

Nahverkehr neu denken!

*Zukunft & Finanzierung nachhaltiger
Mobilität nach Corona*

Konferenzbericht 2021

Inhalt

1.	Zukunft & Finanzierung nachhaltiger Mobilität nach Corona?!	3
2.	ÖffiCON* – Nahverkehr neu denken!	4
3.1	Neue Finanzierungswege	5
3.2	Verkehrspolitik und Verwirklichung	11
	3.2.1. (Kommunal-)politische Maßnahmen	12
	3.2.2. Überregionale politische Maßnahmen: Die Streckenreaktivierung	14
	3.2.3. Innovationen & Tools	15
3.3	Umwelteffekte	17
	3.3.1. Tarifangebote	18
	3.3.2. Verkehrsplanung	19
	3.3.3. Investitionen in den ÖPNV	20
3.4	Diversität und Beteiligung	21
3.5	Kultur, Philosophie und Kunst	24
4.	Die ÖffiCON*: Vernetzung, Verkehrswende und neue Perspektiven auf Finanzierungswege	26
5.	Über Uns	28

1. Zukunft & Finanzierung nachhaltiger Mobilität nach Corona?!

Der Nahverkehr ist von der Corona-Pandemie schwer getroffen worden. Während der Lockdowns sind die Fahrgastzahlen um bis zu 90% zurückgegangen. Dieser Einbruch führte in der Pandemie zu enormen Einnahmeausfällen, weil der Nahverkehr überall auf der Welt zu großen Teilen über Fahrgeldeinnahmen finanziert wird. Obwohl die Fahrgastzahlen wieder gestiegen sind, ist der Nahverkehr von der Krise nicht nur finanziell, sondern auch in seinem Image negativ betroffen.

Finanzierung

Zugleich existierte bereits vor der COVID-19 Pandemie eine Debatte um neue Finanzierungsmodelle für den Ausbau und Betrieb des ÖPNV. Das Thema erhielt 2018 mit dem Vorschlag der Bundesregierung an die EU-Kommission, kostenlosen ÖPNV zu erproben, bundesweite Aufmerksamkeit und wird unter Begriffen wie Nahverkehrsabgabe, Bürgerticket, Nulltarif oder in Konkurrenz dazu 365€-Ticket in verschiedenen politischen und gesellschaftlichen Kreisen diskutiert. Diese verschiedenen Finanzierungsmodelle sind Steuerungsinstrumente, um zentrale Klimaziele durch die Verlagerung des Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zu erreichen.

Aus allen Richtungen betrachtet

Um Menschen zum Umstieg zu bewegen, muss jedoch nicht nur der Preis des ÖPNV ins Auge gefasst werden, sondern ebenso seine Attraktivität. Zudem bedeutet Verkehrswende auch einen Kulturwandel, weshalb Einfach Einsteigen das Thema jenseits der Finanzierungsstruktur als ganzheitliche Aufgabe betrachtet. Deshalb dient die ÖffiCON* nicht nur als Austauschort für technische Lösungen, sondern ebenso für gesellschaftliche und psychologische Aspekte der Verkehrswende.

Dabei bedeutet der Zugang zu Mobilität eben auch Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dieser Zugang kann durch alternative Finanzierungsmodelle erleichtert werden und so soziale Gerechtigkeit fördern. Auch wirtschaftspolitische Effekte müssen in eine ganzheitliche Betrachtung des ÖPNV als Teil der Verkehrswende mit einbezogen werden. Aus Mangel an konkreten Projekten und Konzepten geht die Debatte in Deutschland bisher jedoch häufig nicht ausreichend in die Tiefe. Im EU-Ausland existieren hingegen viele Projekte, deren Hintergründe in Deutschland wenig bekannt sind.

Ziele und Perspektiven

Ziel der online-Konferenz „ÖffiCON* – Nahverkehr neu denken!“ war es, Akteur*innen aus Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Zivilgesellschaft und Wissenschaft aus dem deutschsprachigen Raum mit internationalen Akteur*innen zusammenzubringen. Der Dialog zwischen Vertreter*innen verschiedener Fachgebiete und Wissensstände auf internationaler Basis sollte ein Austausch von Ideen und Perspektiven erzielen, genau wie eine verstärkte

Vernetzung der Teilnehmenden, und somit einen Wissenstransfer ermöglichen. Ausgehend von dem vorhandenen Diskurs um neue Finanzierungswege und den ÖPNV-Ausbau wurden konkrete Projekte beleuchtet und Best-practice Beispiele hervorgehoben, die dazu anregen, etablierte Strukturen zu hinterfragen. Während Akteur*innen aus Politik und Gesellschaft so fachliche Einblicke in ÖPNV Themen bekamen, wurden der öffentliche Nahverkehr und die Frage seiner Umgestaltung dem Fachpublikum als eine Angelegenheit präsentiert, die nicht von einer rein technischen Perspektive betrachtet oder angegangen werden kann. Die Konferenz lenkte den Fokus vielmehr auf die soziale und kulturelle Dimension der Mobilität und ihrer zukünftigen Gestaltung und weckte somit das Bewusstsein dafür, dass die Verkehrswende alle Mitglieder der Gesellschaft betrifft.

2. ÖffiCON* – Nahverkehr neu denken!

Die internationale Konferenz „ÖffiCON* – Nahverkehr neu denken!“ fand erstmalig vom 18.-21. März 2021 statt. Das an die Corona-Pandemie angepasste online-Format bot den über 450 Teilnehmenden ein breit aufgestelltes Programm aus interaktiven Formaten, Keynotes und Podiumsdiskussionen sowie Online-Vernetzungsräumen. Über vier Tage war es allen Teilnehmenden somit möglich, frei aus verschiedenen Themensträngen und Programmformaten zu wählen, wobei die einzelnen Beiträge weitestgehend in Deutsch und Englisch angeboten und verdolmetscht wurden. Auch ein kulturelles Rahmenprogramm war Bestandteil der Veranstaltung, die vom Umweltbundesamt, dem BMU, der GLS Bank, der GLS Treuhand und den Elektrizitätswerken Schönau gefördert wurde und durch umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit sowie Medienkooperationen mit der taz, FuturZwei, dem Tagesspiegel und dem Fachmagazin Internationales Verkehrswesen im Vorfeld bedeutende Reichweite erreichte. Während auf internationaler Ebene hochkarätige Referent*innen gewonnen werden sollen kommende Veranstaltungen nun auch ein noch internationaleres Publikum ansprechen.

Breit getragen: Eine Konferenz mit nationaler Reichweite

Der folgende Bericht dient der Darstellung der Hauptergebnisse der Konferenz anhand der thematischen Stränge. Dabei werden einerseits einige Highlights des Konferenzprogramms noch einmal aufgegriffen. Andererseits sollen insbesondere die thematischen Zusammenhänge beleuchtet und Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung des Projekts ÖffiCON* und für die (inter)nationale Debatte um die Finanzierung und den Ausbau des ÖPNV gezogen werden.



Neue Finanzierungswege

Die von der Bundesregierung 2018 angestoßene Debatte um kostenlosen Nahverkehr in fünf Modellstädten hat offengelegt, dass die Kapazitäten in den Nahverkehrsnetzen vielerorts ausgeschöpft sind. Es gibt Schwierigkeiten, so viele neue Fahrgäste aufzunehmen, wie sie für eine umfassende Verkehrswende notwendig sind. Zu lange wurden in Deutschland Schienenstrecken stillgelegt, Personal abgebaut, die Infrastruktur vernachlässigt und Investitionen hinausgezögert. Das Problem betrifft auch andere Länder, in denen man lange den Traum von der motorisierten, individuellen Mobilität verfolgte. Nun geht es darum, den Nahverkehr für ein nachhaltiges Mobilitätszeitalter fit zu machen. Die Debatte um neue Finanzierungsmodelle für den Nahverkehr, z.B. über eine Steuer- oder Umlagefinanzierung, hat Fahrt aufgenommen. Die Coronakrise hat die Schwächen des fahrscheinfinanzierten Modells aufgezeigt. Was sind die Alternativen? Wie können diese zu einer sicheren Finanzierung von Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Nahverkehrs beitragen? Welchen Beitrag können sie dazu leisten, Motor der Verkehrswende zu werden?

3.1. Neue Finanzierungswege

Um Menschen von einem Umstieg von MIV auf den ÖPNV zu überzeugen, muss letzterer signifikant ausgebaut und das Angebot erheblich verbessert werden. Doch dafür werden Gelder notwendig sein, die der ÖPNV in seiner aktuellen Konstitution und Funktionsweise nicht erwirtschaften kann. Neue Finanzierungswege sind daher zentrales Thema gegenwärtiger Debatten um die Zukunft des ÖPNV – und wurden als erster Schwerpunkt der ÖffiCON* von den Teilnehmenden beleuchtet und diskutiert.

Herzstück des Themenstrangs war das Panel „The future of public transport and sustainable mobility after COVID-19“. Leitende Teilnehmende der Veranstaltung waren Dr. Katrin Dziekan, Leiterin des Fachgebietes I 2.1 Umwelt und Verkehr des Umweltbundesamtes, Esseline Schieven, Leiterin der Bereiche Mobilität und öffentlicher Raum für die Stadt Amsterdam, Phillip Washington, CEO der Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, und François Bausch, Minister für Mobilität in Luxemburg.

Hauptdiskussionspunkte des Podiums waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV sowie der Vergleich des Angebots und innovativer Konzepte zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in verschiedenen Metropolregionen. Insbesondere betonten die Teilnehmenden den immensen Imageschaden, den der ÖPNV im Zuge der Pandemie erlitten habe. Denn auch wenn mithilfe von Hygienemaßnahmen die Versorgungsstrukturen aufrechterhalten werden konnten, werde es noch lange dauern, um die Nutzungszahlen wieder zu stabilisieren. Die Einbrüche bei den Nutzungszahlen haben auch entsprechende Einnahmeverluste zur Folge gehabt. Und dies, obwohl in Deutschland nur 40 Prozent der ÖPNV-Finanzierung durch Tickets erwirtschaftet wird. Doch die Krise habe auch Chancen eröffnet: Die Auswirkungen der Pandemie auf den gesamten Verkehr, habe überall Anreize geschaffen, die grundsätzliche Situation im Straßenraum zu überdenken. Washington sieht damit eine Möglichkeit zur städtebaulichen Umgestaltung gegeben und erklärte in LA wolle man die Gelegenheit nutzen um sich stärker an Städten wie Amsterdam orientieren und den Fuß- und Radverkehr zu stärken.

Neben einer Umgestaltung des ÖPNV in den Städten beschäftigte die Anwesenden auch die Frage der Mobilität in ländlichen Räumen wo, wie Dziekan kritisierte, das Nahverkehrsangebot lückenhaft sei. Schieven berichtete daran anknüpfend von Plänen in ihrer Abteilung, Städte und deren Metropolregionen durch einen Ausbau des Schienenverkehrs besser miteinander zu verknüpfen. Sie schlug zudem Sharing-Systeme als Möglichkeit vor, das Problem der „Last-Mile“ überwinden, das gerade Menschen betrifft, die nicht unmittelbar in der Stadt leben.

Herausforderungen des ÖPNVs der Zukunft: „Wir wollen Menschen bewegen, nicht Fahrzeuge“

Kostenfreier Nahverkehr war ein weiteres Thema des Podiums. Allgemeiner Konsens bestand darüber, dass die Subventionierung des MIV zu Gunsten der Finanzierung des ÖPNV aufgegeben werden müsse. Bausch brachte es so auf den Punkt: „We want to move people, not vehicles“. Die Frage, ob der Nahverkehr Bürger*innen kostenlos zur Verfügung gestellt werden sollte, wurde in verschiedenen Veranstaltungen des Themenstrangs wieder aufgegriffen. Viele Expert*innen präferieren jedoch Alternativmodelle, die statt auf kostenfreien ÖPNV auf eine Umlage-, bzw. Nutznießerfinanzierung setzen. Durch solche Finanzierungsmodelle sollen gleichzeitig die nötigen finanziellen Mittel für einen umfassenden Ausbau des Nahverkehrsangebots gewährleistet werden.



We want to move people, not vehicles.

— François Bausch, Minister für Mobilität von Luxemburg

Einfach Einsteigen:
Ein Bremer Konzept

Ein Beispiel für eine konkrete Umsetzung eines solchen Finanzierungsmodells bietet das Konzept von **Einfach Einsteigen**, welches eine Finanzierung des ÖPNV über eine paritätische Umlage vorsieht. An dieser würden sich Bremer Bürger*innen über einen festen Beitrag beteiligen, zudem würden ortsansässige Unternehmen einen Teil ihres Umsatzes für den Nahverkehr aufwenden. Dieses Konzept böte im Vergleich zur gegenwärtigen Finanzierungsmethode den Vorteil, dass der durch diese Einnahmen generierte Überschuss für den Ausbau und eine Angebotsverbesserung des Nahverkehrs eingesetzt werden könnte.

Wie Sprecher Wolfgang Geißler betonte, soll dieser Ansatz neben der ökologischen Dimension der Verkehrswende die soziale Ebene in den Fokus rücken: Das Einfach-Einsteigen Modell soll allen Bürger*innen Zugangsmöglichkeiten zur Mobilität geben und somit für soziale Gerechtigkeit sorgen. Aus diesem Grund sind Angehörige einkommensschwächerer Gruppen von einem Umlagebeitrag befreit. Neben wirtschaftlichen Aspekten spielen auch kulturelle Faktoren eine Rolle für eine höhere soziale Gleichstellung: Durch die sinkende Wichtigkeit des Statusobjekts Auto im Zuge der Verkehrswende erhofft sich Einfach Einsteigen gleichfalls eine gesellschaftliche Annäherung.

Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des Konzepts? Das Konzept wurde durch den Bremer Senat geprüft, und Einfach Einsteigen steht in engem

Austausch mit den Regierungsparteien in Bremen. Tatsächlich präsentierte die Bremer SPD im März 2021 ein ähnliches Konzept, welches jedoch im Gegensatz zum Einfach Einsteigen-Konzept über die Grundsteuer finanziert würde.

Doch selbst nach der Umsetzung des Konzepts in der Stadt dürfe das Engagement nicht versiegen, so das credo der Initiative, denn für eine erfolgreiche Verkehrswende müssen weitere Fragen berücksichtigt werden: Wie bindet man ländliche Räume an das städtische Nahverkehrsnetz an? Wie könnte das Angebot so ausgeweitet werden, dass es auch den Menschen in diesen Regionen zum Vorteil dient? Die inhaltliche Bandbreite von Einfach Einsteigen geht weit über das Finanzierungskonzept hinaus.

Oliver Mietzsch, Politikwissenschaftler und Vorsitzender des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig, stellte anschließend ein weiteres mögliches Finanzierungsmodell vor, welches auf einer **Nutznießerfinanzierung** der ÖPNV-Infrastruktur in Städten basiert. Ein solcher Finanzierungsansatz sieht vor, dass vor allem ortsansässige Unternehmen von Gebieten, die von dem vorhandenen ÖPNV-Angebot profitieren, einen sogenannten Erschließungsbeitrag leisten. Dieser kann wiederum in den Ausbau des bestehenden Streckennetzes investiert werden. Auch Bewohnende der zu erschließenden Gebiete leisten einen Erschließungsbeitrag und tragen so zu einer allgemeinen Verbesserung des Angebots bei. Laut Mietzsch gewinnt dieses Konzept an Relevanz – gerade aktuell, wo Nahverkehrsunternehmen unter fehlenden Einnahmen durch einfallende Nutzungsquoten und ausbleibende Ticketverkäufe leiden. Ähnliche Konzepte in anderen Staaten, wie etwa Estland, die über die Grundsteuer abgewickelt werden, seien jedoch nicht ohne weiteres auf das deutsche Steuergesetz anwendbar. Zudem müsste das Nutznießerkonzept in den jeweiligen Landessatzungen eigens definiert werden, was seine Umsetzung erschwert. Dennoch gibt es Beispiele für eine gelungene Umsetzung: so hat die Stadt Mainz die Parkplatzsatzung in Anbetracht der Wohnorte der Menschen und deren Nähe zum Hauptbahnhof angepasst. Über den sogenannten ÖPNV-Bonus kann demnach eine Reduktion der nötigen Stellplätze um bis zu 30% erwirkt werden. Die eingesparten Kosten werden bei der Planung künftiger Mobilitätsprojekte berücksichtigt.

Leipzig: Finanzierung nach Nutzen und Zugänglichkeit

Ein dritter Ansatz zur Finanzierung und Optimierung des Nahverkehrs ist in Tallinn bereits Realität: Bereits seit acht Jahren wird dort das Konzept des **kostenlosen** –bzw. kommunal finanzierten– **Nahverkehrs** umgesetzt. Umfragen belegen, dass etwa 90% der Einwohner*innen mit dem Angebot zufrieden sind, auch wenn die Zahl der tatsächlichen Nutzer*innen sich noch unter dieser Rate bewegt. Wie Allan Allaküla, Verkehrsexperte und Leiter des Tallinner EU-Büros, erklärte, schafft die estnische Regierung aber nicht nur ein Vorzeigeangebot für seine Hauptstadt: Auch im ländlichen Raum habe man es geschafft, einen Großteil der Busnetze kostenlos anbieten zu können. Dort sei der gesellschaftliche Rückhalt des Projekts jedoch geringer als in der Großstadt.

Tallinn: Kommunal finanzierter Nahverkehr

Trotz aller Fortschritte wurde jedoch auch der estnische Nahverkehr von der Corona-Pandemie stark getroffen. Allaküla berichtete von einem deutlichen Rückgang der Nutzungszahlen, parallel zu steigender MIV-Nutzung, betonte jedoch das Ziel, den Angebotsausbau weiter voranzutreiben.

Die vorgestellten Ideen wurden in einer **Podiumsdiskussion** der ÖffiCON* erneut aufgegriffen. Dort trafen hochrangige Gäste wie Arnaud Passalacqua, Professor an der École d'Urbanisme de Paris und zuständig für den Fare-free Public Transport Monitor, auf die Experten Allan Allaküla, Oliver Mietzsch und Mark Wege.

Arnaud Passalacqua stellte dabei zunächst einige französische Städte vor, in denen der öffentliche Nahverkehr ticketfrei genutzt werden kann. Wie er erläuterte, erfolgt die Finanzierung des Nahverkehrssystems dort häufig fast zur Hälfte über die Gewerbesteuer ansässiger Unternehmen. Zudem erlaubt es die zentralisierte Staatsform Frankreichs, eine direkte staatliche Förderung solcher Verkehrsprojekte zu ermöglichen. Der Ansatz einer Finanzierung über die Gewerbesteuer ist vergleichbar mit dem Konzept von Einfach Einsteigen, welches ebenfalls einen Beitrag ortsansässiger Unternehmen zum Finanzierungsmodell von rund 50% vorsieht.

Auch im Rahmen der Podiumsdiskussion waren die Auswirkungen und Chancen von COVID-19 auf den ÖPNV zentrales Thema. Die Teilnehmenden betonten, dass dadurch neue Konzepte der Finanzierung in Erwägung gezogen würden. Oliver Mietzsch stellte jedoch klar, dass für eine erfolgreiche Umsetzung alternativer Modelle nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern auch die Attraktivität und Zugänglichkeit zum Nahverkehrsangebot eine entscheidende Rolle spielten.

Zudem diskutierten die Teilnehmenden einige Besonderheiten des Tallinner Modells, welches in erster Linie durch die Einkommenssteuer finanziert wird. Sie wiesen zunächst darauf hin, dass das verbesserte Nahverkehrsangebot mehr Menschen nach Tallinn gezogen und damit auch eine Erhöhung der Einkommenssteuereinnahmen bewirkt habe. So würde durch den Ausbau des Angebot gleichzeitig die Finanzierungsgrundlage gestärkt und das System stabilisiert. Allerdings sei das Konzept, wie alle im Rahmen der Konferenz behandelten und hier vorgestellten, nicht ohne weiteres auf andere Länder übertragbar – beispielsweise aufgrund unterschiedlicher Steuersysteme Deutschlands oder Frankreichs im Vergleich zu Estland.

Die bestehende Debatte um Finanzierungskonzepte des ÖPNV konnte auf der ÖffiCON* noch einmal zusammengebracht und differenziert verhandelt werden. Dabei wurde deutlich: Die Umsetzung neuer Finanzierungskonzepte ist immer standortabhängig. Verschiedene Länder und Regionen verfügen über unterschiedliche rechtliche, wirtschaftliche und politische Voraussetzungen, wodurch keine allgemeingültige Lösung für einen ausgebauten, fahrscheinfreien

ÖPNV gefunden werden kann. Gleichzeitig zeigte die Debatte noch einmal, dass Nahverkehr nicht kostenlos ist – der notwendige Ausbau des ÖPNV verursacht im Gegenteil noch weitere Kosten, die ohne neue Finanzierungskonzepte von den Kommunen kaum gestemmt werden können. Es braucht daher eine verstärkte Kommunikation darüber, dass auch fahrscheinfreie Nahverkehrskonzepte von Bürger*innen, Unternehmen und Kommunen gemeinsam finanziert werden können.



Verkehrspolitik und Verwirklichung

Eine Verkehrswende ist mehr und mehr in der Mitte politischer Diskurse angekommen. Wenn es jedoch darum geht, was Verkehrswende bedeutet und wie diese umzusetzen ist, ist diese Einigkeit dahin. Entscheidungsprozesse ziehen sich oft lange hin, doch den Entscheidungen mangelt es an Konsequenz und ganzheitlichen Ansätzen. Es ist leichter, Projekte auf den Weg zu bringen, die den Nahverkehr und den Umweltverbund attraktiver machen, als den unpopulären, aber notwendigen Weg zu gehen und Mittel aus dem Straßenbau abzuziehen und die Privilegien des Autoverkehrs einzuschränken. Notwendig wären autoarme und autofreie Zonen in den Städten, sowie eine Reduktion und angemessene Bepreisung des Parkraums. Dazu kommen Planungsprozesse, die sich nicht nur aus politischen Gründen in die Länge ziehen. Wie können wir erreichen, dass politische Entscheidungsprozesse und die planerische Umsetzung schneller und konsequenter vorankommen? Welche Strategien können dazu beitragen, dass die Verkehrswende umgesetzt wird? Wo gibt es erfolgreiche Beispiele? Wie sehen lebendige, autofreie (Innen-)Städte aus? Wie kann klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum bequem und erfolgreich sein? Wie können Bürger*innen, Wirtschaft, Politik und Verwaltung besser zusammenwirken? Welche Rolle können Initiativen und Verbände in diesem Prozessen spielen?

3.2. Verkehrspolitik und Verwirklichung

Die Umsetzung eines ausgebauten, guten Nahverkehrs ist maßgeblich von politischen Akteur*innen abhängig. Neben dem politischen Willen spielen einerseits wirtschaftliche Innovationen eine wichtige, wenngleich nicht unumstrittene Rolle. Andererseits sind rechtliche und planerische Aspekte der Umsetzung zu beachten. Die Konferenz lieferte wichtige Erkenntnisse in Hinblick darauf, wie politische, wirtschaftliche und rechtliche Fragen sowohl Entscheidungsprozesse als auch die Umsetzung politischer Maßnahmen bestimmen.

3.2.1. (Kommunal-)politische Maßnahmen

Kommunen sind die entscheidenden Akteure der Verkehrswende, denn hier können Modellprojekte gestartet werden. Da der ÖPNV in kommunaler Hand liegt, können nur in den Städten und Kreisen selbst die nötigen Weichen gestellt werden, um die Verkehrswende umzusetzen. Auf der ÖffiCON* gab es Raum, anhand von Beispielen aufzuzeigen, welche Projekte bereits Fahrt aufnehmen und wie sich städtische Diskurse um den Nahverkehrsausbau gestalten.

Ein wichtiges Beispiel hierbei ist die Hansestadt Bremen. Dort ist auch die Initiative Einfach Einsteigen beheimatet, deren Sprecher Mark Wege eine der beiden Keynotes auf der ÖffiCON* hielt. Er betonte in seiner Vorstellung, dass Bremen zwar bereits als Fahrradstadt bekannt sei. Doch schaue man über Ländergrenzen hinweg, ließe den Blick beispielsweise nach Amsterdam oder Kopenhagen schweifen, werde klar: Die Verkehrswende in Bremen kann mehr!

Wege beschrieb zwei Belange, in denen er besonderes Verbesserungspotential der Hansestadt sieht: Zum einen müsse der öffentliche Raum besser genutzt werden, parkenden Autos dürften also weniger Raum zugestanden werden. Zum anderen sei der Nahverkehr nicht gut genug ausgebaut, um Pendler*innen oder Menschen, die außerhalb des Zentrums leben, verlässlich zu befördern. Ein Potential, um auf diese Missstände aufmerksam zu machen und etwas zu verändern, sieht Wege in der Initiative **Einfach Einsteigen**. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, auf sozialer und kultureller Ebene für einen Bewusstseinswandel zu sorgen, der die Transition zu einer nachhaltigen Mobilität ermöglicht, und tritt im Zuge dessen für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots ein. Wege appellierte an die Politik, mehr für die Verkehrswende zu tun, auch wenn politische Ziele und Planungsprozesse nicht von heute auf morgen umsetzbar seien. Mit den Worten, Mobilität sei für ihn ein Grundrecht, beendete er den Auftakt der ersten und einleitenden Veranstaltung der Konferenz.

Das Modell „Einfach Einsteigen“ –
Umlagenfinanzierter ÖPNV

Ein anderes Beispiel, wie alternative Konzepte in der Verkehrsplanung und -finanzierung in deutschen Kommunen erprobt und implementiert werden können, stellt das **Mieterticket** dar, das für den Bielefelder Stadtteil Sennestadt bereits probeweise eingesetzt wurde. Wie das Ticket funktioniert und wie es sich bewährt hat, stellten Janina Welsch und Michael Herwegen vor, Mitarbeitende des ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH.

Das Mieterticket sieht vor, dass Menschen, die im Stadtteil Sennestadt zur Miete leben, über ihre Miete zusätzlich einen pauschalen Beitrag für den ÖPNV aufbringen. Dafür erhalten sie von moBiel, dem Unternehmen, das den Nahverkehr in Bielefeld betreibt, ein Ticket, das für den Nahverkehr in ihrem Stadtteil gültig ist. Die Ergebnisse einer Befragung zeigen, dass die Mieter*innen über dieses Ticket an den ÖPNV herangeführt wurden. Insgesamt befürworteten 80% der Befragten das Angebot und viele, die den ÖPNV zuvor nicht genutzt hatten, gaben an, ihn nun mindestens monatlich zu nutzen. Das Autoverkehrsaufkommen im Stadtteil sank, Busse waren stärker ausgelastet, allerdings wurden auch Fahrräder weniger häufig genutzt.

Eine weitere Idee, wie eine Kommune ihre rechtlichen Befugnisse einsetzen kann, um den Nahverkehr über dessen Finanzierungsweg grundlegend zu verändern, stammt von der SPD Bremen.

Erst im vergangenen Monat gab die Partei bekannt, ein neues Finanzierungsmodell für den öffentlichen Nahverkehr ausgearbeitet zu haben. Falk Wagner, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft und unter anderem auch Sprecher der Bremer SPD für die Deputation für Mobilität, präsentierte im Rahmen der Konferenz das Finanzierungskonzept des von der Partei konzipierten „**Bremen-Tickets**“.

Die Idee scheint simpel: Die SPD will die Finanzierung des Nahverkehrs über die Grundsteuer abwickeln. Durch das neue Konzept soll die Umsetzung der Verkehrswende vorangetrieben werden, die, wie Wagner einräumte, durch die Coronapandemie ausgebremst wurde. Gleichzeitig sollen weitere Probleme des ÖPNV in Bremen damit angegangen werden – beispielsweise die Trotz Sozialtickets und Ermäßigungen bestehenden Ungleichheiten in Bezug auf Mobilitätspotentiale und Zugangsmöglichkeiten. Und auch wenn Nutzungsstatistiken den vergleichsweise hohen Anteil an Radfahrer*innen in Bremen zeigen, hinkt die Hansestadt laut Wagner in Punkto ÖPNV-Auslastung anderen Städten ähnlicher Größe in Deutschland hinterher. Das Bremen-Ticket soll dies nun verbessern. Langfristig strebe auch die Bremer SPD Fahrscheinfreiheit an, so Wagner.

Höhepunkt der Debatte um kommunale Wege hin zu einer ÖPNV-basierten Verkehrswende stellte die Podiumsdiskussion „Wie weiter mit der Verkehrswende und dem Nahverkehrsausbau in Bremen?“ dar. Begleitet wurde die Gesprächsrunde von Janin Schaffer, physikalische Ozeanographin

und tätig am AWI, Anja Schiemann, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft und Sprecherin für Mobilität der SPD, Ralph Saxe, ebenso Mitglied der Bürgerschaft und Sprecher für Mobilität für die Grünen, Michael Jonitz, Bürgerschaftsmitglied für die CDU und Mitglied der Deputation für Mobilität, und Wolfgang Geißler, Politikwissenschaftler und Sprecher von Einfach Einsteigen.

Zu Beginn erläuterten die Vertreter*innen ihre Positionen: Schiemann (SPD) warb dafür, Gewerbegebiete besser anzubinden und den Takt im Nahverkehr zu erhöhen, um ein besseres Angebot zu schaffen. Saxe (die Grünen) sah Handlungsbedarf in der Reduktion des Autoverkehrs auf unter 20% und der Stärkung der Multimodalität in Bremen. Schaffer (AWI) kritisierte neben Verbesserungsbedarf im ÖPNV auch ein mangelndes Angebot an verfügbaren Sharing-Optionen und forderte die Ausarbeitung einer App zur transparenten Präsentation der unterschiedlichen Angebote. Schaffers Forderung einer höheren Taktung wurde von Geißler geteilt, für ihn war aber auch die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen wichtig.

In Hinblick auf die Verkehrsentwicklungsplanung der Bremer Regierungskoalition äußerten Schaffer, Saxe, Schiemann und Geißler den Wunsch nach partizipativeren Verfahren.

Abschließend wurde das von der SPD konzipierte Bremen-Ticket kontrovers diskutiert. Während die CDU Vorbehalte bezüglich der Kostendeckung des Entwurfs äußerte, befürchteten die Grünen, dass das Bremen-Ticket zu einem Umstieg insbesondere vom Rad- und Fußverkehr auf ÖPNV führen könnte – eine Entwicklung, wie sie beispielsweise in Tallin beobachtet wurde. Geißler antwortete darauf, ein Bremen-Ticket müsse von einem Ausbau des gesamten Umweltverbunds begleitet werden.

3.2.2. Überregionale politische Maßnahmen: Die Streckenreaktivierung

Eine weitere Option, wie durch Kommunal- und Landespolitik eine Ausweitung und Verbesserung des Schienenverkehrsangebots bewirkt werden kann, ist die Reaktivierung von ehemals aktiven Eisenbahnstrecken. In einem „Runden Tisch“ wurden Pläne zu solchen Streckenreaktivierungen vorgestellt und deren Potential zur Schaffung einer besseren Anbindung ländlicher Räume an urbane Zentren betont.

Angeleitet wurde diese Austauschrunde durch Bettina Fabich, die an einem Projekt zur direkten Schienenverbindung zwischen Bremen und Groningen mitwirkt, Mobilitätsforscherin Bente Grimm und Wolfgang Konukiewitz, Sprecher für das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen.

Laut den Referierenden stellt Streckenreaktivierung eine kostengünstige und nachhaltige Alternative zum Streckenneubau dar. Viele stillgelegte Strecken

Nicht neu, aber verbessert! –
Infrastrukturreaktivierung als
kostengünstige Alternativen der
Nahverkehrserweiterung

wurden aus wirtschaftlichen Gründen aus dem Netz genommen. Doch nun, wo eine Angebotsverbesserung im Nahverkehr als Anreiz für den Umstieg auf den Umweltverbund notwendig ist, werden viele damals als unwirtschaftlich betrachtete Strecken zu einem notwendigen Bestandteil der Verkehrswende. Weitere Möglichkeiten eröffnen sich durch spannende Modellprojekte, beispielsweise könnten solarbetriebene Züge die Elektrifizierung von Strecken überflüssig machen. Die Teilnehmenden der Veranstaltung erhielten im Anschluss die Gelegenheit, selbst aktiv zu werden und das präsentierte Beispiel auf Strecken zu beziehen, die sich in ihrem direkten Wohnumfeld befinden.

3.2.3. Innovationen & Tools

On- und offline: Werkzeuge für
Endnutzer und Planer

Neben verkehrspolitischen Ausbauprojekten ist **Multimodalität** ein Schlüssel der Verkehrswende. In diesem Zusammenhang wurden auf der ÖffiCON* nicht nur Lösungen für den ÖPNV, sondern auch für den MIV und den gesamten Umweltverbund diskutiert, häufig unter der Fragestellung: Wie kann das Verkehrsaufkommen in Städten reduziert werden?

Die Beteiligten waren sich einig, dass die Menschen ohne ein flächendeckendes und barrierefreies Nahverkehrsangebot nicht gänzlich auf das Auto als Verkehrsmittel verzichten können. Sie betonten darum das Verbesserungspotential auch in Bezug auf den Autoverkehr, wobei sie insbesondere bemängelten, dass sich die Fahrenden häufig allein im Fahrzeug befinden, und viele Plätze frei bleiben. Um das PKW-Aufkommen zu verringern und multimodale Fortbewegung zu fördern, stellten die Referierenden der Konferenz unter anderem folgende Lösungsansätze vor:

- Die Stärkung von **Mitfahrlösungen**. Sie können zumindest übergangsweise ein Ergänzungsangebot zum ÖPNV darstellen; gerade das Mitfahren als Zubringer zu einem ÖPNV-Anschluss hat großes Potential. Allerdings ist die Nutzungsquote gering, was mit der Ausgestaltung des bereits bestehenden Angebotes zusammenhängt, das als stark fragmentiert und unübersichtlich kritisiert wurde. Darum könnte ein **Portal**, das verschiedene **Mitfahrbörsen** miteinander kombiniert, eine Lösung sein.
- Dies legen auch die Erkenntnisse von Paul Minett und John Niles nahe, die in ihren **Untersuchungen** zum Carpooling herausgefunden haben, dass die Anreize zum Carpooling so groß sein müssen, dass sie tatsächlich Stau vermeidende Wirkung haben. Darüber hinaus kann Carpooling billiger sein, als öffentlicher Nahverkehr.
- Das **StadtNavi** stellt eine breit aufgestellte open-source Plattform dar, die, neben dem Angebot des lokalen Nahverkehrs, auch Mitfahrangebote und andere Verkehrsarten mit einbindet, um die Möglichkeiten der Multimodalität vollständig ausschöpfen zu können.

- Die **GoBonn App** ist, ähnlich wie das StadtNavi, eine Plattform, die neben ÖPNV-Angeboten auch Mitfahrgelegenheit integriert und diese zur direkten Buchung anbietet.
- **Pendlernetz.de** funktioniert wie ein Schwarzes Brett, das einen einfachen Austausch von Angeboten und Gesuchen von Mitfahrgelegenheiten ermöglicht.
- Push- und Pull-Maßnahmen im Bereich des **Parkraummanagements**. Diese machen die PKW-Nutzung in der Stadt unattraktiver, dafür andere Verkehrsmittel aber umso reizvoller. Die Nachfrage nach Parkraum in Städten ist gewaltig. Dort, wo das Angebot die Nachfrage nicht decken kann, wird auf nicht für Autos ausgewiesene Orte ausgewichen, wie etwa Rad- und Fußwege. Parkraumbewirtschaftung, also der Abbau von Parkraum und die ortsspezifische Bepreisung von Parkraum, kann so ein Faktor sein, innerstädtische Fortbewegung zu transformieren.
- Der „**Mobility as a Service**“-Gedanke kann nützlich sein, um eine nachfrageorientierte, moderne Verkehrswende voranzutreiben und Multimodalität zu stärken. In seiner Umsetzung ermöglicht er die Verknüpfung von Angeboten unterschiedlicher Mobilitätsanbieter und steigert damit den Komfort in der Streckenplanung. Dabei bietet sich die Möglichkeit, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu priorisieren. Eine Herausforderung ist jedoch, dass zur Zeit wenig Verkehrsdaten als open source zur Verfügung stehen.

Die ÖffiCON* konnte dazu beitragen, die Debatte um verkehrspolitische Maßnahmen und die Verwirklichung des ÖPNV-Ausbaus neu zu strukturieren. Grundsätzlich kann zwischen kommunalen Hebeln und markt- und innovationsbasierten Lösungsansätzen unterschieden werden. Nicht alle Maßnahmen sind auf kommunaler Ebene anzusiedeln; so spielt Streckenreaktivierung auf überregionaler Ebene eine entscheidende Rolle. Gleichzeitig lassen sich zwar Ausbau und Multimodalität gut technisch denken, die Umsetzung der Verkehrswende erfordert aber zudem immer wieder Kommunikation, Überzeugungsarbeit und auch die nötigen Push- und Pull-Faktoren, um Menschen zum Umsteigen zu bewegen.

Ergebnisse: Strukturen für Diskussionen



Umwelteffekte

Der Verkehrssektor hat weitreichende ökologische Auswirkungen. Insbesondere der voranschreitende Klimawandel macht die Verkehrswende unausweichlich. Der Verkehr in Deutschland ist für 20% der CO₂-emissionen verantwortlich, EU-weit für fast 30%. Seit 1990 sind diese nicht gesunken, teilweise sogar wieder angestiegen. Für 94% der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors ist der motorisierte Straßenverkehr verantwortlich. Wenn wir die Emission von Treibhausgasen und Luftschadstoffen im Verkehrsbereich senken wollen, müssen Autofahrer*innen auf den Umweltverbund aus Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr umsteigen. Wie können wir den Nahverkehr so gestalten, dass er seine Umweltvorteile am besten ausspielt und im Umweltverbund aus Rad und Fuß am besten zusammenwirkt? Welche Erfahrungen gibt es bereits? Wie können wir in diesem Rahmen Platz umverteilen und lebenswertere Städte gestalten?

3.3. Umwelteffekte

Im Rahmen der ÖffiCON* wurden drei Aspekte des Themenstrangs Umwelteffekte genauer beleuchtet: Erstens, wie alternative Tarifangebote zu einem Umstieg auf den Nahverkehr beitragen können, zweitens, welche Rolle die Verkehrsplanung für mehr Klimaschutz spielt und drittens, wo Investitionen in den ÖPNV einen Beitrag zur Steigerung der Rolle des Nahverkehrs für die Verkehrswende leisten können.

3.3.1. Tarifangebote

Alternative Tarifangebote werden eingeführt, um Menschen vom Umstieg auf den ÖPNV zu überzeugen und damit zum Klimaschutz beizutragen. Inwieweit diese Konzepte ihr Ziel erreichen, bleibt jedoch häufig offen. Daher wurden auf der ÖffiCON* unterschiedliche Konzepte verglichen: Ein 365€ Ticket für den städtischen Nahverkehr, ein Bürgerticket, das über eine Abgabe aller Bürger*innen finanziert wird, und ein Nulltarif, der komplett über Steuergelder bewältigt wird. Bei allen Konzepten droht die Gefahr, dass bei einer tatsächlichen Nachfragesteigerung der ÖPNV nicht entsprechend ausgebaut sein könnte. Außerdem könnten Rebound-Effekte eintreten: Die ÖPNV-Nachfrage könnte steigen, der Anteil der MIV dabei jedoch nicht sinken. Was macht die Konzepte aus und welche Vor- und Nachteile bieten sie?

Das **Bürgerticket**, die Finanzierung des ÖPNV über eine Abgabe aller Bürger*innen, bietet Ländern und Kommunen eine Möglichkeit, mehr Geld für den ÖPNV-Ausbau zur Verfügung zu stellen und so die Attraktivität des Nahverkehrs zu erhöhen. Wichtig bei der Implementation dieses Konzepts ist jedoch, diese Abgabe gestaffelt nach Einkommen zu erheben, um soziale Ungleichheiten zu vermindern. Außerdem braucht es zugleich einen deutlichen Ausbau des ÖPNV. Zuletzt muss bei diesem Finanzierungsmodell geprüft werden, ob es auch in ländlichen Gegenden einsetzbar ist.

Der **Nulltarif**, die Finanzierung des ÖPNV aus kommunalen Haushalten, ist mit einer hohen Akzeptanz verbunden. Das Beispiel der Stadt Tallinn zeigt einen höheren Zuzug in die Stadt und damit gleichzeitig höhere Steuereinnahmen, die wiederum in den Ausbau des ÖPNV investiert werden konnten. Hier allerdings zeigt sich ein sogenannter Rebound-Effekt aufgetreten: Die Steigerung der Fahrgastzahlen durch eine Verschiebung innerhalb des Umweltverbundes. Denn viele der neuen Fahrgäste stiegen vom Fuß- oder Radverkehr auf den Nahverkehr um; nur ein Teil verzichtete auf den MIV.

Tarife und ihre Nebeneffekte

Abgabenfinanzierter ÖPNV

ÖPNV aus dem kommunalen Haushalt

Es zeigt sich demnach, dass neue Tarifmodelle immer auf die reale Reduktion des MIV hin überprüft werden müssen. Nur dann können sie einen Mehrwert für den Klimaschutz bieten.

3.3.2. Verkehrsplanung

Wie Verkehrsplanung den ÖPNV aufwerten kann

Autofreie Quartiere, Luftreinhaltung, Fahrradstraßen: Die Verkehrswende in der Stadt ist gerade aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht aktuell sehr präsent. Auch auf der ÖffiCON* spielte das Thema Verkehrsplanung eine Rolle, dabei standen das Staugeschehen und die MIV-Reduktion im Fokus.

Ein Ergebnis der Konferenz ist, dass die Reduktion des MIV auf mehreren Ebenen dazu beiträgt, den ÖPNV attraktiver zu machen, so impliziert beispielsweise eine Minderung des Staugeschehens in der Stadt eine Aufwertung des Busverkehrs. Gerade „Bottleneck“-Straßen, wo ohnehin wenig Raum zur Verfügung steht, verlangen dringend Lösungen. Möglichkeiten, den Umstieg zu erleichtern, sind beispielsweise Car-Sharing und -Pooling-Angebote, um das Verkehrsaufkommen direkt zu reduzieren. Zeitgleich müssen die Preise für den Nahverkehr so angepasst werden, dass Zugangshürden abgebaut werden.

Podiumsdiskussion zur nachhaltigen Reduktion des Autoaufkommens und lebenswerten Städten

Unter dem Titel „Fewer cars, more life: The art of transforming cities into sustainable, vital urban spaces“ diskutierten Expert*innen aus verschiedenen Teilen der Welt, wie eine Reduzierung des Autoaufkommens Städte nachhaltiger und lebenswerter machen könnte. An der Diskussionsrunde nahmen Anabel Gulías Torreiro, Sprecherin für die Stadt Pontevedra in Spanien und Zuständige des Ortes für Promotion und Urbanismus, Elizabeth Deakin, Professorin für Stadt- und Regionalplanung in Berkeley, und John Niles, Verkehrsexperte aus Vancouver, teil.

Die Diskussion zeigte die enge Verschränkung zwischen dem sogenannten „Recht auf Stadt“ und der Verkehrswende, denn eine lebenswerte Stadt ohne nachhaltige Mobilitätskonzepte ist, wie die Teilnehmenden betonten, kaum denkbar. Das Recht auf Stadt verlangt, dass Menschen zu Fuß und auf dem Rad genug Platz im städtischen Raum zugestanden wird – gleichzeitig gehört zu einer lebenswerten Stadt auch ein gut ausgebauter Nahverkehr. Da kommunale Gelder häufig knapp seien, brauche es Fahrgaststeigerungen, um höhere Einnahmen zu generieren und ein ausreichendes Nahverkehrsangebot zu gewährleisten. Im Hinblick auf die Frage, inwiefern der Autoverkehr in einer lebenswerten Stadt einen Platz habe, bestand unter den Diskutierenden hohe Zustimmung für eine kommunale Steuerung des MIV-Aufkommens.

Verkehrsplanung ist also notwendig, um gleichzeitig einen Ausbau des ÖPNV und eine Reduktion des MIV zu erzielen. Zugleich konnte die ÖffiCON* noch einmal aufzeigen, dass die Verkehrswende keine rein planerische Angelegenheit ist – sie entsteht vielmehr auch diskursiv und gesellschaftlich.

3.3.3. Investitionen in den ÖPNV

Die ÖffiCON* ermöglichte neben vielen Einzelbeiträgen insbesondere auch Gesprächsräume zwischen unterschiedlichen politischen Gruppen. In zwei Workshops, gestaltet von Mira Ball, Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen der Gewerkschaft ver.di, wurde mit Vertreter*innen von BUND und VCD und Klimaaktivist*innen von Fridays for Future diskutiert.

Der erste Workshop thematisierte den hohen Bedarf nach einer Investitionsoffensive in Personal und Infrastruktur des Nahverkehrs. Es bestand inhaltliche Einigkeit, dass es Investitionen braucht, die dem Ausbau und den Beschäftigten im ÖPNV zugutekommen. Dabei müssen die Kommunen Verantwortung übernehmen, aber es bedarf auch Änderungen der Gesetzgebung auf Bundesebene. Eine Erweiterung der Weiterbildungs- und Ausbildungsmaßnahmen beispielsweise würde dem Mangel an Fachkräften entgegenwirken. Der Wettbewerb und eine marktwirtschaftliche Behandlung des ÖPNV durch private Akteur*innen gefährdet hingegen laut den Teilnehmenden den ÖPNV, durch Einsparungen und reine Wirtschaftlichkeitsüberlegungen unabhängig von politischen Zielen. Auch was die rechtliche Situation angehe bestehe Handlungsbedarf: Gerade die Verbindung zum Umwelt- und Gesundheitsschutz müsse gestärkt werden.

In einem zweiten Workshop wurden mögliche Bündnisse und gemeinsame Kampagnen zwischen der Klimabewegung und Arbeitnehmenden diskutiert. Handlungsbedarf wurde in Bezug auf die Überalterung der Arbeitnehmenden im ÖPNV, den fehlenden Nachwuchs und offene Stellen festgestellt. Ohne gesellschaftliche Wertschätzung der Arbeitnehmenden im ÖPNV könne diese Krise nicht bewältigt werden. Durch Streiks sowie Öffentlichkeitsarbeit könne Fridays For Future die Angestellten im Nahverkehr unterstützen und für einen gut finanzierten Ausbau des ÖPNV eintreten.

ÖPNV-Investitionen in Personal und Ausbau

Wie können Arbeitnehmende und Klimabewegung kooperieren?



Diversität und Beteiligung

Mobil zu sein bedeutet mehr als nur von A nach B zu kommen. Einen wesentlichen Teil unseres Lebens sind wir unterwegs. Doch Mobilitätspotentiale sind ungleich verteilt. Abhängig von der Wahl des Verkehrsmittels, aber auch von Alter, Herkunft, Geschlecht, körperlichen Mobilitätseinschränkungen oder finanziellen Möglichkeiten, erleben wir Mobilität auf sehr unterschiedliche Art und Weise. Das Automobil ermöglicht eine privilegierte Art der Fortbewegung auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmender, die dadurch in ihrer Mobilität eingeschränkt und gefährdet werden. Autos dominieren den städtischen Raum und bekommen in vielen Städten kostenlosen oder sehr günstigen Parkraum zur Verfügung gestellt. Der Nahverkehr, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen müssen sich den Restplatz teilen, der vielerorts nicht ausreichend vor dem Auto geschützt wird. Davon besonders betroffen sind Kinder, Frauen, Familien, Menschen mit Behinderungen oder arme Menschen, deren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erschwert ist. Es gibt jedoch auch viele Orte, an denen Maßnahmen ergriffen werden, um wieder mehr Platz für alle zu schaffen und Barrieren abzubauen. Die Corona-Pandemie hat durch Corona-Bike-Lines diesen Prozess noch einmal beschleunigt. Wie können wir diesen Transformationsprozess weiterführen? Wie können die bisher benachteiligten Gruppen dabei besser beteiligt werden, damit alle Bedürfnisse und Anliegen von vorneherein mitgedacht werden? Wo liegen die besonderen Potentiale darin, dies im Nahverkehr zu realisieren, der vielerorts beispielsweise mehrheitlich von Männern geplant, aber überwiegend von Frauen genutzt wird?

3.4. Diversität und Beteiligung

Der Zugang zu Mobilität ist häufig mit sozialen Faktoren verschränkt: Menschen auf dem Land oder arme Menschen in städtischen Gebieten besitzen andere Mobilitätspotentiale als reiche Menschen in der Stadt. Echte Beteiligung, so eine wichtige Erkenntnis der ÖffiCON*, kann ein Schritt sein, gerechte Mobilität für alle zu ermöglichen. Ein besonderes Licht wurde im Zuge der ÖffiCON* auf die Frage gerichtet, inwiefern Gender mit Mobilität verschränkt ist und welche Lösungsansätze gegen Diskriminierung erarbeitet werden können. Auch Möglichkeiten der Beteiligung und weitere soziale Faktoren, die für Fragen der Mobilität entscheidend sein können, wurden thematisiert.

Alexandra Millonig, Senior Scientist an der TU Wien beim AIT Mobility Department im Bereich Dynamic Transportation Systems, war Keynote-Speakerin auf der ÖffiCON*. Sie führte in ihrem Beitrag aus, dass Frauen den ÖPNV zwar häufiger nutzen als Männer, im Schnitt jedoch kürzere Strecken zurücklegen – und damit, wie andere Menschen mit kleinen Mobilitätsradien, in der Nahverkehrsplanung benachteiligt sind. Doch wie kann Mobilitätsgerechtigkeit hergestellt werden? Millonig präsentierte eine mögliche Antwort mit dem Konzept individueller Mobilitätsbudgets. Diese sind an die persönlichen Anforderungen angepasst und bedarfsorientiert aufgestellt. Damit gäbe es nach Bedarf verteilte Budgets, durch die gleichzeitig ein Anreiz geschaffen würde, geplante Wege zu hinterfragen.

Daran schließt sich die Frage an, wie die **Verkehrswende inklusiv** gestaltet werden kann. Janna Aljets beleuchtete diese Problematik unter dem Schlagwort der „Mobility of Care“. Demzufolge haben Menschen, die häufiger Pflegearbeiten in Familie und Haushalt übernehmen, ein anderes Mobilitätsverhalten als Berufstätige oder Kinder. Sie bemängelte, dass die Verkehrspolitik zu häufig eine singuläre Perspektive einnehme, unter der die unterschiedlichen Anforderungen von Menschen vernachlässigt werden. Da beispielsweise viele Männer an der Verkehrsplanung beteiligt seien, so Aljets, sei die Ausgestaltung des Angebots auch auf die Anforderungen berufstätiger Männer ausgerichtet, während andere Perspektiven fehlten. Sie forderte mehr Partizipationsmöglichkeiten, eine diversere Aufstellung der Planenden und eine bessere Ausrichtung nach Gerechtigkeit, um eine inklusive Verkehrswende in die Realität umzusetzen.

Um mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern, muss dessen Angebot auf die Ansprüche verschiedener gesellschaftlicher Gruppen zugeschnitten werden. Wie kann der **Nahverkehr** „für alle“ sein? Alexandra Millonig von der TU Wien und Sara Ortiz Escalante von der University of British Columbia in

Soziale Faktoren der Mobilität

Individuelle, persönliche
Mobilitätsbudgets können
Mobilitätsgerechtigkeit schaffen

Eine inklusive Verkehrswende muss
Sichtweisen von weniger privile-
gierten Gruppierungen beinhalten

Nahverkehr für alle: Besondere
Herausforderungen

Vancouver diskutierten diese Frage auf dem Podium „Mobility for all“. Die wichtigsten Ergebnisse des Gesprächs: Entscheidend ist zunächst einmal, dass mit dem Nahverkehr überhaupt alle Orte erreicht werden können und dass dieser bezahlbar ist. Am Beispiel gesonderter Abteile für Frauen in den U-Bahnen Mexikos wurde zudem gezeigt, dass der Nahverkehr ein zugänglicher und sicherer Ort für alle sein muss. Das bezieht sich auch auf Barrierefreiheit im ÖPNV. Grundsätzlich gilt: Mobilität muss nachhaltig und lokal gedacht werden, von der Politik, aber auch von gesellschaftlichen Akteur*innen.

Beteiligungsmöglichkeiten
am Beispiel des deutschen
Bahnkundenverband

Der deutsche Bahnkundenverband stellte am eigenen Beispiel vor, wie **Beteiligungsmöglichkeiten** für Fahrgäste aussehen können. Er bietet eine Plattform für Austauschmöglichkeiten rund um den Bahnverkehr wie zum Beispiel die Stilllegung von Strecken oder die Verlagerung des Logistikverkehrs auf die Straße. Aktionstage und eine interne Kommunikationsstrategie, sowie eine bedachte externe Kommunikation, die an verschiedene Fahrgastgruppen gerichtet ist, ermöglichen die Vernetzung der Verbandsmitglieder.

Gestaltung von Fahrzeugen zur
Erhöhung der Attraktivität der ÖPNV-
Nutzung

Neben Beteiligungsinstrumenten wurde auch das sogenannte Nudging im Rahmen der ÖffiCON* diskutiert: Die Schaffung von nicht monetären Anreizen, wie die „**Wertschätzung des Fahrgastes**“. Denn Menschen nutzen Verkehrsmittel eher, wenn diese nicht nur erschwinglich, sondern auch komfortabel und ansprechend sind. Darum wurden auch Maßnahmen in der Innen- und Außenausstattung von Fahrzeugen im ÖPNV diskutiert, deren Zweck sich nicht an die Funktionsweise, sondern den Komfort des Angebotes selbst richtete. So solle die Innenausstattung sich nach den Bedürfnissen der Reisenden richten und etwa Gepäckablagen, Arbeitsplätze und Elemente für ein angenehmes Ambiente beinhalten.

3.5



Kultur, Philosophie und Kunst

Mobilität, wie wir sie heute kennen, hat sich über Jahrzehnte am Auto und seinen Anforderungen orientiert. Auch wenn das Automobil mehr und mehr in Frage gestellt wird, hat sich der MIV als Ausdruck von Freiheit, Individualität, Fortschritt und Status tief in den Vorstellungen der Menschheit verankert. Es ist Teil unseres Alltags und unserer Kultur, für viele Menschen ist eine Welt ohne Auto kaum denkbar. Auch wenn es eine zunehmende Zahl positiver Beispiele für erfolgreiche Transformationsprozesse gibt, ist der Weg dorthin von großen Herausforderungen und Auseinandersetzungen geprägt. Wie können wir einen Kulturwandel anstoßen, um die Verkehrswende in die Köpfe und Herzen der Menschen zu bringen? Wie müssen wir vorgehen, wenn die Widerstände und Vorbehalte gegen die Verkehrswende gar nicht rational sind? Was können Kunst, philosophische und kulturelle Ansätze dazu beitragen? Wie können wir den Nahverkehr zum Teil einer lebendigen Mobilitätskultur machen? Welche Rolle kann dabei die Fokussierung auf einen guten, ausgebauten Nahverkehr als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge bilden? Inwieweit können wir dabei von der Radkultur lernen, die an vielen Orten Fuß gefasst hat?

3.5. Kultur, Philosophie und Kunst

Dieser Themenstrang zeigte auf der ÖffiCON*: Kreativität ist ein wichtiger Baustein einer umfassenden Verkehrswende. Neue Wege, alternative Ansätze und kreative Gedanken können den Grundstein legen für die Entwicklung und Umsetzung einer Verkehrswende, die umfassend finanziert und partizipativ gestaltet wird. Im Folgenden sollen beispielhaft zwei Programmpunkte vorgestellt werden, die einen kreativen Weg gehen.

Ein Partizipationswerkzeug in der Nahverkehrsgestaltung

Linieplus ist ein Tool zur partizipativen Entwicklung neuer Linien für den Nahverkehr. Ziel des Projektes ist es, die **Beteiligung in der Verkehrsplanung** zu fördern, Austausch zwischen Expert*innen und Interessierten zu ermöglichen und eine Inspirationsquelle für geplante Maßnahmen zu bieten. Die Plattform wird ehrenamtlich betreut, ist kostenlos und frei zugänglich.

Sicher gefühlt — für alle Menschen gedacht

Ein weiterer, kreativer Ansatz betrifft den Umgang mit der COVID-19 Pandemie. Der ÖPNV habe sich durch die Pandemie zu einem „Angstraum“ entwickelt. In einer Gesprächsrunde wurde darum diskutiert, was getan werden müsse, um das **Sicherheitsempfinden** wieder zu steigern und nicht zuletzt wirkende Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Die Teilnehmenden betonten, es bräuchte vor allem Lösungen, die das Sicherheitsempfinden aller gesellschaftlicher Gruppen anheben. Frauen fürchteten unabhängig von Corona beispielsweise häufiger sexuelle Übergriffe bei Wartezeiten in der Nacht. Es bräuchte demnach kreative Lösungen und gemeinschaftliche Projekte, um allen Mitgliedern der Gesellschaft sicheren Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

4. Die ÖffiCON*: Vernetzung, Verkehrswende und neue Perspektiven auf Finanzierungswege

Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn die Attraktivität des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNV, regional, deutschlandweit und international gestärkt wird. Die COVID-19-Pandemie hat die Debatte um neue Finanzierungswege für einen attraktiven Nahverkehr noch einmal auf den Tisch gebracht. Diese Debatte hat die ÖffiCON* aufgenommen und gegliedert. Inhaltliches Wissen um den Nahverkehrsausbau wurde geteilt und vermittelt, die Vernetzung für eine ÖPNV-basierte Verkehrswende ist gelungen.

Dabei hat sich die ÖffiCON* auf fünf Bausteine konzentriert: Neue Finanzierungswege, Verkehrspolitik und Verwirklichung, Umwelteffekte, Diversität und Partizipation sowie Kultur, Philosophie und Kunst.

Zum Ende der Veranstaltung stellt sich die Frage: Was sind die Kernbotschaften der Konferenz? Und welche Fragen bleiben noch zu besprechen?

Die ÖffiCON* hat deutlich gemacht: Der ÖPNV, vor allem der Ausbau desselben, ist niemals kostenlos. Gute Finanzierungskonzepte, ob kommunal, durch Unternehmen oder Bürger*innen getragen, sind die Grundlage für den Ausbau und nachhaltigen Betrieb des Nahverkehrs. Relevante Akteur*innen der Transformation sind dabei die Kommunen: Dort entscheidet sich, ob die Politik die Verantwortung übernimmt, die Verkehrswende mutig voranzutreiben. Doch auch Verkehrsplanung und Innovationen, durch Engagement oder Start-Ups getragen, spielen eine wichtige Rolle. Während Innovationen neue Tools für eine bessere Nutzbarkeit des Umweltverbundes bereitstellen können, ist die Verkehrsplanung in der Verantwortung, sich zu diversifizieren. Alle Bevölkerungsgruppen sollten bei der Planung des Ausbaus und Betriebs des ÖPNV eine Stimme haben, um verschiedene Bedarfe der Bevölkerung mitdenken zu können. Dabei spielen Faktoren wie Gender und Alter, aber auch soziale Herkunft eine Rolle. Investitionen müssen so nicht nur in den Ausbau, sondern beispielsweise auch in eine faire Bezahlung der Beschäftigten im ÖPNV getätigt werden. Doch die ÖffiCON* hat auch gezeigt: Es braucht einen Diskurs und kreative Lösungen, Zusammenarbeit und Austausch, um gute Ideen voranzutreiben und eine umfassende Verkehrswende umzusetzen.

Zwar gab es in den vergangenen Jahren in Deutschland in ausgewählten Städten Pilotprojekte für den Ausbau des Nahverkehrs. Noch immer fehlt es jedoch an nachhaltigen Lösungen für den Nahverkehr als Ganzes. Darum war es Teil unserer Strategie, Expert*innen aus dem Ausland einzuladen: So gibt es etwa Beispiele aus Luxemburg oder Estland, wo nicht nur völlig neue Finanzierungsansätze erarbeitet wurden, sondern diese auch in die Realität

Vernetzt und gestärkt — aber viele
Diskussionen bleiben notwendig

Von anderen Ländern lernen

Ein Blick in die Zukunft

umgesetzt wurden. Menschen, die in diesen Projekten treibende Kräfte sind, haben sich in unterschiedlicher Form an der ÖffiCON* beteiligt und ihre Erfahrungen geteilt.

Die ÖffiCON* war die erste Konferenz dieses Formats. Sie war mehr als ein Aufschlag, doch ihr Potential ist noch längst nicht ausgeschöpft. Vertreter*innen aus Politik und Gewerkschaften, von Start-Ups und Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten, Studierende und Interessierte erneut zusammenzubringen und noch besser zu vernetzen, bleibt ein Ziel der ÖffiCON*. Die internationale Debatte um den Nahverkehr weiter voranzutreiben kann gelingen, indem bei einer Folgekonferenz weiter auf den internationalen Charakter der Veranstaltung eingegangen und ein Fokus darauf gelegt wird, ein vielfältiges Programm mit Referent*innen zu verwirklichen, die unterschiedliche Erfahrungswerte, Hintergründe und Sparten zusammenbringen – eine Zusammensetzung, die auch im Publikum reflektiert werden soll. In Zukunft wird Einfach Einsteigen weiter an der Vernetzung von Verkehrswender*innen arbeiten.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen!

Herzliche Grüße

Annika Fuchs



Planung und Vorbereitung der ÖffiCON*

5. Über Uns

Die Initiative **Einfach Einsteigen** setzt sich für einen Ausbau und eine Verbesserung des Nahverkehrs als Teil einer umfassenden Verkehrswende ein. Konkret haben wir ein Konzept für einen fahrscheinfreien und umlagefinanzierten Nahverkehr für die Stadt Bremen erarbeitet, das der Bremer Senat derzeit auf seine Machbarkeit prüft. Darüber hinaus haben wir das Ziel, die Verkehrswende in breiten Teilen der Bevölkerung zu verankern und initiieren entsprechende Projekte.

Der Schwerpunkt unserer Arbeit liegt bisher in Bremen und Umgebung. Mit der **ÖffiCON*** sind wir nun einen Schritt weitergegangen und haben einen Anstoß für die Vernetzung in Deutschland und darüber hinaus gegeben. Wir glauben, dass Vernetzung und Wissensaustausch für den Schritt hin zu neuen Finanzierungswegen für den Nahverkehr essenziell ist – und nur so kann die Verkehrswende in den kommenden Jahren gelingen. Wir möchten daher einladen, mit uns gemeinsam den Nahverkehr neu zu denken. Damit bald überall alle Einfach Einsteigen können.

SPENDE

Sie können uns mit einer einmaligen Förderung auf unser Spendenkonto unterstützen:

Einfach Einsteigen e.V.

IBAN: DE64 4306 0967

2041 2504 00

BIC: GENODEM1GLS

Bank: GLS Bank, Bochum,
Deutschland

SOCIAL MEDIA

Facebook: @einsteigen.jetzt

Twitter: @einsteigenjetzt

Instagram: @einsteigen.jetzt

YouTube: @einfacheinsteigen



Team ÖffiCON*



Links: Planung und Vorbereitung der ÖffiCON*

Unten: Hinter den Kulissen des Livestreams



IMPRESSUM

Redaktion und Text: Annika

Fuchs, Finn Irmer, Leon Jansen,
Julian Unbescheid, Luisa Vogt

Layout: Adriana Lemus — vicexversa.com

Fotonachweise: s.27 / Annika Fuchs:

Julian Unbescheid; s.28 / Team: Team

ÖffiCON*; s.29 / Planung: Julian

Unbescheid / Livestream: Julian Unbescheid

/ Planung: Julian Unbescheid.

Einfach Einsteigen e.V.

Postanschrift:

Postfach 106052

28060 Bremen

Büro:

Jakobikirchhof 9

28195 Bremen

Website: www.einsteigen.jetzt

E-Mail: team@einsteigen.jetzt



Planung und Vorbereitung der ÖffiCON*

DIE ÖFFICON* WIRD ERMÖGLICHT DURCH



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



IN KOOPERATION MIT

artec
Forschungszentrum
Nachhaltigkeit

MEDIAPARTNER



ORGANISIERT VON



@oefficon

www.oefficon.eu
team@oefficon.eu