

**18. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 11. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2021)

zum Thema:

**Gemeinsames Sozialticket für Berlin und Brandenburg**

und **Antwort** vom 24. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. März 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26989**  
**vom 11. März 2021**  
**über Gemeinsames Sozialticket für Berlin und Brandenburg**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie positioniert sich der Berliner Senat zu einem gemeinsamen Sozialticket für Berlin und Brandenburg im Tarifbereich des VBB?

Antwort zu 1:

Sowohl im Land Brandenburg als auch in Berlin gibt es mit dem „Mobilitätsticket Brandenburg“ und dem „Berlin-Ticket S“ bereits heute attraktive, ermäßigte Angebote für Empfängerinnen und Empfänger bestimmter Transferleistungen des Staates.

Bei beiden Angeboten handelt es sich um eine freiwillige Leistung in kommunaler Zuständigkeit, um den jeweiligen Bürgerinnen und Bürgern mit der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der jeweiligen Kommune die Teilhabe am öffentlichen Leben zu erleichtern. Eine Nutzung des ÖPNV darüber hinaus, z.B. in Nachbarbundesländern, ist nicht Teil der jeweiligen Leistung.

Auf Initiative des Landes Brandenburg hat sich das Land Berlin im Jahr 2018 fachlich mit der Idee eines gemeinsamen Sozialtickets für Berlin und Brandenburg auseinandergesetzt und dies auch in der Arbeitsgemeinschaft Tarife des Landes Berlin am 12.11.2018 diskutiert.

In der fachlichen Auseinandersetzung ergab sich, dass sich die beiden bestehenden Angebote strukturell signifikant voneinander unterscheiden. Dies betrifft u.a. den Berechtigtenkreis, die Ausgabe, den Geltungsbereich und den Preis bzw. das Zuschussniveau. Finanziell getragen werden die Angebote durch das Land Berlin bzw. in einer komplexen Finanzierungsstruktur durch die jeweilige kommunale Leistungsstelle (z.B. Arbeitsagentur, ARGE, Sozialamt) in Verbindung mit dem Land Brandenburg.

Das Land Berlin hatte 2018 den Zuschuss für sein Angebot Berlin-Ticket S aufgestockt und den Berechtigtenkreis erweitert. In beiden Ländern sind Empfängerinnen und Empfänger von Arbeitslosengeld II, Sozialgeld, Hilfen zum Lebensunterhalt („Sozialhilfe“), Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz zum Erwerb von Berlin-Ticket S bzw. Mobilitätsticket berechtigt. In Berlin kommen noch Empfängerinnen und Empfänger von Wohngeld und von Leistungen nach dem SED-Unrechtsbereinigungsgesetz hinzu, in Brandenburg Empfängerinnen und Empfänger laufender Leistungen der Eingliederungshilfe nach Teil 2, SGB IX. Das Preisniveau der beiden Angebote unterscheidet sich aufgrund des unterschiedlichen Zuschussniveaus in Berlin und Brandenburg zwischen 27,50 Euro/Monat für das Berlin-Ticket S (entspricht einer Vergünstigung von 68 % gegenüber der regulären Monatskarte Berlin AB) und für das Mobilitätsticket Brandenburg in 15 Preisstufen um 50 % vergünstigt gegenüber der jeweiligen, regulären Monatskarte.

Ein Bedarf für eine Ausweitung des Geltungsbereiches nach Brandenburg wird aktuell nicht festgestellt. Ein gemeinsames, länderübergreifendes Sozialticket würde vsl. mit einer Erhöhung des Zuschussbedarfes in beiden Bundesländern einhergehen, da eine ausgeweitete Nutzungsmöglichkeit auch zu höheren Kosten und Mindereinnahmen führen würden, die den Verkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg auszugleichen wären. Hinzu kommt, dass das Mobilitätsticket Brandenburg mit sehr komplexen Finanzierungs-, Abrechnungs- und Einnahmeaufteilungsstrukturen verbunden ist, die zu einem hohen Controllingaufwand bei allen Beteiligten und insbesondere dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) führen. Eine Einbindung des Landes Berlin würde dies nochmals deutlich verkomplizieren.

Angesichts der Komplexität, des schon hohen Unterstützungsniveaus des Berlin-Ticket S und des zusätzlichen Finanzbedarfs überwiegen aus Sicht des Senats die Nachteile den Nutzen, so dass der Brandenburger Vorschlag nicht weiterverfolgt wurde.

Frage 2:

Wie schätzt der Berliner Senat den Bedarf für ein gemeinsames Sozialticket von Berlin und Brandenburg seitens der Nutzer\*innen ein?

Antwort zu 2:

Nach Einschätzung des Senats deckt das Berlin-Ticket S die Fahrtbedarfe ausreichend ab und kann bei Bedarf für Fahrtwünsche außerhalb Berlins für Berliner Bürgerinnen und Bürger im Einzelfall mit Anschlussfahrausweisen oder anderen VBB-Fahrscheinen ergänzt werden.

Im umgekehrten Fall können Fahrtbedarfe aus Brandenburg nach und von Berlin nach Brandenburg insbesondere aus dem näheren Umfeld Berlins etwas häufiger sein. Nutzende des Brandenburgischen Mobilitätstickets können aber beim Kauf den Geltungsbereich an ihre Fahrtbedarfe anpassen und darüber hinaus ebenfalls durch den Kauf von weiteren Fahrausweisen eine Weiterfahrt über den ursprünglichen Geltungsbereich hinaus ermöglichen. Nach Rücksprache mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) scheint auch in Brandenburg der diesbezügliche Bedarf mit Blick auf ein gemeinsames Sozialticket gering zu sein.

