



Das Bremen-Ticket

**Von der Vision zur realistischen Perspektive
eines kostenfreien Nahverkehrs
für Bremen**

WIR BEWEGEN BREMEN
STARK | SOZIAL



I. Analyse: Eine Verkehrswende für Alle benötigt eine Nahverkehrsrevolution

Die aktuelle Pandemie trifft alle Lebensbereiche, auch die Mobilität. Menschen schränken – je nach ihren beruflichen Möglichkeiten – ihre Mobilität auf das unbedingt Notwendige ein. Der öffentliche Nah- und Fernverkehr erfährt einen Bruchteil seiner sonstigen Auslastung, sonst staugefüllte Autostrecken im Stadtgebiet haben sich geleert. Dies darf aber kein Anlass sein, längst bekannte Mobilitätsprobleme und Anforderungen an zukünftige Mobilität zu verdrängen. So wie es eine Zeit nach der Pandemie geben wird, wird – und soll – es wieder Zeiten hohen Mobilitätsbedarfes geben, gerade in einer Großstadt wie Bremen. Wir wollen die Zwischenzeit nutzen, zukunftstaugliche Maßnahmen auf den Weg zu bringen, um diesen Mobilitätsbedarf sozialer, ökologischer und wirtschaftsstärkender gerecht zu werden und Bremen als sozial-ökologischen Vorreiter in Deutschland zu positionieren.

Wir als SPD Bremen-Stadt sind der Überzeugung, dass es aus sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Gründen einer Verkehrswende für Alle bedarf, deren größte Anstrengung die Stärkung des öffentlichen Nahverkehr sein muss:

Ökologische Gründe

- 26 % Prozent der Bremer CO₂-Emmissionen (ohne Stahlwerke) entfallen auf den Verkehrssektor. Diese entstehen in ihrer übergroßen Mehrheit (80 %) im Straßenverkehr. Sie haben sich seit 1990 nur um rd. 5 % verringert, wobei diese Reduktion in den 1990er-Jahren stattgefunden hat. Seit Mitte der 2000er-Jahre steigen die CO₂-Emmissionen im Straßenverkehr sogar wieder an. ([Daten laut Bericht nach § 5 des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes vom Dezember 2020.](#))
- Mobilität im öffentlichen Nahverkehr spart laut Umweltbundesamt (2020) deutlich über 50 % CO₂ gegenüber der Kfz-Nutzung ein (Straßenbahn 61 %, Linienbus 46 %, Werte für 2018).
- Dabei ist zu beachten, dass die Nutzung von Verkehrsträgern Wechselwirkung entfaltet. Ein hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verschlechtert beispielsweise die Attraktivität des Radverkehrs mit Blick auf Verkehrssicherheit und Luftqualität – mindestens dort, wo Rad- und MIV-Routen nebeneinander verlaufen. Gelingt es umgekehrt, mehr MIV-Nutzer:innen, für die ein Umstieg aufs Rad nicht infrage kommt, für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu gewinnen, verbessern sich die Bedingungen für den Radverkehr.

Soziale Gründe

- Das Kfz als primäre Mobilitätsform bindet in Form mehrspuriger Straßen und von Parkplätzen öffentlichen Raum, der für soziale Begegnung und grüne Naherholung, gerade für Familien und Menschen mit kleinen Wohnungen, ebenso benötigt wird wie für den Fuß- und

Radverkehr im Quartier. Eine weitere Rolle spielt die Lärmbelastung insbesondere an den großen Straßenzügen.

