

Gehrke, Marvin; Groß, Stefan

Working Paper

Fahrscheinfrei im ÖPNV

IVP-Discussion Paper, No. 2014 (3)

Provided in Cooperation with:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

Suggested Citation: Gehrke, Marvin; Groß, Stefan (2014) : Fahrscheinfrei im ÖPNV, IVP-Discussion Paper, No. 2014 (3), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/200072>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Marvin Gehrke/Stefan Groß

FAHRSCHEINFREI IM ÖPNV

DISCUSSIONPAPER

IVP-Discussion Paper 2014 (3)

Marvin Gehrke/Stefan Groß

Fahrscheinfrei im ÖPNV

Die IVP-Discussion Papers sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autoren ausdrücklich erwünscht.

IVP-Discussion Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly desired by the authors.

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17–19, 10587 Berlin

Telefon: +49 (0)30/314-25145

Fax: +49 (0)30/314-27875

Homepage: <http://www.ivp.tu-berlin.de/>

Institut für Land- und Seeverkehr

Fakultät Verkehrs und Maschinensysteme

Technische Universität Berlin

ISSN2197-6341

Zitierweise:

Gehrke, Marvin/Stefan Groß (2014): Fahrscheinfrei im ÖPNV. IVP-Discussion Paper.03/2014. Berlin.

Zusammenfassung

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein im Gesetz verankertes Instrument. Nach § 1 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) muss dieser eine Daseinsvorsorge sicherstellen, indem der Verkehrsbetrieb nach dem Personenbeförderungsgesetz zum Betrieb, zur Beförderung von Fahrgästen und zur Tarifgleichheit verpflichtet wird. Über Fahrscheine kann sich der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nicht eigenfinanzieren und benötigt daher Zuschüsse von Bund und Land über verschiedene Stränge, um die Betriebskosten zu decken.

Mit zunehmendem Umweltbewusstsein ist die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ein großes Ziel, um mehr Fahrgäste zu gewinnen und resultierend eine Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs- (MIV) und Gesamtverkehrsaufkommens zu erzielen. Eine Variante ist die Einführung eines fahrscheinfreien ÖPNV, welcher durch den kommunalen Haushalt oder über eine Nahverkehrsabgabe finanziert werden kann. Dieses Instrument birgt viele Vor- und Nachteile, die sich je nach Gemeinde anders auswirken und so die Verkehrsverlagerung positiv oder negativ beeinflussen. Eine effiziente Umsetzung kann jedoch nur durch eine integrierte Gesamtheitsbetrachtung mit Pull- und Push-Faktoren geschehen, die auf der einen Seite den ÖPNV attraktiver gestalten und auf der anderen Seite die Nutzer des MIV zum Umstieg drängen.

Die belgische Stadt Hasselt und die Stadt Templin im Norden Brandenburgs sind Beispiele für den Betrieb eines fahrscheinfreien ÖPNV. In beiden Städten war der MIV-Anteil vor der Einführung besonders hoch, während es nur ein geringes ÖPNV-Angebot gab, das zudem kaum genutzt wurde. Nach der Einführung konnte in beiden Städten ein immenser Anstieg der Fahrgastzahlen beobachtet werden. Unterschiede gibt es in der Ausführung. In Hasselt wurden die Möglichkeiten des MIV durch Einfahrverbote und Parkraumabschaffung in der Innenstadt stark eingeschränkt, sodass nicht der Anreiz des kostenlosen ÖPNV allein den Wechsel vom Pkw zum Bus bewirkte. Solche Zwänge wurden in Templin hingegen nicht angewandt. In beiden Städten resultierte der Anstieg der Fahrgastzahlen weniger aus wechselnden Pkw-Fahrenden, sondern durch häufigeres Fahren von bereits den ÖPNV nutzenden Personen und Umsteigen des nichtmotorisierten Individualverkehrs. Insgesamt sind in beiden Städten die Lebensqualität und die Einnahmen durch Tourismus und Steuern gestiegen.

Sowohl in Hasselt als auch in Templin kann der kostenlose ÖPNV derzeit aus finanziellen Gründen in seinen Grundzügen nicht mehr durchgeführt werden. Diese und aktuelle Beispiele, wie die südfranzösische Stadt Aubagne und die estnische Hauptstadt Tallinn zeigen jedoch, dass eine Durchführung des Systems prinzipiell möglich ist. Demzufolge hat das Thema an Aktualität nicht eingebüßt, wie Diskussionen in Erfurt, Tübingen und weiteren deutschen Städten zeigen. Um bei zukünftigen Projekten einen dauerhaften fahrscheinfreien ÖPNV garantieren zu können, ist neben einer starken politischen Überzeugung vor allem eine speziell auf die jeweilige Stadt ausgerichtete Anpassung an die spezifischen Voraussetzungen notwendig.

Abstract

Due to ongoing ecological debates on increasing greenhouse gas emissions caused by individual motorized transport, the share of public transport needs to be increased. In this context, fare-free public transport is one measure discussed. Templin (Germany), Hasselt (Belgium) and Aubagne (France) have already implemented this measure to advance a paradigm shift. In Germany, Erfurt and Tübingen are examples which demonstrate the current relevance of this topic.

Based on different national and European examples this paper discusses existing fare-free public transport implementations and their limitations with respect to their set goal. While the implementations resulted in increasing public transport passenger numbers and a better quality of living the cities, Hasselt and Templin had to limit or stop the fare-free offer due to financial constraints. Additionally, the level of greenhouse gas emission has not changed through the fare-free service.

Concluding, this paper demonstrates that an indiscriminating evaluation of the city's specific financial and traffic conditions are a necessary prerequisite before implementing fare-free public transport. In addition, the interaction of enforcement and promotion of sustainable traffic modes are substantial for a successful reduction of motorized individual traffic.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	6
2	Grundlagen.....	7
2.1	ÖPNV Allgemein.....	7
2.2	Finanzierung.....	8
2.3	ÖPNV Tarife	9
3	Öffentlicher Personennahverkehr zum Nulltarif	10
3.1	Grundlagen.....	10
3.2	Potentiale und Grenzen des fahrscheinfreien ÖPNV	12
4	Internationale Beispiele	14
4.1	Überblick Städte europaweit	14
4.2	Hasselt	15
4.2	Aubagne	19
5	Nationale Beispiele.....	21
5.1	Templin.....	21
5.2	Diskutierte Städte	23
6	Kritische Bewertung.....	26
7	Resümee.....	28
8	Literaturverzeichnis.....	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einnahmestränge des ÖPNV	8
Abbildung 2: Überblick Städte europaweit	14
Abbildung 3: Lage von Hasselt	15
Abbildung 4: Stadtplan Hasselt	16
Abbildung 5: Fahrgastzahlen Hasselt 1996 bis 2008	18
Abbildung 6: Sozialer Leitgedanke „Liberté, Égalité, Gratuité“	20
Abbildung 7: Geplante Einnahmen zur Finanzierung	21
Abbildung 8: Entwicklung der Fahrgastzahlen in Templin	22

1 Einführung

Fahrscheinfrei als Lösung für sozial gerechte Mobilität, Klimaneutralität und erhöhte Lebensqualität ist eine kontrovers diskutierte und in weltweit verschiedenen Städten umgesetzte Maßnahme.

Ausgangslage für diese Idee ist unter anderem die dominierende Rolle des Motorisierten Individualverkehrs im Modal Split. 82,7 % der 2011 beförderten Personen in Deutschland nutzten den MIV (vgl. Destatis 2013). Dabei beträgt die Auslastung von Linienbussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen des öffentlichen Nahverkehrs jeweils nur ca. 20 % (vgl. Umweltbundesamt 2012: 32). Dieser geringe Auslastungsgrad zeigt das große Potenzial, das im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steckt. Für die Verkehrspolitik und -planung bieten sich verschiedene Möglichkeiten, um den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten und so den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu unterstützen.

Ein Motivationsfaktor für den Umstieg ist die Attraktivitätssteigerung, beispielsweise durch Erhöhung der Taktzeiten, fahrgastgerechter Verknüpfung der Verkehrsmittel oder Verbesserung des Services, wie Sauberkeit, Sicherheit oder Barrierefreiheit. Ein besonders entscheidender Faktor, sowohl für die Öffentlichkeit als auch für Unternehmen des ÖPNV, ist allerdings der Preis (vgl. Storchmann 2001: 651).

Die Einführung eines Nulltarifs, indem Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel kostenfrei nutzen können, führt unmittelbar zu einem Anstieg der Fahrgäste und einem höheren Bewusstsein für den Nahverkehr in der Bevölkerung. Jedoch zeigt sich bei der langfristigen Umsetzung ein hoher Schwierigkeitsgrad in der Finanzierung. Es gibt bisher kein allgemeingültiges Konzept für einen fahrscheinlosen ÖPNV. Deshalb ist es Ziel dieser Arbeit, dessen Wirksamkeit und Eignung vor dem Hintergrund einer integrierten Verkehrsplanung zu prüfen und kritisch zu betrachten. Die Darstellung wichtiger Grundlagen wie der Gesetzeslage, der Finanzierung und den Tarifoptionen im ÖPNV bilden den Einstieg, um anschließend den fahrscheinfreien öffentlichen Verkehr näher zu betrachten. An dieser Stelle sind ebenfalls Grundlagen, Potentiale und Grenzen dieser Variante aufzuzeigen. Es wird auf die wohl bekanntesten Beispielstädte Hasselt in Belgien und die deutsche Stadt Templin eingegangen, die beide einen fahrscheinfreien ÖPNV auf längere Zeit praktiziert haben. Des Weiteren soll das Konzept der französischen Stadt Aubagne, das erst seit kurzem verfolgt wird, analysiert werden. Ferner wird der deutsche Markt auf Chancen für einen fahrscheinfreien ÖPNV sondiert und die Stadt Erfurt als Beispiel herangezogen.

2 Grundlagen

In diesem Kapitel werden die Gesetzesgrundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie dessen Finanzierung und die Tarifoptionen erläutert.

2.1 ÖPNV Allgemein

Der Begriff „öffentlicher Personennahverkehr“ ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im zum Ausgleich der Verkehrsinteressen und Förderung der Verkehrsbedienung erlassenen § 8 definiert. Im Sinne dieses Gesetzes ist der ÖPNV in § 8 Abs. 1 die Beförderung von Personen mit Bussen, Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen im Linienbetrieb. Diese Verkehrsmittel sind für jeden zugänglich und sollen die Verkehrsnachfrage im Stadt- bis Regionalverkehr abdecken, wobei eine Reiseweite von 50 Kilometer beziehungsweise eine Reisedauer von einer Stunde nicht überschritten wird. Zu diesem ersten Absatz wird im zweiten Absatz der ÖPNV zudem als Verkehr mit Mietwagen und Taxen beschrieben, sofern er die drei oben genannten Verkehrsmittel ersetzt (vgl. PBefG 1990 § 8).

Ferner unterliegt das Verkehrsunternehmen nach § 2 einer Genehmigungspflicht, welche durch eine von der Landesregierung bestimmte Genehmigungsbehörde durchgeführt wird. Zudem sind die Verkehrsunternehmen an eine gesetzlich geregelte Betriebs- und Beförderungspflicht nach den §§ 21 und 22 gebunden. Demnach verpflichtet sich „der Unternehmer“ nach § 21, den genehmigten Betrieb aufzunehmen und im Zeitraum der Geltungsdauer des Vertrages dem aktuellen Stand der Technik und der öffentlichen Verkehrsinteressen gerecht zu werden. Sofern die Beförderung von Fahrgästen mit den eingesetzten Verkehrsmitteln möglich ist und diese nicht durch besondere Umstände, die das Verkehrsunternehmen nicht beheben kann, verhindert wird, ist „der Unternehmer“ zu einer Beförderung verpflichtet (vgl. ebd.: §§ 21–22).

Neben diesen im Personenbeförderungsgesetz beschriebenen Pflichten des Verkehrsunternehmens bei der Durchführung der vertraglich festgelegten Verkehrsleistung ist der ÖPNV allgemein im Regionalisierungsgesetz (1993) verankert. Demnach heißt es in § 1 Absatz 1, dass „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr [...] eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“ ist. Dieser beschriebene Leitgedanke der Daseinsvorsorge wird in Nahverkehrsgesetzen der Länder detaillierter erläutert (vgl. Wolf 2003: 58). Die darin beschriebenen Grundsätze und Ziele dienen der Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Nahverkehr, wie zum Beispiel die Verknüpfung der Verkehrsträger, die Barrierefreiheit sowie die Aufgabenwahrnehmung und die Finanzierung des Verkehrsbetriebes im Zusammenspiel mit dem Aufgabenträger (vgl. NNVG 1995 § 2).

Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bürger gewinnt der ÖPNV auch durch zunehmendes Umweltbewusstsein an Bedeutung. Der ÖPNV liegt im CO₂-Ausstoß deutlich niedriger als der MIV und sichert somit eine hohe Lebensqualität in der Stadt (vgl. Knap 2012). Die weiteren Vorteile gegenüber dem MIV, wie der geringere

Flächenverbrauch, weniger Lärmemissionen, geringere Staubbildung und weniger Unfälle unterstreichen die Bedeutung einer Förderung des ÖPNV (vgl. Gerike 2009: 27).

2.2 Finanzierung

Im Gegensatz zum Fernverkehr, welcher eigenwirtschaftlich fungiert und von den eigenen Großkonzernen finanziert wird, muss der öffentliche Personennahverkehr zu einem gewissen Teil subventioniert werden, da die Gesamtbetriebskosten der Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich gedeckt werden können. Um als Verkehrsunternehmen einen nachfragegerechten qualitativen Verkehr anbieten zu können, sind externe Finanzhilfen notwendig (vgl. Website CNB 2013).

Die Betriebskosten decken sich daher durch eine Mischung aus den Entgelten der Fahrgäste und verschiedenen öffentlichen Finanzmitteln der Gemeinden, der Länder und des Bundes (vgl. Wolf 2003: 19). Die folgende Abbildung verdeutlicht die Einnahmen des sich aus vielen Strängen finanzierten ÖPNV.

Abbildung 1: Einnahmestränge des ÖPNV

Einnahmestränge des ÖPNV		
Leistungseinnahmen	Subventionen	Trägerzahlungen
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweise • Erstattung nach SchwbG § 62 • Ausgleichszahlung Schülerbeförderung • Werbung (Marketing) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Steuerbefreiung nach KraftStG § 3 • GVFG/Entflechtungsgesetz • (ergänzende Länderprogramme) • Verbundförderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Zahlungen vom Aufgabenträger • Querverbundaussgleich

Quelle: Eigene Darstellung nach Grünendieck 1999: 93

Wie in Abbildung 1 dargestellt, finanzieren sich die Verkehrsunternehmen zum Teil durch Leistungseinnahmen, welche sich hauptsächlich aus den Entgelten der Fahrgäste ergeben. Weiterhin erhalten die Unternehmen für die kostenfreie Mitnahme von Schwerbehinderten die Erstattung der Beträge sowie die Ausgleichszahlung für die kostenreduzierte Mitnahme von Schülern. Über das Entflechtungs- und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird der Hauptteil der nicht eigenfinanzierten Leistungen gedeckt. Zudem sind Verbundförderungen und Querverbundaussgleiche, wie beispielsweise beim VBB mit einer großen Zahl an Verkehrsunternehmen, möglich. Im Jahr 2010 lagen die Nettoerträge der deutschen ÖPNV-Unternehmen bei 9.285 Mio. Euro, wohingegen die Aufwendungen 12.161 Mio. Euro betragen. Daraus ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von 77,1 % (Dzlamber 2012: 27). In Amsterdam benötigt der öffentliche Verkehr einen Zuschuss aus öffentlicher Hand von ca. 61 %. Dem stehen Fahrgeldeinnahmen in Höhe von

lediglich 39 % gegenüber (vgl. Bormann 2010: 10). In Berlin hingegen liegt der Kostendeckungsgrad bei 60 bis 70 %, sodass lediglich 30 bis 40 % an öffentlichen Zuschüssen notwendig sind (vgl. Website CNB 2013). Aufgrund der stetig steigenden Aufwendungen im Bereich der Betriebs- und Infrastrukturkosten, wie zunehmende Betriebsstoffkosten, werden die derzeit in vielen Städten durchgeführten Fahrpreiserhöhungen legitimiert, da Verkehrsbetriebe die Infrastrukturmaßnahmen selbst erwirtschaften müssen (vgl. Ahrens et al. 2012).

2.3 ÖPNV Tarife

Ein Tarif ist nach Duden (Website Duden) allgemein ein festgesetztes Entgelt für eine Dienstleistung, welches im öffentlichen Personennahverkehr das Beförderungsentgelt darstellt. Es besteht nach § 39 Absatz 7 des Personenbeförderungsgesetzes Tarifpflicht. Diese regelt, dass Beförderungsentgelte weder über- noch unterschritten werden dürfen und gleichmäßig angewendet werden müssen. Kontrolliert wird dies unter Aufsicht der zuständigen Genehmigungsbehörde, welche einer Änderung der Tarife zustimmen muss (vgl. Grünendieck 1999: 53). Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, eine Tarifgleichheit im Raum anzubieten und die erstellten Tarife öffentlich bekannt zu machen.

Durch die Tarifgestaltung der Unternehmen wird versucht mittels attraktiver Angebote neue Kunden zu gewinnen und in Folge dessen mehr Einnahmen zu erzielen. Die vorherrschende Tarifgestaltung in Deutschland ist der zeitlich limitierte Zonentarif, wie beispielsweise in den Städten Berlin, Leipzig und Braunschweig. Eine weitere Variante ist der Kilometertarif, welcher sich nach den gefahrenen Kilometern der Fahrgäste berechnet. Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) existieren Zonentarife A, B und C in Berlin, Potsdam und allen anderen kreisfreien Städten, wonach der Innenstadtbereich die Zone A definiert (vgl. VBB 2013a). Zusätzliche Tarife sollen den ÖPNV attraktiver machen. So bietet der VBB beispielsweise Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten an, welche sich je nach Dauer für den Fahrgast vergünstigen. Wie schon im Kapitel Finanzierung erwähnt, wird auch ein Schülerticket angeboten. Außerdem gibt es vergünstigte Monatstickets ab 10 Uhr, um so den Hauptverkehrszeitpitze am Morgen zu entlasten und Fahrgäste auf Schwachlastzeiten zu verlagern (vgl. VBB 2013b: 13f.). Diese und viele weitere Tarife gestalten den ÖPNV einer Stadt attraktiver und dienen dem Zweck, die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV voranzutreiben, da die Reduzierung des PKW-Aufkommens für die Lebensqualität in der Stadt von hoher Bedeutung ist.

3 Öffentlicher Personennahverkehr zum Nulltarif

In diesem Kapitel wird der fahrscheinfreie ÖPNV mit dessen Grundlagen und den Potentialen und Grenzen skizziert.

3.1 Grundlagen

Der Begriff des fahrscheinlosen öffentlichen Personennahverkehrs hat seinen Ursprung im Jahr 1973. Der ehemalige Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Zürich Peter Bohley befürwortete einen Nulltarif im Nahverkehr (vgl. Blankart 1975: 154). Ein fahrscheinfreies Einsteigen der Fahrgäste in die Verkehrsmittel ist der Anreiz dieser Idee. Demnach sollen sich die im Nulltarif nicht erwirtschafteten Entgelte über einheitliche „Pro-Kopf-Beiträge“ finanzieren, welche unabhängig von der Nutzung beziehungsweise der Nicht-Nutzung des ÖPNV geleistet werden (vgl. ebd.: 154). Wie im vierten Kapitel erläutert wird, ist die Umsetzung dieser Idee erst über 20 Jahre später erfolgreich vollzogen worden, nachdem der Nulltarif in der italienischen Stadt Bologna in den 1970er Jahren aufgrund von fehlenden Finanzmitteln für neue Busse wegen steigender Nachfrage und daraus resultierenden Kapazitätsengpässen scheiterte (vgl. Monheim 2012: 28).

Neben „ÖPNV zum Nulltarif“ ist zudem der Begriff des „kostenlosen ÖPNV“ im Umlauf. Jedoch impliziert „kostenlos“ ein falsches Bild, da der Nahverkehr zukünftig unter dieser Idee weiterhin Kosten für den Betreiber verursacht (Betrieb, Infrastruktur) und nur für die Nutzenden kostenlos ist. Daher wird ferner der „fahrscheinfreie ÖPNV“ verwendet. Der Hintergrund dieser Idee liegt in den Vorteilen des Nahverkehrs, eine umweltfreundliche Mobilität für alle Bürger anzubieten (vgl. AG Mobilität 2010: 1). Der ÖPNV wird aufgrund seiner Stärken weiter gefördert und ermöglicht durch entgeltloses Einsteigen in die öffentlichen Verkehrsmittel eine Beseitigung möglicher Zugangsbarrieren, wie der Ticketverkauf, für nicht-ÖPNV-affine Bürger. Ziel dieses Nulltarifs ist die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, sodass die Verkehrsverlagerung vorangetrieben, die Mobilitätsroutinen verändert und die Vorurteile abgebaut werden (vgl. VCD 2012: 3).

Eine große Lenkungswirkung, um diese Ziele zu erreichen, besitzen daher die verkehrspolitischen Finanzierungsinstrumente (vgl. ebd.: 2). Neben Anreizen, wie die fahrscheinfreie Nutzung sind jedoch auch sogenannte Dräng-Faktoren (Parkraumverringerung, Parkgebührenerhöhung) wichtig, um die Verkehrsmittelnutzung zugunsten des ÖPNV zu verlagern. So gesehen ist der ÖPNV zum Nulltarif auf ein Zusammenspiel zwischen „Pull- und Push-Faktoren“ angewiesen (vgl. Ahrens et al. 2012).

Um die nicht mehr über den Fahrscheinverkauf erwirtschafteten Einnahmen zu decken, sind zwei verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten denkbar, über die im fortlaufendem Kapitel detaillierter gesprochen wird: Eine erste Variante ist eine Querfinanzierung, wobei die zusätzlichen Kosten vom Stadthaushalt getragen werden. Damit der Haushalt dies finanzieren kann, sind einzuleitende Gegenmaßnahmen wie die Erhöhung der Parkgebühren oder auch eine City-Maut notwendig (vgl. ebd.). In Städten mit geringen Fahrscheinereinnahmen und

einhergehenden niedrigem Kostendeckungsgrad ist der vom kommunalen Haushalt auszugleichende geringe Restbetrag durch fehlende Ticketeinnahmen nicht zwingend über Gegenmaßnahmen zu finanzieren (vgl. Ahrens et al. 2012). Die zweite Variante ist die kommunale Abgabe. Hierbei kommen die Bürger einer Gemeinde für den fahrscheinfreien ÖPNV auf. Diese Maßnahme wird häufig aufgrund der Tarifungleichheit als kritisch angesehen, da Nicht-Nutzende für einen kostenfreien ÖPNV mit aufkommen müssen. Inwiefern sich jedoch eine Umsetzung des fahrscheinfreien ÖPNV auch für Nicht-Nutzende positiv auswirkt, wird in Kapitel 4 erläutert. Beispielhaft ist eine Berechnung der Piratenpartei für die Stadt Bremen, in denen jeder Bürger über 18 Jahre 20 Euro im Monat absetzen muss, um einen ÖPNV zum Nulltarif im gesamten Stadtgebiet finanzieren zu können (vgl. Piratenpartei 2011).

Zusätzlich gab es in Deutschland auch eine dritte Variante, den ÖPNV zeitlich begrenzt fahrscheinfrei anzubieten, um die Wahrnehmung für den umweltgerechten Verkehr zu stärken.

Schnupperangebote

Schnupperangebote sollen den ÖPNV stärken, indem dieser von Bürgern einer Gemeinde über einen begrenzten Zeitraum kostenfrei genutzt werden kann. Dadurch können Anreize für diese Bürger geschaffen werden, zukünftig vom Pkw auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. In Bremen sind jährliche „Autofreie Sonntage“ mit einem fahrscheinlosen ÖPNV verbunden. So können die Bürger an diesen Tagen die Verkehrsmittel des Verbundes Bremen-Niedersachsen im gesamten Tarifgebiet kostenfrei nutzen (vgl. VBN 2010). Ein ähnliches Angebot gab es in Tübingen, wo an mehreren Samstagen (sogenannte „Blaue Samstage“) hintereinander eine fahrscheinfreie Nutzung des Nahverkehrs möglich war (vgl. Stadtwerke Tübingen 2009). Eine weitere Möglichkeit zeigte der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) im Jahr 2010 auf. Hier konnten Bürger ihren Führerschein abgeben, und erhielten dafür im Gegenzug ein HVV-Jahresticket (vgl. VCD 2012: 4). All diese Varianten sollen die Bevölkerung dazu anregen, den öffentlichen Nahverkehr dauerhaft zu nutzen.

Beitragsfinanzierter fahrscheinfreier ÖPNV

Wie oben erwähnt, wird beim beitragsfinanzierten fahrscheinfreien ÖPNV eine sogenannte „Nahverkehrsabgabe“ erhoben. Dabei müssen auch nicht-ÖPNV-Nutzende für den Nahverkehr zahlen. Somit ist diese Variante als kommunale Abgabe zu bezeichnen (vgl. Frühauf 2010). Ferner gibt es die Möglichkeit, den ÖPNV über eine Unternehmenspauschale zu finanzieren, wie es in Frankreich üblich ist. Berechnet wird diese Abgabe an der Bruttolohnmasse. Zur Finanzierung des fahrscheinfreien Nahverkehrs wird diese Unternehmenspauschale wie bspw. in Aubagne erhöht. Dies wird in Kapitel 4.2 näher beschrieben (vgl. VCD 2012: 7). Eine dritte Variante der Beitragsfinanzierung ist eine touristische Abgabe. Beispielhaft erhalten Touristen im Schwarzwald eine KONUS-Gästekarte (Kostenlose Nutzung ÖPNV im Schwarzwald) und können sich mit dieser Karte fahrscheinfrei im Nahverkehr fortbewegen (vgl. ebd.).

Kommunale Haushaltsmittelfinanzierung

Diese Art der Querfinanzierung stellt keine neuen direkten Einnahmen durch Abgaben der Bürger dar. Daher ist dieses Modell nicht-nutzerfinanziert. Die nicht erwirtschafteten Einnahmen aus früheren Entgelten werden komplett von der Stadt getragen, sodass diese Variante sinnvoll für Städte mit einem geringen Kostendeckungsgrad sind. Bei großer steigender Nachfrage im ÖPNV könnte diese Haushaltsfinanzierung allerdings zu Problemen führen, da in Folge dessen das Fahrzeug- und Fahrtenangebot ausgeweitet werden muss (Taktverdichtung, mehr Kapazität in Fahrzeugen, etc.). Dadurch erhöht sich der Finanzierungsbedarf und somit auch die Ausgaben für den kommunalen Haushalt. Dieser Sachverhalt impliziert entsprechende Gegenmaßnahmen, um den ÖPNV zum Nulltarif aufrechtzuerhalten (vgl. VCD 2012: 9f.).

Ein Nahverkehr kann entgeltfrei für alle Bürger einer Gemeinde eingeführt werden, oder aber auch lediglich für Touristen oder Rentner. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, eine kostenfreie Nutzung nur für bestimmte Trassen anzubieten, beispielsweise für eine Buslinie durch das Zentrum der Stadt. Diese beiden Modelle sind abgeschwächte Formen des ÖPNV zum Nulltarif (vgl. Staudt o.J.).

3.2 Potentiale und Grenzen des fahrscheinfreien ÖPNV

Die Einführung eines fahrscheinfreien öffentlichen Personennahverkehrs hat kurzfristige und langfristige Auswirkungen. Für den Fahrgast besteht der unmittelbare Vorteil des schnelleren Boarding beim Busfahren, da die Tickets nicht mehr vorgezeigt oder gekauft werden müssen und so auch eine Fahrscheinkontrolle hinfällig wird. Die Zugangsbarrieren sind für alle Einkommensgruppen abgebaut, sodass alle Bürger eine größere soziale Teilhabe am öffentlichen Raum erhalten (vgl. AG Mobilität 2010: 2 f.). Sofern es gelingt, durch diese Umsetzung des Nulltarifs ein höheres Umweltbewusstsein bei den Bürgern zu erzeugen und eine Verlagerung des MIV zugunsten des ÖPNV voranzutreiben, ist die Reduktion der externen Effekte (wie z. B. Lärm, Abgase und Stau) aufgrund des verringerten Pkw-Verkehrsaufkommens eine positive Konsequenz. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität der Innenstadt und schafft neue Freiräume, verkehrsberuhigte Zonen zu errichten und das Sicherheitsgefühl der Bürger durch den Rückgang der Unfälle im Verkehr zu erhöhen (vgl. Kalbow 2001: 27; AG Mobilität 2010: 4). Der Stadthaushalt wird aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens durch reduzierende Kosten für Straßeninstandsetzung und Gebäudesanierung finanziell entlastet. Der Pkw-Fluss erhöht sich in der Stadt und bietet daher ebenso Vorteile für die auf den Pkw angewiesenen Nutzenden (vgl. Ahrens et al. 2012). Für den Verkehrsbetrieb fallen Ausgaben für Ticketautomaten, Fahrscheine, Kontrollierende und weitere Overheadkosten weg, da die Einnahmeaufteilung im Verbund nicht mehr geregelt werden muss (vgl. Kalbow 2001: 27).

Demgegenüber stehen die negativen Auswirkungen eines Nulltarifes. Sollte sich das Konzept positiv auf die Nachfrage auswirken, kann dies schnell zu Kapazitätsengpässen während der Hauptverkehrszeiten führen. Um die Attraktivität des ÖPNV dahingehend aufrecht zu erhalten, ist es notwendig, das Angebot

hinsichtlich Taktzeiten auszuweiten. Da eine höhere Taktdichte einen höheren Fahrzeugbedarf bewirkt, steigen auch die Kosten für die Gemeinde, was das Finanzierungskonzept stetig vor neue Herausforderungen stellt. Zudem trifft die Verkehrsverlagerung oftmals falsche Zielgruppen, so dass ein Umstieg der Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden auf den öffentlichen Verkehr wahrscheinlicher wird. Die Verlagerung des MIV hingegen ist nicht zwingend in hohem Maße zu erwarten, sofern nicht gewisse Push-Faktoren die Pkw-Nutzenden dazu „drängen“. Eine letzte negative Auswirkung ist der für den Verkehrsbetrieb fehlende Leistungsanreiz. Da Fahrgäste für den wirtschaftlichen Erfolg nicht mehr gewonnen werden müssen, könnte die Servicequalität darunter leiden (vgl. Ahrens et al. 2012).

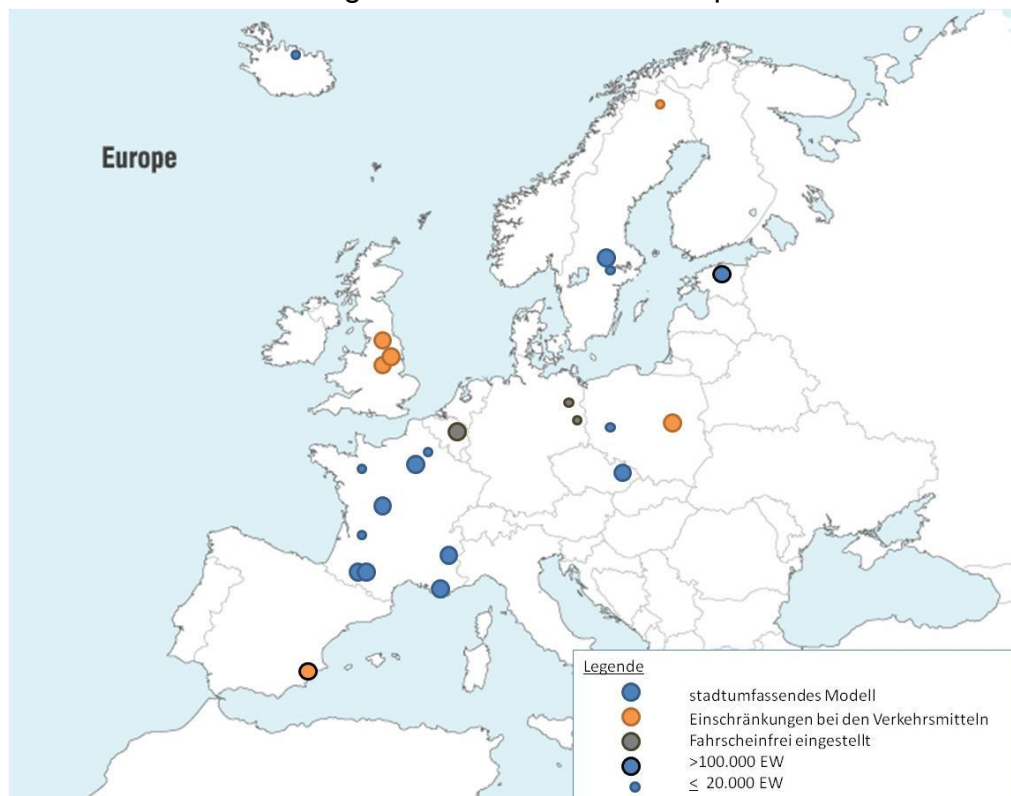
4 Internationale Beispiele

Im Folgenden wird zuerst ein europaweiter Überblick gegeben, um anschließend auf zwei internationale Beispiele, Hasselt (Belgien) und Aubagne (Frankreich), einzugehen.

4.1 Überblick Städte europaweit

Weltweit sind über 60 Beispiele des fahrscheinfreien ÖPNV mit verschiedener Ausprägung bekannt. Abbildung 2 zeigt einen detaillierteren Blick auf Europa.

Abbildung 2: Überblick Städte europaweit



Quelle: Eigene Darstellung nach Website freepik 2010 und Website freepublictransports 2013

Es ist zu erkennen, dass bestimmte Städte wie Sheffield in England ein eingeschränktes Angebot anbieten, welches sich auf bestimmte Buslinien bezieht und beispielsweise die Straßenbahn ausschließt. Demgegenüber stehen die Angebote in Frankreich, das europaweit die meisten Städte mit einem auf alle Verkehrsmittel und Linien ausgerichteten fahrscheinfreien ÖPNV vorweisen kann.

Aufgeführt sind weiterhin Städte aus Schweden, Tschechien, Polen und Spanien. Auf die Städte in Belgien und Deutschland wird in Kapitel 4.2 und 5.1 eingegangen. Das aktuellste Beispiel ist die estnische Hauptstadt Tallinn. Zum 01.01.2013 wurde der fahrscheinfreie ÖPNV in der Stadt mit knapp 400.000 Einwohnern eingeführt und zeigt nach einer ersten Untersuchung der Königlichen Technischen Hochschule Stockholm positive Starterfolge hinsichtlich der Fahrgastnachfrage (vgl. Cats et.al. 2014).

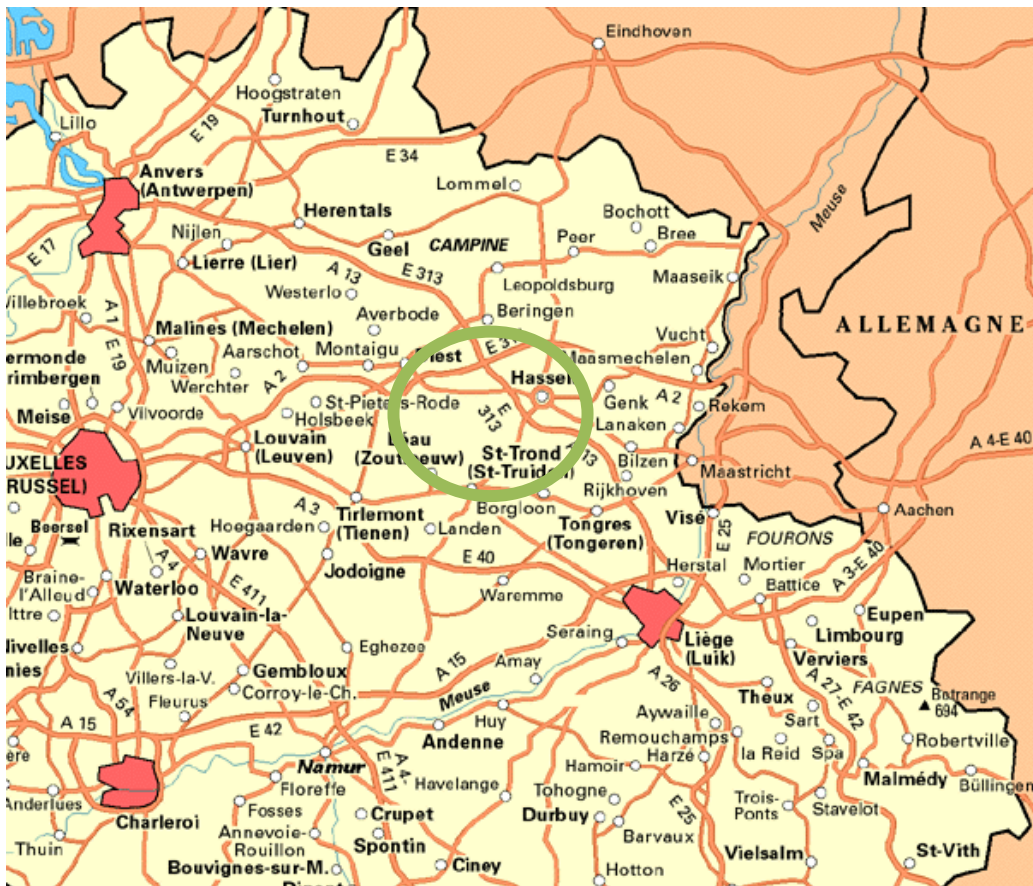
4.2 Hasselt

Die Stadt Hasselt hat es geschafft, einen für die Nutzenden kostenlosen Nahverkehr erfolgreich zu etablieren. Aus diesem Grund wird das dort eingeführte System in diesem Kapitel genauer betrachtet und analysiert.

Gegebenheiten

Die Stadt Hasselt liegt in Belgien in der Region Flandern (Abbildung 3) und erstreckt sich über eine Fläche von 103 km². Die Einwohnerzahl beträgt 71.000 (Stand 2008). Demnach weist diese Stadt eine Bevölkerungsdichte von 689 Einwohner/km² auf (vgl. Gramm 2009: 8).

Abbildung 3: Lage von Hasselt



Quelle: Veränderte Darstellung nach Harmenig 2013

Die Stadt Hasselt befindet sich 60 km Luftlinie nordwestlich von Aachen. Sie ist verkehrlich durch die Autobahnen A 2 (E 314) und A 13 (E 313) an das Autobahnnetz angeschlossen und verfügt außerdem über einen Bahnhof. Abbildung 4 zeigt die Stadtkarte von Hasselt.

Abbildung 4: Stadtplan Hasselt



Quelle: Website openstreetmap 2014

Es ist erkennbar, dass Hasselt bereits über zwei Stadtringe für den Straßenverkehr verfügt. Diese wurden auch hauptsächlich für den Motorisierten Individualverkehr genutzt. Ein öffentlicher Verkehr wurde kaum angeboten und nur geringfügig verwendet. Es gab acht Stadtbusse auf zwei Linien, die im Jahr 1996 insgesamt 360.000 Fahrgäste beförderten. In den 1990er Jahren stieg der MIV so stark an, dass bald ein dritter Stadtring notwendig geworden wäre (vgl. Randelhoff 2012a). In den Jahren zwischen 1988 und 1999 wuchs die Anzahl von Kfz in Hasselt um 25,4 % an, wobei die Einwohnerzahl lediglich einen Zuwachs von 3,3 % aufzuweisen hatte.

Die für den Bau eines dritten Stadtrings notwendigen Investitionsmittel in zweistelliger Millionenhöhe standen der Stadt jedoch nicht zur Verfügung, sodass eine andere Lösung gefunden werden musste. Der damalige Bürgermeister Steve Stevaert verfolgte den Ansatz, das Verkehrsaufkommen quantitativ zu verringern, ohne die Erreichbarkeit qualitativ einzuschränken. Dieser Ansatz wurde in Form eines stadtweiten, für die Nutzenden kostenlosen ÖPNV-Systems umgesetzt und von 1997 bis 2013 praktiziert (vgl. Gramm 2009: 10).

Umsetzung und Finanzierung

Das System des öffentlichen Verkehrs in Hasselt basiert auf elf Hauptzielen, die von der Stadtverwaltung herausgegeben wurden und in einem Mobilitätsplan verankert sind. Diese beinhalten die Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem verbunden mit der Nutzungssteigerung des Fahrradverkehrs und des ÖPNV. An den Knotenpunkten des ÖPNV ist eine Stadtverdichtung voranzutreiben. Des Weiteren

sind laut Mobilitätsplan der Raum für den Privatverkehr zu reduzieren und durch qualitativen Lebensraum zu ersetzen. Damit wird auch eine lenkende Parkpolitik notwendig. Die Stadt will den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den Besucherinnen und Besuchern das Recht auf Mobilität garantieren und dabei trotzdem die Anzahl der zurückgelegten Kilometer und damit den CO₂-Ausstoß verringern. Des Weiteren sollen die Erreichbarkeit der Stadt aus den Teilkernen, die alltäglichen Versorgung und die Maßnahmen für Zu Fuß Gehende auf Stadtelebene verbessert werden. Für die Erreichung dieser Mobilitätsziele will die Stadt in die notwendigen Maßnahmen investieren und sie auch in Raumordnungsplänen integrieren (vgl. ebd.: 15f.).

Das Busangebot wird seitdem ausgebaut. Über 100 Busse verkehren auf 48 Linien mit sehr enger Taktung, oftmals nicht seltener als alle fünf Minuten. Es können alle Busse mit einem „H“ vor der Liniennummer, die im Stadtgebiet verkehren, kostenlos genutzt werden. Der Regionalverkehr der „Roten Linie“ ist nur für Bewohnerinnen und Bewohner kostenfrei, während Touristen für diesen bezahlen müssen. Der Regionalverkehr der „Blauen Linie“ ist dann für alle mit dem Kauf eines Fahrscheines verbunden. Davon ausgenommen sind Kinder unter 12 Jahren, diese fahren immer kostenlos. Dieses gesteigerte und gleichzeitig kostenlose Angebot des ÖPNV für die Nutzenden in Hasselt ist mit starken Einschränkungen für den MIV verbunden. Die Einfahrt in das Stadtzentrum ist vielerorts verboten, der Parkraum beschränkt und relativ teuer. So kostet die erste Stunde Parken im Stadtzentrum einen Euro, anschließend bereits zehn Euro für einen halben Tag. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung werden direkt für die Kostendeckung des ÖPNV verwendet (vgl. Randelhoff 2012a).

Der ÖPNV in Hasselt wird durch die Region "Flandern" bestellt und vom staatlichen Verkehrsunternehmen „De Lijn“ erbracht. Die Region "Flandern" leistet eine erhebliche Grundsubventionierung des ÖPNV. Dies wird durch die geringe Beteiligung der Stadt an dem System deutlich. Sie muss sich im Jahr 2009 mit nur 1,26 % des städtischen Gesamthaushaltes an den Kosten beteiligen. Das sind 1.750.915 €/Jahr, auf die Einwohner umgerechnet 24 €/Jahr pro Kopf. Darüber hinaus lag die Kostendeckung des Busverkehrs durch den Ticketverkauf vor der Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV bei geringen 9 %. Die entfallenen Einnahmen waren an dieser Stelle vertretbar, vor allem da die Stadt mit diesem System den Bau von neuen teuren Straßenprojekten umgehen konnte. Der fahrscheinfreie ÖPNV wird in Hasselt folglich durch kommunale Haushaltsmittel querfinanziert (siehe Kapitel 3.1.2). Dieses Verfahren ist jedoch keine zeitlich unbegrenzte Lösung und ist lediglich ein Vertrag, der alle fünf Jahre erneut mit politischer Mehrheit im Stadtrat beschlossen werden muss (vgl. Gramm 2009: 16ff.).

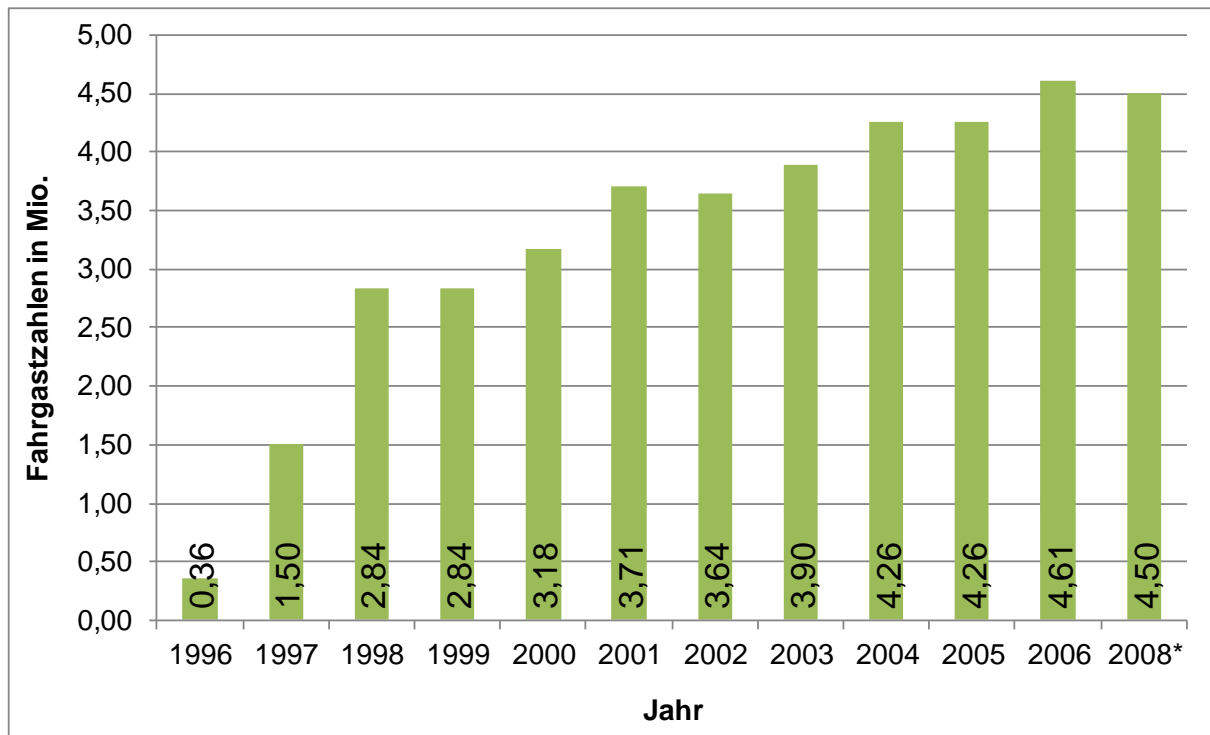
Der Stadtrat hat im Jahr 2013 die Abschaffung des kostenlosen öffentlichen Verkehrs beschlossen. Grund sind finanzielle Engpässe im Haushalt und der auf 2,8 Millionen Euro gestiegene, an die Verkehrsgesellschaft „De Lijn“ zu entrichtende Preis für den Betrieb des ÖPNV. Zukünftig werden Kinder und Jugendliche bis zum 20. Lebensjahr

kostenlos fahren. Alle anderen Fahrgäste müssen pro Fahrt 0,60 € entrichten (vgl. Randelhoff 2012 a).

Auswirkungen auf die Stadt

Die größte Auswirkung hat die Einführung des Verkehrskonzeptes auf die Fahrgastzahlen des ÖPNV in Hasselt, wie in Abbildung 5 zu erkennen.

Abbildung 5: Fahrgastzahlen Hasselt 1996 bis 2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Randelhoff 2013a und Gramm 2009: 11

1996 nutzten gerade einmal 360.000 Fahrgäste den Busverkehr. Zehn Jahre später sind es 4,61 Mio. Fahrgäste. Diese Zahlen sprechen für den Erfolg des Projektes. Allerdings muss dies auch vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass durch die Verbote und Einschränkungen für den MIV kaum eine andere Möglichkeit bleibt, als auf das Fahrrad oder den Bus umzusteigen. Es war nicht allein der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Kostenbefreiung, sondern die Kombination aus Anreiz und Zwang, die dem öffentlichen Verkehr diese hohe Nutzung verschafft hat (vgl. Gramm 2009: 14f.).

Es ist jedoch festzuhalten, dass sich diese Zahlen nicht nur aus umgestiegenen Pkw-Fahrenden zusammensetzen. Von den ÖPNV-Nutzenden gaben 18,4 % an, dass sie vorher mit dem Fahrrad gefahren sind und 13,9 %, dass sie vorher zu Fuß gingen. Das entspricht einem Anteil von 32,3 %, der vom nicht motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen ist. Vom MIV wechselten hingegen nur 22,8 % zum ÖPNV. Insofern wird der positive Effekt etwas getrübt, da sich ein großer Anteil der Bevölkerung für den Umstieg entschieden hat, obwohl sie

vorher ein viel umweltfreundlicheres und aktiveres Verkehrsverhalten hatten (vgl. VCD 2012: 11).

Die Einführung des kostenfreien ÖPNV in Hasselt wirkt sich jedoch nicht nur auf das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner aus. Hasselt ist mittlerweile neben Leuven die Stadt mit der höchsten Lebensqualität in der Region Flandern. Außerdem ist sie zur viertwichtigsten Einkaufstadt Belgiens geworden. Mittlerweile arbeiten über 3000 Menschen in der Innenstadt, früher waren es nur 1000 (vgl. Gramm 2009: 17).

Die ganze Innenstadt ist jetzt verkehrsberuhigt und nahezu Pkw-frei. Ein Ring konnte zum „Grünen Boulevard“ umgebaut werden und bietet jetzt genug Platz für Rad Fahrende und zu Fuß Gehende. Die Geschwindigkeit für den Pkw-Verkehr ist auf 30 km/h beschränkt (vgl. Randelhoff 2012a).

Das ist das Erfolgskonzept in Hasselt. Es wird die Umwelt geschont, die Lebensqualität verbessert, die Mobilität kaum eingeschränkt und Arbeitsplätze geschaffen. Der kostenlose öffentliche Verkehr ist also nicht nur ein Verkehrskonzept, sondern ein politisches Instrument, das in einer angespannten städtebaulichen, ökonomischen und finanziellen Situation eine aussichtsreiche Alternative bieten kann (vgl. Gramm 2009: 19). Jedoch hat diese auch seinen Preis, den sich die Stadt aktuell nicht mehr leisten kann, sodass auch in Hasselt der öffentliche Verkehr nicht dauerhaft kostenfrei bleiben konnte. Immerhin hat es die Stadt geschafft, dies über 16 Jahre zu ermöglichen. Auch der Fahrpreis von 0,60 € pro Fahrt für Personen älter als 20 Jahre ist immer noch kostengünstig. Das Beispiel Hasselt beweist, dass ein kostenloser öffentlicher Verkehr mit ausreichend Rückhalt in den politischen Ebenen durchaus über einen langen Zeitraum erfolgreich betrieben werden kann.

4.2 Aubagne

Die südfranzösische Stadt Aubagne ist eine der zahlreichen Städte in Frankreich mit einem fahrscheinfreien Angebot im ÖPNV. Aubagne liegt in der Region Provences-Alpes-Cote-d'Azur in der Nähe von Marseille und hat eine Einwohnerzahl von 45.000 (vgl. ZAK Tübingen 2010: 22).

Vor der Einführung des fahrscheinfreien ÖPNV existierte in der Stadt eine hohe Pkw-Dichte, wobei der MIV über fünfzig Prozent des CO₂-Ausstoßes in der Region verursachte (vgl. Reimann 2010a). Um die kommunalen Folgekosten, wie z. B. die Straßensanierung, zu reduzieren, ist im Mai 2009 unter ökologischen und verhaltensändernden Gesichtspunkten der fahrscheinfreie ÖPNV in Aubagne und dem Landkreis Pays d'Aubagne et de l'Etoile mit einem Einzugsgebiet von 100.000 Einwohnern eingeführt worden (vgl. Förster 2010). Die Fahrgastzahlen stiegen nach Förster (2010) innerhalb von acht Monaten um 62 % an, im Zeitraum von 2009 bis 2012 um 142 %, währenddessen der MIV lediglich um 10 % reduziert werden konnte (vgl. Website Junge Grüne). Diese geringe Reduzierung liegt an der hohen vorhandenen Anzahl an Pendlern zwischen Aubagne und Marseille, da dieses fahrscheinfreie Angebot nicht überregional angeboten wird (vgl. Reimann 2010b).

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur erfolgt in Frankreich allgemein über die „Taxe Versement Transport“, einer sogenannten Unternehmenspauschalsteuer für den Verkehr (vgl. Förster 2010). Diese richtet sich nach der Finanzstärke des Unternehmens und wird mit 0,6 % der Bruttolohnmasse erhoben. Dies betrifft alle Firmen mit einer Beschäftigtenanzahl von über neun Arbeitnehmern (vgl. ZAK Tübingen 2010: 22). Im Rahmen des fahrscheinfreien ÖPNV und dessen Finanzierung ist mit der Zustimmung der Unternehmen die Pauschalsteuer auf 1,05 % angehoben worden und betrifft etwa 500 Firmen (vgl. Förster 2010).

Die Besonderheit in Aubagne ist die partizipative Herangehensweise unter dem sozialen Leitgedanken „Freiheit, Gleichheit, Kostenfreiheit“ (siehe dazu Abbildung 6).

Abbildung 6: Sozialer Leitgedanke „Liberté, Égalité, Gratuité“



Quelle: Website Bontinck 2010

Die Mobilität und der Zugang zum ÖPNV sind für den Bürgermeister als Grundrecht zu verankern. Die stellvertretende Bürgermeisterin Magali Giovannengeli sieht eine besondere Bedeutung in der Bürgerbeteiligung bei der Stadtplanung, sodass künftig auch weniger gut angebundene Gebiete den fahrscheinfreien ÖPNV nutzen können. In diesem Rahmen ist eine Gruppe aus Bürgervertretern, Betreibern und Busfahrenden zur Qualitätsverbesserung des ÖPNV gegründet worden. In Folge dieser partizipatorischen Demokratie beschäftigt sich auch eine Arbeitsgruppe mit dem Aus- und Neubau einer Straßenbahn. Diese Einbeziehung aller Bürgerbedürfnisse soll zur besseren Integration und Implementierung eines attraktiven ÖPNV dienen (vgl. Reimann 2010c).

Ziel dieser neuen Stadtpolitik ist ein Gesamtkonzept, in dem Barrieren abgeschafft werden und eine „intelligent geplante Stadt der kurzen Wege“ (Reimann 2010c) umgesetzt wird, wobei der ÖPNV zum Nulltarif nur eine Maßnahme darstellt, um den Umstieg vom Pkw voranzutreiben (vgl. ebd.). Stellvertretend stehen zudem die Erneuerung des Busfuhrparks und eine optimierte Netzplanung mit Ausweitung und höherer Taktierung, um langfristige strukturelle Änderungen zur weiteren Verkehrsverlagerung voranzutreiben (vgl. Reimann 2010b).

5 Nationale Beispiele

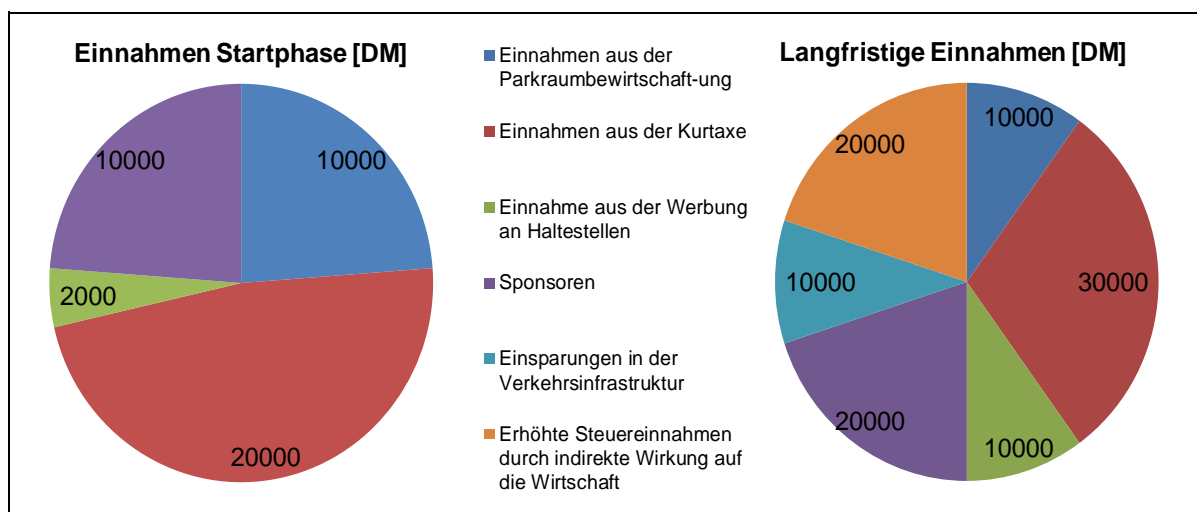
In Deutschland wurde das System des fahrscheinfreien öffentlichen Verkehrs bereits vielerorts praktiziert. Die bekanntesten Beispiele sind hier Templin und Lübben. Darüber hinaus steht ein solches System in weiteren Städten zur Diskussion. In diesem Kapitel soll das Konzept der Stadt Templin vorgestellt und weitere Chancen eines fahrscheinfreien öffentlichen Personennahverkehrs auf dem deutschen Markt diskutiert werden.

5.1 Templin

Templin ist eine Kleinstadt in der Uckermark im Bundesland Brandenburg, 80 km nördlich von Berlin gelegen. Der staatliche anerkannte Kurort hat eine Fläche von 377 km² mit einer Einwohnerzahl von 16.002 (vgl. Stadtverwaltung Templin 2013).

Die Stadt hatte vor der Einführung ein sehr hohes innerstädtisches Straßenverkehrsaufkommen von ca. 90 % des Gesamtverkehrs, während der ÖPNV im Jahr 1997 mit 41.000 Fahrgästen sehr schlecht angenommen wurde. Aus gegebenem Anlass wurde im Dezember 1997 in Templin ein fahrscheinfreier öffentlicher Verkehr eingeführt, über dessen Fortsetzung seitdem jährlich in der Haushaltsdiskussion abgestimmt wird. Der Kostendeckungsgrad durch den Fahrscheinverkauf lag in Templin bei 14 % (vgl. Randelhoff 2012b) und war damit ähnlich gering wie auch in Hasselt (9 %). Die zu benötigten finanziellen Mittel mussten von nun an durch die Stadt Templin aufgebracht werden. Das Verkehrsunternehmen wird weiterhin je nach Anzahl und Tarifzugehörigkeit der beförderten Fahrgäste durch monatliche Rechnungsstellung bezahlt. Zur Begleichung dieser Kosten wurde in der Startphase von 42.000 DM und langfristig von 100.000 DM Einnahmen ausgegangen, die sich wie in Abbildung 7 dargestellt, zusammensetzen (vgl. Siegmund 2010: 4ff.).

Abbildung 7: Geplante Einnahmen zur Finanzierung



Quelle: eigene Darstellung nach Siegmund 2010: 6

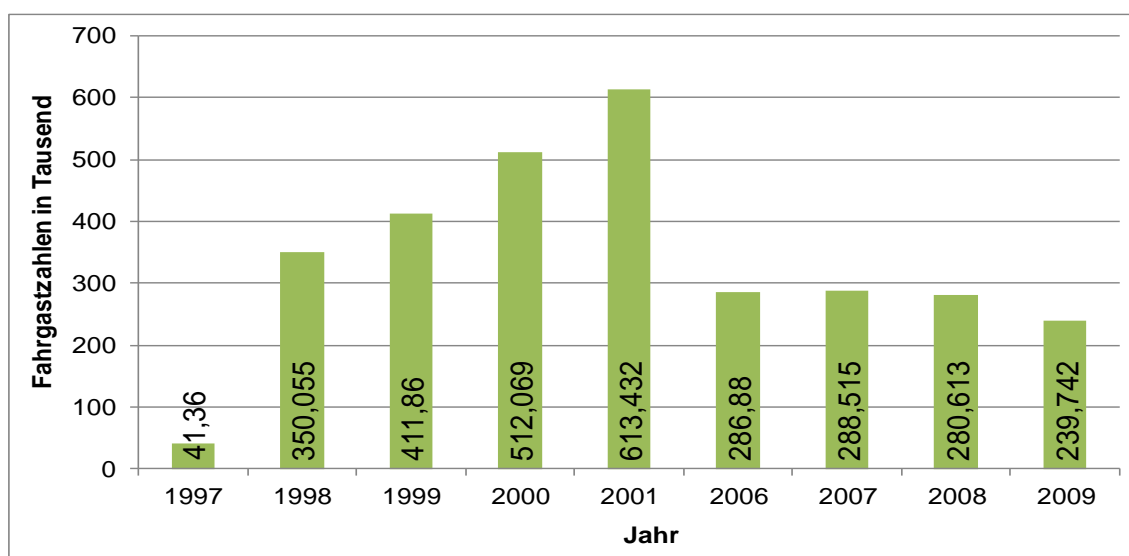
Diese Verteilung lässt erkennen, dass die Finanzierung zu großen Teilen auf die Kurtaxe gestützt werden soll. Des Weiteren wird im langfristigen Bereich stark mit der Unterstützung von Sponsoren und erhöhten Steuereinnahmen durch indirekte Wirkungen auf die Wirtschaft gerechnet. In der Stadt Templin wurde der fahrscheinfreie ÖPNV zu Beginn wie in Hasselt durch kommunale Haushaltsmittel querfinanziert.

Tatsächlich sind in den Jahren nach der Einführung die Einnahmen durch Gewerbesteuer und die Anzahl an Übernachtungen gestiegen. Der Zusammenhang des Wachstums mit einem fahrscheinfreien öffentlichen Verkehr ist nicht direkt nachweisbar. Jedoch hat die Stadt Templin mit der Einführung des Verkehrssystems als erste deutsche Stadt für eine erhöhte Aufmerksamkeit gesorgt und somit auch für sich geworben. Auch die Einsparungen an den Unterhaltskosten der Straßeninfrastruktur konnten gesteigert werden (vgl. ebd.: 10ff.).

Neben diesen für Templin positiven Entwicklungen stiegen jedoch auch die finanziellen Zuschüsse der Stadt für den ÖPNV. Im Jahr 2002 drohten die Kosten die zur Verfügung stehenden finanziellen Haushaltsmittel zu übersteigen, woraufhin das System umgestellt wurde und der ÖPNV nur für diejenigen fahrscheinfrei blieb, die über eine Jahreskurbeitragskarte verfügten. Diese konnte für 29 € erworben werden. Um das Projekt fortsetzen zu können, musste der Preis für eine Jahreskurbeitragskarte 2007 nochmals auf 44 € erhöht werden. Der fahrscheinlose ÖPNV in Templin wird also seit 2003 beitragsfinanziert. Dazu kamen jedoch auch für die Nutzenden durchaus positive Anpassungen des Systems. Seit 2007 können auch Bewohnerinnen und Bewohner von Ortsteilen der Stadt Templin eine Kurkarte erwerben und dann von einem Rabatt auf den Fahrpreis von ca. 78 % profitieren (vgl. Siegmund 2010: 13f.).

Ähnlich wie in Hasselt hatte auch in Templin die Einführung des fahrscheinfreien öffentlichen Verkehrs eine große Auswirkung auf die Fahrgastzahlen (Abbildung 8).

Abbildung 8: Entwicklung der Fahrgastzahlen in Templin



Quelle: Eigene Darstellung nach Siegmund 2010: 9, 14

Diese haben sich laut Siegmund (2010) von 1997 bis 2001 fast bis auf das 15-fache erhöht. Es spiegeln sich allerdings auch deutlich die Preisveränderungen von 2003 und 2007 wieder, die erheblichen Rückgänge der Fahrgastzahlen bewirkten.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen kann zunächst als positiv bewertet werden. Trotz der rückwärtigen Entwicklung in den letzten Jahren haben 2009 immer noch knapp 6-mal so viele Fahrgäste den ÖPNV genutzt als vor der Einführung des fahrscheinfreien Verkehrs. In einer Studie hat Keuchel (2000) das Fahrgastaufkommen sowohl vor als auch nach der Einführung des Systems untersucht. Er kommt zu dem Ergebnis, dass nun 35–50 % weniger zu Fuß gehen würden, 30–40 % das Fahrrad stehen lassen würden und gerade mal 10–20 % auf das Auto verzichten. Dieser Effekt eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs wurde bereits in Kapitel 3 erwähnt. Die Fahrgastzahlen resultieren nicht nur aus umgestiegenen Pkw-Fahrenden, sondern zu einem größeren Teil aus Personen, die vorher zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren bzw. ohnehin den ÖPNV genutzt haben und diesen jetzt noch häufiger nutzen. Der Substitutionseffekt von Pkw-Fahrenden ist also in Templin relativ gering (vgl. Storchmann 2001: 655).

Insgesamt kann die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs durchaus einen positiven Nettonutzen bewirken. Jedoch resultiert dieser fast vollständig aus vermiedenen Unfallkosten. Die externen Umweltkosten, beispielsweise durch CO₂-Abgase des MIV, können gerade in Templin durch den geringen Umstieg der Pkw-Fahrenden nach der Einführung eines solchen Systems kaum verringert werden.

5.2 Diskutierte Städte

Das Thema des fahrscheinlosen öffentlichen Nahverkehrs wurde in den letzten drei bis vier Jahren überwiegend durch das bundesgleiche Wahlprogramm der Piratenpartei politisch neu angestoßen. Zahlreiche Podiumsdiskussionen mit der Piratenpartei und Experten führten zu einer erhöhten Aufmerksamkeit in den Medien. Die beiden deutschen Vorreiterstädte Templin und Lübben konnten einen fahrscheinlosen ÖPNV noch nicht bundesweit anstoßen, jedoch wird dieses Thema aktuell in vielen deutschen Städten diskutiert und erörtert (vgl. Piratenpartei 2013).

Für Bremen und Dresden wurden beispielsweise die Nahverkehrsabgaben durchgerechnet, welche bei einer Umsetzung über ein „Bürgerticket“ zu Stande kämen (vgl. ebd.). Für die Stadt Erlangen ist Anfang 2013 ein Prüfauftrag an den Bürgermeister herangetragen worden, einen „fahrscheinlosen, umlagefinanzierten öffentlichen Nahverkehr“ zu erproben. Dabei wird der fahrscheinfreie ÖPNV häufig über Pilotprojekte getestet, welche vorher einer Machbarkeitsanalyse unterzogen worden (vgl. Heinze 2013). Aktuell wird das Thema besonders in Tübingen und Erfurt diskutiert. Im Folgenden sollen die Fortschritte in diesen beiden Städten besonders beleuchtet werden.

Ziel der Kampagne „Mobilität 2030“ in Tübingen ist, das Umweltbewusstsein in der Bevölkerung zu erhöhen. So entstand zu Beginn die Idee, durch zielgruppenspezifisches Marketing die öffentliche Mobilität an neue Nutzergruppen heranzutragen. Im Vordergrund standen hierbei die Touristen, welche über Abgaben

des Übernachtungspreises ein kostenloses ÖPNV-Ticket erhalten (vgl. Hahn et al. 2010: 78).

Der Tübinger ZAK fordert seit 2008 die Einführung eines fahrscheinfreien Nahverkehrs über die Kampagne „Tü.Bus umsonst: Nulltarif im Stadtverkehr!“ in Tübingen (vgl. ZAK Tübingen 2010: 1). Wesentlich am Fortschritt beteiligt ist der grüne Oberbürgermeister sowie der Umwelt- und Verkehrspolitiker Boris Palmer. Dieser führte in einem Interview auf, dass der nächste Schritt zur Reduzierung des MIV-Anteils die Tarifanpassung im ÖPNV hin zu einem Nulltarif sei. Für Tübingen bestehen große Chancen, nach dessen Einführung Straßenzüge autofrei zu gestalten und das Abbild einer menschengerechten Stadt zu erreichen (im Gegensatz zu einer autogerechten Stadt). Die Finanzierung über den kommunalen Haushalt schätzt er kritisch ein, weshalb die Nahverkehrsabgabe eine Option wäre (vgl. ZAK Tübingen: 13f.). Aufgrund der Gesetzeslage sei eine City-Maut die Alternativlösung, wie sie in Stockholm und London praktiziert wird. Denn für eine Nahverkehrsabgabe müsse das Landesgesetz neu formuliert werden (vgl. ebd.).

In Erfurt wird die Diskussion eines fahrscheinfreien ÖPNV wesentlich durch die Linken um den Landtagsabgeordneten Matthias Bärwolff vorangetrieben. Er ist der Überzeugung, dass der Ticketpreis für den ÖPNV eine zu große Hürde für viele Erfurter sei, die bei steigenden Benzinpreisen in Zukunft allerdings immer mehr auf den Nahverkehr angewiesen sein werden. Deshalb geht das Konzept des fahrscheinfreien ÖPNV mit dem Ausbau des Streckennetzes der Erfurter Verkehrsbetriebe und der Radwege einher (vgl. Miertzschke 2013).

Die wegfallenden Einnahmen sollen größtenteils mit einer Nahverkehrsabgabe gegenfinanziert werden. Dies entspricht im Prinzip einer obligatorischen Monats- oder Jahreskarte für alle Bewohner Erfurts. Die Höhe der Abgabe wäre jedoch mit voraussichtlich 20 € pro Monat deutlich geringer als die derzeitigen Preise für eine dieser Leistungen. Weiterhin könnten laut Bärwolff auch Einnahmen aus einer City-Steuer für Urlauberinnen und Urlauber, einer City-Maut, Parkraumbewirtschaftung, Car- und Bikesharing und Gewerbe- bzw. Nutzungsgebühren erzielt werden (vgl. Die Linke Erfurt 2012: 11). Alternativ könnte sich die Nahverkehrsabgabe auch über die Grundsteuer B für jeden Bürger einzeln berechnen lassen. Diese orientiere sich an der Wohnungsgröße, sodass Personen mit größerer Wohnfläche auch eine höhere Abgabe zu leisten hätten. Eine Einnahme von Geldern über die Steuern angesiedelter Firmen, wie es in Aubagne der Fall ist, sieht Bärwolff in Deutschland kritisch, da es hier keine gesetzliche Verkehrssteuer gibt (vgl. Bärwolff 2014).

Bärwolffs Konzept hat in allen Parteien in Erfurt sowohl Befürworter als auch Gegner. Das Mitglied im Fraktionsvorstand der SPD Erfurt, Urs Warweg, kritisiert vor allem die Finanzierungsform als Nahverkehrsabgabe und sieht somit die Umsetzung eines fahrscheinfreien ÖPNV in Erfurt kritisch. Schließlich seien beispielsweise 10–12 % der Erfurter ältere Bürger, teilweise mit Pflegestufe zwei bis drei. Diese würden den ÖPNV vermutlich kaum noch bzw. gar nicht mehr nutzen, sind jedoch in den Rechnungen enthalten. Des Weiteren bestehe das Problem der Gleichberechtigung. Wenn alle Bürger den gleichen Abgabebetrag leisten, dann müssen sie auch die gleiche Leistung erhalten. Das sei jedoch im derzeitigen Streckennetz des ÖPNV in

Erfurt nicht realisierbar. Laut Warweg würden die Kosten dafür explodieren. Folglich hätten Bürger, die im Stadtzentrum wohnen einen weitaus besseren Zugang zum ÖPNV als die Bürger, die am Stadtrand wohnen. Da eine Nahverkehrsabgabe ohnehin nicht gesetzlich fest verankert ist, befürchtet er zahlreiche Klagen. Dies hätte die Erarbeitung eines Ausnahmekatalogs zur Folge. Damit verbunden wären geringere Einnahmen aus der Nahverkehrsabgabe, die schlussendlich von der Stadt zu tragen wären. Außerdem sieht er eine Insellösung in Erfurt kritisch, da die Stadt im Verkehrsverbund Thüringen arbeitet (vgl. Warweg 2014).

Die Problematik der Insellösung sieht Bärwolff als unkritisch an. Die Linke habe bereits Gespräche mit den Erfurter Verkehrsbetrieben und dem Verkehrsverbund Thüringen geführt. Beide seien für Gespräche offen. Den Verkehrsverbund Thüringen könne man beispielsweise über Verkehrszahlungen und den entsprechenden Ausgleichzahlungen entschädigen (vgl. Bärwolff 2014).

Es zeigt sich, dass das Thema fahrscheinfreier ÖPNV in Erfurt eine rein politisch geführte Diskussion ist. Es gibt Befürworter und Gegner. Es sind jedoch auch alle Beteiligten zu Gesprächen bereit. Dem Initiator Matthias Bärwolff ist bewusst, dass es eine langfristige Debatte sein wird, die vorerst nur teilweise über fahrscheinfreie Tage umgesetzt werden könne. Vordergründiges Ziel müsse es sein, bis zur Bundesgartenschau im Jahr 2021 ein attraktives ÖPNV-Netz zu realisieren. Langfristig verfolgt er bei dieser Debatte akribisch das Ziel, neue Schwerpunkte bei der Stadtentwicklung zu setzen. Er hofft auf einen Prioritätenwechsel hin zum ÖPNV und nicht motorisierten Individualverkehr, der sowohl bei der Finanzierung, bei der Straßenraumsanierung, in der Politik und bei den Bürgern stattfinden soll. Am Ende steht das übergeordnete Ziel, den Nahverkehr zu stärken und als gleichwertige Alternative neben dem MIV zu etablieren (vgl. ebd.).

6 Kritische Bewertung

Abschließend betrachtet ist der fahrscheinfreie öffentliche Personennahverkehr ein von vielen Faktoren abhängiges Instrument, welches das Hauptziel verfolgt, mehr Nutzende vom Individualverkehr in die öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern. Barrieren sind in der Politik und in der Bevölkerung vorhanden. Wird dieses Thema politisch nicht aktiviert und vorangetrieben (wie beispielsweise in Tübingen durch den grünen Bürgermeister) haben die Initiatoren wenige Chancen auf eine fortschreitende Bearbeitung.

Des Weiteren bleibt zu bewerten, für welche Städte sich eine nähere Betrachtung sowie eine Umsetzung als lohnenswert und planbar erweist. Wie in den detaillierten Beispielen aufgezeigt, ist dies für kleine bis mittelgroße Städte mit einem niedrigen Kostendeckungsgrad überzeugend durchzusetzen. Hierbei ist das Finanzierungskonzept aufgrund des geringen Deltas der zu überbrückenden Fahrschein Erlöse überschaubar.

Sofern politische Barrieren überwunden sind und ein Nulltarif realisiert werden soll, ist ein detaillierter Planungsvorlauf von großer Bedeutung. Bei positivem Umsetzungsverlauf steigen die Fahrgastzahlen an. Um hierbei eine Überlastung der Fahrzeuge auszuschließen, ist das Angebot zwangsläufig auf die höhere Nachfrage durch kürzere Taktzeiten, größere Kapazitäten der Fahrzeuge, etc. anzupassen. Mit einer exakten Verkehrsprognose ist diese Angebotsanpassung im Vorfeld auch unter dem Finanzierungsaspekt zu planen, sodass das ÖPNV-Angebot zum Nulltarif aufgrund des neuen Finanzierungskonzeptes im Zusammenhang mit der zwangsläufigen Angebotsausweitung nicht zusammenbricht.

Die in dieser Ausarbeitung beschriebenen Finanzierungsvarianten besitzen gleichermaßen Barrieren für einen Erfolg des Nulltarifes. In Deutschland ist eine Nahverkehrsabgabe aufgrund des Gesetzes nicht ohne weiteres möglich, wodurch lediglich Sonderregelungen geschaffen werden können. Da dieses Projekt kommunal finanziert wird, ist eine hinreichende Finanzstärke der Gemeinde von Vorteil. Ferner ist in Betracht zu ziehen, wie neue Einnahmequellen (beispielsweise durch Erhöhung der Parkgebühren) erschlossen werden können.

Eine integrierte Verkehrsplanung begünstigt den Erfolg des fahrscheinfreien ÖPNV. So sind neben der erhöhten Attraktivität des fahrscheinfreien Einsteigens auch Faktoren zu schaffen, welche den Pkw-Nutzenden zum ÖPNV bewegen. Die große Gefahr eines reinen Nulltarifs ohne flankierende Maßnahmen ist lediglich die Verlagerung der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf den ÖPNV, ohne die MIV-Nutzenden zu einem Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen. So sind Lösungen notwendig, neben dem Aktivverkehr auch weitere Nutzergruppen anzusprechen. Wie schon in dieser Arbeit erwähnt, sind Dräng-Faktoren wichtige Instrumente zur Verlagerung des MIV. Parkraumverengung, Erhöhung der Parkgebühren und verkehrsberuhigte Zonen sind dabei nur einige Beispiele zur erfolgreichen integrierten Planung. Des Weiteren sind Lösungen durch Verknüpfung mit weiteren Verkehrsangeboten möglich. Reine Car-Sharing-Parkplätze anzubieten beziehungsweise diese nicht mit Parkgebühren zu belasten, steigert das

Bewusstsein in der Bevölkerung für öffentliche Angebote und bewirkt eine Reduzierung des MIV. Attraktive Verknüpfungsmöglichkeiten am Stadtrand (Park and Ride) sowie eine mögliche Ausdehnung des Nulltarifes über die Stadt hinaus könnte zudem den MIV durch Einpendler reduzieren.

Das Angebot schafft die Nachfrage und ist dabei weiterhin das wichtigste Kriterium neben einem reibungslosen Ablauf des Verkehrsflusses im ÖPNV. Eine schnelle Nachfragesteigerung kann jedoch ebenso schnell wieder sinken, da der Stau im MIV rückgängig und die Reisezeit aufgrund langer Ein- und Aussteigezeiten wegen überfüllter öffentlicher Verkehrsmittel im ÖPNV länger als im MIV werden können. Daher darf sich die Reisezeit im ÖPNV durch diese Maßnahmen nicht verschlechtern.

Die Gemeinde kann nach der Einführung des Nulltarifs mit einer Reduzierung der externen Kosten rechnen. Auch wenn zum Großteil lediglich der Aktivverkehr verlagert wird, entstehen weniger Unfallkosten. Mit einer Verlagerung eines MIV-Anteils und somit einer Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens wird die Stadt weniger von Lärm und CO₂-Ausstoß belastet. Zudem sind bei geringerem Aufkommen weniger Straßensanierungen nötig.

Sind die Barrieren für einen Nulltarif zu groß, die Gemeinde aber dennoch dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und somit auch einer Verlagerung hin zu mehr ÖPNV-Nutzenden nachgehen möchte, existieren Alternativen. Wie auch deutsche Vorreiterbeispiele zeigen, ist es möglich, einen zeitbasierten Nulltarif einzuführen und für alle Bürger anzubieten, den Führerschein gegen ein ÖPNV-Ticket zu tauschen oder auch über eine Tourismusabgabe einen Nulltarif für Touristen zu schaffen. Es kann auch über eine Projektphase (sieben Tage, ein Monat, etc.) nachgedacht werden, in dem der ÖPNV zum Nulltarif angeboten wird, um den ÖPNV langfristig positiv in den Gedanken der Bevölkerung zu hinterlassen und so dem großen Zielnachzugehen, mehr ÖPNV-Nutzende zu gewinnen.

7 Resümee

Die in dieser Arbeit angesprochenen Beispiele zeigen, dass die Umsetzung eines für den Nutzenden kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs prinzipiell möglich ist. Bisher wurden diese und andere Beispiele jedoch nur in geringem Umfang wissenschaftlich aufbereitet. Jedoch ist die detaillierte Aufklärung von Stärken und Schwächen von großer Bedeutung für die Einführung eines solchen Systems in anderen Städten. Aus diesem Grunde sollten weitere Forschungsaufträge im Themenbereich des fahrscheinfreien ÖPNV herausgegeben werden. Im Rahmen solcher Forschungsarbeiten wären beispielsweise auch großflächige Befragungen der Bevölkerung von Vorteil, um Gründe herausfiltern zu können, wann Pkw-Fahrende auf den ÖPNV umsteigen. Hier gilt es u. a. herauszufinden, welche Rolle der Tarif, der Service oder bestimmte, den MIV einschränkende Zwänge spielen und vor allem in welcher Kombination, sodass ein erfolgreicher Umstieg auf den ÖPNV erfolgen kann.

Wie das Beispiel Hasselt gezeigt hat, unterstützen Verbote für den MIV im Stadtkern den Wechsel vom Pkw zum ÖPNV. In Hasselt hat dies relativ gut funktioniert, jedoch ist die Wirkung solcher Verbote weitergehend zu überprüfen, da sie nicht auf jede Stadt übertragbar sind. Deshalb ist in Zukunft der Ansatz eines fahrscheinfreien ÖPNV in Verbindung mit Car Sharing-Angeboten zu prüfen. Wenn es neben dem kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr ein Car-Sharing-System gäbe, könnten harte Verbote für private Pkw durchgesetzt werden, die für Car-Sharing-Fahrzeuge aber deutlich gelockert werden. Somit ist der MIV weiterhin möglich, kann jedoch von der Stadt durch die Bereitstellung von Car-Sharing-Fahrzeugen kontrolliert und beeinflusst werden, beispielsweise in Abhängigkeit von Uhrzeit, Wochentag, Veranstaltungen oder Auslastung des ÖPNV. Somit könnte der integrierte Charakter des fahrscheinfreien öffentlichen Personennahverkehrs nochmals gesteigert werden. Eine soziale und partizipative Herangehensweise, wie sie in Aubagne praktiziert wird, kann zu langfristigen Erfolgen und einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung führen.

Abschließend lässt sich für in Zukunft angestrebte Projekte im Zusammenhang mit dem fahrscheinfreien ÖPNV festhalten, dass zu diesem Zweck jede Stadt einzeln betrachtet und analysiert werden muss. Eine Orientierung an (zeitweise) gelungene Projekte wie in Hasselt, Aubagne oder Templin muss einer möglichen Übertragung der dort verwendeten Ansätze unbedingt einer kritische Betrachtung vorausgehen. Die Überzeugung und Unterstützung durch die Bevölkerung und der Politik ist dabei ebenso wichtig wie eine stadtspezifische Untersuchung.

8 Literaturverzeichnis

- AG Mobilität (Hrsg.) (2010): Mobilität zum Nulltarif – Für einen demokratisch organisierten öffentlichen Personennahverkehr zum Nulltarif in Jena. Diskussionspapier. Jena.
URL: www.zw-jena.de/pdfs/arbeitspapier_oepnv.pdf, letzter Zugriff: 10.9.2013.
- Ahrens, Gerd-Axel/Bleis, Jan/Unterburger, Florian (2012): Fahrscheinloser ÖPNV. Podiumsdiskussion der Dresdner Verkehrsbetriebe.
URL: <https://soundcloud.com/balzer82/podiumsdiskussion-fahrscheinloser-opnv>, letzter Zugriff: 11.9.2013.
- Blankart, Beat (1975): Der Nulltarif im Nahverkehr als kollektive und individuelle Entscheidung. In: *Kyklos*, 28/1: 154–157.
- Bontinck, Maurice (2010): CL vous donne les clefs du bus.
URL: <http://www.charentelibre.fr/2010/10/25/cl-vous-donne-les-clefs-du-bus,1003291.php>, letzter Zugriff: 21.03.2014.
- Bormann, René (2010): Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot. Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik – Friedrich Ebert Stiftung.
- Cats, Oded/Reimal, Triin/Susilo, Yusak (2014): Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia.
URL: https://www.dropbox.com/s/h7z36a2xnqwx2d/kth_stockholm-tallinn-studie.pdf, letzter Zugriff: 21.03.2014.
- Destatis (Hrsg.) (2013): Personenbeförderung – Beförderte Personen in Deutschland 2001.
URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Personenverkehr/Tabellen/BefoerdertePersonen.html;jsessionid=49183F8B47E409B5D304372BD6E65722.cae4>, letzter Zugriff: 24.09.2013.
- Die Linke Erfurt (2012): Konzept „Fahrscheinfreier ÖPNV“ für Erfurt – ein Diskussionsangebot. Erfurt, 8.9.2012.
URL: http://baerwolff.linksfraktion-thueringen.de/uploads/media/OEPNV-Konzept_8.9.2012_Endfassung_02.pdf, letzter Zugriff: 24.03.2014.
- Dzlamber, Ursula (2012): VDV-Statistik 2011. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Köln.
- Förster, Andreas (2010): Nulltarif in der französischen Provinz – In Aubagne ist die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gratis.
URL: <https://www.jungewelt.de/loginFailed.php?ref=/2010/01-29/032.php>, letzter Zugriff: 03.01.2014.
- Frühauf, Ralf (2010): Mit dem Bürgerticket durch die Stadt.
URL: http://www.trier.de/icc/internet_de/nav/dbd/broker.jsp?uCon=1d640af8-f894-6e31-b43d-d6253d761716&uTem=63f7089a-29fc-6c31-e777-d8b132ead2aa&uMen=dbd309d6-0de6-ad31-c0fb-47a2032ead2a&_ic_print=true, letzter Zugriff: 11.9.2013.
- Gerike, Regine (2009): Externe Kosten von Verkehr – Status Quo und Perspektiven. Vortragsunterlagen der Technischen Universität München.
URL: <http://www.unibw.de/ivr/aktuelles/ekv>, letzter Zugriff: 21.9.2013.

- Gramm, Michael/Pesch, Markus (2009): Abschlussbericht zur Forschungsförderung: Machbarkeitsstudie Kostenlose Nutzung des ÖPNV am Beispiel der Stadt Hasselt (Belgien) – Grundlagen, Umsetzung und Evaluation sowie Übertragungsmöglichkeiten des Modells auf deutsche Verhältnisse am Beispiel des Aachener Verkehrsverbundes (AVV).
URL: http://www.boeckler.de/pdf_fof/S-2009-207-4-1.pdf, letzter Zugriff: 16.09.2013.
- Grünendieck, Martin (1999): Die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Band 36: Schriften zur wirtschaftswissenschaftlichen Analyse des Rechts. Berlin.
- Hahn, Oliver/Henkel, Andrea/Hoffmann, Anita (2010): Mobilität 2030 Tübingen. Abschlussbericht der Pilotphase im Projekt „Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen“.
URL: http://www.tuebingen.de/Dateien/mobilitaet_2030_tuebingen.pdf, letzter Zugriff: 28.03.2014.
- Heinze, Frank (2013): Prüfauftrag ticketloser ÖPNV. Antrag vom Stadtrat Erlangen. Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss.
URL: http://ratsinfo.erlangen.de/bi/vo0050.php?__kvonr=2124753, letzter Zugriff: 11.9.2013.
- Kalbow, Michael (2001): Wirkungsanalyse des Nulltarifs im ÖPNV am Beispiel der Stadt Darmstadt. Universität Köln.
- Keuchel, Stephan (2000): Kommunalen Nutzen von ÖPNV-Angeboten am Beispiel fahrscheinfreier Tarif-/Finanzierungskonzepte bei Stadtbusverkehren von Klein- und Mittelstädten. Recklinghausen: Fachhochschule Gelsenkirchen.
- Knaup, Nicole (2012): Intelligent mobil sein – Verkehrsmittel im Vergleich. Artikel unter der Rubrik Klima & Verkehr.
URL: <http://www.vcd.org/verkehrsmittel-vergleich.html>, letzter Zugriff: 20.9.2013.
- Miertzschke, Marc (2013): Erfurter Linke für Fahren ohne Fahrschein in Bus und Bahn. Erschienen in Thüringer Allgemeine.
URL: <http://erfurt.thueringer-allgemeine.de/web/lokal/politik/detail/-/specific/Erfurter-Linke-fuer-Fahren-ohne-Fahrschein-in-Bus-und-Bahn-2083142719>, letzter Zugriff: 26.03.2014.
- Monheim, Heiner (2012): Gutachten Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV – Wege zur Nutzerfinanzierung oder Bürgerticket?. Universität Trier.
URL: http://www.leipzig.de/imperia/md/content/90_verkehrsplanung/3_monheim_fachgutachten.pdf, letzter Zugriff: 13.9.2013.
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (1995): Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG). Ausfertigungsdatum: 28.6.1995, zuletzt geändert: 16.12.2004.
- Personenbeförderungsgesetz (1961): Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Ausfertigungsdatum: 21.03.1961, Neufassung: 8.8.1990, zuletzt geändert: 26.6.2013.
- Piratenpartei (2011): Fahrscheinloser ÖPNV in Bremen – einmal durchgerechnet.
URL: <http://piraten-hb.de/Blog/2011-10-30/fahrscheinloser-oepnv-in-bremen-einmal-durchgerechnet/>, letzter Zugriff: 10.9.2013.
- Piratenpartei (2013): Fahrscheinloser ÖPNV.
URL: <http://www.piratenpartei.de/politik/lebenswerte-umwelt/bauen-und-verkehr/>, letzter Zugriff: 13.9.2013.
- Potsdamer Neueste Nachrichten (PNN) (2013): Nahverkehr ohne Ticket? Potsdamer Grüne diskutierten über Bus und Tram ohne Fahrschein. In Tallin funktioniert das bereits.

Ausgabe vom 07.03.2013.

URL: <http://www.pnn.de/potsdam/731016/>, letzter Zugriff: 14.09.2013.

Randelhoff, Martin (2012a): Unentgeltliche Nutzung des Nahverkehrs in Tallinn ab 2013 – ein Modell für andere Städte?; In: Zukunft Mobilität vom 04.04.2012, aktualisiert: 17.04.2013.
URL: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/?s=Hasselt>, letzter Zugriff: 21.09.2013

Randelhoff, Martin (2012b): Welche Vor- und Nachteile hat ein kostenloser ÖPNV? Werden Autofahrer wirklich zur ÖPNV-Nutzung animiert? In: Zukunft Mobilität vom 04.04.2012, aktualisiert: 17.04.2013.
URL: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/9011/analyse/kostenloser-oepnv-vorteile-nachteile-effekte>, letzter Zugriff: 21.09.2013.

Regionalisierungsgesetz (RegG) (1993): Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG). Ausfertigungsdatum: 27.12.1993, zuletzt geändert: 14.12.2012.

Reimann, Andreas (2010a): Kostenloser öffentlicher Nahverkehr ist möglich! Podcast.
URL: https://rdl.de/images/stories/audio_mp3/20100422-kostenloser-08696.mp3, letzter Zugriff: 21.03.2014.

Reimann, Andreas (2010b): Freie Fahrt zum Nulltarif, Podcast.
URL: https://rdl.de/sites/default/files/legacy/images/stories/audio_mp3/20100224-freiefahrt-07933.mp3, letzter Zugriff: 21.03.2014.

Reimann, Andreas (2010c): Liberté, égalité, gratuité: ÖPNV für lauf. Podcast.
URL: https://rdl.de/images/stories/dynamo/april/Bus/podcast_opnv_nulltarif.mp3, letzter Zugriff: 21.03.2014.

Siegmund (2010): Leitfaden „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ der Stadt Templin.
URL: http://berlin-faehrt-frei.de/wordpress/wp-content/uploads/2010/11/Templin_kostenfreier_OePNV.pdf, letzter Zugriff: 18.09.2013.

Stadtwerke Tübingen (Hrsg.) (2009): Blaue Samstage: Ökologisch und kostenfrei mobil – Stadtverkehr startet Aktion zum Umbrisch-Provenzalischen Markt.
URL: <http://www.swtue.de/presse/presse-detailansicht-stadtwerke-tuebingen/article/blau-samstage-oekologisch-und-kostenfrei-mobil-stadtverkehr-startet-aktion-zum-umbrisch-provenza.html>, letzter Zugriff: 11.9.2013.

Staudt, Mirco (ohne Jahr): öffentliche Verkehrsmittel Brisbane: Fortbewegung im Stadtgebiet.
URL: http://www.in-australien.com/oeffentliche-verkehrsmittel-brisbane_1028369, letzter Zugriff: 11.9.2013.

Storchmann, Karl H. (2001): Nulltarife im Öffentlichen Personennahverkehr – ein Paradigmenwechsel. In WIRTSCHAFTSDIENST 2001/XI: 651–657.

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2012): Daten zum Verkehr. Ausgabe 2012; 1. Auflage; Dessau,
URL: <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4364.pdf>, letzter Zugriff: 24.09.2013.

VBB (Hrsg.) (2013a): Fahren im Verbundgebiet.
URL: <http://www.vbb.de/de/article/fahren-im-verbundgebiet/fahren-im-verbundgebiet/1676.html>, letzter Zugriff: 20.09.2013.

VBB (Hrsg.) (2013b): Tarifinformation 2013 – der VBB-Tarif kurz & bündig. Informationsheft. Berlin.

VBN (Hrsg.) (2010): Autofreier Sonntag in Bremen am 5. September 2010.

URL: http://www.vbn.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Presse-Infos/2010-08-31-autofrei.pdf, letzter Zugriff: 11.9.2013.

VCD (Hrsg.) (2012): ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen.

URL: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/themen/nahverkehr/20120911_OEPNV-Hintergrund.pdf, letzter Zugriff: 24.09.2013.

Wolf, Rainer (2003): Umweltpolitische Handlungsempfehlungen für die Finanzierung des ÖPNV – Band B: Rechtliche Grundlagen für die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Berlin.

ZAK Tübingen (Hrsg.) (2010): Tü.Bus umsonst – Das Grundrecht auf Mobilität in Zeiten von Krise und Klimawandel.

URL: http://www.zak-tuebingen.org/files/TueBus_Umsonst.pdf, letzter Zugriff: 12.9.2013.

Websites

Website Center Nahverkehr Berlin (CNB) (Hrsg.) (2013): Kosten und Finanzierung des Berliner ÖPNV. URL: <http://www.cnb-online.de/Kosten-und-Finanzierung.631.0.html>, letzter Zugriff: 11.9.2013.

Website Duden: Eintrag: Tarif, der.

URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/Tarif>, letzter Zugriff: 20.09.2013.

Website freepik: Europa Karte Vector.

URL: http://de.freepik.com/vektoren-kostenlos/europa-karte-vector_333750.htm, letzter Zugriff: 04.04.2014

Website freepublictransports: FreePublicTransports – Cities.

URL: <http://freepublictransports.com/city/>, letzter Zugriff: 11.9.2013.

Website Junge Grüne (2013): Gratis Öffis – wo es bereits funktioniert.

URL: <http://junge-gruene.at/blog/2013/06/27/gratis-offis-wo-es-bereits-funktioniert>, letzter Zugriff: 21.03.2014.

Website Openstreetmap: Kartenansicht Hasselt.

URL: <http://www.openstreetmap.de/karte.html>, letzter Zugriff: 26.03.2014.

Interviews

Bärwolff, Matthias (2014): persönliches Telefongespräch vom 17.03.2014 mit Matthias Bärwolff, Verantwortlicher Leiter AG ÖPNV, Landtagsabgeordneter der LINKEN.

Warweg, Urs (2014): persönliches Telefongespräch vom 12.03.2014 mit Urs Warweg, Mitglied Vorstand SPD-Stadtratsfraktion.