

19. Wahlperiode

## **Antrag**

der Fraktion der FDP

### **Berlin zur Hauptstadt des Carsharings machen**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Carsharing bietet neue Chancen für individuelle Mobilität. Ein nachfragegerechtes Carsharing-Angebot erlaubt es den Berlinerinnen und Berlinern, ihre Wege selbstbestimmt zu gestalten. Zudem trägt Carsharing zu einer effizienten Nutzung von Straßen und Parkraum bei. Diese Chancen müssen in Berlin endlich genutzt und vom Senat befördert werden.

Das novellierte Berliner Straßengesetz bedeutet für die Branche insgesamt eine massive Überregulierung, die die Vielfalt an Carsharing-Angeboten gefährdet. Um innovative Mobilitätsformen wie das Carsharing zu fördern und nicht auszubremsen, wird der Senat daher aufgefordert, die bestehenden gesetzlichen Regelungen für die Branche zu verbessern. Dazu muss der Senat die folgenden Hebel in Bewegung setzen:

- Der Paragraph 11a des novellierten Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) zur Sondernutzung ist zu streichen.
- Anbieter-offene Stellplätze ggf. mit Ladestationen für Elektroautos sind einzurichten.
- Die Parkgebühren für einzelne Carsharing-Fahrzeuge sollen gestaffelt werden in Abhängigkeit von der Abdeckung des Stadtgebiets durch den Anbieter. Der Einsatz von E-Fahrzeugen soll gebührensenkend wirken bis zur Gebührenfreiheit.
- Wettbewerb von stationsgebundenen und stationsungebundenen Carsharing-Anbietern und der Eintritt neuer Anbieter in den Markt ist zu fördern.
- Vereinbarungen mit Carsharing-Anbietern zur Abdeckung der Nachfrage in den Außenbezirken sowie zur Umstellung der Flotten auf CO2-freie Antriebstechnologien sind zu erzielen.
- Die Maßnahmen sind fortlaufend zu monitoren und regelmäßig zu evaluieren. Der Senat erstellt jährlich einen Bericht zur Förderung des Carsharings in Berlin.

### ***Begründung:***

Carsharing stellt ein wichtiges Angebot für den Verkehr in der Stadt als Alternative zum eigenen Auto dar. Sowohl stationsgebundenes als auch stationsungebundenes (sog. free-floating) Carsharing sind eine Chance, die Verkehrsleistung bei sinkender PKW-Anzahl zu steigern. Leider torpediert der Senat mit dem novellierten Berliner Straßengesetz das Ziel, innovationsfördernde Rahmenbedingungen für die Branche zu schaffen.

Statt das Carsharing zu privilegieren, wie vom Bundesgesetzgeber (CsgG) vorgegeben, sieht das Gesetz viele Restriktionen und neue Gebühren vor. Insbesondere der Paragraph 11a (BerlStrG), der Carsharing als Sondernutzung öffentlicher Straßen einstuft, birgt die Gefahr, dass zukünftig nur wenige Dienstleister der Branche eine Genehmigung erhalten. Damit steht die Vielfalt der verschiedenen Carsharing-Anbieter auf dem Spiel, die in Berlin etwa 7.700 Fahrzeuge ausmachen (Drucksache 19/10764). Will Berlin Vorreiter beim Einsatz innovativer Mobilitätslösungen werden, müssen dringend bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden, die auch Berliner Unternehmen mehr Planungssicherheit geben. Die Streichung des Paragraph 11a des Berliner Straßengesetzes ist in diesem Zusammenhang eine erste wichtige Maßnahme.

Darüber hinaus müssen weitere Hebel in Bewegung gesetzt werden, damit Berlin Hauptstadt des Carsharings werden kann. Ziel muss es sein, Carsharing-Angebote auszubauen und zu fördern, statt auszubremsen. Hierzu gehört neben der Identifizierung von Flächen, auf denen Anbieter-offene Stellplätze bereitgestellt werden können, ebenfalls die Anpassung der Parkgebühren für Carsharer. Es ist unklar, warum Carsharer im Gegensatz zu Handwerksunternehmen für das Abstellen von Autos deutlich stärker belastet werden. Sinnvoll ist es, die Höhe der Parkgebühren davon abhängig zu machen, wie viel Gebietsfläche stadtweit vom Anbieter jeweils abgedeckt wird. Dabei gilt: Je mehr Gebiete abgedeckt werden, desto günstiger müssen auch die Parkgebühren ausfallen. Der Einsatz von E-Fahrzeugen ist gebührensenkend zu veranschlagen und soll zur Gebührenfreiheit in Kombination mit einer Abdeckung des gesamten Stadtgebiets führen. Ein solches Parkgebührenmodell bietet den Vorteil, dass ökonomische Anreize für die Unternehmen geschaffen werden, in die Fläche zu gehen und in eine moderne Flotte zu investieren.

Starre Abstellquoten in den Außenbezirken, wie sie aktuell für Carsharer im Gespräch sind, würden dazu führen, dass Angebote vorbei an der Nachfrage etabliert werden. Daher müssen gemeinsam mit den Anbietern bedarfsorientierte Angebote in den (Außen)-Bezirken erarbeitet werden. Klar ist, dass eine Anlaufphase einzuplanen ist, in der die Nachfrage wächst. Ferner sind zusammen mit den Carsharern Zielvorgaben für die Umstellung auf moderne Antriebstechnologien (wie Elektromobilität oder Wasserstofftechnologie) zu vereinbaren. Dabei ist zu beachten, dass auch die Ladeinfrastruktur in Berlin entlang der Zielvorgaben angemessen ausgebaut und bereitgestellt wird. Schließlich muss der Senat dafür sorgen, dass auch neue Angebote privater Anbieter pilothaft erprobt und sich im Markt langfristig etablieren können.

Berlin, 26. April 2022

Czaja, Reifschneider  
und die weiteren Mitglieder  
der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus von Berlin