

Antrag 258/II/2019**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Wem gehören Berlins Gehwege? Den Sharing-Trend in die richtigen Bahnen lenken!**

1 Ein gegenwärtiger Blick auf den öffentlichen Raum in
 2 der Stadt zeigt: Berliner*innen teilen den Gehweg nicht
 3 nur miteinander, sondern mit Cafétischen, Stromzapfsäulen
 4 und seit Neustem auch mit Sharing-Fahrrädern, E-
 5 Tretrollern sowie E-Motorrollern.
 6 Wie viele Mietfahrräder, E-Tret- und -motorroller in der
 7 Hauptstadt auf Gehwegen, Plätzen, Parks und Straßen
 8 stehen, ist nicht bekannt. Allein bei den Mietfahrrädern
 9 wird von ca. 30.000 ausgegangen. Zum ohnehin maro-
 10 den Zustand der Gehwege, kommt die stetig wachsende
 11 Zahl neuer Verkehrsmittel hinzu und führt vielerorts zu
 12 chaotischen und gefährlichen Zuständen: Neben hochste-
 13 henden Bodenplatten, nicht abgesenkten Bordsteinkan-
 14 ten und Cafétischen, stehen Mietfahrräder, Elektrotret-
 15 und -motorroller wild auf den Gehwegen und versper-
 16 ren zusätzlich Kinderwägen und Rollstühlen den Weg. Für
 17 Menschen mit beeinträchtigter Sicht oder Sehbehinde-
 18 rung sind sie gefährliche Hindernisse und Stolperfallen.
 19 Defekte Mietfahrräder und Elektrotretroller liegen achtlos
 20 umher. Ein neuer Nutzungskonflikt auf Berlins Gehwegen
 21 ist entstanden.
 22 Diese Situation auf den Gehwegen steht sinnbildlich für
 23 den Wandel und Versuch neue Formen der Mobilität zu
 24 erschließen. Ausgangspunkt für die verschärfte Situati-
 25 on auf den Gehwegen ist die veränderte Situation auf
 26 den Straßen. Die Zunahme an Fahrzeugen bei gleichzeitig
 27 kaum erfolgter Anpassung der Infrastruktur erhöht den
 28 Druck auf die Gehwege. Es lässt sich festhalten, dass der
 29 Mobilitätswandel auf den Straßen auf Kosten des öffent-
 30 lichen Raums und der Allgemeinheit vorangetrieben wird.
 31 Wir verstehen den Gehweg als Teil des öffentlichen Raums
 32 und des Gemeinwohls. Wir verneinen die Kapitalisierung
 33 des öffentlichen Raums.
 34 Ein Gehweg ist ein Straßenabschnitt, der einzig für den
 35 Fußverkehr vorgesehen ist. Er wird dem öffentlichen
 36 Raum zugeordnet, ist somit für alle öffentlich zugänglich
 37 und dient dem Gemeingebrauch. In Berlin umfasst der
 38 öffentliche Raum 892 Quadratkilometer. Dabei beträgt
 39 die Gehwegfläche 34,6 Quadratkilometer. Für uns ist klar:
 40 kein Profit mit dem öffentlichen Raum und zu Lasten der
 41 Allgemeinheit!
 42 **Sharing-Economy? Schlecht geteilt!**
 43 „Sharing-Economy“, zu Deutsch „die Wirtschaft des Tei-
 44 lens“, ist die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern und
 45 Dienstleistungen, durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten
 46 oder Schenken. Der Grundgedanke dieser Wirtschafts-
 47 form geht von der Prämisse aus, Güter nicht mehr selbst
 48 zu ihrem*seinem Eigentum zählen zu müssen und die

Ein gegenwärtiger Blick auf den öffentlichen Raum in
 der Stadt zeigt: Berliner*innen teilen den Gehweg nicht
 nur miteinander, sondern mit Cafétischen, Stromzapfsäulen
 und seit Neustem auch mit Sharing-Fahrrädern, E-
 Tretrollern sowie E-Motorrollern.
 Wie viele Mietfahrräder, E-Tret- und -motorroller in der
 Hauptstadt auf Gehwegen, Plätzen, Parks und Straßen
 stehen, ist nicht bekannt. Allein bei den Mietfahrrädern
 wird von ca. 30.000 ausgegangen. Zum ohnehin maro-
 den Zustand der Gehwege, kommt die stetig wachsende
 Zahl neuer Verkehrsmittel hinzu und führt vielerorts zu
 chaotischen und gefährlichen Zuständen: Neben hochste-
 henden Bodenplatten, nicht abgesenkten Bordsteinkan-
 ten und Cafétischen, stehen Mietfahrräder, Elektrotret-
 und -motorroller wild auf den Gehwegen und versper-
 ren zusätzlich Kinderwägen und Rollstühlen den Weg. Für
 Menschen mit beeinträchtigter Sicht oder Sehbehinde-
 rung sind sie gefährliche Hindernisse und Stolperfallen.
 Defekte Mietfahrräder und Elektrotretroller liegen achtlos
 umher. Ein neuer Nutzungskonflikt auf Berlins Gehwegen
 ist entstanden.
 Diese Situation auf den Gehwegen steht sinnbildlich für
 den Wandel und Versuch neue Formen der Mobilität zu
 erschließen. Ausgangspunkt für die verschärfte Situati-
 on auf den Gehwegen ist die veränderte Situation auf
 den Straßen. Die Zunahme an Fahrzeugen bei gleichzeitig
 kaum erfolgter Anpassung der Infrastruktur erhöht den
 Druck auf die Gehwege. Es lässt sich festhalten, dass der
 Mobilitätswandel auf den Straßen auf Kosten des öffent-
 lichen Raums und der Allgemeinheit vorangetrieben wird.
 Wir verstehen den Gehweg als Teil des öffentlichen Raums
 und des Gemeinwohls. Wir verneinen die Kapitalisierung
 des öffentlichen Raums.
 Ein Gehweg ist ein Straßenabschnitt, der einzig für den
 Fußverkehr vorgesehen ist. Er wird dem öffentlichen
 Raum zugeordnet, ist somit für alle öffentlich zugänglich
 und dient dem Gemeingebrauch. In Berlin umfasst der
 öffentliche Raum 892 Quadratkilometer. Dabei beträgt
 die Gehwegfläche 34,6 Quadratkilometer. Für uns ist klar:
 kein Profit mit dem öffentlichen Raum und zu Lasten der
 Allgemeinheit!
Sharing-Economy? Schlecht geteilt!
 „Sharing-Economy“, zu Deutsch „die Wirtschaft des Tei-
 lens“, ist die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern und
 Dienstleistungen, durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten
 oder Schenken. Der Grundgedanke dieser Wirtschafts-
 form geht von der Prämisse aus, Güter nicht mehr selbst
 zu ihrem*seinem Eigentum zählen zu müssen und die

49 meiste Zeit ungenutzt bleiben. Stattdessen sollen sie je
 50 nach Bedarf jederzeit zur Dauer der Nutzung ausgelie-
 51 hen werden können. Zur Sharing-Economy gehören Kon-
 52 sumformen wie Online-Plattformen, Apps, Unterkünfte,
 53 Transportmittel wie zum Beispiel das Auto, Fahrrad, Tret-
 54 und Motorroller sowie finanzielle Dienstleistungen wie
 55 Crowdfunding.
 56 Was auf den ersten Blick eine bessere Alternative zum
 57 vorherrschenden Kapitalismus zu sein scheint, ist jedoch
 58 aus sozialistischer und nachhaltiger Perspektive weitaus
 59 kritischer zu betrachten. Die Schattenseiten der Sharing-
 60 Economy haben mit unserer Utopie der Gesellschaft der
 61 Freien und Gleichen nur wenig zu tun:
 62 Statt der öffentlichen Hand, wird das Eigentum der
 63 Sharing-Angebote wie beispielsweise Sharing-Fahrräder,
 64 E-Tretroller und E-Motorroller hauptsächlich von Privat-
 65 personen und Interessensgruppen bereitgestellt. Diese
 66 betreiben ihr Geschäftsmodell ausschließlich mit einem
 67 hohen Gewinninteresse und Profitdruck im öffentlichen
 68 Raum. Darüber hinaus erhalten nicht alle Berliner*innen
 69 den gleichen Zugang zu den Sharing-Angeboten. In der In-
 70 nenstadt ist die Dichte der Sharing-Angebote größer als
 71 in anderen Teilen Berlins. Zudem sind die Angebote aus-
 72 schließlich per Smartphone und meist nur unter Verwen-
 73 dung einer Kreditkarte nutzbar.
 74 Des Weiteren müssen die Beschäftigungsformen der
 75 Sharing-Economy kritisch betrachtet werden: Jeden
 76 Abend sammeln vermeintlich Selbstständige die E-
 77 Fahrzeuge von den Gehwegen ein, um sie Zuhause zu
 78 laden und anschließend wieder an vorgegebenen Plätzen
 79 abzustellen. Für Kleinstbeträge transportieren diese
 80 Menschen mit eigenen Fahrzeugen eine begrenzte Zahl
 81 von Tretrollern und hängen sie in der eigenen Wohnung
 82 an ihr privates Stromnetz an. Hier wird der Kapitalismus
 83 auf den Kopf gestellt: die Arbeiter*innen müssen ihr
 84 eigenes Kapital einsetzen, um die Aufträge des Sharing-
 85 Unternehmens auszuführen. Oftmals bleibt dabei nicht
 86 einmal der Mindestlohn übrig. Von Sozialversicherung
 87 und langfristigen Jobperspektiven ganz zu schweigen.
 88 Für uns ist klar - hier wird schlecht geteilt: Arbeit, Risiko,
 89 prekäre Beschäftigung und Ressourceneinsatz bei den
 90 Arbeiter*innen, Profite bei den Unternehmen.
 91 Bei jeder Fahrt erheben zudem Sharing-Anbieter Daten
 92 ihrer Nutzer*innen. Die Benutzung der Mietfahrräder, E-
 93 Tretroller und E-Motorroller erfolgt hauptsächlich über
 94 Smartphone-Apps. Durch die Smartphone-App können
 95 die Sharing-Betreibenden auf den Standort der*des jewei-
 96 ligen Konsumentin*Konsumenten zurückzugreifen. Mit
 97 den erlangten Informationen werden Bewegungsprofile
 98 erstellt, Werbebotschaften geschaltet und die Daten der
 99 Verbraucher*innen vermarktet. Für uns ist klar: kein Han-
 100 del mit Verbraucher*innendaten! Das europäische Daten-
 101 schutzrecht muss eingehalten werden - dies gilt auch für

meiste Zeit ungenutzt bleiben. Stattdessen sollen sie je
 nach Bedarf jederzeit zur Dauer der Nutzung ausgelie-
 hen werden können. Zur Sharing-Economy gehören Kon-
 sumformen wie Online-Plattformen, Apps, Unterkünfte,
 Transportmittel wie zum Beispiel das Auto, Fahrrad, Tret-
 und Motorroller sowie finanzielle Dienstleistungen wie
 Crowdfunding.
 Was auf den ersten Blick eine bessere Alternative zum
 vorherrschenden Kapitalismus zu sein scheint, ist jedoch
 aus sozialistischer und nachhaltiger Perspektive weitaus
 kritischer zu betrachten. Die Schattenseiten der Sharing-
 Economy haben mit unserer Utopie der Gesellschaft der
 Freien und Gleichen nur wenig zu tun:
 Statt der öffentlichen Hand, wird das Eigentum der
 Sharing-Angebote wie beispielsweise Sharing-Fahrräder,
 E-Tretroller und E-Motorroller hauptsächlich von Privat-
 personen und Interessensgruppen bereitgestellt. Diese
 betreiben ihr Geschäftsmodell ausschließlich mit einem
 hohen Gewinninteresse und Profitdruck im öffentlichen
 Raum. Darüber hinaus erhalten nicht alle Berliner*innen
 den gleichen Zugang zu den Sharing-Angeboten. In der In-
 nenstadt ist die Dichte der Sharing-Angebote größer als
 in anderen Teilen Berlins. Zudem sind die Angebote aus-
 schließlich per Smartphone und meist nur unter Verwen-
 dung einer Kreditkarte nutzbar.
 Des Weiteren müssen die Beschäftigungsformen der
 Sharing-Economy kritisch betrachtet werden: Jeden
 Abend sammeln vermeintlich Selbstständige die E-
 Fahrzeuge von den Gehwegen ein, um sie Zuhause zu
 laden und anschließend wieder an vorgegebenen Plätzen
 abzustellen. Für Kleinstbeträge transportieren diese
 Menschen mit eigenen Fahrzeugen eine begrenzte Zahl
 von Tretrollern und hängen sie in der eigenen Wohnung
 an ihr privates Stromnetz an. Hier wird der Kapitalismus
 auf den Kopf gestellt: die Arbeiter*innen müssen ihr
 eigenes Kapital einsetzen, um die Aufträge des Sharing-
 Unternehmens auszuführen. Oftmals bleibt dabei nicht
 einmal der Mindestlohn übrig. Von Sozialversicherung
 und langfristigen Jobperspektiven ganz zu schweigen.
 Für uns ist klar - hier wird schlecht geteilt: Arbeit, Risiko,
 prekäre Beschäftigung und Ressourceneinsatz bei den
 Arbeiter*innen, Profite bei den Unternehmen.
 Bei jeder Fahrt erheben zudem Sharing-Anbieter Daten
 ihrer Nutzer*innen. Die Benutzung der Mietfahrräder, E-
 Tretroller und E-Motorroller erfolgt hauptsächlich über
 Smartphone-Apps. Durch die Smartphone-App können
 die Sharing-Betreibenden auf den Standort der*des jewei-
 ligen Konsumentin*Konsumenten zurückzugreifen. Mit
 den erlangten Informationen werden Bewegungsprofile
 erstellt, Werbebotschaften geschaltet und die Daten der
 Verbraucher*innen vermarktet. Für uns ist klar: kein Han-
 del mit Verbraucher*innendaten! Das europäische Daten-
 schutzrecht muss eingehalten werden - dies gilt auch für

102 Sharing-Unternehmen mit Sitz außerhalb der Europäi-
 103 schen Union!
 104 Daher fordern wir die Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-
 105 kehr und Klimaschutz auf:
 106 - eine Bestandsaufnahme zur Ermittlung der aktuell im
 107 Land Berlin stehenden Sharing-Fahrräder, Elektrotret- und
 108 Elektromotorroller sowie die Anzahl der Sharing-Anbieter
 109 durchzuführen. Die Bestandsaufnahme soll zum Ende des
 110 I. Quartals 2020 veröffentlicht und gleichzeitig dem Abge-
 111 ordnetenhaus von Berlin zur Beratung bereitgestellt wer-
 112 den.
 113 - ein Konzept zu Stellplätzen für Sharing-Fahrräder, E-
 114 Tretroller sowie E-Motorroller zu erarbeiten und einzufüh-
 115 ren. Hierzu sollen bereits bestehende Fahrradstellplätze
 116 deutlich ausgebaut und Autoparkplätze im öffentlichen
 117 Raum zu Stellplätzen für Fahrräder, E-Tretroller und E-
 118 Motorroller umgewandelt werden.
 119 - die errichteten Stellplätze an Sharing-Unternehmen kos-
 120 tenpflichtig zu vermieten,
 121 - in Berlin begrenzte Free-Floating Flotten zu erlauben.
 122 Die genaue Begrenzung der sogenannten Free-Floating
 123 Flotten soll aus der Bestandsaufnahme resultieren. Hier-
 124 bei soll von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
 125 und Klimaschutz eine empfohlene Anzahl an Sharing-
 126 Fahrrädern, E-Tretrollern und E-Motorrollern auf den öf-
 127 fentlichen Gehwegen für die spontane Nutzung zur Verfü-
 128 gung stehen. Nach ihrer Verwendung kann diese begrenzte
 129 Anzahl wieder auf den Gehwegen abgestellt werden.
 130 Alle darüber hinausgehenden Sharing-Angebote müssen
 131 bei den eigens errichteten Stellplätzen abgestellt werden.
 132 - das Bußgeld für ungeordnetes Abstellen zu erhöhen.
 133 - Unerlaubt abgestellte bzw. den Gehweg versperrende E-
 134 Tret- und – motorroller, Fahrräder dürfen vom Land Ber-
 135 lin eingesammelt und verwahrt werden. Für das Einsam-
 136 meln und Verwahren der Sharing-Fahrzeuge müssen die
 137 Sharingunternehmen täglich ein von der Senatsverwal-
 138 tung festgelegtes Bußgeld zahlen. Weitere Maßnahmen
 139 sollen von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
 140 Klimaschutz in Absprache mit der Senatsverwaltung für
 141 Finanzen und dem Rat der Bürgermeister*innen erarbei-
 142 tet werden,
 143 - weitere Parkverbotszonen in Berlin zu errichten. Wir be-
 144 grüßen die Einführung von Parkverbotszonen am Bran-
 145 denburger Tor und am Holocaust-Mahnmal in Berlin-
 146 Mitte. Gleichwohl fordern wir die berlinweite Einführung
 147 von Parkverbotszonen an Mahnmalen und Sehenswürdig-
 148 keiten.
