



Einfach Einsteigen Eine Perspektive für den Bremer Nahverkehr!

Stautadt Bremen 2019

Verkehrswendestadt Bremen 2030

Bremen steht im Stau. Autos verstopfen Tag für Tag die Straßen. Die meisten Leute haben erkannt das zusätzliche Straßen keine Lösung bringen. Um die Staus aufzulösen, braucht es attraktive Alternativen. Die Initiative Einfach Einsteigen stellt hier ihr Basiskonzept für einen umlagefinanzierten Nahverkehr in der Stadt Bremen ab 2023 vor.

Nachdem die Bundesregierung vor einem Jahr kostenlosen Nahverkehr als Möglichkeit zur Reduzierung von Luftschadstoffen in die Diskussion gebracht hat, wird auch in Bremen darüber gesprochen. Die Diskussionen dazu bleiben leider nur an der Oberfläche, eine langfristige Perspektive oder Konzepte zur Finanzierung eines „kostenlosen Nahverkehrs“ wurden bisher nicht vorgelegt. Mit der Vorlage dieses Basiskonzepts möchten wir, die Initiative Einfach Einsteigen, die vagen Ideen konkretisieren und die Diskussion voranbringen.

Dabei geht es sowohl um Finanzierung als auch um Qualität. Auch „kostenloser Nahverkehr“ muss bezahlt werden, und Mobilität heißt nicht nur von A nach B zu

kommen, sondern das Unterwegs-sein aktiv zu erleben und zu nutzen. Verlässlichkeit und Umfang des Angebots sind wichtige Aspekte, aber die Frage nach Qualität geht tiefer: Wir möchten die Debatte darüber anstoßen, was es für das „Einfach-Einsteigen-Gefühl“ braucht. Wie müssen Verkehrsmittel und Aufenthaltsbereiche gestaltet sein? Welche Dienstleistungen braucht es rund um den Nahverkehr, damit die Fahrt in Zug, Straßenbahn oder Bus als gute Zeit erlebt wird? Was braucht es, damit möglichst viele Menschen den Nahverkehr als gute Alternative zum Auto erleben?

Auf den folgenden Seiten präsentieren wir unser Basiskonzept für einen umlagefinanzierten Nahverkehr in Bremen. Kosten für Betrieb und Unterhalt des Nahverkehrs sollen paritätisch zwischen Bürger*innen und der Wirtschaft geteilt werden. Auf den folgenden Seiten erklären wir außerdem, wie sich die Kosten einer solchen Umlage auf die gesellschaftlichen Gruppen verteilen, und welche Vorteile sie für alle bringt. Unser Konzept erhebt dabei nicht

den Anspruch perfekt zu sein. In den kommenden Wochen und Monaten möchten wir es stattdessen bei Vorträgen und Veranstaltungen einem möglichst breiten Kreis vorstellen und diskutieren, und so Anregungen und Vorschläge zur Weiterentwicklung sammeln.

Wichtig ist uns, hervorzuheben, dass wir den Einfach-Einsteigen-Ansatz nicht als Konkurrenz zur Fahrradstadt Bremen sehen. Um aber wirklich zur vorbildlichen Verkehrswendestadt zu werden, braucht es auch ein visionäres Nahverkehrskonzept als Teil eines Gesamtkonzepts zur Mobilität.

Getragen werden muss es von einem breiten Kreis aus Politikern, Verwaltung, zivilgesellschaftlichen Akteuren und nicht zuletzt den Bürgern. Ein solcher Schritt ist überfällig, die Zeit dafür ist reif. Damit dass Einfach-Einsteigen zum Inkrafttreten des neuen Nahverkehrsplans 2023 Wirklichkeit werden kann, sollten wesentliche Entscheidungen noch 2019 getroffen werden.

Seit sieben Jahren heißt es hier Einfach Einsteigen. Bremen ist nicht nur Fahrradhauptstadt, sondern auch im Nahverkehr zu einem Vorreiter geworden. Über Tickets muss man sich innerhalb der Stadt keine Gedanken mehr machen. Auch Städte und Gemeinden im Umland ebnen mit dem Einfach-Einsteigen-Prinzip den Weg in eine neue Mobilitätskultur.

Auch als Fahrradstadt hat Bremen dank Premiumrouten und weiterer Maßnahmen weiter an Fahrt aufgenommen: Gehwege und Straßen sind sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden, und für die, die sich noch immer gegen das Fahrrad entscheiden, hat der Nahverkehr an Attraktivität gewonnen. Die Takte wurden verdichtet, das Netz ausgebaut und um Querverbindungen ergänzt. Im Regio-S-Bahn-Netz kommen mehr Bremer*innen dank zusätzlicher Halte schneller ans Ziel. Ergänzt wird das Nahverkehrsnetz durch das Stadtrad. Besonders Pendler*innen nutzen gerne die Möglichkeit sich für eine halbe Stunde kostenlos ein Rad zu leihen. Die neue Fahrrad-

kultur und das fahrscheinfreie Einfach-Einsteigen-Prinzip haben dazu geführt, dass BSAG & Co sich mehr auf die Qualität konzentrieren können. Die Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge orientieren sich mehr an den Bedürfnissen der Fahrgäste. Die Wartebereiche an wichtigen Umsteigepunkten bieten Dienstleistungen rund um die Bedürfnisse der Fahrgäste an. So gibt es z.B. Schließfächer für Einkäufe oder die nach der Arbeit genutzte Sporttasche. Wer möchte, kann seine Einkäufe auch dank eines geschäftübergreifenden Lieferservice nach Hause bringen lassen. Mit dem Rückgang des Autoverkehrs sind auch die CO₂-, Feinstaub- und Stickoxidemissionen deutlich zurückgegangen, und mit ihnen die Zahl der Erkrankungen. Die Bremer*innen fühlen sich fitter und gesünder.

Das Einfach-Einsteigen-Prinzip hat auch den sozialen Zusammenhalt gestärkt, Einzelhandel und kulturelle Institutionen attraktiver werden lassen. Die Straßen sind belebter, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen fühlen sich sicherer. Die Staus, die

die Stadt beherrschen, gibt es nicht mehr. Der Ruf Bremens als Verkehrswendestadt lockt Fachkräfte und neue Unternehmen. Nicht zuletzt erfreut sich Bremen dank der weltweiten Aufmerksamkeit steigender Touristenzahlen. Die Berichterstattung über die Verkehrswende hat der Stadt in den letzten Jahren zusätzliche Aufmerksamkeit beschert. Um die Erfahrungen und die Botschaft der Verkehrswende in die Welt zu tragen, hat die Stadt zusammen mit anderen Städten ein internationales Bündnis von Verkehrswendestädten gegründet. Fachleute und Kommunalpolitiker*innen aus aller Welt kommen in die Hansestadt, um den Puls eines lebendigen Bremens zu spüren.



„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 BenützerInnen auf 1 € pro Tag zu reduzieren. Angesichts der Auswirkung

gen 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.



Wichtiger Diskussionsbeitrag für eine Verkehrswende

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

Einfach Einsteigen braucht Eure Unterstützung!

Um unser Basiskonzept weiterzuentwickeln, den Einfach-Einsteigen-Kongress zu organisieren und die Diskussion in Bremen zu führen sind wir auf Spenden angewiesen!

Spendenkonto:
Einfach Einsteigen e.V.
IBAN DE64 4306 0967 2041 2504 00

Spenden sind steuerlich absetzbar!

Auch Sachspenden und Leistungen können ggf. helfen. Schreib dazu eine Mail an einfach@einsteigen.jetzt

Das Einfach Einsteigen Basiskonzept

Paritätische Finanzierung

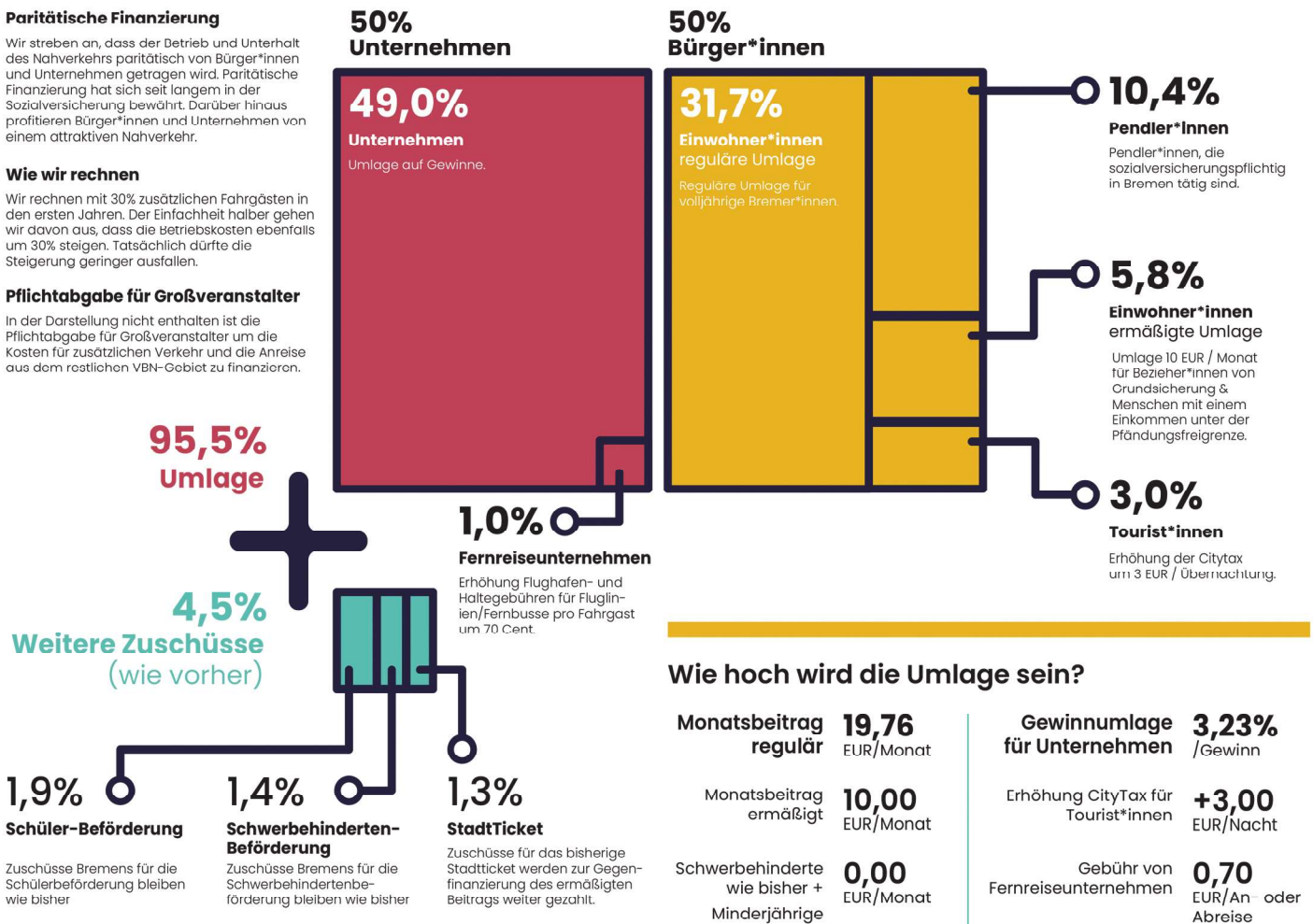
Wir streben an, dass der Betrieb und Unterhalt des Nahverkehrs paritätisch von Bürger*innen und Unternehmen getragen wird. Paritätische Finanzierung hat sich seit langem in der Sozialversicherung bewährt. Darüber hinaus profitieren Bürger*innen und Unternehmen von einem attraktiven Nahverkehr.

Wie wir rechnen

Wir rechnen mit 30% zusätzlichen Fahrgästen in den ersten Jahren. Der Einfachheit halber gehen wir davon aus, dass die Betriebskosten ebenfalls um 30% steigen. Tatsächlich dürfte die Steigerung geringer ausfallen.

Pflichtabgabe für Großveranstalter

In der Darstellung nicht enthalten ist die Pflichtabgabe für Großveranstalter um die Kosten für zusätzlichen Verkehr und die Anreise aus dem restlichen VBN-Gebiet zu finanzieren.



Wie hoch wird die Umlage sein?

Monatsbeitrag regulär	19,76 EUR/Monat	Gewinnumlage für Unternehmen	3,23% /Gewinn
Monatsbeitrag ermäßigt	10,00 EUR/Monat	Erhöhung CityTax für Tourist*innen	+3,00 EUR/Nacht
Schwerbehinderte wie bisher + Minderjährige	0,00 EUR/Monat	Gebühr von Fernreiseunternehmen	0,70 EUR/An- oder Abreise

Bei Studierenden bleibt es beim Semesterticket.

Was soll aus der Umlage finanziert werden?

Beschreibung	EUR/Jahr
Betrieb und Unterhalt	237 559 303
Startup- und Forschungsfonds	10 000 000
1500 Stadträder	1 500 000
Gesamt	249 059 303

Betrieb und Unterhalt	Startup- und Forschungsfonds	Stadtrrad
Betrieb und Unterhalt des Nahverkehrs in Bremen	Fonds zur Förderung von Startups & Forschung im Nahverkehr	1500 Räder. Pro Nutzung jeweils 30 Minuten frei (Gesamtkosten/Jahr)

Für Nahverkehrsausbau freierwerdende Mittel

Beschreibung	EUR/Jahr
Zahlung an Bahnunternehmen (Nahverkehr)	19 689 588
Tarifausgleich Bahnunternehmen (Nahverkehr)	155 696
Verlustausgleiche der Stadt an die BSAG	55 500 000
Zuschüsse der Stadt an die Regiobusse	149 000
Gesamt	75 494 284

Von den bisherigen Subventionen für den Nahverkehrsbetrieb werden 75,5 Mio EUR im Jahr frei, die künftig in den Ausbau des Straßenbahnnetzes und den Bau neuer Regio-S-Bahnhalte gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 investiert werden können. Darüber hinaus können damit neue Fahrzeuge (Busse, Straßenbahnen, ggf. Züge) mit finanziert werden.

Das Einfach-Einsteigen-Prinzip

- Finanzierung von Betrieb und Unterhalt des Nahverkehrs über eine paritätische Umlage
- Die Hälfte der Umlage zahlen alle volljährigen Bremer*innen, Pendler*innen, Studierenden (weiterhin als Semesterticket) und Tourist*innen
- Die andere Hälfte wird über eine Gewinnumlage, die an die Gewerbesteuer geknüpft ist, erhoben [Betrag].
- Die Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen durch Stadt und Land fallen für Stadt Bremen mit Ausnahme der bisherigen Mittel für das StadtTicket, für die Schülerbeförderung und die Schwerbehindertenbeförderung vollständig weg.
- 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 innerhalb Bremens verwendet.
 - ▶ Innerhalb Bremens werden keine Tickets mehr benötigt.
 - ▶ Die Verkehrsbetriebe können sich auf Breite und Qualität des Angebots konzentrieren.

Der Einfach Einsteigen-Plan

- Öffentliche Diskussion und Weiterentwicklung des Basiskonzepts in den kommenden Monaten
- Senat und Bürgerschaft bringen noch 2019 mit einem Grundsatzbeschluss die Realisierung des Einfach-Einsteigen-Prinzips auf den Weg. Dadurch ist genug Zeit, um neue Fahrzeuge zu beschaffen und den Ausbau des Nahverkehrsnetzes entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) voranzutreiben.
- Verbindung des Einsteigen-Prinzips mit einer Parkraumbewirtschaftung, um den Umstieg auf den Nahverkehr zu befördern und den Ausbau der Fahrradstadt sowie Infrastruktur-Maßnahmen für Fußgänger*innen voranzutreiben.
- Wenn möglich, können bereits übergangsweise Ansätze zur Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs eingeleitet werden. Beispielsweise eine niedrigere Umlage zur Finanzierung des Einfach-Einsteigen-Prinzips in den Nebenzeiten des Nahverkehrs, Gutscheine für Einrichtungen der Stadt oder für Haushalte, die ihr Auto stilllegen.
 - ▶ 2023: Mit dem Inkrafttreten des neuen Nahverkehrsplans heißt es in Bremen „Einfach Einsteigen“. Der bremer Nahverkehr wird ticketlos und bekommt ein deutlich erweitertes Angebot.



Soziale, ökologische Mobilität für alle

Herr Bovenschulte, nachdem die ticketlose Nutzung des ÖPNV jahrelang ein Außenseitertema 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 Alepp 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 „EinwohnerTicket“ 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/Ostliche Vorstand.

Kongress

Ende April/Anfang Mai planen wir eine **Tagung** zum Thema **„Einfach Einsteigen – Nahverkehr mehr als nur kostenlos“**. Dabei soll es zahlreichen Fachvorträgen, Workshops und Diskussionsrunden geben, in denen Perspektiven für einen umlagefinanzierten Nahverkehr aufgezeigt werden.

