, dass diese Angebote keine Sondernutzung nach §§ 11 Abs. 2, 11a des Berliner Straßengesetzes sind (OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 26.10.2022, Az.: OVG 1 S 56/22).

Zum 1. September 2022 wurden von elf Unternehmen Anträge auf Sondernutzung für das stationslose gewerbliche Anbieten von insgesamt über 70.000 Mietfahrzeugen gestellt und bewilligt. Davon machen den Großteil Elektrokleinstfahrzeuge mit über 50.000 Fahrzeugen sowie Fahrräder (mit bzw. ohne elektrischem Antrieb) mit über 9.000 Fahrzeugen aus. Die restlichen knapp 9.000 Fahrzeuge verteilen sich in ähnlicher Größenordnung auf E-Motorroller und Carsharing-Fahrzeuge.

Zum 1. September 2023 werden nur noch durch neun Unternehmen insgesamt 60.000 Mietfahrzeuge angeboten. Die genehmigten Fahrzeuge verteilen sich hierbei wie folgt: 47.000 Elektrokleinstfahrzeuge, 10.000 Fahrräder mit bzw. ohne elektrischem Antrieb, 350 elektrisch betriebene Lastenräder sowie 2.600 Kleinkrafträder (E-Motorräder).

Im Rahmen dieser Sondernutzungserlaubnisse werden in Bezug auf das regelkonforme Abstellen der Fahrzeuge gegenüber den Unternehmen nunmehr umfassende Anforderungen gestellt. Eines der wichtigsten Ziele dieser Auflagen ist das Freihalten der Fußverkehrsflächen insbesondere von abgestellten Elektro-Tretrollern, welche andere Verkehrsteilnehmende gefährden können. Darüber hinaus werden die Unternehmen verpflichtet, technische Lösungen gegen ungeordnetes Abstellen der Fahrzeuge einzuführen, sei es über einen Foto-Beleg oder zum Beispiel über exakte Ortungssysteme, die unter anderen das Beenden des Mietvorganges in dafür nicht vorgesehenen Gebieten, also z.B. Grünanlagen, - so genannten ‚No-Parking-Zones‘ - technisch unterbinden.

Eine der Auflagen verpflichtet die Unternehmen, anonymisierte Nutzungsdaten zu teilen, um einerseits die Einhaltung der Nebenbestimmungen überprüfen zu können, sowie andererseits eine Einschätzung zum Beitrag zu den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes zu ermöglichen.

Erstmalig wurden zum Stichtag 30. September 2022 Nutzungsdaten der Fahrzeuge von den Unternehmen an die zuständigen Stellen der SenMVKU übermittelt. Diese Daten werden derzeit ausgewertet. Ab Mitte Oktober 2023 wird eine Datenmanagementplattform eine geordnete und automatisierte Erfassung der Nutzungsdaten gewährleisten. Dabei werden über dezidierte Schnittstellen alle Bewegungen und Aktionen aller Fahrzeuge gesammelt, analysiert und visualisiert. In einem entsprechenden Ausschreibungsprozess wurde am 03.09.2023 ein Zuschlag für die Bereitstellung und den Betrieb einer solchen Plattform an ein externes Unternehmen erteilt.

Bisher liegen nur Vergleichszahlen aus dem Zeitraum Q4 2022 bis Q2 2023 vor, die noch keine abschließende Einschätzung zur Nutzung der Fahrzeuge zulassen. Diese Zahlen werden quartalsweise von den Unternehmen an die SenMVKU übermittelt, so wie in den Nebenbestimmungen vorgegeben. Dabei handelt es sich um die Anzahl der Fahrzeuge, Anzahl der Mietvorgänge, Dauer sowie Entfernung der Mietvorgänge für jeden einzelnen Tag eines Quartals.

Es lassen sich starke saisonale Schwankungen erkennen. Über alle Anbieter hinweg lässt sich bei den Leihfahrrädern wie den Elektrokleinstfahrzeugen eine leichte Erhöhung der täglichen Nutzung der einzelnen Fahrzeuge über den Zeitraum von Q4 2022 bis Q2 2023 verzeichnen: Die Fahrten pro Fahrzeug pro Tag sind bei Fahrrädern von 0,48 auf 0,74 und bei Elektrokleinstfahrzeugen von 1,17 auf 1,42 gestiegen. Ebenfalls gestiegen ist die durchschnittliche zurückgelegte Entfernung pro Fahrt bei Leihfahrrädern: von 2,07 km pro Fahrt in Q4 2022 auf 2,68 km in Q2 2023. Bei Elektrokleinstfahrzeugen lässt sich keine vergleichbare Erhöhung feststellen. Die durchschnittliche Dauer eines Ausleihvorgangs liegt bei Leihfahrrädern bei 12,31 Minuten (9,56 Minuten in Q4/22) und bei Elektrokleinstfahrzeugen bei 8,49 Minuten (8,39 Minuten in Q4/22).

Viele Fahrzeuge der Flotten werden also maximal eine Stunde am Tag genutzt und verbleiben die restliche Zeit ungenutzt im öffentlichen Raum. Die zurückgelegten Strecken entsprechen in Entfernung und Dauer häufig solchen, die sonst mit dem Umweltverbund zurückgelegt worden wären: zu Fuß, dem eigenen Fahrrad oder auch dem ÖPNV. Eine

wesentliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist zum aktuellen Zeitpunkt weiterhin fraglich.

Bisher wurden die Nutzungsdaten ohne genaue geographische Informationen erfasst, weshalb eine Bewertung der Nutzung in Hinsicht auf die Verteilung im Stadtgebiet zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich ist. Auch können aktuell keine Aussagen zur Ausweitung der Bedienegebiete seit der Einführung des Sondernutzungsregimes gemacht werden.

Darüber hinaus werden gemeinsam mit den Bezirken Abstellflächen für Elektro-Tretroller und Mietfahrräder auf Fahrbahnflächen geschaffen, um die Fußverkehrsflächen von solchen Mietfahrzeugen zu entlasten. Im Rahmen eines Pilotprojekts werden Cluster von Abstellflächen an den Hotspots errichtet und von flächendeckenden Parkverbotszonen umgeben. Die Berliner Mobilitätsverwaltung erhofft sich durch die benannte Neuregelung des Berliner Straßengesetzes und durch das zusätzliche Schaffen von Abstellflächen eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation im Zusammenhang mit dem Abstellen von Mietfahrrädern und Elektro-Tretrollern.

Während die Anzahl der zur Anmietung angebotenen Fahrräder seit einem Rückgang 2021 nun langsam wieder ansteigt, haben die Angebote an Elektrokleinstfahrzeugen seit ihrer Zulassung 2019 stark zugenommen, wobei die Flottengrößen saisonal variieren.

Gemäß Artikel 2 der Zweiten Verordnung zur Sondernutzungsgebührenverordnung (SNGebV) vom 30.11.2022 (GVBl. S. 674) ist das gewerbliche Anbieten von stationslosen Mietfahrzeugen im Innenstadtbereich (innerhalb des S-Bahnringes) ab dem 01.01.2023 gebührenpflichtig. Die Gebührenfestsetzung erfolgt gemäß Tarifstellen 7.2.1 bis 7.2.3 der Anlage 1 zur Sondernutzungsgebührenverordnung und beträgt 3 € je Fahrrad, Elektrokleinstfahrzeug, 0,50 € je Lastenrad und 4 € je Kleinkraftfahrzeug je Monat. Das Anbieten der Mietfahrzeuge im Außenbereich ist gebührenfrei. Infolge der Sondernutzungsgebührenfestsetzung konnte eine Verlagerung des Fahrzeugangebotes vom besonders belasteten Innenstadtbereich zugunsten des Außenbereichs festgestellt werden, so dass nunmehr eine Verteilung von ca. 55 % der Mietfahrzeugangebote im Innenstadtbereich (= innerhalb des S-Bahnringes) und ca. 45 % im Außenbereich erreicht wurde.

