

Zukunft des Öffentlichen Nahverkehrs: Vom Systemanbieter zum Mobilitätsdienstleister



Elektrobuss © BSAG

Der öffentliche Nahverkehr wird sich in naher Zukunft durch die digitalen Technologien tiefgreifend verändern. Er ist für uns ein wichtiger Teil des Umweltverbundes, den wir fördern und weiter entwickeln wollen. Gute Teilhabe gelingt nur durch guten öffentlichen Nahverkehr! Seit unserem Positionspapier „10 Thesen zum öffentlichen Nahverkehr“ von 2013 (vgl. **1.**) hat sich einiges verändert. Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs ist in Bremen von 14 auf 16 Prozent gestiegen, von den angestrebten 20 Prozent ist er allerdings noch ein Stück entfernt. Auch Bremerhaven mit einem ÖPNV-Anteil von 15 Prozent muss den Umweltverbund weiter stärken.

Folgende Punkte sind für eine weitere Stärkung des ÖPNV aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung:

- ➔ Während wir insgesamt auf einen Ausbau des ÖPNV setzen, besitzt die technische Weiterentwicklung im Bereich elektrisch betriebener Busse für uns Priorität. Die Hersteller sind gefordert, diese wichtige Zukunftstechnologie in Richtung Alltagsreife und Zuverlässigkeit voranzubringen. Mit einer Ausweitung der E-Technologie versprechen wir uns eine wirksame Verringerung der Emissionen.
- ➔ Um Anreize für eine stärkere Nutzung des ÖPNV zu machen, wollen wir u.a. das Tarifsystem vereinfachen. Tickets sollen für viele Menschen insgesamt günstiger werden. Langfristig setzen wir auf das 365-Euro-Ticket nach dem Vorbild Wiens.
- ➔ Wir wollen die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern. Dafür soll der Autoverkehr in der Innenstadt erheblich verringert werden.
- ➔ Öffentliche Verkehrsunternehmen werden in einem schärferen Wettbewerb mit neuen Mobilitätsdienstleistern und infolge der rasant fortschreitenden Digitalisierung nur bestehen können, wenn sie ihr Geschäftsmodell verändern und differenzieren. Die erwartete Entwicklung im Bereich des Autonomen Fahrens birgt sowohl Chancen wie Risiken für die Zukunft unserer lokalen Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbünde und für unsere Mobilität insgesamt. Vor dem Hintergrund der schnellen Entwicklung im Bereich der digitalen Technologien und der Notwendigkeit, schädliche Emissionen zu Gunsten von Mensch und Umwelt zu verringern, gilt es schon jetzt, die notwendigen Weichen zu stellen.
- ➔ Wir wollen das Straßenbahnnetz sinnvoll ausbauen und weitere innerstädtische Haltestellen für die Regio-S-Bahn schaffen.

Unsere Forderungen im Einzelnen:

1. Umweltverbund stärken

Der öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Teil der integrierten Stadtentwicklung und des Umweltverbundes (Schienen-Personen-Nahverkehr/ Öffentlicher Personen-Nahverkehr/Fahrrad/Carsharing/Fußverkehr). Es ist festzustellen, dass der Verkehrsbereich hinsichtlich des Gesamt-CO₂-Ausstoßes seit Jahren bundesweit stagniert. Gesundheitsschädliche Probleme wegen Feinstaub oder Stickstoffoxid belasten auch Bremen und Bremerhaven. Eine gute Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs mindert Verkehrsbelastungen der gesamten Stadt und erhöht die Lebensqualität aller Bremer*innen und Bremerhavener*innen. Der Modal Split des ÖPNV hat sich in Bremen leicht auf 16 Prozent erhöht. In Bremerhaven beträgt er 15 %. Dieser Anteil ist im Bundesvergleich unterdurchschnittlich, was auch am starken Radverkehrsanteil in Bremen und Bremerhaven liegt. In Bremen hat der Kfz-Verkehr im Modal split abgenommen. In Bremerhaven haben wir sogar eine Zunahme des Kfz-Verkehrs zulasten vor allem des Fußverkehrs. Gerade Bremerhaven muss viel stärkere Anstrengungen unternehmen, um den Umweltverbund zu stärken. Der motorisierte Verkehr kostet die Kommunen im Schnitt drei Mal so viel wie der öffentliche Nahverkehr (vgl. dazu die Studie der Universität Kassel: **2**). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs muss deshalb entscheidend zugunsten des Umweltverbundes reduziert werden. **Wir betonen erneut unser Ziel, dass der gesamte öffentliche Nahverkehr bis 2030 in Bremen und Bremerhaven nahezu vollständig elektrisch betrieben werden soll.**

Wir unterstützen und fordern vorrangig Maßnahmen zur Förderung der Verkehre des Umweltverbundes. Nur durch eine entsprechende Steuerung kann der Verkehrsbereich den notwendigen Beitrag zur Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele erreichen. Für eine gerechte und umweltfreundliche Organisation des Gesamtsystems Verkehr ist deshalb zwingend eine finanzielle Umsteuerung erforderlich.

Die Bundesregierung hat in ihrer Ratlosigkeit wegen des drohenden Vertragsverletzungsverfahrens einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr vorgeschlagen. Als durchgerechnet wurde, dass dies in den ersten Jahren nach Einführung über 25 Milliarden Euro pro Jahr kosten könnte, wurde dieser Vorschlag schnell zurückgezogen. Da die meisten Städte und Kommunen in Verkehrsverbänden organisiert sind, gibt es zudem auch strukturelle Schwierigkeiten. Preiswerter ÖPNV hat sozialpolitisch wie ökologisch große Vorteile, wird aber das Problem der Luftverschmutzung durch Dieselaabgase

kurzfristig nicht lösen können. **Ohne eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs zu Lasten des Autoverkehrs sind die Luftreinheitsprobleme in den Städten dauerhaft nicht gerecht und effektiv zu lösen.** Leider weigert sich die Bundesregierung wirksame und gebotene Maßnahmen durchzusetzen wie die Blaue Plakette und technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen auf Kosten der Automobilindustrie.

2. Tarife günstiger machen und einfacher gestalten - Finanzierung neu denken!

- a) **Der öffentliche Nahverkehr ist zu teuer. Wir wollen perspektivisch das Wiener Modell mit einem 365-Euro-Jahresticket einführen.** Wir setzen uns dafür ein, dass dies vom Bund gefördert und durch den Wegfall der Diesel-Privilegierung bei der Mineralölsteuer gegenfinanziert wird. Wir unterstützen die bundesweite Petition zum steuerfinanzierten 1-Euro-Ticket **(3)**. Das günstige Jahresticket wird in Wien über gesteigerte Nutzerzahlen, eine Ausweitung der Parkraumüberwachung und eine höhere Parkgebühr finanziert. Von der höheren Nutzung des ÖPNV profitieren alle Verkehrsteilnehmer*innen in Wien. Das ist eine wünschenswerte Steuerungswirkung im Gesamtsystem, die gleichzeitig den ÖPNV dauerhaft preiswerter und attraktiver machen kann. Neben Schnelligkeit und Komfort ist der Preis ein zentrales Kriterium, um mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Fahrverbote in den Städten könnten vermieden werden. Die Umstellung auf ein solches Modell bedarf eines umfassenden, zeitintensiven Abstimmungsprozesses.

Auf dem Weg zu diesem neuartigen Ticketsystem müssen Maßnahmen ergriffen werden, die schon kurzfristig Vergünstigungen schaffen:

- b) **Der Ticketpreis in Bremen und Bremerhaven darf nicht weiter steigen und sollte zunächst eingefroren werden. Es soll weitere günstige Angebote für besondere Gruppen geben.** Sozialticket, Jobticket, Semesterticket, Freiwilligenticket, 6 Monate kostenloses Ticket für Senior*innen sind schon gute Angebote, die wir umgesetzt haben oder umsetzen werden. Wir teilen das Ziel, die öffentliche Mobilität von Auszubildenden preiswerter zu machen und sie nicht schlechter als Studierende zu stellen. Wir schlagen die garantierte Abnahme eines Kontingentes von Azubi-Tickets vor, die mit Rabatt zum Beispiel von den Kammern an die Ausbildungsbetriebe weitergegeben werden. Das Angebot für Schüler*innen ist mit jährlich 570 Euro zu teuer. In Berlin kostet ein Schülerticket 275 Euro. Auch hier könnte eine Kontingentlösung entsprechend der Nachfrage an den Schulen eine Lösung

sein. Unser Sozialticket das sogenannte Stadtticket ist eine freiwillige Leistung und eine gute Maßnahme, die sozial Schwächeren wirksam hilft. Es liegt über den für Mobilität vorgesehenen Hartz-IV-Regelsätzen. Der Preis sollte von derzeit € 38,90 auf € 34,60 abgesenkt werden. Zur Finanzierung wären dafür gesteigerte Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder zusätzliche Mittel ab 2020 vorzusehen.

- c) **Das Tarifsystem ist zu unübersichtlich. Er muss vereinfacht und familienfreundlicher werden.** Die BSAG und der VBN haben zur Vereinfachung mit Erfolg die BOB-Karte eingeführt, mit der Fahrgäste ohne vertiefende Kenntnisse des Tarifsystems den ÖPNV nutzen können. Wir schlagen **die Einführung einer Guthabekarte vor wie es sie in asiatischen Metropolen häufig gibt.** Durch Nutzung bei Ein- und Ausstieg wird der richtige Tarif abgerechnet. Für auswärtige Besucher*innen und Tourist*innen wäre dies ein nützliches Angebot. Die Zusatzangebote des ÖPNV sollen ausgebaut werden, um weitere Menschen für den Umstieg vom MIV in die Busse und Bahnen zu animieren. **Dazu gehört der freie Zugang zum WLAN während der Fahrt in den Fahrzeugen.** In den kommenden Fahrzeug-Generationen soll eine WLAN-Anschluss-Möglichkeit serienmäßig eingerichtet sein.

3. **Weniger Autos in der Innenstadt – mehr Raum für Menschen**
Innenstädte der Zukunft werden autofrei oder emissionslos sein. Dafür muss die Rolle des öffentlichen Nahverkehrs wie des Fuß- und Radverkehrs deutlich gestärkt werden. Viele europäische Großstädte haben Konzepte zur Reduzierung des Autoverkehrs in den Innenstädten entwickelt (z. B. Oslo, Madrid, Helsinki, Kopenhagen, Paris). **Für Bremen streben wir eine auto- oder emissionsfreie Innenstadt an, dieser Bereich soll sich zwischen Wall, Bürgermeister-Smidt-Straße und Martinistraße erstrecken. Im inneren Bereich der Stadt könnte die Nutzung im vorhandenen Netz des öffentlichen Nahverkehrs kostenfrei sein. Eine Erprobung mit kostenfreien Samstagen wäre anzudenken.** Autonome Kleinbusse könnten den Service verbessern. Auch für die Belieferung der Kunden mit den eingekauften Waren sind umweltfreundliche, bequeme, digitalbasierte Lösungen zu entwickeln.

4. **Parkkapazitäten am Rand der Innenstadt schaffen**
Die Parkhäuser in der inneren Stadt (Parkhaus Mitte, Katharinenklosterhof, Am Dom) würde man heute nicht mehr dort bauen, wo sie jetzt stehen. Das Parken muss bedarfsgerecht außerhalb dieses inneren Bereiches organisiert werden. **Voraussetzung dafür ist, dass die bestehenden Innenstadtparkhäuser**

sukzessive verlegt werden. Stattdessen sollen Parkkapazitäten am Rande der Innenstadt geschaffen werden. Für ein attraktives Park & Ride-Angebot wäre ein Parkhaus in der Nähe der Universität an der Schnittstelle der Linie 6 und dem geplanten S-Bahn-Haltepunkt Technologiepark ein schnelles und sehr attraktives Angebot, welches bei entsprechend günstiger Anbindung einen konkurrenzlos schnellen Transfer in die innere Stadt gewährleisten würde.

5. Nahmobilität stärken

Öffentlicher Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr und umweltfreundlicher, emissionsfreier Lieferverkehr erhalten Vorrang und die für einen reibungslosen Ablauf notwendigen Räume. Dafür müssen die Nahmobilität und der öffentliche Nahverkehr so bequem, attraktiv und sauber sein, dass die Innenstadt nicht nur wegen aufgewerteter Freiräume, weniger Lärm und Feinstaub für mehr Besucher*innen attraktiver werden. Die multimodalen Verknüpfungen mit dem Radverkehr wollen wir stärken. Haltestellen und Bahnhöfe sind dafür ideale multimodale Orte. Die verbesserte Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr ist dafür ein weiteres zu stärkendes Element. Ein intelligentes, gut funktionierendes Fahrradleihsystem kann hier eine sinnvolle Ergänzung sein.

6. Autonom unterwegs – Chancen und Risiken für die Nutzer*innen und Verkehrsbetriebe

Mobilität insgesamt wird sich grundlegend wandeln. Die Automatisierung der Mobilität bis hin zu eigenständig autonom fahrenden und vernetzten Fahrzeugen wird sich rasch weiter entwickeln. Die Einführung des autonomen Fahrens birgt Chancen wie Risiken für die Verkehrsbetriebe. Gerade auf gut frequentierten Strecken könnte es attraktive und profitable Alternativangebote geben, die sich nicht an der Bezahlbarkeit des gesamten Systems des öffentlichen Verkehrs orientieren werden. Das autonome und vernetzte Fahren birgt die Chance, Verkehrsflüsse in Zukunft besser zu steuern. Es ist zu prüfen, welche infrastrukturellen Voraussetzungen perspektivisch von öffentlicher Hand getätigt werden müssen.

Es kommt jetzt darauf an, geeignete politische Rahmenbedingungen zu setzen, um den öffentlichen Nahverkehr und das Sharing im Sinne der Verbesserung der Teilhabe für die Zukunft der Mobilität entscheidend zu stärken. Autonome Kleinbusse sind eine Chance für die Anbindung unterversorgter Gebiete oder in Schwachlastzeiten. Wir brauchen in Bremen und Bremerhaven Teststrecken für autonome Kleinbusse, wie in den Havenwelten geplant, um uns frühzeitig technisch weiter zu entwickeln. Gut

ausgelastete Strecken, die wirtschaftlich mit großen Fahrzeugen bedient werden können, könnten dann später ebenfalls mit autonomen oder teilautonomen Fahrzeugen bedient werden.

7. Apps und Co. – In Zukunft investieren

Der Bedarf steigt, sich für eine Reise mit verschiedenen Verkehrsträgern durch einen Anbieter bequem zu informieren, über die dann auch die Buchung und Bezahlung erfolgen kann. Bundesweit und länderübergreifend wird es dafür Mobilitätsportale und Apps geben. Die grüne Bundestagsfraktion hat dazu die Idee des Grünen MobilitätsPass entwickelt (vgl.: 4).

Für die regionalen Nahverkehrsbetriebe und Verkehrsverbünde wie die BSAG, Bremerhavenbus oder den VBN wird es von entscheidender Bedeutung sein, sich frühzeitig an diesen Mobilitätsportalen zu beteiligen. BSAG und VBN beteiligen sich bereits aktiv an der bundesweiten Plattformentwicklung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) namens „MobilityInside“. Durch die notwendige Teilnahme an solchen Mobilitätsplattformen wären profitable Streckenabschnitte für Wettbewerber leicht zu ermitteln. Dies birgt vielfältige Risiken für die kommunalen und privaten Naheverkehrsunternehmen. **Der ökonomische Reiz für Fahrzeughersteller und Softwareentwickler, sich im Bereich Mobilitätsdienstleistungen zu engagieren, hat sich deutlich erhöht.** Diverse neue Anbieter werden hinzukommen bzw. sind bereits am Start, die über Plattformen untereinander vernetzt sind oder es sein werden. Die Plattformindustrien werden zukünftig die Kundendaten im direkten Zugriff haben und damit die Nahverkehrsunternehmen und andere Leistungsanbieter unter Umständen zum reinen „Carrier“ degradieren. Die Daten lassen sich vielfältig verwenden: z. B. im Sinne der „behavioral economics“, d. h. Verhaltensmuster lassen sich mit Blick auf deren ökonomische Verwendung analysieren und einsetzen. Dies gilt nicht nur für die Mobilität. Am Ende könnten die wenigen Großkonzerne lediglich an den Daten interessiert sein, mit denen sich weitere, neue Geschäftsmodelle erschließen lassen, um Profit zu generieren. **Für uns hingegen ist „Daseinsvorsorge“ und Teilhabe an der Mobilität für jeden das übergeordnete Ziel. Unsere städtischen Verkehrsbetriebe und die Verkehrsverbünde müssen deshalb strukturell gestärkt werden.**

8. Nahverkehrsbetriebe müssen Mobilitätsdienstleister werden

Als reine regionale Systemanbieter für Nahverkehr mit Bussen und Bahnen

würden unsere Nahverkehrsbetriebe nicht dauerhaft bestehen. **Sie müssen ihr Geschäftsmodell zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister über das jetzige Kerngeschäft hinaus weiter entwickeln, der verschiedene Elemente von Mobilitätsketten selbst oder in Kooperation anbietet.** Das Angebot muss erweitert, vernetzt und ergänzt werden durch Carsharing, Ridesharing und Bikesharing in der ganzen Stadt. Eine in eigener Verantwortung oder einem Lizenzmodell betriebene Plattform hätte für die gesamte Mobilitätskette erhebliche Vorteile. Bahnhöfe und zentrale Haltestellen können dabei gute Orte für den bequemen und bedarfsgerechten Wechsel von Verkehrsträgern sein.

9. Mehr Sammeltaxis im ÖPNV

Mit dem Rückgang des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) entsteht zwischen dem ÖPNV und dem klassischen Taximodell eine neue Nachfrage. Dieser lässt sich durch die „Mobilität auf Anforderung“ entsprechen, die preiswerter ist als das klassische Taximodell, aber teurer als der klassische ÖPNV. Die Duisburger Verkehrsbetriebe haben als erster Betrieb ihr Angebot um das sogenannte Ridesharing erweitert. Das ist eine intelligente Weiterentwicklung der Sammeltaxis. Per mobiler App zu bestellende Kleinbusse bringen Fahrgäste von Tür zu Tür; ein intelligenter Algorithmus sorgt dafür, dass ähnliche Fahrten miteinander geteilt werden („Rideshare“). Andere Städte folgen. **Bremen und Bremerhaven sollten probeweise das Angebot der örtlichen Nahverkehrsdienstleister um Ridesharing, gegebenenfalls in Kooperation, erweitern.** Langfristig können solche Projekte das Verkehrsaufkommen in Städten spürbar verringern und die Mobilität vereinfachen - wichtiger denn je in Zeiten der Diskussion um Stickstoffdioxid und andere Belastungen durch den Verkehr. Sie ermöglichen gerade auch älteren Menschen vereinfachte Teilhabeangebote.

10. Anreize für Pendlerinnen und Pendler schaffen

43 Prozent der Arbeitnehmer*innen in Bremen pendeln in die Stadt. In Bremerhaven sind es sogar 47,4 Prozent. Die Tendenz zeigt nach oben: 2015 waren es 133.400 Arbeitnehmer*innen, 2017 137.906 Arbeitnehmer*innen, die nach Bremen einpendeln. Die Anzahl der Auspendler*innen betrug rund 48.000. Der Anteil ist im Bundesvergleich unterdurchschnittlich. In Städten wie Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart, Heidelberg oder Ludwigshafen liegt der Pendleranteil bei rund zwei Drittel. Um die Belastungen durch den Verkehr möglichst verträglich zu halten, muss der Anteil der Menschen, die den ÖPNV nutzen oder Umsteigeangebote am Stadtrand nutzen, erhöht werden. **Es muss**

preiswerter, bequemer und schneller gehen, wenn man die Nahverkehrsangebote nutzen will. Es ist für Pendler*innen in Bremen in vielen Bereichen attraktiv und kostenfrei, ihre Fahrzeuge weit innerhalb von Bremen zu parken z. B. in der Nähe von Haltestellen. Das führt ursächlich zu vielen Parkproblemen in angrenzenden Wohnquartieren.
Parkraumbewirtschaftung und Anwohnerparken müssen ausgeweitet werden, um solchen Tendenzen entgegenzuwirken.

11. Straßenbahnnetz sinnvoll erweitern

Die Verkehrsbetriebe sind Dienstleister für Bremen, Bremerhaven und das niedersächsische Umland. Umsteiganreize am Stadtrand müssen verbessert werden. **Streckenverlängerungen der Straßenbahn, wie die Linien 4 und 8 ins Umland, sind wichtig für eine Entlastung der Stadt vom Individualverkehr. Für die Verlängerung der Linie 1 gilt, dass diese nur gebaut werden kann, wenn die Linie 8 verlängert wird. Wir setzen uns für einen Ausbau des Straßenbahnnetzes in der Überseestadt ein.**

12. Mehr S-Bahn-Haltepunkte in der Stadt

Der Regio-S-Bahn-Haltepunkt Technologiepark hat für uns besondere Bedeutung. Der Technologieparkhaltepunkt besitzt in Verbindung mit Straßenbahn und Park & Ride ein herausragendes Potential. Daneben sollte geprüft werden, ob ein möglicher S-Bahn-Haltepunkt in Höhe der Stephanibrücke/Eduard-Schopf-Allee realisiert wird, um die ÖPNV-Anbindung der Überseestadt erheblich zu stärken.

Links:

1. <http://www.gruene-fraktion-bremen.de/positionsapiere/10-thesen-zum-oeffentlichen-nahverkehr-in-bremen.html>
- 2.: <https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse>
- 3.: <https://www.change.org/p/1-euro-petition-f%C3%BCr-nur-einen-euro-pro-tag-bus-bahn-in-jeder-deutschen-stadt-fahren/u/22466912>
- 4.: <https://www.gruene-bundestag.de/mobilitaet/der-gruene-mobilpass-28-03-2017.html>