

# SHARING-STRATEGIE 2035

Senatsverwaltung  
für Mobilität, Verkehr,  
Klimaschutz und Umwelt

**BERLIN**



# IMPRESSUM

## **Herausgeberin**

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,  
Klimaschutz und Umwelt  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.berlin.de/sen/mvku/](http://www.berlin.de/sen/mvku/)

## **Inhalte und Bearbeitung**

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,  
Klimaschutz und Umwelt  
Abteilung Mobilität: Referat A, Gruppe A 1  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

## **BILDNACHWEISE**

Titelbild: eigene Darstellung

## **STAND**

04/2026

## Inhalt

Impressum.....	2
Präambel.....	1
1 Einführung.....	3
1.1 Ausgangslage .....	3
1.2 Ziele und Aufbau.....	5
2 Zielbild Sharing-Mobility 2035 .....	7
2.1 Angebotshomogene Gebiete.....	7
2.2 Netz an Mobilitätsstandorten .....	10
2.3 Flottengröße für E-Scooter und Fahrräder .....	12
3 Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstandorten.....	14
3.1 Planung der Mobilitätsstandorte.....	14
3.2 Errichtung der Mobilitätsstandorte.....	17
3.3 Betrieb und Unterhaltung der Mobilitätsstandorte.....	18
3.4 Aufbau der Standorte im zeitlichen Verlauf.....	19
4 Marktzugangsregeln als ‚Sharing-Leitlinien‘ veröffentlichen.....	21
4.1 E-Scooter und Fahrräder.....	21
4.2 Carsharing.....	24
4.3 Lastenradsharing .....	25
4.4 Mopeds.....	26
5 Monitoren, evaluieren und nachsteuern .....	27
6 Übergang, Kosten und Finanzierung .....	29
6.1 Planungs- und Errichtungskosten .....	29
6.2 Betriebs- und Verwaltungskosten .....	30
6.3 Finanzierung.....	31
Anlage 1: Glossar.....	33
Anlage 2: Monitoring- und Evaluationskonzept .....	35
1 Umsetzungscontrolling (Standortbetreiber):.....	35
2 Wirkungscontrolling.....	37

# PRÄAMBEL

Berlin versteht Mobilität als Schlüssel für soziale Teilhabe, ökonomische Prosperität, ökologische Verantwortung und urbane Lebensqualität. Das Verkehrssystem soll auf die Mobilitätsanforderungen in Stadt und Umland ausgerichtet sein. Sicherheit und Barrierefreiheit sind dabei unerlässlich, damit das Verkehrssystem zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung beiträgt.

Zur Erreichung dieser Ziele strebt Berlin an, einen integrativen Rahmen zu schaffen, der auch geteilte Mobilitätsangebote (Sharing-Fahrzeuge) involviert und ihren Beitrag zu einer nachhaltigen, flexiblen und vernetzten Stadtmobilität in den Vordergrund stellt. Gegenstand der vorliegenden Strategie sind dabei geteilte Mobilitätsangebote im Sinne der durch Dritte vermittelten Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen, ohne dass diese Eigentumsrechte an dem Fahrzeug erwerben müssen (§ 2 Abs. 3 Nr. 1. MobG BE).

In Berlin werden bereits heute vielfältige Fahrzeugarten im Sharing-Betrieb angeboten und auch künftig steht Berlin neuen Fahrzeugarten und Innovationen positiv gegenüber. Sie eröffnen zusätzliche Mobilitätsoptionen und können die Potentiale des Gesamtsystems Sharing erheblich steigern.

Die Potentiale von Sharing-Angeboten liegen vor allem in ihrer verkehrsentlastenden Wirkung. Sie bieten eine zusätzliche und ergänzende Mobilitätsoption auch ohne eigenen Pkw und tragen dazu bei, den Umweltverbund zu stärken. Dabei ergänzen und flexibilisieren sie den bestehenden Umweltverbund, tragen zur Multi- und Intermodalität bei und können so einen Beitrag zu den verkehrspolitischen und -planerischen Zielen Berlins leisten: einer stadtverträglichen, wirtschaftsfördernden, umweltschonenden, sozialgerechten und klimafreundlichen Gestaltung des Verkehrssystems.

Wichtige Leitlinien dabei gibt das Berliner Mobilitätsgesetz vor:

- Mobilität soll in allen Teilen Berlins gleichwertig und unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlicher Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie Lebenssituation ermöglicht werden (§ 3 Nr. 3 MobG BE), wobei der effiziente und sparsame Umgang mit dem knappen Gut des öffentlichen Straßenraums sicherzustellen ist (§ 1 Abs. 1 S. 2 MobG BE).
- Die Mobilitätsangebote und ihre Infrastrukturen sind an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und den Verkehrsbedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs auszurichten (§ 4 Abs. 1 MobG BE) und sollen im Einklang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden (§ 7 Abs. 2 MobG BE).
- Nicht nur die öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes, sondern auch die den Umweltverbund ergänzenden öffentlich zugänglichen Angebote geteilter Mobilität sollen möglichst mit einheitlichen, multimodal nutzbaren Berechtigungsausweisen nutzbar sein (§ 5 Abs. 5 MobG BE).
- Die „Vision Zero“ bildet die Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrssicherheit (§ 10 Abs. 3 MobG BE) und die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind dabei zu berücksichtigen (§ 11 S. 2 MobG BE).

Die vorliegende Strategie richtet sich an diesen Zielen aus. Dabei sind Sharing-Angebote in den Verkehr als Gesamtsystem einzuordnen. Die Bedeutung von Sharing-Angeboten wird vor

allem in ihrer Ergänzung zum Umweltverbund gesehen. Sie können jedoch nur einen begrenzten Beitrag zur Bewältigung der ersten und letzte Meile beitragen. Die Attraktivität und Nachhaltigkeit von Sharing-Angeboten liegt in der täglichen Mehrfachnutzung durch unterschiedliche Nutzende. Die Voraussetzungen hierfür sind nur bei hinreichend dichter Funktionsmischung gegeben.

Eine Bewertung der Wirkungen und damit der Beiträge von Sharing-Angeboten auf die Erreichung anderer, übergeordneter städtischer Ziele (bspw. im Bereich Klima- und Umweltschutz) ist derzeit noch nicht möglich. Hierfür bedarf es konkreter Wirkungsstudien für Berlin, die im Rahmen des Evaluationskonzeptes zur Strategie vorgesehen werden.

Die Erfahrungen aus der Umsetzung der Strategie und insbesondere die Ergebnisse aus Monitoring und Evaluation werden in die Fortschreibung anderer Plan- und Strategiewerke, wie bspw. dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, einfließen um das Thema Sharing-Mobilität langfristig zu etablieren und stetig zu verbessern.

#### **Vorbemerkungen:**

Im Dokument wird im **Sinne der Lesbarkeit** unter dem Begriff Fahrzeugarten sämtliche motorisierte und nicht motorisierte Sharing-Angebote/Verkehrsmittel, etc. gefasst. Weiterhin wird von Fahrrädern, Mopeds, Lastenrädern und Carsharing geschrieben, es sind jedoch alle Antriebsarten mitgemeint, also auch E-Fahrräder, E-Mopeds, E-Lastenräder und E-Carsharing. Dabei werden auch alle jeweiligen Fahrzeugmodelle betrachtet (z. B.: Carsharing-Transporter).

# 1 EINFÜHRUNG

Berlin ist aufgrund seiner Vielzahl an Sharing-Angeboten bundesweit Vorreiter, wenn es um attraktive Angebote für multimodale Mobilität geht. In den letzten Jahren sind viele neue Angebote entstanden, die bereits Eingang in den Mobilitätsalltag der Menschen gefunden haben. Die Angebote beruhen auf dem Prinzip der „Sharing Economy“: Nutzen statt Besitzen. Die Fahrzeuge werden überwiegend stationslos im sog. Freefloating-Betrieb aber auch stationsbasiert angeboten. Bei der Nutzung handelt es sich um Mietvorgänge. Im Unterschied zu klassischen Mietfahrzeugen können die Fahrzeuge meistens im öffentlichen Raum selbstständig reserviert und genutzt werden. Nachfolgend werden relevante Entwicklungen der Berliner Sharing Mobilität und der bestehende Regulierungsrahmen dargestellt (siehe Kapitel 1.1). Im Weiteren werden die Ziele und der Aufbau der Strategie erläutert (siehe Kapitel 1.2).

## 1.1 Ausgangslage

Sharing-Angebote spielen in Berlin besonders seit 2019 eine wachsende Rolle im städtischen Mobilitätsmix. E-Scooter traten in diesem Jahr zum ersten Mal im Sharing-Betrieb in Erscheinung und ergänzten den bereits bestehenden Markt aus Fahrrad-Sharing, Moped-Sharing und Carsharing. Mittlerweile sind die Angebote stark im Stadtbild und dem öffentlichen Raum präsent, 2025 wurden über 50.000 zweirädriger Sharing-Fahrzeuge in Berlin angeboten. Auch beim Carsharing kam es in den letzten Jahren zu einer starken Zunahme beim Fahrzeugangebot (von 2016 mit knapp 3.000 zu 2024 mit rund 10.000 Fahrzeugen). Insbesondere beim Freefloating Carsharing hat die Flotte seit 2016 stark zugenommen (rund 2.500 auf 9.500 Fahrzeugen), wobei es zu einer gleichzeitigen Abnahme der stationsbasierten Carsharing Flotte kam (von rund 500 auf 200 Fahrzeuge).

Die Freefloating-Angebote konzentrieren sich heute vor allem auf die hoch verdichteten Zentrumsbereiche während in den Außenbezirken häufig keine zuverlässigen Sharing-Optionen vorhanden sind. Auch führt das unachtsame und regelwidrige Abstellen von im Sharing angebotenen Fahrrädern und E-Scooter zu starken Beeinträchtigungen und Gefährdungen auf den Fuß- und Radwegen. Die Angebots- und Preispolitik der Anbieter trägt zudem oftmals dazu bei, Verkehrsverlagerungen und Mehrverkehr zu verursachen, insbesondere bei E-Scootern, was zu teilweise einer unerwünschten Motorisierung des Fußverkehrs führt. Diese Entwicklungen erfordern aus verkehrspolitischer Sicht eine sorgfältige Bewertung und bieten Potenziale für Verbesserungen.

### Rechtliche Ausgangslage

Das Land Berlin hat im Jahr 2022 mit der Änderung des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) durch die Einführung des § 11a BerlStrG einen rechtlichen Rahmen geschaffen, um das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können, zu regulieren. Ziel ist es, die Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu minimieren und damit auch die verkehrlichen Wirkungen der Angebote zu optimieren.

Diese Vorschrift regelt die Erteilung der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnisse an Sharing-Unternehmen für das gewerbliche Anbieten von Fahrzeugen wie E-Scooter und Fahrräder im öffentlichen Straßenraum u. a. im Freefloatingmodell. Aufgrund entsprechender Rechtsprechung in einem einstweiligen Rechtsschutzverfahren vor dem Verwaltungsgericht Berlin wird § 11a BerlStrG auf im Freefloating Carsharing angebotene Pkw und Transporter aktuell nicht angewendet.

Die Sondernutzungserlaubnis soll mit weiteren Nebenbestimmungen versehen und durch bestimmte Auflagen z. B. zum korrekten Abstellen, zur Einrichtung von Beschwerde-Hotlines oder zur Datenbereitstellung - verpflichtet.

Bisher konnten u. a. durch die in den Nebenbestimmungen verpflichtend festgeschriebenen Parkverbotszonen und Mobilitätsstandorte positive Entwicklungen hinsichtlich der Abstellproblematik von zweirädrigen Sharing-Fahrzeugen verzeichnet werden: Die Fahrzeuge können in bestehenden Standortclustern nur noch an den dafür vorgesehenen Mobilitätsstandorten durch die Nutzenden abgestellt werden, wodurch das behindernde Abstellen in den umliegenden Gebieten minimiert wird.

Erlaubnisbehörde für das Anbieten von Fahrzeugen im Freefloating-Modell ist die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).

Das Ausweisen von Flächen im öffentlichen Raum durch einen Betreiber bedarf stets der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis durch die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter. Dies gilt sowohl für Flächen für das stationsbasierte Anbieten von Carsharing, E-Scooter, Fahrrädern oder Mopeds als auch für Mobilitätsstandorte für im Freefloating angebotene E-Scooter, Fahrräder oder Mopeds.

#### Bisherige Erfahrungen mit Mobilitätsstandorten in Berlin

In den letzten Jahren wurden im Rahmen von zwei Projekten mit der BVG (Jelbi) die Umsetzung von Mobilitätsstandorten erprobt und wichtige Erfahrungen in Planung, Betrieb und Integration in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gesammelt.

- Im Rahmen der fünfjährigen Erprobung im Verkehrsvertrag des Landes Berlin mit der BVG lag der Fokus auf der Schaffung von Mobilitätsangeboten in neuen Stadtquartieren insbesondere in Stadtrandlagen sowie Zukunftsorten. Es wurden Jelbi-Netze umgesetzt und hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung evaluiert.
- Das parallel verlaufende „Pilotprojekt Ordnungsrahmen“ zielte insbesondere darauf ab, einen Ordnungsrahmen für zweirädrige Sharing-Angebote zu entwickeln und konzentriert sich hauptsächlich auf die entsprechenden Hotspots.

Dabei wurden durch beide Projekte gemeinsam in ausgewählten Gebieten bereits engmaschige Netze aus Mobilitätsstandorten mit umliegenden Parkverbotszonen geschaffen. Sharing-Fahrzeuge dürfen in diesen Bereichen nur noch auf Mobilitätsstandorten abgestellt werden.

Die gesammelten Erfahrungen zeigen, dass Parkverbotszonen und Mobilitätsstandorte für Sharing-Fahrzeuge ein wirkungsvoller Ansatz sind, um diese Angebote zu bündeln und die Anzahl an falsch abgestellten Fahrzeugen zu minimieren. Mit solchen Standorten kann die Abstellproblematik effektiv gelöst und die Sharing-Angebote können gezielt in die Außenbezirke gebracht 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 - ermöglicht durch eine verpflichtende Datenbereitstellung der Sharing-Anbieter - können Konfliktschwerpunkte identifiziert und der Ausbau gezielt gesteuert werden.

## 1.2 Ziele und Aufbau

Mit dem vorliegenden Dokument entwickelt die SenMVKU 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.

Die Sharing-Strategie 2035 verfolgt demnach vier übergeordnete Ziele, die sich aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ableiten (siehe Präambel):

<b>1. Teilhabe ohne eigenen Pkw ermöglichen</b>	Schaffung von vielfältigen und zuverlässigen Angeboten auch in den Außenbezirken, die in Summe als Alternative zum Besitz eines privaten Pkw geeignet sind
<b>2. Nutzung des Umweltverbundes erhöhen</b>	Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote, die den Umweltverbund zeitlich und räumlich ergänzen und flexibilisieren
<b>3. Straßenraum effizienter gestalten</b>	Schaffung von einheitlichen anbieterneutralen Mobilitätsstandorten zur Vermeidung von Parallelinfrastrukturen
<b>4. Abstellvorgänge ordnen</b>	Schaffung eines flächendeckenden Netzes von Mobilitätsstandorten für Sharing-Angebote in Verbindung mit Parkverbotszonen außerhalb dieser Flächen

Diese Ziele sollen erreicht werden, indem

- ein Zielbild Sharing-Mobility für das Jahr 2035 hergeleitet wird, an dem die zukünftige Entwicklung ausgerichtet werden soll (siehe Kapitel 2),
- ein stadtweites und bedarfsgerechtes Netz an Mobilitätsstandorten geschaffen wird, an denen anbieterneutral Sharing-Fahrzeuge abgestellt und angemietet werden können (siehe Kapitel 3),
- Sharing-Leitlinien veröffentlicht werden, so dass die Rahmenbedingungen für die Sharing-Unternehmen bekannt und planbar sind (siehe Kapitel 4),
- die Entwicklungen ausgewertet und evaluiert werden, um nachzusteuern zu können (siehe Kapitel 5) und
- eine tragfähige Finanzierung für die Planung, Errichtung und den Betrieb der Mobilitätsstandorte sichergestellt wird (siehe Kapitel 6).

Folgende Darstellung illustriert das Vorgehen und den Aufbau des vorliegenden Dokumentes:

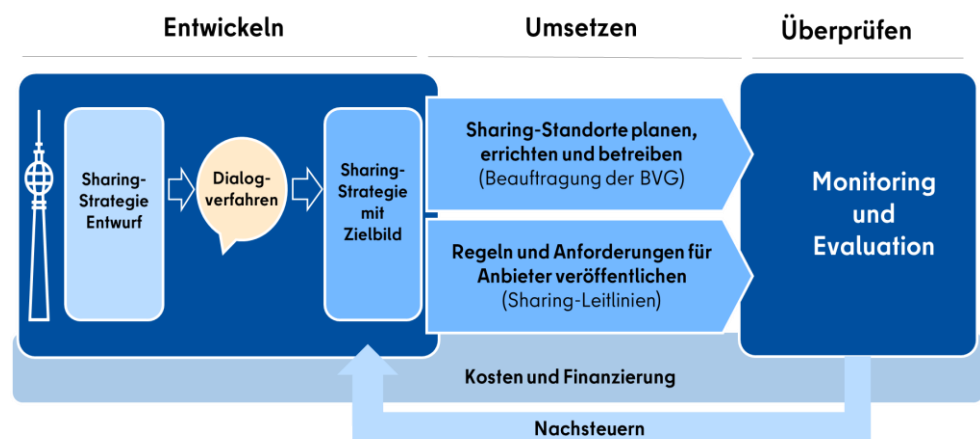


Abbildung 1: Aufbau und Grundlogik Sharing-Strategie 2035

Dabei wurden die Elemente der Strategie – inklusive des angestrebten Zielbilds – in einem Dialogverfahren mit den betroffenen Stakeholdern – wie Anbietern, Hauptverwaltung, Bezirken und Interessenverbänden – diskutiert und weiterentwickelt. Das Dialogverfahren fand in der Zeit vom 24.09. bis 14.11.2025 statt. Offene Fragen wurden weitestgehend gemeinsam geklärt und bei Bedarf wurden Anpassungen an dem Entwurf der Strategie vorgenommen. Das Ergebnis ist die vorliegende Sharing-Strategie 2035, die als Grundlage für die Umsetzung dient – also für die Regulierung sowie die Planung, den Bau und den Betrieb der Mobilitätsstandorte.

Zudem ist geplant ein kontinuierliches Monitoring mit entsprechenden Key Performance Indikatoren (KPIs) und eine regelmäßige Evaluierung umzusetzen. Dazu werden Studien und Erhebungen durchgeführt, um die Strategie und das Zielbild weiterzuentwickeln sowie zu verbessern.

## 2 ZIELBILD SHARING-MOBILITY 2035

Das Zielbild Sharing-Mobility 2035 beschreibt ein anzustrebendes Zukunftsszenario für die Sharing-Mobilität in Berlin. Es leitet her, wie viel, wo und in welcher Form die Sharing-Angebote in der Stadt vorhanden sein sollen. Da Sharing-Angebote nicht überall in der Stadt gleichermaßen nachhaltig und wirtschaftlich zu betreiben sind, wird zwischen verschiedenen städtischen Gebieten aufgrund ihrer Eignung für Sharing-Angebote unterschieden (angebots-homogene Gebiete, siehe Kapitel 2.1).

Neben der hohen Nutzungsdichte und Nutzungsmischung stellt die zuverlässige Verfügbarkeit der Angebote für die Nutzenden einen weiteren Erfolgsfaktor für den wirtschaftlichen und verkehrlich sinnvollen Betrieb von Sharing-Angeboten dar. Dies kann durch die Bündelung der Angebote an entsprechenden Mobilitätsstandorten erreicht werden. Deshalb setzt das Zielbild auf ein stadtweites Netz an Mobilitätsstandorten, die anbieterübergreifend genutzt werden (siehe Kapitel 2.2).

Rein privatwirtschaftliche Angebote konzentrieren sich vor allem auf die nachfragestarken, wirtschaftlich interessanten Gebiete. Um eine möglichst gute Abdeckung mit Sharing-Angeboten auch in nachfrageschwächeren Gebieten zu erreichen und Überbelastungen einzelner Gebiete zu vermeiden, werden Vorgaben zu Obergrenzen und Richtwerte zur Flottengröße in den Gebieten für E-Scooter und Fahrräder bestimmt (siehe Kapitel 2.3).

### 2.1 Angebotshomogene Gebiete

Für die Herleitung angebotshomogener Gebiete, also Gebiete mit vergleichbaren Voraussetzungen für Sharing-Angebote, wurden die Bevölkerungsdichte, die Dichte an Arbeitsplätzen (aus amtlichen Statistiken) und die Dichte an Points of Interest (PoI) aus Open Street Map herangezogen. Betrachtet wurde dabei neben der Dichte auch die Mischung der drei Indikatoren. Dabei wurden einerseits Gebiete einer höheren Kategorie zugeordnet, wenn eine hohe Nutzungsmischung vorliegt, aber auch, wenn nur in einem der drei Indikatoren ein verhältnismäßig hoher Wert festgestellt wurde (z. B. ein hoher Wert beim Indikator ‚Einwohnende‘ bei Großwohnsiedlungen oder ein hoher Wert beim Indikator ‚Arbeitsplätze‘ bei Industrieparks).

Anschließend wurden die rein datenbasierten Ergebnisse anhand verschiedener raum- und verkehrsplanerischer Kriterien überarbeitet. So wurden die Gebietsgrenzen anhand von geografischen Merkmalen wie Flüssen und Straßen des übergeordneten Straßennetzes angepasst. Des Weiteren wurde darauf geachtet, dass Wohnblöcke und zusammengehörende Baueinheiten nicht ‚zerschnitten‘ und ausgewählte Standorte wie Universitäten, Freizeitschwerpunkte (z. B. der Spreepark) und Zukunftsorte gemäß den strategischen Planwerken Berlins berücksichtigt werden.

Besondere Rücksicht wird dabei auf die Neuen Stadtquartiere gelegt, wobei Stadtquartiere, die zeitnah umgesetzt werden, in die aktuellen angebotshomogenen Gebiete priorisiert aufgenommen werden. Im Rahmen der Evaluation (siehe Kapitel 5) werden die Neuen Stadtquartiere entsprechend ihres Umsetzungsstandes z. B. von ihrer bisherigen Verortung in Gebiet 3 auf Gebiet 1 ‚hochgestuft‘.

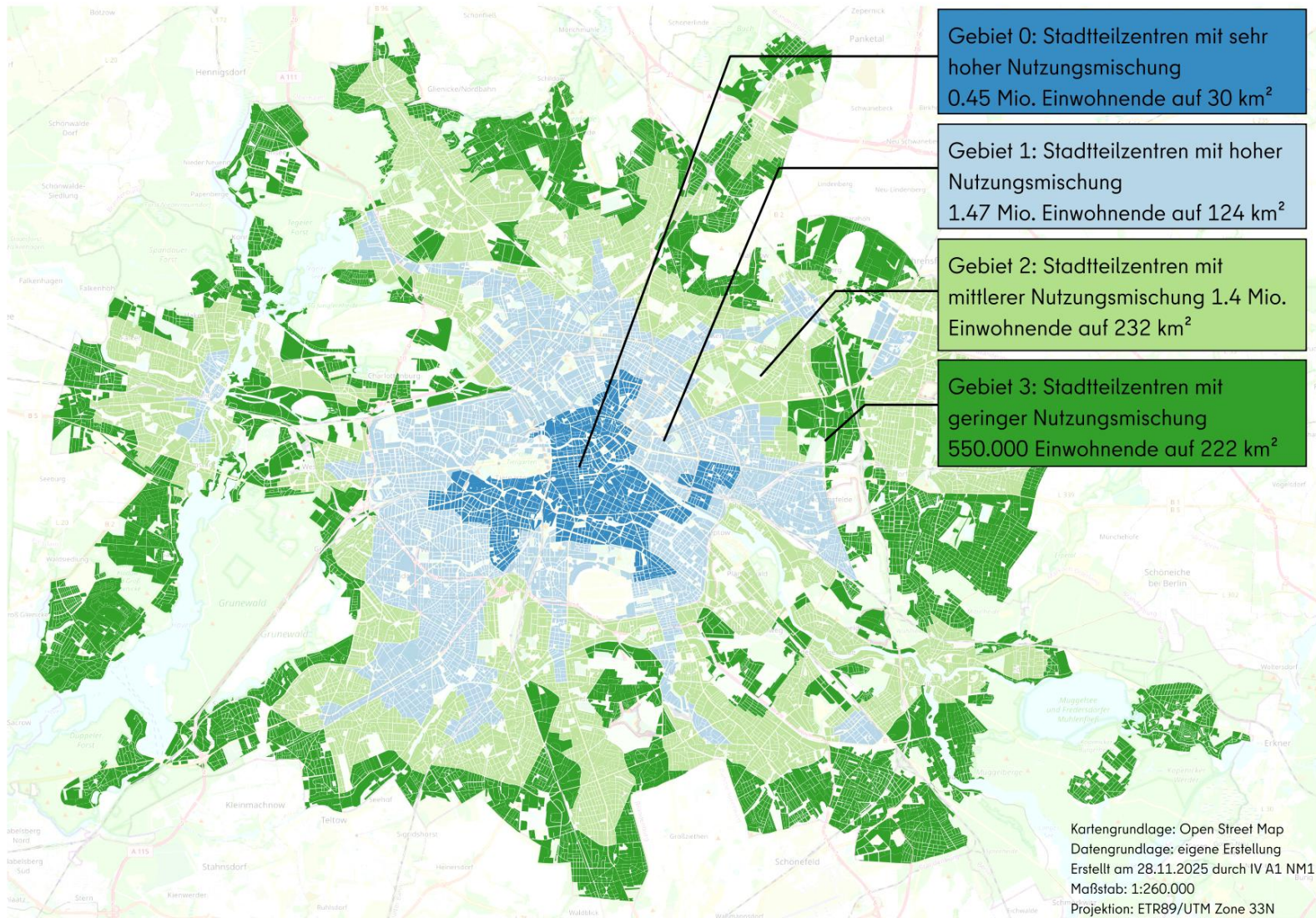






Abbildung 2: Übersicht zu den offerthomogenen Gebieten

	<b>Gebiet 0</b> Stadtteilzentren mit sehr hoher Nutzungsmischung inklusive Nutzungshotspots	<b>Gebiet 1</b> Stadtteilzentren mit hoher Nutzungsmischung	<b>Gebiet 2</b> Umschließende Gebiete mit mittlerer Nutzungsmischung und/ oder Peaks bei der Einwohnerdichte oder der Arbeitsplatzdichte	<b>Gebiet 3</b> Ergänzende Gebiete mit niedriger Nutzungsmischung
Areal				
Ø Bevölkerungsdichte	15.000 Einwohnende/km <sup>2</sup>	11.800 Einwohnende/km <sup>2</sup>	6.000 Einwohnende/km <sup>2</sup>	2.500 Einwohnende/km <sup>2</sup>
Ø Arbeitsplatzdichte	13.000 Arbeitsplätze/km <sup>2</sup>	8.500 Arbeitsplätze/km <sup>2</sup>	3.200 Arbeitsplätze/km <sup>2</sup>	1.800 Arbeitsplätze/km <sup>2</sup>
Ø POI-Dichte	340 POI/km <sup>2</sup>	150 POI/km <sup>2</sup>	30 POI/km <sup>2</sup>	8 POI/km <sup>2</sup>
Fläche und Einwohnende	30 km <sup>2</sup> und 0,45 Mio. Einwohnende	124 km <sup>2</sup> und 1,47 Mio. Einwohnende	232 km <sup>2</sup> und 1,40 Mio. Einwohnende	222 km <sup>2</sup> und 0,55 Mio. Einwohnende

Das **Gebiet 0** umfasst zentrale Gebiete innerhalb des S-Bahnringes, die stark touristisch geprägt sind und in die die höchste Nutzungsmischung im gesamten Stadtgebiet aufweisen.

Das **Gebiet 1** umschließt Gebiet 0 komplett, umfasst die gesamte restliche Fläche innerhalb des Berliner S-Bahnringes, sieben angrenzende Bereiche sowie drei Bereiche in Insellage. Außerhalb des S-Bahnringes befindliche Bereiche wurden teilweise durch Korridore an die Gesamtfläche angebunden, um eine möglichst große durchgehende Fläche zu erreichen, in der ein ebenfalls durchgehendes und gleichbleibendes Angebot bereitgestellt werden soll.

