K3-075-2 Wahlprogramm Kapital 3: L(i)ebenswerte Stadt

Antragsteller*in: Martin Scheuch (KV Kreisfrei, Abteilung Wissenschaft)

Änderungsantrag zu K3

Von Zeile 74 bis 78:
und Bahnen begeistern. Alle Berlinerinnen und Berliner sollen mobil sein und das möglichst kostengünstig. Um dieses Ziel Realität werden zu lassen, ~~wollen wir unsere Idee einer „Bärenkarte“ weiter vorantreiben. Bewegungsfreiheit ist soziale Teilhabe und mit einer Stärkung des ÖPNV wird Berlin als Ganzes gewinnen: durch saubere Luft, mehr Ruhe und schnelleren Verkehrsfluss.~~

wollen wir einen solidarisch finanzierten, ticketlosen (kostenlosen) ÖPNV vorantreiben.

Bewegungsfreiheit ist soziale Teilhabe und mit einer Stärkung des ÖPNV wird Berlin als Ganzes gewinnen: durch saubere Luft, mehr Ruhe und schnelleren Verkehrsfluss.

Begründung

Die Bärenkarte löst keines der Probleme des derzeitigen Tarifsystems, ist unsozial, erzeugt neuen Verwaltungsaufwand mit entsprechenden Kosten und erhöht die Barrieren gerade für Familien.

Der sogenannte kostenlose ÖPNV soll folgende Probleme mit den entsprechenden Kosten lösen

- Keine Tickets,
- Keine Automaten,
- Keine Ausarbeitung und Umsetzung eines Tarifsystems,
- Keine Kontrollen,
- Keine Verwaltung im Hintergrund für Ausnahmen, Sozialtickets, Schwarzfahrer usw.

  Keines dieser Probleme wird von der Bärenkarte angegangen oder gar gelöst. Es gibt weiter verschiedene Tarife und Automaten mit Tickets für Gelegenheitsfahrer*innen zwischen 7 und 10 Uhr oder Gäste aus dem Umland. Diese Tickets müssen natürlich auch kontrolliert werden. Zudem soll eine Verwaltung geschaffen werden, die Anträge von Pflegebedürftige, Schwerbehinderte und Transferleistungsempfänger*innen bearbeitet. Insgesamt können keine Kosten gespart werden, dafür wird aber zusätzlicher Verwaltungsaufwand generiert.

  Die Bärenkarte ist unsozial:

- Es zahlen alle einen Sockelbetrag, insbesondere auch Menschen, die bisher den ÖPNV gar nicht oder nur gelegentlich genutzt haben, da sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Hierbei handelt es sich wohl einerseits um eine grünen-nahe Gruppe bzw. Menschen, die weniger mobil sind und solche, die es sich bisher nicht leisten konnten. Diesen jetzt 15 € pro Monat zu berechnen, wird nicht zu einer Akzeptanz der Bärenkarte führen und Grün-Wähler*innen verprellen.
- Der Zusatzbetrag für Fahrten zwischen 7:00 und 10:00 Uhr morgens trifft gerade diejenigen, die auf eine Erwerbsarbeit mit festen Arbeitszeiten angewiesen sind, also oft Geringverdienende und Menschen mit mehreren Jobs; oder Familien, die dort ihre Kinder in Betreuungseinrichtungen

oder die Schule begleiten. Die erste Gruppe wird im Gegensatz zu Menschen mit freier Zeiteinteilung massiv benachteiligt, Familien zum Umstieg auf das Auto ermutigt.

- Eine solidarische Finanzierung heißt, dass diejenigen, die den ÖPNV weniger nutzen, im Schnitt mehr zahlen als Vielfahrer. Hierbei ist eine Lenkung vom Auto zum ÖPNV beabsichtigt. Die Bärenkarte tut das Gegenteil. Diejenigen, die den ÖPNV häufig nutzen (Berufspendler, Eltern) werden stärker belastet. Eine gegenteilige Steuerungswirkung ist zu erwarten.

  Wie Untersuchungen von Verkehrsträgern zeigen, funktioniert die beabsichtigte Lenkungsfunktion nur unter folgenden Bedingungen:

- Fahrgäste haben Alternativen bei der Fahrzeit,
- Es gibt einen großen Rabatt,
- Das System ist geschlossen (d.h. es gibt Sitzplatzreservierungen oder andere restriktive Zugangsbeschränkungen).

  Insofern ist die Lenkungsfunktion hier nicht gegeben. Fahrgäste, die in der Hauptberufszeit fahren (Pendler*innen) haben keine Möglichkeit zu einer anderen Uhrzeit zu fahren. Ihnen bleibt nicht die Wahl, um 11 Uhr auf Arbeit zu erscheinen oder ihr Kind um 6 Uhr in der Kita abzugeben. Zumal Menschen, die sonst nicht um diese Zeit fahren auch einfach ein Ticket am Automaten ziehen können müssen. Um bei dieser Gruppe, die ihre Fahrzeit wählen kann, eine Steuerungsfunktion zu erzielen, müsste die Fahrpreis deutlich über dem jetzigen liegen, damit sie daran gehindert werden, den ÖPNV zu dieser Zeit zu nutzen. Das kann nicht unser Ziel sein.

  Wer sich einen Überblick über die Vor- und Nachteile eines Solidarmodells informieren möchte, sei auf das Semesterticket in Berlin (für alle und immer 184,10 € inkl. Fahrrad) bzw. München (Sockelticket für 62,50 € wochentags zwischen 18 Uhr und 6 Uhr, ansonsten zusätzlich 157,60 € exkl. Fahrrad - explizite Begründung für die Zweiteilung ist die Rücksicht auf die Autofahrer*innen) verwiesen.

  Zusammengefasst erhöht die Bärenkarte damit die Hürden beim Zugang zum ÖPNV, wird im Wahlkampf als unsozial gebrandmarkt und wahrscheinlich als Besserverdienenden- bzw. Autofahrerticket bezeichnet werden.

Unterstützer*innen

Eva Marie Plonske (KV Kreisfrei); Anja Schillhaneck (KV Tempelhof-Schöneberg); Michael Greiner (KV Mitte); Marius Pöthe (KV Reinickendorf)