

A1 Für ein weltoffenes Steglitz-Zehlendorf: Hindenburgdamm umbenennen!

Gremium: Grüne Jugend Steglitz-Zehlendorf
Beschlussdatum: 21.02.2020
Tagesordnungspunkt: 3. Sonstiges

Antragstext

1 Nachdem das Abgeordnetenhaus am 29.01.2020 beschlossen hat, dass Hindenburg
2 nicht mehr
3 Ehrenbürger Berlins sein soll, ist es nur logisch und konsequent, dass der
4 Hindenburgdamm in
5 Steglitz-Zehlendorf umbenannt wird.
6 In unserem Bezirk werden wir durch das Haus der Wannsee-Konferenz, ehemalige
7 SS-
8 Verwaltungseinrichtungen und ehemalige Eugenik-Forschungszentren tagtäglich an
9 die
10 Schrecken des Nationalsozialismus erinnert. Gerade weil wir so viele Mahnmale
11 „vor unserer
12 Tür“ haben, wäre es unverantwortlich, gleichzeitig eine Person wie Hindenburg
13 durch eine große
14 Straße zu ehren. Eine Umbenennung ist überfällig.
15 Genauso wenig wie Hindenburg Ehrenbürger eines demokratischen Berlins sein
16 kann, kann der Hindenburgdamm Teil eines weltoffenen, demokratischen und
17 vielfältigen Steglitz-Zehlendorf sein.
18 Eine Namensgeberin, die diese Werte vertreten würde und für diese zu
19 Lebenszeiten einstand, ist
20 Simone Veil.
21 Veil überlebte die Schoah in Auschwitz und engagierte sich anschließend
22 politisch. Sie setzte sich als Gesundheitsministerin in Frankreich für die
23 Legalisierung der Pille für Frauen, sowie für das Recht auf Abtreibung ein. Als
24 erste Frau wurde sie zur Präsidentin des Europaparlaments gewählt.
25 Sie setzte sich für die deutsch-französische Versöhnung und die europäische
26 Idee ein.
27 Gerade wenn wir in unserem Bezirk Straßen haben, die nach Schlachten des
28 deutsch- französischen Kriegs benannt sind, wäre eine Umbenennung des
29 Hindenburgdamms in Simone-
30 Veil-Damm ein wichtiges Zeichen für ein weltoffenes, europäisches Steglitz-
31 Zehlendorf.
32 Zu ihrem 5. Todestag möchten wir Simone Veil für ihre Dienste angemessen
33 würdigen und ein
34 wichtiges pro-europäisches Zeichen setzen. Diesen Prozess wollen wir jetzt
35 anstoßen.
36 BÜNDNIS/DIE GRÜNEN STEGLITZ-ZEHLENDORF fordert deshalb eine Umbenennung des
37 Hindenburgdamms in Simone-Veil-Damm bis 2022, sowie die Prüfung weiterer
38 kritischer
39 Straßennamen im Bezirk.

A2NEU Ridesharing

Antragsteller*in: Bernd Steinhoff
Tagesordnungspunkt: 1. Anträge an die LDK

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
- 9 anderes sein. Damit soll verhindert werden, dass kleine Fahrzeuge die großen
- 10 Busse und Bahnen vom Markt verdrängen. Für die Verkehrswende haben Busse und
- 11 Bahnen mit ihrem geringen Energie- und Platzverbrauch pro beförderter Person
- 12 absolute Priorität gegenüber PKW-ähnlichen Fahrzeugen.
- 13 3. Wir sehen insbesondere in den Außenbezirken von Berlin Lücken im ÖPNV-Angebot
- 14 – teils bei der Erschließung (zu lange Fußwege) und teils bei Querverbindungen zu
- 15 den Hauptrichtungen des Verkehrs. Wir fordern den Senat auf, Möglichkeiten und
- 16 Potenziale für den Einsatz von bedarfsgesteuerten Verkehrsangeboten (alter Name
- 17 „Rufbus, neuer Name „Ridsharing etc.) zu prüfen, um den ÖPNV auch außerhalb des
- 18 S-Bahnringes zu einer vollwertigen Alternative zum MIV zu machen. Die sich aus
- 19 dieser Untersuchung ergebenden Verkehrsangebote können dann über den
- 20 Verkehrsvertrag der BVG bestellt und finanziert werden.
- 21 4. Niemand kann derzeit ausschließen, dass in einigen Jahren automatisierte
- 22 Taxen 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
- 25 Taxen zu verhindern.

Begründung

Begründung

Berlin erstckt im Stau. äglich wälzen sich Massen von Autos durch die Stadt - Lärm verursachend, die Luf 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 transportat, 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 axis 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 „Jelbis Projekt“ hinaus gehen. Unser Ziel ist es, dass das gesamte Mobilitätsangebot in der Infrastruktur 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