Bei den angeschlossenen Bereichen handelt es sich um städtebauliche Zentren oder Bereiche mit besonders hoher Bevölkerungsdichte: Friedrichsfelde, Gropiusstadt, Hohenschönhausen, Lichtenberg, Pankow, Steglitz-Zehlendorf, Tegel. Dabei wurden die verbindenden Korridore entlang von Straßen des übergeordneten Straßennetzes geführt und schließen angrenzende Bereiche mit ein. Bei den Bereichen in Insellage handelt es sich um städtebauliche Zentren sowie um Bereiche mit einer hohen Arbeitsplatzdichte: Adlershof, Marzahn-Hellersdorf und Spandau.

Das **Gebiet 2** umfasst vor allem die an das Gebiet 1 angrenzenden Bereiche sowie vereinzelte Bereiche in Insellage. Es handelt sich um Bereiche mit hoher bis mittlerer Bevölkerungsdichte und Arbeitsplatzdichte sowie um Bereiche, die hohe Werte nur in einem der beiden Faktoren aufweisen. Zusammen mit Gebiet 1 bildet sich so eine fast durchgehende Fläche in der eine hohe Qualität und Dichte an Sharing-Angeboten bereitgestellt werden sollen.

Das Gebiet 2 erstreckt sich dabei über große Teile folgender Bezirke und Stadtteile: Adlershof, Karow, Köpenick, Lichtenfelde, Märkisches Viertel, Marzahn-Hellersdorf, Neukölln, Pankow, Spandau, Tegel, Wittenau. Es umfasst vor allem verdichtete Wohngebiete und kleinere städtebauliche Zentren sowie wichtige Forschungs- und Arbeitsplatzstandorte außerhalb der Zentren.

Das **Gebiet 3** besteht aus ergänzenden Arealen, die die Lücken zwischen den anderen Gebieten schließen und eine Nutzungsmöglichkeit für Sharing-Fahrzeuge für möglichst alle Einwohnerinnen und Einwohner sicherstellen sollen.

Das Gebiet 3 erstreckt sich dabei über fast alle Bereiche außerhalb des S-Bahnringes, ausgenommen größere Grün-, Wald- und Wasserflächen. Es umfasst vor allem Bereiche mit geringer Nutzungsmischung, schwach oder nicht verdichtete Wohngebiete – Einfamilienhaussiedlungen – sowie Industriegebiete.

**Alle restlichen Areale**, die keinem der vorherigen vier Gebiete zugeordnet werden konnten umfassen 241 km<sup>2</sup> und 0,02 Mio. Menschen. Hierbei handelt es sich vor allem um Grün- und Wasserflächen außerhalb des S-Bahnringes, sowie vereinzelte sehr schwach besiedelte Bereiche in Randlagen.

## 2.2 Netz an Mobilitätsstandorten

Die Verteilung von Mobilitätsstandorten innerhalb der Gebiete leitet sich von den in Kapitel 1.2 beschriebenen Zielen ab: Teilhabe ohne eigenen Pkw ermöglichen, Nutzung des Umweltverbundes erhöhen, Straßenraum effizienter gestalten und Abstellvorgänge ordnen.

Deshalb wird davon ausgegangen, dass Mobilitätsstandorte an allen größeren ÖPNV-Knoten innerhalb der Gebiete 0, 1 und 2 vorgehalten werden müssen. Vor allem dort – aber auch an zahlreichen weiteren wohnortnahen Standorten – sollen Nutzende E-Scooter, Fahrräder, Mopeds, sowie Lastenräder und auch Carsharing, vorfinden.

Unter Mobilitätsstandorten werden baulich gekennzeichnete Standorte verstanden. Diese werden unterschieden in Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen. Mobilitätspunkte sind jeweils

für das gewerbliche Anbieten von E-Scootern, Fahrrädern und Mopeds durch Sharing-Anbieter geeignet. Mobilitätsstationen sind zusätzlich auch für das gewerbliche Anbieten von Car-sharing-Fahrzeugen durch Sharing-Anbieter geeignet. Ergänzend werden als virtuelle Mobilitätspunkte Standorte bezeichnet, die nicht in gleicherweise baulich gekennzeichnet werden, sondern in den Apps der Anbieter als solche kenntlich gemacht werden und entsprechend funktional eingerichtet sind.

### 2.2.1 Mobilitätspunkte

Erreichbarkeit der Mobilitätspunkte spielt eine wichtige Rolle für die Akzeptanz und Nutzung. Sie sollen so geplant und errichtet werden, dass sich bedarfsgerechte Netze ergeben, in denen die Standorte fußläufig innerhalb von wenigen Minuten erreichbar sind. Die planerischen Vorgaben für die maximale Laufdistanz zum nächsten Standort müssen dabei verschiedenen Kriterien genügen. Aus Sicht der Anbieter sollten sie so klein wie möglich sein, damit eine möglichst große Nachfrage erreicht werden kann. Aus Sicht der Stadtverträglichkeit und der verkehrsplanerischen Ziele sind allerdings zu dichte Netze nachteilig, weil sie die Konflikte mit anderen Nutzungen im öffentlichen Raum unnötig verschärfen würden. Auch sollte die Entfernung zwischen den Mobilitätspunkten so gewählt werden, dass die aktive Mobilität unterstützt wird – Nutzende also eine bestimmte Strecke zu Fuß zurück legen müssen um die Fahrzeuge an- und abmieten zu können. Unabhängig davon kann es sinnvoll sein, in besonders stark frequentierten Gebieten (Gebiet 0, Hotspots) zusätzliche bzw. größere Mobilitätspunkte zu planen, um den Ordnungscharakter auf und rund um die Standorte aufrecht erhalten zu können.

Als Ergebnis dieser Abwägungen werden die maximale Laufdistanzen zum nächstgelegenen Mobilitätspunkt für die Gebiete wie folgt angesetzt:

- **Gebiet 0 (Hotspots):** max. 100 m Laufdistanz zum nächsten Standort, entspricht max. 1,5 Minuten Fußweg (max. 200 m Abstand zwischen zwei Standorten)
- **Gebiet 1 und 2:** max. 200 m Laufdistanz zum nächsten Standort, entspricht max. 2,5 Minuten Fußweg (max. 400 m Abstand zwischen zwei Standorten)

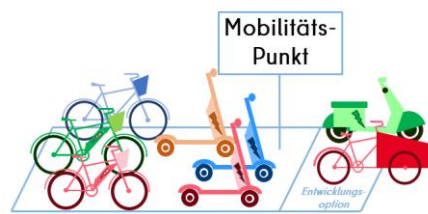
Um diese Ansätze einordnen zu können: für den ÖPNV liegen die Erschließungsstandards für den Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle zwischen 300 m (tagsüber, hohe Nutzungsdichte) und 500 m (nachts, geringe Nutzungsdichte) Luftlinie.<sup>1</sup>

Unter Berücksichtigung der dargestellten Ansätze wurde eine Idealverteilung der Standorte innerhalb der einzelnen angebotshomogenen Gebiet 0, Gebiete 1 und 2 errechnet. Dabei wurden zufällige Standortpunkte auf dem über- und/oder untergeordneten Straßennetz unter Annahme bestimmter Mindest- und Maximalabstände verteilt. Dabei berücksichtigt wurden die fest vorgesehenen Standorte an ÖPNV-Knoten sowie die sich möglicherweise überlagernden Standorte an Gebietsgrenzen. Außerdem soll jeder Ortsteil innerhalb von Gebiet 0, 1 und 2 mindestens 3 Mobilitätspunkte erhalten. Anschließend wurde mit Hilfe einer Erreichbarkeitsanalyse für das gesamte betrachtete Gebiet die erreichte Abdeckung aller Einwohnerinnen und Einwohner überprüft.

Aufbauend auf diesen Betrachtungen sind in den Gebieten 0 bis 2 insgesamt ca. 3.000 Mobilitätspunkte zu planen – wobei ein Standort aus einem einzelnen Punkt aber auch aus mehreren Punkten bestehen kann falls die jeweilige örtliche Begebenheit es notwendig macht und solche Abweichungen möglich sind (z. B. großer ÖPNV-Knoten mit mehreren Ausgängen, zentrale Kreuzung in verschiedene Fahrrichtungen).

<sup>1</sup> Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023, S. 104

Dabei wird als Planungsansatz über beide Gebiete eine durchschnittliche Größe der Mobilitätspunkte angenommen. In der Realität können die Größen der Mobilitätspunkte durchaus variieren und werden an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst:



#### Ø Mobilitätspunkt

- 15 E-Scooter und Fahrräder
- *Sowie als Entwicklungsoption:*
  - 2 Mopeds
  - 2 Lastenräder

Abbildung 3: Illustrative Darstellung durchschnittliche Mobilitätspunkte

### 2.2.2 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen für Carsharing sollen im Rahmen eines, in Kapitel 3.1 näher beschriebenen, Verfahrens gemeinsam mit interessierten Anbietern bedarfsgerecht geplant und errichtet werden. Abweichend von der oben beschriebenen Erreichbarkeitslogik sollen Mobilitätsstationen auf Basis einer Markterkundung unter Berücksichtigung von Standorteinschätzungen aus dem Kreis interessierter Anbieter geplant werden. Es ist so vorgesehen, dass ca. 500 der 3.000 geplanten Mobilitätspunkte als Mobilitätsstationen eingerichtet werden, also Stellflächen für sowohl E-Scooter, Fahrräder, Mopeds, als auch Carsharing-Fahrzeuge bereithalten.

Dabei wird als Planungsansatz über die Gebiete eine durchschnittliche Größe der Mobilitätsstationen angenommen. In der Realität können die Größen der Mobilitätsstationen durchaus variieren und werden an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst.



#### Ø Mobilitätsstation

- 15 E-Scooter und Fahrräder
- 5 Carsharing-Fahrzeuge (Freefloating sowie stationsbasiert)
- *Sowie als Entwicklungsoption:*
  - 2 Mopeds
  - 2 Lastenräder

Abbildung 4: Illustrative Darstellung durchschnittliche Mobilitätsstationen

### 2.2.3 Virtuelle Mobilitätspunkte

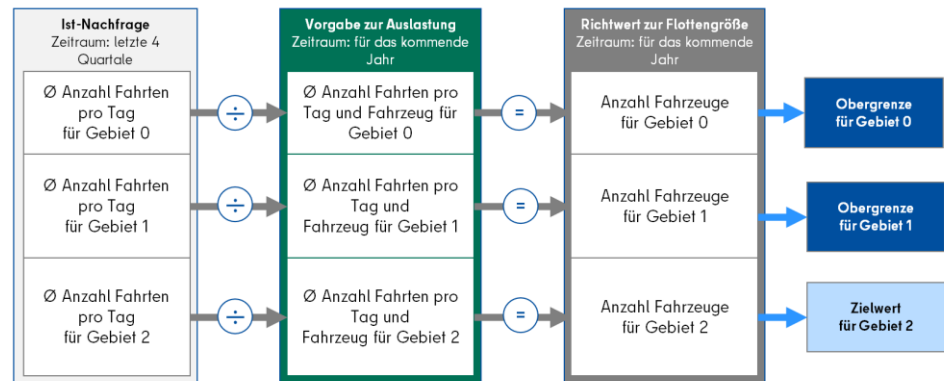
Die Strategie sieht für Gebiet 3 zunächst keine baulichen Mobilitätsstandorte vor. Ausnahmen sind jedoch möglich. Dennoch können Anbieter auch zukünftig E-Scooter und Fahrräder in Gebiet 3 im Sharing anbieten. Voraussetzung dafür ist, dass sie im Rahmen von Pilotprojekten ihre Angebote im hub-only-Ansatz mit virtuellen Mobilitätspunkten realisieren. Die Erfahrungen aus diesen Pilotprojekten werden im Rahmen der Evaluation ausgewertet und fließen in die Weiterentwicklung der Strategie mit ein. Die Vorgehensweise bei der Einrichtung virtueller Mobilitätspunkte in Gebiet 3 ist in Kapitel 4.1 beschrieben.

## 2.3 Flottengröße für E-Scooter und Fahrräder

Auch Sharing-Fahrzeuge beanspruchen Platz im öffentlichen Raum. Weil dieser nur begrenzt verfügbar ist, spielt Effizienz für einen stadtverträglichen Betrieb eine wichtige Rolle. Der möglichst effiziente Betrieb unterstützt auch, die Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Raum ge-

recht auszugestalten, den verkehrlichen Nutzen der Fahrzeuge zu erhöhen und den Ordnungscharakter des Betriebs sicherzustellen. Deshalb werden Zielwerte für die Flottengröße für E-Scooter und Fahrräder auf Basis ihrer Auslastung hergeleitet.

Dafür wird in der Sharing-Strategie der folgende Ansatz angewendet:



Für Gebiet 3 wird kein Richtwert ermittelt

Abbildung 5: Berechnungsmethode Flottengröße

Die so berechnete Flottengröße wird gleichmäßig auf die bestehenden Anbieter der jeweiligen Fahrzeugart verteilt. Für die Gebiete 0 und 1 bilden die so ermittelten Flottenwerte eine feste Obergrenze über alle Anbieter, die nicht überschritten werden darf. Für das Gebiet 2 bildet der ermittelte Flottenwert lediglich einen Richtwert, mit dem überprüft werden kann, ob die Verteilung der Flotten auch in dem Gebiet das erwünschte Ausmaß annimmt.

Die exemplarische Anwendung dieses Ansatzes auf Basis der Ist-Nachfrage von Q4 2024 bis Q3 2025 würde für das Jahr 2026 die folgenden Flottengrößen für E-Scooter und Fahrräder bei einer Auslastungsvorgabe von 3,0 für die Gebiete 0 und 1 sowie 1,0 für das Gebiet 2 ergeben:

$$\text{Gebiet 0: } \frac{25.000 \text{ Fahrten pro Tag}}{3,0 \text{ Fahrten pro Tag und Fzg.}} = 8.333 \text{ Fahrzeuge}$$

$$\text{Gebiet 1: } \frac{39.300 \text{ Fahrten pro Tag}}{3,0 \text{ Fahrten pro Tag und Fzg.}} = 13.100 \text{ Fahrzeuge}$$

$$\text{Gebiet 2: } \frac{19.500 \text{ Fahrten pro Tag}}{1,0 \text{ Fahrten pro Tag und Fzg.}} = 19.500 \text{ Fahrzeuge}$$

Die geringere Auslastungsvorgabe für Gebiet 2 liegt darin begründet, dass hier davon ausgegangen wird, dass das Angebot heute nicht dicht genug ist und durch mehr Fahrzeuge zusätzliche Nachfrage erreicht werden kann.

Falls ein Anbieter die angestrebte Fahrtenanzahl pro Fahrzeug pro Tag über einen Zeitraum von 3 Monaten überschreitet, so kann eine binnenjährliche Anpassung der zugewiesenen Flottengröße ermöglicht werden.

Darüber hinaus ist eine Vorgabe bezüglich des Verhältnisses zwischen E-Scootern und Fahrrädern vorgesehen: mindestens 30% der Flotte jedes Anbieters, der E-Scooter oder Fahrräder anbieten möchte, soll aus Fahrrädern bestehen.

## 3 ERRICHTUNG UND BETRIEB VON MOBILITÄTSSTANDORTEN

Eine wesentliche Grundlage für die Sharing-Strategie 2035 bildet das Netz an Mobilitätsstandorten (siehe Kapitel 2.2). Die Standorte sind in unterschiedlichen Ausstattungen und entsprechend der Erreichbarkeitsvorgaben zu planen, zu errichten und zu betreiben. Dabei hat sich gezeigt, dass es von Vorteil ist, wenn die Standorte in einem einheitlichen Erscheinungsbild und aus einer Hand geplant, errichtet und betrieben werden. Dieses einheitliche Erscheinungsbild hat zudem einen hohen Wiedererkennungswert für die Nutzenden und stärkt so das regelkonforme Verhalten.

Es ist daher beabsichtigt, mit einem Betreiber (z. B. der BVG) eine Vereinbarung zu schließen, welche die Errichtung und den Betrieb eines entsprechenden Netzes an Mobilitätsstandorten, wie es im Kapitel 2.2 beschrieben ist, zum Gegenstand hat. Diese umfasst die folgenden Aufgaben:

- Planung der Mobilitätsstandorte inkl. der Einholung der erforderlichen Sondernutzungserlaubnisse und weiteren Genehmigungen und Erlaubnissen bei den zuständigen Bezirksämtern (siehe Kapitel 3.1)
- Errichtung der Mobilitätsstandorte inkl. der Einhaltung der Vorgaben zu Ausstattung und Erscheinungsbild (siehe Kapitel 3.2)
- Betrieb und Unterhaltung der Mobilitätsstandorte inkl. der dafür erforderlichen Koordinierungsaufgaben und Vereinbarungen mit den Sharing-Anbietern (siehe Kapitel 3.3)

Des Weiteren wird der Hochlauf der Mobilitätsstandorte im zeitlichen Verlauf beschrieben (siehe Kapitel 3.4).

### 3.1 Planung der Mobilitätsstandorte

Die Planung der Mobilitätsstandorte soll zentral durch den Betreiber erfolgen und bildet eine wesentliche Grundlage für den Aufbau eines nutzerorientierten, effizienten und stadtweit abgestimmten Sharing-Angebots. Die Standortplanung für die Mobilitätspunkte erfolgt nach einem zuvor entwickelten Standortschlüssel, der eine bedarfsgerechte Verteilung nach Stadtteilen und Gebietstypen abbildet. Dieser Schlüssel richtet sich nach den in Kapitel 2.2 dargestellten Erreichbarkeitsvorgaben. Dabei soll auch eine Ausstattung mit mehreren Mobilitätspunkten berücksichtigt werden, wenn örtliche Begebenheiten, wie z. B. große Kreuzungsbereiche oder mehrere Ausgänge bei ÖPNV-Knotenpunkten, dies bedingen.

Folgende Arbeitsschritte sind durch den Betreiber zu erbringen:

#### **Grobkonzept und Koordination**

Der Betreiber verantwortet die Bündelung der Anforderungen seitens der relevanten Stakeholder – insbesondere der Bezirksverwaltung – sowie Dienstleister und weitere Beteiligte.

Auf Basis von Ortskenntnissen, ÖPNV-Nachfrage, bestehenden Infrastrukturen sowie neuen Stadtquartieren entwickelt der Betreiber ein bezirksspezifisches Grobkonzept. Dieses Konzept enthält Standortschlüssel und Suchräume für potenzielle Standorte für Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen und wird in enger Abstimmung mit der SenMVKU an die jeweils zuständigen SGAs übermittelt.

Dabei unterscheidet sich das Vorgehen bei der Standortfindung und dem Abstimmungsprozess je nachdem, ob ein Mobilitätspunkt oder eine Mobilitätsstation errichtet werden soll:

<b>Standortfindung und Abstimmungsprozess Mobilitätspunkte</b>	Die konkrete Standortfestlegung erfolgt im Rahmen gemeinsamer Vor-Ort-Begehungen mit allen betroffenen Einheiten und Stakeholdern. In diesen Abstimmungsprozessen werden geeignete Standorte im Detail geprüft, priorisiert und für die weitere Planung festgelegt. Aus dem Grobkonzept entstehen so die konkreten Standortplanungen, Genehmigungsunterlagen und Beauftragungen. Grundsätzlich gilt es bei der Standortwahl flächensparsam zu agieren und die Auswirkungen auf andere Nutzungen zu minimieren.
--	--

<b>Standortfindung und Abstimmungsprozess Mobilitätsstationen</b>	<p>Geplantes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Betreiber führt eine Markterkundung durch und identifiziert so Carsharing-Anbieter, die grundsätzlich an der Nutzung von Carsharing-Stellplätzen an Mobilitätsstationen interessiert sind.</li> <li>• Im Rahmen der bezirks- und ggf. clusterweisen Grobplanung bietet der Betreiber den interessierten Carsharing-Anbietern Gelegenheit, zu dem im Rahmen des Grobkonzeptes entwickelten Plänen Stellung zu nehmen und anzuzeigen, welche Standorte aus ihrer Sicht geeignet sind bzw. wo ggf. die Standortplanung angepasst werden sollte.</li> <li>• Der Standortbetreiber nimmt die Stellungnahmen entgegen, prüft diese und berücksichtigt sie bei der Überarbeitung der Planung.</li> </ul>
---	---

Durch dieses Vorgehen soll eine bedarfsgerechte Errichtung von Stationen erreicht werden. Die stadtteilweisen Planungsräume sollen dabei nicht zu groß gewählt werden, um eine passgenaue und flexible Anpassung an lokale Bedürfnisse zu ermöglichen.

Für den Ausbau der Standorte wird zudem der LIS-Ausbau (Ladeinfrastruktur) frühzeitig mitberücksichtigt, um eine mögliche Nachrüstung der Stationen zu ermöglichen, insbesondere im Hinblick auf die steigende Nachfrage nach Elektromobilität.

Nach Fertigstellung der Stationen erhalten die interessierten Carsharing-Anbieter Gelegenheit, ihr Interesse an den realisierten Standorten zu bekunden (Kapitel 3.4, siehe dazu Cluster Zuordnung Stellplätze sowie Kapitel 4.1.2, Draw-Verfahren).

Die technische und rechtliche Prüfung wird durch den Betreiber für Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen gleich ausgeführt:

<b>Technische und rechtliche Planung</b>	<p>Der Betreiber führt folgende technische Planungsschritte durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standortprüfung (möglichst mit Leitungsprüfung zur Vorbereitung einer späteren Ausstattung mit Ladeinfrastruktur),</li> <li>• Ausarbeitung der erforderlichen Lage- und Verkehrszeichentpläne und</li> </ul>
--	--

- Koordinierung der Planunterlagen mit den zuständigen Fachstellen.

Auf dieser Grundlage erfolgt die Beantragung der erforderlichen Sondernutzungslaubnisse bei den SGA der zuständigen Bezirke.

Dabei sind folgende Aspekte bei der Durchführung zu beachten:

<b>Standardisierung und Effizienz</b>	Die Standortplanung ist stadtweit möglichst effizient, standardisiert und abgestimmt über alle Bezirke hinweg durchzuführen. Die bisherigen Erkenntnisse aus den Pilotprojekten werden dabei systematisch einbezogen, um Planungsprozesse zu beschleunigen und Fehler zu vermeiden.
<b>Monitoring und Reporting</b>	Der Betreiber ist verpflichtet, den Planungsfortschritt in allen Phasen zu dokumentieren und in regelmäßigen Abständen der SenMVKU als Auftraggeberin zu berichten. Bei Verzögerungen – z. B. in der Standortfindung oder im Antragsprozess – hat der Betreiber eigenständig Maßnahmen zur Prozessbeschleunigung zu ergreifen. Über die regelmäßige Evaluation können weiterführende Maßnahmen der Strategie abgeleitet werden, sodass eine effiziente Nutzung der Standorte möglich ist.
<b>Einbindung von Standortpartnern</b>	Um die Nutzung des öffentlichen Raums möglichst effizient zu gestalten, ist der Betreiber darüber hinaus verantwortlich für die Identifikation und Einbindung geeigneter Standortpartner. Diese sollen – wo möglich – zusätzliche Flächenoptionen im öffentlichen und halböffentlichen Raum erschließen und so zur bedarfsgerechten Ausweitung des Sharing-Angebots beitragen. Standortpartner können dabei z. B. Wohnungsbaugesellschaften oder Hochschulen/ Universitäten sein.
<b>Fördermittel</b>	Der Betreiber ist für die Akquise von Fördermitteln zuständig. Auch die komplette Abwicklung was Anträge, Berichtspflichten und Verwendungsnachweise angeht liegt beim Betreiber. Möglicherweise sind bereits bei der Projektorganisation Vorgaben aus Förderrichtlinien zu berücksichtigen, um eine Förderung erhalten zu können.
<b>Barrierefreiheit</b>	Durch die Mobilitätsstandorte darf die Barrierefreiheit des öffentlichen Straßenraums nicht eingeschränkt werden. Dabei hat der Betreiber die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Ebenso soll in Abwägung aller Belange eine Inanspruchnahme der vorhandenen Flächen ausgewogen und im Einklang mit den örtlichen Mobilitätsbedürfnissen erfolgen.

<b>Bedarfsgerechte Planung</b>	Der Betreiber verantwortet im Rahmen des Aufbaus die bedarfsgerechte Planung der Mobilitätsstandorte. Dabei ist auf eine bedarfsgerechte Größe der Standorte zu achten, die sich aus der bisherigen und zu erwartenden Nutzung der Sharing Fahrzeuge an den jeweiligen Standorten ergibt. Ebenfalls sind entsprechende Puffer für Fahrzeugbewegung zwischen den Standorten vorzusehen.
--------------------------------	--

### 3.2 Errichtung der Mobilitätsstandorte

Der Betreiber übernimmt im Rahmen der Errichtung der Mobilitätsstandorte zentrale organisatorische und koordinierende Aufgaben. Ziel ist ein effizienter, abgestimmter Hochlauf der Infrastruktur in enger Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren.

Folgende Aufgaben sind bei der Errichtung der Mobilitätsstandorte durch den Betreiber zu erbringen:

<b>Organisation und Baukoordination</b>	<p>Ein Schwerpunkt liegt auf der frühzeitigen und abgestimmten Genehmigungsplanung. Die Einreichung aller notwendigen Unterlagen bei den zuständigen Behörden muss mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf erfolgen, um die rechtzeitige Bearbeitung und Berücksichtigung in den Bauzeitplänen sicherzustellen. So können Baukapazitäten der beauftragten Gewerke effizient eingeplant werden.</p> <p>Die Beauftragung von Bauunternehmen erfolgt durch den Betreiber. Dabei ist auf eine gebietsbezogene Bündelung der Maßnahmen zu achten.</p>
<b>Bauüberwachung und Kommunikation</b>	Die Bauüberwachung sowie die Abnahme der fertiggestellten Mobilitätsstandorte liegen in der Verantwortung des Betreibers. Nach Fertigstellung erfolgt eine Meldung des Bauvollzugs an die betroffenen Bezirke, die jeweiligen Standortpartner sowie an die SenMVKU.
<b>Ausstattungs- elemente und zu vergebende Bauleistungen</b>	<p>Die folgenden Bauelemente und Leistungen sind im Rahmen der Standorterrichtung umzusetzen und entsprechend zu vergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung und Sicherung der Baustellen</li> <li>• Herstellung der Bodenverankerung (Pfosten, Schutzelemente, ggf. Kernbohrung)</li> <li>• Aufstellung von Informationsstelen</li> <li>• Montage von Beschilderung und Folierung</li> <li>• Aufbringen von Fahrbahnmarkierungen</li> <li>• Installation von Sensorik zur Belegungsmessung (nur an Mobilitätsstationen)</li> </ul>

### 3.3 Betrieb und Unterhaltung der Mobilitätsstandorte

Der Betreiber übernimmt im Betrieb der Mobilitätsstandorte die Rolle einer zentralen Steuerungseinheit. Er ist verantwortlich für das ganzheitliche Management, die Überwachung und die Qualitätssicherung des Betriebs aller Standorte – in enger Abstimmung mit Anbietern, Standortpartnern, den Bezirken und der SenMVKU. Ziel ist ein reibungsloser, nachhaltiger und standardisierter Betrieb, der die Sharing-Angebote zuverlässig, nutzerfreundlich und flächendeckend verfügbar macht.

Folgende Aufgaben sind beim Betrieb der Mobilitätsstandorte durch den Betreiber zu erbringen:

#### **Nutzungsvereinbarung mit den Sharing-Anbietern**

Der Betreiber räumt allen Sharing-Unternehmen mit Sondernutzungserlaubnis nach § 11a BerlStrG die Möglichkeit zur Nutzung der Mobilitätsstandorte für das gewerbliche Anbieten von zweirädrigen Fahrzeugen wie Fahrrädern, Elektrokleinstfahrzeugen u. Ä. sowie Elektro-Kleinkrafträder diskriminierungsfrei ein.

Der Betreiber räumt interessierten Carsharing-Unternehmen im Rahmen eines transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens die Möglichkeit zur Nutzung der Stellplätze an den Mobilitätsstationen für das gewerbliche Anbieten von Carsharing-Fahrzeugen ein.

Der Betreiber schließt dazu mit den Anbietern bilaterale Nutzungsvereinbarungen, in denen die Rechte und Pflichten der beiden Parteien in Bezug auf die Nutzung der Mobilitätsstandorte geregelt werden. Gegenstand der Nutzungsvereinbarungen sind u. a. Vereinbarungen zum Service-Level (sog. SLAs) sowie zu den durch die Anbieter zu entrichtenden finanziellen Nutzungsbeiträgen.

---

#### **Kommunikations-schnittstelle**

Der Betreiber steuert dabei nicht nur die operativen Prozesse, sondern fungiert auch als zentrale Schnittstelle im Stakeholdermanagement. Er koordiniert die Zusammenarbeit mit den Sharing-Anbietern, Standortpartnern (z. B. Wohnungswirtschaft, Gewerbetreibende, Unternehmen) und kommunalen Stellen. Regelmäßige Abstimmungen, die Klärung von Zuständigkeiten sowie ein laufender Informationsaustausch sichern die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur und ermöglichen eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung.

---

#### **Koordination Ranger und Fußpatrouille**

Im täglichen Betrieb sind sogenannte Sharing-Ranger vorgesehen. Diese sind für die Unterhaltung der Standorte zuständig. Sie kontrollieren die Ordnung an den Standorten, melden oder beseitigen Störungen, führen kleinere Reparaturen durch, erledigen ggf. den Grünschnitt und sorgen für die Sauberkeit der Anlagen z. B. Beseitigen von Aufklebern. So wird die Nutzungsqualität der Standorte dauerhaft gesichert und eine schnelle Reaktion auf Fehlentwicklungen ermöglicht.

Des Weiteren sind die anbietereigenen Fußpatrouillen durch den Betreiber zu koordinieren.

<b>Steuerung Standortauslastung</b>	Zur Gewährleistung einer ausgeglichenen Verfügbarkeit ist der Betreiber für die Steuerung der Belegung verantwortlich. Dabei wird auf eine gleichmäßige Auslastung der Flächen geachtet, um sowohl Überbelegungen (z. B. durch abgestellte Fahrzeuge außerhalb von Stellflächen) als auch Unterauslastungen zu vermeiden. Bei Bedarf ist in Abstimmung mit den Anbietern eine Umverteilung der Fahrzeuge vorzunehmen. Bei Überfüllung von Standorten ist eine vorübergehende Verhinderung weiterer Fahrzeugrückgaben durch eine Schließung des Standortes technisch vorzusehen und mit den Anbietern umzusetzen und zu koordinieren.
<b>Überwachung Nutzungsbedingungen</b>	Der Betreiber überwacht zudem regelmäßig die Situation an Standorten, um die Einhaltung der vereinbarten Nutzungsbedingungen sicherzustellen. Dazu zählt insbesondere die Kontrolle der Mobilitätsstandorte, die Instandhaltung der Infrastruktur sowie die Überwachung und Bewertung des Nutzendenverhaltens.
<b>Durchführung temporärer Maßnahmen</b>	Bei temporären Einschränkungen – etwa durch Baustellen, Veranstaltungen oder saisonale Anforderungen – organisiert der Betreiber in Abstimmung mit den Bezirken und Partnern vorübergehende Schließungen, Verlagerungen oder Anpassungen einzelner Standorte. Ziel ist es, den Betrieb möglichst unterbrechungsfrei aufrechtzuerhalten und gleichzeitig flexibel auf äußere Umstände reagieren zu können.
<b>Durchführung Qualitätsmonitoring</b>	Zur Sicherung eines einheitlichen Betriebsstandards werden alle Prozesse auf Grundlage definierter Service Level Agreements (SLA) mit den beteiligten Dienstleistern umgesetzt. Der Betreiber übernimmt dabei das Controlling, das Vertrags- und Ausschreibungsmanagement, die Dokumentation und das kontinuierliche Qualitätsmonitoring.
<b>Anpassungen der Standorte</b>	Für Mobilitätspunkte sind Informationen aus dem Betrieb hinsichtlich sinnvoller Anpassung zu sammeln (z. B. Größenanpassungen wegen Nachfrageänderungen, Anpassung der Lage im Straßenraum wegen Beschwerden oder Problemen im Betrieb, Anpassungen der Ausstattung wegen entsprechender sicherheitsrelevanter Ereignisse, usw.) und an die SenMVKU zu berichten.  Die Mobilitätsstationen werden ebenfalls hinsichtlich ihrer Kapazität und Lage überprüft. Beim Thema nachfragegerechte Anpassung der Stellplatzanzahl ist eine Mindestbetriebszeit von 2 Jahren (ein Evaluationszyklus) zu beachten. Es ist bekannt, dass es eine gewisse Zeit braucht, bis sich die Nutzenden auf das neue Angebot eingestellt haben.

### 3.4 Aufbau der Standorte im zeitlichen Verlauf

Der Aufbau der Standorte soll bezirks- und clusterweise erfolgen, das heißt es werden immer mehrere Standorte in räumlicher Nähe zueinander gleichzeitig geplant und errichtet (Standortcluster). So können einerseits Standortlisten mit mehreren Standorten in einem Bezirk zeitgleich eingereicht, bearbeitet und genehmigt werden. Andererseits werden bei der Eröffnung

immer durchgehende Gebiete - Standorte und Parkverbotszonen - zur Nutzung an die Sharing-Anbieter übergeben.

Dabei liegt der Fokus bei der Planung und Errichtung zunächst auf solchen Bezirken, die zuvor den Willen und die Ressourcen zur Bearbeitung zugesichert haben. Die Feinplanung erfolgt dann ausgehend von Standorten an ÖPNV-Haltestellen und erstreckt sich von dort aus in angrenzende Gebiete.

So soll die Verknüpfung mit dem ÖPNV priorisiert und die Effizienz bei der Umsetzung gesteigert werden. Ebenso wird eine Umsetzung von Standortclustern in allen drei Gebieten angestrebt, die auch dort von zentralen ÖPNV-Knotenpunkten ausgehen sollen.

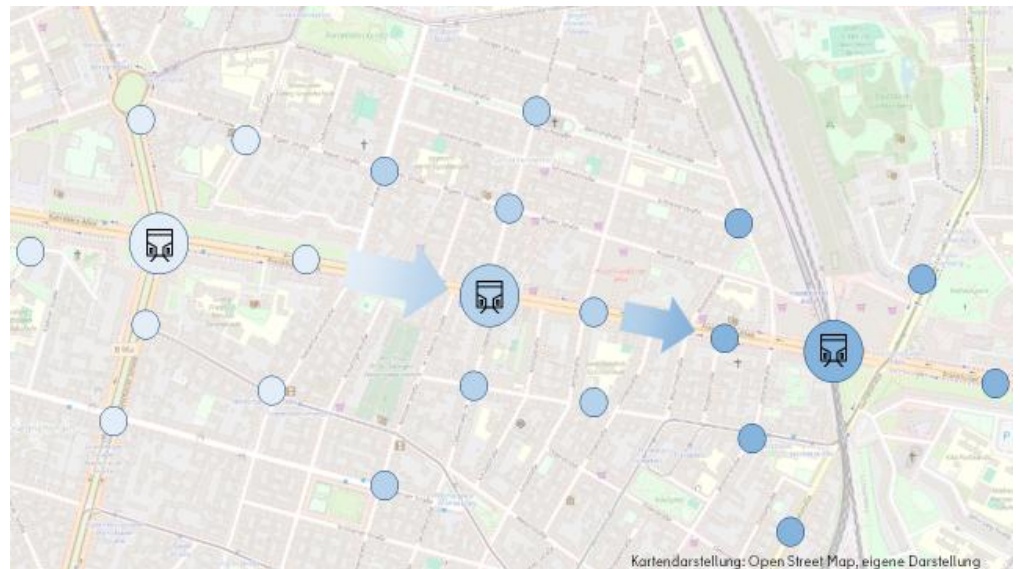


Abbildung 6: Illustration clusterweiser Hochlauf von ÖPNV-Haltestellen ausgehend

## 4 MARKTZUGANGSREGELN ALS ,SHARING-LEITLINIEN' VERÖFFENTLICHEN

Als zweites wesentliches Element für die Umsetzung der Strategie sollen die Marktzugangsregeln frühzeitig veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung ist unter der Bezeichnung ‚Sharing-Leitlinien‘ vorgesehen. Sie umfassen die Regeln für den Marktzugang der Sharing-Anbieter und welche Anforderungen an sie gestellt werden. Sie regeln zudem, was beim Betrieb und beim Abstellen der Fahrzeuge zu beachten ist, welche Gebühren zu zahlen sind und welche Daten bereitgestellt werden müssen. Durch die Veröffentlichung dieser Leitlinien entsteht ein klarer und verlässlicher Rahmen für alle Beteiligten – sowohl für die Sharing-Anbieter als auch für die Behörden und den Betreiber der Mobilitätsstandorte.

Die wichtigsten Elemente, die Gegenstand der Sharing-Leitlinien werden sollen, sind nachfolgend dargestellt. Dabei werden die unterschiedlichen Fahrzeugarten betrachtet:

- E-Scooter und Fahrräder (siehe Kapitel 4.1)
- Carsharing inkl. Transporter (siehe Kapitel 4.1.2)
- Lastenradsharing (siehe Kapitel 4.3)
- Mopeds (siehe Kapitel 4.4)

Im Rahmen der Evaluation der Sharing-Strategie sollen zu späteren Zeitpunkten auf Fahrzeugarten in die Marktzugangsregeln aufgenommen werden, die aktuell noch nicht in Berlin angeboten werden.

### 4.1 E-Scooter und Fahrräder

Die Sondernutzungserlaubnis (SNE) für das gewerbliche Anbieten von Fahrrad- und E-Scooter-Sharing im Freefloating wird in Berlin nach § 11a BerlStrG erteilt. Diese soll zukünftig durch Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen Anbieter und SenMVKU erteilt werden. Dazu werden im Rahmen der Sharing-Strategie die nachfolgenden Festlegungen getroffen.

#### 4.1.1 Marktzugang

<b>Interessensbekundung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interessierte Anbieter bekunden gegenüber der SenMVKU ihr Interesse, eine SNE für das Anbieten von Fahrrad- und E-Scooter-Sharing in Berlin zu erhalten.</li> <li>• Gegenstand der Interessensbekundung ist eine Verpflichtung zur Einhaltung der in den Sharing-Leitlinien veröffentlichten Regeln und Vorgaben. Weiterhin zeigen die Anbieter an, ob Sie eine SNE für alle vier Gebiete – oder nur für Teilgebiete (die sich allerdings im vorgegebenen Verhältnis über die Gebiete 0, 1 und 2 verteilen müssen) – und für welche Flottengröße beabsichtigen.</li> </ul>
<b>Auswahlverfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Land Berlin behält sich vor, die Anzahl der Anbieter zu begrenzen. Sofern die Anzahl der Anbieter, die ihr Interesse bekunden bzw. einen Antrag auf SNE stellen, diese Zahl über-</li> </ul>

schreitet, erfolgt die Auswahl nach transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien (die in den Sharing-Leitlinien benannt werden) bzw. bei gleicher Bewertung durch das Los (§ 11a Abs. 3 und 4 BerlStrG).

- 
- |                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Erlaubniserteilung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die SNE wird in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages für mehrere Jahre erteilt. In dem Vertrag werden die Rechte und Pflichten, die mit der Sondernutzung einhergehen, geregelt. Ein Mustervertrag wird im Rahmen der Umsetzungsvorbereitung erarbeitet und zusammen mit den Sharing-Leitlinien verfügbar gemacht.</li> </ul> |
|---------------------------|---|

#### 4.1.2 Mobilitätsstandorte und Flottengröße

- |   |  |
|---|--|
| <b>Mobilitätsstandorte und Parkverbotszonen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Land Berlin beabsichtigt in den Gebieten 0, 1 und 2 ein Netz an baulichen Mobilitätsstandorten aufzubauen und dazwischen Parkverbotszonen einzurichten (siehe Kapitel 2.2.1); im Sharing angebotene Fahrräder und E-Scooter dürfen in Parkverbotszonen nicht abgestellt und angemietet werden („hub-only“). Im Übergang ist Freefloating noch dort möglich, wo es keine flächenmäßig zusammenhängenden Mobilitätsstandorte mit umgebenden Parkverbotszonen gibt.</li> <li>Im Gebiet 3 sind zunächst keine baulichen Mobilitätsstandorte vorgesehen. Dennoch können Anbieter auch zukünftig E-Scooter und Fahrräder in diesem Gebiet im Sharing anbieten. Voraussetzung dafür ist, dass sie im Rahmen von Pilotprojekten ihre Angebote im hub-only-Ansatz mit virtuellen Mobilitätspunkten realisieren. Die Erfahrungen aus diesen Pilotprojekten werden im Rahmen der Evaluation ausgewertet und fließen in die Weiterentwicklung der Strategie mit ein.</li> </ul> |
|---|--|

- 
- |  |   |
|--|---|
| <b>Nutzung der Mobilitätsstandorte</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Um die Mobilitätsstandorte nutzen zu können, schließen die Anbieter mit dem Betreiber der Standorte eine Nutzungsvereinbarung, in der die Rechte und Pflichten für die Nutzung geregelt sind.</li> <li>Gegenstand der Nutzungsvereinbarung sind auch Service-Level-Agreements (SLA), die u. a. auch Anforderungen an die Verfügbarkeit der Fahrzeuge an den Standorten und zur Umverteilung umfassen.</li> <li>Im Rahmen der Nutzungsvereinbarung werden mit dem Betreiber Nutzungsentgelte vereinbart, welche die Anbieter pro Fahrzeug und Monat für die Nutzung an den Betreiber entrichten. Die Nutzungsentgelte orientieren sich in Ihrer Höhe an den in Kapitel 6.3 angegebenen Sätzen, die geeignet sind, um die Kosten für den Betrieb der Standorte zu decken.</li> </ul> |
|--|---|

- 
- |   |   |
|---|---|
| <b>Obergrenze und Zusammensetzung der Flotten</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Gebiete 0 und 1 wird jahresweise eine Obergrenze für die Flottengröße für E-Scooter und Fahrräder über alle Anbieter auf Basis der Nachfrage des Vorjahres und Vorgaben zur durchschnittlichen Auslastung der Fahrzeuge bestimmt (siehe Kapitel 2.3).</li> </ul> |
|---|---|

- Für das Gebiet 2 wird jahresweise ein Zielwert für die Flottengröße für E-Scooter und Fahrräder über alle Anbieter bestimmt. Dieser dient lediglich als Kontrollgröße. Die Erreichung dieses Wertes soll über die Differenzierung sowohl bei den SN-Gebühren als auch bei den Nutzungsentgelten für die Mobilitätsstandorte erreicht werden.
- Anbieter von Fahrrädern und E-Scootern haben darüber hinaus sicherzustellen, dass der Anteil von Fahrrädern an ihrer Flotte in den Gebieten 0, 1 und 2 mindestens 30 % beträgt.

