
Antrag

der Piratenfraktion

Fahrscheinloser ÖPNV für Berlin (I) – Bezahlbare Mobilität durch freiwillige Solidar-ticketmodelle

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen innerhalb des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) freiwillige Solidaricketmodelle zu entwickeln und einzuführen, die Schüler/-innen, Auszubildenden, Mitarbeiter/-innen von Betrieben und Behörden sowie Übernachtungsgästen einen bezahlbaren Zugang zu umweltfreundlicher Mobilität ermöglichen. Die hierfür notwendigen Rechtsgrundlagen sind zu prüfen.

Dabei sind freiwillige Solidaricketmodelle so zu konzipieren, dass ÖPNV-Kund/-innen an einer jeweiligen Schule, in einer Behörde oder in einem Betrieb ihre bestehenden Zeit- oder Abo-Karten in Solidarickets überführen, die mit einem entsprechenden Preisnachlass gemeinschaftlich abgenommen werden können.

Für Übernachtungsgäste soll in zusätzlicher Abstimmung mit den Interessenverbänden der Beherbergungsbetriebe ein Gäste-Ticket nach dem Solidarmodell entwickelt werden, an dem sich die jeweiligen Hotels, Pensionen oder Anbieter/-innen von Ferienwohnungen beteiligen.

Die freiwilligen Solidaricketmodelle sind im Dialog mit den bestehenden Interessenvertretungen einzuführen und durch eine aktive Öffentlichkeitskampagne zu begleiten, um Solidarickets an möglichst vielen Schulen, Betrieben, Behörden und Beherbergungsbetrieben zu etablieren.

Die Preise der Solidartickets sind auf der Grundlage von wissenschaftlich nachvollziehbaren Bedarfskalkulationen, der bestehenden Ausgleichsleistungen sowie unter der Einbeziehung von Ermäßigungen beim solidarischen Schulticket für Geschwisterkinder, für Berlinpass-Inhaber/-innen sowie beim solidarischen Jobticket für Auszubildende zu berechnen.

Begleitend zur Einführung der Solidarticketmodelle sind zusätzlich die folgenden Maßnahmen zu ergreifen:

- Der Preis des Sozialtickets „Berlin-Ticket S“ soll auf die Höhe des geltenden Regelsatzes „Verkehr“ nach Regelbedarfs-Ermittlungsgesetz (RBEG) abgesenkt und der Kreis der Berechtigten um Empfänger/-innen von Wohngeld nach Wohngeldgesetz (WoGG) erweitert werden.
- Die Einführung von ermäßigten Tages- und 4-Fahrten-Karten für Berlinpass-Inhaber/-innen soll geprüft und mit den Verkehrsunternehmen innerhalb des VBB ausgehandelt werden.
- Das Preisniveau im VBB-Tarif soll mindestens stabil gehalten und Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen sollen nicht auf die Fahrpreise umgelegt werden.

Dem Abgeordnetenhaus ist zum 15. August 2016 zu berichten.

Begründung

Die hohen und jährlich weiter steigenden Fahrpreise konterkarieren das stadtpolitische Ziel, allen, die sich in Berlin aufhalten, Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Ein öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist Rückgrat des Umweltverbunds aus Bussen und Bahnen sowie Rad- und Fußverkehr und damit Voraussetzung für eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Mobilität. Das gilt insbesondere für eine wachsende Stadt wie Berlin, deren auch verkehrspolitische Herausforderungen nur dann zu bewältigen sind, wenn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Verkehrsleistung nicht in gleichem Maße zunimmt, sondern im Gegenteil sinkt.

Solidarische Ticketmodelle sind ein Weg, durch kostengünstige Fahrpreise mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Das Prinzip ist mit Zeit-, Abo- und Semestertickets hinreichend erprobt: Wenn nicht jede Fahrkarte einzeln wirtschaftlich kalkuliert werden muss, sondern sich größere Gruppen verbindlich zur Abnahme von Abonnement-Tickets verpflichten, sinkt der Preis. Gleichzeitig profitieren die Verkehrsunternehmen von wachsenden und vor allem stabilen und kalkulierbaren Einnahmen.

Das Semesterticket ist das bekannteste Solidarticket und ein Erfolgsmodell. Erstmals an der Alice-Salomon-Hochschule im Jahr 2000 eingeführt, fahren inzwischen die Studierenden aller

Universitäten und Hochschulen in Berlin solidarisch: Durch die Umlage der Fahrtkosten auf alle genießt jede und jeder die Vorteile eines vergleichsweise günstigen Tickets zum Preis von aktuell 30,68 Euro im Monat, gültig für den Tarifbereich ABC. Eine vergleichbare Umweltkarte kostet derzeit im günstigsten Fall 79,98 Euro im Monat.

Das Semesterticket hat unter Studierenden eine Art Verkehrswende im Kleinen bewirkt, ohne die befürchteten Mehrverkehre oder einen massiven Umstieg von Zufußgehenden und Radfahrenden anstelle von Autofahrer/-innen auf den ÖPNV zu bewirken. Im Ergebnis sind die Studierenden überwiegend zufrieden mit ihrem Solidarticket, selbst wenn sie keinen hinreichenden persönlichen Nutzen daraus ziehen.¹ Allein die Möglichkeit, den ÖPNV immer und jederzeit ohne tarifliche Hürden nutzen zu können, überzeugt.

