

Wie können wir durch alternative Finanzierungsmöglichkeiten den ÖPNV für den Klimawandel finanziell rüsten?

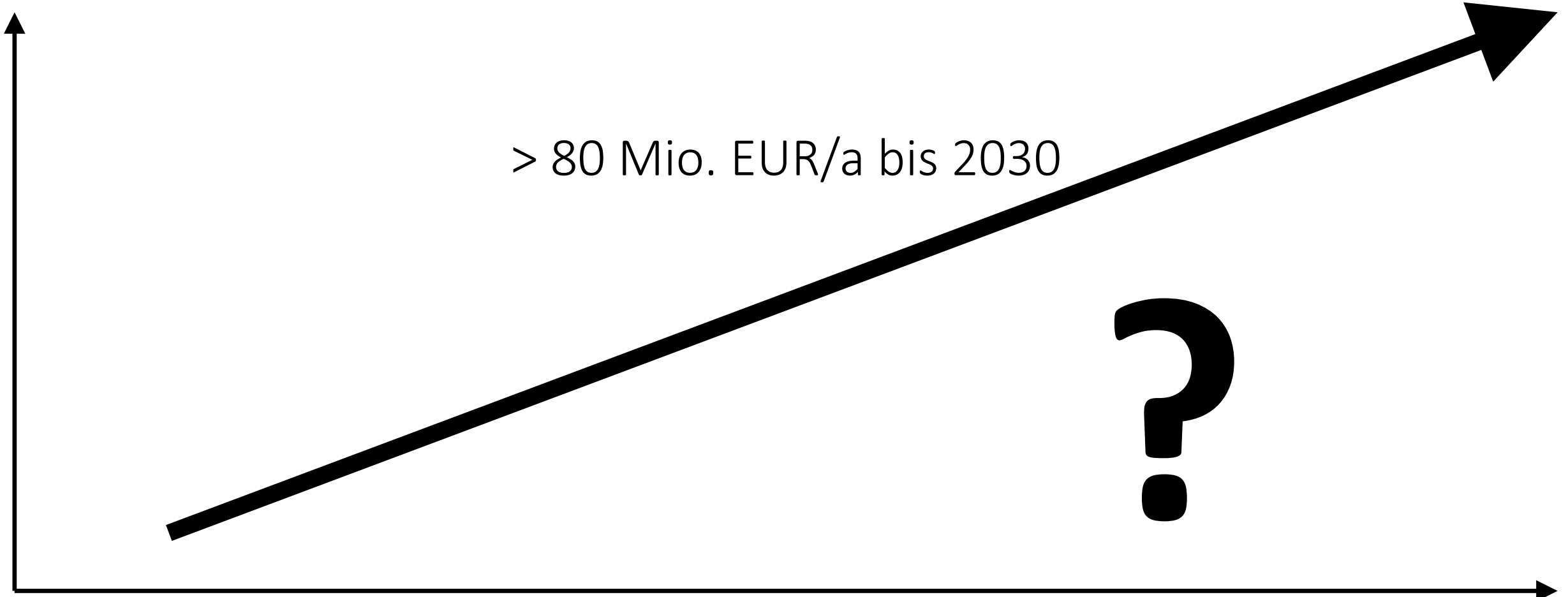
**Frühjahrssitzung der VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen
25. März 2021, 14.00-16.00 Uhr**

Nils Weiland

Referatsleiter Strategische Verkehrsplanung

Freie Hansestadt Bremen

Zusätzlicher Finanzierungsbedarf für den ÖPNV in Bremen



Aus diesem Grund sind folgende Politikfelder prioritär in der schrittweisen Finanzierung unserer politischen Ziele und Vereinbarungen:

Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch Ausbau der Angebote und einer sozialen und zukunftsfähigen Tarifstruktur

Die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Einführung eines **kostenfreien ÖPNV** wollen wir klären.

Dazu werden wir eine Machbarkeitsstudie beauftragen sowie Erfahrungen aus anderen deutschen und europäischen Städten auswerten.

Auf dieser Basis werden die Modelle des **kostenfreien ÖPNV**, des **ticketlosen ÖPNV** und des 365-Euro-Tickets ergebnisoffen geprüft, Gespräche mit dem ZVBN, den Nachbargemeinden und Landkreisen geführt und weitere Schritte vereinbart.

Initiative „einfach einsteigen“

Pressemitteilungen

22.01.2019: Bremer Nahverkehr ohne Tickets: Initiative „Einfach Einsteigen“ stellt Konzept für umlagenfinanzierten Nahverkehr vor.

13.05.2019: Bremer Nahverkehr Fahrscheinfrei: Initiative „Einfach Einsteigen“ startet Petition für umlagenfinanzierten Ausbau des ÖPNV

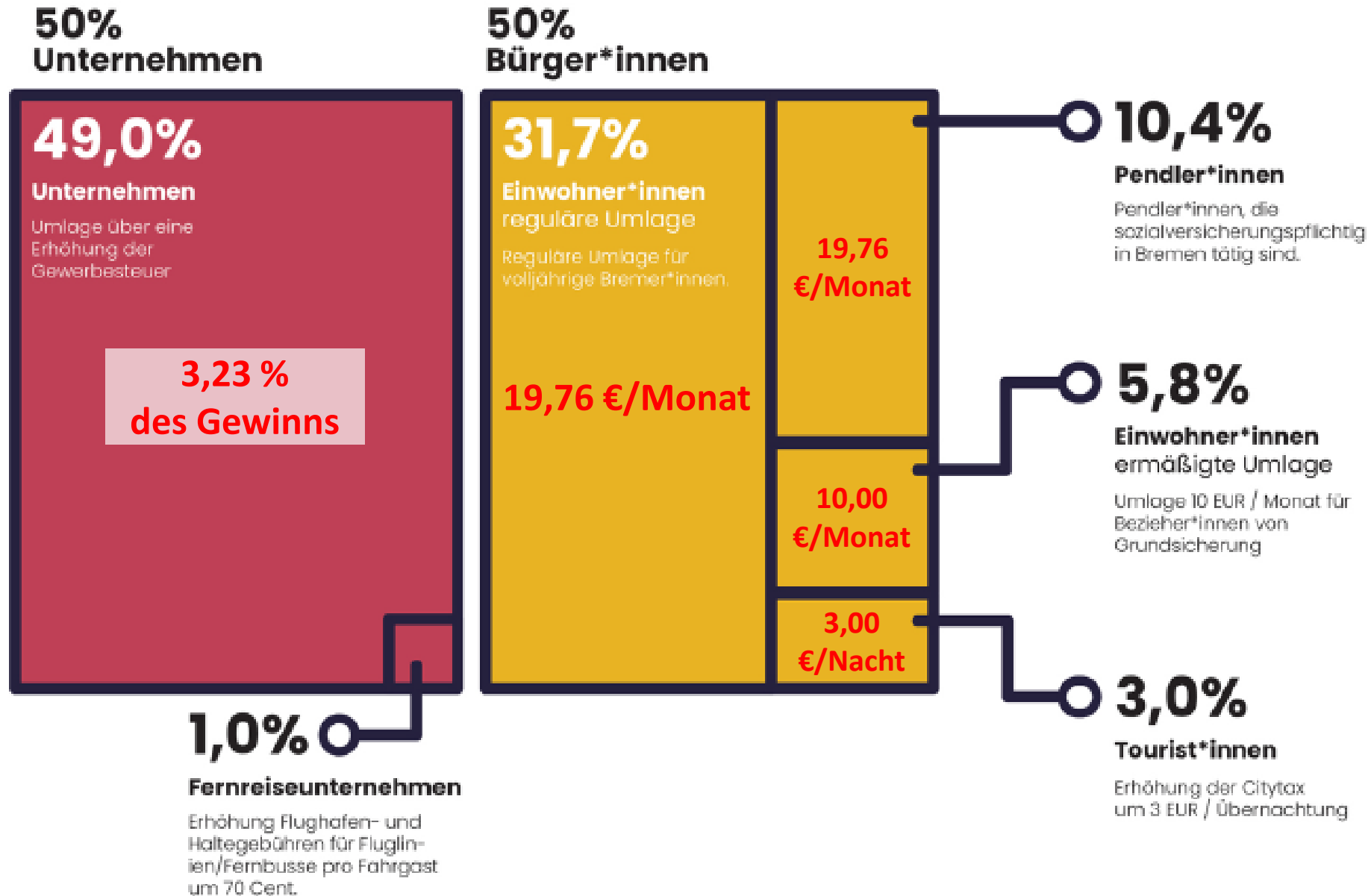
24.05.2019: Einladung zur Pressekonferenz

26.05.2019: Bürgerschaftswahl

27.05.2019: 65% der Bremer für „Einfach Einsteigen“ im Nahverkehr

28.05.2019: Pressekonferenz, Vorstellung der Ergebnisse einer „repräsentativen Umfrage/Kurzstudie zur Akzeptanz des Einfach Einsteigen Konzepts eines fahrscheinfreien, umlagefinanzierten Nahverkehrs in Bremen“

Konzept „einfach einsteigen“



Konzept „einfach einsteigen“

- Betrieb und Unterhalt (249,1 Mio. EUR/a)
„Wir kalkulieren deshalb mit einer Kostensteigerung von 30%.“
- Nahverkehrsausbau (75,5 Mio. EUR/a)
„Die frei werdenden Mittel aus den bisherigen Zuschüssen werden als Investitionsmittel für den Ausbau des Straßenbahn-Netzes, die Anschaffung neuer Fahrzeuge und den Bau zusätzlicher Haltepunkte im Regio-S-Bahn-Netz von Bremen verwendet.“
- Startup- und Forschungsfonds (10 Mio. EUR/a)
- 1500 Stadträder (1,5 Mio. EUR/a)
- „Kostenloser“ ÖPNV als Legitimation für zusätzliche ÖPNV-Finanzierung, pauschale Tarifrabbattierungen (365-Euro-Ticket) werden nicht angestrebt

Initiative „einfach einsteigen“ – Unterstützer*innen



Soziale, ökologische Mobilität für alle

Herr Bovenschulte, nachdem die ticketlose Nutzung des ÖPNV jahrelang ein Außenseilerthema war, ist es nun im politischen Mainstream

angekommen. Wie schätzen Sie das ein?
Andreas Bovenschulte: Seit der Bund vor einem Jahr Pilotprojekte zum kostenfreien Nahverkehr ankündigte, ist Bewegung in die Debatte gekommen, auch in Bremen. Die SPD-Landesvorsitzende Sascha Aulepp hat die schrittweise Einführung eines ticketfreien Nahverkehrs für Kinder und Jugendliche angeregt. Die Handelskammer fordert ticketfreie Bus- und Bahnfahrten in der Innenstadt. Ebenso setzt das Modellvorhaben zum „Einwohner-ticket“ der Gemeinde Weyhe darauf den Nahverkehr preislich attraktiver zu gestalten.

Welche Chancen bietet ticketloser Nahverkehr in Bremen?

Wir brauchen eine grundsätzliche Debatte darüber, welchen ÖPNV wir wollen und wie er finanziert werden soll. Ein verbesserter und ticketfreier Nahverkehr wäre zweifellos ein sehr effektives Instrument zum menschen- und umweltgerechten Umbau unseres Verkehrssystems. Viele Autofahrer*innen würden motiviert auf Bus und Bahn umzusteigen. Dies entschärft schnell und ohne Verbote das Chaos auf unseren Straßen. Von weniger Staus, weniger Lärm und weniger Schadstoffen würden alle profitieren, auch diejenigen, die weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sind. Der ticketlose Nahverkehr wäre darüber hinaus ein echtes Pfund für den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Dann könnten sich endlich alle Menschen Busse und Bahnen leisten, unabhängig von der Größe ihres Geldbeutels.

Und die Finanzierung?

Das ist natürlich der entscheidende Punkt. Finanzieren ließe sich ein ticketfreier Nahverkehr für alle letztlich nur über höhere Steuern oder Sonderabgaben. Die gesellschaftlichen und politischen Mehrheiten dafür sehe ich derzeit noch nicht, aber das kann sich ja im Laufe der Debatte ändern. In der Praxis wird es deshalb Zwischenschritte geben müssen, wie zum Beispiel den ticketfreien Nahverkehr für Kinder und Jugendliche.

Andreas Bovenschulte ist Bürgermeister der Gemeinde Weyhe und Vorsitzender des Kommunalverbands Niedersachsen/Bremen. Er kandidiert für die SPD bei der Wahl im Mai 2019 für die Bremische Bürgerschaft.

Stimmen aus Bremen



„Ich halte **Einfach Einsteigen** für eine wichtige Initiative mit der nicht nur Verkehrsprobleme angegangen werden können. Sie stärkt auch die Wirtschaft und den gesellschaftlichen Zusammenhalt in Bremen.“

Hetav Tek, lebt in Bremen, ist Bundesvorsitzende der djo – deutschen Jugend in Europa, stellvertretende Vorsitzende des Bundesjugendring, und ist CDU Mitglied.



„**Einfach Einsteigen** finde ich gut, weil dadurch der Autoverkehr verringert wird. Das macht die Stadt lebenswerter für alle!“

Leon Fellows, Unternehmer, lebt in Bremen und führt zwei Geschäfte für faire Mode.



„Schaffen wir das **Schwarzfahren** ab: **Einfach Einsteigen** in Bus und Bahn!“

Hellena Hartung, Leiterin des Ortsamtes Mitte/Östliche Vorstadt.



Wichtiger Diskussionsbeitrag für eine Verkehrswende

Die Initiative „Einfach Einsteigen“ leistet mit ihrem Basiskonzept zum umlagefinanzierten öffentlichen Nahverkehr einen wichtigen Diskussionsbeitrag für eine umfassende Verkehrswende. Die fortschreitende Belastung des Klimas durch das Verbrennen fossiler Energien muss konsequent zurückgedrängt werden. Die Belastungen von Menschen und Natur durch Flächen-

fraß, Unfälle, dreckige Luft und Lärm durch den individuellen Kfz-Verkehr müssen drastisch verringert werden. Der BUND Bremen fordert deshalb schon seit langem eine mutige und konsequente Umsteuerung in der Verkehrspolitik: Bereitstellung von deutlich mehr Mitteln für den Ausbau des Umweltverbundes, d.h. für den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Wenn man das Schlagwort von der „Mobilität für alle!“ ernst nimmt, muss auch kreativ über die Finan-

zierung eines zuverlässigen, komfortablen und attraktiven öffentlichen Nahverkehrs nachgedacht werden. Dazu liegt nun ein Basiskonzept auf dem Tisch: Die Initiative „Einfach Einsteigen“ fordert alle verkehrspolitisch interessierten Menschen sowie die Bremer Politik auf, sich mit der Idee einer paritätischen Umlagefinanzierung des öffentlichen Verkehrs ernsthaft auseinanderzusetzen.

Dieter Mazur, Vorsitzender des BUND Bremen



„Ich begrüße die **Einfach-Einsteigen-Initiative**. Mittels Umlagefinanzierung die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel kostenfrei anzubieten ist eine sinnvolle Alternative, die für die Stadt Wien aus rechtlichen Gründen leider nicht möglich ist. Daher mussten wir den Weg beschreiten mittels 365 Euro Jahresticket die Kosten für regelmäßige Öffi-BenutzerInnen auf 1 € pro Tag zu reduzieren. Angesichts der Auswirkungen

der Klimakrise sowie der notwendigen Reduktion der Schadstoffbelastung insbesondere im urbanen Raum erscheint mir jedoch ein umlagefinanzierter Nahverkehr der eine kostenfreie Nutzung ermöglicht ausgesprochen zielführend.“

Martin Margulies, Wiener Gemeinderat für die Grünen, 3. Wiener Landtagspräsident, einer der Erfinder des 365€ Tickets.



Einfach Einsteigen: Eine Vorbildfunktion für ganz Deutschland

Die GLS Bank hat die Mobilitätswende zu einem Schwerpunkt-Thema gemacht. Was waren Ihre Beweggründe?

Dirk Kannacher: Die GLS Bank ist als sozial-ökologische Bank Vorreiterin im Bankensektor. Wir betrachten die Mobilitätswende als eine der zentralen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Sie ist erforderlich, um gesunde Luft in unseren Städten zu schaffen, den Ressourcenverbrauch zu senken und um den Klimaschutz voranzubringen. Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis mit vielen Aspekten. Wir brauchen den richtigen Mix. Die Mitarbeiter*innen der GLS Bank nutzen vorwiegend Bahn, ÖPNV und Fahrrad sowie

den eigenen Fuhrpark von Elektrofahrzeugen. Welche konkreten Projekte verfolgt die GLS Bank in diesem Kontext?

Aufgrund unserer Erfahrungen mit dem Aufbau eines Fuhrparks aus E- und Hybridfahrzeugen beraten wir unsere Kund*innen bei Beantragung von Fördermitteln, Aufbau und Betrieb von E-Fuhrparks mit Ladeinfrastruktur. Wir bieten für das schnelle Bezahlen von Ladevorgängen mit „Giro-e“ ein eigenes Bezahlsystem an. Selbstverständlich bieten wir auch die Finanzierung von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur an.

Was bewegt die GLS Bank zur Unterstützung der Initiative „Einfach einsteigen“?

Einfach einsteigen verfolgt die richtigen Ansätze. Das sehen wir durch unsere Erfahrungen hier im Ruhrgebiet bestätigt, wo uns die Überschreitung der Stickoxid-Grenzwerte

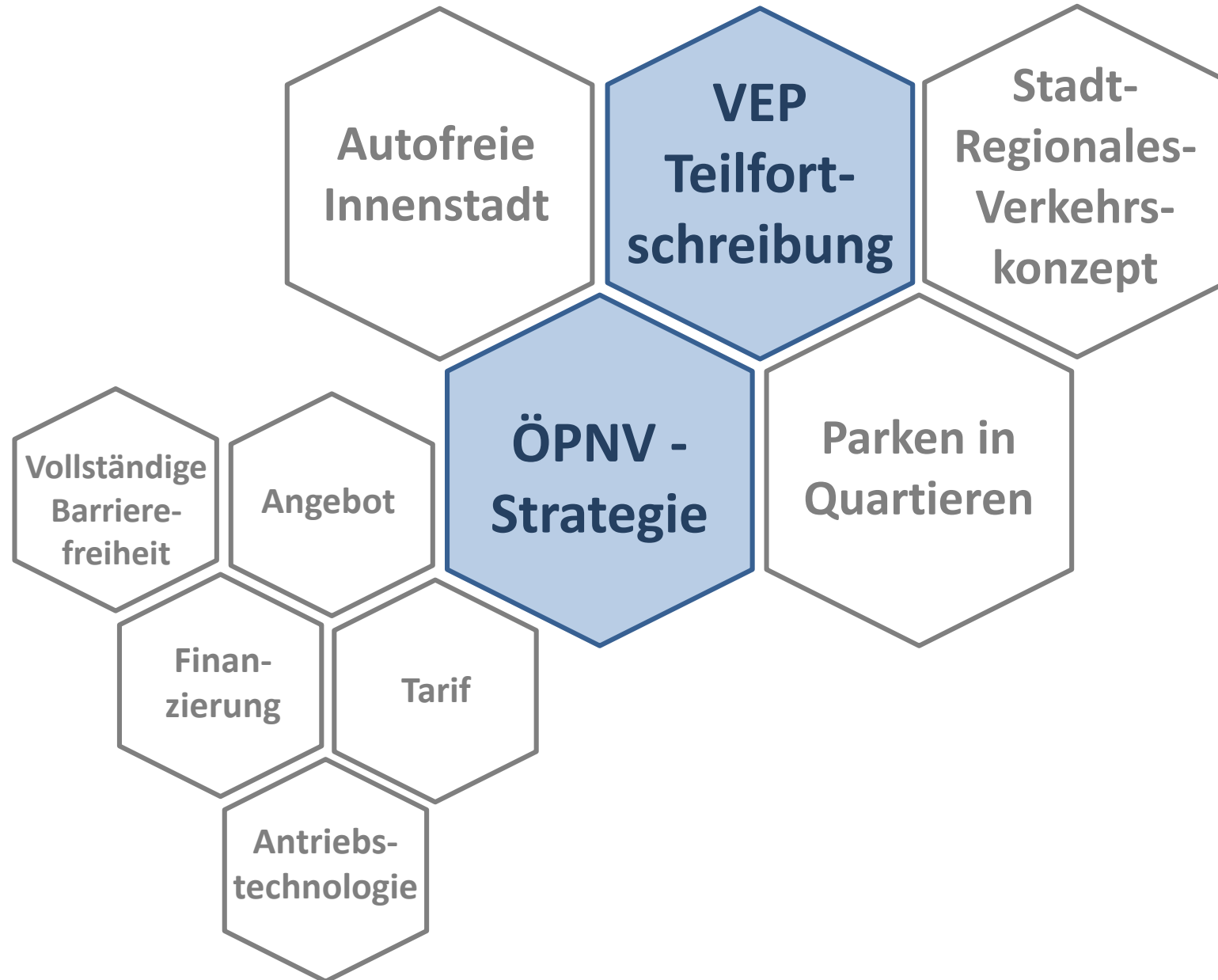
täglich begleitet. Für eine erfolgreiche Mobilitätswende wird der ÖPNV ein zentrales Element im Mix zukunftsfähiger Verkehrsträger sein. Grundvoraussetzung für dessen Nutzung ist die Akzeptanz der potentiellen Nutzenden. Neben einer bedarfsgerechten Taktung und der Bereitstellung emissionsarmer Fahrzeuge sehen wir in der Möglichkeit der entgeltfreien Nutzung einen elementaren Erfolgsfaktor. Wir sind uns bewusst, dass im Gegenzug ein von Bürger*innen akzeptiertes und tragfähiges Finanzierungsmodell erforderlich ist. Eine erfolgreiche Umsetzung in Bremen hätte eine Vorbildfunktion für ganz Deutschland.

Dirk Kannacher, Vorstand und Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung der GLS Bank.

Untersuchung im Rahmen der Teilfortschreibung der Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

- Bürgerschaftsbeschluss „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ im November 2019
- „Klärung der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Einführung eines kostenfreien ÖPNV.“

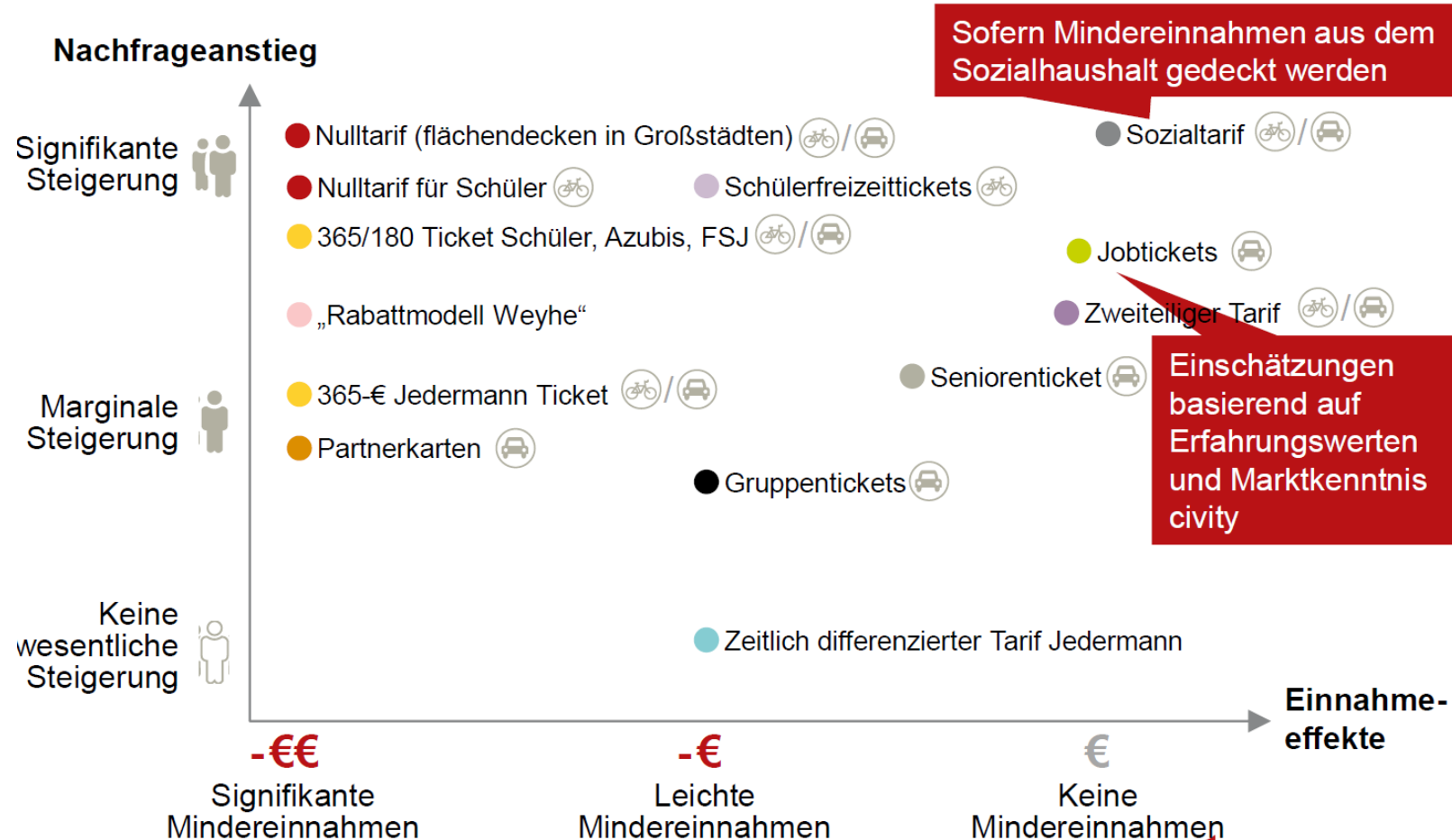
VEP: Teilstrategien



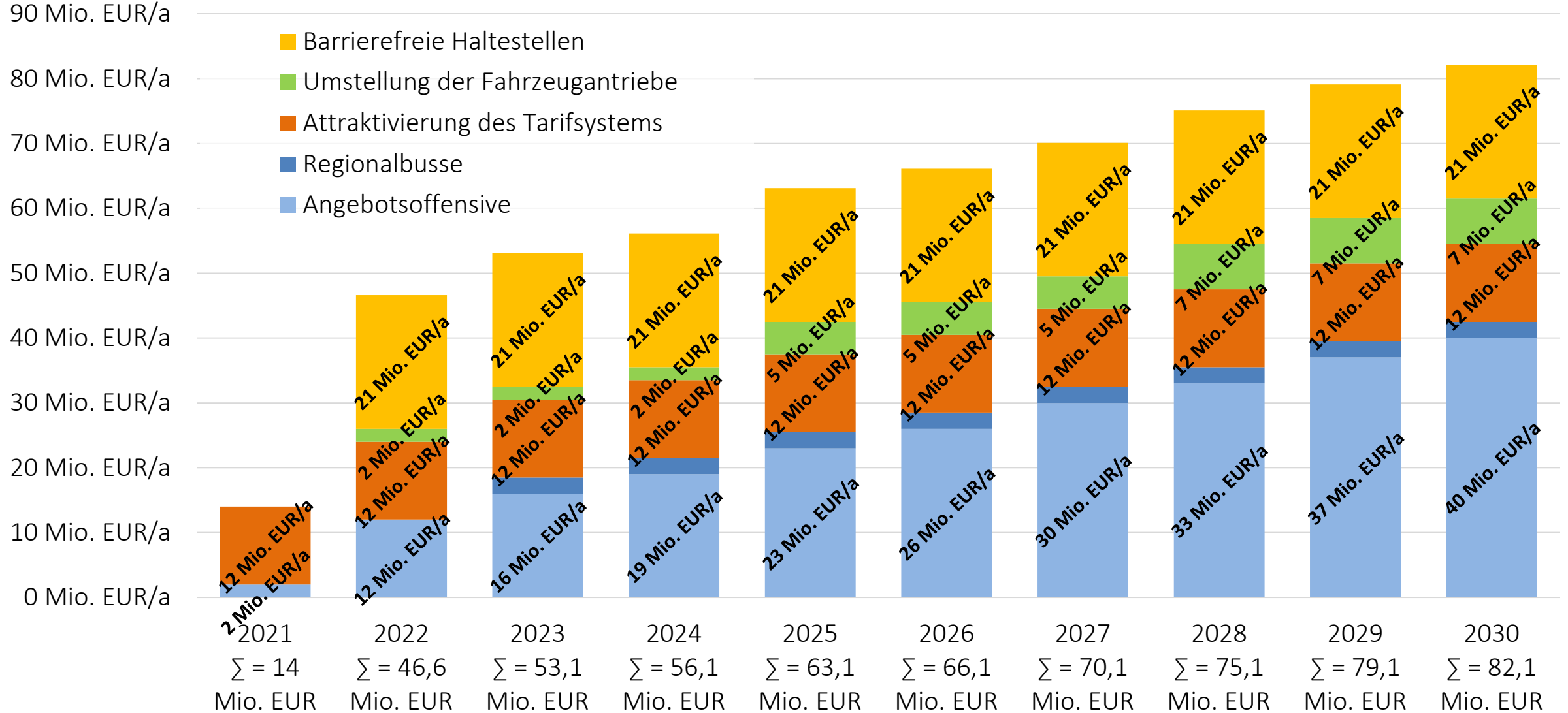
VEP: Tarif-Maßnahmen

Signifikanten Nachfragepotenziale mit geringen Mehrkosten erwarten wir nur in einzelnen Kundengruppen

Kosten-Nutzen-Analyse – Überblick der untersuchten Maßnahmen

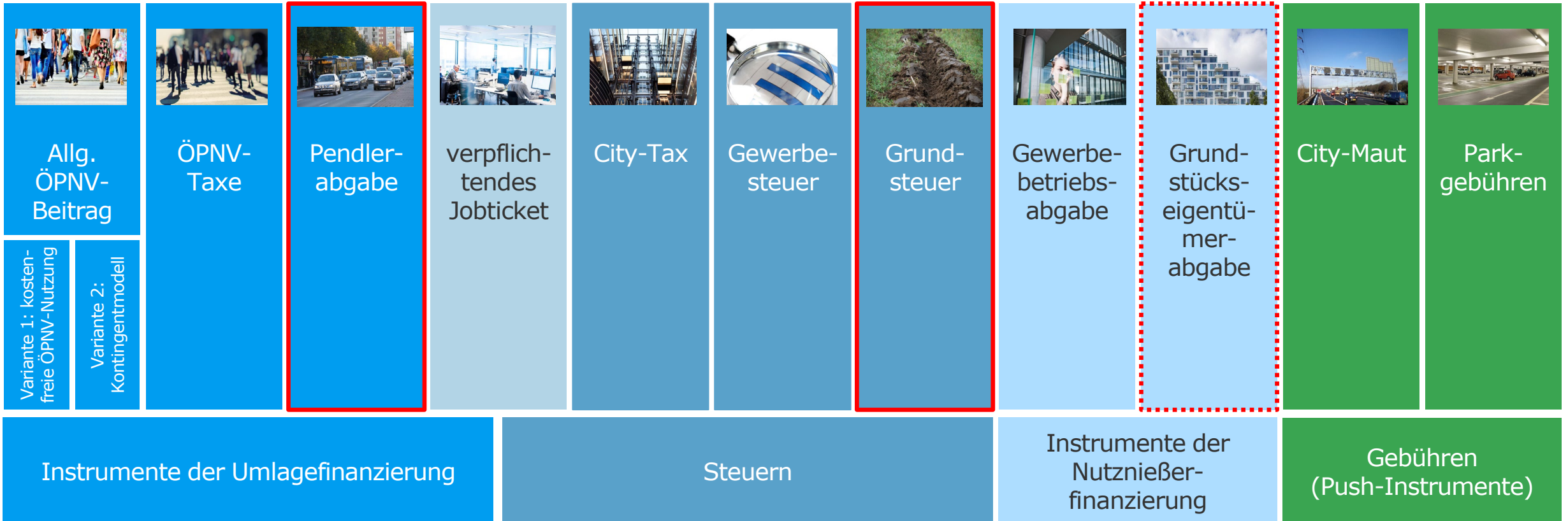


VEP: Finanzierungsbedarf für ÖPNV-Maßnahmen



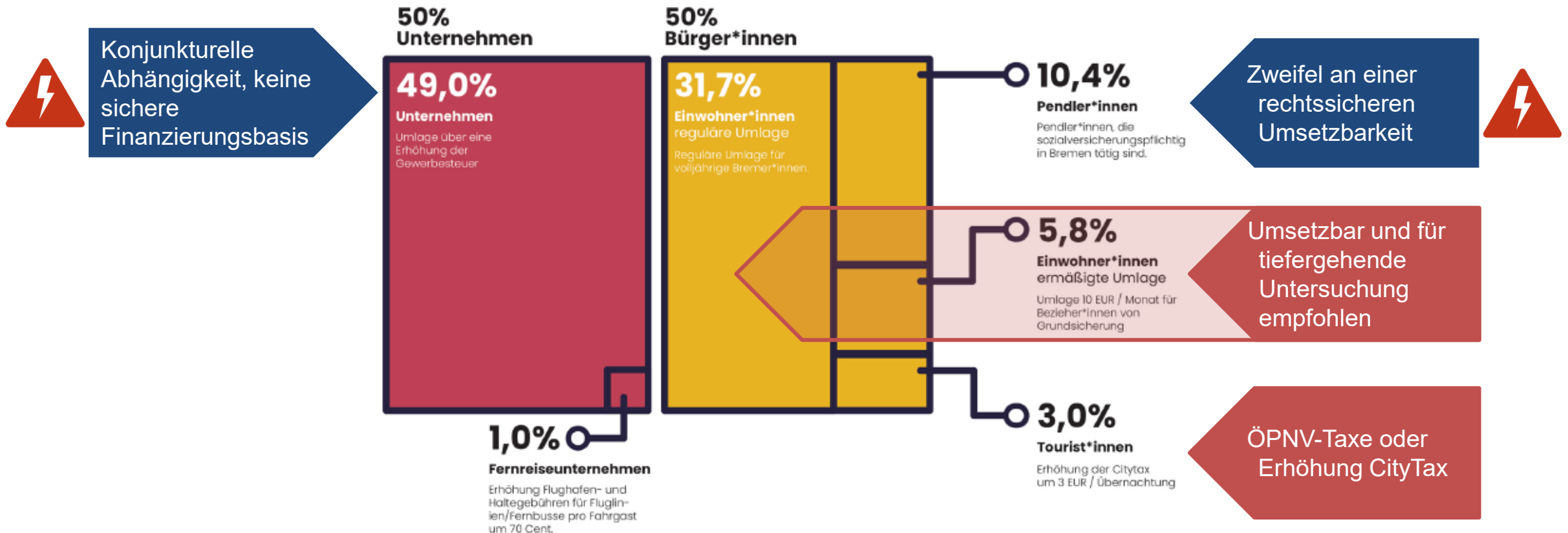
Preissteigerungen nicht eingerechnet

Finanzierungsinstrument - Übersicht



Konzept Einfach Einsteigen

Einschätzung der Gutachter



Einzelinstrumente

Ansatz	Saldo
Kontingent 15 Euro/Monat	16,5-22,8 Mio. EUR/a
ÖPNV-Taxe	8,3-10,9 Mio. EUR/a
Pendlerabgabe 15 Euro/Monat	11,5 Mio. EUR/a
Verpflichtendes Jobticket (25 % günstiger als MIA; ab 50 Mitarbeiter*innen)	32,7 – 40,7 Mio. EUR/a
Citytax von 5,0 % auf 7,5 %	1,2 Mio. EUR/a
Gewerbesteuerhebesatz von 470% auf 500%	bis 41 Mio. EUR/a (konjunkturabhängig)
Gewerbebetriebsabgabe (komplexe Berechnung)	Ca. 15 Mio. EUR/a
City-Maut	?
Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in den innenstadtnahen Quartieren	30–42 Mio. EUR/a

Instrumente für einen „kostenlosen“ ÖPNV

Ansatz	Saldo
ÖPNV-Beitrag 19 Euro/Monat	+/- 0 Euro
ÖPNV-Beitrag 25 Euro/Monat	Ca. 27 Mio. EUR/a
ÖPNV-Beitrag 30 Euro/Monat	Ca. 50 Mio. EUR/a
Grundsteuerhebesatz um ca. 50 % erhöhen (entspricht ca. 7,30 Euro/Bürger*in)	+/- 0 Euro (ÖPNV nur für Bremer*innen „kostenlos“)
Grundsteuerhebesatz um ca. 65 % erhöhen (entspricht ca. 9,20 Euro/Bürger*in)	+/- 0 Euro (ÖPNV für alle „kostenlos“)
Grundstückseigentümerabgabe (2 Euro/m ² *a Wohnimmobilie, 4 Euro/m ² *a Gewerbeimmobilie)	Bis zu 21 Mio. EUR/a

Vergleich ÖPNV-Beitrag und Grundsteuer

ÖPNV-Beitrag

- Maximale Belastung 19,xx Euro/Monat
- Sozialtarif erforderlich
- Aufbau eines zusätzlichen Verwaltungsapparats erforderlich
- Rechtliche Bindung (Beitrag muss für den ÖPNV verwendet werden)
- Rechtlich zulässig

Grundsteuer

- Durchschnittliche Belastung 7,20-7,40 Euro/Monat
- Kann auf die Miete umgelegt werden.
- Soziale Komponente vorhanden, aber auch starke Belastungen Einzelner möglich
- Gewerbe, Gastro, Kultur etc. sind beteiligt
- Vorhandenes System
- Politische Bindung
- Zu beachten: Grundsteuerreform
- Die Kosten des ÖPNV steigen schneller als die Einnahmen aus der Grundsteuer



Das Bremen-Ticket

Von der Vision zur realistischen Perspektive
eines kostenfreien Nahverkehrs
für Bremen

WIR BEWEGEN BREMEN
STARK | SOZIAL



„Daher schlagen wir einen „Mobilitätszuschlag“ vor, der über die **Grundsteuer** abgewickelt und dessen Höhe so berechnet wird, dass er die erforderlichen rund 90 Millionen Euro generiert.“

„Der erforderliche Durchschnittsbetrag, um **allen Bremer:innen [zum 01.01.2023]** ‚freie Fahrt‘ zu ermöglichen, liegt dann bei rund 14 Euro im Monat – nicht pro Person, sondern pro Haushalt. Ein Durchschnittshaushalt (zwei Personen) läge also bei **7,00 Euro pro Kopf** für das ‚Bremen-Ticket‘.“

Erhöhung um **2,00 Euro pro Kopf für Angebotsausbau** wird vorgeschlagen.

„Ebenso denkbar sind für uns **Finanzierungsmodelle über Beiträge**, wie sie die Initiative ‚einfach einsteigen‘ vorschlägt, solange sie sozial gerecht gestaffelt sind. Der Mobilitätszuschlag über die Grundsteuer ist allerdings nicht nur sozial gerecht, er ist auch rechtssicher und verursacht praktisch keinen Verwaltungsaufwand.“

„Später **[01.01.2025]** gilt Fahrscheinfreiheit auch für Tourist:innen und Pendler:innen. Die **Fahrkarten** werden dann in der Stadtgemeinde Bremen **in Gänze abgeschafft.**“

„Übernachtungsgäste könnten aufbauend auf der heutigen City-Tax über eine **ÖPNV-Taxe** einbezogen werden.“

„Damit auch Nicht-Bremer:innen freie Fahrt haben, sollen sie in die Finanzierung einbezogen werden. **Einpendler:innen zahlen eine Mobilitätsabgabe**, zu der durch Landesgesetz alle am Arbeitsort Bremen Erwerbstätigen verpflichtet sind, die nicht bereits auf anderem Wege ein Nahverkehrsticket für die Stadtgemeinde besitzen.“

„Spürbare **Taktverbesserungen im SPNV (S-Bahn)**“

Was sagen die anderen?

Dr. Maike Schaefer, Senatorin für Mobilität (Grüne): „Das Modell der SPD bedeutet, dass die Steuern für alle Bremer erhöht werden“ [...] Wichtiger als ein kostenloser ÖPNV sei erst einmal das Angebot – Liniennetz, Takte, Tarife – zu verbessern.

Ralf Schumann (Linke): Grundsätzlich befürwortet Schumann einen kostenlosen ÖPNV, das sei stets eine der Hauptforderungen der Linken gewesen. Bedenklich findet er die Finanzierung über die Grundsteuer, bei der nicht sicher sei, ob sie justiziabel ist. Mieter könnten dagegen vorgehen.

Heiko Strohmann (CDU): „Interessanter Vorschlag“ [...] Die Diskussion um die Finanzierung werde die CDU konstruktiv begleiten. „Das Ergebnis darf aber nicht sein, dass junge Familien in der Phase einer Grundstücks- und Hausfinanzierung über Gebühr belastet werden“

Thore Schäck (FDP): „Kostenloser ÖPNV klingt gut – existiert aber nicht, sondern es zahlt nur jemand anderes“ [...] Die SPD wolle, dass auch diejenigen zahlen, die den ÖPNV nicht nutzen. „Das ist unfair und das Rechenmodell geht nicht auf“

Wolfgang Geissler (einfach einsteigen): Hält den SPD-Vorschlag für sinnvoll, fordert aber, dass „massiv zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden“, um das Angebot zu verbessern und langfristig auf Straßenbahnen zu setzen.

Wie geht es weiter?

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans:

- Formulierung: „vertiefte Prüfung“
- TÖB- und Bürger*innenbeteiligung im April 2021
- Beschluss der politischen Gremien im Juni 2021
- Vertiefte Prüfung wird parallel gestartet

Haushaltsverhandlungen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Wie können wir durch alternative Finanzierungsmöglichkeiten
den ÖPNV für den Klimawandel finanziell rüsten?**

**Frühjahrssitzung der VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen
25. März 2021, 14.00-16.00 Uhr**

Nils Weiland

Referatsleiter Strategische Verkehrsplanung

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Tel.: (0421) 361-10239

Mail: nils.weiland@bau.bremen.de