

## Antwort

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 2022  
der Abgeordneten Ursula Nonnemacher und Michael Jungclaus  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 6/4850

### **Mobilitätsticket Brandenburg und Nutzung des ÖPNV in Berlin**

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Das Mobilitätsticket des Landes Brandenburg soll sozial schwächer gestellten Menschen die Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs erleichtern. Auch geflüchtete Menschen im Asylbewerberleistungsgesetz haben Anspruch auf das Mobilitätsticket. Viele Orte im Land Brandenburg sind mit dem ÖPNV nur mit Durchquerung des Landes Berlin erreichbar. Beispiele können RentnerInnen sein, die auf den öffentlichen Nahverkehr zum Erreichen medizinischer Versorgungsangebote angewiesen sind, oder Geflüchtete, deren Weg zu Sprach- und Integrationskurse in Brandenburg über oder durch Berlin führt. So müssen zum Beispiel Fahrgäste, die aus Schönwalde (HVL) nach Wustermark (HVL) fahren wollen, oft über Spandau fahren, Fahrgäste, die von Schönwalde in den Landkreis Barnim gelangen möchten, durchfahren gezwungenermaßen ebenfalls häufig Berlin. Das Mobilitätsticket gilt jedoch bisher nicht für Fahrten nach oder durch Berlin. Für sozial schwächer gestellte Menschen bedeutet das, dass sie ab der Berliner Stadtgrenze den vollen Fahrpreis bezahlen müssen (Einzelticket derzeit € 2,70). In ihrem Koalitionsvertrag haben sich die Regierungsfractionen darauf verständigt "sich für die Ausweitung des Mobilitätstickets auf Berlin ein(zusetzen). Mobilität muss in allen Teilen der gemeinsamen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg entsprechend den sich ändernden Bedürfnissen gewährleistet werden."

Frage 1: Warum gibt es bisher kein Mobilitätsticket für das gesamte Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)? Stehen der Ausweitung konkrete Hindernisse oder Barrieren entgegen? Wenn ja, welche?

Frage 2: Bis wann und in welchen Etappen soll ein ausgeweitetes Mobilitätsticket eingeführt werden? Bitte den genauen Zeitplan angeben.

Frage 3: Hat die Landesregierung diesbezüglich Gespräche mit dem Land Berlin und dem VBB aufgenommen? Wenn ja, welche Ergebnisse wurden erzielt? Wenn nein,

warum nicht?

Frage 4: Wie beurteilt die Landesregierung ihren Fortschritt bei der Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ausweitung des Mobilitätstickets auf Berlin?

zu Fragen 1 bis 4: Mit Beschluss des Maßnahmenpaketes „Familie, Bildung und Mobilität“ vom 14. März 2008 des Koalitionsausschusses von SPD und CDU wurde das Infrastrukturministerium beauftragt, mit dem VBB ein für bis zu drei Landkreise nutzbares Monatsticket für die Hälfte des regulären Preises für Bezieher von Sozialtransfers zu verhandeln. Das Mobilitätsticket Brandenburg wurde in der vorigen Legislaturperiode bezogen auf die territoriale Zuständigkeit der Brandenburger Landkreise und Kreisfreien Städte als Träger der Sozialhilfe gem. § 28 SGB I, § 6 SGB II, § 3 SGB IX bzw. als Träger nach § 10 Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) i. V. m. § 1 Landesaufnahmegesetz (LAufnG) eingeführt. Mit dem Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/07) wurde eine beihilfekonforme Anpassung der Finanzierung des Mobilitätstickets unter Einbeziehung der jeweiligen kommunalen Aufgabenträger als zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/07 erforderlich. Ab dem 1. September 2010 wird das Mobilitätsticket durch mehrstufige Verträge (Ministerium - kommunale Aufgabenträger - Verkehrsunternehmen) umgesetzt. Die Umsetzung erfordert ein Vertragskonstrukt bestehend aus rund 60 Einzelverträgen. Den kommunalen Aufgabenträgern obliegen die Bewilligung und die Festsetzung der Ausgleichszahlungen. Die Ausgleichszahlungen werden vom Land Brandenburg in gleicher Höhe zur Verfügung gestellt, wie sie den jeweiligen Verkehrsunternehmen zuzuordnen sind. Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs schließt das Land als Aufgabenträger für den SPNV gem. § 3 Abs. 1 ÖPNVG direkt entsprechende Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Eine Ausweitung des Tickets auf Tarifbereiche des Landes Berlin erfordert die Einführung eines Tickets, das für den Berechtigtenkreis des Mobilitätstickets Brandenburg und des Berlin-Tickets S zugänglich wäre. Die erforderlichen Ausgleichszahlungen gegenüber den Verkehrsunternehmen wären nach den Anforderungen der VO 1370/07 vom jeweiligen Aufgabenträger zu tragen. Es bedarf daher des Einvernehmens der Brandenburger mit dem Berliner Aufgabenträger, ein solches Ticket einzuführen und anteilig zu finanzieren. Auf Basis einer Übertragung der Systematik des MOBTI mit 50%iger Ermäßigung und Vollaussgleich der Mindereinnahme gegenüber den Verkehrsunternehmen wurde ein geschätzter zusätzlicher Ausgleichsbedarf von ca.

Berlin:	1.800.000 Euro - 3.500.000 Euro
Brandenburg:	2.500.000 Euro - 5.000.000 Euro

jährlich ermittelt.

Das MIL ist im Juli 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 die für die Finanzierung des Berlin Ticket-S zuständige Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung herangetreten. Seitens der Senatsverwaltung wurde erklärt, dass die Schaffung eines modifizierten, für beide Länder geltenden Sozialtickets in der aktuellen Legislaturperiode nicht vorgesehen sei. Prioritäres Ziel sei es, das Berlin-Ticket S ohne Leistungseinschränkungen und Erhöhung des Preises auch weiterhin anbieten zu können. Es wurde mitgeteilt, dass daher der Bitte, das MIL in einer gemeinsamen Initiative des Landes Brandenburg und des Landes Berlin zu unterstützen, das Mobilitätsticket Brandenburg und das Berlin-Ticket S in einem ergän-

zenden, länderübergreifenden Sozialtarif zusammenzuführen, derzeit nicht entsprechen werden könne.

Frage 5: Wie hoch schätzt die Landesregierung die finanzielle Belastung von NutzerInnen des Mobilitätstickets für Fahrten nach und durch Berlin ein? Wie bewertet sie diese finanzielle Belastung?

zu Frage 5: Daten werden hierzu nicht erhoben.