### 4.1.3 Weitere Anforderungen

<b>Ortungsgenauigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrzeuge müssen im Jahr 2027 auf 5 Meter genau geortet werden können, im Jahr 2030 werden nur noch 3 Meter und im Jahr 2033 nur noch 2 Meter Abweichung geduldet.</li> <li>• Die Einhaltung dieser Vorgaben werden mit einem stichprobenartigen Prüfverfahren kontrolliert. Anbietern, deren Fahrzeuge diese Anforderung nicht erfüllen, wird zukünftig keine SNE erteilt.</li> </ul>
<b>Verhinderung von Rückgaben an überfüllten Standorten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anbieter müssen in Zusammenarbeit mit dem Standortbetreiber eine Funktion umsetzen, die eine zeitliche befristete Schließung von Standorten in Abhängigkeit der dort abgestellten Fahrzeuge ermöglicht. Damit ist die Rückgabe von Fahrzeugen an überfüllten Standorten zu verhindern.</li> </ul>
<b>Umgang mit Ordnungswidrigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anbieter werden verpflichtet, bei Ordnungswidrigkeiten Pönalen an die Nutzenden vorzusehen und entsprechend laudungsfähige Anschriften der Nutzenden vorzuhalten und an die Behörden zu übermitteln. Zusätzlich werden Vertragsstrafen für bestimmte Verstöße definiert, die die Anbieter an die SenMVKU zu zahlen haben, sowie Berichtspflichten zum Umgang mit Ordnungswidrigkeiten vorgesehen.</li> </ul>
<b>Pönalkatalog zur Erziehung der Nutzenden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anbieter erarbeiten mit der SenMVKU einen anbieterübergreifenden und verpflichtenden Pönalkatalog zur Steigerung der Regeleinhaltung bei den der Nutzenden der Sharing-Fahrzeuge. Darin sind für unterschiedliche Tatbestände des Fehlverhaltens der Nutzenden einheitliche Sanktionen festzulegen z. B. Tatbestand: Zurücklassen des Fahrzeugs in der Parkverbotszone: Beim 1. Mal: 50 € Strafgebühr für den Nutzenden / 10€ für den Anbieter; Beim 2. Mal: 100 € Strafgebühr für den Nutzenden / 20€ für den Anbieter.</li> </ul>
<b>Anforderungen an virtuelle Mobilitätsstandorte (Gebiet 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens müssen interessierte Anbieter ausweisen, ob und in welchen Teilgebieten von Gebiet 3 sie ihre Flotte anbieten möchten. Diese dürfen in Gebiete 3 nur in Form von stationsgebundenen Angeboten mit virtuellen Stationen angeboten werden.</li> <li>• Die Planung und Einrichtung der virtuellen Mobilitätspunkte obliegen dabei den jeweiligen Sharing-Anbietern. Vorausset-</li> </ul>

---

zung ist, die Einreichung eines entsprechenden Konzepts, welches von der SenMVKU freizugeben wurde. Das genaue Vorgehen und die Einbindung weiterer Stakeholder, z. B. der SenMVKU, den zuständigen Bezirken oder betroffenen Interessenverbänden, in den Planungs- und Einrichtungsprozess der und Anforderungen an die Errichtung von virtuellen Standorten soll im Rahmen der Umsetzungsvorbereitungen der Sharing-Strategie 2035 genauer definiert und veröffentlicht werden.

---

#### **Datenbereitstellungs- und Berichtspflichten**

- Die Anbieter werden auch weiterhin dazu verpflichtet, eine Schnittstelle zur Bereitstellung der Daten auf Basis der Statusinformationen der Fahrzeuge zu schaffen und zu betreiben.
- Sich darüber hinaus ggf. ergebende Datenbereitstellungs- und Berichtspflichten, die sich aus dem Monitoring- und Evaluationskonzept ergeben, werden im Rahmen der Umsetzungsvorbereitungen der Sharing-Strategie 2035 genauer definiert und veröffentlicht werden. U. a. werden die Anbieter darin auch zur Bereitstellung von Daten über die logistischen Verkehre zur Erbringung der Angebote verpflichtet.

## **4.2 Carsharing**

Der Marktzugang für Freefloating Carsharing-Anbieter in Berlin unterliegt unverändert keiner Regulierung. Unabhängig davon sollen im Rahmen der Sharing-Strategie 2035 auch Mobilitätsstandorte geschaffen werden, an denen Pkw-Stellplätze bereitgestellt werden, um dort Carsharing-Fahrzeuge gewerblich anbieten zu können. Dazu werden im Rahmen der Sharing-Strategie die nachfolgenden Festlegungen getroffen.

### **4.2.1 Marktzugang**

#### **Freefloating Carsharing**

- Der Marktzugang unterliegt in Berlin keiner gesonderten Regulierung.
- 

#### **Stationsbasiertes Carsharing**

- Stationen können im öffentlichen Straßenraum als SN bei den zuständigen Bezirksämtern beantragt werden. Hierzu liegt ein eigener [Leitfaden](#) vor.

### **4.2.2 Mobilitätsstandorte**

#### **Planungsphase**

- Durch Markterkundung und anschließende Beteiligung von interessierten Carsharing-Unternehmen durch den Betreiber der Mobilitätsstandorte soll eine bedarfsgerechte Planung sichergestellt werden (siehe Kapitel 3.1)
- 

#### **Zuteilung der Mobilitätsstationen**

- Der Betreiber der Mobilitätsstationen führt bezirks- und clusterweise Interessensbekundungsverfahren durch, in denen Anbieter ihr Interesse an Standorten sowohl als Stellplätze für Freefloating Angebote als auch als Stellplätze für stationsbasierte Angebote bekunden können.
- Die Zuteilung der Standorte an die Anbieter erfolgt anschließend unter Anwendung eines Draw-Verfahrens. Hierbei handelt es sich um ein etabliertes Zuteilungsverfahren für Carsha-

ring-Stellplätze im öffentlichen Raum. Dieses Verteilungsverfahren soll in Anlehnung an Standards und Empfehlungen des Bundesverband Carsharing durchgeführt werden.

#### **Nutzung der Mobilitätsstationen**

- Um die Mobilitätsstandorte nutzen zu können, schließen die Anbieter mit dem Betreiber der Standorte eine Nutzungsvereinbarung, in der die Rechte und Pflichten für die Nutzung geregelt sind.
- Gegenstand der Nutzungsvereinbarung sind auch Service-Level-Agreements (SLA), die u. a. auch Anforderungen an die Verfügbarkeit der Fahrzeuge an den Standorten und zur Umverteilung umfassen.
- Im Rahmen der Nutzungsvereinbarung werden mit dem Betreiber Nutzungsentgelte vereinbart, welche die Anbieter für die Nutzung an den Betreiber entrichten. Die Nutzungsentgelte orientieren sich in Ihrer Höhe an den in Kapitel 6.3 angegebenen Sätze, die geeignet sind, um die Kosten für den Betrieb der Standorte zu decken.
- Außerhalb der Stellplätze gibt es keine speziellen Regelungen für das Anbieten von Freefloating Carsharing-Fahrzeugen und auch bestehende Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenland bleiben davon unberührt.

### 4.2.3 Weitere Anforderungen

#### **Datenbereitstellung und Berichtswesen**

- Über Datenbereitstellungs- und Berichtsaufgaben, die sich aus dem Monitoring- und Evaluationskonzept ergeben, werden im Rahmen der Umsetzungsvorbereitung der Sharing-Strategie 2035 Gespräche mit den Anbietern geführt.
- Das Monitoring und die Evaluation im Rahmen der Strategie sollte sich primär auf die Performance der einzelnen Standorte konzentrieren, z. B. die Fluktuation und die generelle Nutzung der Standorte aber auch Daten zum Aufwand zur Bereitstellung der Angebote umfassen (siehe hierzu Kapitel 5, „Monitoren, evaluieren, nachsteuern“ bzw. Anlage 2).

## 4.3 Lastenradsharing

Alle in Berlin aktiven Lastenrad-Anbieter haben sich im Laufe der letzten Jahre aus dem Markt zurückgezogen und es ist derzeit unklar, ob und unter welchen Voraussetzungen ein stadtweiter Betrieb von Lastenrädern in Berlin wirtschaftlich rentabel werden kann. Daher wird diese Angebotsform im Rahmen der Sharing-Strategie zunächst als Entwicklungsoption integriert: Bei der Planung und Errichtung von Clustern sollen potentielle Anbieter, analog zum Verfahren der Carsharing-Anbieter, zu Standortentscheidungen integriert werden.

Lastenräder sollen perspektivisch an den ca. 500 Mobilitätsstationen vorgesehen werden, wobei an jedem Standort im Durchschnitt zwei Stellplätze als Entwicklungsoption im Planungsverfahren mitgedacht werden sollen. Daraus ergeben sich potentielle Stellplätze auf den Mobilitätsstationen für ca. 1.000 Lastenräder.

Im Einklang mit dem clusterweisen Hochlauf werden die in Betrieb gehenden Stationen im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens angeboten. Zwischen Lastenradsharing-Anbietern und dem Betreiber der Mobilitätsstandorte wird eine SLA geschlossen.

Pro Fahrzeug fallen Nutzungsvergütungen an. Die Höhe dieser Nutzungsgebühren ist noch zu definieren.

#### 4.4 Mopeds

Auch bei Mopeds ist es unklar, ob und unter welchen Voraussetzungen ein stadtweiter Betrieb in Berlin wirtschaftlich rentabel werden kann. Derzeit werden lediglich Fahrzeuge im unteren vierstelligen Bereich in Berlin angeboten. Daher wird auch diese Angebotsform im Rahmen der Sharing-Strategie zunächst als Entwicklungsoption auf den Mobilitätsstandorten integriert bzw. auf Nachfrage entsprechender Anbieter reagiert und flächenmäßige Puffer auf oder angrenzend zu den Standorten vorgesehen. Bei der Planung und Errichtung von Clustern sollen potentielle Anbieter, analog zum Verfahren der Carsharing-Anbieter, zu Standortentscheidungen integriert werden.

Dabei sollen sowohl Stellflächen für Mopeds auf Mobilitätspunkten als auch auf Mobilitätsstationen vorgesehen werden können.

Der Marktzugang für Mopeds im Rahmen der Sharing-Leitlinien erfolgt über den Abschluss eines öffentlichen rechtlichen Vertrags im Anschluss an ein Interessenbekundungsverfahren. Eine begrenzte Anzahl Anbieter werden im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens zugelassen. Mopeds sollen, an allen Standorten im gesamten Stadtgebiet als Entwicklungsoption mitgedacht werden, weshalb sich eine Anzahl von ca. 5.600 Mopeds über alle Gebiete hinweg ergibt.

Pro Fahrzeug fallen Nutzungsgebühren an. Die Höhe dieser Nutzungsvergütung ist noch zu definieren.

## 5 MONITOREN, EVALUIEREN UND NACHSTEUERN

Um eine kontinuierliche Wirkungsmessung der Maßnahmen dieser Strategie sicherzustellen, wird ein Monitoring- und Evaluierungskonzept entwickelt. Dieses Konzept gliedert sich grob in zwei Teile:

- **Teil 1: Umsetzungscontrolling:** Betrachtet wird, ob die Umsetzung der Strategie und insbesondere Planung, Errichtung und Betrieb der Mobilitätsstandorte gemäß der Planung erfolgt bzw. wo sich Abweichungen ergeben.
- **Teil 2: Wirkungscontrolling:** Untersucht werden die Wirkungen der Sharing-Angebote, unterteilt nach Fahrzeugarten. Betrachtet werden dabei unter anderem verkehrliche Wirkungen, Wirkungen hinsichtlich der Ordnung und Wirkungen der Nutzung im Umweltverbund.

Auf Basis dieses Konzeptes soll die Qualität und Nutzung von Sharing-Angeboten, die Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit der Anbieter und die Akzeptanz der Angebote durch die Nutzen- und Nicht-Nutzenden in der Stadt regelmäßig überprüft werden. So sollen Verbesserungsmaßnahmen identifiziert sowie ein effektiver und datengestützter Dialog mit allen Beteiligten unterstützt werden.

Außerdem soll so eine regelmäßige Überprüfung der Strategie erfolgen, um die Planungsansätze nachzuführen und die bedarfsgerechte und wirtschaftliche Umsetzung zu steuern. Die Federführung und Steuerung dieses Monitorings und der Evaluation liegt bei der SenMVKU.



Abbildung 7: Vorgehen Monitoring und Evaluation

Das Konzept des Monitorings und der Evaluation wird auf alle in der Strategie behandelten Sharing-Angebote angewendet. Die für das Controlling des Standortbetreibers, das Monitoring des Betriebs und die Wirkungsevaluation der Sharing-Angebote benötigten Daten werden vom Standortbetreiber, den Sharing-Anbietern, weiteren Partnern und der SenMVKU selbst bereitgestellt. Durch die Marktzugangsbedingungen und die damit verbundenen Vereinbarungen wird festgelegt, welche Daten die Anbieter der Sharing-Angebote mit der SenMVKU in welchem Turnus und Format teilen müssen. Diese Daten werden zusammen mit den

durch Umfragen und Fragebögen für die Evaluation erhobenen Daten und den Verkehrsplanungsdaten in digitalen Tools, einschließlich eines speziellen Dashboards für Sharing-Angebote, analysiert und ausgewertet.

Für das Monitoring werden Vorgabewerte definiert, die die Leistung des Sharing-Angebots und/oder des Anbieters in Bezug auf den überwachten Aspekt für jeden Indikator einordnen. Wie das Monitoring erfolgt auch die Evaluation auf einer kontinuierlichen Basis. Das bedeutet, dass die Leistung der Anbieter, der Sharing-Angebote und der Strategie regelmäßig quartalsmäßig bewertet werden, so dass die Evaluation eines bestimmten Anbieters oder zwischen Anbietern im Laufe der Zeit verglichen werden kann. Die Entwicklungen bei diesen Indikatoren werden sich auf die Anpassung von Leitlinien, z. B. die Verteilung oder Größe der Sharing-Flotten und Verträge für Sharing-Angebote sowie eventuell auf Vertragsstrafen für Anbieter auswirken.

In Anlage 2 wird das Monitoring- und Evaluationskonzeptes mit seinen Elementen und Indikatoren weitergehend grob beschrieben.

## 6 ÜBERGANG, KOSTEN UND FINANZIERUNG

Für die Umsetzung der Sharing-Strategie wird ein Zeitraum von zehn Jahren angesetzt. Um den Zielwert von rund 3.000 Standorten zu erreichen sind durchschnittlich jährlich rund 250 Standorte (ca. 50 Stationen und 200 Punkten) zu errichten. Um die Kosten abschätzen und Finanzierungsansätze bewerten zu können, wurde eine Wirtschaftlichkeitsrechnung durchgeführt. Nachfolgend werden wichtige Annahmen und Ergebnisse dieser Betrachtung dargestellt.

### 6.1 Planungs- und Errichtungskosten

Die Abschätzung der Planungs- und Errichtungskosten der Sharing-Infrastruktur setzen sich aus mehreren, klar voneinander abgegrenzten Kostenkomponenten zusammen. Ziel ist es, durch einen bedarfsgerechten und effizienten Ressourceneinsatz eine leistungsfähige Infrastruktur unter Berücksichtigung von Förderrichtlinien wirtschaftlich umzusetzen. Die nachfolgende Darstellung gliedert sich in die zentralen Kostentreiber:

#### Kosten für Planung und Genehmigungsprozess

Ein wesentlicher Teil der Gesamtkosten entfällt auf die konzeptionelle und technische Planung sowie die Durchführung des Genehmigungsprozesses. Dazu zählen:

- Fachplanungsleistungen: u. a. Verkehrsplanung, technische Ausführungsplanung, GIS-gestützte Standortanalyse
- Projektsteuerung: Koordination der Projektbeteiligten, Terminmanagement, Qualitätssicherung
- Genehmigungsmanagement: Erstellung und Einreichung der erforderlichen Unterlagen (inkl. Lage- und Verkehrszeichenpläne), Abstimmungen mit Bezirken und Fachbehörden
- Fördermittelmanagement: Akquise, Antragstellung, Monitoring, Berichterstattung und Abrechnung von Fördermitteln (z. B. aus der Nationalen Klimaschutzinitiative, NKI)
- Standortpartnermanagement: Ansprache, Abstimmung und Betreuung von Partnern im öffentlichen oder halböffentlichen Raum

Diese Aufgaben erfordern ein interdisziplinär aufgestelltes Planungsteam, das den gesamten Projektverlauf professionell begleitet. Die personellen Ressourcen werden dabei gezielt den jeweiligen Projektphasen und Aufgaben zugeordnet. Durch ein festes Kernteam sollen Synergien geschaffen, Einarbeitungszeiten reduziert und ein zügiger Planungshochlauf ermöglicht werden.

#### **Personalkosten für projektbezogene Aufgaben**

Die Personalkosten ergeben sich aus den o. g. Leistungen und beinhalten sowohl interne Projektmitarbeitende als auch externe Dienstleister. Die Positionen umfassen:

- Fördermittelmanagement (inkl. Monitoring und Reporting)
- Stakeholderkoordination (v. a. mit Bezirken (u.a. SGAs), Standortpartnern)
- Fachplanung und Abstimmung mit Baufirmen inklusive GIS-Analyse und Standortplanung

**Kosten für die Errichtung der Infrastruktur**

Die Errichtungskosten umfassen sowohl die Bauleistungen selbst als auch die dafür erforderlichen Materialien und Ausstattungselemente (siehe Kapitel 3.2). Kostentreiber in dieser Kategorie sind:

- Bauleistungen: Fundamentarbeiten, Bohrungen, Verankerungen, Oberflächenherstellung
- Ausstattung: Stelen, Beschilderung, Markierungen, Pfosten, Schutzelemente
- Sensorik: bei Mobilitätsstationen zur Erfassung der Stellplatzbelegung (v. a. Carsharing)
- Baustellensicherung und Verkehrsführung

Gesamtkosten Planung und Errichtung

Die dargestellten Planungs- und Errichtungskosten sind strikt von den laufenden Betriebskosten (Kapitel 6.2) abzugrenzen. Während Letztere dauerhaft wiederkehrende Aufgaben (z. B. Betriebsmanagement, Reinigung, Wartung, Monitoring) abdecken, betreffen die hier beschriebenen Investitionen ausschließlich die initiale Projektvorbereitung und Infrastrukturerrichtung.

**6.2 Betriebs- und Verwaltungskosten**

Die Abschätzung für die Kosten während des Betriebes der Mobilitätsstandorte setzen sich aus Personalkosten für Ranger und Innendienst sowie den Sachkostenkomponenten zusammen. Das Ziel im Betrieb ist das langfristige Bereitstellen der Standorte und das Management der Mobilitätsanbieter und deren Fahrzeuge. Die nachfolgende Darstellung gliedert sich in die zentralen Kostentreiber:

Kosten während des Betriebs

Ein wesentlicher Teil der Gesamtkosten entfällt auf das Betriebsmanagement der Standorte sowie der Mobilitätsanbieter und deren Fahrzeuge sowie der Verwaltung des Projektes. Dazu zählen:

- Betriebsmanagement Standorte:
  - vor Ort: Instandhaltung und Reinigung der Standorte durch Ranger
  - Innendienst: Aussteuern der Auswirkungen von Veranstaltungen, Baustellen, Störungen auf das Standortnetz im Betrieb; Betreuung Betriebsdashboard
- Monitoring Fahrzeuge: Überwachung und Aussteuerung der Fahrzeugverteilung auf die Standorte in Zusammenarbeit mit den Mobilitätsanbietern
- Mobilitätspartnermanagement: Abstimmung und Betreuung der Mobilitätsanbieter inkl. Verträge und Vereinbarungen
- Projektleitung und Steuerung: inkl. Kommunikation Politik, Verwaltungen, Verbände, Standortpartner
- Datenreporting: Reports für einzelne Stakeholder, Ableitungen, Betrieb
- Kommunikation: Kampagnen, Eröffnungskommunikation, Webseite, Design
- Finanzen und Beschaffung: Planung, Beschaffung und Abrechnung

Mit dem Hochlauf der Standorte geht eine bedarfsgerechte personelle Aufstockung des Betriebsteams einher.

<b>Personalkosten für Aufgaben des Betriebs</b>	<p>Die Personalkosten ergeben sich aus den o. g. Leistungen und beinhalten sowohl interne Projektmitarbeitende als auch externe Dienstleister. Die Positionen umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektleitung und -steuerung</li> <li>• Betriebsmanagement Standorte: Außen und Innendienst</li> <li>• Datenreporting, Kommunikation und Beschaffung</li> </ul>
<b>Sachkosten für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur</b>	<p>Die Sachkosten umfassen sämtlichen Materialeinsatz im Betrieb und die Kosten für extern erbrachte Betriebsaufgaben. Die Positionen umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Materialeinsatz bei der Instandhaltung</li> <li>• Bauleistungen etc. bei Ersatzstandorten</li> <li>• Sonderreinigungen</li> <li>• Parkraumüberwachung</li> <li>• Betrieb der Parkraumsensorik</li> <li>• Anrechenbare Gemeinkosten des Projektes samt Verwaltung</li> </ul>

### 6.3 Finanzierung

Für die Finanzierung der Kosten für Planung, Errichtung und Betrieb der Sharing-Infrastruktur werden verschiedene mögliche Quellen betrachtet und bewertet:

<b>Quelle</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Bewertung</b>
<b>Standortpartner</b>	<p>Unternehmen, die im Rahmen von B2B-Verträgen für die Errichtung von Mobilitätsstationen oder -punkten durch den Betreiber gebunden werden können.</p> <p>Rund 10% der Standorte soll gemeinsam mit Standortpartnern errichtet werden. Dabei reduzieren sich die Errichtungskosten um die Komponenten Herrichtung und Sicherung der Standortfläche</p>	→ vorwiegend zur Deckung von Planungs- und Errichtungskosten
<b>Fördermittel</b>	<p>In Frage kommen hier z. B. eine Bundesförderung nach der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Bei Einhaltung der Förderrichtlinien können die investiven Infrastrukturkosten mit bis zu 50 % über die NKI kofinanziert werden.</p> <p>Weitere Förderprogramme sollen identifiziert und erschlossen werden.</p>	→ vorwiegend zur Deckung von Planungs- und Errichtungskosten
<b>Anbieterbeiträge</b>	<p>Es ist vorgesehen, dass der Betreiber für die Nutzung der Sharing-Infrastruktur von den Anbietern ein Nutzungsentgelt erhebt.</p>	→ vorwiegend zur Deckung von Betriebskosten

Für Fahrräder und E-Scooter wird das Entgelt pro Fahrzeug und Monat kalkuliert.

Für Carsharing-Stellplätze wird das Entgelt pro Stellplatz und Monat kalkuliert

---

<b>Landesmittel</b>	Im aktuellen Fall übernimmt ein Standortbetreiber die entsprechenden Kosten und Risiken, so dass es derzeit kein Einsatz von Landesmitteln bedarf.	→ vorwiegend zur Deckung von ungedeckten Planungs- und Errichtungskosten
---------------------	--	--

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnung wurden Ansätze für die Anbieterbeiträge entwickelt und im Rahmen des Dialogverfahrens mit den Sharing-Anbietern diskutiert. Dabei wurden folgende Kriterien für die Bewertung angesetzt:

- In Summe müssen die Ansätze über alle Fahrzeugarten multipliziert mit den angenommenen Flottengrößen bzw. Anzahl von Stellplätzen geeignet sein, um die Kosten, die sich aus dem Betrieb der Standorte ergeben, vollständig zu decken.
- Die Ansätze sollen nach Gebieten gestaffelt ausgestaltet werden, d.h. in nachfragestärkeren Gebieten sind höhere Beiträge anzusetzen als in nachfrageschwächeren Gebieten.
- Die Ansätze für Fahrräder und E-Scooter sollen nach Möglichkeit so differenziert werden, dass Anreize geschaffen werden, dass die Anbieter ihre Flotten mit mindestens 30 % Fahrrädern ausstatten. Weiterhin wird noch zwischen muskelbetriebenen Fahrrädern und Fahrrädern mit Akku (E-Bike) unterschieden.






Die Höhe der Anbieterbeiträge ist dabei vom Betreiber der Standorte festzulegen, auf Grundlage der Vorgaben der SenMVKU.

# ANLAGE 1: GLOSSAR

Für die Sharing-Strategie 2035 gelten nachfolgende Begriffsbestimmungen:

- Sharing: Angebote, bei denen Fahrzeuge einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung zur Miete angeboten werden und selbstständig reserviert und genutzt werden können.
- Freefloating-Angebote: Stationslose Angebotsform, Fahrzeuge dieser Angebotsform können im Gebiet des jeweiligen Geschäftsgebiets des Unternehmens vorgefunden, entliehen und zurückgegeben werden
- Stationsbasierte Angebote: Fahrzeuge dieser Angebotsform können nur an spezifischen Stationen entliehen werden und müssen nach der Nutzung an derselben Station wieder zurückgegeben werden

Fahrzeugarten nach Fahrzeugklassen:

-  E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeuge)
-  Fahrräder: auch E-Fahrräder
-  Mopeds: auch E-Mopeds (Kleinkrafträder)
-  Lastenräder: auch E-Lastenräder
-  Pkw und Transporter, auch E-Pkw und E-Transporter

Abkürzungen und Begriffserläuterungen:

- Aktive Mobilität: Fortbewegung mit eigener Muskelkraft, z. B. zu Fuß gehen oder mit muskelbetriebenem Fahrrad fahren
- Halböffentlicher Raum: Private Flächen, aber für bestimmte Nutzungen öffentlich zugänglich
- Intermodal: Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg
- KPI: Key Performance Indicators
- MIV: Motorisierter Individualverkehr
- Modal Split: Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel
- Multimodal: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege

- Öffentlicher Raum: Alle Straßen, Wege und Plätze, Grünanlagen, Parks und Wasserflächen innerhalb des Siedlungsgebiets, die ohne Beschränkung zugänglich sind.
- ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
- PBS: Public Bike Sharing System
- POI: Points of Interest
- SenMVKU: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- SGA: Straßen- und Grünflächenamt
- SLA: Service Level Agreement
- SNE: Sondernutzungserlaubnis
- Stellplatz: Stellfläche für ein einzelnes Carsharing-Fahrzeug auf einem Mobilitätsstandort

# ANLAGE 2: MONITORING- UND EVALUATIONSKONZEPT

## 1 Umsetzungscontrolling (Standortbetreiber):

Der Standortbetreiber ist verpflichtet mindestens die folgenden Daten über den Stand der Umsetzung der Sharing-Strategie an die SenMVKU regelmäßig (quartalsweise jeweils bis Mitte Monat des Folgemonats eines Quartals) zu berichten:

Mit Blick auf die Standorte, die für **Fahrrad und E-Scooter Sharing** vorgesehen sind, also Mobilitätspunkte und der Teil der Mobilitätsstationen der nicht für Carsharing vorgesehen ist:

- **Planung und Errichtung der Standorte:** Erfolgt die Planung und Errichtung der Standorte nach dem Zeitplan und den Prinzipien wie in der Sharing Strategie angelegt?
  - *Anzahl:* Wird die geplante Anzahl von Standorten in den geplanten Zeiträumen errichtet? [Anzahl Punkte, Stationen, Standorte und Cluster jeweils pro Monat/Jahr und pro Gebiet, Anzahl Punkte, Stationen und Standorte an Bahnhöfen jeweils pro Monat/Jahr und pro Gebiet, Standorte je Cluster (Min, Max, Median, Mittelwert)]
  - *Größe:* Stellen die Standorte auch die geplanten Abstellkapazitäten bereit? [Abstellkapazität je Standort (Min., Max., Median, Mittelwert)]
  - *Ausstattung:* Sind die Standorte wie geplant ausgestattet, was z. B. Schild, Markierungen (Linien und Piktogramme), Poller (zur Verkehrssicherung, zur Verhinderung von zweckfremder Flächennutzung) betrifft? [Anteil Punkte, Stationen und Standorte die das jeweilige Ausstattungselement haben]
  - *Abstände:* Werden die geplanten Abstände zwischen den Standorten in den einzelnen Clustern eingehalten? Welche Standortdichte ergibt sich durchschnittlich über die Cluster und Gebiete? [Verteilung der Abstände zwischen den Standorten (Prozentuale Summenkurve über den durchschnittlichen Abstand von jedem Standort zu den nächsten drei Standorten; Min., Max., Median, Mittelwert), Standorte pro Fläche pro Cluster und Gebiet]
  - *Parkverbotszone:* Wird die Parkverbotszone (PVZ) entsprechend der errichteten Standorte flächendeckend erweitert? [absolute Fläche der PVZ, Anteil der Fläche der PVZ an den Gebietsflächen, Anzahl Teilflächen der PVZ in den Gebieten]
- **Betrieb der Standorte:** Erfolgt die Aussteuerung des Betriebs der Standorte nach den Prinzipien wie in der Sharing Strategie angelegt?
  - *Nutzung Standorte:* Wie werden die Sharing Angebote an den Mobilitätsstandorten genutzt? [Top 20 Standorte je Fahrzeugart hinsichtlich durchschnittlicher Anmietungen und Rückgaben pro Quartal samt grafischer Darstellung der Aufteilungen auf die Fahrzeugarten an exemplarischen Standorten, durchschnittliche Anmietungen und Rückgaben pro Quartal für die Standorte in den einzelnen Clustern, Gebieten und Standorte an Bahnhöfen]
  - *Überfüllung und Leerlaufen von Standorten:* Wie häufig und mit welcher Dauer treten Überfüllungen und Leerläufe der Standorte auf? [Anzahl und Dauer der Überfüllungen und Leerläufe der Standorte gegliedert nach Clustern, Gebieten und Standorten an Bahnhöfen]
  - *Anpassungsbedarf Standorte:* Welche Informationen liegen bezüglich Anpassungsbedarfen der Standorte vor (z. B. Größenanpassungen (Abstellkapazität) wegen der Nachfrage, Anpassung der Lage im Straßenraum)?

