

Stellungnahme der *Landesarbeitsgemeinschaft Sozialpolitik und der Landesarbeitsgemeinschaft Verkehrspolitik* des Landesverbandes von Bündnis 90 / Die Grünen Bremen zur Fortentwicklung des Bremer StadtTickets

Wir, die Mitglieder der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Sozialpolitik und der LAG Verkehrspolitik, befürworten den Antrag „StadtTicket sichern und stärken!“ der Bürgerschaftsfraktionen von SPD sowie von Bündnis 90 / Die Grünen zum weiteren Ausbau des Stadttickets [Drucksache 18 / 56 S]. Das StadtTicket ist ein politischer Erfolg, weil durch dieses bezahlbare Mobilität gewährleistet ist und der soziale Zusammenhalt zwischen den BremerInnen gestärkt wird. Wir begrüßen den Bürgerschaftsantrag als einen wichtigen Schritt hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit. Mit Sorge müssen wir jedoch feststellen, dass die durch die Bürgerschaft am 23.11.2011 beschlossenen Prüfungen durch den Senat bisher ausbleiben. Wir möchten deshalb noch einmal die Bedeutung und Notwendigkeit des StadtTickets und dessen Ausweitung und Verbesserung betonen.

1. Das StadtTicket muss weiter ausgebaut werden: Leistungsangebot verbessern, NutzerInnen gewinnen!

a. Verhandlungen mit dem VBN führen: Die bisherige Ausgestaltung des StadtTickets erreicht örtlich noch nicht den gesamten Bezugsberechtigtenkreis. Zurzeit sind mit dem StadtTicket nur Fahrten auf dem Netz der BSAG zulässig. Die neue Regio-S-Bahn und die Regionalbusse dürfen nicht benutzt werden. Wir haben im Stadtgebiet Bremen 20 Bahnhöfe, die durch die Regio-S-Bahn bzw. den MEr (Metronom) bedient werden sowie einige Regionalbuslinien, die aus dem Umland zum HBF fahren und auch viele Haltestellen in Bremen bedienen. So kann z.B. ein StadtTicket-Fahrgast nicht in 23 Minuten aus Vegesack mit dem Zug zum Hauptbahnhof fahren, sondern ist mit Bus und Straßenbahn 51 Minuten unterwegs. Der StadtTicket-Fahrgast, der von Mahndorf bis Walle fahren will, wäre mit dem Zug in 17 Minuten am Ziel, gelangt hingegen mit der BSAG erst nach 45 Minuten dort an. Eine Erweiterung auf die Regio-S-Bahn und den Metronom (MEr) würde die Attraktivität des StadtTickets deutlich steigern. Wir fordern den Senat deshalb auf, in die Verhandlungen mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) einzutreten!

b. Übertragbarkeit des StadtTickets gewährleisten: Mit dem Jobticket können BremerInnen am Wochenende den gesamten VBN Bereich von Bremerhaven bis zum Dümmer mit zwei Erwachsenen und bis zu vier Kindern nutzen. BremerInnen, die in einer sog. ALG II-Bedarfsgemeinschaft leben oder Grundsicherungsleistungen beziehen, sind zudem bei der Mitnahme von weiteren Personen, wie etwa ihren Kindern, auf die Abendstunden ab 19 Uhr begrenzt. Das Verhältnis von 34,20 € pro Monat für das Jobticket mit Wochenend-VBN-Bereich zu dem StadtTicket für 25,- € ohne Regio-S-Bahn/MEr und ohne Wochenend-VBN-Bereich entspricht nicht dem grünem Verständnis sozialer Gleichheit. SGBII/XII-LeistungsbezieherInnen in Bedarfsgemeinschaften sowie AsylbewerberInnen werden in Relation zu Vollzeitverdienern in ihrer Möglichkeit zur Mobilität benachteiligt. Um mehr soziale Gleichheit herzustellen, soll die Attraktivität des StadtTickets gesteigert werden. Wir fordern den Senat auf, die Übertragbarkeit des StadtTickets sowie Familienfahrten zu ermöglichen!

c. Aufhebung der Nachtlinienzuschläge: Da die bedarfsorientierten Zahlungen für Mobilität für Sozialleistungsbeziehende bereits unterhalb eines regulären Monatstickets liegen, sind weitere Zuzahlungen für Mobilität unserer Auffassung nach nicht zu rechtfertigen. Die Aufhebung der Nachtlinienzuschläge für StadtTicket-Kunden fällt wirtschaftlich zudem kaum ins Gewicht. Wir fordern den Senat deshalb auf, bei der BSAG auf die Aufhebung der Nachtlinienzuschläge hinzuwirken.

d. Keine Benachteiligung für Menschen in Qualifizierungsmaßnahmen: Als einen weiteren Punkt möchten wir auf die Verschlechterungen der Konditionen für arbeitslose Frauen und Männer in Qualifizierungsmaßnahmen hinweisen. Die Einführung des StadtTickets hat dazu geführt, dass die Fahrtkostenzuschüsse für diese Personengruppen in Qualifizierungsmaßnahmen auf 25,- € reduziert wurden. Vor der Einführung des StadtTickets erhielten sie den normalen Monatsticketpreis erstattet und konnten alle Linien in der Stadt benutzen. Mit dem Zwangsumstieg auf das StadtTicket geht es nur noch über die BSAG Linien. Dies führt zu den oben beschriebenen, zeitaufwendigeren Wegen zur Arbeit oder zur Qualifikation. Wir fordern den Senat deshalb auf, in Gespräche mit den Jobcentern einzutreten und auf eine Rückkehr zur vorherigen Regelung hinzuwirken.

2. Für eine umfassende Prüfung der Mobilitätsbedürfnisse innerhalb des Bezugsberechtigtenkreises

Die von der F&P Marketingforschung GmbH im vergangenen Jahr im Auftrag der BSAG durchgeführte Studie liefert keinerlei Hinweise auf die tatsächlichen Nutzungspotenziale des StadtTickets. Es wurde über einen relativ kurzen Zeitraum lediglich das Mobilitätsverhalten von Personen untersucht, die das StadtTicket sowieso bereits genutzt haben. Die oben beschriebenen räumlichen Einschränkungen des Tickets zeigen jedoch, dass eine Erhebung lediglich innerhalb des Nutzerkreises nicht die tatsächlichen Bedarfe und Potentiale innerhalb des Bezugsberechtigtenkreises widerspiegeln kann.

Es ist besonders dringlich, zu prüfen, in welchem Ausmaß die Bezugsberechtigten, die in den städtischen Randlagen wohnen, tatsächlich erreicht werden. Aus einer solchen Prüfung lässt sich auch eine Gesprächsgrundlage für die Verhandlungen mit der ZVBN ableiten.

Die Mitglieder der LAG Sozialpolitik und der LAG Verkehrspolitik von Bündnis 90 / Die Grünen Bremen fordern den Senat deshalb auf, die beschlossenen Prüfungen und Verhandlungen unverzüglich durchzuführen!

Bremen, den 10. Oktober 2012

Landesarbeitsgemeinschaft Sozialpolitik und Landesarbeitsgemeinschaft Verkehrspolitik