Mit der Sondernutzungserlaubnispflicht besteht heute die Grundlage, um Anforderungen über die Nebenbestimmungen verbindlich regeln zu können. Insbesondere konnte eine bessere Erreichbarkeit der Unternehmen sowohl für Behörden, Nutzende als auch

Beschwerdeführende sowie eine leichtere und schnellere Ausweisung von No-Parking-Zones sichergestellt werden. Darüber hinaus sind die Unternehmen erstmalig verpflichtet, Ihre Nutzungsdaten zu teilen.

Die Sondernutzungserlaubnispflicht bildet auch die notwendige Voraussetzung, um Angebotsbeschränkungen im Sinne einer Kontingentierung der erlaubten Flottengröße oder anbietenden Unternehmen und die daraus folgende erforderliche Auswahl zwischen den Anbietenden zu planen und umzusetzen.

Allerdings gelingt es heute noch nicht, die Einhaltung der Nebenbestimmungen auch effizient und wirksam durchzusetzen, da die vorhandenen Ressourcen und technischen Möglichkeiten nicht ausreichen. In der Folge bestehen nach wie vor starke Beeinträchtigungen für Zu-Fuß-gehende und Radfahrende sowie insbesondere sehbehinderte und blinde Menschen im öffentlichen Raum.

Des Weiteren laufen derzeit noch zwei Klageverfahren, die ggf. entscheidende Wirkung auf die Fortentwicklung der Regulierung der Angebote haben werden: Einzelne Punkte der Nebenbestimmungen werden von einem der Unternehmen (TIER Mobility SE) beklagt, da sich das Unternehmen in seiner wirtschaftlichen Freiheit eingeschränkt glaubt. Gleichzeitig liegt eine Klage des Allgemeinen Blinden und Sehbehinderten Verbands gegr. 1874 e. V. (ABSv) vor, der die generelle Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für Angebote in Frage stellt, die Menschen in ihrer Mobilität einschränken. Für beide Klagen ist frühestens Ende 2023 mit dem Fortgang des Verfahrens bzw. einer Entscheidung zu rechnen.

Die Einrichtung von anbieterunabhängigen Abstellflächen wird als wirkungsvoll eingeschätzt, um einen geeigneten Ordnungsrahmen zu gewährleisten. Zum aktuellen Zeitpunkt finden die ersten Evaluationen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung der Abstellflächen statt und erste Erkenntnisse werden zeitnah erwartet. Im Rahmen der ersten Hälfte des Pilotprojektes hat sich dabei herausgestellt, dass die Planung, Koordination und Einrichtung solcher Flächen äußerst personal- und ressourcenaufwändig sowie zeitintensiv ist. Im Zusammenhang mit einer Ausweitung des Pilotprojektes auf die Gesamtstadt sind v.a. Fragen mit Blick auf die strategische Ausrichtung von Jelbi (BVG) sowie den Aufbau und den Betrieb der Abstellflächen zu klären.

Die Überwachung des ordnungsgemäßen und nicht hindernden Abstellens von Mietfahrzeugen durch die Nutzenden als Verkehrsteilnehmende wurde intensiviert, muss aber weiterhin verstärkt werden. Verkehrsbehindernde Fahrzeuge sollen u.a. durch die Überwachungskräfte der bezirklichen Ordnungsämter umgesetzt werden. Zudem hat die SenInnSport zugesagt, dass ein Gebührentatbestand in der Polizeibenutzungsgebühren-Ordnung geschaffen wird, der den Bezirken die Möglichkeit für einen Kostenersatz für die Umsetzungsmaßnahmen gegenüber den Unternehmern schafft. Die Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren erhöht ebenfalls den notwendigen Druck auf die Unternehmen, ihre Nutzenden zu einem ordnungsgemäßen Abstellen der Mietfahrzeuge anzuhalten.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Im Kalenderjahr 2023 wurden insgesamt für diese Angebote Sondernutzungsgebühren in Höhe von 1.061.303,00 € festgesetzt

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.

Ich bitte, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 30. September 2023

.....

Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt