

I. Ausgangslage

Die Klimakrise macht eine Verkehrswende ökologisch zwingend notwendig, der ÖPNV muss dabei eine zentrale Rolle einnehmen. Die Ticketpreise für den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr sind allerdings aus sozialpolitischen Gründen zu hoch. Beispielsweise ist eine Fahrt mit der Straßenbahn (2,80 Euro) teurer als eine Stunde in der Innenstadt zu parken (1,80 Euro). Auch das StadtTicket für Sozialleistungsbeziehende ist mit 38,90 Euro für Erwachsene und 30,30 Euro für Kinder deutlich teurer als die im HartzIV-Regelgesetz vorgesehenen Ausgaben für Mobilität. Das reguläre Schülerticket kostet aktuell 47,40 Euro monatlich, was selbst für durchschnittlich verdienende Eltern ein erheblicher Kostenfaktor ist. Auch Azubis zahlen diesen Preis (und liegen damit umgerechnet deutlich über den Ausgaben für ein Semesterticket von Studierenden).

Aus wissenschaftlichen 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. Demgegenüber nutzen Männer statistisch gesehen häufiger PKW als Frauen¹.

Andere Verkehrsverbände haben angefangen Preise einzufrieren und gezielt zu senken. In Berlin fahren Kinder von anspruchsberechtigten Familien ab dem 1. August umsonst. Auch ermäßigte Monatstickets für Leistungsbeziehende oder Schüler*innen sind bei den Berliner Verkehrsbetrieben deutlich günstiger als im VBN, so wird das reguläre Schüler/Azubi-Ticket in Berlin aktuell auf 21,80 Euro im Monat vergünstigt.

Perspektivisch muss der Steueranteil an der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Bremen deshalb deutlich erhöht werden. Eine Studie der Uni Kassel aus dem Jahr 2015 hat nachgewiesen, dass die Stadtgemeinde Bremen 53 Prozent aller verkehrsbezogenen Ausgaben für KFZ-Verkehre ausgegeben hat, für den ÖPNV waren es nur 38 Prozent². Der steuerliche Zuschuss für die BSAG liegt auch rund 22 Millionen Euro unter dem Finanzierungsanteil im Bundesschnitt³.

Auch in Bremen entwickelt sich eine politische Diskussion um die zukünftige Tarifstruktur: Eine Initiative setzt sich für den umlagefinanzierten, ticketlosen ÖPNV ein, es liegen erste Vorschläge der Koalitionsparteien vor (SPD: alle Kinder umsonst,

¹ 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

² https://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/Endbericht_NRVP_VB1211.pdf S. 141

³ Antwort des Senates auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE Drs. 19/1681, S. 3

<https://www.bremische-buergerschaft.de/dokumente/wp19/land/drucksache/D19L1681.pdf>

was mindestens 12 Mio. Euro kosten würde; Grüne: 365€-Jahresticket wie in Wien, was nach unseren Berechnungen rund 22 Mio. Euro kosten würde). Schon im Juli wurde ein Dringlichkeitsantrag der Fraktion DIE LINKE für ein Preismoratorium zum 1. Januar 2019 in die Deputation überwiesen. Für den Herbst haben CDU und LINKE eine Anhörung über die Ticketpreisstruktur in der Verkehrsdeputation beantragt.

Hiermit legen wir ein kurzfristig umsetzbares 8-Punkte-Papier vor, das gezielt diejenigen Gruppen fördern soll, die auf einen bezahlbaren und qualitativ guten ÖPNV am dringendsten angewiesen sind.

Unbenommen davon setzt sich DIE LINKE für einen steuer- und abgabefinanzierten öffentlichen Nahverkehr ein, der durch entsprechende Vorplanungen in Bezug auf die Kapazitätsausweitung, neue Infrastrukturen und das veränderte Nutzungsverhalten auch kurzfristig in wissenschaftlich begleiteten Modellprojekten erprobt werden soll (Köln testet tageweise den Gratis-ÖPNV, Nürnberg hat den ÖPNV im Stadtzentrum kostenlos gemacht).

Auch rechtliche Fragen, etwa zu einer finanziellen Beteiligung von Großbetrieben mit vielen Einpendler*innen und die Einbeziehung der an den Bremer ÖPNV angebundenen Umlandgemeinden müssen in diesem Zusammenhang noch geklärt werden. Parallel finden Debatten über eine konsequentere Parkraumbewirtschaftung statt. Auch die Situation in Bremerhaven ist separat zu beurteilen, es gibt beispielsweise aktuell noch nicht einmal ein vergünstigtes Sozialticket. Wichtig ist außerdem eine Verbesserung der Angebotsqualität etwa hinsichtlich der Taktzeiten und Verlässlichkeit.

II. Maßnahmen

1. Vergünstigung des StadtTickets für Erwachsene und Gratisfahrt für anspruchsberechtigte Kinder

Aktuell sind 117.000 Menschen in Bremen berechtigt, ein ermäßigtes StadtTicket zum Preis von 38,90 Euro (Erwachsene) bzw. 30,30 Euro (Kinder) zu beantragen. Anspruchsberechtigt sind Personen, die Grundsicherungsleistungen nach dem SGB II und XII oder nach dem AsylBLG beziehen. Die Inanspruchnahme liegt bei insgesamt 18,5% oder monatlich gut 22.000 anspruchsberechtigten Nutzer*innen des StadtTickets. Die BSAG generiert über das StadtTicket Fahrgelderträge in Höhe

von 9,7 Millionen jährlich, was 10 Prozent aller Ticketerlöse entspricht. Zusätzlich bezuschusst das Sozialressort diese Ticketkategorie mit 3,2 Millionen Euro⁴.

38,90 Euro und 30,30 Euro für das vergünstigte Monatsticket sind aus sozialpolitischen Gesichtspunkten eindeutig zu viel. Der Preis liegt deutlich oberhalb der im Regelsatz für den gesamten Bereich Mobilität veranschlagten Summe⁵.

Wir schlagen vor, den Preis des StadtTickets kurzfristig auf 25 Euro (Erwachsene) zu reduzieren. Anspruchsberechtigte Kinder sollen umsonst fahren dürfen.

Diese Maßnahme kostet rund **8 Millionen Euro**. Wobei wir im Sinne der BSAG rechnerisch annehmen, die Ausgleichszahlungen des Senats gemessen am Umsatz wieder auf 50 Prozent gesteigert werden, aktuell liegen sie bei 34 Prozent. Diese Annahme wälzt die sozialpolitisch wichtige Maßnahme der einkommensunabhängigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen nicht auf den Verkehrsbetrieb ab, sondern ist vielmehr ein verantwortungsvolles Bekenntnis der Kommune gegen die skandalös hohe Kinderarmut. Real können die betriebswirtschaftlichen Einnahmeausfälle der BSAG erheblich geringer ausfallen. Bei den Erwachsenen wird von einer erhöhten Inanspruchnahme von 20 Prozent ausgegangen.

2. Ausweitung des Berechtigtenkreises für das StadtTicket („Sozialticket“) auf die Pfändungsfreigrenze

Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE ist der Berechtigtenkreis des StadtTickets zu eng gefasst, weil es in Bremen einen ausgeprägten Niedriglohnsektor mit Monatsgehältern leicht oberhalb der Grundsicherungsschwelle gibt.

Wir wollen deshalb den Berechtigtenkreis auf Menschen erweitern, die ein Einkommen unterhalb der Pfändungsfreigrenze haben⁶. Die Pfändungsfreigrenze liegt aktuell bei einem Nettoeinkommen von 1.140 Euro für Alleinstehende und 1.570 Euro für Alleinstehende mit einem Kind. Nach Angaben des Senates wären auf dieser Grundlage rund 50.000 Personen zusätzlich anspruchsberechtigt. Der Senat geht von Mehrkosten für städtische Ausgleichszahlungen in Höhe von 1,2 Mio. Euro bei der aktuellen Preisgestaltung aus⁷. Hinzukommen 1,3 Mio. Euro gemäß der Preissenkung unter Punkt 1. In der Summe kostet die Ausweitung des Berechtigtenkreises also rund **2,5 Mio. Euro**.

⁴ Antwort des Senates auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE Drs. 19/1681, S. 10

⁵ Der Regelsatz sieht für Ausgaben im Bereich Mobilität aktuell insgesamt 35 Euro für eine alleinstehende erwachsene Person und 21 Euro für Kinder bis 14 Jahre vor.

⁶ Die Stadtbürgerschaft hat diese Maßnahme bereits am 13. Dezember 2011 als Prüfauftrag für den Senat beschlossen.

⁷ Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE Drs. 19/1681, S. 11

3. Preis für Schüler- und Azubitickets halbieren

Das reguläre Schülerticket kostet aktuell 47,40 Euro monatlich, was selbst für durchschnittlich verdienende Eltern ein erheblicher Kostenfaktor ist. Auch Azubis zahlen diesen Preis (und liegen damit umgerechnet deutlich über den Ausgaben für ein Semesterticket von Studierenden). Die BSAG hat aus dieser Ticketkategorie jährliche Einnahmen in Höhe von 5 Millionen Euro.

Zum Vergleich: Ein Schülerticket kostet in Berlin aktuell 29 Euro und der Senat hat beschlossen, den Preis zum 1. August auf 21,90 Euro abzusenken.

Wir wollen den Preis für das Schüler/Azubiticket halbieren.

Diese Maßnahme würde zusätzliche Ausgleichszahlungen in Höhe von rund **5,2 Mio. Euro** jährlich nötig machen, sofern die Einnahmerückgänge vollständig durch die Stadtgemeinde kompensiert werden, der Ausgleichsbetrag entsprechend steigt und die Inanspruchnahme der Berechtigten durch die Vergünstigung um 20 Prozent zunimmt.

4. Günstigere Jahrestickets für Ältere

Der Anteil von älteren Menschen unter den MIA/MiaPlus-Nutzer*innen liegt bei 30 Prozent. Aus vielen Gründen ist der ÖPNV in dieser Altersgruppe ein überdurchschnittlich genutztes Verkehrsmittel. Die vielen Jahrestickets zeigen auch, dass diese Menschen regelmäßig und hauptsächlich die BSAG nutzen.

Wir wollen ähnlich wie in anderen Verkehrsverbänden (z.B. München, Köln, Stuttgart) ein vergünstigtes Angebot für ältere Menschen. Aus verkehrlichen Gründen ist es sinnvoll, wenn mehr Menschen vom PKW auf den ÖPNV umsteigen. Aus sozialpolitischen Gründen ist diese Maßnahme sinnvoll, weil ältere Menschen häufig in (verdeckter) Armut leben, ohne ihre ggf. vorhandenen Ansprüche beim Sozialamt geltend zu machen.

Die Jahrestickets Mia/MiaPlus sollen für Menschen über 60 um jeweils 20 Prozent vergünstigt werden.

Diese Maßnahme kostet **2 Mio. Euro** jährlich unter der konservativen Annahme, dass die Inanspruchnahme nicht steigt, ansonsten fallen die Mehrkosten geringer aus.

5. Kurzstreckenticket verlängern

Wir wollen die Gültigkeit des Kurzstreckentickets auf 5 Haltestellen ausweiten, damit Mobilität im Quartier gestärkt wird. Die Kosten liegen bei schätzungsweise **0,5 Millionen Euro** jährlich.

6. Einzelticket und Tagesticket vergünstigen

Das Einzelticket ist mit aktuell 2,80 Euro teurer als in vielen vergleichbaren Städten. Der BSAG-Vorstand Hajo Müller stellt entsprechend fest: „Das Einzelticket für die Bahn ist mit 2,80 Euro so teuer wie kaum irgendwo sonst, das ist ziemlich ausgereizt“ (WK vom 15. Januar 2018).

Wir wollen das Einzelticket auf 2,50 Euro vergünstigen.

Der Senat veranschlagt dafür Kosten von **1,3 Mio. Euro**⁸ jährlich. Falls dadurch die Nachfrage steigt, fallen die Mehrkosten geringer aus.

Das Tagesticket wollen wir von aktuell 8 Euro auf 7 Euro absenken. Nach unseren Schätzungen belaufen sich die Mindereinnahmen auf weitere **0,5 Mio. Euro**.

7. Monatstickets in 31-Tage-Tickets umwandeln und BOB-Karte monatsweise abrechnen

Die Monatstickets in Bremen sind unflexibel an den Kalendermonat gebunden. In anderen Kommunen und Verkehrsverbänden sind sie gleitend gestaltet, das heißt, ab dem Tag des Kaufs kann einen Monat lang gefahren werden, unabhängig vom nächsten Monatsersten.

Das BOB-Ticket wählt nachträglich den günstigsten Tarif pro Tag aus: Bei mehr als drei Einzelfahrten (2,80 Euro) wird also das Tagesticket (8 Euro) gebucht. Unter bestimmten Voraussetzungen kann schon bei mehr als 24 Einzelfahrten im Monat der Preis eines regulären Monatstickets von 65 Euro überschritten werden. Im Härtefall – ab 3 Fahrten täglich über den gesamten Monat - zahlen BOB-Nutzer*innen sogar 240 bzw. 248 Euro. Wir wollen eine monatsweise Abrechnung, so dass die maximalen Kosten für Vielfahrer*innen auf 65 Euro gedeckelt sind.

Die Kosten liegen bei schätzungsweise **1 Mio. Euro** im Jahr.

8. Nachtzuschlag abschaffen

Der Nachtzuschlag ist aus unserer Sicht verkehrspolitisch sinnlos und unnötig. Die Mindereinnahmen in Höhe von **0,3 Mio. Euro**⁹ jährlich fallen kaum ins Gewicht.

⁸ Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE Drs. 19/1681, S.11

⁹ Ebd.

III. Jährliche Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen

Die Kosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf rund **21,5 Millionen Euro**, wobei sie durch steigende Nachfrage auf Grund der Preissenkungen geringer ausfallen dürften.

Diese Mehrkosten wären von der Stadt zu tragen (Erhöhung des Verlustausgleichs). Der Steueranteil an der Finanzierung der BSAG würde von aktuell rund 63 auf gut 85 Millionen Euro steigen, die Einnahmen aus Fahrgelderträgen entsprechend sinken.

Auf den ersten Blick klingt diese Summe nach viel Geld. Allerdings gibt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen an, dass die Verkehrsbetriebe im Bundesschnitt einen Finanzierungsanteil von 1:1 (Ticketerlöse/Steuerzuschuss) haben. Die BSAG liegt bei 1:0,59. Um den Steueranteil entsprechend auf den Bundesschnitt zu erhöhen, wären dafür laut Mitteilung des Senates **Mehrausgaben in Höhe von 22,1 Mio. Euro** jährlich nötig¹⁰. Unsere Vorschläge passen also sogar in die durchschnittliche Kostenstruktur der deutschen Verkehrsunternehmen.

¹⁰ Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE Drs. 19/1681, S. 3

Ticketmaßnahme		Absatz	Ticketpreis	Umsatz	Differenz	Ausgleichszahlung	Differenz	Fehlbetrag
StadtTicket Erwachsene	IST	204.986	38,90	7.973.955		2.041.963		
	Modell	245.983	25,00	6.149.575	1.824.380	3.074.788	1.032.825	2.857.205
StadtTicket Kinder	IST	57.282	30,30	1.735.645		875.127		
	Modell	286.410	0,00	0	1.735.645	4.375.635	3.500.508	5.236.153
Ausweitung des Berechtigtenkreises Erw.		Modell	73.795	25,00	1.844.873		922.436	735.107
Kinder		Modell	85.923	0,00	0	520.694	1.312.690	1.833.384
Schüler/Azubiticket	IST	104.079	47,40	4.933.325		1.233.331		
	Modell	124.894	23,70	2.959.995	1.973.330	4.439.993	3.206.661	5.179.991
Mia für Ü60	IST	5.618	53,70	3.620.239				
	Modell	5.618	42,96	2.896.191	724.048			724.048
MiaPlus für Ü60	IST	9.620	60,20	6.949.488				
	Modell	9.620	48,16	5.559.590	1.389.898			1.389.898
Kurzstrecke verlängern	Modell				500.000			500.000
Einzelticket	IST	4.169.459	2,80	11.674.485				
	Modell	4.169.459	2,50	10.423.648	1.250.838			1.250.838
Tagesticket	IST		8,00					
	Modell		7,00					500.000
BOB-Ticket monatsweise								1.000.000
Nachtzuschlag	IST			280.000				
	Modell			0				280.000
Finanzierungsbedarf								21.486.623

Sofortprogramm für gerechtere Ticketpreise in Bremen-Stadt

Beschluss der Fraktionsklausur 6./7. August 2018, Wilhelmshaven



www.linksfraktion-bremen.de