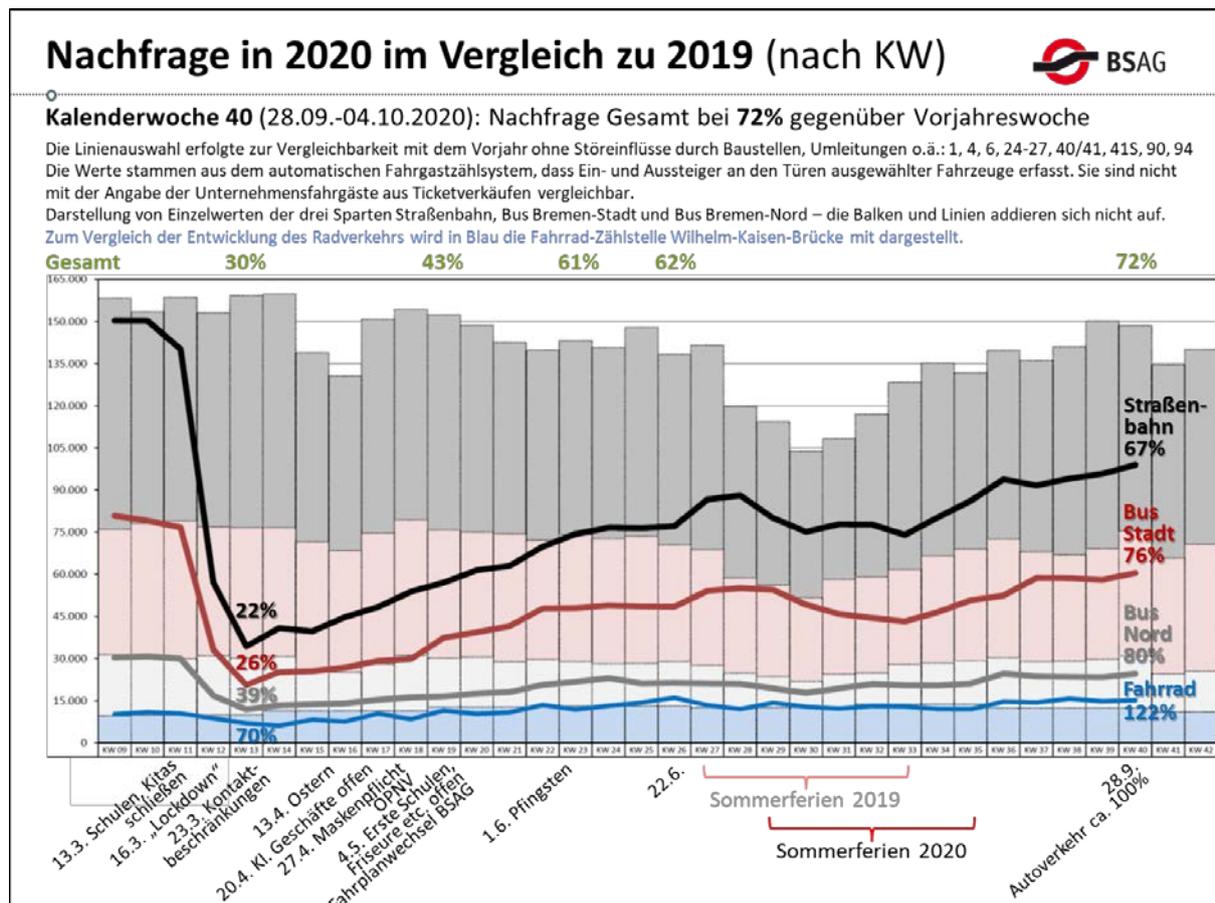


**Vorlage für die Sitzung des Senats am 01.12.2020**  
**Tarifanpassung BSAG 2021**

**A. Problem**

Ein hoher Nutzungsanteil der Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist elementarer Bestandteil für eine Verkehrswende in Bremen und damit für die Bewältigung der ökologischen Transformation. Zu Beginn der Corona-Pandemie hat sich ein drastischer Fahrgastrückgang im ÖPNV ergeben (Tiefstand Ende März). Über diesen drastischen Fahrgastrückgang wurde der Senat am Freitag, den 24.04.2020 durch den Bericht „Corona-Hilfe für die BSAG - Erhöhung der Verlustausgleichszahlungen an die BSAG“ informiert.



Seitdem steigen die Fahrgastzahlen zwar langsam wieder an, bleiben aber weiterhin weit hinter den Vorjahreszahlen zurück. Für 2021 wird ein Fahrgastrückgang von mind. 26 % auf maximal 74 % gegenüber 2019 erwartet. Hierfür werden drei Ursachen identifiziert:

### **1. Lockdown**

Geschäfte, Gaststätten, Freizeit-, Bildungs- und weitere Einrichtungen waren geschlossen und werden tlw. bis heute deutlich seltener aufgesucht als vor Beginn der Pandemie. Die Menschen legen – unabhängig von der Verkehrsmittelpräferenz – deutlich weniger Wege zurück. Ob der Lockdown dauerhafte Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten haben wird, ist derzeit nicht abzuschätzen.

### **2. Homeoffice**

Die Arbeit von zuhause aus hat seit Beginn der Pandemie eine deutlich höhere Bedeutung als zuvor. Es ist davon auszugehen, dass auch nach Ende der Pandemie deutlich mehr von zuhause aus gearbeitet wird als vor der Pandemie.

### **3. Angst vor Infektion**

Einige Menschen meiden aus Besorgnis vor einer möglichen Ansteckung beengte Räume mit Nähe zu anderen Menschen wie Busse und Bahnen. Trotz anderslautender Studienlage gilt der öffentliche Nahverkehr bei einzelnen Menschen sogar als eine Art "Virenschleuder". Die Anzahl der Menschen mit solchen Vorbehalten gegenüber der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist durch die Corona-Pandemie noch einmal deutlich angestiegen.

Es liegen keine Daten vor, wie sich die drei Faktoren Homeoffice, Schließung von Einrichtungen und Geschäften und Angst vor Ansteckung anteilig auf die verminderte Nutzung des ÖPNV ausgewirkt haben bzw. auswirken.

Mit der gemäß Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) der BSAG jährlich vorzunehmenden Tarifierhöhung von 1,7% wird erwartet, dass die Nutzung des ÖPNV nicht in einem für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele ausreichendem Maße gesteigert werden kann. Entscheidend wäre dabei weniger die Höhe der Tarifierhöhung, sondern eher das Zeichen, dass durch eine Tarifierhöhung gesetzt würde.

## **B. Lösung**

Zur Bewältigung der ökologischen Transformation ist ein Paket an Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und zur Kundenrückgewinnung für den ÖPNV erforderlich. Insbesondere sind dies Maßnahmen zur Erhöhung der Hygiene, Aufklärungsarbeit und Öffentlichkeitsarbeit, Vermeiden überfüllter Fahrzeuge in den Nachfragespitzen, Attraktivierung des Angebots und des Tarifs sowie Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation. Angestrebt wird dabei für 2021 eine Fahrgastnachfrage bei der BSAG in Höhe von mindestens 75 % im Vergleich zu

2019 (Quelle: Fortschreibung Branchenszenario Wirkung Covid-19 auf ÖPNV-Fahrgeldeinnahmen der VDV Arbeitsgruppe Szenario vom 11.11.2020).

Ein bedeutender Anreiz dafür, häufiger mit Bussen und Bahnen unterwegs zu sein – sei es zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freizeitzielen oder zu anderen Einrichtungen – ist dabei ein attraktives Tarifsysteem.

Im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird zurzeit ein zukünftiges Tarifsysteem erarbeitet, dass zum 01.01.2022 eingeführt werden kann.

Eine Tariferhöhung ist in diesem Zusammenhang zum gegenwärtigen Zeitpunkt kontraproduktiv. Der VBN schlägt deshalb vor, eine Tariferhöhung zum 01.01.2021 weitgehend auszusetzen.

Im Ticket-Basissortiment ist vorgesehen, die Preise weitgehend konstant zu halten. Eine vollständige Liste aller Tickets einschl. Tarifanpassung gemäß ÖDLA ist in Anlage 1 dargestellt.

Zum 01.01.2021 sind lediglich geringfügige Anpassungen vorgesehen:

Die Kurzstrecken-EinzelTickets der BSAG werden künftig wie in den anderen Tarifgebieten auf 1,50 EUR angehoben. Der Preis des Kurzstrecken-4-erTickets steigt auf 1,40 EUR/Fahrt.

Die TagesTickets für eine Person werden in allen Preisstufen preislich abgesenkt und dafür die Mitnahme einer weiteren Person durchgängig in allen Preisstufen von zurzeit 2,70 EUR auf 3,00 EUR erhöht, da die weiteren Personen zu diesem Preis ausgesprochen günstig fahren.

Die Preise für die übrigen Sondertickets bleiben gegenüber 2020 im Preis unverändert.

Bei der Ausarbeitung des Tarifvorschlages hat der VBN zum einen die Interessen der Gesellschafter, gleichzeitig Kriterien wie Verbraucherpreisindex, Arbeitskostenindex und Dieselpreisentwicklung sowie Ergebnisanforderungen aus Verkehrsverträgen, die Erwartungshaltung/Sichtweisen der Gebietskörperschaften sowie die durch die Corona-Pandemie neu entstandene Situation in die Überlegungen eingebunden und abgewogen.

In zwei Sitzungen der AG Tarifwesen des VBN, Abstimmungsgesprächen mit Unternehmen, Aufgabenträgern und der AG Verbandsversammlung des VBN haben sich die Beteiligten insbesondere unter Berücksichtigung der Corona-Auswirkungen für den Nahverkehr auf einen Vorschlag verständigt.

In einem hohen Maße ging in die Bewertung ein, dass die Menschen u.a. durch eine Vielzahl an Informationen ganz offensichtlich Sorge haben, sich in Bussen und Bahnen anzustecken und davon auszugehen ist, dass ein Normalzustand (Niveau von 2019) auch im Jahr 2021 nicht erreicht werden kann. Insofern wird eine Tariferhöhung zur Wiedergewinnung von Kunden für das Jahr 2021 als kontraproduktiv angesehen und würde auf großes Unverständnis stoßen. Dadurch sind weitere negative Auswirkungen auf Nachfrage, Sichtweise auf den Nahverkehr und das Image der Unternehmen und des Verbundes zu befürchten.

In der Verbandsversammlung des ZVBN am 01.10.2020 hat die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau dem Tarifvorschlag unter Vorbehalt der Finanzierung zugestimmt.

Der dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zugrundeliegende Businessplan geht davon aus, dass über die Laufzeit des ÖDLA eine durchschnittliche Tarifsteigerung der Fahrgelderträge von 1,7 % pro Jahr erfolgt. Das Aussetzen dieser Erhöhung für das Jahr 2021 ist mit einer Steigerung des Soll-Ausgleichs der BSAG gemäß ÖDLA in Höhe von 1,689 Mio. EUR verbunden. Indirekt wirken die niedrigeren Fahrgelderträge auch auf die Ausgleichsleistungen gemäß SGB 148 XI. Diese sind mit 0,060 Mio. EUR zu beziffern und erhöhen ebenfalls den im Haushalt der FHB darzustellenden Soll-Ausgleich für die BSAG.

Das Tages-Ticket für eine Person wird in allen Preisstufen preislich abgesenkt und dafür die Mitnahme einer weiteren Person durchgängig in allen Preisstufen von zurzeit 2,70 EUR auf 3,00 EUR sowie die Kurzstrecke von 1,45 EUR auf 1,50 EUR erhöht. In Summe werden dadurch entlastende Effekte auf den Soll-Ausgleich in Höhe von 0,069 Mio. EUR erwartet.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass sich durch die Tarifmaßnahme 2021 die Verteilung der vereinbarten Drittel-Finanzierung zwischen Landesmitteln (SOPO), Finanzierungsanteil Stadt Bremen und Beitrag BSAG im Programm „Umsetzung Nachfrageorientierter Straßenbahnersatz“ (UNOSE) in 2021 verändert. Zur Erbringung des Drittel-Beitrags der BSAG wurden neben Angebots-, Qualitäts- und Effizienzmaßnahmen auch Maßnahmen aus Tarifsteigerungen festgelegt, welche in 2021 mit der geplanten Tarifierung nicht mehr erzielbar sind. Der Effekt auf den Soll-Ausgleich ist mit 0,158 Mio. EUR zu beziffern und ergibt sich aus der folgenden Rechnung:

Für das Jahr 2021 beträgt der voraussichtliche zusätzliche Verlust aus UNOSE 7,547 Mio. EUR, der Drittelbeitrag der BSAG beträgt damit 2,516 Mio. EUR. Davon wurden für den Eigenbeitrag aus Tarifmaßnahmen 0,287 Mio. EUR geplant. Im Vorjahr wurden davon bereits nachhaltig 0,129 Mio. EUR erbracht, so dass sich als entfallender Eigenbeitrag eine Summe 0,158 Mio. EUR ergibt. Die Abrechnung des Eigenbeitrags unterliegt gem. Ziff. 4 des Anhangs 7.5 zu Anlage 7 des aktuellen ÖDLA der Spitzabrechnung und wird jährlich durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft testiert.

Nachfolgende Übersicht fasst die einzelnen Wirkungen auf den Soll-Ausgleich der BSAG nochmals zusammen:

Verzicht auf eine Tarifierhöhung zum 01.01.2021	1,689 Mio. EUR
Kompensation der geringeren Ausgleichsleistungen der BSAG gemäß SGB 148 XI	0,060 Mio. EUR
Anpassung des Tagestickets und Anpassung der Konditionen für die Kurzstrecke	- 0,069 Mio. EUR
Fehlender Eigenbeitrag der BSAG zu UNOSE	0,158 Mio. EUR
Auswirkung	1,838 Mio. EUR
<b>Summe der erwarteten Mindereinnahmen für 2021</b>	<b>1,838 Mio. EUR</b>

**In Summe ergeben sich Mindereinnahmen von 1,838 Mio. EUR in Verbindung mit den in 2021 geplanten, moderaten Tarifierhöhungen.**

Die zusätzlichen Verluste der BSAG entstehen im Jahr 2021 und werden von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau über die BVBG zeitversetzt im Jahr 2022 ausgeglichen.

Zum aktuellen Zeitpunkt stehen keine Bundes- oder EU-Mitteln zur Verfügung, die für die Finanzierung der Mittelbedarfe herangezogen werden können.

Der Finanzierungsbedarf soll 2022 in Höhe von 1,838 Mio. EUR aus der allgemeinen Budgetrücklage (Stadt) des Ressorts abgedeckt werden (siehe Abschnitt D). Inwieweit Folgekosten in 2022ff entstehen, entscheidet sich im Rahmen der Tarifierhebung in 2021.

### **C. Alternativen**

Gemäß Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) der BSAG ist eine Tarifierhebung von jährlich 1,7% vorgesehen. Die sich hieraus ergebenden Ticketpreise sind Anlage 1 zu entnehmen. Sollte diese Tarifierhebung umgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass die Nutzung des ÖPNV nicht in einem für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele ausreichendem Maße gesteigert werden kann.

### **D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

In Summe ergeben sich Mindereinnahmen von 1,838 Mio. EUR für die für 2021 geplanten Tarifierhöhungen. Diese zusätzlichen Verluste der BSAG entstehen im Jahr 2021 und müssen durch SKUMS über die BVBG im Jahr 2022 ausgeglichen werden.

Die Mittel werden unter Heranziehung von gleichhohen Mehreinnahmen im Haushaltsvollzug in 2022 bei der Stadt über die Haushaltsstelle 3681/359 01-9 Entnahme aus der Budgetrücklage, im PPL 68 über eine Nachbewilligung zugunsten der Haushaltsstelle 3681.68226-0 Verlust der BSAG zur Verfügung gestellt

Inwieweit Folgekosten in 2022ff entstehen, entscheidet sich im Rahmen der Tariffestlegung in 2021. Um Folgekosten der Tarifierpassung zum 01.01.2021 in den Folgejahren zu vermeiden, wäre zum 01.01.2022 eine planmäßige Tarifierpassung von dann 3,5 % vorzusehen; die erwarteten Erlöse betragen rd. 3,6 Mio. EUR p.a.

Im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird zurzeit ein zukünftiges, attraktives Tarifsystem erarbeitet, dass zum 01.01.2022 eingeführt werden kann.

#### Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

#### Gender-Prüfung

Eine nachhaltige und integrierte Verkehrsentwicklung kommt grundsätzlich allen Bevölkerungsgruppen zugute. Frauen nutzen den ÖPNV jedoch häufiger als Männer.

### **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage befindet sich in der Abstimmung mit der Senatskanzlei und dem Senator für Finanzen.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung über das zentrale Informationsregister nach dem Informationsfreiheitsgesetz geeignet. Datenschutzrechtliche Belange sind nicht zu berücksichtigen.

### **G. Beschluss**

1. Der Senat stimmt dem Aussetzen einer regulären Tarifierpassung von 1,7 % wegen der Corona-Pandemie zum 01.01.2021 zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau die Finanzierung der Mindereinnahmen bei der BSAG über die BVBG aus der Budgetrücklage des Produktplans 68 für 2022 sicherzustellen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Ausfälle durch die ausgesetzte Tarifierpassung in 2021 bei der Tarifgestaltung im ÖPNV ab 1.1.2022 auszugleichen.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die haushaltsrechtliche Ermächtigung über die Fachdeputationen des Ressorts und den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

## Anlage 1: Übersicht der Tickets und Fahrpreise

Grün hinterlegt: Preissenkungen

Rot hinterlegt: Preissteigerungen

<b>Einzeltickets</b>	<b>Fahrpreis 2020</b>	<b>Fahrpreis ab 01.01.2021</b>	<b>Fahrpreis 2021 gemäß ÖDLA</b>
EinzelTicket	2,85 Euro	2,85 Euro	2,90 Euro
Kurzstrecken-EinzelTicket BSAG	1,45 Euro	1,50 Euro	1,47 Euro
Kinder-EinzelTicket (unter 15 Jahre)	1,45 Euro	1,45 Euro	1,47 Euro
AnschlussTicket Erwachsene	3,60 Euro	3,60 Euro	3,66 Euro
AnschlussTicket Kinder, Schüler und Azubis	2,60 Euro	2,60 Euro	2,64 Euro

<b>Mehrfachtickets</b>	<b>Fahrpreis 2020</b>	<b>Fahrpreis ab 01.01.2021</b>	<b>Fahrpreis 2021 gemäß ÖDLA</b>
4erTicket	10,40 Euro (4x 2,60 Euro)	10,40 Euro (4x 2,60 Euro)	10,58 Euro
Kurzstrecken-4erTicket BSAG	5,40 Euro (4x 1,35 Euro)	5,60 Euro (4x 1,40 Euro)	5,49 Euro
Schüler-10erTicket (BSAG, Zone 100)	14,30 Euro (10x 1,43 Euro)	14,30 Euro (10x 1,43 Euro)	14,54 Euro

<b>Tagestickets</b>	<b>Fahrpreis 2020</b>	<b>Fahrpreis ab 01.01.2021</b>	<b>Fahrpreis 2021 gemäß ÖDLA</b>
TagesTicket 1 Person Erwachsene	8,30 Euro	8,00 Euro	8,44 Euro
TagesTicket 2 Person Erwachsene	11,00 Euro	11,00 Euro	11,19 Euro
TagesTicket 3 Person Erwachsene	13,70 Euro	14,00 Euro	13,93 Euro
TagesTicket 4 Person Erwachsene	16,40 Euro	17,00 Euro	16,68 Euro
TagesTicket 5 Person Erwachsene	19,10 Euro	20,00 Euro	19,42 Euro
NachtTicket	9,90 Euro	9,90 Euro	10,07 Euro
FahrradTicket (TagesTicket) Preisstufe I	2,00 Euro	2,00 Euro	2,03 Euro
FahrradTicket (TagesTicket) Gesamt- netz	3,95 Euro	3,95 Euro	4,02 Euro

<b>Wochentickets</b>	<b>Fahrpreis 2020</b>	<b>Fahrpreis ab 01.01.2021</b>	<b>Fahrpreis 2021 gemäß ÖDLA</b>
7-TageTicket	23,80 Euro	23,80 Euro	24,20 Euro
Schüler-7-TageTicket	16,80 Euro	16,80 Euro	17,09 Euro

<b>Monatstickets und Abos</b>	<b>Fahrpreis 2020</b>	<b>Fahrpreis ab 01.01.2021</b>	<b>Fahrpreis 2021 gemäß ÖDLA</b>
MonatsTicket	67,80 Euro	67,80 Euro	68,95 Euro
MIA-Ticket	56,10 Euro	56,10 Euro	57,05 Euro
MIA-Ticket plus	62,60 Euro	62,60 Euro	63,66 Euro
StadtTicket Bremen Erwachsene*	38,90 Euro	25,00 Euro	39,56 Euro
StadtTicket Bremen Kinder und Schüler*	30,30 Euro	0,00 Euro	30,82 Euro
Schüler-MonatsTicket	49,30 Euro	49,30 Euro	50,14 Euro
Jugend-FreizeitTicket als Monatsticket	20,70 Euro	20,70 Euro	21,05 Euro
Jugend-FreizeitTicket als Jahresticket	163,20 Euro	163,20 Euro	165,97 Euro
JobTicket Erwachsene (Bei Abnahme von 20-199 Tickets)	56,30 Euro	56,30 Euro	57,26 Euro
JobTicket Erwachsene (Bei Abnahme von 200-699 Tickets)	53,20 Euro	53,20 Euro	54,10 Euro
JobTicket Erwachsene (Bei Abnahme von 700 und mehr Tickets)	48,50 Euro	48,50 Euro	49,32 Euro
JobTicket Azubis (Bei Abnahme von 20-199 Tickets)	44,40 Euro	44,40 Euro	45,15 Euro
JobTicket Azubis (Bei Abnahme von 200-699 Tickets)	41,90 Euro	41,90 Euro	42,61 Euro
JobTicket Azubis (Bei Abnahme von 700 und mehr Tickets)	38,20 Euro	38,20 Euro	38,85 Euro
Monats-FahrradTicket Preisstufe I	36,20 Euro	36,20 Euro	36,82 Euro
Monats-FahrradTicket Gesamtnetz	54,30 Euro	54,30 Euro	55,22 Euro
Abo FahrradTicket Preisstufe I	29,60 Euro	29,60 Euro	30,10 Euro
Abo FahrradTicket Gesamtnetz	45,30 Euro	45,30 Euro	46,07 Euro

\* Die entstehenden Mindereinnahmen für die Absenkung des StadtTickets werden durch Erhöhung des Zuschusses durch die Stadtgemeinde ausgeglichen. Hierfür erfolgt eine separate Finanzierungsvorlage.

## Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Tarifanpassung BSAG 2021

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  einzelwirtschaftlichen  
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Tarifanpassung wie in den Gremien von VBN und ZVBN beschlossen	1
2	Tarifanpassung gemäß ÖDLA (1,7 %)	2
n		

### Ergebnis

**Nr. 2: Steigende Ticketpreise würden die Attraktivität für die Nutzung des ÖPNV weiter senken und die aufgrund der Pandemie gesunkene Fahrgastnachfrage festigen. Dadurch Gefährdung der Bewältigung der ökologischen Transformation. Eine Umsetzung kann daher nicht empfohlen werden.**

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2022	2.	n.
---------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Fahrgastzahlen in 2021 gegenüber 2019	%	75
2			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen  
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am                      erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung