

# EIN BÜRGERTICKET FÜR WUPPERTAL?

Expertenrunde Nahverkehrsplan Wuppertal  
31. Januar 2018

Dr. Gregor Waluga  
Benjamin Uhlendorf  
Jan Niko Kirschbaum

# Fahrplan

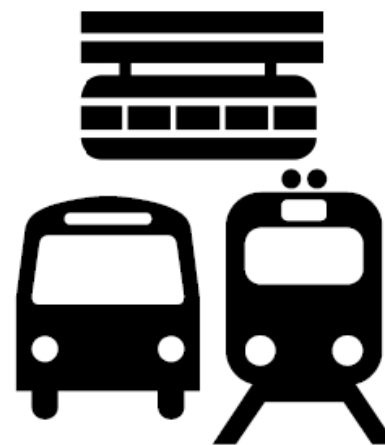
1. Was ist ein Bürgerticket?
2. Forschungsstand
3. Rechtliche Einordnung
4. Integration in den VRR
5. Ein Solidarisches Bürgerticket für Wuppertal
6. Offene Fragen

# WAS IST EIN BÜRGERTICKET?

**(monatlicher) Beitrag  
zweckgebunden**



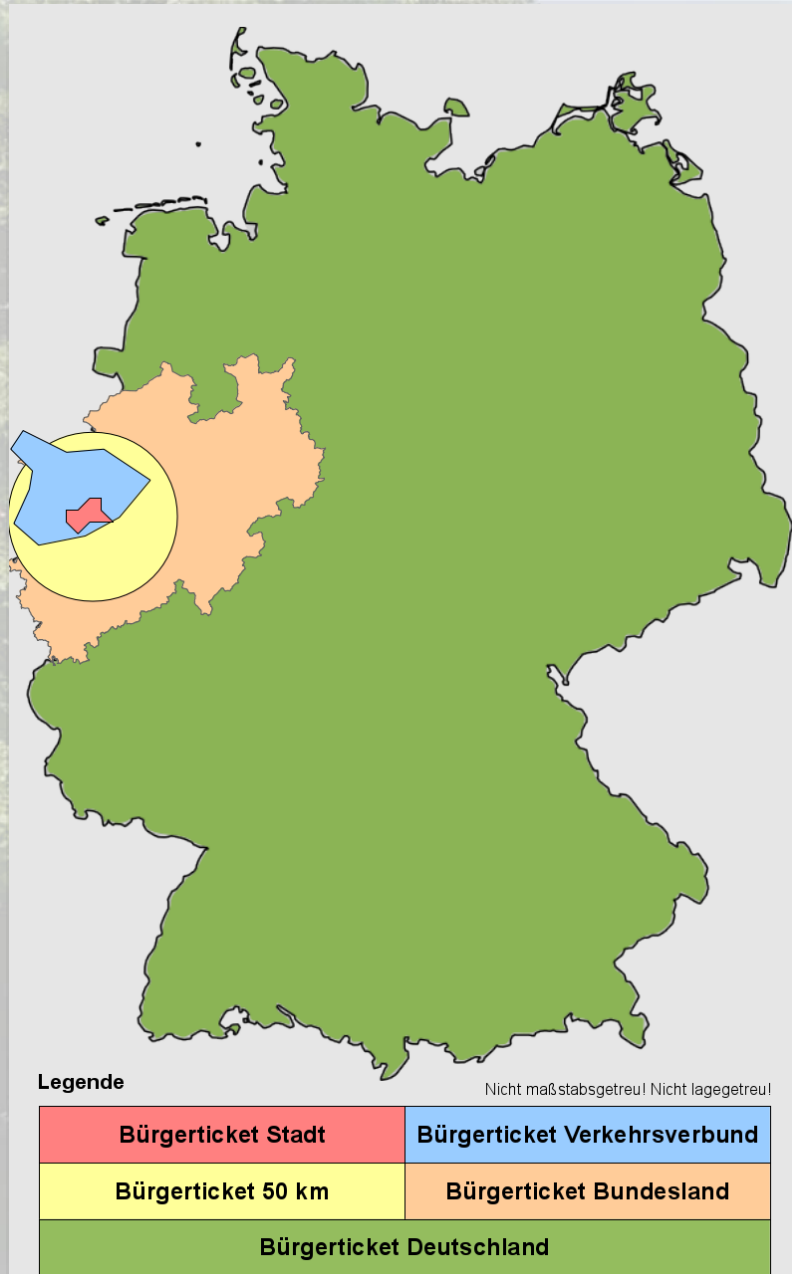
**(fast)  
alle**



**ÖPNV-  
Betriebs-  
kosten**

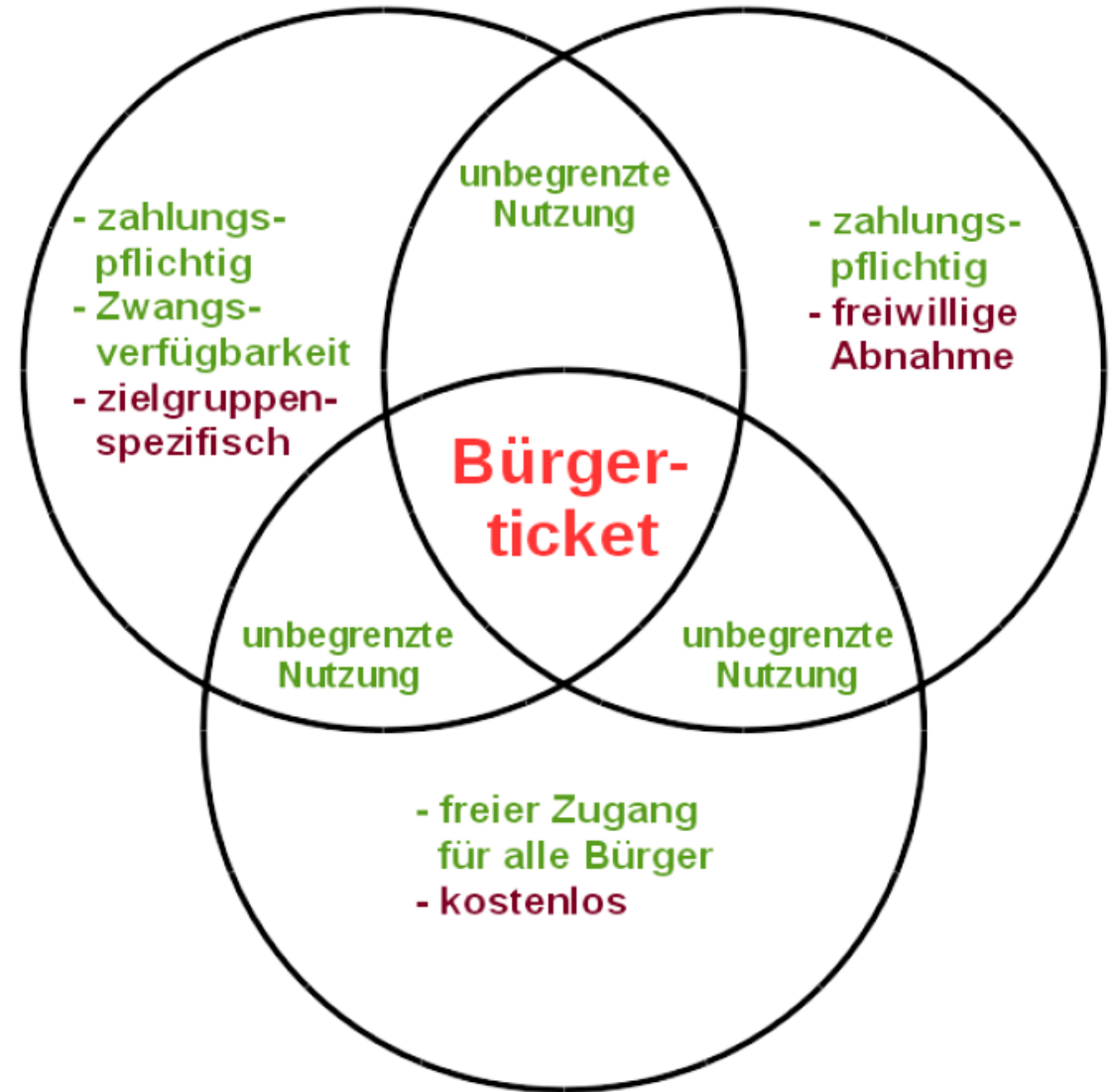


**„Zwangsverfügbarkeit“  
unbegrenzt nutzbar  
(bestimmter Geltungsbereich)**



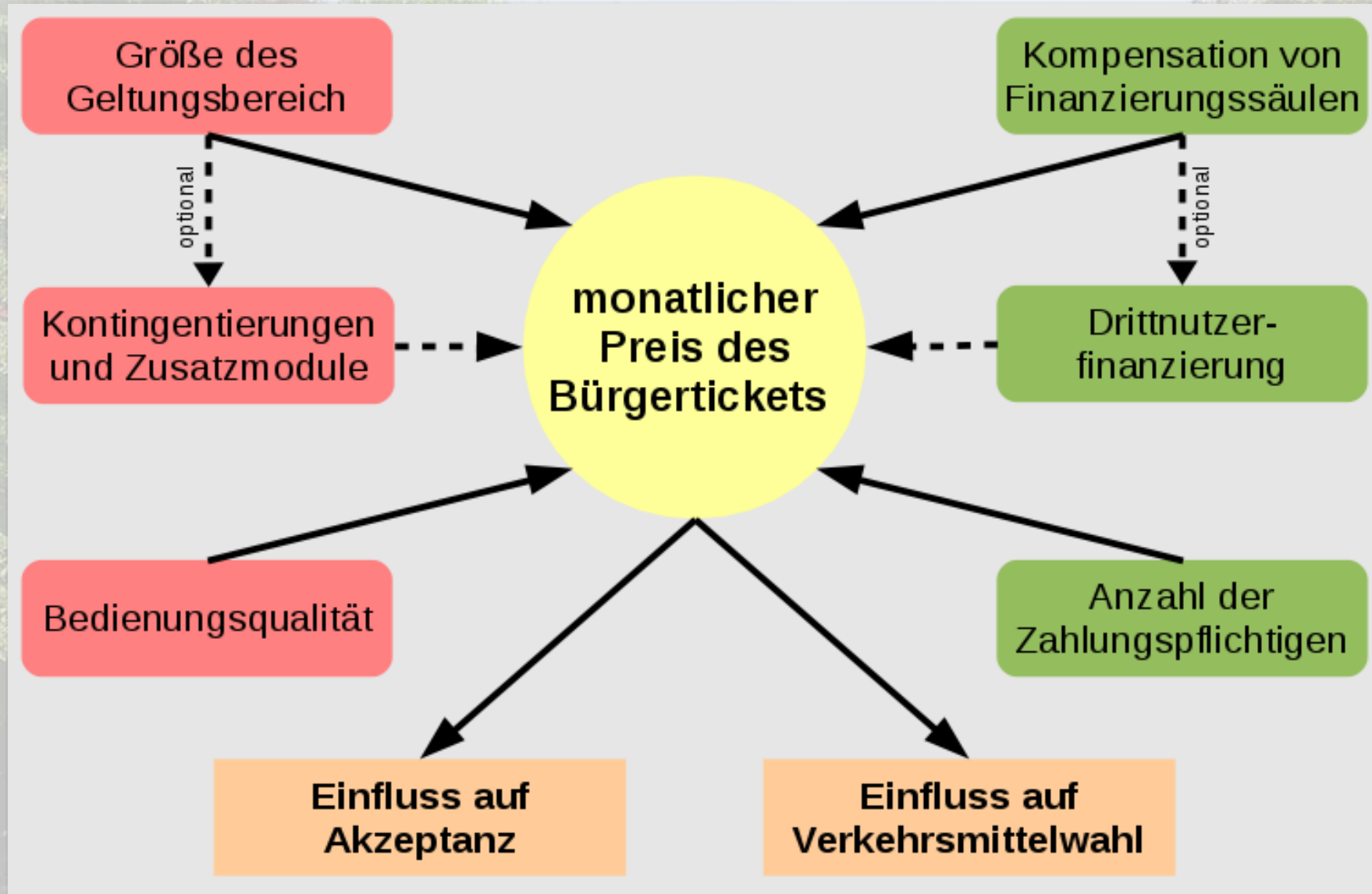
## Solidarmodelle

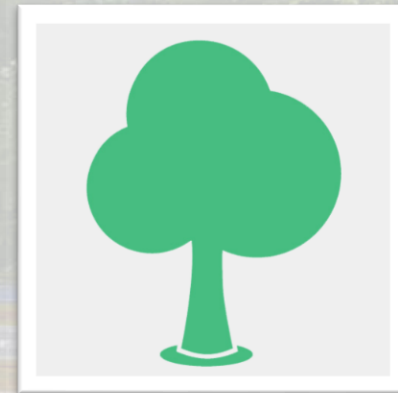
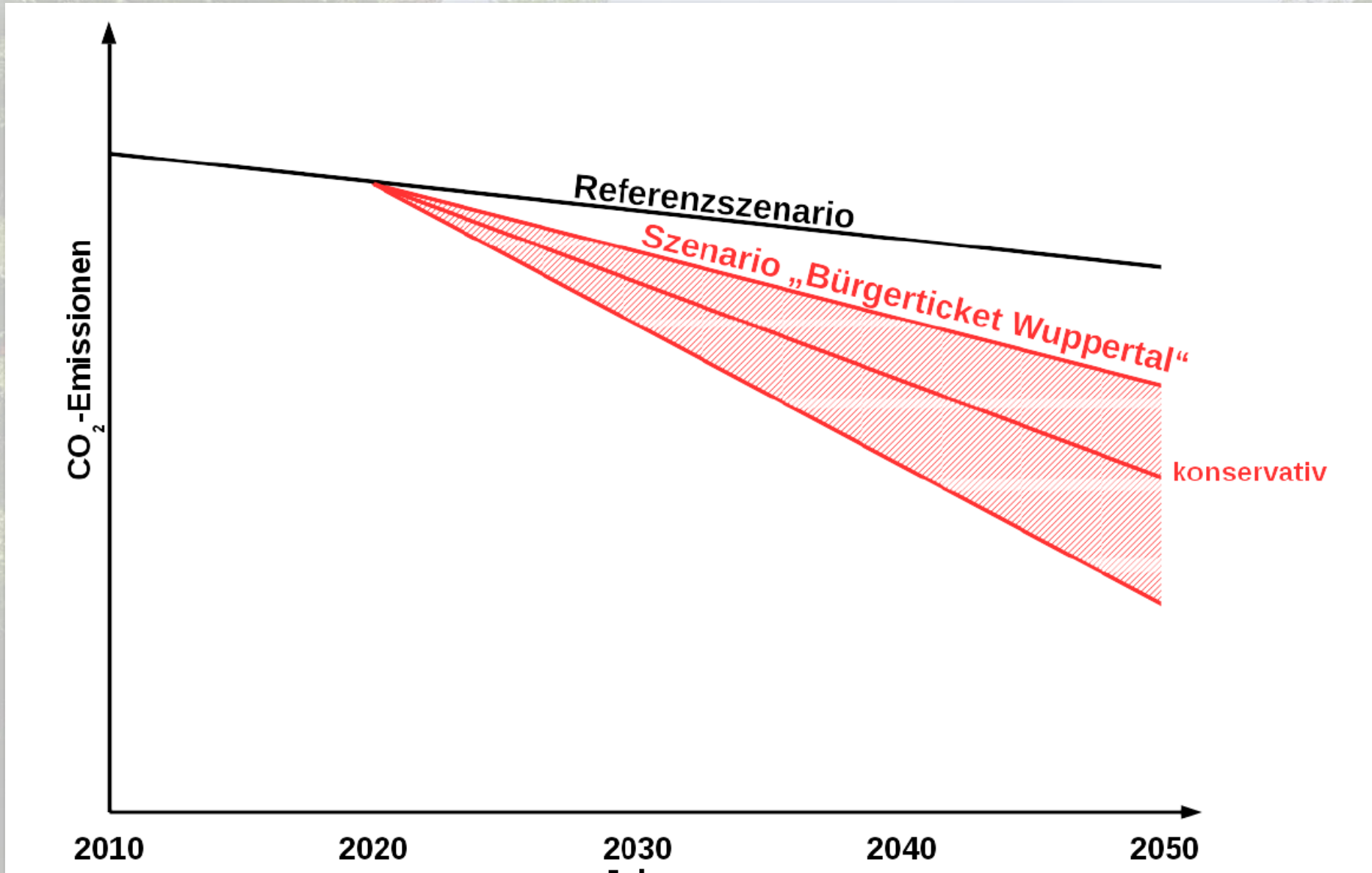
## Pauschalfahrkarten



Steuerfinanzierter Nulltarif









Budget für Mobilität in ALG II:  
25 € / Monat

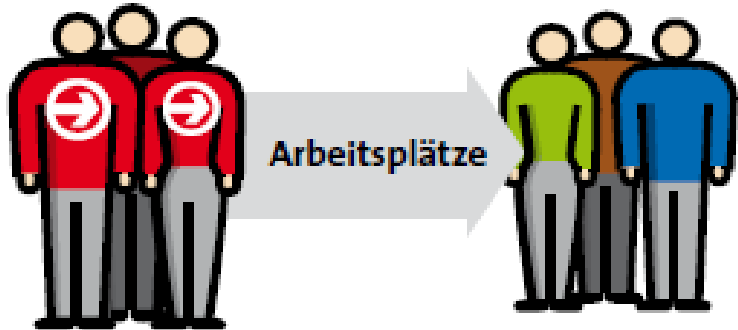
Kosten des Sozialtickets:  
37,80 € / Monat



## Finanzieller Nutzen für Köln



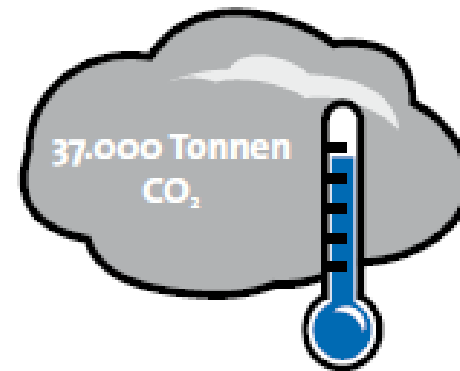
Arbeitsplätze sichern in Köln und Umland



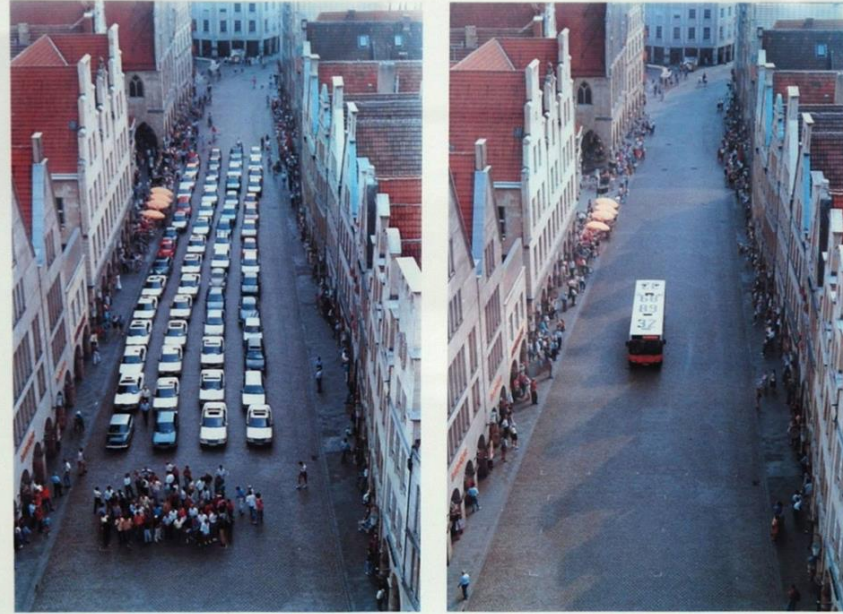
## Mehr Platz, weniger Stau



Saubere Luft, weniger CO<sub>2</sub>



# DER BESTE KATALYSATOR DER WELT



Wie wichtig es ist, selbst einen Pkw mit Kat so oft wie möglich stehen zu lassen, zeigt unser Vergleich: Links 72 Personen mit ihren 60 Autos (durchschnittliche Besetzung mit 1,2 Personen), rechts 72 Personen in einem Bus. Bei diesem Anblick wird der Vorteil klar. Busse entlasten unsere Innenstadt. Da fällt die Entscheidung leicht, oder?



**STADTWERKE**  
MÜNSTER GMBH

PARTNER DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT MÜNSTERLAND



Quelle:  
<https://www.stadtwerke-muenster.de/blog/verkehr/das-wohl-bekannteste-muenster-foto-der-welt/>

# FORSCHUNGSTAND

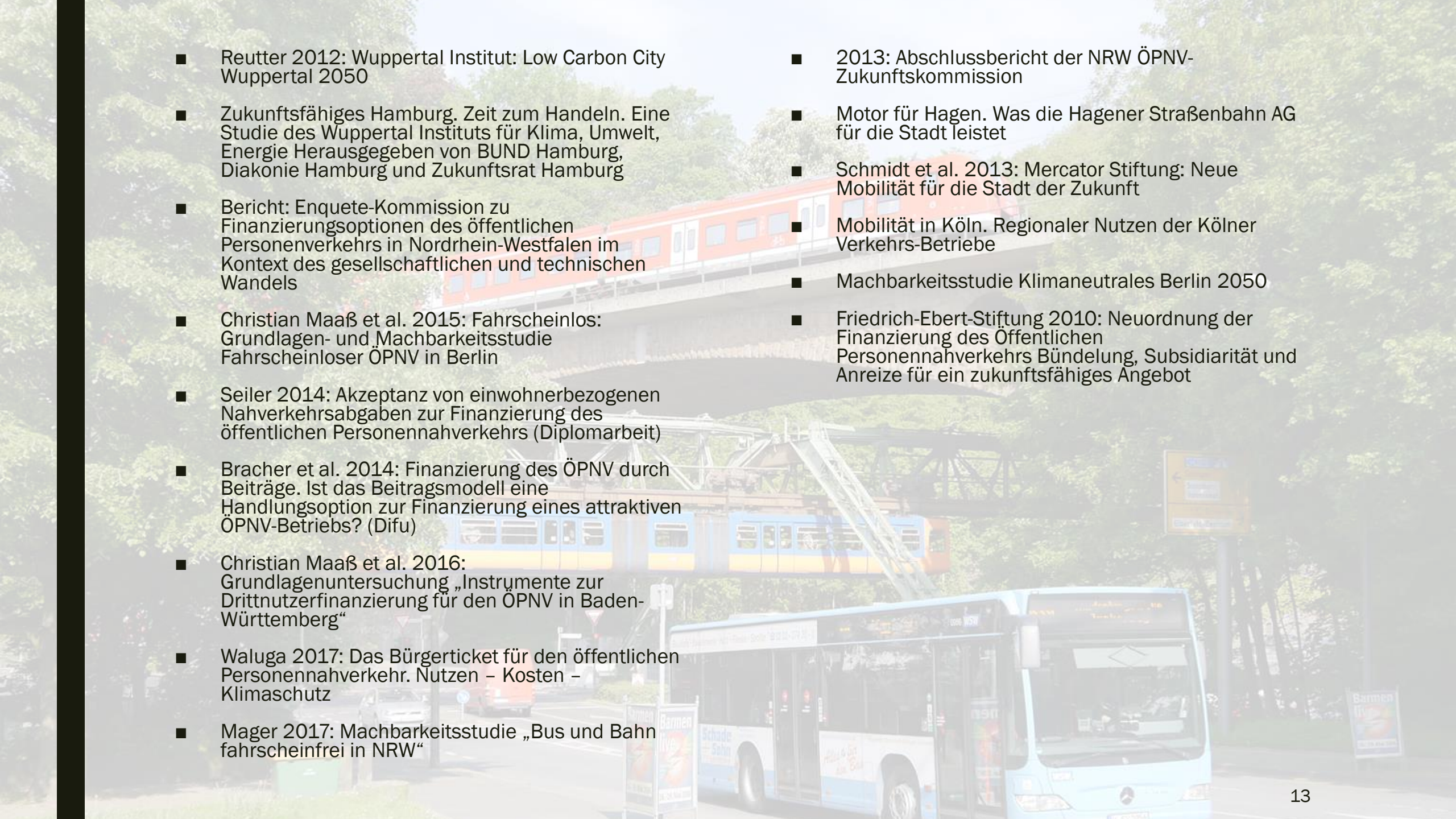
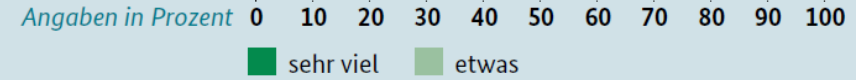
- 
- The background image shows a city street scene. In the foreground, a blue and white bus is driving towards the viewer. Behind it, a red and white tram is crossing a bridge. The street is lined with green trees and buildings. A yellow signpost is visible on the right side of the street.
- Reutter 2012: Wuppertal Institut: Low Carbon City Wuppertal 2050
  - Zukunftsfähiges Hamburg. Zeit zum Handeln. Eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie Herausgegeben von BUND Hamburg, Diakonie Hamburg und Zukunftsrat Hamburg
  - Bericht: Enquete-Kommission zu Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels
  - Christian Maaß et al. 2015: Fahrscheinlos: Grundlagen- und Machbarkeitsstudie Fahrscheinloser ÖPNV in Berlin
  - Seiler 2014: Akzeptanz von einwohnerbezogenen Nahverkehrsabgaben zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Diplomarbeit)
  - Bracher et al. 2014: Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge. Ist das Beitragsmodell eine Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs? (Difu)
  - Christian Maaß et al. 2016: Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“
  - Waluga 2017: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Nutzen – Kosten – Klimaschutz
  - Mager 2017: Machbarkeitsstudie „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“
  - 2013: Abschlussbericht der NRW ÖPNV-Zukunftskommission
  - Motor für Hagen. Was die Hagener Straßenbahn AG für die Stadt leistet
  - Schmidt et al. 2013: Mercator Stiftung: Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft
  - Mobilität in Köln. Regionaler Nutzen der Kölner Verkehrs-Betriebe
  - Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050
  - Friedrich-Ebert-Stiftung 2010: Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot

Abbildung 11: Konzepte für einen sozial-ökologischen Wandel

Unsere Städte und Gemeinden werden gezielt so umgestaltet, dass die /der Einzelne kaum noch auf ein Auto angewiesen ist, sondern ihre /seine Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen kann.



Frage: Im Folgenden finden Sie einige Ideen und Vorschläge für die Zukunft, die unser Leben besser machen könnten. Bitte geben Sie jeweils an, ob die genannte Idee für Sie persönlich sehr viel, etwas, eher wenig oder überhaupt nichts zum guten Leben beitragen kann.

(aus: Umweltbewusstsein in Deutschland 2014. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Studie im Auftrag des Bundesumweltministeriums 2014, S. 35.)



## Deutsche bei ÖPNV-Flatrate uneins

Einführung einer Abgabe zur Finanzierung des ÖPNV („Bürgerticket“)

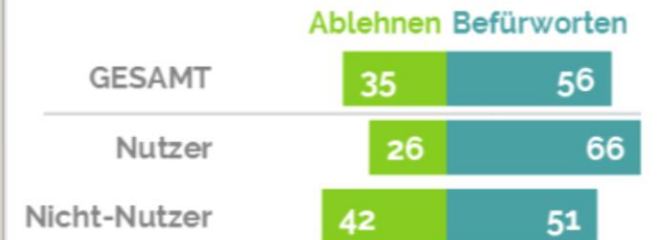
- 48% Zustimmung
- 47% Ablehnung

Repräsentative Umfrage des Forsa-Instituts i.A. des „stern“, Befragung von 1001 Bundesbürger im März 2015



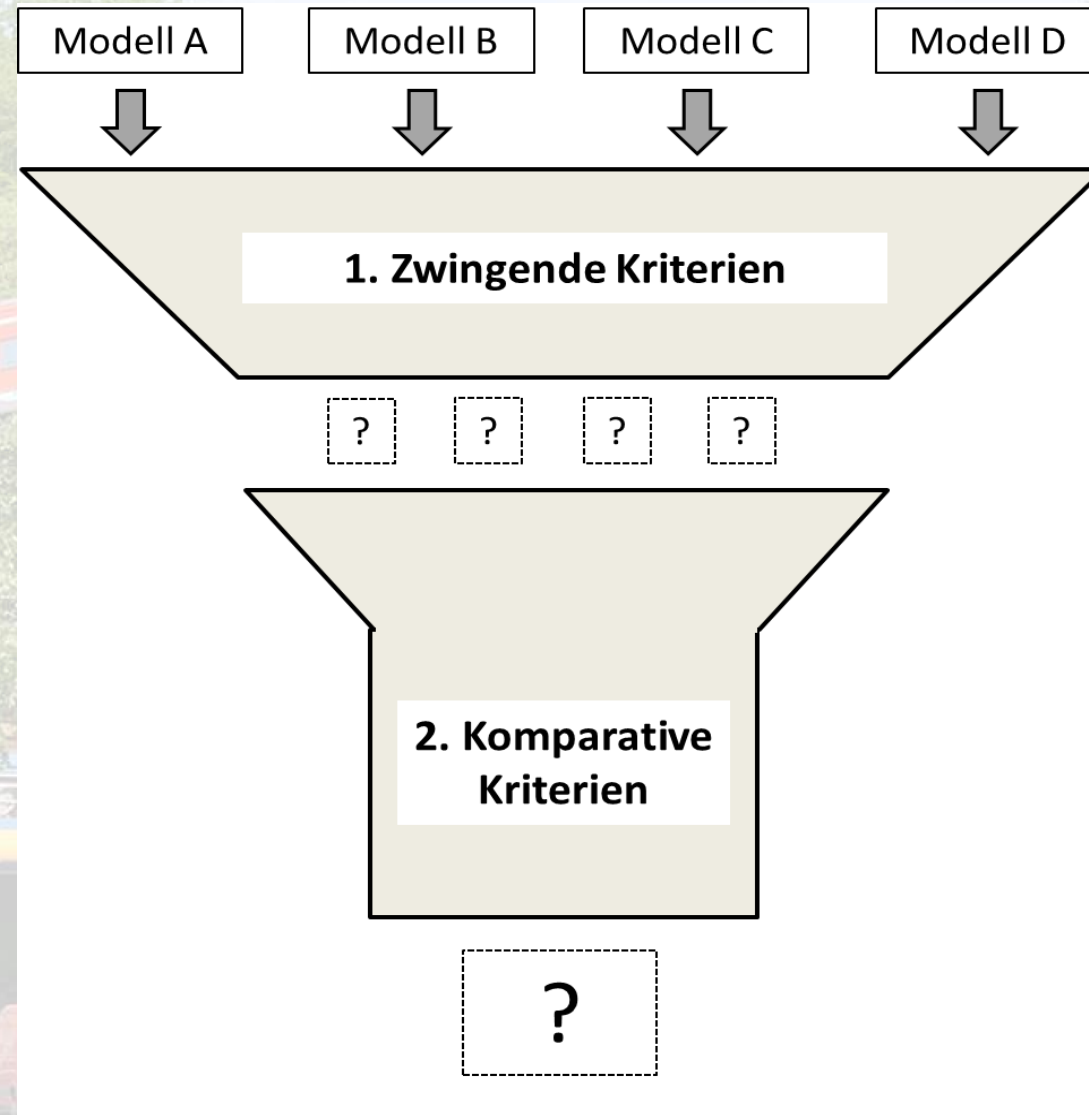
## Fahrscheinloser Nahverkehr

Würden Sie es befürworten oder ablehnen, wenn der Nahverkehr durch Steuern finanziert würde und dadurch für die Bewohner einer Stadt kostenlos wäre?

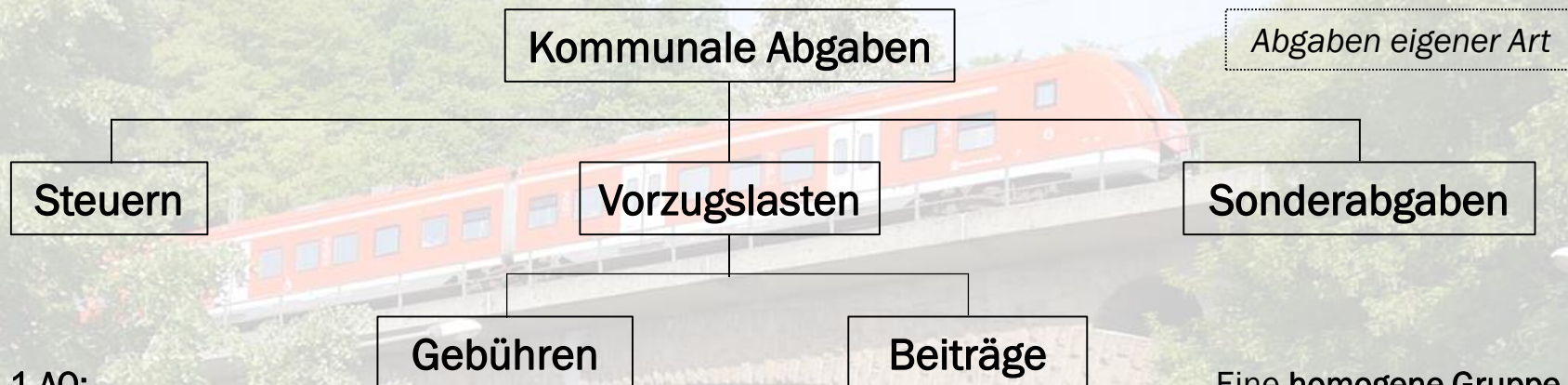


YouGov | yougov.com 8. bis 11. September 2015

# RECHTLICHE BEWERTUNG







### § 3 Abs. 1 AO:

Steuern sind Geldleistungen, die **nicht** eine **Gegenleistung** für eine besondere Leistung darstellen und von einem **öffentlich-rechtlichen** Gemeinwesen zur **Erzielung** von **Einnahmen** allen auferlegt werden, bei denen der Tatbestand zutrifft, an den das Gesetz die Leistungspflicht knüpft; die Erzielung von Einnahmen kann Nebenzweck sein.

### § 4 Abs. 2 KAG NRW:

Gebühren sind Geldleistungen, die als **Gegenleistung** für eine **besondere Leistung** [...] der **Verwaltung** oder für die **Inanspruchnahme öffentlicher Einrichtungen und Anlagen** erhoben werden.

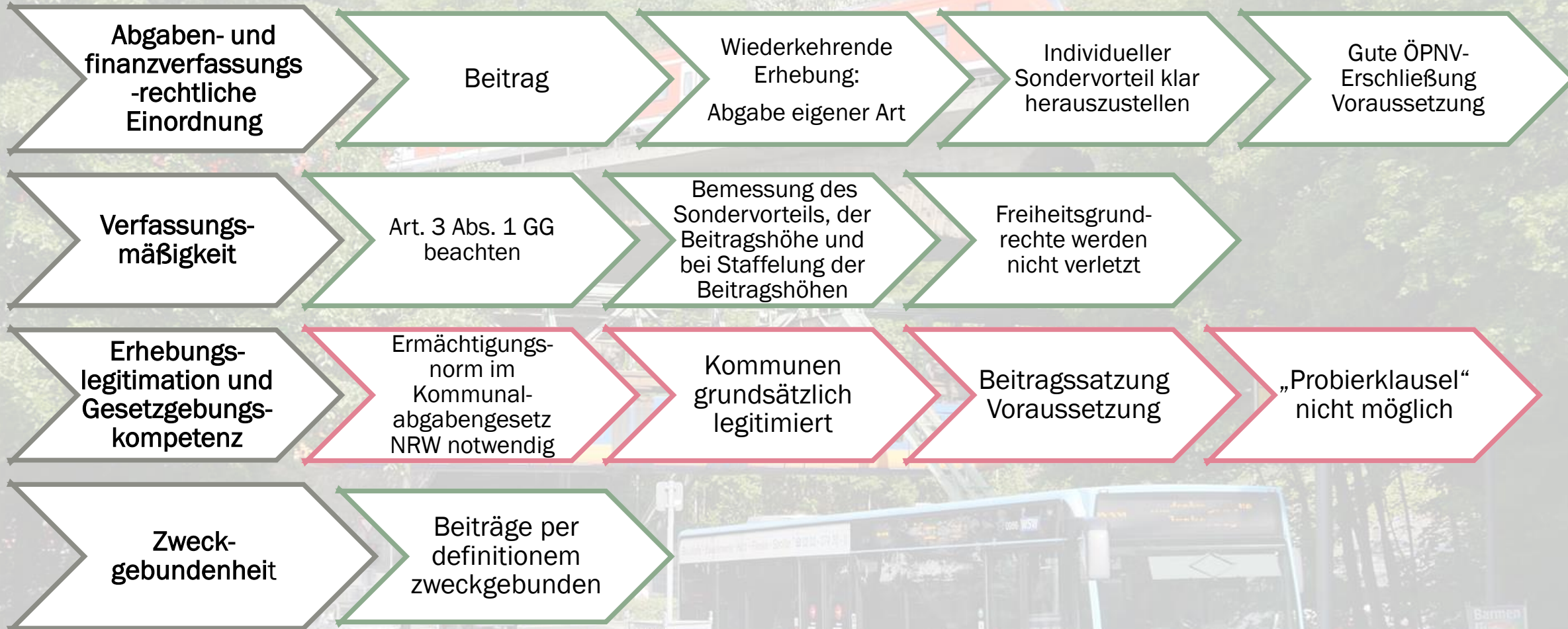
Beiträge sind Geldleistungen zum **Ausgleich** von **Vorteilen** und Lasten für denjenigen, der **individuell** aus der **Möglichkeit** der Nutzung einer **öffentlichen Einrichtung** einen **besonderen wirtschaftlichen Vorteil** zu ziehen vermag.

Eine **homogene Gruppe** kann wegen der Finanzierung von Aufgaben, deren **Erfüllung spezifisch** in ihre **Verantwortung** fällt, zur Zahlung von Sonderabgaben verpflichtet werden, deren Aufkommen **innerhalb der Gruppe** zur Erfüllung der Aufgaben **verwendet** wird.

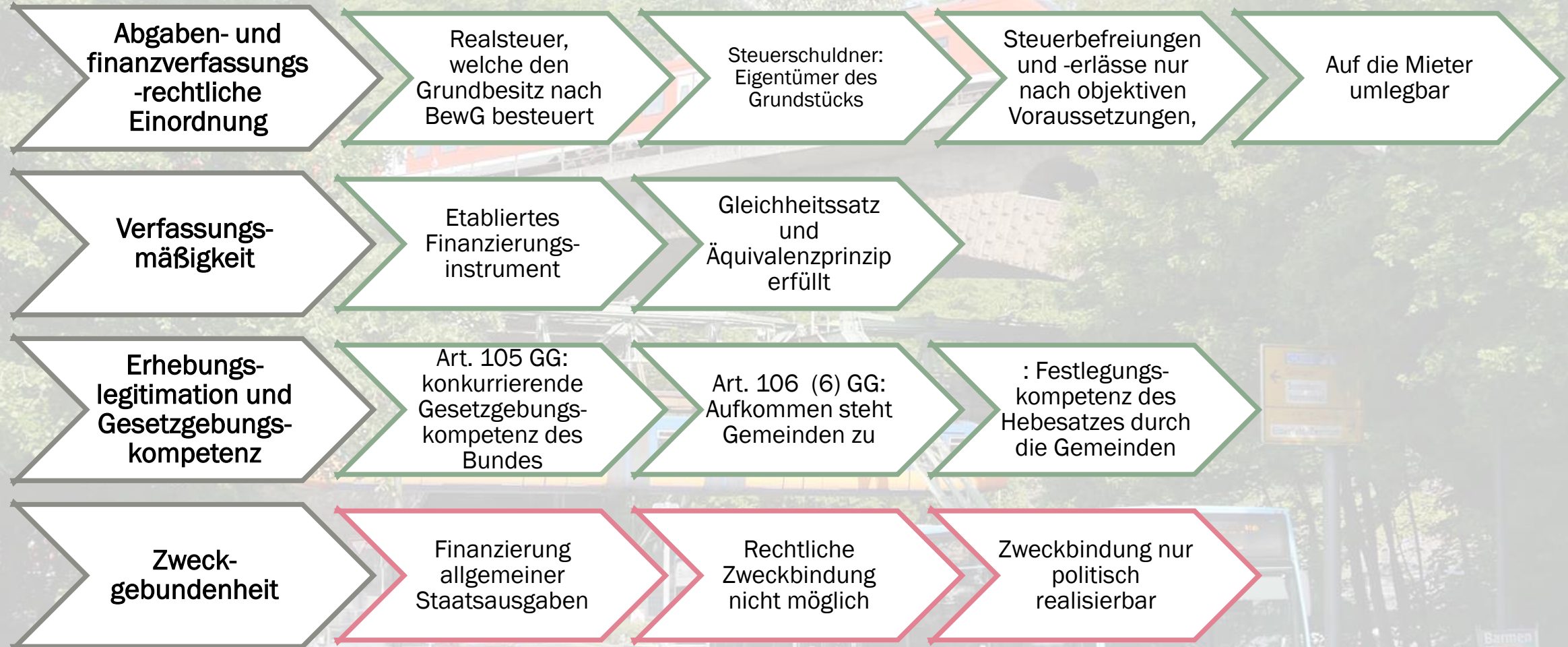
Kriterium / Modell	A	B	C	D
<b>Zwingende Kriterien</b>				
<i>Rechtliche Umsetzbarkeit</i>	2.	1.	3.	4.
- Abgaben- und Finanzverfassungsrechtliche Einordnung	+	++	+	x
- Verfassungsmäßigkeit	+	++	o	x
- Erhebungslegitimation und Gesetzgebungskompetenz	o	++	o	o
- Zweckgebundenheit	++	o	++	+
- Weitere ÖPNV-rechtliche Aspekte	+	+	+	+
<i>Tarifliche Integration</i>	1.	1.	1.	1.*
- Verbundrechtliche Voraussetzungen	++	++	++	++
- Tarifeinbindung	++	++	++	++
- Einnahmenaufteilung	++	++	++	++
<b>Komparative Kriterien</b>				
- Vollzug und administrative Umsetzung	2.	1.	3.	4.*
- Finanzierungspotential	2.	4.	3.	1.*
- Effektivität	2.	3.	4.	1.*
- Sozialverträglichkeit und Gerechtigkeit	1.	4.	3.	2.*
- Akzeptanz	1.	4.	3.	2.*

Modell A: Einwohnerbeitrag  
Modell B: Grundsteuer B

# Modell A (Einwohnerbeitrag)



# Modell B (Grundsteuer)



# INTEGRATION IN DEN VRR

## Verbundrechtliche Grundlagen



- § 8 Abs. 4 Verbundgrundvertrag über die Kooperation der VU im VRR
    - „Der VRR wird **Tarifwünschen** [...] nachkommen, wenn dadurch die **einheitliche Anwendung des Verbundtarifs** im Verbundraum sowie seine **Struktur und Höhe nicht in Frage gestellt** werden und die vom VRR in Zusammenarbeit mit den betroffenen VU kalkulierten **finanziellen Auswirkungen** vom **Antragsteller** oder einem Dritten **in vollem Umfang abgedeckt** werden; das VU hat gegenüber dem VRR den **Nachweis der Kostenabdeckung** zu führen.“
- Stadt Wuppertal könnte als Tarifwunsch das Bürgerticket anmelden, wenn
- es in die **bestehende Tariflandschaft** des VRR eingebunden wird **und**
  - ggf. entstehende **Mindererlöse** durch die Stadt (oder einem Dritten) **getragen** werden!

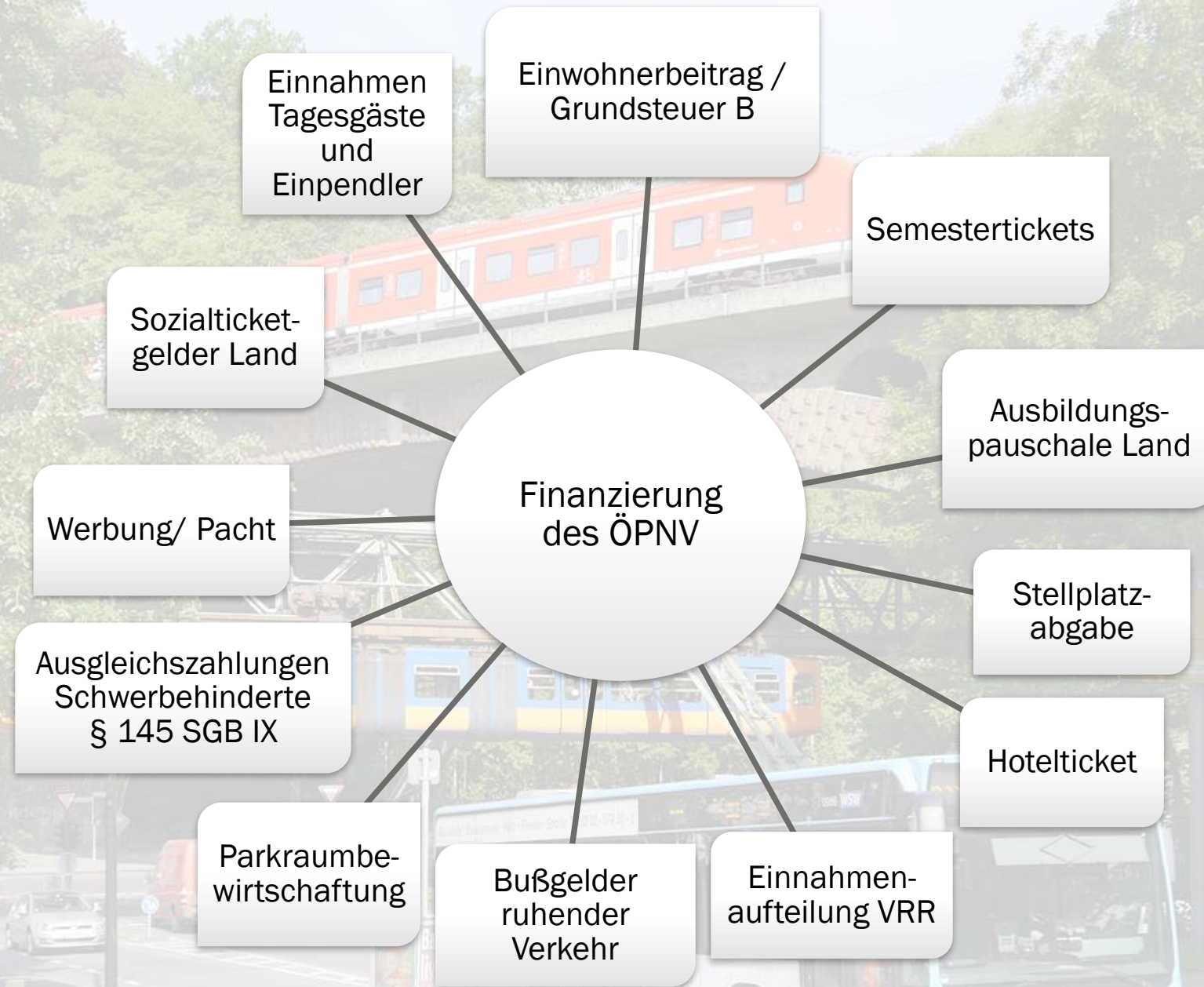
# EIN SOLIDARISCHES BÜRGERTICKET FÜR WUPPERTAL

# Modell A

1. Alle Bürger der Stadt finanzieren mit Nahverkehrsbeiträgen die Betriebskosten des ÖPNV
2. Wuppertal meldet eigenen Tarifwunsch im VRR an
3. Wuppertal erstellt eine Nahverkehrsbeitragssatzung
4. Wuppertal definiert Erschließungsgebiet und -qualität
5. Ausgabenermittlung
6. Zusätzliche Einnahmequellen werden erschlossen
6. Nahverkehrsbeitrag gestaffelt nach Jahreseinkommen  
*Ausnahmen:*
  - Studierende
  - Schüler\*innen
  - Nicht schulpflichtige Kinder
  - Schwerbehinderte
7. Einwohnermeldeamt wird Bürgerticketerhebungsbehörde



Wer	Ticket	Preis Tarifstufe A	Tarifstufe B	Tarifstufe C	Tarifstufe D	Erweiterung VRS/AVV
Nicht schulpflichtige Kinder	„WupperKidsTicket“	0 €	Incl.	Incl.	Incl.	Incl.
Schwerbehinderte	Ausweis Buchstabe G	0 €	Incl.	Incl.	Incl.	Incl.
Schüler	„Schokoticket“	12-35 €	Incl.	Incl.	Incl.	Einfach-Weiter-Ticket +6,40 € 2. Klasse / Fahrt +9,60 € 1. Klasse / Fahrt
Studenten	„Semesterticket“	31,57 €	Incl.	Incl.	Incl.	Incl.
Einwohner*in Wuppertals nach Einkommen	„BürgerTicket“	?	+ 30,48 €	+ 63,51 €	+ 100,96 €	?
			+3,50 € pro Fahrt (Zusatzticket)			Einfach-Weiter-Ticket +6,40 € 2. Klasse / Fahrt +9,60 € 1. Klasse / Fahrt
Azubis, Praktikant*innen Volontär*innen und Studierende an Akademien und Hochschulen ohne Semesterticket	YoungTicketPlus	Aufpreis bis 59,95 € pro Monat	Incl.	Incl.	Incl.	Einfach-Weiter-Ticket +6,40 € 2. Klasse / Fahrt +9,60 € 1. Klasse / Fahrt
alle ab 60 Jahren	Bärenticket 60+	Aufpreis bis 86,70 € pro Monat	Incl.	Incl.	Incl.	Einfach-Weiter-Ticket +6,40 € 2. Klasse / Fahrt +9,60 € 1. Klasse / Fahrt



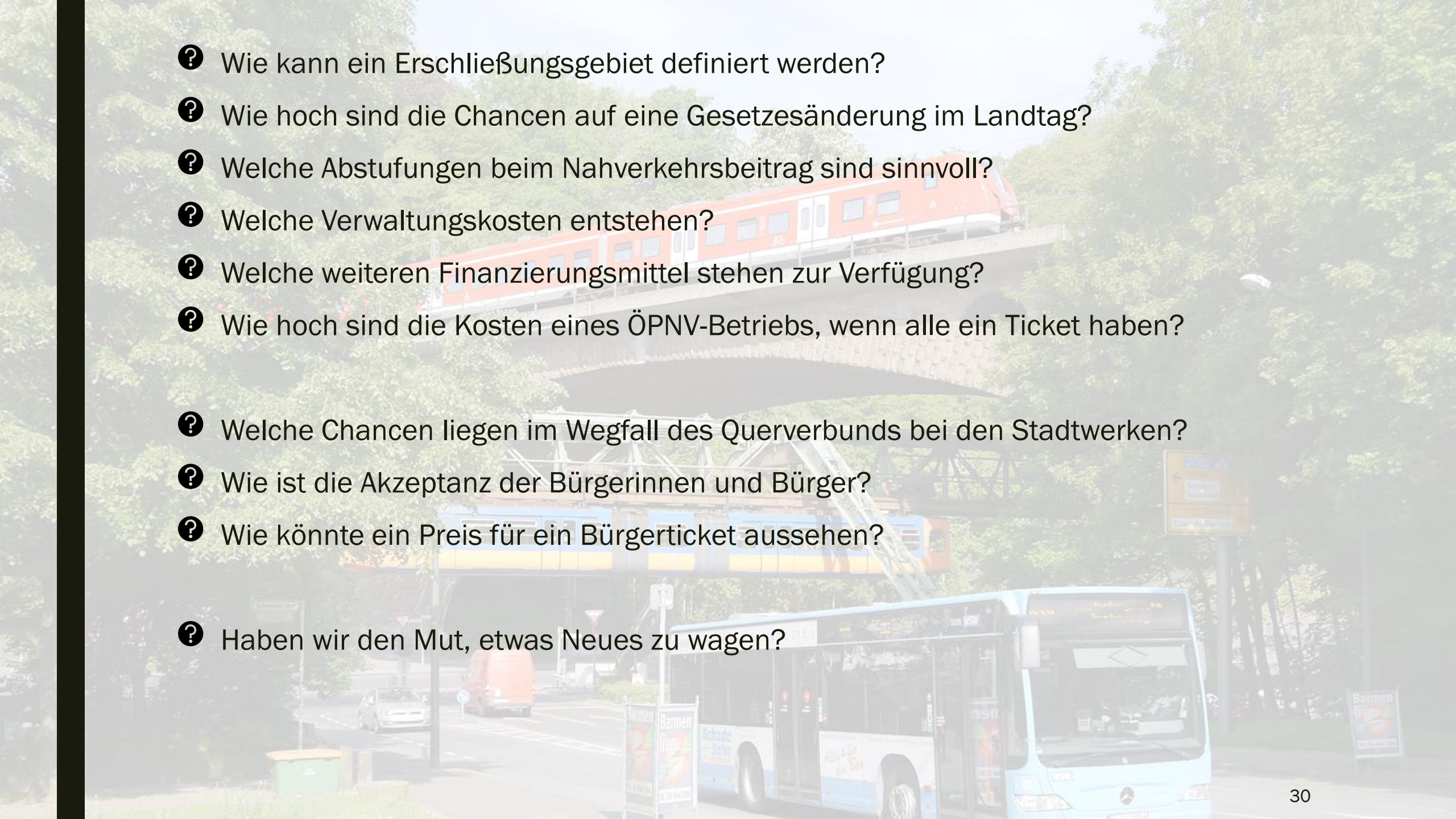
Einkommen pro Haushalt	Haushalte	Hypothetischer Jahresbeitrag	Gesamtertrag
unter 900 Euro	26.000	(15 €*12) 180 €	4.680.000 €
900 bis unter 1.500 Euro	37.000	(25 €*12) 300 €	11.100.000 €
1.500 bis unter 2.600 Euro	53.000	(35 €*12) 420 €	22.260.000 €
2.600 und mehr Euro	56.000	(45€*12) 540 €	30.240.000 €
	172.000	Summe	68.280.000 €
Durchschnittliche Personen pro Haushalt: 1,94. Daher 68.280.000*2			136.560.000 €

(Daten vom Mikrozensus)

# Modell B

1. Alle Grundstückseigentümer der Stadt finanzieren über die Grundsteuer B die Betriebskosten des ÖPNV. Ggf. Weiterreichung an Mieter.
2. Finanzielle Abstufung nach Größe und Qualität der Wohnung.
3. Übernahme der Kosten für Empfänger von Arbeitslosengeld II durch das Jobcenter über Kosten für Unterkunft zu Lasten der Stadt Wuppertal
4. Wuppertal meldet eigenen Tarifwunsch im VRR an
5. Hinzuziehung weiterer Finanzierungsmittel

# OFFENE FRAGEN

- 
- ❓ Wie kann ein Erschließungsgebiet definiert werden?
  - ❓ Wie hoch sind die Chancen auf eine Gesetzesänderung im Landtag?
  - ❓ Welche Abstufungen beim Nahverkehrsbeitrag sind sinnvoll?
  - ❓ Welche Verwaltungskosten entstehen?
  - ❓ Welche weiteren Finanzierungsmittel stehen zur Verfügung?
  - ❓ Wie hoch sind die Kosten eines ÖPNV-Betriebs, wenn alle ein Ticket haben?
  
  - ❓ Welche Chancen liegen im Wegfall des Querverbands bei den Stadtwerken?
  - ❓ Wie ist die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger?
  - ❓ Wie könnte ein Preis für ein Bürgerticket aussehen?
  
  - ❓ Haben wir den Mut, etwas Neues zu wagen?