



# Einfach Einsteigen – Handreichung zu den Koalitionsverhandlungen

 einsteigen.jetzt  
 einsteigenjetzt  
 einsteigen.jetzt

 Postfach 106052, 28060 Bremen  
 einfach@einsteigen.jetzt  
 einsteigen.jetzt



## Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	2
Kernforderung von Einfach Einsteigen .....	4
Forderungspapier Koalitionsvertrag .....	5
Das Einfach Einsteigen Basiskonzept .....	7
Mögliche Varianten des Modells .....	9
Frequently asked questions .....	12
Kontakt .....	16

## Vorwort

Der Nahverkehr Bremens soll so attraktiv werden, dass Autofahrende umsteigen und ihn tatsächlich nutzen. Für Autofahrende, für die das Rad keine Alternative ist, fehlt bislang ein attraktives Nahverkehrsangebot.

Mit der Umsetzung von Einfach Einsteigen können nicht nur viele Ziel der Verkehrs- und Umweltpolitik umfassend angegangen werden, sondern auch ein wertvoller Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für ärmere Bevölkerungsschichten und die Entlastung der Geldbeutel realisiert werden. Gerade in den Stadtteilen mit ärmerer Bevölkerung, die stärker auf den Nahverkehr angewiesen sind, ist dieser oft nicht so gut ausgebaut oder die Anbindung zu langsam. Hierfür können mit Einfach Einsteigen beispielsweise auch sehr teure Projekte, wie der Bau eines Regio-S-Bahn Halts in Gröpelingen deutlich schneller realisiert werden.

Auf den folgenden Seiten finden Sie unser bekanntes Basiskonzept. Die Zahlen haben sich durch die Ausweitung des ermäßigten Betrags auf alle Menschen, deren Einkommen unter der Pfändungsfreigrenze liegt, noch einmal leicht verändert. Des Weiteren finden Sie auf den darauf folgenden Seiten verschiedene Möglichkeiten, wie man das Konzept in die eine oder andere Richtung justieren könnte.

Abschließend präsentieren wir Ihnen noch einige Ergebnisse unserer kürzlich veröffentlichten repräsentativen Umfrage und neuste Zahlen aus Tübingen, die zeigen, wie ein fahrscheinfreier Samstag den Autoverkehr in der Stadt reduziert hat.

In den FAQ gehen wir auf die wichtigsten uns bekannten Fragen ein. Für weitere Fragen stehen wir selbstverständlich auch während der Koalitionsverhandlungen zur Verfügung.

Wir sind davon überzeugt, dass es sich für die Stadt, die Menschen und die beteiligten Parteien trotz aller zu erwartenden Widerstände sehr lohnen wird, Einfach Einsteigen zu realisieren.

In diesem Sinne: Gutes Verhandeln!



Mark Wege

Gründer und Sprecher

Einfach Einsteigen



Wolfgang Geissler

Sprecher

Einfach Einsteigen

## **Kernforderung von Einfach Einsteigen Als Formulierung für den Koalitionsvertrag**

*„In Anlehnung an das Konzept der Initiative Einfach Einsteigen werden wir einen umlagefinanzierten Nahverkehr einführen. Über die genaue Ausgestaltung der Umlage werden wir im Frühjahr 2020 entscheiden. Mit Amtsantritt des neuen Senats beginnen wir, die Voraussetzungen (Personal, Ausschreibungen, Priorisierung von Planungen, Abstimmung mit Partnern) für die rechtzeitige Umsetzung ab der zweiten Jahreshälfte 2023 zu schaffen.“*

Wir denken, dass es sinnvoll ist die genaue Struktur und Umsetzung der Umlage erst im Frühjahr 2020 zu entscheiden, damit die Zahlen noch einmal genau gerechnet werden können. Wir haben großes Vertrauen in unsere Zahlen, aber wir konnten nicht überall in die tiefsten Details gehen. Wir gehen davon aus, dass die tatsächliche Höhe der Umlage tendenziell eher geringer sein wird, als bislang prognostiziert. Mit unserer Formulierung sind die Kernforderungen von Einfach Einsteigen direkt oder indirekt berücksichtigt. Was damit impliziert wird, befindet sich auf den kommenden Seiten. Durch die Formulierung „in Anlehnung“ ist dennoch Spielraum für notwendige und sinnvolle Abweichungen davon.

## Forderungspapier Koalitionsvertrag

Der Senat beschließt die Einführung eines umlagefinanzierten, fahrscheinfreien Nahverkehrs ab der zweiten Jahreshälfte 2023. Bis Frühjahr 2020 beschließt der Senat die genaue Ausgestaltung der Umlage. Bereits vorher, mit Amtsantritt des Senats wird unmittelbar damit begonnen, die Voraussetzungen für die rechtzeitige Umsetzung zu schaffen.

### Das heißt:

- Bau des Haltepunkts Universität / Technologiepark bis 2023
- Vergabe / Ausschreibung zusätzlicher Verkehrsleistungen
- Beschaffung neuer Fahrzeuge (Busse, Straßenbahnen und Züge)
- Gewichtung der ÖPNV-Projekte im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025
- Neubewertung möglicher Straßenbahnnetzerweiterungen, die nicht im VEP enthalten sind
- Etablierung eines Sonderforschungsbereichs Verkehrswende an der Universität für die langfristige wissenschaftliche Begleitung

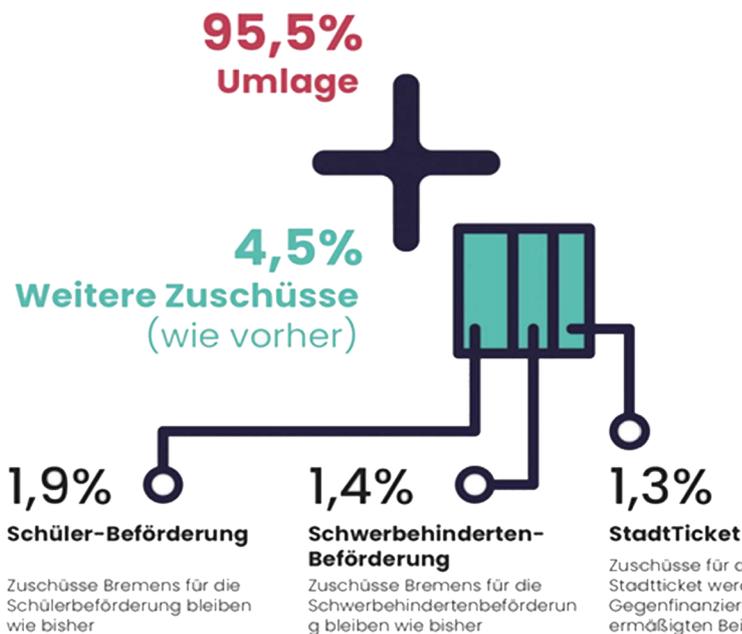
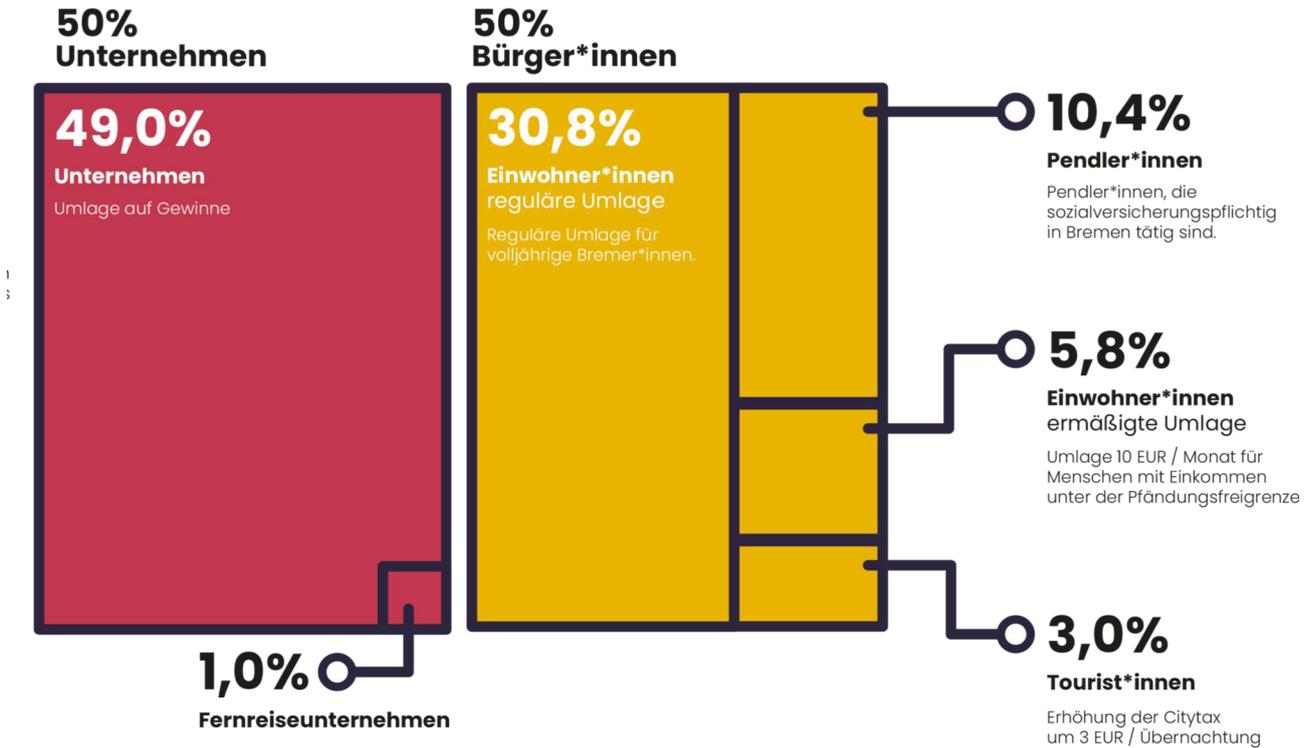
Folgende Maßnahmen sollen bereits jetzt oder übergangsweise vorher umgesetzt werden:

- Einführung einer Tourist\*innen-Abgabe für den ÖPNV
- Verpflichtendes Veranstalterticket für Großveranstaltungen
- Tarifliche Verbesserungen für ökonomisch benachteiligte Gruppen:
  - Beitragssenkung des StadtTickets und seine Entbürokratisierung
  - Ausweitung der Berechtigten zum StadtTicket auf alle Menschen mit einem Einkommen unter der Pfändungsfreigrenze
  - Integration von Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden in das SemesterTicket
  - Umstellung auf gleitende Monatstickets mit flexiblen Start- und Endzeitpunkt

Das Einfach Einsteigen Konzept soll Teil einer umfassenden Verkehrswende in Bremen werden. Diese beinhaltet auch den zügigen Ausbau des Radverkehrs und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, wie sie das Bremer Bündnis für die Verkehrswende fordert, an dem auch Einfach Einsteigen beteiligt ist. Darüber hinaus fordert Einfach Einsteigen, dass die Verkehrswende zur "Chefsache" gemacht wird. Beim Bürgermeister soll eine Stabsstelle eingerichtet werden, die Fortschritte überwacht und Konflikte schnell klärt.

Ferner unterstützt Einfach Einsteigen Forderungen nach einer Feststellung des Klimanotstands. Konkret soll eine "Dekade des Klimanotstands 2020-2030" ausgerufen werden, deren Ziel es ist Bremen bis 2030 klimaneutral zu machen und in deren Rahmen sämtliche Ausgaben und Gesetze unter dem Gesichtspunkt ihrer Klimabilanz auf den Prüfstand kommen. Auch die Bremer Wirtschaft soll auf dem Weg in die Klimaneutralität gefordert und gefördert werden.

# 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?

<b>Monatsbeitrag regulär</b>	<b>19,76</b> EUR/Monat	<b>Gewinnumlage für Unternehmen</b>	<b>3,23%</b> Gewinn
Monatsbeitrag ermäßigt	<b>10,00</b> EUR/Monat	Erhöhung CityTax für Tourist*innen	<b>+3,00</b> EUR/Nacht
Schwerbehinderte wie bisher + Minderjährige	<b>0,00</b> EUR/Monat	Gebühr von Fernreiseunternehmen	<b>0,70</b> 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
<b>Gesamt</b>	<b>249 059 303</b>

<b>Betrieb und Unterhalt</b>	<b>Startup- und Forschungsfonds</b>	<b>Stadtrad</b>
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 freiwerdende 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
<b>Gesamt</b>	<b>75 494 284</b>

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.

## Mögliche Varianten des Modells:

### Option 1 – Mitarbeiterabgabe – Effekt auf Unternehmensseite

Statt an der Gewerbesteuer orientiert sich der Monatsbeitrag für Unternehmen an der Zahl der Mitarbeiter\*innen. Effekt: Die Stadt Bremen bezahlt für alle Mitarbeiter\*innen der Stadt und des Landes in Bremen. Nachteil: Der Faktor Arbeit wird teurer und schlecht gehende Betriebe werden genauso belastet wie prosperierende. Vorteil: Die Erfassung ist vermutlich einfacher, wodurch sich der Verwaltungsaufwand verringert.

### Option 2 – Prozentuale Abgabe nach Einkommen – Effekt auf Individualseite

Statt eines fixen Betrags orientiert sich der Beitrag prozentual am Einkommen. Nachteil: Nur sozialversicherungspflichtiges Einkommen ist ohne Weiteres erfassbar. Bei Selbstständigen und für Kapitaleinkünfte ist der potenzielle Verwaltungsaufwand höher. Vorteil: Der Monatsbeitrag verteilt sich gerechter auf verschiedene Einkommensstufen.

### Option 3- Senkung des Sozialbeitrags auf 5 EUR – Effekt auf Individualseite

#### Individuen:

Voller Beitrag: 21,22 Euro pro Monat (gegenüber 19,73 Euro in der Ausgangsrechnung)

Ermäßigter Beitrag: 5,00 Euro pro Monat

Tourist\*innen: 3,00 Euro pro Übernachtung

#### Unternehmen:

Gewinnumlage von 3,23% (Berechnungsgrundlage Gewerbesteuer)

Bus- und Flugunternehmen: 70 Cent pro An- und Abreise

## **Option 4 – Finanzierung des Forschungsfonds aus anderen Haushaltsmitteln– Effekt auf Unternehmens- und Individualseite (Haushaltskosten 10 Mio. €)**

### Individuen:

Voller Beitrag: 18,79 Euro pro Monat

Ermäßigter Beitrag: 10,00 Euro pro Monat

Tourist\*innen: 3,00 Euro pro Übernachtung

### Unternehmen:

Gewinnumlage von 3,09% (Berechnungsgrundlage Gewerbesteuer)

Bus- und Flugunternehmen: 70 Cent pro An- und Abreise

## **Option 5 – Subventionierung des Sozialbeitrags aus dem Haushalt – Effekt auf Individualseite (Haushaltskosten ca. 11,4 Mio.)**

### Individuen:

Voller Beitrag: 17,55 Euro pro Monat

Ermäßigter Beitrag: 10,00 Euro pro Monat

Tourist\*innen: 3,00 Euro pro Übernachtung

### Unternehmen:

Gewinnumlage von 3,23% (Berechnungsgrundlage Gewerbesteuer)

Bus- und Flugunternehmen: 70 Cent pro An- und Abreise

## **Option 6 – Subventionierung der Beförderung Minderjähriger aus dem Haushalt – Effekte auf Unternehmens- und Individualseite (Haushaltskosten ca. 11 Mio.)**

### Individuen:

Voller Beitrag: 18,12 Euro pro Monat

Ermäßigter Beitrag: 10,00 Euro pro Monat

Tourist\*innen: 3,00 Euro pro Übernachtung

### Unternehmen:

Gewinnumlage von 3,06% (Berechnungsgrundlage Gewerbesteuer)

Bus- und Flugunternehmen: 70 Cent pro An- und Abreise

## Frequently asked Questions

### Wie kommt die Berechnung zustande?

Das Rechenmodell legt die bisherigen Einnahmen des Nahverkehrs in der Stadt Bremen auf die dargestellten Bevölkerungsgruppen um. Dabei berücksichtigen wir Einnahmen aus Ticketverkäufen und staatlichen Zuschüssen. Ebenfalls eingerechnet sind 30 Prozent zusätzliche Kosten durch die steigende Nachfrage. Die zugrunde liegenden Zahlen sind größtenteils öffentlich zugänglich. In einigen Fällen mussten wir Schätzungen oder Näherungen vornehmen, weil keine oder nur ungenaue Zahlen vorlagen. Die Berechnungsgrundlage stellen wir gerne zur Verfügung.

### Wie steht Einfach Einsteigen zu sogenanntem kostenlosem Nahverkehr?

Sogenannter kostenloser Nahverkehr ist in der Regel steuerfinanziert. Wir halten einen derart finanzierten Nahverkehr in Bremen für unrealistisch, zumal dadurch Mittel für den Infrastrukturausbau wegfallen.

### Gibt es juristische Hürden bei der Einführung der Umlage?

Aus unserer Sicht gibt es diese nicht. Mehrere Gutachten<sup>1</sup>, darunter eines<sup>2</sup>, was vom Baden-Württembergischen Verkehrsministerium beauftragt wurde, prüfen wesentliche Elemente, auf denen das Einfach Einsteigen-Konzept aufbaut und kommen zu einem positiven Ergebnis. In der Presse wurden angebliche juristische Bedenken seitens des Verkehrssenators zitiert. Eine Rückfrage beim Sprecher des Hauses Herrn Tittmann hat ergeben, dass diese jedoch bislang lediglich nicht geprüft worden sind.

---

1 Bracher T., Gies J., Schlünder I., Warnecke T (2014): „Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge“, Deutsches Institut für Urbanistik.

2 Maaß C., Dr. Barth S., Prof. Dr. Bernecker T., Dipl.-Ing. Dünnebeil F., Dipl. Geogr. Waluga G., Weyland R. (2016): Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“, Hamburg Institut, im Auftrag des Baden-Württembergischen Verkehrsministeriums.

## **Welche Vorteile hat die Wirtschaft von Einfach Einsteigen?**

Die Wirtschaft wird massiv vom Einfach Einsteigen Konzept profitieren. Für den Einzelhandel und Veranstalter bedeutet es, dass Kund\*innen und Besucher\*innen nicht mehr die Kosten der An-/Abreise mit einrechnen müssen. Die belgische Stadt Hasselt ist, in der Zeit als sie steuerfinanzierten Nahverkehr anbot, von der fünftgrößten zur zweitgrößten Handels- und Einkaufsstadt Belgiens aufgestiegen. Darüber hinaus profitieren alle Unternehmen vom Rückgang des Autoverkehrs und dem daraus folgenden Rückgang der Staus. Handwerker\*innen und Dienstleister\*innen kommen schneller zum Ziel. Lieferungen kommen schneller an. Mitarbeitende kommen pünktlicher und ausgeruhter zur Arbeit und kommen früher nach Hause. Zu einer lebenswerten Stadt gehört ein gut ausgebauter Nahverkehr und gilt damit als Faktor, damit Fachkräfte sich für eine Stadt entscheiden. Unternehmen müssen ferner weniger für Bereitstellung und Unterhalt von Parkplätzen zahlen.

Wenn Bremen diesen innovativen Schritt macht, so bietet dies enorme Chancen für die hiesige Wirtschaft. Der Fokus auf die Verbesserung des Nahverkehrsangebots, seine Attraktivität, Störungsfreiheit und Effizienz bietet Unternehmen die Chance Angebote und Dienstleistungen für Nahverkehrsunternehmen und Fahrgäste zu entwickeln, in Bremen zu erproben und in der Folge auch über Bremen hinaus zu vertreiben.

Die Umsetzung von Einfach Einsteigen wird direkt bei Nahverkehrsunternehmen, im Bereich Planung und Wissenschaft sowie der Bauwirtschaft und indirekt über Stärkung der Kaufkraft und andere Effekte tausende von dauerhaften, attraktiven Arbeitsplätzen schaffen und zu erhalten helfen. Darüber hinaus zeigt das Beispiel Tallinn in Estland, dass fahrscheinfreier Nahverkehr ein großer Pluspunkt für das Stadtmarketing Bremens wäre und zusätzliche Tourist\*innen anziehen würde.

## **Wie argumentiert man gegenüber Menschen, die den Nahverkehr nicht nutzen?**

Nahverkehr ist Bestandteil einer gemeinwohlorientierten Daseinsvorsorge und muss entsprechend von der Gemeinschaft finanziert werden. Alle, die den Nahverkehr nicht nutzen profitieren von leeren Straßen, besserer Luft, weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit.

## Warum lehnen wir das 365 € Ticket ab?

Das 365 € Ticket führt, so zeigt das Beispiel Wien, nicht dazu, dass Autofahrende auf den Nahverkehr umsteigen. Es führt zunächst dazu, dass Bestandsnutzer auf das Jahresticket wechseln. Nur der Ausbau des Nahverkehrs und flankierende Maßnahmen, wie die Parkraumbewirtschaftung, führen zu einem Umstieg. Die Einführung des 365 € Tickets in Bremen würden dem Nahverkehrsausbau jedoch Mittel entziehen und der Ausbau aus zusätzlichen Haushaltsmitteln ist nicht in Sicht. Insofern sind keine positiven Verkehrseffekte zu erwarten. Konkret hat auch der Jahrespreis 365 € zunächst zwar einen positiven PR-Effekt, der aber für Wien gerade zum Problem wird: Man kann den Preis nicht anheben, um die steigenden Kosten aufzufangen und da die Stadt nicht mehr Mittel bereitstellen kann, muss man irgendwann an der Qualität des Angebots sparen.

Das Einfach Einsteigen Konzept ist dagegen ganzheitlich angelegt. Es sieht Mittel für den Ausbau vor, macht den Nahverkehr also attraktiver für Autofahrende und fordert auch flankierende Maßnahmen wie eine Parkraumbewirtschaftung und die Bereitstellung von Mitteln für den Rad- und Fußverkehr. Die Umsetzung von Einfach Einsteigen sollte zwingend mit der Umsetzung der Fahrradprojekte aus dem VEP 2025 und der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung verbunden werden.

## Warum keine Umlage, die Rad- und Fußverkehr impliziert?

Umlagen müssen aus rechtlichen Gründen einen sehr klar umrissenen Gegenstand betreffen. Dies ist beim Nahverkehr relativ gut möglich. Je breiter man die Verwendung der Mittel aus einer Umlage fasst, desto juristisch und politisch angreifbarer wird eine Umlage. Wir fordern die Ausbaumaßnahmen für den Rad- und Fußverkehr aus zusätzlichen Haushaltsmitteln und der Umschichtung von Mitteln aus dem Verkehrshaushalt für den Straßenausbau und -unterhalt zu finanzieren. Später soll die Finanzierung dieser Maßnahmen durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung aufgestockt werden. Damit sollten ausreichende Mittel für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs zur Verfügung stehen, ohne die Gesetze zur Einführung der Umlage unnötig zu verkomplizieren und juristisch sowie politisch angreifbarer zu machen.

## Welche weiteren Vorteile hat Einfach Einsteigen?

Jenseits der vielen positiven Effekte für die Bürger\*innen aus verkehrspolitischer, ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Sicht, gibt es weitere Effekte der Umlage:

Die jährlich 1,5 Millionen Euro, die für die Verfolgung und Inhaftierung von Schwarzfahrenden ausgegeben werden, werden vermutlich zwar nicht eingespart, aber Polizei und Justiz können ihre Ressourcen dann anderweitig sinnvoller investieren.

Wenn zudem weniger Autos auf den Straßen sind, bedeutet dies, dass diese weniger abgenutzt werden, wodurch die Kosten für den Unterhalt sinken und auftretende Schäden zügiger beseitigt werden können. Dies gilt auch für den Unterhalt von Gebäuden, die aktuell durch die Luftverschmutzung angegriffen werden.

## Kontaktdaten

### Einfach Einsteigen

Postfach 106052

28060 Bremen

einfach@einsteigen.jetzt

Einfach Einsteigen wird unterstützt von der

**Bewegungs-**  
stiftung

Anstöße für soziale Bewegungen