Weitere Informationen folgen in nächster Zeit auf unserer Website und in den sozialen Medien.

Du hast Fragen?

Das Einfach Einsteigen Basiskonzept ist Ergebnis eines längeren Recherche und Diskussionsprozesses. Leider können wir auf diesen Seiten nicht alle Aspekte darstellen, mit denen wir uns befasst haben. Wenn Du eine Frage hast, schau auf unserer Webseite unter **einsteigen.jetzt/faq**, schreib uns an **einfach@einsteigen.jetzt** oder komm zu einer unserer Veranstaltungen.



Einfach Einsteigen in eine neue Mobilitätskultur

Eine erfolgreiche Verkehrswende braucht eine neue Mobilitätskultur. Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel wir, wählen hängt nicht nur von Angebot, Verlässlichkeit und Komfort ab. Es braucht auch einen grundlegenden Mentalitätswandel. Wir müssen weg vom Auto im Kopf, das Freiheit verspricht, aber schon lange auf Parkplatzsuche ist, im Stau steht und darüber hinaus 90 Prozent der Zeit nicht genutzt wird.

Was wir brauchen ist ein „Einfach einsteigen“-Gefühl. Das Gefühl, jederzeit einfach

losgehen zu können, weil die nächste Haltestelle nicht weit ist und man nie lange warten muss. Das Gefühl, sich weder zum Ticketautomaten durch quetschen noch über Kleingeld nachdenken zu müssen. Das Gefühl, dass Bus und Bahn unterschiedliche Sitzmöglichkeiten bereit halten, je nachdem ob ich gerade arbeiten, mit Familie und Freunden schnacken oder einfach nur gemütlich aus dem Fenster schauen möchte. Auch die bequeme Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, wie etwa ein Umstieg auf ein Stadtrad

an einer Zielhaltestelle oder eine bequeme Radmitnahme bei einem plötzlichen Regenschauer gehören zu diesem Gefühl. All das kann mit dem Einfach-Einsteigen-Prinzip ermöglicht und finanziert werden und somit das Lebensgefühl in der Stadt Bremen bereichern.

Einfach Einsteigen für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheit

„Die Autoindustrie ist eine Schlüsselindustrie“, sagte die Klimakanzerlin noch 2017 auf der IAA.

2018 folgte die Quittung: Die EU verklagte Deutschland wegen Überschreitung der Grenzwerte für Stickoxide. Es folgten überstürzte Fahrverbote in Hamburg und Stuttgart, mindestens sieben Städte wollen dieses Jahr folgen. Hinzu kommen die Treibhausgasemissionen: Während die übrigen Sektoren ihre Emissionen langsam aber stetig senken, steigen die Emissionen im Verkehrssektor nach wie vor (+25% seit 1990) und fressen die kleinen Klimaschutzerfolge so auf.

An diesen Problemen setzt das Einfach-Einsteigen-Prinzip an. So ist es Konsens, dass Nahverkehr zur Verringerung von Emissionen und Flächenverbrauch einen wertvollen Beitrag leisten kann. Um tatsächlich wirksam zu sein, braucht es jedoch größere Anstrengungen und finanzielle Aufwendungen, um den Nahverkehr attraktiver zu machen und die entsprechen-

den Kapazitäten zu schaffen. Mit der nachhaltigen Finanzierung aus einer Umlage werden die notwendigen finanziellen Ressourcen dafür frei. In Kombination mit weiteren Maßnahmen, wie dem Ausbau der Fahrradstadt Bremen und stärkerer Parkraumbewirtschaftung wird die Umnutzung von Straßen und Parkplätzen für Fußwege, Radwege und Grünflächen möglich und begünstigt so gesundheitsförderndes Verhalten. Gesundheits-schädigende Lärmbelastung hingegen nimmt ebenso ab, wie die Schädigungen durch Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle. Kurzum: Das Einfach-Einsteigen-Prinzip kann die Verschiebung des Modal Splits weg vom Autoverkehr hin zum Umweltverbund vorantreiben und die allgemeine Lebensqualität in Städten erhöhen, während Schäden für Umwelt und Gesundheit minimiert werden.

Einfach Einsteigen für soziale und wirtschaftliche Entwicklung

„Mobilität bedeutet Teilhabe am gesellschaftlichen Leben“, sagte Bremens Senatorin für Soziales, Anja Stahmann, im November 2018 im Zusammenhang mit dem geforderten Bremer Stadtticket. Unser Wohnort in einer Stadt beeinflusst unseren Zugang zu allem, was die Stadt zu bieten hat: Arbeit, Versorgung, Freizeit und soziale Kontakte. Geografie bestimmt Entwicklung und Chancen. In Bremen gilt das speziell für die sozial benachteiligten Stadtteile in den Außenbereichen. Zugang zu öffentlichen

Verkehrsmitteln hilft dabei, dem Mechanismus dieser Geografie entgegenzutreten. Nahverkehr ist also nicht nur eine Infrastrukturfrage, sondern ermöglicht insbesondere für sozial Schwache die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. So haben Ticketpreise einen Einfluss auf den Suchradius arbeitssuchender Menschen. Und auch der Besuch von Freunden, Veranstaltungen oder ein Stadtbummel kann gerade für Familien ein kostspieliges Unterfangen werden, wenn man auf den Nahverkehr an-

gewiesen ist. Das Einfach-Einsteigen-Prinzip könnte diese Probleme lösen und so einen Beitrag zu mehr Chancengleichheit in Bremen leisten. Auch Unternehmen profitieren vom Einfach-Einsteigen-Prinzip: Gelingt es Autofahrern zum Umstieg zu bewegen, erreichen Mitarbeitende ihre Arbeitsplätze entspannter und womöglich sogar schneller. Die Stadt wird dadurch attraktiver für Fachkräfte und vom verbesserten Verkehrsfluss profitieren Logistik und Handwerksbetriebe. Zudem vermindern sich

die Zahl der Unfälle und die Schäden an der Straßeninfrastruktur. Und auch Einkäufen wird entspannter, da Ladengeschäfte allerorten besser erreichbar werden und die Zusatzkosten einer Fahrt entfallen. Aus holistischer ökonomischer Sicht erscheint es daher sinnvoll, wenn Unternehmen sich an Ausbau und Nutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs beteiligen - für ihre Kunden und Mitarbeiter. Die Stadt Bremen strebt mit den Plänen „Zukunft Bremen 2035“ und dem Masterplan „Green City“ bereits

einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs an. Das „Einfach einsteigen“-Konzept macht aus Absichtserklärungen einen realistischen Plan und verknüpft eine umfassende Reform des ÖPNV mit einer nachhaltigen Finanzierung. Zusätzlich stärkt der neu geschaffene Startup- und Forschungsfonds die Wirtschaft und etabliert Bremen als Standort für innovative Ideen im Nahverkehr.



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 Bezahlssystem 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.



Steuer- und umlagenfinanzierter Nahverkehr international auf dem Vormarsch

Während in Deutschland der Nahverkehr unter der Visionlosigkeit der Entscheidungssträger und sogenannten Experten leidet, hat man anderswo einfach angefangen. In vielen Städten Europas sind Nahverkehrsangebote, die aus allgemeinen Steuern oder über Umlagen finanziert werden, auf dem Vormarsch. Am bekanntesten ist die estnische Hauptstadt Tallinn, in der die Einwohner*innen der Stadt seit 2013 nichts für den Nahverkehr bezahlen. Seit Sommer 2018 heißt es auch in weiten Teilen der

Landesfläche im Regionalbusverkehr „einfach einsteigen“. Kadri Simson, estnische Ministerin für Wirtschaft und Infrastruktur, plant zudem eine Ausweitung des Angebots auf den Bahnverkehr.

Kürzlich sorgte die neue Regierung Luxemburgs für Aufmerksamkeit, da ab Sommer 2019 der Nahverkehr komplett aus dem Steuertopf finanziert wird. Weniger bekannt hingegen ist, dass in den vergangenen Jahren in 16 französischen Städten der Nahverkehr mithilfe einer Arbeitgeberumlage ausgebaut und

finanziert wird, sodass man auf Ticketeinnahmen verzichten kann. In Polen wird der Nahverkehr in über 50 Städten aus der Stadtkasse finanziert. In Schweden sind es vor allem kleinere Orte, in den mit solchen Angeboten experimentiert wird. Zu ernsthaften Problemen ist es nirgendwo gekommen. Im Unterschied zur deutschen Debatte gibt es oft andere Motive für solche Modelle. Oft will man den Bürger*innen etwas Gutes tun. Ökologische oder verkehrspolitische Gründe spielen weniger eine Rolle, daher sind die Erfahrungen

dieser Städte schlecht erforscht oder die Wirkungen auf die Umwelt oder die verkehrspolitische Wirkung wenig vergleichbar. Um in Deutschland ernsthaft debattieren zu können, braucht es eigene Modellstädte, deren Erfahrungen beforcht werden können. Bremen hat hier als Stadtstaat die besten Voraussetzungen, um zu zeigen dass und wie Einfach Einsteigen funktionieren kann.

Die Initiative „Einfach Einsteigen“

Noch vor der öffentlichen Debatte um „kostenlosen Nahverkehr“ hat sich im Dezember 2017 die Bremer Initiative Einfach Einsteigen gegründet, um ein Konzept zur Umlagenfinanzierung des Nahverkehrs in Bremen zu entwickeln. Bei uns sind Menschen verschiedenster Professionen und Fachrichtungen aktiv. Während des vergangenen Jahres haben wir recherchiert sowie zahlreiche Gespräche mit Verkehrsexpert*innen, der Verwaltung, verschiedenen Initiativen, Parteien sowie Verkehrsunternehmen geführt und Fachveranstaltungen und Kongresse besucht. Daraus resultierend haben wir unser Basiskonzept entwickelt, welches wir hiermit vorlegen und zur Diskussion stellen. In den kommenden Wochen und Monaten möchten wir in in verschiedenen Formaten weiter das Gespräch suchen und das Konzept weiterentwickeln.

Impressum

„Einfach Einsteigen“ liegt an zahlreichen Orten in Bremen aus.

Herausgeber
Einfach Einsteigen e.V.
Postanschrift:
Postfach 106052
28060 Bremen
Büro:
Am Schwarzen Meer 142,
28205 Bremen
einfach@einsteigen.jetzt

Redaktion:
Wolfgang Geißler, Yann Guillouet, Lena Heinemann, Thomas Schmidt, Mark Wege (V.i.S.d.P.)
Layout & Illustration:
Adriana Lemus
vicexversa.com

Bildnachweise:
Martin Margulies (Die Grünen Wien), Dieter Mazur (Birgit Wingrat), Andreas Bovenschule (privat, keine Angabe), Hetav Tek (DBJR, Deutscher Bundesjugendring), Leon Fellows (privat), Hellena Hartung (Kay Michalak), Dirk Kannacher (Martin Steffen/GLS Bank, Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/de/>)

Vielen Dank an unsere Unterstützer

lich. Die Arbeit von Einfach Einsteigen erfolgt mit freundlicher Unterstützung der Bewegungsstiftung.

Diese Zeitung wird gefördert durch die Bewegungsstiftung. Für den Inhalt der Zeitung ist allein Einfach Einsteigen e.V. verantwort-



Einfach Unterstützen

Damit die Initiative Einfach Einsteigen weiterhin aktiv arbeiten kann brauchen wir eure Unterstützung!

Spendenkonto:
Einfach Einsteigen e.V.
IBAN DE64 4306 0967 2041 2504 00

Alle Spenden können von der Steuer abgesetzt werden.

Einfach informieren

Du willst auf dem Laufen bleiben? Bestelle unseren Newsletter [einsteigen.jetzt/newsletters](mailto:einsteigen.jetzt@newsletters) oder folge uns auf Facebook [@einsteigen.jetzt](https://www.facebook.com/einsteigen.jetzt) und Twitter [@einsteigenjetzt](https://twitter.com/einsteigenjetzt)

Einfach Mitmachen

Unsere Initiative ist offen für alle! Die beiden Termine unten bieten einen Einstieg für alle, die gerne mitgestalten wollen!

Einfach Verbreiten

Wenn ihr diese Zeitung an Freunde, Verwandte, Kolleg*innen oder wen auch immer weitergeben wollt, oder es einfach nur bei euch am Arbeitsplatz, im Verein oder eurer Lieblingskneipe auslegen wollt, kurer ihr uns gerne an einfach@einsteigen.jetzt schreiben. Wir senden euch dann entgeltlos eine gewünschte Anzahl von Exemplaren zu.