

**Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)
vom 29. Mai 2018**

**„Entwicklung der Ticketpreise im öffentlichen Personennahverkehr und
Perspektiven für eine klimaverträgliche Mobilität für Alle“
(Große Anfrage der Fraktion Die LINKE vom 06. März 2018)**

Die Fraktion Die LINKE hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„Im Jahr 2000 nahm die BSAG 47 Millionen Euro aus Fahrgelderträgen ein (Ticketerlöse ohne Zuschüsse für Ausgleichsleistungen wie das SchülerInnen ticket oder das Stadtticket). Im Jahr 2016 lagen die Fahrgelderträge bereits bei über 91 Millionen Euro. Im Schnitt stiegen die Ticketerlöse um jeweils rund 4 Millionen Euro jährlich. Diese Mehreinnahmen werden im Wesentlichen über höhere Ticketpreise realisiert – die Zahl der Fahrgäste bleibt hingegen seit Jahren im Wesentlichen stabil. Zum 1. Januar 2018 erfolgte erneut eine Preiserhöhung durch den zuständigen VBN. Einzeltickets wurden um 5 Cent auf nun 2,80 Euro verteuert. Hajo Müller, kaufmännischer Vorstand der BSAG erklärte dazu am 15. Januar im Weser-Kurier: „Das Einzelticket für die Bahn ist mit 2,80 Euro so teuer wie kaum irgendwo sonst, das ist ziemlich ausgereizt“. Auch das Monatsticket und das Stadtticket für Sozialleistungsbeziehende wurden jeweils um 1,50 Euro teurer (neuer Preis des regulären Monatstickets: 65 Euro. Stadtticket 38,90 Euro für Erwachsene bzw. 30,30 Euro für anspruchsberechtigte Kinder). 2013 lag der Preis noch bei 25 Euro für Erwachsene und 20 Euro für Kinder. Anders als in Bremen gibt es in Bremerhaven überhaupt kein ermäßigtes Ticket für Sozialleistungsbeziehende. Auch das reguläre SchülerInnen ticket wurde in Bremen um 90 Cent teurer auf nun 47,40 Euro.

Im Sinne einer ökologischen und sozialverträglichen Verkehrswende müssen die Ticketpreise bezahlbar sein. Einige Kommunen und Verkehrsverbünde passen deshalb aktuell ihre Preispolitik an. So wird beispielsweise der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in diesem Jahr auf eine Preiserhöhung verzichten. In Berlin sind auch die Preise für das Sozialticket (27,50 Euro), das SchülerInnen ticket (29,50 Euro) und das ermäßigte SchülerInnen ticket (15 Euro) teilweise deutlich günstiger als in Bremen bzw. im VBN. Viele Städte haben außerdem ermäßigte Monatstickets für ältere Menschen.

Aus Untersuchungen der TU Dresden geht hervor, dass der Anteil des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl in Bremen stark mit dem Pro-Kopf-Einkommen zusammenhängt: Menschen mit geringerem Einkommen sind sehr viel häufiger auf den ÖPNV angewiesen als Besserverdienende (Bericht der Verwaltung vom 09.08.2017, S. 18 https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/S_17h%20Bd_S_SrV%20Mobilit%E4t%20in%20Bremen%20und%20Umzu%20Endf.pdf).

Sinnvoll wäre deshalb, einerseits kurzfristig die Preise für das Stadtticket, das SchülerInnen ticket und das Azubiticket deutlich abzusenken und möglichst preislich zu vereinheitlichen. Andererseits dürfen auch die regulären Ticketpreise nicht immer weiter

steigen. Stattdessen müssten gestiegene Betriebs- und Personalkosten der BSAG durch erhöhte Steuerzuschüsse ausgeglichen werden. Der gut ausgebaute ÖPNV in Wien könnte dabei als Vorbild dienen: 2011 wurde die Jahreskarte deutlich verbilligt und kostet seitdem 365 Euro – umgerechnet 1 Euro pro Tag.

Perspektivisch ist ein ticketloser, abgabe- oder steuerfinanzierter öffentlicher Nahverkehr die effektivste Maßnahme hin zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik, die Mobilität für alle im urbanen Raum sicherstellt. An dieser Stelle ist mit einer massiv steigenden Nutzung zu rechnen, die den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Anschaffung zahlreicher zusätzlicher Fahrzeuge nötig machen würde. Um diese Effekte zu untersuchen, wären kurzfristig Modellprojekte sinnvoll.

An diesem Großprojekt muss sich auch der Bund viel stärker als bisher finanziell beteiligen: Seit 1997 sind die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GFVG) für die Länder bei 333 Millionen Euro jährlich gedeckelt. Im Zuge der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde grundgesetzlich festgeschrieben, dass der Bund diese Summe bis mindestens 2025 nicht erhöht, obwohl die Investitionsbedarfe der Verkehrsverbände bundesweit bei etwa einer Milliarde Euro jährlich liegen. Zum Vergleich: Die steuerliche Subvention für Diesel-Fahrzeuge liegt bei etwa 9 Milliarden im Jahr.

Wir fragen den Senat:

1. Wie haben sich die Finanzierungsanteile des ÖPNV in Bremen und Bremerhaven in den vergangenen 10 Jahren entwickelt? Bitte unterscheiden nach Fahrgelderträgen, Ausgleichsleistungen, sonstigen Erträgen und dem steuerfinanzierten Verlustausgleich.
2. Wie haben sich die steuerlichen Zuschüsse bzw. Ausgleichszahlungen für das SchülerInnenticket, das Stadtticket und die Beförderung für Anspruchsberechtigte nach den §§ 145 ff. des SGB IX in den vergangenen fünf Jahren im Land Bremen entwickelt? Wir bitten um eine Darstellung in Zuschuss pro Jahr sowie eine Aufgliederung nach Zuschuss pro Kopf und Jahr in der jeweiligen Personengruppe
3. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen liegt der Finanzierungsanteil des ÖPNV zwischen Ticketerlösen und Steuerzuschüssen bundesweit bei etwa 1:1, welche Summe müssten für die Verkehrsbetriebe in Bremen und Bremerhaven zusätzlich bereitgestellt werden, um dieses Verhältnis ebenfalls zu erreichen?
4. Teilt der Senat den Befund der TU Dresden, wonach die Nutzung des ÖPNV mit dem Haushaltseinkommen insofern zusammenhängt, als dass Menschen mit geringerem Einkommen häufiger den ÖPNV nutzen? Welche Schlüsse zieht der Senat daraus?
5. Wie bewertet der Senat grundsätzlich die Möglichkeit, über niedrigere Ticketpreise den Zugang zum ÖPNV vom Einkommen der Person schrittweise zu entkoppeln und so die Zahl der beförderten Fahrgäste signifikant zu erhöhen?
6. Liegen beim Verkehrsverbund oder im Verkehrsressort Modellrechnungen vor, welche Auswirkungen eine Ticketpreissenkung auf die Zahl der Fahrgäste hätte, zu welchem Teil niedrigere Preise durch steigende Fahrgastzahlen wirtschaftlich kompensiert werden könnten und wie sich die steigende Nachfrage auf die Investitionsbedarfe auswirken würden? Wenn ja: Was sagen diese Berechnungen aus? Wenn nein: Plant der Senat bzw. der VBN eine solche Untersuchung?

7. Inwiefern sind dem Senat solche Berechnungen aus anderen Kommunen bzw. Verkehrsverbänden oder aus wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt?
8. Welche Informationen liegen dem Senat über die Kosten für Ticketinfrastruktur, Ticketverwaltung und Ticketkontrollen in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven vor?
9. Welche Kosten entstehen im Land Bremen jährlich für Ersatzfreiheitsstrafen bei Beförderungserschleichung (bitte angeben in verhängte Ersatzfreiheitsstrafen, dem Haftkostentagesatz und einem durchschnittlichen Zeitaufwand für ein Verfahren wegen Beförderungserschleichung auf Seiten der Justiz.
10. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) ist die „Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land“ eine der Aufgaben des ÖPNV. Plant der Senat in diesem Sinne auch die Stadtgemeinde Bremerhaven bei der Einführung eines Sozialtickets finanziell zu unterstützen?
11. Gibt es seitens des Senates Pläne für die Einführung eines SeniorInnentickets im VBN ähnlich wie in Stuttgart oder München (unabhängig von der Frage der freiwilligen Abgabe des Führerscheins)?
12. Gibt es seitens des Senates Pläne für die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr des VBN?
13. Steht der Senat in Verhandlungen mit den Umlandgemeinden (beispielsweise Weyhe), um im Rahmen des Verkehrsverbundes den Umstieg auf den ÖPNV für Pendler*innen attraktiver zu machen? Welche Maßnahmen werden hierzu aktuell diskutiert und welche Positionen vertritt der Senat in diesem Kontext?
14. Mit welchen Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz rechnet der Senat für das Land bis 2025 und wie wird diese Summe auf die beiden Stadtgemeinden verteilt?
15. Mit welchen Mitteln aus welchen anderen Bundesprogrammen für den ÖPNV im Land Bremen rechnet der Senat bis 2025 und wie wird diese Summe auf die beiden Stadtgemeinden verteilt?
16. Welche Einnahmen ergaben sich im vergangenen Jahr (falls noch nicht darstellbar: hilfsweise im Jahr 2016) aus dem Verkauf der Ticketkategorien Einzel- und Vierer-Ticket, Nachtzuschlag, Monatsticket, SchülerInnenticket, MIA-Abonnement?
17. Welche Mehreinnahmen sieht der Wirtschaftsplan der BSAG und der VBN für das Jahr 2018 im Bereich der Fahrgelderträge vor und zu welchem Anteil werden diese Mehreinnahmen planmäßig durch die erfolgten Preiserhöhungen abgedeckt?
18. Um welche Summe müsste der steuerliche Zuschuss (Verlustausgleich) auf Grundlage des aktuellen Wirtschaftsplanes rechnerisch erhöht werden, um die zum 1. Januar 2018 umgesetzte Preiserhöhung rückgängig zu machen und gleichzeitig gestiegene Betriebskosten und Investitionen auszufinanzieren?

19. Teilt der Senat die Einschätzung des BSAG-Vorstandes Müller, dass es keine weiteren Preiserhöhungen geben soll und wird sich der Senat im Verkehrsverbund und bei den Verhandlungen über die zukünftigen Verlustausgleich der BSAG entsprechend einsetzen?
20. Wird sich der Senat entsprechend für einen Stopp der Preiserhöhungen im SPNV einsetzen?
21. Um welche Summe müsste der steuerliche Zuschuss (Verlustausgleich) auf Grundlage des aktuellen Wirtschaftsplanes modellhaft erhöht werden, um den Preis für ein BSAG-Einzelticket auf 2,50 Euro, den Preis für ein Jahresticket auf 365 Euro und den Preis für ein Stadtticket auf 25 Euro zu senken?
22. Wie stellt sich die Inanspruchnahme des Stadttickets seit der Einführung in 2010 dar? Wir bitten um Darstellung der jährlichen Beantragungen, der Entwicklung des Ticketpreises und dem städtischen Zuschuss für dieses Angebot seit 2010.
23. Wie hat sich die relative Inanspruchnahme seit 2010 gemessen an der Anzahl der Anspruchsberechtigten entwickelt?
24. Gibt es Seitens des Senates aktuelle Pläne zur Frage, „inwieweit der Nutzer/innenkreis auf Personen mit Einkommen unterhalb der Pfändungsfreigrenze ausgeweitet werden kann und ob eine dadurch vermutete Erhöhung der Nutzerzahlen finanziell getragen werden kann“, wie sie die Bürgerschaft am 13. Dezember 2011 zur Prüfung beschlossen hatte? Welche Kosten wären mit einer solchen Ausweitung des Berechtigtenkreises überschlägig verbunden?
25. Welche weitergehenden Maßnahmen plant der Senat um die Inanspruchnahme des Stadttickets zu verbessern und gesellschaftliche Teilhabe an der Mobilität für Menschen mit wenig Geld zu verbessern?
26. Das Schülerticket darf nicht mehr als 75 % des regulären Monatstickets kosten (das Schülerticket kostet aktuell 47,40 Euro = 72,9 % vom regulären Monatsticket), ein monatliches MIA-Abonnement für Erwachsene kostet hingegen 53,70 Euro. Das Schülerticket kostet also 88 % vom günstigen Monatsabonnement für Erwachsene. Inwiefern plant der Senat die Einführung eines vergünstigten MIAs für SchülerInnen oder die Orientierung des Schülertickets an einem Niveau von 75 % des MIA-Preises?
27. Wie bewertet der Senat den Vorschlag der SPD-Landesvorsitzenden, den ÖPNV für Kinder kostenfrei/steuerfinanziert zu machen?
28. Wie stellt sich die Inanspruchnahme des Jobtickets aktuell dar? Welche Möglichkeiten sieht der Senat um das Jobticket auch für kleine und mittelständische Unternehmen attraktiver zu machen etwa indem die Mindestabnahmezahlen (aktuell 50 Stück) gesenkt werden?
29. Wie steht der Senat zur Möglichkeit, den baurechtlich vorgeschriebenen Vorhalt von PKW-Stellflächen bei Unternehmen in dem Maße abzusenken, wie sie zusätzlich verbindlich Jobtickets für ihre Beschäftigten anbieten?
30. Gibt es seitens des Senates Überlegungen für eine attraktivere und günstigere Ausgestaltung des Jobtickets für Beschäftigte des öffentlichen Dienstes?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie haben sich die Finanzierungsanteile des ÖPNV in Bremen und Bremerhaven in den vergangenen 10 Jahren entwickelt? Bitte unterscheiden nach Fahrgelderträgen, Ausgleichsleistungen, sonstigen Erträgen und dem steuerfinanzierten Verlustausgleich.

Die Entwicklung der Finanzierungsanteile des ÖPNV der BSAG in Bremen in den vergangenen Jahren ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

<i>in Mio. €</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fahrgelderträge	68,9	73,7	74,0	76,5	80,8	85,0	88,5	92,2
Ausgleichsleistungen	8,2	8,4	9,8	10,8	11,4	11,8	12,0	12,4
Sonstige Erträge	20,3	22,1	31,0	24,4	24,5	17,2	16,8	15,1
Verlustausgleich	52,6	52,6	53,4	54,9	51,2	50,1	50,6	50,7

Die Werte für die Finanzierungsanteile des ÖPNV der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven liegen dem Senat nicht vor.

2. Wie haben sich die steuerlichen Zuschüsse bzw. Ausgleichszahlungen für das SchülerInnen ticket, das Stadtticket und die Beförderung für Anspruchsberechtigte nach den §§ 145 ff. des SGB IX in den vergangenen fünf Jahren im Land Bremen entwickelt? Wir bitten um eine Darstellung in Zuschuss pro Jahr sowie eine Aufgliederung nach Zuschuss pro Kopf und Jahr in der jeweiligen Personengruppe.

Ausgleichszahlungen des Landes Bremen an Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erfolgen auf der Grundlage des §45a Personenbeförderungsgesetz. Zu den Anspruchsberechtigten für ermäßigte Zeitfahrausweise zählen Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten sowie Auszubildende. Folgende Zahlungen wurden auf dieser Grundlage in den vergangenen 5 Jahren durch das Land Bremen geleistet:

	2013	2014	2015	2016	2017
Ausgleichszahlung in €	6.257.645	5.831.003	5.866.345	5.601.605	5.545.468
Anspruchsberechtigte	117.203	116.612	117.570	119.605	120.082
€/Anspruchsberechtigte	53,39	50,00	49,90	46,83	46,18

Seit dem 01. Januar 2018 ist die Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen und deren Begleitpersonen im öffentlichen Nahverkehr im §231 SGB IX geregelt. Die Voraussetzungen für eine unentgeltliche Beförderung finden sich im §228 SGB IX. Folgende Zahlungen wurden auf dieser Grundlage in den vergangenen 5 Jahren durch das Land Bremen geleistet:

	2013	2014	2015	2016	2017
Ausgleichszahlung in €	3.625.343	4.009.981	4.749.567	4.785.787	4.420.899
Anspruchsberechtigte	17.103	17.064	16.655	16.266	16.069
€/Anspruchsberechtigte	211,97	235,00	285,17	294,22	275,12

Das Stadtticket Bremen ist ein ermäßigter Zeitfahrausweis, der für Erwachsene und für Kinder für Fahrten innerhalb der Stadtgemeinde Bremen ausgegeben wird. Folgende Kundengruppen sind anspruchsberechtigt: Bezieherinnen und Bezieher von Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II), Bezieherinnen und Bezieher von Sozialhilfe (SGB XII Kap. 3, Hilfe zum Lebensunterhalt bzw. SGB XII Kap. 4, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung) und Bezieherinnen und Bezieher von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) mit Wohnsitz in der Freien Hansestadt Bremen. Heimbewohnerinnen und -bewohner, die Leistungen nach dem SGB XII beziehen, können in der Regel ebenfalls das StadtTicket erhalten. Folgende Zahlungen wurden auf dieser Grundlage in den vergangenen 5 Jahren durch die Stadtgemeinde Bremen geleistet:

	2013	2014	2015	2016	2017
Ausgleichszahlung in €	2.577.000	2.349.000	2.512.922	2.669.002	3.241.211
Anspruchsberechtigte	107.659	110.496	116.775	118.283	117.888
€/Anspruchsberechtigte	23,94	21,26	21,52	22,56	27,49

3. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen liegt der Finanzierungsanteil des ÖPNV zwischen Ticketerlösen und Steuerzuschüssen bundesweit bei etwa 1:1, welche Summe müssten für die Verkehrsbetriebe in Bremen und Bremerhaven zusätzlich bereitgestellt werden, um dieses Verhältnis ebenfalls zu erreichen?

Für den ÖPNV der BSAG liegen dem Senat folgende Informationen vor: Die Ticketerlöse ergeben sich nach der Tabelle zu Frage 1 aus der Summe der Werte in den Zeilen 1 und 3 (Fahrgelderträge plus sonstige Erträge). Danach beliefen sich die Ticketerlöse der BSAG für das Jahr 2016 auf rund 107 Mio. €. Die Steuerzuschüsse ergeben sich ebenfalls aus der zuvor genannten Tabelle aus der Summe der Werte in den Zeilen 2 und 4 (Ausgleichsleistungen plus Verlustausgleich). Danach beliefen sich die Steuerzuschüsse für die BSAG im Jahr 2016 auf rund 63 Mio. €. Es ergibt sich für das Wirtschaftsjahr 2016 ein Verhältnis von Ticketerlösen zu Steuerzuschüssen von 1:0,59. Wenn in 2016 bei dem zugrundeliegenden Finanzierungsbedarf die Ticketerlöse um 22,1 Mio. € geringer ausgefallen wären, hätten für die BSAG 22,1 Mio. € mehr aus Steuermitteln bereitgestellt werden müssen. Dann würde das in der Frage genannte Verhältnis von 1:1 erreicht.

Angaben für den ÖPNV der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven liegen dem Senat nicht vor.

4. Teilt der Senat den Befund der TU Dresden, wonach die Nutzung des ÖPNV mit dem Haushaltseinkommen insofern zusammenhängt, als dass Menschen mit geringerem Einkommen häufiger den ÖPNV nutzen? Welche Schlüsse zieht der Senat daraus?

Ja, auch der Senat sieht eine Korrelation zwischen verfügbarem Haushaltseinkommen und ÖPNV-Nutzung, Haushalte mit einem geringeren Einkommen verfügen seltener über einen PKW als Haushalte mit einem höheren Einkommen. In der Folge nutzen die Mitglieder von Haushalten mit geringem Einkommen grundsätzlich häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu dem auch der ÖPNV zählt. Ein Ausbau des Umweltverbundes, insbesondere mit dem bereits realisierten Stadtticket, dient daher nicht nur der nachhaltigen Mobilität, sondern ermöglicht auch Bevölkerungsgruppen mit einem geringen Einkommen individuelle Mobilität.

5. Wie bewertet der Senat grundsätzlich die Möglichkeit, über niedrigere Ticketpreise den Zugang zum ÖPNV vom Einkommen der Person schrittweise zu entkoppeln und so die Zahl der beförderten Fahrgäste signifikant zu erhöhen?

Spezielle, preisreduzierte Angebote für Nutzergruppen mit einem geringen Einkommen sind aus Sicht des Senates eine gute Möglichkeit, um diesen Personengruppen einen leichteren Zugang zum ÖPNV-System zu ermöglichen. Mit dem Stadtticket und Schülertickets bestehen bereits heute entsprechende Angebote.

Um das übergeordnete Ziel deutlich steigender Fahrgastzahlen zu erreichen, ist eine differenzierte Herangehensweise erforderlich, da die ÖPNV-Nachfrage durch verschiedene Größen unterschiedlich stark beeinflusst wird. Im Wesentlichen hängt die Verkehrsmittelwahl, und damit die ÖPNV-Nachfrage, von den verkehrlichen Rahmenbedingungen wie Weg zur Haltestelle, Reisezeit oder Takthäufigkeit ab. Darüber hinaus spielen auch die Qualität und der Preis des ÖPNV-Angebotes eine Rolle, aber nicht die entscheidende, denn Verkehrsteilnehmer treffen komplexe Entscheidungen:

- a) Stehen zur Fahrt ÖPNV-Verkehrsmittel zur Verfügung?
- b) Wenn ja, sind meine Ziele der Fahrt mit dem ÖPNV erreichbar?
- c) Wenn ja, kann ich ggf. das zu transportierende Gut im ÖPNV transportieren?
- d) Wenn ja, welches Verkehrsmittel hat das beste Preis-Leistungs-Verhältnis?

Beförderungstarife haben im Vergleich zu Maßnahmen des Netzausbaus nur geringe Wirkungen, da sie die vorrangigen verkehrlichen Widerstände nicht beeinflussen. Voraussetzung für die Zahlung eines Fahrpreises ist die Fahrtmöglichkeit. Die Fahrtmöglichkeit mit dem ÖPNV wird gegenüber den zur Verfügung stehenden Alternativen des motorisierten Individualverkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs bewertet.

Die alleinige Absenkung der Ticketpreise reicht demnach nicht aus, um die Nachfrage im ÖPNV zu stimulieren.

- 6. Liegen beim Verkehrsverbund oder im Verkehrsressort Modellrechnungen vor, welche Auswirkungen eine Ticketpreissenkung auf die Zahl der Fahrgäste hätte, zu welchem Teil niedrigere Preise durch steigende Fahrgastzahlen wirtschaftlich kompensiert werden könnten und wie sich die steigende Nachfrage auf die Investitionsbedarfe auswirken würden? Wenn ja: Was sagen diese Berechnungen aus? Wenn nein: Plant der Senat bzw. der VBN eine solche Untersuchung?**

Solche Untersuchungen oder Berechnungen liegen dem VBN und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für das VBN-Gebiet gegenwärtig nicht vor. Hinweise auf die Auswirkungen von Ticketpreissenkungen auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen erhofft sich der VBN von einem Pilotversuch in der Gemeinde Weyhe. VBN-Kunden aus Weyhe, die ein MIA- oder MIAplus-Ticket (Mobil im Abonnement) haben oder zum regulären Preis beim Abo-Center der BSAG bestellen, erhalten im Rahmen dieses Pilotversuches eine Ermäßigung in Höhe von 15 %, die in Form einer Erstattung durch die Gemeinde bezahlt wird. Für das Pilotprojekt gilt das Wohnsitzprinzip. Der Pilotversuch soll zum 01.10.2018 beginnen und hat eine Laufzeit von 2 Jahren. In der Pilotphase wird eine Bewertung vorgenommen, welche Effekte durch eine solche Maßnahme erzielt werden können.

- 7. Inwiefern sind dem Senat solche Berechnungen aus anderen Kommunen bzw. Verkehrsverbänden oder aus wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt?**

Dem Senat liegt eine Fachinformation des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen vom März 2018 vor, die sich auf der Grundlage empirischer Befunde mit dem Zusammenhang von Fahrpreisen und Fahrgastnachfrage im ÖPNV auseinandersetzt. Darin wird folgende Aussage getroffen:

„Dass eine isolierte Senkung der Beförderungstarife die Nachfrage stimulieren und die umweltpolitischen und verkehrspolitischen Zielsetzungen unterstützen kann, ist äußerst fraglich. Preisanpassungen wirken sich im ÖV weniger aus als in anderen Branchen. Erhöht sich der Preis, so ist im ÖV mit nur geringen Fahrgastenschwund zu rechnen – man spricht von unelastischer Nachfrage, die in mehreren wissenschaftlichen Untersuchungen empirisch belegt wurde (vgl. Stobbe 2009 und Bastians 2009). Im Umkehrschluss werden aber auch bei isolierten Preissenkungen weniger Fahrgäste gewonnen, als es zur Kompensation der Preisreduktion notwendig wäre“

- 8. Welche Informationen liegen dem Senat über die Kosten für Ticketinfrastruktur, Ticketverwaltung und Ticketkontrollen in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven vor?**

Die Kosten sind in dieser Aufteilung nicht darstellbar. Einerseits führen die Verkehrsunternehmen BSAG und BremerhavenBus den Vertrieb für den VBN durch. Hier sind insbesondere die Angebote BOB (Bequem ohne Bargeld), MIA (Mobil im Abo) und andere zentral vertriebene Tickets zu nennen. Andererseits verkaufen die Verkehrsunternehmen BSAG und BremerhavenBus Tickets annähernd aller Preisstufen des VBN, unabhängig davon, ob diese Tickets auch tatsächlich bei den Unternehmen genutzt werden. Die Unternehmen fahren auch Leistungen im niedersächsischen Umland. Insoweit lassen sich die nachgefragten Kostenanteile nicht seriös herauslösen und darstellen.

9. Welche Kosten entstehen im Land Bremen jährlich für Ersatzfreiheitsstrafen bei Beförderungserschleichung (bitte angeben in verhängte Ersatzfreiheitsstrafen, dem Haftkostentagesatz und einem durchschnittlichen Zeitaufwand für ein Verfahren wegen Beförderungserschleichung auf Seiten der Justiz)?

Nach Mitteilung der Justizvollzugsanstalt Bremen (JVA) lassen sich nur stichtagsbezogene Angaben für den fraglichen Zeitraum mitteilen. Die stichtagsbezogenen Angaben lassen jedoch nicht auf die Zahl der insgesamt in den Bezugsjahren inhaftierten Personen schließen. Im Durchschnitt befanden sich im Jahr 2016 zu den Stichtagsabfragen 39 Gefangene in der JVA Bremen, die eine (Ersatz-) Freiheitsstrafe wegen Erschleichens von Leistungen (§ 265a StGB) verbüßt haben. Im Folgejahr 2017 befanden sich zu den Stichtagsabfragen im Durchschnitt 36 Gefangene in der JVA Bremen, die eine (Ersatz-) Freiheitsstrafe wegen Erschleichens von Leistungen (§ 265a StGB) verbüßt haben. Eine Binnendifferenzierung bezüglich einer etwaigen Verbüßung einer Freiheits- oder Ersatzfreiheitsstrafe ist mit einem vertretbaren Aufwand nicht möglich. Auch der genaue Anteil derjenigen, die eine Ersatzfreiheitsstrafe wegen Erschleichens der Beförderung durch ein Verkehrsmittel (§ 265a Absatz 1, 3. Alternative StGB) verbüßt haben, ist mit einem vertretbaren Aufwand nicht zu ermitteln. Erfahrungsgemäß handelt es sich jedoch um den weit überwiegenden Anteil.

Im Jahr 2016 kostete ein Tag Haft 126,62 Euro. Der Tageshaftkostensatz für das Jahr 2017 ist noch nicht ermittelt.

Die von der Staatsanwaltschaft und den Gerichten des Landes Bremen für die Bearbeitung von Strafverfahren wegen Erschleichens der Beförderung durch ein Verkehrsmittel (§ 265a Absatz 1, 3. Alternative StGB) benötigte Zeit kann nicht exakt mitgeteilt werden, weil die hierfür erforderlichen Daten nicht statistisch erfasst werden. Deshalb sind nur grobe Schätzungen der am Verfahren beteiligten Stellen möglich.

Für die Bearbeitung des Ermittlungsverfahrens geht die Staatsanwaltschaft Bremen von einem durchschnittlichen Zeitaufwand von zehn bis 30 Minuten aus, je nachdem welchen Umfang die Sache hat (Zahl der Anzeigen und der beizuziehenden Akten) und welchen Aufwand die Abschlussverfügung (Verfahrenseinstellung, Antrag auf Erlass eines Strafbefehls, Erhebung der öffentlichen Klage) bedingt.

Der im gerichtlichen Verfahren entstehende Zeitaufwand ist stark abhängig von der gewählten Verfahrensart und –gestaltung, die der richterlichen Unabhängigkeit unterliegt. So schätzt etwa das Amtsgericht Bremen-Blumenthal den Aufwand grob auf etwa 25 Minuten, sofern das Verfahren mit einem Strafbefehl beendet wird, und auf etwa 2,5 Stunden, wenn eine Hauptverhandlung durchgeführt wird.

Schließlich schwankt auch der von der Staatsanwaltschaft im Vollstreckungsverfahren zu betreibende Aufwand je nach Fallkonstellation (Zahl der Vollstreckungsversuche, Stundungen, Tilgungsangebote wie z.B. Geldverwaltung und gemeinnützige Arbeit) stark. Nach grober Schätzung sieht die Staatsanwaltschaft den Arbeitsaufwand pro Vollstreckungsverfahren im Mittel bei 45 bis 60 Minuten.

Vor dem Hintergrund der Komplexität der Eingangsdaten ist eine seriöse finanzielle Bewertung der jährlichen Kosten, die im Land Bremen für Ersatzfreiheitsstrafen bei Beförderungserschleichung entstehen, nicht möglich.

10. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) ist die „Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land“ eine der Aufgaben des ÖPNV. Plant der Senat in diesem Sinne auch die Stadtgemeinde Bremerhaven bei der Einführung eines Sozialtickets finanziell zu unterstützen?

Derzeit gibt es in Bremerhaven keine Beschlusslage zur Einführung eines Sozialtickets in der Stadt. Bei den in der Antwort auf Frage 2 genannten Zahlungen für das Stadtticket Bremen handelt es sich um Zahlungen der Stadtgemeinde Bremen. Das Land beabsichtigt nicht, entsprechende Zahlungen für die Stadtgemeinden im Land Bremen zu übernehmen.

11. Gibt es seitens des Senates Pläne für die Einführung eines SeniorInnentickets im VBN ähnlich wie in Stuttgart oder München (unabhängig von der Frage der freiwilligen Abgabe des Führerscheins)?

Im VBN-Gebiet gibt es nur in Delmenhorst ein SeniorInnenTicket, die Nachfrage ist rückläufig. Überlegungen für die Einführung eines verbundweitgültigen SeniorInnenTickets gibt es im VBN gegenwärtig nicht. Grund hierfür ist, dass mehr als 50 % der Kunden des Jahresabonnements MIA bzw. MIAplus über 60 Jahre alt sind. Das deutet darauf hin, dass dieses Angebot auch die Mobilitätsbedürfnisse der Seniorinnen und Senioren befriedigt und die Einführung eines speziellen SeniorInnenTickets im VBN nicht erforderlich ist. Dies wird durch Erfahrungen aus Bremerhaven gestützt. Dort gab es ein SeniorInnenTicket. Dieses konnte abgeschafft werden, nachdem alle damaligen Seniorinnen und Senioren aufgrund der zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten für ein Jahresabonnement MIAPLUS gewonnen werden konnten.

12. Gibt es seitens des Senates Pläne für die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr des VBN?

Derzeit ist die Beförderung von Fahrrädern im VBN wie folgt geregelt: Fahrräder werden dann kostenlos befördert, wenn sie zusammengeklappt sind. Für alle anderen Fahrräder sind entsprechend der zurückgelegten Entfernung Tickets zu lösen. Diese werden als Tages-, Monats- oder Jahrestickets verkauft. Fahrräder können in allen Verkehrsmitteln des VBN-Verbundtarifs zu jeder Zeit mitgenommen werden. Ausschlusszeiten für die Fahrradbeförderung bestehen nicht.

Die Umsetzung einer kostenlosen Fahrradbeförderung wird vom Senat kritisch gesehen, da diese zu Platzproblemen in den Fahrzeugen führen würde und ggf. zu Sprungkosten durch einen erhöhten Fahrzeugbedarf. Auch wird befürchtet, dass es Spannungen zwischen verschiedenen Personengruppen wegen des begrenzten Platzangebotes in den Mehrzweckbereichen geben könnte. Bereits heute werden diese z.B. durch Rollatoren, Kinderwagen, Einkaufstrolleys, Fahrräder und Rollstühle sehr stark genutzt. Vor diesem Hintergrund sind die geltenden Regelungen zur Beförderung von Fahrrädern aus Sicht des Senats ein guter Kompromiss zwischen dem Ziel, den Radverkehr zu fördern und dem Bestreben, den ÖPNV funktionsfähig und finanzierbar zu halten.

13. Steht der Senat in Verhandlungen mit den Umlandgemeinden (beispielsweise Weyhe), um im Rahmen des Verkehrsverbundes den Umstieg auf den ÖPNV für Pendler*innen attraktiver zu machen? Welche Maßnahmen werden hierzu aktuell diskutiert und welche Positionen vertritt der Senat in diesem Kontext?

Wichtigstes öffentliches Verkehrsmittel im Stadt-Umlandverkehr ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den die Länder Bremen und Niedersachsen zuständig sind. In den vergangenen Jahren wurde das SPNV-Angebot kontinuierlich verbessert. Auch für die kommenden Jahre sind weitere Verbesserungen des Angebotes vorgesehen. So soll im Zusammenhang mit der anstehenden Neuvergabe der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen das Angebot auf den Achsen Bremen – Bremerhaven und Bremen – Oldenburg auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Im straßengebundenen ÖPNV plant der Senat die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 bis nach Stuhr und Weyhe. Als weitere Maßnahme ist ab Ende 2018 auf der Linie 55, Huchting – Stuhr - Brinkum, eine Verdichtung des Taktes vorgesehen. Darüber hinaus werden mit der Gemeinde Schwanewede Gespräche über eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes geführt.

Neben einer Verbesserung des Verkehrsangebotes sind auch tarifliche Maßnahmen geeignet, den ÖPNV attraktiver zu machen. Am 01.01.2018 wurde im Landkreis Osterholz das Kurzstreckenticket für zunächst 2 Jahre als Pilotversuch eingeführt. Das neue Kurzstreckenticket gilt in den BSAG-Linien in Lilienthal und Schwanewede sowie in den Regionalbussen im gesamten Landkreis Osterholz. Es kostet 1,45 € und kann tarifzonenübergreifend genutzt werden. Dadurch werden Preissprünge beim Überfahren von Tarifzongrenzen auf kurzen Strecken vermieden.

Auch das in der Antwort zu Frage 6 genannte EinwohnerTicket, das zum 01.10.2018 für zunächst 2 Jahre in der Gemeinde Weyhe eingeführt werden soll, trägt zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bei.

14. Mit welchen Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz rechnet der Senat für das Land bis 2025 und wie wird diese Summe auf die beiden Stadtgemeinden verteilt?

Aus dem GVFG-Bundesprogramm, aus dem Großbauvorhaben mit einem Investitionsvolumen mit mehr als 50 Mio. € gefördert werden, wird Bremen für den Zeitraum 2018 – 2022 voraussichtlich Mittel in Höhe von 68,81 Mio. € erhalten. Da die Programmplanung des Bundes nur den Zeitraum bis zum Jahr 2022 umfasst, kann eine Aussage bis zum Jahr 2025 nicht getroffen werden. Die Stadtgemeinde Bremerhaven hat bislang keine Anträge auf Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm gestellt.

Nach dem Entflechtungsgesetz als Nachfolgeregelung auf Ebene der Landesprogramme des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aus dem Jahre 2006 stehen bis Ende 2019 dem Land Bremen jährlich 11,063 Mio. € zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden Bremen und Bremerhaven zur Verfügung. Von diesen Mitteln erhält die Stadtgemeinde Bremen 82 % und die Stadtgemeinde Bremerhaven 18 %. Für den Zeitraum nach 2019 besteht keine Regelung für die Fortsetzung der Kompensationszahlungen des Bundes. Es wird im Land Bremen eine Regelung über ein Landesgesetz ab 1. Januar 2020 angestrebt.

15. Mit welchen Mitteln aus welchen anderen Bundesprogrammen für den ÖPNV im Land Bremen rechnet der Senat bis 2025 und wie wird diese Summe auf die beiden Stadtgemeinden verteilt?

Der Senat geht davon aus, dass weitere Mittel aus den Förderprogrammen des Bundes im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ Mittel zur Förderung eines emissionsarmen ÖPNV akquiriert werden können.

16. Welche Einnahmen ergaben sich im vergangenen Jahr (falls noch nicht darstellbar: hilfsweise im Jahr 2016) aus dem Verkauf der Ticketkategorien Einzel- und Vierer-Ticket, Nachtzuschlag, Monatsticket, SchülerInnen ticket, MIA-Abonnement?

Im Land Bremen ergaben sich nach Auskunft des VBN die folgenden Einnahmen in den angefragten Ticketkategorien für die Tarifgebiete (TG) 1 und 2:

Ticket	Umsätze in € in 2017	
	TG 1: Bremen	TG 2: Bremerhaven
EinzelTicket	11.465.978	2.257.077
Kinder-EinzelTicket	1.577.470	326.647
4er-Ticket	11.908.178	808.415
MonatsTicket	9.580.499	1.431.832
Schüler-MonatsTicket	4.933.325	1.103.594
MIA	9.320.655	961.527
MIAplus	17.739.087	2.808.188
Summe	66.525.190	9.697.280

Nachtlinienzuschläge fallen nur in der Stadtgemeinde Bremen an. Die Umsätze für Einzel- und 4er-Tickets belaufen sich dort auf rund 280.000 €. Zusätzlich ist auch in den Umsätzen anderer Tickets wie z.B. MIAplus, JobTicket und Semesterticket ein Preisanteil für den Nachtzuschlag enthalten.

17. Welche Mehreinnahmen sieht der Wirtschaftsplan der BSAG und der VBN für das Jahr 2018 im Bereich der Fahrgelderträge vor und zu welchem Anteil werden diese Mehreinnahmen planmäßig durch die erfolgten Preiserhöhungen abgedeckt?

Für das Jahr 2018 wird im Tarifgebiet 1 (Bremen) mit einer Mehreinnahme in Höhe von 1,4 Mio. € (ohne zusätzlichen Fahrgastzuwachs = reiner Tarifeffekt) bzw. 2,2 Mio. € (mit einem kalkulierten Fahrgastzuwachs in Höhe von 1 %) gerechnet.

Für das Tarifgebiet 2 (Bremerhaven) wird im Jahr 2018 mit einer Mehreinnahme in Höhe von knapp 150 T€ (ohne zusätzlichen Fahrgastzuwachs = reiner Tarifeffekt) bzw. 250 T € (mit einem kalkulierten Fahrgastzuwachs in Höhe von 1 %) gerechnet.

18. Um welche Summe müsste der steuerliche Zuschuss (Verlustausgleich) auf Grundlage des aktuellen Wirtschaftsplanes rechnerisch erhöht werden, um die zum 1. Januar 2018 umgesetzte Preiserhöhung rückgängig zu machen und gleichzeitig gestiegene Betriebskosten und Investitionen auszufinanzieren?

Die Erhöhung der Ticketpreise ab 1. Januar 2018 wird sich auf die Fahrgelderträge der BSAG voraussichtlich mit zusätzlichen Einnahmen in Höhe von ca. 1,9 Mio. € im Jahr 2018 auswirken. Wenn diese Preiserhöhung rückgängig gemacht werden könnte, müssten für den Verlustausgleich der BSAG jährlich rund 1,9 Mio. € mehr aus Haushaltsmitteln zur Verfügung gestellt werden. Dieser Betrag wäre auch in den Folgejahren auszugleichen und bei zukünftigen Tarifsteigerungen zu berücksichtigen.

Angaben für den ÖPNV der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven liegen dem Senat nicht vor.

19. Teilt der Senat die Einschätzung des BSAG-Vorstandes Müller, dass es keine weiteren Preiserhöhungen geben soll und wird sich der Senat im Verkehrsverbund und bei den Verhandlungen über die zukünftigen Verlustausgleich der BSAG entsprechend einsetzen?

Der Senat stellt fest, dass es in Bremen (VBN-Tarifgebiet 1) bei den verschiedenen Ticketgattungen starke Preisunterschiede im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden gibt. So liegen z.B. die Preise für ein VBN-Einzelticket in der Stadt Bremen in der Spitzenkategorie. Hier prüft der Senat gemeinsam mit der BSAG, ob auf Grundlage des vom Senat unterzeichneten Kontraktes ein Verzicht auf eine Preiserhöhung bei diesem Ticket im kommenden Jahr möglich ist. Im Gegensatz dazu liegen die Preise bei den sogenannten Zeitkarten (Monats- und Jahrestickets) im Preisvergleich unter denen der analysierten Verkehrsverbände. Auch hier prüfen Senat und BSAG gemeinsam, wo unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Zielsetzungen das richtige Maß für eine Preisanpassung liegt.

20. Wird sich der Senat entsprechend für einen Stopp der Preiserhöhungen im SPNV einsetzen?

Die Verkehrsunternehmen im VBN erarbeiten im Frühjahr eines jeden Jahres erste Vorschläge für die Preisgestaltung der VBN-Tickets im Folgejahr. Diese Vorschläge werden zunächst zwischen den Unternehmen abgestimmt und anschließend mit den für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträgern. Die Leistungen des SPNV werden überwiegend im VBN-Tarifgebiet 4 erbracht. Auch für die Tickets in diesem Tarifgebiet wird der Senat gemeinsam mit den übrigen Aufgabenträgern und den im Tarifgebiet 4 verkehrenden Verkehrsunternehmen prüfen, wo unter Berücksichtigung der derzeitigen Preisstruktur sowie der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Zielsetzungen das richtige Maß für eine Preisanpassung liegt. Ein genereller Stopp der Preiserhöhungen im SPNV wird dabei vom Senat abgelehnt.

21. Um welche Summe müsste der steuerliche Zuschuss (Verlustausgleich) auf Grundlage des aktuellen Wirtschaftsplanes modellhaft erhöht werden, um den Preis für ein BSAG-Einzelticket auf 2,50 Euro, den Preis für ein Jahresticket auf 365 Euro und den Preis für ein Stadtticket auf 25 Euro zu senken?

Falls die Preisgestaltung für die VBN-Tickets im Jahr 2018 den genannten Vorschlägen gefolgt wäre, würden auf Basis der Stückzahlen 2017 in etwa folgende Umsätze im Tarifgebiet I Bremen realisiert werden:

Ticket	Absatz 2017	Ticketpreis		Umsatz in €	Fehlbetrag in €
Einzelticket	4.169.459	2018	2,80	11.674.485	1.250.838
		NEU	2,50	10.423.648	
MIA	178.547	2018	53,70	9.587.974	4.156.574
		NEU	30,42	5.431.400	
MIAplus	302.567	2018	60,20	18.214.533	9.010.445
		NEU	30,42	9.204.088	
StadtTicket Erwachsene	204.986	2018	38,90	7.973.955	2.849.305
		NEU	25,00	5.124.650	
StadtTicket Kinder	57.282	2018	30,30	1.735.645	303.595
		NEU	25,00	1.432.050	
Summe					17.570.757

Auf dieser Grundlage würde sich der durch den Preisvorschlag ergebende Fehlbetrag auf einen Wert von insgesamt rund 18 Mio. € summieren. Dieser Fehlbetrag wäre im Rahmen der geltenden Verträge durch die Stadtgemeinde Bremen als „Veranlasser“ dieser Preissenkung an den VBN zu zahlen.

22. Wie stellt sich die Inanspruchnahme des Stadttickets seit der Einführung in 2010 dar? Wir bitten um Darstellung der jährlichen Beantragungen, der Entwicklung des Ticketpreises und dem städtischen Zuschuss für dieses Angebot seit 2010.

Die Entwicklung der wesentlichen Kennzahlen des StadtTickets in Bremen stellt sich in den Jahren 2010 bis 2017 wie folgt dar:

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Stadt-Ticket Erw.	verkaufte Stückzahl	58.356	88.992	123.733	146.075	147.326	156.423	190.422	204.986
	Preis in €/Ticket	29,25	25,00	25,00	27,50	30,70	33,70	35,90	37,40
	Umsatz €	1.706.913	2.224.800	3.093.325	4.017.063	4.522.908	5.271.455	6.836.150	7.666.476
Stadt-Ticket Kinder	verkaufte Stückzahl	16.334	29.017	44.095	52.304	50.830	52.010	55.742	57.282
	Preis in €/Ticket	24,50	20,00	20,00	22,00	24,30	26,70	28,30	29,40
	Umsatz €	400.183	580.340	881.900	1.150.688	1.235.169	1.388.667	1.577.499	1.684.091

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ausgleichszahlung in €	287.000	904.000	1.914.000	2.577.000	2.349.000	2.512.922	2.669.002	3.241.211
Anspruchsberechtigte	106.436	105.006	105.322	107.659	110.496	116.775	118.283	117.888
€/Anspruchsberechtigte	2,70	8,61	18,17	23,94	21,26	21,52	22,56	27,49

23. Wie hat sich die relative Inanspruchnahme seit 2010 gemessen an der Anzahl der Anspruchsberechtigten entwickelt?

Die Inanspruchnahme des StadtTickets in Bremen stellt sich in den Jahren 2010 bis 2017 wie folgt dar:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Absatz im Jahr	74.690	118.009	167.828	198.379	198.156	208.433	246.164	262.248
Ø Nutzer/Monat	6.224	9.834	13.986	16.532	16.513	17.369	20.514	21.854
Anspruchsberechtigte	106.436	105.006	105.322	107.659	110.496	116.775	118.283	117.888
Inanspruchnahme in %	5,85	9,37	13,28	15,36	14,94	14,87	17,34	18,54

Danach wurden z.B. 262.248 Stadttickets im Jahr 2017 verkauft, die Tickets gelten einen Monat. Errechnet man aus dem Jahreswert der verkauften Tickets die Anzahl der durchschnittlich pro Monat verkauften Stadttickets, so kommt man in diesem Zeitraum auf 21.854 verkaufte Tickets bzw. 21.854 Nutzerinnen und Nutzer.

Bezogen auf die Gesamtzahl der Anspruchsberechtigten errechnet sich damit für das Jahr 2017 eine Inanspruchnahme von 18,54 %. In der Gesamtschau zeigt sich, dass nicht nur die Anzahl der Anspruchsberechtigten gestiegen ist, sondern dass auch die Inanspruchnahme des Stadttickets kontinuierlich steigt.

24. Gibt es Seitens des Senates aktuelle Pläne zur Frage, „inwieweit der Nutzer/innenkreis auf Personen mit Einkommen unterhalb der Pfändungsfreigrenze ausgeweitet werden kann und ob eine dadurch vermutete Erhöhung der Nutzerzahlen finanziell getragen werden kann“, wie sie die Bürgerschaft am 13. Dezember 2011 zur Prüfung beschlossen hatte? Welche Kosten wären mit einer solchen Ausweitung des Berechtigtenkreises überschlägig verbunden?

Nach vom statistischen Landesamt zur Verfügung gestellten Daten haben rund 167.400 Personen in der Stadtgemeinde Bremen ein Einkommen unterhalb der Pfändungsfreigrenze (inkl. der Berechtigten mit Leistungsbezug nach dem SGB II, SGB XII und AsylbLG). Dementsprechend liegt die Zahl der Personen mit Einkommen unterhalb der Pfändungsfreigrenze, die keinen Zugang zur Nutzung des StadtTickets haben, bei rund 50.000 Personen.

Im Fahrverhalten ist dieser Personenkreis grundsätzlich mit der Gruppe der bisher Berechtigten zu vergleichen. Die Verfügbarkeit eines PKW ist als ähnlich gering einzuschätzen. Da dieser Personenkreis aber ein, wenn auch niedriges, Einkommen erzielt, ist davon auszugehen, dass einer Erwerbstätigkeit nachgegangen und überwiegend der ÖPNV genutzt wird.

Die Erweiterung des Nutzerkreises auf Personen mit Einkommen unterhalb der Pfändungsfreigrenze, würde einer Erhöhung der Zahl der zum Bezug des StadtTickets Berechtigten von ca. 30 % entsprechen. In der Folge würde sich der Zuschuss der Stadtgemeinde für das Stadtticket um ca. 1,2 Millionen € jährlich erhöhen, was im Rahmen des beschlossenen Haushalts nicht finanzierbar wäre. Eine Ausweitung des Personenkreises, der zum Erwerb eines Stadttickets berechtigt ist, ist insofern nicht geplant.

25. Welche weitergehenden Maßnahmen plant der Senat um die Inanspruchnahme des Stadttickets zu verbessern und gesellschaftliche Teilhabe an der Mobilität für Menschen mit wenig Geld zu verbessern?

In den Sozialzentren des Amtes für Soziale Dienste sowie in den Geschäftsstellen des Jobcenters Bremen wird auf die Möglichkeit der Nutzung des StadtTickets u.a. durch Plakate und Flyer hingewiesen. Zudem wird in Beratungsgesprächen über die Möglichkeit der Nutzung des StadtTickets informiert. Wie der Antwort auf Frage 23 entnommen werden kann, ist die Inanspruchnahme des Stadttickets in der Folge kontinuierlich gestiegen. Weitergehende Maßnahmen sind daher aktuell nicht geplant.

26. Das Schülerticket darf nicht mehr als 75% des regulären Monatstickets kosten (das Schülerticket kostet aktuell 47,40 Euro = 72,9% vom regulären Monatsticket), ein monatliches MIA-Abonnement für Erwachsene kostet hingegen 53,70 Euro. Das Schülerticket kostet also 88% vom günstigen Monatsabonnement für Erwachsene. Inwiefern plant der Senat die Einführung eines vergünstigten MIAs für SchülerInnen oder die Orientierung des Schülertickets an einem Niveau von 75% des MIA-Preises?

Im VBN gibt es bereits Grundüberlegungen für die Konzeption eines Schülerabonnements. Eine Weiterentwicklung bis hin zu einer Realisierung ist derzeit angehalten worden, um Aussagen zur Schülerinnen- und Schülerbeförderung in der niedersächsischen Koalitionsvereinbarung berücksichtigen zu können. Sobald die entsprechenden Aussagen konkretisiert worden sind, werden die Arbeiten an einem VBN-SchülerInnenabonnement wiederaufgenommen.

Die Forderung, dass das Schüler-MonatsTicket nicht mehr als 75 % des MonatsTickets für Erwachsene kosten darf, ist eine Bedingung des Landes Niedersachsen für die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz. Für Bremen gilt dieser Prozentsatz grundsätzlich nicht, allerdings ist der Rabatt in Bremen schon seit sehr langer Zeit höher als 25 %. Dabei ist ein Vergleich SchülerInnen-MonatsTicket zu MIA-Abonnement nicht zulässig. Das MIA-Abonnement muss für 12 Monate abgenommen und bezahlt werden, das SchülerInnen-MonatsTicket aber nicht. Die tatsächliche Abnahme des SchülerInnen-MonatsTickets beträgt zwischen 9 und 11 Monaten. In Ferienmonaten werden alternativ oft Schüler 7-TageTickets gekauft, in den Sommerferien auch das SchülerInnen-Ferien-Ticket.

27. Wie bewertet der Senat den Vorschlag der SPD-Landesvorsitzenden, den ÖPNV für Kinder kostenfrei/steuerfinanziert zu machen?

Die kostenfreie Beförderung von Kindern und Jugendlichen im Land Bremen würde zu erheblichen Einnahmeausfällen der Verkehrsunternehmen führen, die auszugleichen wären. Schätzungen des VBN belaufen sich auf etwa 12 Mio. €/Jahr (Tarifstand 2017). Vor dem Hintergrund der derzeit immer noch angespannten Haushaltslage sieht der Senat derzeit keine Möglichkeit, entsprechende Maßnahmen zu finanzieren.

28. Wie stellt sich die Inanspruchnahme des Jobtickets aktuell dar? Welche Möglichkeiten sieht der Senat um das Jobticket auch für kleine und mittelständische Unternehmen attraktiver zu machen etwa indem die Mindestabnahmezahlen (aktuell 50 Stück) gesenkt werden?

Das Abonnement kommt durch Abschluss einer Vereinbarung über das JobTicket zwischen dem Besteller (Unternehmen) und dem VBN für mindestens ein Jahr zustande. Voraussetzung ist der Erwerb des JobTickets für mindestens 50 aller ständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bestellers. Die Höhe des Rabattes gegenüber dem regulären MIAplus-Ticket ergibt sich aus der jeweiligen Abnahmemenge und ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Abnahmemenge JobTicket	Rabattstufe	Rabatt
50–199	1	10 %
200–699	2	15 %
700 und mehr	3	25 %

Das JobTicket ist im Gegensatz zum MIA oder MIAplus nicht übertragbar.

Der Umsatz des JobTickets in den Jahren 2016 und 2017 in den Tarifgebieten I Bremen und Bremerhaven ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

			Umsätze in €			
			TG 1: Bremen		TG 2: Bremerhaven	
			2016	2017	2016	2017
JobTicket	Erwachsene	10 % Rabatt	541.882	535.666	0	175
		15 % Rabatt	1.574.562	1.593.624	102.587	97.580
		25 % Rabatt	3.593.414	3.779.359	31.231	34.838
	Azubi	10 % Rabatt	34.926	38.456	560	533
		15 % Rabatt	512.708	588.141	6.039	6.164
		25 % Rabatt	190.443	206.049	2.525	3.853
Summe			6.447.934	6.741.295	142.941	143.143

Können einzelne Firmen die Mindestabnahmemenge nicht erreichen, so können sich max. 3 Unternehmen zusammenschließen. Die Abwicklung des JobTickets muss dabei über ein Unternehmen erfolgen. Aufgrund der Möglichkeit des Zusammenschlusses von Firmen zum Erreichen der Mindestabnahmemenge ist derzeit eine Absenkung dieser Mindestmenge nicht geplant.

29. Wie steht der Senat zur Möglichkeit, den baurechtlich vorgeschriebenen Vorhalt von PKW-Stellflächen bei Unternehmen in dem Maße abzusenken, wie sie zusätzlich verbindlich Jobtickets für ihre Beschäftigten anbieten?

Das geltende Stellplatz-Ortsgesetz sieht diese Möglichkeit bereits seit Ende 2012 vor. Danach gehört die Nutzung von Zeitkarten für den ÖPNV zu den möglichen Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements, über die der Stellplatzbedarf verringert werden kann (§ 9 Abs. 1 StellplOG).

30. Gibt es seitens des Senates Überlegungen für eine attraktivere und günstigere Ausgestaltung des Jobtickets für Beschäftigte des öffentlichen Dienstes?

Performa Nord vertreibt das VBN-Jobticket für den öffentlichen Dienst in Bremen (Land, Stadtgemeinde und bremische Beteiligungen soweit diese bei der Performa Nord abrechnen lassen). Das VBN-Jobticket stellt dabei kein spezifisches Angebot für den bremischen öffentlichen Dienst dar, sondern ein Angebot des VBN, das alle Arbeitgeber nutzen können. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Bremens erhalten bereits die höchste Rabattstufe.

Der Senat hat bisher keine Überlegungen angestellt, durch eine Bezuschussung aus Haushaltsmitteln das Jobticket noch attraktiver und günstiger zu machen. Er sieht angesichts der weiterhin angespannten Haushaltslage auch keinen Spielraum hierzu.