

Antrag 190/I/2020**KDV Lichtenberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Für die Mobilitätswende den Mobilitätspass einführen**

1 Um bestehende Eintritts- und Nutzungsbarrieren bei
 2 der Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten abzubauen,
 3 en, mögen sich die SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses
 4 und die sozialdemokratischen Senatsmitglieder dafür ein-
 5 setzen, dass ein Mobilitätspass eingeführt wird.

6
 7 Dieser Mobilitätspass soll ohne Preiserhöhung die bishe-
 8 rige VBB-Umweltkarte ersetzen. Hinzukommen sollen au-
 9 tomatische Mitgliedschaften bei ausgewiesenen nachhal-
 10 tigen privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern,
 11 die in Berlin aktiv sind. Diese müssen sich nach dem Lan-
 12 desvergabegesetz bewerben. Hierzu gehören insbesonde-
 13 re die Sharing-Dienstleister für Bikesharing. Die Nutzung
 14 dieser Zusatzfunktionen kann von den Nutzern aktiv an-
 15 gewählt werden.

16
 17 Gegenüber allen Mitgliedsunternehmen sollen die Kun-
 18 den nur noch anonymisiert (z.B. Kundennummer) darge-
 19 stellt werden. Die Abrechnung erfolgt über eine zentrale
 20 Mobilitätsagentur des Landes Berlins oder über den VBB.
 21 Nur dort liegen alle Kundendaten vor. Damit wird es er-
 22 möglicht, dass die in Berlin wohnenden mit nur einer An-
 23 meldung und nur einer Karte im Portemonnaie alle Ange-
 24 bote nutzen können. Perspektivisch ist auch eine zentrale
 25 App denkbar. Die Kosten für die Entwicklung der techni-
 26 schen Systeme tragen die Mitgliedsunternehmen.

27
 28 Die Teilnahme an diesem Mobilitätspass soll für alle pri-
 29 vaten Mobilitätsdienstleister zwingende Bedingung sein,
 30 um die Nutzung ihrer Dienste pauschal abrechnen zu kön-
 31 nen.

32
 33 Der Preis der Karte soll dauerhaft am Preis der VBB-
 34 Umweltkarte gekoppelt sein. Die weiteren Angebote pri-
 35 vater Dienstleister werden - wie aktuell auch schon - in-
 36 dividuell entsprechend der Nutzung abgerechnet. Die pri-
 37 vaten Dienstleister behalten die Hoheit über die Preisge-
 38 staltung ihres eigenen Angebots mit der Einschränkung,
 39 dass keine Grund- und Aufnahmegebühren erhoben wer-
 40 den können.

41
 42 Ergänzend könnte auch ein „Mobilitätspass light“ einge-
 43 führt werden, der kostenlos ist, allerdings nicht die VBB-
 44 Umweltkarte enthält. Auch Bonusprogramme sind denk-
 45 bar, die eine Vielnutzung belohnen und Steuerungsmög-
 46 lichkeiten eröffnen, wie zum Beispiel eine Nutzung außer-
 47 halb der Stoßzeiten.

48

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Annahme Leitantrag 01/I/2021 (Konsens)****LPT I-2020 - Überweisen an FA XI - Mobilität****Stellungnahme FA XI-Mobilität: Ablehnung des Antrags**

Begründung: Die Idee, alles mit einer Karte/einem Pass nutzen zu können, ist grundsätzlich gut. Allerdings nicht mit einem so aufwändigen Verfahren, einem so hohen Bearbeitungseinsatz und Zwangsmitgliedschaften. Über Nichterhebung von Grund- und Aufnahmegebühren wäre mit den jeweiligen Unternehmen im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen zu verhandeln (Vertragsfreiheit).

Zu bedenken ist außerdem, dass hochattraktive Abo-Angebote wie das Firmenticket, auch „Jobticket“ genannt, Senior*innenticket, Sozialticket, Semesterticket, Schüler*innen- und Azubi- sowie Semesterticket vorhanden sind. Sie lösen die Bedeutung der normalen Zeitkarte ab, da sie erheblich günstiger sind. Das sind grundsätzlich personengebundene Zeitkarten. Personengebundene Zeitkarten können nicht anonymisiert werden, denn sie sind nicht übertragbar.

Leihfahrräder spielen für Berliner*innen bisher keine wesentliche Rolle, bei über 3 Millionen Fahrrädern in Berliner Haushalten. Diese sind oft an die individuellen körperlichen Gegebenheiten besser angepasst. Vor allem für Tourist*innen wären es mögliche Sharing Angebote (wie z. B. bei den Wiener Linien).

49 **Begründung**

50 Berlin ist in den letzten Jahren das Experimentierfeld für
51 Sharing-Dienstleistungen im Bereich Mobilität in Europa
52 geworden. Gefühlt kommt jeden Monat ein neuer Anbieter
53 für Car- oder Bikesharing hinzu, andere geben wieder
54 auf.

55

56 Die zögerliche Annahme der neuen Angebote durch Au-
57 tobesitzer liegt auch daran, dass diese sich mit den neu-
58 en Möglichkeiten oft nicht auseinandersetzen, da das ei-
59 gene Auto ja vor der Tür steht. Bike- und insbesonde-
60 re E-Bike-Sharing werden nicht in Erwägung gezogen, da
61 schon die Anmeldeprozeduren und Anbieterauswahl als
62 lästig empfunden werden. Die diversen Anmeldeprozesse
63 bei der Vielzahl der Anbieter stellen auch für sich genom-
64 men eine Einstiegshürde dar, die die Mobilitätswende
65 mindestens verzögert, etablierte Anbieter bevorteilt und
66 damit auch wettbewerbsverzerrend und monopolunter-
67 stützend wirkt. Hinzu kommen insbesondere bei Anbie-
68 tern aus dem US-amerikanischen und chinesischen Raum
69 auch Datenschutzbedenken. Diese Hürden werden besei-
70 tigt, wenn der vorliegende Antrag umgesetzt wird. Gleich-
71 zeitig wird die Attraktivität der VBB-Umweltkarte und da-
72 mit eines Umstiegs auf den ÖPNV erhöht.

73

74 Mit dem Mobilitätspass können sich die Berliner*innen
75 künftig für günstige Mobilität mit maximaler Flexibilität
76 und Einfachheit entscheiden – frei vom eigenen Auto. Das
77 ist die Berliner Freiheit.