- Das Fahrrad ist die wirtschaftlichste und ökologischste Mobilitätsform jenseits des Fußverkehrs. Bremen kann durch Jahrzehntelange Vorarbeit heute auf einen Radverkehrsanteil von 25 % aufbauen, so viel wie keine andere Großstadt unserer Größe. Bremen intensiviert derzeit seine Anstrengungen weiter erheblich (Premiumrouten, Wesersprünge, Instandsetzung bestehender Radwege). ABER: Fahrräder sind in ihrer Nutzbarkeit für viele Menschen eingeschränkt: Sie sind auf einen bestimmten Radius begrenzt und decken nicht den vollen Mobilitätsbedarf eines Menschen ab, selbst innerhalb der Stadt nur bei innenstadtnaher Wohnlage. Sie sind teilweise witterungseingeschränkt und können schon rein körperlich nicht von Allen genutzt werden.
- Öffentlicher Nahverkehr ist die wirtschaftlichste unter den für Alle zugänglichen Mobilitätsformen. Das eigene Auto ist teuer in Anschaffung und Unterhalt. Es erfordert je nach Modell und Laufleistung rund 250 Euro/Monat laufende Kosten und noch einmal denselben Betrag für die Abschreibung der Anschaffungskosten. Aber auch der ÖPNV ist für viele Haushalte zu teuer:
 - Sozialleistungsbezieher:innen: Der Preis für das StadtTicket wurde in Bremen jüngst auf 25 Euro abgesenkt. Der Regelbedarf in der Grundsicherung sieht für Mobilität 39 Euro vor, die aber auch die gelegentliche Bahnfahrt zum Familienbesuch oder für Car-Sharing zum Baumarkt oder Möbelhaus abdecken müssen.
Geringverdiener:innen oberhalb der Grundsicherung steht das StadtTicket nicht offen. Sie müssen auf das gewöhnliche Monatsabo zurückgreifen (MIA 56,10 Euro monatlich, ohne Abo 67,80 Euro).
 - Hohe Belastung von Familien: ein Schüler:innen-Ticket liegt bei monatlich knapp 50 Euro. Eine Alleinerziehende mit einem schulpflichtigen Kind muss für den Mobilitätsbedarf beider somit bereits 106 Euro monatlich aufbringen. Bei zwei Elternteilen und zwei Kindern sind es 212 Euro.
 - Das Angebot im Nahverkehr ist gerade in vielen günstigen, innenstadtferneren Wohnlagen nur Mittelmaß. Insbesondere ist die Taktdichte zu gering und sind die Wege zu den Haltestellen zu lang. Das Ergebnis sind zu lange Reisezeiten, sodass viele Menschen ein Auto benötigen. Es bedarf einer Ausbau-Offensive sowohl bei Bussen und Straßenbahnen (Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV) als auch im Zugverkehr (Schienen-Personennahverkehr, SPNV), sowohl mit Blick auf neue Verbindungen als auch auf einen dichteren Takt.
 - Auch die Anbindung großer Gewerbegebiete und Betriebsstätten ist erkennbar ausbaufähig. Das GVZ ist immer wieder Thema; hier ist es bereits zu ersten Corona-bedingten Verstärkungen gekommen. Aber auch die Stahlwerke und Gewerbegebiete wie die Hansa-Linie und perspektivisch Amazon in Achim sind zu nennen. Die Beschäftigten müssen dadurch häufig die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für ein Auto in Kauf nehmen.

Wirtschaftliche Gründe

- Wirtschaftsverkehr im Stau bedeutet auch: Logistik, Handwerk und Zulieferung verlieren bares Geld. Allein der PKW-Zuwachs beträgt jährlich gut 3.000 Stück in der Stadtgemeinde Bremen, den Zuwachs im straßengebundenen Güterverkehr noch nicht berücksichtigt. Ein besseres Angebot des öffentlichen Nahverkehrs macht die Straßen freier für die, die auf das Kfz für ihr Gewerbe und ihren Beruf angewiesen sind.
- Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass ansteigende CO₂-Bepreisung den Betrieb von (Verbrenner-)MIV für eine noch längere Übergangszeit weiter verteuern wird.
- Die Innenstadt ist in ihrer Funktion als Einkaufs- und Erlebnisstandort auch in Zukunft unverzichtbar, wegen der damit verbundenen Arbeitsplätze, aber auch der identitätsstiftenden Funktion der Innenstadt für Bremen. Gleichzeitig ist sie der am besten mit dem ÖPNV angebundene Einkaufs- und Erlebnisstandort Bremens. Die politische Zielsetzung, den ÖPNV zum führenden Verkehrsträger zu machen, stärkt sie gegenüber Standorten, die Vorteile über die Kfz-Anbindung generieren. Gleches gilt für die Stärkung der lokalen Ökonomie in den Stadtteil-Zentren.
- Ein starker öffentlicher Nahverkehr im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen – verbunden mit mehr Aufenthaltsqualität und bezahlbarem Wohnraum – macht den Wohnort Bremen attraktiver und trägt so zu mehr Steuereinnahmen des Stadtstaates bei. Somit werden Finanzkraft und die Investitionsfähigkeit Bremens, auch in seine Wirtschafts- und Wissenschaftsstruktur, gestärkt.
- Zukunftsgerichtete Mobilitätsangebote jenseits des Autoverkehrs sind Teil der öffentlichen Präsenz einer Großstadt und damit ihres Images gerade bei jungen Menschen. Dieser Image- und Attraktivitätsgewinn ist für junge Fachkräfte ein nicht zu unterschätzender Faktor bei der Wahl ihres langfristigen Wohnortes. Bremen hat hier Aufholbedarf und kann mit mutigen, zukunftsträchtigen Mobilitätsangeboten einen positiven Beitrag leisten.

Wir wissen: Es wird auch in Zukunft weiterhin Menschen geben, die in ihrem Alltag auf das Auto angewiesen sind, sowohl auf das eigene Auto als auch auf Car-Sharing. - sei es aus beruflichen, familiären oder körperlichen Gründen. Umso wichtiger ist es, allen anderen ein attraktives Mobilitätsangebot im Bereich des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) zu machen.

Bremen hat dabei den größten Nachholbedarf im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs. Trotz des starken Radverkehrsanteils ist der MIV-Anteil am Verkehrsaufkommen in Bremen mit 36 % keineswegs niedriger als in vergleichbaren Städten; stattdessen weist der Nahverkehr eine besonders geringere Nutzung auf (15 %). Klimaziele und soziale Teilhabe lassen sich nur erreichen, wenn dieses Verhältnis umgekehrt wird. Eine soziale Verkehrswende braucht eine „Nahverkehrsrevolution“.

II. Unser Konzept: Mit dem „Bremen-Ticket“ zur Nahverkehrsrevolution

Der öffentliche Nahverkehr in Bremen wird sukzessive fahrscheinfrei.¹

Zunächst können alle Bremer:innen „einfach einsteigen“, ohne einen Fahrschein lösen zu müssen. Diesen Schritt bezeichnen wir als „Bremen-Ticket“. Als Fahrschein genügt das Vorzeichen eines Ausweisdokumentes, das als Wohnort Bremen angibt. Bei unter 16-Jährigen Bremer:innen genügt der Schüler:innenausweis. Bremer:innen, die ins Umland pendeln, benötigen nur noch ein Anschlussticket für ihre jeweilige Zielzone. Die Kostendeckung erfolgt steuerfinanziert (siehe „Unser Finanzierungsvorschlag“). Das „Bremen-Ticket“ kann zeitnah eingeführt werden; wir schlagen den 01.01.2023 vor, damit der erste große Schritt noch vor der kommenden Bürgerschaftswahl in die Tat umgesetzt werden kann.

Später gilt Fahrscheinfreiheit auch für Tourist:innen und Pendler:innen. Die Fahrkarten werden dann in der Stadtgemeinde Bremen in Gänze abgeschafft. Weil die Rechtsgrundlagen aufwändiger zu erstellen sind, um Nicht-Bremer:innen in die Finanzierung einzubeziehen, sollen etwas später, nämlich mit Jahresbeginn 2025 alle Menschen in den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Bremen (gesamter Geltungsbereich der Tarifzonen 100 und 101) „einfach einsteigen“ können.

Begleitend wird das Angebot des ÖPNV in Bremen sukzessive deutlich ausgeweitet. Schon vor Einführung des „Bremen-Ticket“ startet eine mehrstufige Angebots-Offensive. Bestehende Ausbaupläne der BSAG, die dem Beirat zur Teilstudie des Verkehrsentwicklungsplans bereits vorliegen, bilden eine sehr gute Grundlage und ermöglichen dafür einen schnellen Startschuss. Die Angebots-Offensive soll Folgendes ermöglichen:

- a. „Fahren ohne Fahrplan“. Das bedeutet, dass Busse und Bahnen der betreffenden Linien so häufig fahren, dass man ohne auf den Fahrplan zu schauen einfach zur Haltestelle geht und nach kurzer Wartezeit befördert wird. Das ist Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV als führenden Verkehrsträger. Erforderlich ist dafür mindestens ein 7,5-Minuten-Takt. Der 7,5-Minuten-Takt besteht bereits heute auf besonders wichtigen Linien während der Berufszeiten. Ziel ist, ihn (mindestens) wochentags von 6-21 Uhr für die große Mehrheit der Linien anzubieten. Diese Strecken binden 85 % aller Bremer:innen an.

1 Die Begriffe „fahrscheinfreier oder -loser“ bzw. „kostenloser ÖPNV“ werden in diesem Papier synonym verwendet. Vielfach wird in der Debatte um „kostenlosen ÖPNV“ die Begrifflichkeit „fahrscheinlos“ als sachlich korrekt angesehen, da auch bei einer Abschaffung von Fahrscheinen weiterhin Kosten zu tragen seien. Die Kosten würden aber nicht mehr über Fahrscheine gedeckt, sondern vollständig kollektiv finanziert (z.B. aus Steuern). Diese Analyse ist richtig, allerdings werden viele öffentliche Infrastrukturen, z.B. Schulen oder Fahrradwege, ebenso aus Steuern finanziert und nicht über eine Nutzer:innen-Gebühr; ihre Nutzung gilt im Sprachgebrauch dennoch als „kostenlos“. Daher verwendet dieses Papier sowohl den leichter zugänglichen Begriff „kostenlos“ als auch den technisch präziseren Begriff „fahrscheinlos“ bedeutungsgleich.

- b. Eine Schnell-Anbindung an die Innenstadt für mehr innenstadtferne Stadtteile. Mit dem SPNV kommt man bereits heute von den Bahnhöfen Mahndorf, Oberneuland oder Oslebshausen in unter zehn Minuten zum Hauptbahnhof. Diese Liste muss länger werden. Wo dies mangels SPNV-Verbindung nicht möglich ist, aber sinnvoll wäre, können Expressbusse angeboten werden.
- c. Quartiersbusse gewährleisten die Nah-Anbindung in Gebieten, die bisher nur ein geringes ÖPNV-Angebot haben, beispielsweise Oberneuland, ggf. auch mit On-Demand-Kleinbussen (Ruf-Kleinbusse).
- d. Attraktivere Anbindung großer Gewerbegebiete: Ziel ist, dem Mobilitätsbedarf von Beschäftigten, die außerhalb der Innenstadt arbeiten, besser gerecht zu werden.
- e. Verstärkung einer Fährverbindung zwischen Rablinghausen/Woltmershausen, Gröpelingen / Pier 2 und der Überseestadt sowie der Sielwallfähre und deren Einbindung in den Nahverkehr.

Dazu werden konkret folgende Maßnahmen ergriffen:

1. Noch 2021 beginnt die 1. Stufe der Angebots-Offensive der BSAG:
 - „Fahren ohne Fahrplan“ (7,5-Minuten-Takt) auch zwischen den Berufszeiten auf den Linien 1, 4, 6, 24, 25. 15-Minuten-Takt für die Linie 26/27.
 - Sonntagstakt hoch auf fünfzehn Minuten statt zwanzig Minuten.
 - Dauerhafte Beibehaltung des Expressbusses 63S (Hauptbahnhof -> GVZ).
2. Zeitgleich mit der Einführung des „Bremen-Ticket“ folgt die 2. Stufe der Angebots-Offensive der BSAG:
 - Die Linien 1, 2, 3, 4 (auf Bremer Gebiet), 6 und 10 fahren, soweit sie nicht bereits im 7,5-Minuten-Takt verkehren, werktags 6-21 Uhr (Samstag ab 9 Uhr) immer mindestens im 10-Minuten-Takt.
 - Die Linien 4 und 6 fahren im Berufsverkehr alle fünf Minuten, die Linie 1 alle sechs bis sieben Minuten.
 - Auf wichtigen Verbindungen, die (derzeit) über keine Straßenbahngleise verfügen, werden nach Hamburger Vorbild Metrobusse eingerichtet. Bremer Metrobusse erfüllen ebenso das Taktversprechen: werktags 6-21 Uhr (Samstag ab 9 Uhr) immer mindestens im 10-Minuten-Takt. Nach und nach werden alle diese Linien in den Folgejahren auf mindestens den 7,5-Minuten-Takt („Fahren ohne Fahrplan“) verdichtet. Von Beginn an soll die heutige Linie 24 wochentags 6-19 Uhr mindestens den 7,5-Minuten-Takt bieten und damit „Fahren ohne Fahrplan“ ermöglichen.
 - Die Linie 5 wird neben der Verdichtung auf 15-Minuten-Takt auf bestehenden Gleisen bis Gröpelingen und Universität verlängert. Dem soll die Förderung studentischen Wohnens in Gröpelingen folgen – ein wichtiger Entwicklungsimpuls für den Stadtteil.

3. In den Folgejahren folgen schrittweise weitere Verbesserungen, die zunächst Personal- und Infrastrukturausbau benötigen. Priorität haben dabei aus unserer Sicht:
 - Neue Direktverbindungen, Expressbusse und bessere Verknüpfungen vor allem zu weiteren wichtigen Arbeitsplatzstandorten, insbesondere zu Hansa-Linie, Stahlwerke, Airport-Stadt und in neue Stadtentwicklungsgebiete wie das Tabakquartier.
 - Die Linien des Prioritätsnetzes werden nach und nach sämtlich auf mindestens den 7,5-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten verdichtet, besonders wichtige Linien auf den 5-Minuten-Takt.
 - Mit den betroffenen Beiräten und über Beteiligungsformate wird über den Verlauf von Quartiersbussen in bisher vom ÖPNV kaum angebundenen Gebieten beraten und anschließend entschieden. Ausgehend von einer Beibehaltung des Ringbusses Huchting als ersten Quartiersbus betrifft dies beispielsweise (aber nicht nur) Oberneuland. Mit On-demand-Bussen könnte in Erprobungsphasen in verschiedenen Stadtgebieten Erfahrungen gesammelt werden. Gut nachgefragte Strecken werden zügig in einen Regelbetrieb übernommen.
 - Spürbare Taktverbesserungen im SPNV (S-Bahn), um besonders auch Bremen-Norder:innen und Pendler:innen aus dem Bremer Umland zum Umstieg vom PKW auf den SPNV/ÖPNV zu bewegen. Voraussetzung für Taktverbesserungen im SPNV sind jedoch Erweiterungen im Streckennetz wie z.B. ein drittes Gleis zwischen Burg und Oslebshausen mit langem Planungsvorlauf und Realisierungszeitrahmen.
 - Sukzessive Erweiterung des Straßenbahnnetzes, zunächst in die Überseestadt, Querverbindung Ost sowie Malerstraße/Osterholzer Heerstraße. Beschleunigung der Planungs- und Umsetzungsprozesse. Evaluierung der Metrobus-Linien und Entscheidung, auf welchen dieser (ggf. angepassten) Linien Straßenbahngleise verlegt werden sollen, um die Vorteile von Straßenbahnen gegenüber Bussen (mehr Komfort, mehr Geschwindigkeit) auf diesen Linien bieten zu können.
 - Fünf zusätzliche Haltepunkte, die Stadtteile in unter zehn Minuten mit der Innenstadt verbinden: Wiedereröffnung des Bahnhofs Huchting, Neubau Haltepunkte Universität (Anbindung hinteres Schwachhausen und Horn), Arbergen, Achterdiek sowie Grambke.
 - Serviceverbesserung durch Fahrgastbegleiter:innen auf ausgewählten Verbindungen.

Die Maßnahmen gehen nicht zulasten der Stärkung des Radverkehrs. Die SPD wirkt auf die zügige Realisierung der Premiumrouten, Wesersprünge und Sanierung der bestehenden Rad- und Gehwege hin.

Natürlich kostet all dies Geld. Voraussetzung ist deshalb der politische Wille zu einer Verkehrswende für Alle. Wenn wir Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit Bedeutung zumessen und uns zudem für ein solidarisches Finanzierungsmodell entscheiden, ist dies gut leistbar – für sehr viele Bremer Haushalte entsteht unter dem Strich eine spürbare monatliche Entlastung.

Unser Finanzierungsvorschlag:

- Die 1. und 2. Stufe der Angebots-Offensive der BSAG verursacht Betriebskosten von etwa 2,6 Mio. Euro und 12 Mio. Euro jährlich. Hinzu kommt eine Erst-Investition von 2,5 Mio. Euro. Diese Größenordnung kann durch Schwerpunktsetzung im Haushalt erbracht werden. Insbesondere von der Bremer Koalition beschlossene Klimaschutz-Mittel wollen wir hierfür nutzen. Neben der Mittelbereitstellung ist auch Schnelligkeit bei der Herbeiführung von Gremienbeschlüssen geboten, da mit einem Vorlauf von 1-1,5 Jahren zusätzliches Personal gewonnen und ausgebildet und Fahrzeuge bestellt werden müssen.
- Für das „Bremen-Ticket“ sind zusätzliche Mittel erforderlich, da Einnahmen aus dem Ticketverkauf von rund 90 Millionen Euro jährlich entfallen.

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. Neben allen Wohnhaushalten werden auf diese Weise auch andere Grundstücksformen wie Gewerbe- und unbebaute Grundstücke in die Finanzierung dieser gesamtgesellschaftlichen Aufgabe einbezogen. Der erforderliche Durchschnittsbetrag, um allen Bremer:innen „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“. Eine vierköpfige Familie bei nur 3,50 Euro pro Kopf. Familien profitieren auf diese Weise besonders. Der Durchschnittsbetrag von 14 Euro variiert je nach Wohnung – so kommt es insbesondere darauf an, ob der Haushalt eine Zwei-Zimmer-Wohnung bei einer städtischen Wohnungsgesellschaft oder ein großes Haus in begehrter Lage bewohnt. Sozialleistungsempfänger:innen zahlen nichts, da der Zuschlag über die Mietnebenkosten abgewickelt wird, die das Amt übernimmt. Die Finanzierung erfolgt damit sozial gerecht.

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. Dieses Modell ermöglicht deshalb, was bisher fehlt: Von einer Vision des kostenfreien Nahverkehrs zu einer realistischen Perspektive zu kommen, von der ein großer Schritt noch in dieser Legislaturperiode Wirklichkeit werden kann.

Ein zusätzlicher Vorteil dieses Modells: das „Bremen-Ticket“ erzeugt einen „Wohnort-Bremen-Bonus“, also einen Vorteil für alle Einwohner:innen Bremens und umzu, ihren Wohnsitz innerhalb der Stadtgemeinde zu haben. Denn nur Bremer:innen kommen in den Genuss des „Bremen-Ticket“. Das bringt dem Stadtstaat zusätzliche Steuereinnahmen, je zusätzlicher Einwohner:in rund 5.500 Euro pro Jahr. Das Halten und Gewinnen von Einwohner:innen innerhalb der Landesgrenzen ist für Stadtstaaten finanzielle

Existenzgrundlage – neben Anstrengungen im Wohnungsbau können auch attraktive Einwohner:innen-Angebote wie das „Bremen-Ticket“ dazu beitragen.

- 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. Mit Nachbargemeinden, die nach dem Vorbild des „Bremen-Ticket“ ein eigenes Einwohner:innen-Ticket in ihrer Gemeinde einführen, kann ein Abkommen über die wechselseitige Anerkennung geschlossen werden; für Einpendler:innen aus diesen Gemeinden entfiele dann die Pendler:innen-Abgabe.

Übernachtungsgäste könnten aufbauend auf der heutigen City-Tax über eine ÖPNV-Taxe einbezogen werden. Da es hier kaum verwaltungsmäßigen Mehraufwand gibt, kann die Einführung dieses Schritts auch vorgezogen werden. Übernachtungsgäste in Bremen erhielten dann mit ihrer Buchung Tagestickets für den ÖPNV.

Auf dieser Grundlage verblieben nur noch marginale Nutzer:innengruppen, die nicht in die Finanzierung einbezogen sind (z.B. Tagesgäste, die aber häufig die „City-Tickets“ der DB besitzen oder über die Parkgebühren einbezogen werden können). Auf dieser Grundlage könnten dann die Fahrscheine in der Stadtgemeinde Bremen gänzlich abgeschafft werden.

- Die über die 1. und 2. Ausbau-Stufe der BSAG hinausgehenden Ausbauvorhaben verlangen zusätzliche Mittel. Sie beziehen sich auf Haushaltsjahre, deren Finanzlage heute nicht seriös abschätzbar ist. Es ist aber absehbar, dass die Realisierung dieser Pläne – neben Ausbaukapazitäten – auch an zusätzlichen Finanzmitteln hängt. Dies ist nur mit einer gesamtstaatlichen Anstrengung leistbar, zum Beispiel, indem die Bundesregierung die in den kommenden Jahren ansteigende CO2-Besteuerung anteilig den Kommunen zum Ausbau des Nahverkehrs zur Verfügung stellt. Um aber zumindest teilweise unabhängig von der bundespolitischen Entwicklung agieren zu können, schlagen wir vor, den o.g. Mobilitätszuschlag auf 18 Euro zu erhöhen, um eine „Investitionsreserve“ zu erlangen. Der Wert von 18 Euro wäre weiterhin der Durchschnittsbetrag für einen Wohnhaushalt. Singles bewohnen üblicherweise kleinere Wohnungen und zahlen damit weniger, während Familien sich darüber freuen können, dass für Kinder keine zusätzlichen Kosten anfallen. Die Durchschnittsbeträge wären dann für den Zwei-Personen-Haushalt 9 Euro, für die vierköpfige Familie durchschnittlich 4,50 Euro pro Person und Monat. So entsteht eine „Investitionsreserve“ von knapp 26 Millionen Euro jährlich. Über einen Beschluss der Bürgerschaft und vorangehende Diskussionen in der Stadtgesellschaft kann demokratisch entschieden werden, diese Investitionsreserve höher oder niedriger anzusetzen.



Fazit

Aus sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Gründen brauchen wir eine Verkehrswende für ALLE. Das größte Potenzial besteht in Bremen in einer Nahverkehrsoffensive. Mit unserem Vorschlag traut sich Bremen als einzige Stadt ihrer Größe in Deutschland und eine der wenigen Städte in Europa an ein mutiges Zukunftsprojekt: den kostenfreien Nahverkehr. Diesen finanzieren wir in einem solidarischen Modell, das für alle gut leistbar ist. Das „Bremen-Ticket“ kombinieren wir mit einem Ausbau des Angebots im Bremer Nahverkehr. Mit den hier vorgelegten, mittelfristigen Vorhaben kommen wir einen großen Schritt voran; langfristig können weitergehende Angebotsverbesserungen unter anderem im schienengebundenen Nahverkehr daran anschließen. Gleichzeitig halten wir an den Radverkehrsoffensive fest. Dieses Paket dient dem Klimaschutz und der sozialen Gerechtigkeit, kurz: einer Verkehrswende für ALLE.

Beschluss des UB-Parteitags am 27.03.2021