

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
- IV A 1 -

Berlin, den 02. Juni 2026
030 9025 1628
Jobst.Teske@SenMVKU.Berlin.de

2915

An den

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Regulierung von Mietfahrzeugen, auch E-Scooter

64. Sitzung des Hauptausschusses am 26. Juni 2024
Bericht SenMVKU - IV A 1 - vom 06. Juni 2024, rote Nr. 1785

79. Sitzung des Hauptausschusses am 02. Juli 2025
Bericht SenMVKU - IV A 1 - vom 02.07.2025, rote Nr. 1785 A

77. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Dezember 2025
Drucksache Nr. 19/2828 (B.43) - Auflagen zum Haushalt 2026/2027

- Verkehrsmanagement -
Kapitel 0770
Titel 11155 - Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Straßen -

Ansatz 2025:	400.000,00 €
Ansatz 2026:	400.000,00 €
Ansatz 2027	400.000,00 €

Ist 2025:	1.021.122,00 €
Verfügungsbeschränkungen:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 02.04.2026):	383.059,00 €

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, dem Hauptausschuss jährlich zum 30. Juni zur Umsetzung der Regulierung von Mietfahrzeugen nach Straßengesetz zu berichten, insbesondere hinsichtlich der Freihaltung von Fußgängerwegen, der Ausweisung von festen Abstellflächen im öffentlichen Straßenraum, des verkehrlichen Nutzens und der Ausweitung der Bedienggebiete in den Außenbezirken. Der Bericht soll auch die Gesamtanzahl der im Stadtgebiet registrierten elektrobetriebenen Kleinstfahrzeuge (E-Scooter) enthalten.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Ergänzend zu den vorangegangenen Berichten (zuletzt vom 02.07.2025, rote Nr. 1785 A) haben sich folgende Veränderungen zum Berichtsgegenstand ergeben:

Die erteilten Sondernutzungserlaubnisse für die Anbieterinnen und Anbieter laufen bis zum 31.03.2027. Mit den Erlaubnissen wurden auch Nebenbestimmungen erlassen, die das Anbieten von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) im öffentlichen Straßenland unter besondere Auflagen stellt. Diese wurden mit Blick auf die Erfahrungen aus vorangegangenen Erlaubniszeitraum nachgeschärft und erweitert, um die Abstell-situation zu verbessern und Beeinträchtigungen von Menschen mit Sehbeeinträchtigungen und blinden Menschen zu verhindern.

Die Anbieterinnen und Anbieter sind weiterhin verpflichtet, Parkverbotszonen um die Abstellflächen entsprechend der örtlichen Gegebenheiten und zum Lückenschluss zwischen Parkverbotszonen auch über 100 m hinaus einzurichten.

Die Fahrzeughöchstgrenze von 19.000 eKF innerhalb des S-Bahn-rings wurde beibehalten. Die Anzahl der eKF außerhalb des S-Bahn-rings wird zum aktuellen Zeitpunkt nicht reglementiert, ebenso die Anzahl der (E-)Fahrräder und E-Leichtkrafträder im gesamten Stadtraum.

Zum 01. April 2026 werden durch 8 Unternehmen insgesamt 74.060 zweirädrige Mietfahrzeuge angeboten. Die genehmigten Fahrzeuge verteilen sich hierbei wie folgt: 46.450 eKF, 25.260 Fahrräder mit bzw. ohne elektrischem Antrieb sowie 2.350 Kleinkrafträder (E-Motorräder).

Generell lassen sich starke saisonale Schwankungen bei den Nutzungsdaten erkennen. Im Folgenden werden die Nutzungsdaten für die verschiedenen Fahrzeugarten tabellarisch dargestellt.

Nutzungsdaten für den Zeitraum Q1/23 bis Q1/26 für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF):

	Ø Fahrten pro Fahrzeug pro Tag	Ø Strecke pro Fahrt	Ø Dauer pro Fahrt
Q1/2023	1,86	1,4 km	7,0 Minuten
Q2/2023	2,99	1,6 km	8,1 Minuten
Q3/2023	2,56	1,7 km	8,3 Minuten
Q4/2023	2,22	1,4 km	7,0 Minuten
Q1/2024	1,13	1,5 km	7,1 Minuten
Q2/2024	1,86	1,7 km	8,2 Minuten
Q3/2024	2,05	1,8 km	8,5 Minuten
Q4/2024	1,49	1,5 km	7,1 Minuten
Q1/2025	1,54	1,5 km	7,3 Minuten
Q2/2025	2,25	1,6 km	8,0 Minuten
Q3/2025	2,31	1,7 km	7,4 Minuten
Q4/2025	1,72	1,3 km	6,4 Minuten
Q1/2026	1,42	1,6 km	6,5 Minuten

Nutzungsdaten für den Zeitraum Q1/23 bis Q1/26 für (E-)Fahrräder (ohne Nextbike und Call-a-bike):

	Ø Fahrten pro Fahrzeug pro Tag	Ø Strecke pro Fahrt	Ø Dauer pro Fahrt
Q1/2023	0,6	2,1 km	14,5 Minuten
Q2/2023	0,81	2,4 km	16,0 Minuten
Q3/2023	0,82	2,5 km	14,2 Minuten
Q4/2023	0,45	2,1 km	15,2 Minuten
Q1/2024	0,50	2,2 km	16,1 Minuten
Q2/2024	0,81	2,4 km	14,1 Minuten
Q3/2024	0,99	2,2 km	15,6 Minuten
Q4/2024	0,66	2,0 km	12,8 Minuten
Q1/2025	0,78	2,2 km	12,8 Minuten
Q2/2025	1,28	2,7 km	14,1 Minuten
Q3/2025	1,62	2,7 km	13,8 Minuten
Q4/2025	0,92	2,1 km	10,5 Minuten
Q1/2026	0,93	2,3 km	10,4 Minuten

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.

Im Rahmen des Pilotprojektes mit der BVG wurden bis heute (Stand 31.12.2025) an 279 Standorten mit Abstellflächen als Ordnungsrahmen für zweirädrige Mietfahrzeugangebote errichtet. In gemeinsamer Betrachtung mit der Erprobung von Mobilitätsstationen im Rahmen des Verkehrsvertrags und den von den Bezirken eingerichteten Abstellflächen wurden bis Ende 2025 insgesamt 565 Abstellflächen geschaffen, davon 362 innerhalb des S-Bahnringes. Die Erfahrungen damit sind durchweg positiv: Es kommt zu einer Reduzierung von Behinderungen und Gefährdungen durch falsch abgestellte Mietfahrzeuge, insbesondere in solchen Bereichen, wo flächendeckende Parkverbotszonen realisiert werden konnten. Die Verfügbarkeit für Nutzenden an festen Abstellflächen konnte erhöht und der Serviceaufwand für die Anbieter reduziert werden.

Die gesammelten Erfahrungen zeigen, dass Mobilitätsstandorte ein wirkungsvoller Ansatz sind, um Sharing-Angebote zu bündeln. In Verbindung mit Parkverbotszonen für zweirädrige Sharing-Fahrzeuge können so außerdem die Anzahl an falsch abgestellten Fahrzeugen minimiert werden. Die Bündelung durch Mobilitätsstandorte unterstützt außerdem die verlässliche Verfügbarkeit, fördert die Vernetzung der Sharing-Angebote mit dem ÖPNV und erhöht die Effizienz der Angebote. Durch die digitale Überwachung der Fahrzeuge können Konfliktschwerpunkte identifiziert und der Ausbau gezielt gesteuert werden.

Die Senatsverkehrsverwaltung entwickelt derzeit eine Herangehensweise, wie die bereits erprobten Ansätze im Rahmen einer Sharing-Strategie skaliert werden können, um ein stadtweites und bedarfsgerechtes Netz an Mobilitätsstandorten zu schaffen. So können Sharing-Angebote verlässlich gebündelt, in die Außenbezirke gebracht und mit dem ÖPNV vernetzt werden. Im Herbst 2025 wurde hierzu ein Dialogverfahren durchgeführt. Die Strategie befindet sich in der Finalisierung.

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. Sie beträgt 3 Euro je Fahrrad und je eKF sowie 4 Euro je Kleinkraftrad je Monat. Für Lastenräder ist ein Gebührensatz von 0,50 Euro je Monat vorgesehen; derzeit werden keine entsprechenden Angebote im

Stadtgebiet betrieben. Das Anbieten der Mietfahrzeuge im Außenbereich ist gebührenfrei. Infolge der Sondernutzungsgebührenfestsetzung - und gemeinsam mit der Reduzierung der Flotte der eKF innerhalb des S-Bahnringes seit dem 1. Januar 2024 - konnte eine Verlagerung des Fahrzeugangebotes vom besonders belasteten Innenstadtbereich zugunsten des Außenbereichs festgestellt werden, so dass nunmehr eine Verteilung von ca. 49 % der Mietfahrzeugangebote im Innenstadtbereich (= innerhalb des S-Bahnringes) und ca. 51 % im Außenbereich erreicht wurde.

Mit der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Polizeibenutzungsgebührenordnung wurden neue Tarifstellen eingeführt, die das Umstellen bzw. Umsetzen behindernder, gefährdender oder verkehrswidrig abgestellter eKF durch Mitarbeitende der Polizei Berlin oder der bezirklichen Ordnungsämter bzw. beauftragten Unternehmen regeln. Die Neuregelung dient dem Schutz der Verkehrssicherheit und der ungestörten Nutzbarkeit des öffentlichen Raums, indem Behinderungen und Gefährdungen durch falsch abgestellte eKF beseitigt werden können. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die entstehenden Kosten verursachergerecht den Mobilitätsanbietern auferlegt werden und nicht länger von den Ordnungsbehörden zu tragen sind. Die Änderungsverordnung ist zum 24.07.2025 in Kraft getreten. Die Einleitung von Verkehrs-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 2026 wurden insgesamt für diese Angebote Sondernutzungsgebühren in Höhe von 1.331.000,00 Euro festgesetzt

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.

Der Senat von Berlin

Kai W e g n e r

.....
Regierender Bürgermeister

Ute B o n d e

.....
Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt