

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3242
der Abgeordneten Anita Tack (Fraktion DIE LINKE)
Drucksache 6/7939

Mobilität sozial gerecht gestalten- Landesarmutskonferenz Brandenburg

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

Vorbemerkung der Fragestellerin: Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche und ökonomische Teilhabe. Die Erreichbarkeit unter anderem von sozialer und gesundheitlicher Infrastruktur, von Einkaufs- und Begegnungsmöglichkeiten oder von Kulturstätten ist lebensentscheidend. Damit setzte sich die Landesarmutskonferenz Brandenburg in ihrer Konferenz im Herbst 2017 auseinander und positionierte sich zur weiteren Bekämpfung von Armut.

1. Mobilitätssicherung ist Teil der Daseinsvorsorge, die für alle Einkommensschichten gilt. Das Mobilitätsticket (Sozialticket) gehört zu diesen Angeboten.

1.1. Wie hoch war 2017 die Zahl der anspruchsberechtigten Menschen auf ein Mobilitätsticket in Brandenburg?

1.2. Wie hat sich die Zahl der Anspruchsberechtigten in den vergangenen zehn Jahren entwickelt? (2006/2011/2016)

zu Fragen 1.1 und 1.2: Mit dem Mobilitätsticket Brandenburg wird einkommensschwächeren Bürgerinnen und Bürgern im Land Brandenburg ein um 50 Prozent gegenüber der Monatskarte VBB-Umweltkarte rabattiertes Tarifprodukt angeboten. Dieses dient der Sicherung der Mobilität für den berechtigten Personenkreis. Das Mobilitätsticket leistet somit einen zentralen Beitrag zur Sicherung einer zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität, die ein zentrales Ziel der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 darstellt. Anspruchsberechtigt für ein Mobilitätsticket sind:

- Arbeitslosengeld II bzw. Sozialgeld (Sozialgesetzbuch II),
- Leistungen der Sozialhilfe einschließlich der Grundsicherung im Alter (Sozialgesetzbuch XII),
- Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz,
- Mitglieder von Bedarfsgemeinschaften.

Für das Jahr 2017 liegen zu den Anspruchsberechtigten des Mobilitätstickets Brandenburg noch keine abschließenden Zahlen vor. Im Jahr 2016 waren insgesamt 268,4 Tausend Anspruchsberechtigte zu verzeichnen. Die Entwicklung der Anspruchsberechtigten in den letzten zehn Jahren ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen (Quellen: Bundesagentur für Arbeit, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg).

Eingegangen: 08.02.2018 / Ausgegeben: 13.02.2018

Jahr	Berechtigte
2016	268,4 T
2011	295,2 T
2006	375,6 T

Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass trotz der rückläufigen Anzahl an Berechtigten über die Jahre eine Zunahme der verkauften Mobilitätstickets (Monatstickets) zu verzeichnen ist, wie folgender Tabelle entnommen werden kann (Quelle VBB GmbH).

Jahr	Anzahl Monatskarten
2016	173,0 T
2011	108,7 T
2009	80,0 T
2008 (ab Sept.)	18,0 T

2. Es geht um die Sicherung sozialer Teilhabe vor allem einkommensschwacher Haushalte und Personen.

2.1. Wie kann die Weiterentwicklung des Mobilitätstickets insbesondere für den ländlichen Raum durch Wahlmöglichkeiten zwischen Tages-, Wochen-, und Monatskarten vorange-
trieben werden?

zu Frage 2.1: Das Tarifangebot wurde bewusst als gleitende Monatskarte (Monatskarte mit Gültigkeit von jedem Tag an) platziert und ein Bartarifangebot ausgeschlossen, um insbesondere denjenigen Personen eine Unterstützung zu geben, deren bestehender Anspruch an gesetzlicher Hilfeleistung mit dem beinhalteten finanziellen Mobilitätsanteil nicht gedeckt werden kann. Ziel ist es, durch das Mobilitätsticket für die Berechtigten über den ganzen Monat – und nicht nur anlassbezogen – die kostengünstige Mobilität im Alltag zu sichern und ihnen die gesellschaftliche Teilhabe sowie den Einstieg in das Berufsleben zu ermöglichen.

2.2. Welche Möglichkeiten gibt es dabei, eine Anpassung an die individuell vorliegenden Entfernungsverhältnisse der einzelnen Nutzerinnen und Nutzer zum nächstliegenden Regionalzentrum bzw. zur Stadt vorzunehmen?

zu Frage 2.2: Bei dem Mobilitätsticket handelt es sich um ein Ticket, das bereits auf die individuellen Entfernungsverhältnisse der einzelnen Nutzerinnen und Nutzer angepasst ist. Das Angebot des Mobilitätstickets kann je nach persönlichem Bedarf für verschiedene Geltungsbereiche bzw. Tarifstufen in Anspruch genommen werden. So können die Berechtigten je nach den Mobilitätserfordernissen im Alltag ein Mobilitätsticket für z. B. nur einen Landkreis, drei Landkreise in Kombination mit einer kreisfreien Stadt oder aber lediglich für einen Ort mit Stadtlinienerverkehr in Anspruch nehmen. Entsprechende Tarifprodukte können demzufolge je nach individuellem Bedarf bzw. im Alltag zurückzulegender Entfernungen frei gewählt werden.

2.3. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit dem Berliner Senat für ein Mobilitätsticket, das für Berlin und Brandenburg gelten würde?

zu Frage 2.3: Basierend auf der Koalitionsvereinbarung für die 6. Wahlperiode des Brandenburger Landtages 2014 bis 2019 hat das Land Brandenburg die Ausweitung des Mobi-

litätstickets Brandenburg auf das Gebiet des Landes Berlin geprüft. Das MIL hatte hierzu mit einem Schreiben vom 16.07.2015 Kontakt mit dem Land Berlin aufgenommen und um eine gemeinsame Initiative der beiden Länder zur Zusammenführung des Mobilitätstickets Brandenburg sowie des Berlin Ticket S in ein länderübergreifendes Sozialtarifangebot gebeten. Mit einem Antwortschreiben vom 11.08.2015 wurde von der Berliner Senatsverwaltung mitgeteilt, dass diese der Bitte des MIL nicht entsprechen kann. Das Land Brandenburg bereitet derzeit eine erneute Anfrage an das Land Berlin für eine Initiative zur länderübergreifenden Gestaltung eines Sozialtickets vor.

2.4. Ist bei den Gespräche mit Berlin auch die Variante für Tages und Wochentickets beim Mobilitätsticket erörtert worden? Wenn, ja mit welchem Ergebnis?

zu Frage 2.4: Da der Bitte Landes Brandenburg um Unterstützung zur Schaffung eines länderübergreifenden Sozialtarifs vom Land Berlin bislang nicht entsprochen wurde, hat noch kein fachlicher Austausch zu verschiedenen Gestaltungsvarianten eines gemeinsamen Angebotes stattfinden können.