 149 - die Sharing-Dienste zu verpflichten das Angebot in ganz
 150 Berlin gleichermaßen zu verteilen. Hier muss die Ber-
 151 liner Sozialdemokratie eingreifen: Allen Berliner*innen
 152 muss der gleiche Zugang zu gemeinschaftlichen Fortbe-
 153 wegungsmitteln gewährleistet werden!
 154 - auch in der Sharing-Economy Gute Arbeit zu gewährleis-

Sharing-Unternehmen mit Sitz außerhalb der Europäi-
 schen Union!
 Daher fordern wir die Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-
 kehr und Klimaschutz auf:
 - eine Bestandsaufnahme zur Ermittlung der aktuell im
 Land Berlin stehenden Sharing-Fahrräder, Elektrotret- und
 Elektromotorroller sowie die Anzahl der Sharing-Anbieter
 durchzuführen. Die Bestandsaufnahme soll zum Ende des
 I. Quartals 2020 veröffentlicht und gleichzeitig dem Abge-
 ordnetenhaus von Berlin zur Beratung bereitgestellt wer-
 den.
 - ein Konzept zu Stellplätzen für Sharing-Fahrräder, E-
 Tretroller sowie E-Motorroller zu erarbeiten und einzufüh-
 ren. Hierzu sollen bereits bestehende Fahrradstellplätze
 deutlich ausgebaut und Autoparkplätze im öffentlichen
 Raum zu Stellplätzen für Fahrräder, E-Tretroller und E-
 Motorroller umgewandelt werden.
 - die errichteten Stellplätze an Sharing-Unternehmen kos-
 tenpflichtig zu vermieten,
 - in Berlin **zu prüfen, inwieweit** begrenzte Free-Floating
 Flotten **erlaubt werden**. Die genaue Begrenzung der so-
 genannten Free-Floating Flotten soll aus der Bestands-
 aufnahme resultieren. Hierbei soll von der Senatsverwal-
 tung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine emp-
 fohlene Anzahl an Sharing-Fahrrädern, E-Tretrollern und
 E-Motorrollern auf den öffentlichen Gehwegen für die
 spontane Nutzung zur Verfügung stehen. Nach ihrer Ver-
 wendung kann diese begrenzte Anzahl wieder auf den
 Gehwegen abgestellt werden. Alle darüber hinausgehenden
 Sharing-Angebote müssen bei den eigens errichteten
 Stellplätzen abgestellt werden.
 - das Bußgeld für ungeordnetes Abstellen zu erhöhen.
 - weitere Parkverbotszonen in Berlin zu errichten. Wir be-
 grüßen die Einführung von Parkverbotszonen am Bran-
 denburger Tor und am Holocaust-Mahnmal in Berlin-
 Mitte. Gleichwohl fordern wir die berlinweite Einführung
 von Parkverbotszonen an Mahnmalen und Sehenswürdig-
 keiten. **Weitere Maßnahmen sollen von der Senatsverwal-**
tung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Absprache
mit der Senatsverwaltung für Finanzen und dem Rat der
Bürgermeister*innen erarbeitet werden.
 - die Sharing-Dienste zu verpflichten das Angebot in ganz
 Berlin gleichermaßen zu verteilen. Hier muss die Ber-
 liner Sozialdemokratie eingreifen: Allen Berliner*innen
 muss der gleiche Zugang zu gemeinschaftlichen Fortbe-
 wegungsmitteln gewährleistet werden!
 - auch in der Sharing-Economy Gute Arbeit zu gewährleis-
 ten: kein Mindestlohndumping, keine Scheinselbständig-
 keit!
 Langfristig streben wir an, den Verleih von Fortbewe-
 gungsmitteln in die öffentlichen Hand zu geben. So profi-
 tiert das Gemeinwohl von den Sharing-Angeboten - nicht
 rein profitorientierte Unternehmen.

155 ten: kein Mindestlohndumping, keine Scheinselbständig-
156 keit!
157 Langfristig streben wir an, den Verleih von Fortbewe-
158 gungsmitteln in die öffentlichen Hand zu geben. So profi-
159 tiert das Gemeinwohl von den Sharing-Angeboten - nicht
160 rein profitorientierte Unternehmen.
161