

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15. September 2010

Nutzung des Stadt-Tickets

Seit dem 1. Januar 2010 gibt es auch in der Stadt Bremen ein Sozialticket, das sogenannte Stadt-Ticket. Mit diesem können alle Menschen, die Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld beziehen oder Anspruch auf Leistungen nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch oder dem Asylbewerberleistungsgesetz haben, zu einem ermäßigten Fahrpreis Monatskarten zur Nutzung des ÖPNV erwerben. Als sich – kurze Zeit nach der Einführung – herausstellte, dass das zunächst vorgesehene Beantragungsverfahren zu kompliziert war, wurde es unbürokratisch zum 1. April 2010 umgestellt. Trotzdem mehren sich die Anzeichen, dass das Stadt-Ticket nicht so gut angenommen wird wie beabsichtigt, denn dieses soll möglichst vielen Bremerinnen und Bremern mit wenig Geld eine weitergehende Mobilität ermöglichen. Eine Überprüfung der Bedingungen und der Laufzeit war ursprünglich erst zum Ablauf des Jahres 2011 geplant. Um gegebenenfalls eine Nachjustierung des Bremer Modells des Stadt-Tickets vornehmen zu können, ist es sinnvoll, zu einem früheren Zeitpunkt eine Evaluation durchzuführen.

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Stadt-Tickets wurden seit dem 1. Januar 2010 in jedem Monat verkauft?
2. Wie viele Käuferinnen und Käufer sind von einer Bremer Monatskarte auf das günstigere Stadt-Ticket umgestiegen, wie viele sogenannte Umsteiger und Umsteigerinnen gibt es also? Wie hat sich dies finanziell ausgewirkt?
3. Wie hoch ist der tatsächliche Bedarf an Zuschüssen der Stadt an die BSAG, um die in den letzten Monaten durch die verbilligte Ausgabe des Stadt-Tickets entstandenen Einnahmeausfälle auszugleichen?
4. In welchem Maße sind die Einnahmen der BSAG durch zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV mit der Einführung des Stadt-Tickets Ersparnisse erzielt worden?
5. Wie viele Stadt-Ticketnutzerinnen und -nutzer waren in In-Jobs beschäftigt? Hat die BAGIS durch die Bewilligung des preisgünstigeren Stadttickets Ersparnisse erzielt?
6. Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass das Job-Ticket und das neue VBN-Jugendfreizeit-Ticket für das gesamte VBN-Netz gelten, während das Stadt-Ticket nur in Bremen die Nutzung des ÖPNV ermöglicht? Gibt es Hinweise darauf, dass diese zu einer geringeren Attraktivität des Stadt-Tickets führt?

Horst Frehe, Dr. Maike Schaefer,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 9. November 2010

1. Wie viele Stadt-Tickets wurden seit dem 1. Januar 2010 in jedem Monat verkauft?
Vom 1. Januar 2010 bis 30. September 2010 wurden im Schnitt 5 548 Stadt-Tickets/Monat verkauft, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Anzahl der verkauften

Tickets bei Einführung im Januar mit 2 954 und im Juli (ferienbedingt) mit 4 520 deutlich nach unten abweichen. In normalen und frei von äußeren Einflüssen liegenden Monaten wurden bisher im Mittel ca. 6 200 Stadt-Tickets verkauft. Im September wurde mit 6 669 verkauften Tickets die bisher größte Anzahl seit Einführung erreicht.

Eine Aufschlüsselung auf die Berechtigten (SGB II, SGB XII, Asylbewerber) ist nicht möglich, da diese Information aus datenschutzrechtlichen Gründen beim Kauf nicht angegeben wird und auch nicht verlangt werden darf.

2. Wie viele Käuferinnen und Käufer sind von einer Bremer Monatskarte auf das günstigere Stadt-Ticket umgestiegen, wie viele sogenannte Umsteiger und Umsteigerinnen gibt es also? Wie hat sich dies finanziell ausgewirkt?

Mit Ausnahme von Jahres-Tickets und BOB sind die Kunden nicht namentlich bekannt. BOB-Kunden, die zum Stadt-Ticket wechseln, können allerdings nicht festgestellt werden, da diese Kunden BOB lediglich nicht mehr nutzen, ohne dass dafür der Grund bekannt ist.

Da bei einer vorzeitigen Kündigung des Jahres-Tickets auch der Grund hierfür von der BSAG erfragt wird, um zu ermitteln, ob die vorzeitige Kündigung begründet ist oder zu einer Ausgleichszahlung des Kunden führt, ist festzustellen, dass bis zum 30. September 2010 1 180 Kunden vorzeitig aus dem Jahresabonnement in das Stadt-Ticket umgestiegen sind. Unter der Annahme, dass es sich hierbei je zur Hälfte um Kunden aus dem Jahres-Ticket (ohne Zusatzleistungen) und aus dem Jahres-Ticket PLUS (mit Zusatzleistungen) handelt, und alle Kunden monatlich ein Stadt-Ticket kaufen, beträgt der Einnahmefall der BSAG rd. 13 200 €/Monat. Auf ein Jahr hochgerechnet beträgt der Einnahmefall, nur aus diesen beiden nachzuverfolgenden Ticketarten, rd. 158 400 €.

Es gibt allerdings darüber hinaus eine Reihe von Kunden, deren Abonnement nach fristgerechter Kündigung auslief und die deshalb auch keinen Kündigungsgrund angeben müssen. D. h., tatsächlich besteht die Möglichkeit, dass weitere Abonnenten in das Stadt-Ticket gewechselt haben.

Bezogen auf die durchschnittliche Anzahl der Erwachsenen (ca. 4 450/Monat), die das Stadt-Ticket bisher erwerben, haben nachweislich rd. 26 % der Käufer ein Jahresabonnement besessen und dieses vorzeitig gekündigt.

Ohne weitere Marktforschung kann nicht ermittelt werden, ob und welche Tickets die anderen Berechtigten vorher gekauft haben und wie hoch deshalb insgesamt die Einnahmefälle sind. Um dies nachvollziehen zu können, soll demnächst eine Untersuchung durchgeführt werden.

Grundsätzlich zeigt die Erfahrung, dass neue Ticketangebote mindestens ein Jahr benötigen, bis sie von den Kunden umfassend angenommen werden.

3. Wie hoch ist der tatsächliche Bedarf an Zuschüssen der Stadt an die BSAG, um die in den letzten Monaten durch die verbilligte Ausgabe des Stadt-Tickets entstandenen Einnahmefälle auszugleichen?

Diese Frage kann erst nach einer weiteren „Marktforschung über die tatsächliche Veränderung der Nutzung“ annähernd beantwortet werden. In der gemeinsamen Planung wurde aufgrund der „Marktforschung vor Einführung des Stadt-Tickets“ ein jährlicher Zuschuss von 1,75 Mio. € angenommen.

Gemäß Vereinbarung zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der BSAG ist im ersten Quartal 2011 über eine Nachkalkulation der tatsächliche Zuschussbedarf 2010 zu ermitteln.

4. In welchem Maße sind die Einnahmen der BSAG durch zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV mit der Einführung des Stadt-Tickets erhöht worden?

In der „Marktforschung vor Einführung des Stadt-Tickets“ wurde festgestellt, dass 80 % der Berechtigten die BSAG mehr oder weniger regelmäßig nutzen. Beim Stadt-Ticket wird es in der Regel zu Wanderungen aus bereits vorhandenen Ticketangeboten in das Stadt-Ticket gekommen sein. Nähere Erkenntnisse werden aus der „Marktforschung über die tatsächliche Veränderung der Nutzung“ erwartet.

5. Wie viele Stadt-Ticketnutzerinnen und -nutzer waren in In-Jobs beschäftigt? Hat die BAGIS durch die Bewilligung des preisgünstigeren Stadt-Tickets Ersparnisse erzielt?

Nach Auskunft der BAGIS waren im Jahr 2010 pro Monat ca. 2 400 Teilnehmer in In-Jobs beschäftigt. Die genaue Zahl zeigt die beigefügte Tabelle:

TN In-Jobs	01/2010	02/2010	03/2010	04/2010	05/2010	06/2010	07/2010	08/2010	09/2010
	2 449	2 434	2 443	1 997*)	2 474	2 087*)	2 312	2 366	2 394

*) Es ergab sich aufgrund von Umzügen eine Unterzeichnung der tatsächlichen In-Job-Teilnehmer/-innen.

Die BAGIS erstattet den Teilnehmern/-innen an In-Jobs seit dem 1. Januar 2010 monatlich die Kosten für das preisreduzierte Stadt-Ticket in Höhe von 29,25 €. Die Kosten für ein reguläres Monatsticket liegen im Vergleich bei 47,50 €. Diese Kosten wären bewilligt worden, wenn es nicht zur Einführung des Stadt-Tickets Bremen gekommen wäre.

Eine valide Berechnung der erzielten Einsparung von Mittel des Eingliederungsbudgets der BAGIS ist nicht möglich, da in den oben angegebenen Zahlen der Teilnehmer/-innen an In-Jobs auch Personen enthalten sind, bei denen eine geringere Fahrtkostenerstattung erfolgt. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn die Zuweisung im Beginn- und/oder Endmonat kürzer als sieben Tage beträgt. Dann wird eine Vergleichsberechnung durchgeführt und die jeweils günstigste Variante (z. B. Einzelfahrscheine) finanziert.

6. Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass das Job-Ticket und das neue VBN-Jugendfreizeit-Ticket für das gesamte VBN-Netz gelten, während das Stadt-Ticket nur in Bremen die Nutzung des ÖPNV ermöglicht? Gibt es Hinweise darauf, dass diese zu einer geringeren Attraktivität des Stadttickets führt?

Zunächst ist festzustellen, dass sich die genannten Tickets im VBN-Geltungsbereich auf unterschiedliche anspruchsberechtigte Personenkreise beziehen, die nicht direkt mit dem Kreis der Anspruchsberechtigten für das Stadt-Ticket vergleichbar sind.

Das Job-Ticket kann nur von Arbeitnehmern erworben werden. Die Zielgruppe für das Stadt-Ticket kann in der Regel kein Job-Ticket erwerben. Die Inhaber von Job-Tickets zahlen einen Aufpreis für den enthaltenen Zusatznutzen, da die Preise des Job-Tickets auf dem Jahres-Ticket PLUS basieren. Die verbundweite Nutzung des Job-Tickets gilt ausschließlich Samstags und Sonntags.

Das Jugend-Freizeit-Ticket gilt unter der Woche erst ab 14.00 Uhr. Es wendet sich daher an Kunden, die das Ticket nicht für den Schulweg nutzen.

Auch Stadt-Ticket-Berechtigte können das Jugend-Freizeit-Ticket erwerben. Seit August (Schuljahresbeginn) steigt der Kauf des Stadt-Tickets für Kinder und Schüler deutlich stärker an als bei den Erwachsenen. Gegenüber der Zeit vor den Ferien ist der Verkauf des Stadt-Tickets für Kinder und Schüler im September um rd. 28 % höher. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Nutzung innerhalb Bremens von den Berechtigten wichtiger eingeschätzt wird als die Möglichkeit das Verbundnetz am Nachmittag zu nutzen.

Insofern kann aus Sicht des Senats die Schlussfolgerung, dass diese Angebote des VBN zu einer grundsätzlich geringeren Attraktivität des Stadt-Tickets führen, nicht gezogen werden.

