Antrag 290/I/2025

Beschluss
Annahme mit Änderungen

Carsharing gezielt fördern – Für eine bessere Verfügbarkeit und intermodale Integration

Carsharing gezielt fördern – für eine bessere Verfügbarkeit und intermodale Integration

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und des Abgeordnetenhauses werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, die Verfügbarkeit von Carsharing in Randgebieten zu verbessern, Langzeitmieten zu erleichtern und Carsharing in das intermodale Verkehrssystem von Berlin und Brandenburg noch effizienter einzubinden. Das Projekt soll die Erfahrungen mit BeMobility aufnehmen und folgende Maßnahmen umfassen:

1. Förderung der Carsharing-Nutzung durch öffentliche

Gemeinsame Finanzierung von Carsharing-Hubs in Randgebieten und an Bahnhöfen in Berlin und Brandenburg, um sollen eine bessere Verfügbarkeit gewährleisten.

Förderung von Langzeitmieten soll Carsharing für längere Fahrten und Wochenendausflüge attraktiver machen. Vergünstigte Parkflächen für Carsharing-Anbieter sollen wirtschaftliche Anreize für eine flächendeckendere Nutzung zu schaffen.

2. Verlagerung von Miettransporter-Parkplätzen aus den Kiezen

Es soll versucht werden, auch Betreiber von Parkhäusern (z.B. in der Nähe von Möbelhäusern, Baumärkten etc.) in dieses Konzept einzubinden, insbesondere für das Abstellen von Transportern der Carsharing-Anbieter. Für Carsharing-Nutzer können durch Vergünstigungen Anreize zur Nutzung dieser Hubs geschaffen werden.

3. Regionale Kooperation mit Brandenburg zur Ausweitung des Carsharing-Geschäftsgebiets

Etablierung von Carsharing-Parkzonen an strategischen Punkten in Kooperation mit Brandenburg (z. B. an Bahnhöfen) am Übergang der Tarifbereiche B und C, um intermodale Mobilität über die Stadtgrenzen hinaus zu ermöglichen.

Mobilitätsstationen, die Carsharing, ÖPNV und Fahrradverleih in Randgebieten und im Umland bündeln, sollen gemeinsam finanziert werden.

4. Verpflichtende Einbindung der Anbieter in Jelbi und intermodale Verkehrsplanung

Alle Partner des Projektes sollen ihre Carsharing-Flotten in Jelbi einbinden, um eine einheitliche Buchung, Bezahlung und Nutzung zu ermöglichen.

Integration von Carsharing in ÖPNV-Tickets: Kombi-Tickets, die die Nutzung von Carsharing als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr erleichtern, sollen eingeführt werden.

5. Finanzielle Auswirkungen und Haushaltsneutralität

Eine gerechte Aufteilung der Kosten zwischen der öffentlichen Hand und privaten Anbietern angestrebt werden, um den Haushalt der Stadt Berlin nicht übermäßig zu belasten.

Außerdem soll Förderung durch EU-Mittel für nachhaltige Mobilität sowie durch Bundesprogramme für CO -Reduktion erwirkt werden.

Auch Einnahmen aus der Vermietung von städtischen Flächen für Carsharing-Hubs sollen zur Finanzierung beitragen.

6. Schaffung eines landeseigenen CarSharing-Unternehmens

Die Gründung eines landeseigenen Unternehmens für CarSharing schnellstmöglich, jedoch spätestens bis zum Jahr 2030, um das Angebot aufzubauen und langfristig sicherzustellen.

Grundsätzlich dürfen die Ausrichtung und Handlungen dieses landeseigenen Unternehmens den Bestrebungen, den ÖPNV als Rückgrat der Mobilitätswende auszubauen und Straßen und Quartiere fuß- und radverkehrsfreundlich umzubauen nicht im Wege stehen und müssen diesen Interessen untergeordnet werden.

Dieses Unternehmen soll allgemeinwohlorientiert und somit höchstens kostendeckend arbeiten, sodass alle Menschen die Möglichkeit der flexiblen Mobilität, auch mit einem Auto erhalten. Hierfür ist auch die Etablierung des in Punkt 4 aufgeführten Modells eines Kombi-Tickets mit dem ÖPNV denkbar.

Das gesamte Berliner Stadtgebiet soll als sogenanntes Geschäftsgebiet ausgewiesen werden, sodass die Fahrzeuge überall in der Stadt abgestellt werden können. Zum späteren Zeitpunkt soll auch das Berliner Umland mit eingeschlossen werden.

Die Fahrzeuge sollen von Beginn an ausschließlich batterieelektrisch betrieben werden. Dazu muss insbesondere als Vorleistung zeitnah ein angemessene Lade-Infrastruktur bereitgestellt werden, da manche Bezirke in diesem Bereich noch erhebliche Defizite aufweisen.

Generell sollen CarSharing und die damit verbundene Infrastruktur, wie z.B. Ladestationen, für mobilitätseingeschränkte Nutzer*innen und/ oder Passagiere besser zugänglich gemacht werden. Beim Angebot des landeseigenen Unternehmens sollten Familien- und Freundeskreise unterstützt werden, in denen Angehörige mit mobilen Einschränkungen und/oder Mehrfachbehinderung leben, die sich kein eigenes Fahrzeug oder keinen entsprechenden Umbau leisten können und/oder den ÖPNV deshalb nicht nutzen können.

Behindertengerechte Fahrzeuge zur Nutzung durch diese Zielgruppe sollten beschaffen und in den Fuhrpark aufgenommen werden, sodass niemand aus dem Umstieg auf CarSharing ausgeschlossen wird.

Das landeseigene Unternehmen soll mit Arbeitgeber*innen zusammenarbeiten, um Carsharing vermehrt für berufliche und geschäftliche Fahrten zu nutzen.

Die in den vorherigen Punkten angestrebten Vereinheitlichung sowie verbesserten Organisation der Nutzung von CarSharing in Berlin und Brandenburg sollten beim Aufbau des landeseigenen Unternehmens mitgedacht und das Unternehmen in diese Strukturen ebenfalls miteingebunden werden.

Überweisen an

AGH-Fraktion+Senat