Frage 3:

Gibt es bereits Ergebnisse hinsichtlich der im Nahverkehrsplan 2019-2023 vorgesehenen Prüfung eines gemeinsamen Sozialtickets der Länder Berlin und Brandenburg? Wenn nein, bis wann sollen diese vorliegen?

Antwort zu 3:

Der Nahverkehrsplan (NVP) Berlin 2019-2023 nennt in Kapitel III.5.4.3 einzelne Schwerpunkte der Arbeitsgruppe Tarife. Darin enthalten ist auch, dass ein gemeinsames Sozialticket der Länder Berlin und Brandenburg geprüft werden soll. Die AG Tarife hatte sich in Kenntnis des zur Beschlussfassung anstehenden NVP bereits am 12.11.2018 mit dem Thema beschäftigt und festgestellt, dass die Ausgangsbedingungen sehr unterschiedlich sind (vgl. Beantwortung Frage 1). Auch konnte kein konkreter Bedarf für eine Verschmelzung der beiden Angebote identifiziert werden, der in einem angemessenen Verhältnis zu den finanziellen und umsetzungstechnischen Aufwänden stünde. Weitere bilaterale Gespräche mit dem Land Brandenburg hatten keine ausreichende Grundlage für die Einleitung weiterer Schritte ergeben. Eine weitere Befassung ist daher zurzeit nicht geplant.

Frage 4:

Mit welcher Begründung hat der Senat das Gesprächsangebot der Brandenburger Landesregierung vom 6. März 2018 zur Schaffung eines länderübergreifenden Sozialtickets abgelehnt? Welche Schritte hat der Senat seitdem unternommen, um das Thema konzeptionell zu bearbeiten? Welche Zwischenergebnisse liegen hierzu vor?

Antwort zu 4:

Der Senat von Berlin hatte mit der Preissenkung des Berlin-Tickets S von 36,00 Euro auf 27,50 Euro und der seit dem 01.02.2018 geltenden Erweiterung des berechtigten Nutzerkreises auf Empfängerinnen und Empfänger von Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz, Empfängerinnen und Empfänger von Opferrenten nach dem SED-Unrechtsbereinigungsgesetz sowie auf Bezieherinnen und Bezieher von NS-Opferrenten die in der Koalitionsvereinbarung formulierten Zielstellungen erfolgreich umgesetzt. Daher waren seither keine weiteren wesentlichen Änderungen in der Angebotsstruktur des Berlin-Ticket S vorgesehen. Das Schreiben des Landes Brandenburg wurde jedoch aufgegriffen, indem das Land Berlin das Thema 2018 auf Fachebene, auf Leitungsebene und in der Berliner AG Tarife diskutiert hatte. Dabei konnte keine Grundlage für eine Vereinheitlichung der beiden existierenden Angebote identifiziert werden.

Frage 5:

Wurden in den letzten Jahren weitere Gesprächsangebote zu diesem Thema seitens der Brandenburger Landesregierung durch den Berliner Senat abgelehnt? Falls ja, mit welcher Begründung?

Antwort zu 5:

Das Land Brandenburg ist 2015 mit der Bitte um Unterstützung zu einer gemeinsamen Initiative beider Länder, das Mobilitätsticket Brandenburg und das Berlin-Ticket S in einem ergänzenden, länderübergreifenden Sozialtarif zusammenzuführen, an das Land Berlin herangetreten. Das Land Berlin vertrat auch zum damaligen Zeitpunkt die Auffassung,

dass das Berlin-Ticket S den berechtigten Nutzerinnen und Nutzern ein attraktives und umfassendes Mobilitätsangebot bietet, welches bei Bedarf durch den Erwerb eines für das Tarifgebiet C geltenden Anschlussfahrausweis ergänzt werden kann. Ein darüber hinaus gehender Bedarf wurde nicht gesehen. Priorität für das Land Berlin war es damals, das Berlin-Ticket S ohne Leistungseinschränkungen und deutliche Erhöhungen des Preises anbieten zu können.

Frage 6:

Gab es in der Vergangenheit bereits Verhandlungen zwischen dem Berliner Senat und der Brandenburger Landesregierung über die Einführung eines länderübergreifenden Sozialtickets im Tarifbereich des VBB? Falls ja, welche Stellen waren daran beteiligt und mit welchem Ergebnis wurden diese geführt?

Antwort zu 6:

Es sind in den vergangenen Jahren keine Verhandlungen zwischen dem Berliner Senat und der Brandenburger Landesregierung über die Einführung eines länderübergreifenden Sozialtickets geführt worden.

Frage 7:

Welche Bedingungen müssen aus Sicht des Berliner Senats erfüllt sein, um ein gemeinsames Sozialticket beider Länder für den gesamten Tarifbereich des VBB einzuführen?

Antwort zu 7:

Voraussetzung für die Einführung eines gemeinsamen Sozialtickets in Berlin und Brandenburg wäre, wie in der Beantwortung der Frage 1 dargestellt, einerseits ein tatsächlicher hoher Bedarf im Kreis der potenziell Berechtigten, die Schaffung der notwendigen strukturellen Voraussetzungen und eine finanzielle Tragfähigkeit eines Modells. Vor dem Hintergrund, dass ein solcher Bedarf für ein gemeinsames Angebot als gering eingeschätzt wird und aufgrund der hohen Komplexität und des Finanzierungsbedarfs des Vorhabens wird keine Notwendigkeit zur Einführung eines gemeinsamen Sozialtickets gesehen.

Berlin, den 24.03.2021

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz