

A2 Ridesharing

Antragsteller*in: Bernd Steinhoff
Tagesordnungspunkt: 0. Tagesordnung
Status: Modifiziert

Antragstext

1 Antrag zur KVM Steglitz-Zehlendorf

2 1. Wir fordern den Senat auf, kein Geld für die Finanzierung des BerlKönig
3 aufzuwenden.

4 2. Wir verlangen, dass der Senat bei der Änderung des PBefG darauf hinwirkt,
5 dass die Kommunen die Möglichkeit bekommen, Restriktionen für die neuen
6 Mobilitätsformen Ridesharing, Ridepooling, Ridehailing (Begriffe aus dem
7 Nahverkehrsplan Berlin) zu beschließen. Dies können Beschränkungen der
8 Betriebszeiten, der Einsatzgebiete, die Festlegung von Mindestpreisen und anderes
9 sein. Damit soll verhindert werden, dass kleine Fahrzeuge die großen Busse und
10 Bahnen vom Markt verdrängen. Für die Verkehrswende haben Busse und Bahnen mit
11 ihrem geringen Energie- und Platzverbrauch pro beförderter Person absolute
12 Priorität gegenüber PKW-ähnlichen Fahrzeugen.

13 3. Wir sehen insbesondere in den Außenbezirken von Berlin Lücken im ÖPNV-
14 Angebot – teils bei der Erschließung (zu lange Fußwege) und teils bei
15 Querverbindungen zu den Haupttrichtungen des Verkehrs. Wir fordern den Senat auf,
16 Möglichkeiten und Potenziale für den Einsatz von bedarfsgesteuerten
17 Verkehrsangeboten (alter Name „Rufuss, neuer Name „Ridsharings etc.) zu prüfen,
18 um den ÖPNV auch außerhalb des S-Bahnringes zu einer vollwertigen Alternative zum
19 MIV zu machen. Die sich aus dieser Untersuchung ergebenden Verkehrsangebote
20 können dann über den Verkehrsvertrag der BVG bestellt und finanziert werden.

21 4. Niemand kann derzeit ausschließen, dass in einigen Jahren automatisierte axen
22 den Verkehrsmarkt ändern werden. Regelungen für die neuen Mobilitätsformen
23 müssen daher jetzt schon berücksichtigen, dass der Staat dann wirksame
24 Instrumente braucht, um den Ersatz von Bussen und Bahnen durch automatische axen
25 zu verhindern.

Begründung

Begründung

Berlin erstckt im Stau. täglich wälzen sich Massen von Autos durch die Stadt - Lärm verursachend, die Luft verpestend und andere Verkehrsteilnehmer*innen gefährdend. Und das ineffizienteste Verkehrsmittel für urbane Mobilität beansprucht dabei nach wie vor den meisten Platz in der Stadt.

Um diese Situation zu verbessern haben wir in den ersten drei Jahren unserer Regierungsbeteiligung die Verkehrswende angestoßen. Zum Beispiel arbeiten heute mehr als 30 Mal so viele Radverkehrsplaner*innen wie noch vor 3 Jahren daran, eine sichere und attraktive Radinfrastruktur aufzubauen.

Doch die Mühlen der Verwaltung mahlen langsam, und Planungsprozesse für die Umgestaltung der Infrastruktur dauern Jahre. Neue Mobilitätsangebote, die, richtig eingesetzt, dazu beitragen können, die Zahl der Autos auf unseren Straßen zu reduzieren, sind daher heute schon wichtig für unsere Stadt. Um Menschen zum Umstieg vom Auto in den Umweltverbund zu motivieren, sind komfortable Mobilitätsangebote nötig, deren Kosten für die Nutzer*innen den gefühlten Preis des Autofahrens nicht deutlich übersteigen.

In Berlin ist neben den klassischen ÖPNV-Angeboten eine Vielzahl solcher modernen Mobilitätsangebote in den Innenstadtbezirken verfügbar – z.B. Leih-Pedelecs von Uber Jump, elektrisches Ridesharing von CleverShuttle, Elektroroller von Emmy, elektrisches Carsharing von WeShare, E-Scooter von Tier oder die Lastenräder der fLote des ADFC.

Neben den offensichtlichen Unterschieden haben diese Angebote Gemeinsamkeiten: Sie sind flexibel, der Betrieb nicht in öffentlicher Hand, die Buchung erfolgt digital und trotz des

Sharing-Aspekts genießen Nutzer*innen, die Probleme mit dem Aufenthalt in vollen Bussen und Bahnen haben, die Freiheit ihres „eigenen“ Verkehrsmittels.

Doch trotz aller Vorteile erleben wir zurzeit eine Entwicklung zurück in die Vergangenheit. Der Rückzug des Elektroroller-Anbieters Coup hinterlässt eine große Lücke, E-Scooter werden verteuert und nun steht auch noch der Ridesharing-Dienst BerlKönig der BVG vor dem Aus.

Der BerlKönig ist schon lange auch berechtigter Kritik ausgesetzt. Bisher ist der Besetzungsgrad nicht ausreichend hoch und das Betriebsgebiet beschränkt sich auf einen Bereich, der sehr gut mit klassischem ÖPNV erschlossen ist. Auch die veranschlagten Zuschusskosten für die Verlängerung des Pilotprojekts mit BVG und ViaVan, dem Joint Venture von Mercedes-Benz Vans mit dem US-amerikanischen Unternehmen Via Transportation, in Höhe von ca. 43 Mio. € pro Jahr, sind unverhältnismäßig hoch im Vergleich zu den ca. 90 Mio. € Zuschusskosten für alle anderen bei der BVG bestellten Verkehrsleistungen.

Doch Verkehrsforscher fordern dennoch eine Fortsetzung des Versuchsprojekts – denn die Potenziale eines solchen Dienstes als Ergänzung zum klassischen ÖPNV sind hoch, besonders für die weniger gut durch ÖPNV erschlossenen Randgebiete. Ein auf vier Jahre angelegtes Forschungsprojekt nach zwei Jahren zu beenden, ist ein falsches Signal. Für die integrierte Verkehrsplanung sollte der Ridesharing-Markt nicht nur privaten Unternehmen überlassen werden. Im Gegensatz zu privatwirtschaftlichen Anbietern hat die öffentliche Hand beim BerlKönig der BVG zum einen eine bessere Möglichkeit, die Vernetzung mit dem ÖPNV zu steuern, zum anderen können aus erster Hand Erkenntnisse über die Nutzung solcher Dienste gewonnen werden.

Wir fordern daher die zuständigen Senatsverwaltungen auf, mit geeigneten Betreibern wie der Berliner Door2Door GmbH, der Tochter CleverShuttle, MMIA von VW oder ViaVan über den Betrieb eines Ridesharing-Dienstes der BVG zu verhandeln, der das für Berlin gültige Pflichtfahrgebiet für Taxien abdeckt und im Verkehrsvertrag verankert wird.

Mittelfristig werden auch mit Betreibern von Flotten von E-Scootern, (Lasten-) Fahrrädern, E-Rollern und stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen Kooperationen eingegangen, die über die bisherige Kooperation im „Jelbi“ Projekt hinaus gehen. Unser Ziel ist es, dass das gesamte Mobilitätsangebot in der Stadtstruktur eingebettet ist und so zum Beispiel für Besitzer*innen von Zeitkarten die Nutzung der Sharing-Angebote inklusive oder zu vergünstigten Konditionen möglich

ist. Mit solchen Angeboten als Ergänzung zum klassischen ÖPNV wird sich die BVG zu einem ganzheitlichen MaaS (Mobility-as-a-Service) -Anbieter entwickeln, der allen Berliner*innen und Gästen intermodale Tür-zu-Tür Mobilität mit einem einfachen Tarifsystem ermöglicht. Dazu gehört auch der Ausbau der BVG Mobilitäts-Hubs und die konsequente Beachtung der Open-Data-Prinzipien. Nach dem Vorbild Ernst Reuters, der in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts eine Vereinheitlichung der Tarife im Berliner ÖPNV und die Gründung der BVG durchsetzte, werden wir in den 20er Jahren des 21. Jahrhunderts auch neue Mobilitätsformen unter das Dach der BVG bringen. Nur wenn der Betrieb in öffentlicher Hand ist, können wir sicherstellen, dass die Verkehrsmittel dort angeboten werden, wo sie den meisten Nutzen bringen, zum Beispiel in den Randgebieten der Stadt, die weniger gut durch klassischen ÖPNV erschlossen sind. Ein positives Beispiel für die Vernetzung von Ridesharing und ÖPNV ist zum Beispiel ioki in Hamburg, ein gemeinsames Projekt von VHH und der DB-Tochter ioki, das außerhalb der Innenstadt Fahrgäste von und zu größeren ÖPNV-Haltestellen transportiert. Um die Verkehrswende zu schaffen und zum Beispiel autofreie Gebiete zu ermöglichen, wollen wir alle Menschen mitnehmen. Auch diejenigen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mit dem eigenen Fahrrad fahren oder mit vielen anderen Menschen in der Bahn unterwegs sein wollen. Wenn das eigene Auto schon vor der Tür steht, Steuer und Versicherung schon bezahlt

sind, dann greif man gerne mal zum Autoschlüssel anstatt die Öfs zu nehmen. Aber wenn wir es schaffen, die Nutzung des Umweltverbundes ähnlich komfortabel wie die Fahrt mit dem eigenen Auto zu machen, dann schaffen wir auch die Verkehrswende. Und Ridesharing-Dienste gehören dazu, wenn sie unter politisch beschlossenen Rahmenbedingungen fahren.

Unterstützer*innen

Susanne Mertens; Tonka Wojahn