

Mitteilung des Senats vom 24. Juni 2008

Sachstandsbericht zur Einführung eines Sozialtickets in Bremen

Die Fraktion DIE LINKE. hat unter Drucksache 17/403 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

- I. Geschäftsmodell und Preisgestaltung der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
 1. Wie viele Fahrgäste hat die BSAG in den Jahren 2005, 2006 und 2007 befördert? (Bitte nach Personengruppen aufschlüsseln.)

Bei den nachstehend aufgeführten Zahlen handelt es sich um die nach der Einnahmeaufteilung errechneten Fahrgastzahlen. Die Menge der Fahrgäste verteilt sich zu 70 % auf Erwachsene und zu 30 % auf Kinder, Schüler, Auszubildende und Studenten.

Fahrgäste 2005: 97,484 Mio.,

2006: 97,191 Mio.,

2007: 98,523 Mio.

2. Wie viele Fahrscheine hat die BSAG in den Jahren 2005, 2006 und 2007 verkauft? (Bitte nach Kategorie des Tickets aufschlüsseln.)

Nachstehend sind die durch die BSAG verkauften Tickets dargestellt:

Ticket	Preisstufe	Personen- gruppe	Menge in Stück		
			2005	2006	2007
EinzelTicket	nur PS I, II, S	Erw.	3 216 081	3 370 263	3 521 199
4er Ticket	nur PS I, II, S	Erw.	1 024 413	1 099 285	1 161 592
TagesTicket	nur PS I, II, S	Erw.	357 731	365 126	329 349
TagesTicket Plus	nur PS I, II, S	Erw.	396 618	406 789	337 074
7 TageTicket	nur PS I, II, S	Erw.	67 026	67 021	69 057
MonatsTicket	nur PS I, II, S	Erw.	214 313	208 112	201 354
JahresTicket *	nur PS I, II, S	Erw.	596 583	581 698	290 447
JahresTicket Plus *	nur PS I, II, S	Erw.			298 279
JobTicket *	nur PS I, II, S	Erw.	58 582	78 373	86 448
EinzelTicket	nur PS I, II, S	Kinder	952 263	1 003 847	945 284
7 TageTicket	nur PS I, II, S	Schüler/Azubi	38 840	32 665	27 400
MonatsTicket	nur PS I, II, S	Schüler/Azubi	125 582	128 093	130 222
JobTicket *	nur PS I, II, S	Azubi	2 717	4 531	6 236
Summe	nur PS I, II, S		7 355 867	7 191 621	7 253 005
SemesterTicket **	alle	Studenten	681 327	633 747	580 673
EinzelTicket	BSAG-Kurzstrecke	Erw.	1 426 610	1 332 278	1 263 607
4er Ticket	BSAG-Kurzstrecke	Erw.	286 472	314 106	316 711
10er Ticket	BSAG-Schüler	Schüler	88 877	81 319	87 057
Gesamtsumme			9 839 153	9 553 071	9 501 053
* Im Abonnement verkaufte Monatstickets.					
** Entspricht rund 48 000 Studenten im VBN pro Jahr.					

3. Wie hoch waren die Einnahmen der BSAG in den Jahren 2005, 2006 und 2007
- durch den Verkauf von Einzelfahrscheinen?
 - durch den Verkauf von Jahresabonnements? (Bitte nach Kategorie des Abonnements aufschlüsseln.)?
 - durch Vorverkäufe? (Bitte nach Kategorie des Tickets aufschlüsseln.)

Die Verkäufe der BSAG in den Jahren 2005, 2006 und 2007 sind in der folgenden Tabelle dargestellt. TagesTickets und TagesTickets Plus werden sowohl auf den Fahrzeugen als auch im Vorverkauf verkauft.

Ticket	Art	Personen- gruppe	Einnahmen in €		
			2005	2006	2007
EinzelTicket					
EinzelTicket	nur PS I, II, S	Erw.	7 083 719,00	6 634 499,65	7 122 694,10
EinzelTicket	nur PS I, II, S	Kinder	959 825,25	1 012 485,00	1 000 785,90
EinzelTicket	BSAG-Kurzstrecke	Erw.	1 137 244,72	1 128 767,90	1 195 971,35
TagesTicket	nur PS I, II, S	Erw.	1 739 555,80	1 849 045,50	1 833 681,00
TagesTicket Plus	nur PS I, II, S	Erw.	2 295 350,30	2 434 526,10	2 386 122,50
Summe			13 215 695,07	13 059 324,15	13 539 254,85
Vorverkauf					
4er Ticket	nur PS I, II, S	Erw.	6 457 867,15	7 362 894,95	8 232 077,00
7 TageTicket	nur PS I, II, S	Erw.	935 395,40	968 271,20	1 054 937,40
MonatsTicket	nur PS I, II, S	Erw.	8 507 641,20	8 547 802,40	8 646 053,00
7 TageTicket	nur PS I, II, S	Schüler/Azubi	360 108,30	315 934,70	287 627,00
MonatsTicket	nur PS I, II, S	Schüler/Azubi	3 639 391,50	3 848 932,10	4 094 410,20
4er Ticket	BSAG-Kurzstrecke	Erw.	744 827,20	879 496,10	1 013 475,20
10er Ticket	BSAG-Schüler	Schüler	799 895,70	764 397,66	870 571,00
Summe			21 445 126,45	22 687 729,11	24 199 150,80
Abonnement					
JahresTicket	nur PS I, II, S	Erw.	19 952 110,35	20 059 920,45	10 215 333,60
JahresTicket Plus	nur PS I, II, S	Erw.			11 427 992,10
JobTicket	nur PS I, II, S	Erw.	1 244.341,05	1 906 910,40	2 456 355,85
JobTicket	nur PS I, II, S	Azubi	45 956,15	98 514,50	154 636,35
SemesterTicket	alle	Studenten	4 487 079,87	4 346 129,67	4 220 619,03
Summe			25 729 487,42	26 411 475,02	28 474 936,93
Einnahmen brutto inklusive 7 % Umsatzsteuer.					

4. Gibt es bei der BSAG besondere Tarife für Menschen mit geringem Einkommen bzw. für besondere Zielgruppen wie Schüler/-innen, Senioren/-innen, und wie sind diese gestaffelt? Wie hoch sind die daraus resultierenden Einnahmeverluste, und wer leistet die entsprechenden Kompensationszahlungen?

Die Tarife, die in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven gelten, sind Tarife des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN), die für alle öffentlichen Verkehrsmittel gelten. Auch die BSAG wendet diese Tarife an.

Für Menschen mit geringem Einkommen gibt es keine gesonderten Ermäßigungen. Ermäßigungen bestehen für Kinder, Schüler, Auszubildende und Studenten. Kinder unter sechs Jahre benötigen kein Ticket.

EinzelTickets für Kinder (bis einschließlich 14 Jahre) sind in der Regel mit einem Rabatt von 50 % versehen.

Zeittickets für Schüler und Auszubildende sind in der Regel mit einem Rabatt von 75 % zum entsprechenden Zeitticket für Erwachsene versehen, was den Regeln des § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) entspricht. Die Einnahmeverluste aus diesen Tickets werden nach § 45 a PBefG ausgeglichen.

5. Gibt es in Bremen und Bremerhaven neben der Aktion „Ab 20 Uhr zur Fahrertür“ weitere Kampagnen zur Vermeidung des Schwarzfahrens? Wie hoch waren/sind die Kosten der Kampagne/n, und inwiefern hat sich der Senat daran beteiligt?

In der Stadtgemeinde Bremen gibt es außer dem kontrollierten Einstieg (Einstieg nur an der Fahrertür ab 20.00 Uhr) keine besonderen Kampagnen. Den Kosten der Kampagne sind die Mehreinnahmen gegenzurechnen, die als Folge der Maß-

nahme ab 20.00 Uhr um mehr als 60 % zugenommen haben. Der Senat war an der Maßnahme „Ab 20 Uhr zur Fahrertür“ nicht beteiligt.

In der Stadtgemeinde Bremerhaven gibt es außer dem kontrollierten Einstieg (Einstieg ganztägig nur an der Fahrertür) keine besonderen Kampagnen.

6. Wie viele Fahrgastkontrolleure werden täglich eingesetzt? Wie hoch sind hier die Kosten für die BSAG?

Die BSAG hat die Bremer Service Team (BST) mit ca. 50 Beschäftigten mit der Fahrausweiskontrolle beauftragt. Täglich sind zwischen 25 und 38 Prüfer (je nach Wochentag) in verschiedenen Schichten im Einsatz. Der Saldo aus Kosten und Einnahmen ergibt eine Aufwandsbelastung von rd. 450 T€ pro Jahr. Wenn allerdings auf Kontrollen verzichtet würde, so würde die Anzahl der Schwarzfahrer deutlich ansteigen und damit höhere Einnahmeausfälle entstehen.

II. Erfahrungen aus anderen Kommunen mit einem Sozialticket

7. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat aus anderen Kommunen vor, die in den letzten Jahren erfolgreich ein Sozialticket eingeführt haben?
8. In welchen Kommunen gibt es überhaupt Ermäßigungen für Geringverdienende zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)?
9. Welche Kosten entstehen in diesen Kommunen für
- die Fahrgäste (Bitte nach Personengruppen aufschlüsseln.)?
 - die öffentlichen Haushalte?
 - ÖPNV-Betriebe?
10. Ist in diesen Kommunen seit Einführung der Sozialtickets eine Erhöhung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen?
11. Ist durch die Einführung eines Sozialtickets in anderen Kommunen für ALG-II-Beziehende auch eine Nutzung zu den gleichen Konditionen für deren Familienangehörige möglich, insbesondere für schulpflichtige Kinder?

Die Fragen 7 bis 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Zum Angebot von Sozialtickets in der Bundesrepublik Deutschland, deren Nutzungshäufigkeit, den einbezogenen Personengruppen sowie den durch die Tickets entstehenden finanziellen Belastungen bestehen keine aktuellen Übersichten. Eine zentrale Abfrage zwischen Verkehrsunternehmen zu diesem Thema besteht ebenfalls nicht.

In Dortmund (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, VRR) wurde das Sozialticket im Februar 2008 eingeführt; dieses wird nur als JahresTicket zum Preis von monatlich 15 € ausgegeben. Im Februar wurden rd. 5000 Tickets verkauft. Im März stieg die Zahl der Käufer auf rd. 12 000 an, im Mai auf rd. 20 000. 27 % der Sozialticketkäufer haben vorher ein normales Abonnement besessen. Hinzu kommen noch Wanderungen aus dem normalen Tarif in das Sozialticket.

Die Abwanderungen kommen aus zwei Abo-Arten, dem günstigeren Ticket 1000 (45,77 €) und dem teureren Ticket 2000 (49,73 €, Mitnahmeregelung, Übertragbarkeit und VRR – weite Gültigkeit zu bestimmten Zeiten etc.). Es wandern in Dortmund deutlich mehr Kunden aus dem Ticket 2000 in das Sozialticket ab.

Aus dem Barverkauf wird ein Umsatzrückgang in einer Größenordnung von ca. 15 % beobachtet. Weiterhin gibt es Wanderungen aus dem Schülertarif in das Sozialticket. Das bedeutet gleichzeitig auch Einnahmeverluste aus den Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG, deren genaue Höhe nicht ermittelt werden konnte.

Die Nachfrage nach dem Sozialticket hat Mehraufwand beim Personal nach sich gezogen (eine Quantifizierung war nicht möglich).

Bei den Wanderungen ist grundsätzlich zu beachten, dass der VRR-Tarif bei den Monatstickets teurer ist als der VBN (im Abo: Preisstufe I 35,50 € [mit Übertragbarkeit]; Ticket Plus 38,50 € [Mitnahme, Nachtlinienzuschlag, Netzkarte für VBN-Gebiet am Wochenende etc.]) und beim Barverkauf das Preisniveau annähernd gleich ist.

Die Ratsvorlage zur Einführung des Sozialtickets sieht vor, dass die finanziellen Regelungen so zu gestalten sind, dass der städtische Haushalt im Ergebnis nicht belastet wird. Dies schließt finanzielle Ausgleichsregelungen bei der Stadtwerke-Holding nicht aus. Die Prognosen gehen von einem Betrag zwischen 2 und 4 Mio. € pro Jahr aus, der auszugleichen ist.

In anderen Städten werden keine Sozialtickets angeboten, sondern die Fahrpreise rabattiert.

In Hamburg gibt es zurzeit einen Rabatt in Höhe von 5 € monatlich auf jedes Zeitticket. Den Rabattgutschein nehmen rd. 12 000 Kunden in Anspruch. Das Preisniveau (im Abo 69 €) ist aber deutlich höher als in Bremen. Es wird überlegt, den Rabatt auf ca. 20 € zu erhöhen. Im HVV geht man davon aus, dass die Inanspruchnahme dann deutlich steigt.

Die Einführung eines Sozialtickets ist in der Koalitionsvereinbarung enthalten.

In Hannover gibt es einen Hannover-Pass, dieser kostet monatlich 5,40 €. Die Nutzer des Hannover-Pass können dann pro Fahrt ein Ermäßigungsticket zum Preis von 1,20 € (Normalpreis 2,00 € und 2,70 €) erwerben. Der Pass lohnt sich bei einem Einzelpreis von 2,00 € erst ab der siebten Fahrt. Nähere Informationen liegen zurzeit nicht vor.

In Köln wird ein Köln-Pass angeboten. Mit diesem Pass werden eine Reihe von Vergünstigungen gewährt, u. a. auch für den ÖPNV. Die Monatskarte kostet dann für die Berechtigten statt 62,60 € nur noch 28,00 € (Rabatt rd. 55 %). Beim Köln-Pass wird von einem Zuschuss an die Verkehrsbetriebe von 1,2 Mio. € pro Jahr ausgegangen. Nähere Informationen liegen zurzeit nicht vor.

In Frankfurt/Main wird ein Frankfurt-Pass ausgegeben. Es wird damit z. B. ein Preisvorteil für Monatskarten (47,70 € statt 70,90 € = Rabatt rd. 33 %) gewährt. Es werden auch Jahreskarten, Monatskarten für Schüler und Wochenkarten für Schüler rabattiert.

Die Stadt Leipzig wird zum 1. August 2008 ein Sozialticket einführen, das Land Brandenburg zum 1. September 2008.

In Leipzig wurde ein voraussichtlicher Ausgleich für entgangene Einnahmen von 1,4 Mio. € pro Jahr berechnet, im Land Brandenburg von 2,3 Mio. € pro Jahr. Im Land Brandenburg wird dabei ein Rabatt von 50 % auf die reguläre Monatskarte gewährt. Die Sozialtickets werden dann z. B. in den Landkreisen 38 € und in der Stadt Brandenburg 17,50 € kosten.

Im Land Berlin wird seit dem 1. April 2007 das „Berlin-Ticket S“ als Sozialkarte in der Form einer personengebundenen, nicht übertragbaren Zeitkarte zum Preis von monatlich 33,50 € angeboten. Anspruch auf das Sozialticket haben Empfänger von Arbeitslosengeld II bzw. Sozialgeld (SGB II), Sozialhilfe (SGB XII) oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz. Ebenso können Mitglieder der Bedarfsgemeinschaft eines Leistungsempfängers (z. B. Ehegatten, minderjährige unverheiratete Kinder) das Sozialticket erwerben.

Nähere Informationen zu eventuellen Zuschüssen oder Kostenbeteiligungen des Landes liegen nicht vor.

12. Wie teuer sind die Schülertickets in anderen Kommunen im Vergleich zu Bremen und im Vergleich zu den geltenden Ermäßigungen für Bedürftige?

Es gibt hierzu keine aktuelle Übersicht. Die Vorgaben des PBefG zu § 45 a regeln lediglich den grundsätzlichen Anspruch der Verkehrsunternehmen auf einen Ausgleich, nicht seine Höhe. Die Preise für Schülertickets werden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen festgelegt, der entsprechende finanzielle Ausgleich richtet sich nach dem Landesrecht.

13. Wie beurteilt der Senat die in den anderen Kommunen gesammelten Erfahrungen bei der Einführung eines Sozialtickets?

Aus den ausgewerteten Informationen lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

- Die Prognose der tatsächlichen Nutzung eines Sozialtickets ist nur sehr grob möglich. Die Erfahrungen anderer Städte sind nur eingeschränkt nutzbar, da Verkehrsstrukturen und -ströme unterschiedlich sind.

- Die in anderen Städten angebotenen Sozial- und rabattierten Tickets sind kein dauerhaftes Angebot, da sie einer zeitlichen Befristung (Probezeit) unterliegen.
- Die Tarifabsenkung durch ein Sozialticket führt zu Neu- und Mehrverkehr.
- Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis kaufen häufiger ein Ticket.
- Es findet eine Abwanderung aus dem Regeltarif statt.
- Die Einführung eines Sozialtickets führt bei den betroffenen Verkehrsunternehmen zu Einnahmefällen und/oder höheren Aufwendungen, die durch die öffentliche Hand ausgeglichen werden müssen. Aussagen zu den Ausgleichsregelungen waren in den anderen Städten in der Regel nicht zu erhalten.

14. Würde sich der Senat im Zuge der Verhandlungen zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes für die Aufnahme des Sozialtickets als einen wichtigen Qualitätsstandard der Personenbeförderung einsetzen? Wenn nein, warum nicht?

Das Personenbeförderungsgesetz ist ein Bundesgesetz, welches einheitlich für alle Bundesländer gilt. Dieses Gesetz regelt nebst den EU-rechtlichen Vorgaben, dass die Tarifhoheit, also die Entscheidung über Art und Fahrpreishöhe der angebotenen Fahrausweise, in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen liegt. Aus dem PBefG heraus ergibt sich kein direktes staatliches Direktionsrecht. Eine entsprechende Änderung des PBefG wäre nach Auffassung des Senats unzulässig, da sie in die Tarifhoheit der Unternehmen eingreift.

III. Potenzielle Nutzerinnen und Nutzer eines Bremer Sozialtickets

15. Wie viele Leistungsbeziehende nach SGB II (ALG II und Sozialgeld), nach SGB XII und nach Asylbewerberleistungsgesetz gibt es derzeit (April 2008) im Land Bremen? Wie viele Menschen hatten einen Anspruch auf diese Leistungen zum Zeitpunkt seiner Einführung zum 1. Januar 2005? (Bitte quartalsweise aufschlüsseln.)

Mittelwerte der Quartale	Leistungs-empfänger/-innen (LE) nach SGB II, AsylbLG und SGB XII 3. + 4. Kapitel a. v. E.	LE SGB II		LE SGB XII		LE AsylbLG
			davon Anteil Frauen	3. Kap. HLU	4. Kap. GSIAE	
1-3/2005	103 349	89 410	49,10 %	2722	7008	4209
4-6/2005	107 855	94 674	48,80 %	1662	7309	4210
7-9/2005	110 834	97 724	48,90 %	1590	7370	4150
10-12/2005	112 352	99 201	48,90 %	1578	7483	4090
1-3/2006	115 496	101 666	48,90 %	1735	7958	4137
4-6/2006	116 640	102 621	49,00 %	1707	8124	4188
7-9/2006	116 131	102 182	49,20 %	1602	8188	4159
10-12/2006	121 776	100 731	49,40 %	1549	8325	4171
1-3/2007	115 360	101 063	49,50 %	1547	8565	4185
4-6/2007	n. v.	100 362	49,70 %	n. v.	n. v.	n. v.
7-9/2007	n. v.	99 164	49,90 %	n. v.	n. v.	n. v.
10-12/2007	n. v.	97 569	50,00 %	n. v.	n. v.	n. v.
1-3/2008	110 282	95 392	50,10 %	1325	9583	3982
April 2008	110 752	95 830	50,10 %	1332	9764	3826

LE = Leistungsempfänger/-innen
HLU = Hilfe zum Lebensunterhalt
GSIAE = Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung
AsylbLG = Asylbewerberleistungsgesetz
Bis 1-3/2007: Mittelwert aller Leistungsempfänger/-innen.
SGB II: Revidierte Daten bis 12/2007.
n. v. – zurzeit nicht valide verfügbar für SGB XII und AsylbLG
Ab 10-12/2007: Vorläufige Daten (SGB II wird zeitversetzt durch die BA revidiert, SGB XII und AsylbLG wird vom AfSD überprüft).

Für die vorstehende Tabelle gilt:

- Quelle SGB II: Statistiken der BA zum SGB II, Quartalswerte bis 12/07 revidierte Daten, Werte ab 1/08 vorläufige Daten. Eine Zeitreihe ist insofern nicht möglich.
- Quelle SGB XII und AsylbLG: Standardauswertungen des Amtes für Soziale Dienste Bremen und Auswertung des Sozialamtes Bremerhaven.
- Für die Stadt Bremen liegen nach Einführung eines neuen EDV-Verfahrens Anfang 2007 (Open PROSOZ) für den Zeitraum des Datentransfers keine Daten vor (ab April 2007). Die seit Dezember 2007 aus dem Verfahren generierten Statistiken zum SGB XII und AsylbLG weisen Unplausibilitäten auf, so sind z. B. die Zahlen für das 4. Kapitel SGB XII (GSiAE) deutlich zu hoch. Das Amt für Soziale Dienste führt aktuell ein zeitaufwendige Fehlerprüfung durch. Die Daten werden vermutlich korrigiert werden müssen. Die Werte ab 2008 sind deshalb mit einem Vorbehalt zu lesen.

16. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat über die bisherige Inanspruchnahme der Fahrgastbeförderung durch die BSAG von ALG-II-Empfängerinnen und -Empfängern sowie Geringverdienenden vor?

- a) Welche Ermäßigungen erhalten ALG-II-Empfängerinnen und -Empfänger zur Nutzung der Fahrdienstangebote der BSAG?
- b) Welche Ermäßigungen erhalten Kinder und Jugendliche, deren Eltern ALG II beziehen, zur Nutzung der Fahrdienstangebote der BSAG?
- c) Wie viele Geringverdiener und ALG-II-Beziehende nutzen die Jahresabonnements der BSAG?
- d) Können Geringverdienende eine Ermäßigung in Anspruch nehmen? Wenn ja, werden diese Verkäufe gesondert registriert; wer kompensiert die daraus resultierenden Einnahmeeinbußen?

Aus Landesmitteln oder aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaften (ARGEn) werden für SGB-II-Leistungsempfänger/-innen keine Fahrkostenzuschüsse zwecks Ermäßigung der regulären Fahrtkosten bereitgestellt.

Daher liegen dem Senat keine entsprechenden Informationen vor.

17. Teilt der Senat die Ansicht, dass durch vergünstigte Fahrpreise ALG-II-Empfängerinnen und -Empfänger sowie Geringverdienende das Angebot der BSAG stärker in Anspruch nehmen würden?

Da bis jetzt nur einzelne Zahlen aus anderen Städten vorliegen, kann der Senat hierüber für die Stadtgemeinde Bremen keine verlässliche Prognose abgeben. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Nachfrage ansteigen wird.

18. Erachtet der Senat die Einführung eines Sozialtickets grundsätzlich als ein Instrument, um allen Bürgerinnen und Bürgern eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in Bremen zu ermöglichen?

Grundsätzlich sieht der Senat die Einführung eines kostenreduzierten Tickets als eine geeignete Maßnahme an, um Menschen mit Transferereinkommen eine verbesserte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund haben die Koalitionspartner SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der Koalitionsvereinbarung festgelegt: „Wir wollen mit der BSAG Verhandlungen mit dem Ziel aufnehmen, analog zum Angebot von Job-Tickets ein ermäßigtes Sozialticket einzuführen.“

Prämisse bei einer möglichen Einführung eines ermäßigten Monatstickets für Transferleistungsbezieher/-innen ist jedoch die Kostenneutralität.

IV. Konzepte und Kosten zur Einführung eines Sozialtickets in Bremen

19. Welche Konzepte hat der Senat vor diesem Hintergrund zur Einführung eines Bremer Sozialtickets bislang erarbeitet?

20. Welche Ressorts waren und sind mit der Erarbeitung eines Konzeptes konkret befasst – bitte nach Abteilungen und Referaten aufschlüsseln –, und welchem Ressort obliegt die Federführung?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Ausgabe eines Sozialtickets für den öffentlichen Nahverkehr (Busse und Straßenbahnen) setzt im Land Bremen zum einen Verhandlungen für die Stadt Bremen mit der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und in Bremerhaven mit Bremerhavenbus voraus.

In der Stadt Bremen wurden seitens der Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales in den vergangenen Jahren mehrfach Verhandlungen mit den Verkehrsbetrieben über die Einführung von Fahrpreisermäßigungen geführt.

Initiative zur Einführung von ermäßigten Monatskarten für Sozialhilfeempfänger/-innen:

1. Im Jahr 1992/1993 hat unter der Federführung der damaligen Senatorin für Soziales in Kooperation mit der BSAG ein einjähriger Modellversuch stattgefunden.
 2. Erneute Verhandlungen mit dem VBN aus den Jahren 1994/1995 über die Einführung verbilligter Monatskarten für Sozialhilfeempfänger/-innen und Asylbewerber/-innen scheiterten in 1996, da eine Garantie für Einnahmeausfälle gefordert wurde.
 3. Nach Vorläufen im Jahr 1999 wurde im Jahr 2000 unter der Federführung des Aktionsbündnisses gegen Arbeitslosigkeit, Armut und Ausgrenzung ein runder Tisch eingerichtet. Die Initiative scheiterte im Jahr 2001.
21. Wie weit sind die Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) hinsichtlich der Einführung eines Sozialtickets fortgeschritten?
22. Welche Vorstellungen hinsichtlich der Ausgestaltung eines Sozialtickets hat die BSAG in die Beratungen eingebracht?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Senat hat unter Federführung des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Abteilung Verkehr, die BSAG gebeten, ein Konzept zu unterbreiten, wie ein Sozialticket in der Stadtgemeinde Bremen eingeführt werden könnte.

Die BSAG hat in ihren Vorüberlegungen zur Einführung eines Sozialtickets ausgeführt, dass dieses als eine personengebundene Monatskarte mit entsprechender Berechtigung ausgegeben werden sollte. Da der BSAG aufgrund des mit der Stadtgemeinde Bremen, der Gewerkschaft ver.di und dem Vorstand sowie dem Betriebsrat der BSAG vereinbarten Kontraktes kein finanzieller Verlust entstehen darf, müssten etwaig entstehende Einnahmenverluste sowie Mehraufwendungen durch die Stadtgemeinde Bremen ausgeglichen werden.

23. Was spricht aus Sicht des Senats wie auch der BSAG für und was gegen die Einführung eines Sozialtickets? Wo verlaufen die Hauptkonfliktlinien und bei welchen konzeptionellen Fragen herrscht Konsens?

Für ein Sozialticket spricht aus Sicht des Senats, dass es den ALG-II-Empfängerinnen und -Empfängern eine bessere Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen würde.

Gegen die Einführung eines Sozialtickets sprechen aus Sicht des Senats die damit verbundenen finanziellen Risiken.

24. Mit welchen zusätzlichen Kosten kalkuliert die BSAG, die durch die Einführung eines Sozialtickets aufgrund des weiteren Einsatzes von Personal und Fahrzeugen in den Bereichen Fahrdienst, Reinigung, Reparatur/Wartung und Bewachung/Sicherheit entstehen?

Diese Kosten sind von der BSAG mit der vorhandenen Datenlage derzeit nicht zu kalkulieren.

25. Welche Einnahmen werden von der BSAG kalkuliert, die aus dem Verkauf eines Sozialtickets für 15 € pro Erwachsenen und 10 € für Kinder resultieren würden?

Die Einnahmen sind von der BSAG ebenfalls derzeit nicht kalkulierbar, weil das zukünftige Verhalten dieser Gruppe nicht abgeschätzt werden kann.

26. Welche „Nettokosten“ würden für die BSAG entstehen? Wurden alternative Kostenszenarien von der BSAG kalkuliert?

Siehe Fragen 24 und 25.

27. Welche Berechnungen liegen dem Senat zur Einführung eines Sozialtickets vor?

Konkrete Zahlen liegen nicht vor, eine Abschätzung der Rahmendaten anhand des Anwendungsfalls Dortmund ist durch die BSAG erfolgt. Auf dieser Grundlage werden derzeit die möglichen finanziellen Auswirkungen von der BSAG kalkuliert.

28. In welcher Höhe beabsichtigt der Senat sich an den Kosten zu beteiligen, damit für die BSAG keine Mehrbelastungen durch die Einführung eines Sozialtickets entstehen?

Mit der in der Koalitionsvereinbarung formulierten Zielsetzung wird eine Lösung angestrebt, die finanzielle Mehrbelastungen des bremischen Haushalts sowie der BSAG vermeidet.

29. Welche weiteren Schritte wird der Senat in nächster Zukunft unternehmen, um die Einführung eines Sozialtickets in Bremen endlich zu realisieren?

Nachdem die BSAG die Möglichkeiten für die Einführung eines Sozialtickets in Bremen grundsätzlich in Vorüberlegungen geprüft hat, soll in einem zweiten Schritt ein Konzept hierzu erarbeitet werden. Dabei werden

- Veränderung der Fahrgastzahlen und Verkehrsströme,
- zusätzliche Leistungsveränderungen der BSAG und anderer Verkehrsunternehmen des VBN,
- die Vertriebswege und Zuständigkeiten,
- die daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen auf der Einnahme- und Ausgabenseite

unter der Zielsetzung einer Einführung des Sozialtickets ohne Zuschuss der öffentlichen Hand, für eine Testphase von zwei Jahren weiter konkretisiert. Anhand von Nutzerszenarien bei unterschiedlichen Preisen wird die mögliche Bandbreite einer Sozialticketnutzung abgebildet.

Die hierzu erforderlichen Arbeiten werden durch die BSAG unter Beteiligung von Vertretern der Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit und Soziales, des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa sowie des VBN durchgeführt.

Die Ergebnisse werden demnächst in einem Bericht zusammengefasst.