Anders als das Semesterticket an Universitäten und Hochschulen lassen sich obligatorische, von allen verbindlich abzunehmende Solidartickets an Schulen und in Betrieben nur mit erheblichen rechtlichen Schwierigkeiten durchsetzen. Für eine Ausweitung des Solidarprinzips auf weitere Fahrgastgruppen sind deshalb freiwillige Solidarticketmodelle für Schüler*innen, Auszubildende, Arbeitnehmer/-innen und Übernachtungsgäste zu wählen.

Ein solidarisches „Schulticket“ wird ergänzend zu den bestehenden Schülertickets eingeführt. Es beruht auf dem Gedanken, dass alle Schüler/-innen einer Schule, die ohnehin über Zeit- oder Abonnementkarten verfügen, durch eine gemeinschaftliche Abnahme ihrer Tickets letztlich günstiger fahren. Dafür schließt die Schulleitung eine Vereinbarung mit den Verkehrsunternehmen, die den jeweiligen Preis jährlich auf der Grundlage der vorhandenen Anzahl an Zeit- oder Abonnementkarten bzw. Solidartickets neu berechnen. Dieses Solidarticket kann dann von allen Schüler/-innen dieser Schule bezogen werden. Hierfür sowie für die Bereitstellung bezirks- oder berlinweiter Schultickets sind die rechtlichen Grundlagen zu prüfen und gegebenenfalls neu zu schaffen.

Ein ähnliches Modell soll für Mitarbeiter/-innen von Betrieben und Behörden eingeführt werden. Auch hier soll zusätzlich zu den bestehenden Firmenticket-Angeboten der Verkehrsunternehmen ein solidarisches „Jobticket“ eingeführt werden, das auf der Grundlage bestehender Fahrkarten-Abonnements allen Mitarbeiter/-innen eines Unternehmens oder einer Behörde ein günstigeres Ticket nach dem Solidarmodell zur Verfügung stellt. Kleinere Unternehmen sollen die Möglichkeit erhalten, sich für gemeinsame Abnahmen von Jobtickets zusammenzuschließen.

Übernachtungsgäste erhalten von ihren Hotels, Pensionen oder Anbieter/-innen von Ferienwohnungen ein Gästeticket, finanziert über einen entsprechenden Aufschlag auf den Über-

¹ Kubartsch, Maja (2008), Auswirkungen des Semestertickets auf die Verkehrsmittelwahl von Studierenden: Am Beispiel der FHTW Berlin, Saarbrücken, VdM; Maaß, Christian, Gregor Waluga u. Raphael Weyland (2015), Grundlagen- und Machbarkeitsstudie Fahrscheinloser ÖPNV in Berlin, Endbericht für die Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin.

nachtungspreis. Voraussetzung dafür ist die Teilnahme der jeweiligen Beherbergungsbetriebe an einem entsprechenden, mit den Verkehrsunternehmen ausgehandelten solidarischem Ticketmodell.

Die Preise der jeweiligen Solidarticketmodelle sind in einer transparenten und nachvollziehbaren Kalkulation auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen zum Verkehrsmittelverhalten und den daraus entstehenden Kosten in Verhandlung mit den Verkehrsunternehmen innerhalb des VBB festzulegen. Ein sozialverträgliches Schulticket setzt Ermäßigungen für Geschwister sowie für Berlinpass-Inhaber/-innen voraus.

Damit auch diese neuen Solidartickets zu Erfolgsmodellen werden können, müssen die breite Öffentlichkeit und insbesondere die Betroffenen von den Vorzügen überzeugt werden. Durch eine öffentlichkeitswirksame Kampagne und im Dialog mit den Schulen, den Bezirken und den Interessenverbänden soll der Senat dafür Sorge tragen, dass bis zum Jahr 2021 eine Mehrheit der Schüler/-innen, Auszubildenden, Arbeitnehmer/-innen und Übernachtungsgäste über entsprechende Solidartickets verfügt.

Die mit diesen Solidartickets erzielten zusätzlichen und kalkulierbaren Einnahmen der Verkehrsunternehmen eröffnen zudem neue Spielräume, um die weiterhin bestehenden Fahrpreistarife sozialverträglicher zu gestalten. Um gerade auch denen einen bezahlbaren Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen, die am stärksten darauf angewiesen sind, soll spätestens mit Einführung der Solidartickets der Preis des Sozialtickets mindestens auf Höhe des Regelsatzes für „Verkehr“ nach Regelbedarfs-Ermittlungsgesetz (RBEG) für Empfänger/-innen von Transferleistungen abgesenkt und zusätzlich der Kreis der Sozialticket-Berechtigten um Empfänger/-innen von Wohngeld nach Wohngeldgesetz (WoGG) erweitert werden. Da auch die aktuell 25,45 Euro monatlich für viele eine erhebliche Belastung darstellen, soll zudem die Einführung von ermäßigten Tagestickets und 4-Fahrten-Karten für diesen Berechtigtenkreis geprüft werden.

Schließlich ermöglicht die weitgehende Umstellung der Nutzer/-innen-Finanzierung auf ein Solidarmodell, die Fahrpreis-Spirale endlich zu durchbrechen und bis zur Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV auf weitere Fahrpreiserhöhungen zu verzichten.

Berlin, den 03. Mai 2016

Baum Delius
und die übrigen Mitglieder
der Piratenfraktion