

Antrag 260/I/2024**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Sharing is Caring**

1 CarSharing ist in den letzten Jahren als Bestandteil des
2 modernen Mobilitätssystem Berlins, aber auch anderer
3 Großstädte in seiner Bedeutung stark gestiegen. Vor al-
4 lem in Großstädten wie Berlin können viele Menschen in
5 weiten Teilen auf ein eigenes Auto verzichten. Für Men-
6 schen, die trotzdem ab und zu ein Auto nutzen möchten
7 oder müssen, ist Carsharing eine gute Alternative zu den
8 eigenen vier Rädern.

9
10 Aktuell gibt es deutschlandweit ca. 34.000 Carsharing-
11 Fahrzeuge sowie ca. 4,5 Mio. Fahrberechtigte. Die Zahlen
12 sind in den letzten 10 Jahre um ein Vielfaches gestiegen.
13 Rund 7700 Carsharing-Autos sind in Berlin unterwegs. Das
14 geht aus einer Antwort der Senatsverkehrsverwaltung für
15 Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt auf eine FDP-
16 Anfrage hervor. Die Zahlen geben den Stand von Juni 2021
17 wieder. Die genaue Anzahl der Autos wollte der Senat we-
18 gen Vereinbarungen mit den Firmen nicht nennen.

19
20 Gleichzeitig stieg die Zahl der zugelassenen Pkw (Per-
21 sonenkraftwagen) in Berlin auf 1.233.625 (Stand 3. März
22 2022). Das antwortete die Senatsverwaltung auf eine An-
23 frage der Linken. 2017 waren es noch rund 1.192.000 Pkw.

24
25 Vorteile von Carsharing in Berlin
26 • Flexibilität: Carsharing-Fahrzeuge können rund um
27 die Uhr an jedem Ort innerhalb des Geschäftsge-
28 biets genutzt werden.
29 • Kostenersparnis: Carsharing ist in vielen Fällen
30 günstiger als die Anschaffung und Nutzung eines ei-
31 genen Autos.
32 • Umweltschutz: Carsharing trägt dazu bei, den Ver-
33 kehr zu reduzieren und die Umwelt zu schonen.
34 • Situationsangepasst: Je nach Zweck und Personen-
35 anzahl kann zwischen verschiedenen Automodellen
36 gewählt werden.
37 • Verbesserung des Stadtklimas: Carsharing ermög-
38 licht die Entsiegelung von Parkplätzen, da weniger
39 private Pkw gebraucht werden und die Carsharing-
40 Fahrzeuge einen deutlich größeren Anteil des Tages
41 in Verwendung sind als private.

42
43 In Berlin haben wir aktuell verschiedene Anbieter, welche
44 zu unterschiedlichen Konditionen CarSharing anbieten.
45 Aktuell sehen wir insbesondere im sogenannten Free-
46 floating CarSharing für Berlin ein großes Potenzial, um pri-
47 vate Pkw überflüssig zu machen.

48

49 Allerdings muss auch festgestellt werden, dass Fahrten,
50 insbesondere für geringe Einkommen, teilweise noch zu
51 teuer sind. Zudem sind vor allem die Randgebiete noch
52 in einem solchen Maße vom CarSharing-Angebot ausge-
53 schlossen, als dass ein Umstieg hier nicht vollumfänglich
54 möglich ist.

55

56 Als guter Ansatz kann die Jelbi App von der BVG angese-
57 hen werden. Hier können Berlins Öffentliche Verkehrsmit-
58 tel und Sharing-Angebote in nur einer App und mit nur ei-
59 nem Account genutzt werden. Dies reicht aber bei weitem
60 nicht aus.

61

62 Aus diesem Grund fordern wir:

- 63 • Ein öffentliches CarSharing-Modell. Hierfür soll
64 schnellstmöglich, jedoch allerspätestens bis **2030**
65 ein landeseigenes Unternehmen gegründet wer-
66 den, um das Angebot aufzubauen und langfristig si-
67 cherzustellen.
- 68 • Es muss allgemeinwohlorientiert und somit höchst-
69 ens kostendeckend arbeiten, sodass alle Menschen
70 die Möglichkeit der flexiblen Mobilität, auch mit
71 einem Auto erhalten. Hierfür kommt zum Beispiel
72 ein Abo-Modell in Frage, als Ergänzung zum BVG-
73 Monatsticket
- 74 • Das gesamte Berliner Stadtgebiet soll als sogenann-
75 tes Geschäftsgebiet ausgewiesen werden, sodass
76 die Fahrzeuge überall in der Stadt abgestellt werden
77 können. Zum späteren Zeitpunkt soll auch das Berli-
78 ner Umland mit eingeschlossen werden.
- 79 • Die Fahrzeuge sollen von Beginn an ausschließ-
80 lich batterieelektrisch betrieben werden. Dazu muss
81 insbesondere als Vorleistung zeitnah ein angemese-
82 nene Lade-Infrastruktur bereitgestellt werden, da
83 manche Bezirke in diesem Bereich noch erhebliche
84 Defizite aufweisen.
- 85 • Die Ausrichtung und Handlungen dieses landes-
86 eigenen Unternehmens dürfen den Bestrebungen,
87 den ÖPNV als Rückgrat der Mobilitätswende auszu-
88 bauen und Straßen und Quartiere fuß- und radver-
89 kehrsfreundlich umzubauen nicht im Wege stehen
90 und müssen diesen Interessen untergeordnet wer-
91 den.
- 92 • Carsharing und die damit verbundene Infrastruk-
93 tur, wie z.B. Ladestationen, soll für mobilitäts-
94 eingeschränkte Nutzer*innen und/ oder Passagie-
95 re besser zugänglich gemacht werden. Es sollten
96 Familien- und Freundeskreise unterstützt werden,
97 in denen Angehörige mit mobilen Einschränkungen
98 und/oder Mehrfachbehinderung leben, die sich kein
99 eigenes Fahrzeug oder keinen entsprechenden Um-
100 bau leisten können und/oder den ÖPNV deshalb
101 nicht nutzen können. Behindertengerechte Fahr-

102 zeuge zur Nutzung durch diese Zielgruppe sollten
103 beschaffen und in den Fuhrpark aufgenommen wer-
104 den, sodass niemand aus dem Umstieg auf Carsha-
105 ring ausgeschlossen wird.

- 106 • Das landeseigene Unternehmen soll mit Arbeitge-
107 ber*innen zusammenarbeiten, um Carsharing ver-
108 mehrt für berufliche und geschäftliche Fahrten zu
109 nutzen.
- 110 • In Anbetracht der zu erwartenden zeitlichen
111 Planungs- und Umsetzungsdauer fordern wir,
112 dass kurzfristig für die Übergangszeit alle mög-
113 lichen Maßnahmen zur Ausweitung der bereits
114 bekannten Carsharing-Modelle ergriffen werden.
115 Den Betreibern ist die Erweiterung ihrer Angebote
116 größtmöglich zu erleichtern, wobei beispielsweise
117 ein Vorrecht auf bereits bestehende Parkmöglich-
118 keiten oder bezirkliche Zusammenarbeit in der
119 Planung in Betracht gezogen werden könnte.
- 120 • Es ist sicherzustellen, dass das Carsharing weder im
121 Modal Split, noch bei den Flächenverhältnissen auf
122 der Straße auf Kosten des Umweltverbunds geht.

123