Die Daten zum Betrieb der Standorte sind jeweils räumlich und zeitlich aggregiert zu berichten. Dabei sollen einerseits auf der Ebene der Cluster und Gebiete andererseits aber auch Standorte an den Rändern der Cluster (nur ohne angrenzende weitere Cluster) aggregiert werden. Die zeitliche Aggregation soll auf Grundlage der Dauer, wie lange die Angebote schon in Betrieb sind erfolgen.

Mit Blick auf die Stellplätze die für **Carsharing** vorgesehen sind; also die Mobilitätstationen (der Teil für Carsharing):

- **Planung und Errichtung der Standorte:** Erfolgt die Planung und Errichtung der Standorte nach den Prinzipien wie in der Sharing Strategie angelegt?
  - *Anzahl:* Wie viele Stationen wurden errichtet? [Anzahl Stationen und Cluster jeweils pro Monat/Jahr und pro Gebiet, Stationen und Standorte an Bahnhöfen jeweils pro Monat/Jahr und pro Gebiet, Stationen je Cluster (Min, Max, Median, Mittelwert)]
  - *Größe:* Wie viele Stellplätze stellen die Stationen bereit? Wie verteilen sich die Abstellkapazitäten auf die Angebotsformen (stationsbasiert und Freefloating)? [Abstellkapazität je Station jeweils stationsbasiert, Freefloating und insgesamt (Min, Max, Median, Mittelwert)]
  - *Ausstattung:* Sind die Stationen wie geplant ausgestattet, was z. B. Schild, Markierungen (Linien und Piktogramme), Poller (zur Verkehrssicherung, zur Verhinderung von zweckfremder Flächennutzung), Belegungssensoren betrifft? [Anteil Stationen die das jeweilige Ausstattungselement haben]
  - *Abstände:* Welche Abstände haben sich zwischen den Stationen in den einzelnen Clustern ergeben? Welche Stationsdichte ergibt sich durchschnittlich über die Cluster und Gebiete? [Verteilung der Abstände zwischen den Stationen (Prozentuale Summenkurve über den durchschnittlichen Abstand von jeder Station zu den nächsten drei Stationen; Min., Max., Median, Mittelwert), Stationen pro Fläche je Cluster und Gebiet]
  - *Anbieter:* Werden die Carsharing Anbieter wie geplant in die Stationsplanung einbezogen? [Anzahl gestartete Interessenbekundungsverfahren für die Zuteilung der Stellplätze, Anzahl beteiligte Anbieter stationsbasiert, Freefloating und insgesamt, Anzahl zugeteilter Stellplätze jeweils stationsbasiert, Freefloating und insgesamt]
- **Betrieb der Standorte:** Erfolg die Aussteuerung des Betriebs der Standorte nach den Prinzipien wie in der Sharing Strategie angelegt?
  - *Nutzung:* Wie werden die Stellplätze der Stationen genutzt? [Anzahl Fahrzeuge nach Fahrzeugtyp/-größe/-klassen und Betriebsform nach Stationen, Anzahl Anmietungen und Rückgaben nach Standorten pro Monat/Jahr, Verfügbarkeit der Fahrzeuge nach Standorten, Standzeiten der Fahrzeuge an den Standorten, Anzahl Fremdnutzungen, Dauer der Fremdnutzungen, Anzahl geahndete Fremdnutzungen (Min., Max., Median, Mittelwert), Summe gezahlte Mahngelder wegen Fremdnutzungen]
  - *Anpassungsbedarf Stationen:* Welche Informationen liegen bezüglich Anpassungsbedarfen der Stationen vor (z. B. Angebotsanpassungen wegen der Nachfrage, Anpassung der Lage im Straßenraum)?

Wo gibt es Abweichungen in den einzelnen Punkten bei Planung und Errichtung sowie beim Betrieb der Standorte zum Zeitplan und Prinzipien der Sharing Strategie und wie sind diese im Einzelnen zu begründen (z. B. Genehmigungsdauern, hohe Flächenkonkurrenz)?

Wie ist die Sicht der Anbieter, der Bezirk und der SenMVKU dazu?

Übergeordnet ist eine **Standortliste** mit allen relevanten Aspekten zu den Standorten zu führen und regelmäßig zu aktualisieren. [Name, Kurzbezeichnung, Standortart, Adresse, Geokoordinaten, Cluster, Gebiet, Finanzierungsart, Standortpartner, private oder öffentliche Fläche, Lage im Straßenraum, Straßenreinigungsverzeichnis, Abstellkapazitäten, Betriebsbeginn, einzelne Ausstattungsmerkmale, usw.] Zusätzlich ist eine Kartendarstellung mit den Standorten als Übersicht zur Verteilung der Standorte zu führen.

Mit Blick auf die **Kosten**, Einnahmen und Zuschussbedarf sind mindestens folgende Sachverhalte regelmäßig (quartalsweise) auch gegliedert in Punkte und Stationen zu berichten:

Die *Kosten* sind in folgender Systematik zusammengefasst zu berichten:

- Errichtung (Personalkosten, Bau-/Sachkosten, Summe)
- Betrieb (Personalkosten, Sachkosten, Summe)
- Verwaltung (Personalkosten, Sachkosten, Summe)
- Bruttosummen (Personalkosten, Bau/Sachkosten, Gesamtsumme)

Die *Einnahmen* sind in folgender Systematik zusammengefasst zu berichten:

- Zweiräder (Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter, Summe)
- Carsharing (stationsbasiert, Freefloating, Summe)
- Standortpartner (nach Gebieten, Summe)
- Fördermittel (nach Gebieten, Summe)
- Gesamtsumme

Gegebenenfalls ist ein *Zuschussbedarf* in der gleichen Systematik wie die Kosten gegliedert zu berichten.

## 2 Wirkungscontrolling

### 2.1 Monitoring des Betriebs der Sharing-Angebote [fortlaufend oder monatsweise]

- *Fahrrad- und E-Scooter-Sharing:*
  - Wie werden die Sharing Angebote genutzt?  
Welche Informationen zur Beschreibung der Nutzung liegen bei SenMVKU aus den Datenlieferungen der Anbieter (über die MDS 2.0 Schnittstelle <<https://github.com/open-mobilityfoundation/mobility-data-specification>>, aus den Backendsystemen) vor?  
[Livedaten zu den einzelnen Fahrzeugen: z. B. Fahrzeugkennung, Standort, Status, letzte Events, usw.; Aggregierte (zeitlich und räumlich) historische Daten: z. B. Fahrzeuganzahl, Fahrtenanzahl, Fahrtdauern und -längen, Anzahl Verstöße gegen die digitale Parkverbotszone, usw.]
  - Welche Verkehre werden zur Bereitstellung der Sharing Angebote erbracht?  
[Anzahl Fahrzeuge, Anzahl Servicefahrten, Anzahl Kilometer jeweils nach Fahrzeug- und Antriebsart sowie Servicezweck (Bereitstellung/Umverteilung der Sharing Fahrzeuge, Batteriewechsel, Wartung/Reparatur/Sonstiges)]
  - Wie wird mit Ordnungswidrigkeiten umgegangen?  
[Anzahl der Ordnungswidrigkeiten, Höhe der Bußgelder, Anzahl Ordnungswidrigkeiten die an die Nutzenden weitergegeben wurde]
- *Carsharing:*
  - Welche Fahrzeuge werden an den Stationen bzw. in den Gebieten angeboten? [folgende aggregierte Daten: Anzahl Fahrzeuge nach Fahrzeugtyp/-größe/-klassen und Betriebsform nach Stationen und Gebieten]

- Wie werden die Fahrzeuge an den Stationen und in den Gebieten genutzt? [folgende aggregierte Daten: Anzahl Anmietungen und Rückgaben nach Standorten pro Monat/Jahr, Verfügbarkeit der Fahrzeuge nach Standorten und Gebieten, Standzeiten der Fahrzeuge an den Standorten und in den Gebieten, Dauer der Mieten (Prozentuale Summenkurve über die Dauer der Mieten; Min, Max, Median, Mittelwert), Gefahrene Distanzen der Mieten (Prozentuale Summenkurve über die gefahrenen Distanzen der Mieten; Min., Max., Median, Mittelwert), Distanzen der Mieten pro Dauer der Mieten (Prozentuale Summenkurve über den Quotienten Distanzen durch Dauer der Mieten; Min, Max, Median, Mittelwert)]
- Welche Verkehre werden zur Bereitstellung der Sharing Angebote erbracht? [folgende aggregierte Daten: Anzahl Fahrzeuge, Anzahl Servicefahrten, Anzahl Kilometer jeweils nach Fahrzeug- und Antriebsart sowie Servicezweck (Bereitstellung/Umverteilung, Tanken/Laden, Reinigen, Wartung/Reparatur, Sonstiges)]

## 2.2 Wirkungsevaluation der Sharing-Angebote (alle 2 Jahre)

- Welche verkehrliche Wirkung im Sinne einer verkehrsentslastenden Wirkung können dem Sharing Angebot und Standorten zugeordnet werden?
  - *Fahrrad- und E-Scooter-Sharing:* Für Fahrrad- und E-Scooter-Sharing liegen aktuell noch keine belastbaren Wirkungsstudien vor. Eine entsprechende Wirkungsstudie wird aktuell bei SenMVKU vorbereitet. Diese soll gemeinsam mit den Anbietern und Standortbetreiber und möglichst mit wissenschaftlicher Begleitung durchgeführt werden. Die Wirkungsstudie soll eine Befragung der Nutzenden der Angebote (sowohl zum Mobilitätsverhalten, Nutzung der Angebote und auch separat zu den mit den Sharing-Angeboten zurückgelegten Wegen) und der Bevölkerung (zu Mobilitätsverhalten und den Sharing-Angeboten) enthalten. Daraus sollen Erkenntnisse über die Kombination und Ersetzung der Verkehrsmittel bei der Nutzung der Angebote sowie über die Behinderungen durch die und die Akzeptanz der Angebote gewonnen werden. Die Ergebnisse werden maßgeblich für die künftige Ausrichtung und ggf. Nachsteuern der Sharing Strategie sein. Im Moment verfolgen die Anbieter einen reinen nachfrageorientierten Ansatz der bei entsprechenden Ergebnissen der Wirkungsstudien zu korrigieren ist. Finanziert wird die Wirkungsevaluation durch die Anbieterbeiträge. Für Gebiet 3 sind virtuelle Mobilitätsstandorte vorgesehen und eigene Evaluationsprojekte der Anbieter in Abstimmung mit der SenMVKU dazu. In der Zusammenschau dieser einzelnen Evaluationsprojekte bei SenMVKU sollen die Ziele der virtuellen Mobilitätsstandorte evaluiert werden. Welche Wirkungen können den virtuellen Standorten und den einzelnen Elementen und der Ausgestaltung beigemessen werden?
  - *Carsharing:* Für stationsbasiertes Carsharing sind die verkehrsentslastenden Wirkungen durch Wirkungsstudien in anderen Städten soweit belegt. Aktuell wird für stationsbasiertes und Freefloating Carsharing in Berlin eine Wirkungsstudie in Zusammenarbeit mit den Carsharing Anbietern, der SenMVKU und unter methodischer Federführung des BCS (Bundesverband Carsharing) erarbeitet. Die Ergebnisse sollen in die Weiterentwicklung der Sharing-Strategie bzw. im Rahmen der Steuerung der Angebote verwendet werden. Neben dieser Wirkungsstudie sich auch die verkehrspolitischen Ziele beim Aufbau und der Zuteilung der Stellplätze zu evaluieren. Dabei sollte ein Abgleich mit den Zielen aus dem Berliner Mobilitätsgesetz, dem Berliner Straßengesetz sowie entsprechender Planwerke erfolgen.
- Wie lassen sich Nutzende gruppieren um die Bedarfe besser zu adressieren und diese Zielgruppen mit passenden Sharing-Angeboten auch unter Berücksichtigung der raumstrukturellen Situationen zu versorgen?

Diese Betrachtung sollte für die einzelnen Fahrzeugarten erfolgen. Die Gruppierung der Nutzenden (z. B. Studenten, Familien, Geschäftsleute, Partypeople, Berufspendler) und Beschreibung der gruppenspezifischen Anforderungen an Sharing Angebote (z. B. günstige Preise, zur Mitnahme von Kindern geeignet) sind dabei wesentlich. Weitergehend sind die Wirkungen differenziert für unterschiedliche Raumtypen zu ermitteln um z. B. die Wirkungen in der hoch-verdichteten Innenstadt und in Randgebieten etc. differenzieren zu können. Diese Betrachtung sollte jeweils Teil der Wirkungsstudien sein und auch bei der Quantifizierung/Hochrechnung der Ergebnisse berücksichtigt werden. Dabei sollten auch einige qualitative Interviews vorgesehen werden um die Hintergründe der spezifischen Anforderungen zu beleuchten.

- Wie lässt sich der Schutz der Nichtnutzenden bzw. Freihaltung der Fuß- und Gehwege etc. durch Fahrrad und E-Scooter-Sharing zuverlässig bewerkstelligen?  
Es wird ein Prüfverfahren etabliert, dass die Einhaltung der Vorgaben zur Ortungsgenauigkeit und der Rückgabe um Standorte sowie in der Parkverbotszone stichprobenartig kontrolliert. Darüber hinaus werden die Anbieter verpflichtet die Ordnungswidrigkeiten an die Nutzenden weiterzuleiten, das beinhaltet, dass sie von den Nutzern ladungsfähige Anschriften vorhalten müssen. [Ergebnisse der Prüfverfahren zur Ortungsgenauigkeit und Verhinderung der Rückgabe der Fahrzeuge um Standorte und in der Parkverbotszone, Anzahl Verstöße gegen die digitale Parkverbotszone, Anzahl Ordnungswidrigkeiten, Anzahl Ordnungswidrigkeiten die an die Nutzenden weitergegeben wurden, Höhe der Bußgelder]