

## Kurzfassung

Das an dem Semesterticket angelehnte Bürgerticket, bei welchem eine definierte Gruppe unabhängig der tatsächlichen Nutzung zur Zahlung einer Abgabe für die Finanzierung des ÖPNV verpflichtet wird und im Gegenzug eine Freifahrtberechtigung erhält, kann als innovatives Finanzierungsinstrument die Lösung auf viele aktuelle Probleme (Erreichung von Klimaschutzzielen, strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV, komplexe Tarif- und Einnahmenaufteilungsstrukturen, angespannte Haushaltslage der Kommunen etc.) darstellen. Um das tatsächliche Potential des Bürgertickets zu erheben und damit auch die (politische) Akzeptanz für dieses Konzept zu erhöhen, ist die erstmalige Implementierung des Bürgertickets im Rahmen eines Modellversuchs sinnvoll. Die bergische Stadt Wuppertal scheint aufgrund ihrer Strukturen für ein solches Pilotprojekt sehr gut geeignet zu sein.

Im Rahmen einer bereits stattfindenden zivilgesellschaftlichen Diskussion zur konkreten Ausgestaltung der Bürgerticketabgabe sind vier Modelle (Einwohnerabgabe, Grundsteuer B, wiederkehrender Erschließungsbeitrag und eine dreifache Nahverkehrsabgabe mit integrierter Unternehmens- und Gästeabgabe) entwickelt worden. Die vorliegende Master-Thesis greift die Diskussion auf und untersucht diese Modelle hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit in Wuppertal.

Zur Bewertung der Modelle werden zunächst Bewertungskriterien entwickelt. Diese lassen sich in zwingend zu erfüllende Kriterien (rechtliche Umsetzbarkeit und tarifliche Integration in bestehende Nahverkehrsstrukturen) sowie komparative Kriterien (Vollzug, Finanzierungspotential, Effektivität, Sozialverträglichkeit und Akzeptanz) gliedern. Die konkrete Beantwortung der Kriterien erfolgt durch Auswertung bereits existierender Studien und aktueller Rechtsprechungen, durch Rückschlüsse aus Analogien und durch Befragung von insgesamt sieben Experten im Rahmen qualitativer Interviews. Abschließend wird auch ein Workshop durchgeführt, um die „weichen“ Kriterien Gerechtigkeit und Akzeptanz mit verschiedenen Anspruchsgruppen zu diskutieren.

Im Ergebnis ergibt sich die Empfehlung, für einen Modellversuch zum Bürgerticket in Wuppertal das Modell des Einwohner- bzw. Haushaltsbeitrags zu fokussieren. Dieses Modell ermöglicht die gebotene Sozialverträglichkeit, eine relativ einfache verwaltungstechnische Umsetzung, besitzt die höchste Akzeptanz und ist auch rechtlich umsetzbar, sofern im entsprechenden Kommunalabgabengesetz eine Ermächtigungsnorm durch die nordrhein-westfälische Landesregierung erlassen wird.

Das Modell der dreifachen Nahverkehrsabgabe in der hier angedachten Variante ist als einziges der vier Modelle rechtlich nicht umsetzbar, da für die Stadt Wuppertal keine juristische Möglichkeit existiert bzw. geschaffen werden kann, eine solche Abgabe von den Unternehmen und Übernachtungsgästen zu erheben. Insgesamt sind aber alle Modelle auch heute bereits in die tariflichen Strukturen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr integrierbar. Letztendlich wird es eine Frage der kommunalen und landesweiten Politik sein, ob das Bürgerticket als Modellversuch in Wuppertal umgesetzt wird.

## **Abstract**

Although the public transit (PT) in general provides much potential to support national and global climate protection measures, it suffers from a chronic underfunding and a partial low acceptance in Germany. The citizen ticket, which can be understood as a compulsory levy that needs to be paid by all members of a certain group disregarding their actual use and, that allows them unlimited access to the public transit system in a restricted area, could be a possibility to solve these current problems, e.g. by creating new ways of financing the operating costs of PT.

Since it has never been established in Germany before, there exists the necessity to implement the citizen ticket as part of a pilot project to identify the real chances and risks. The city of Wuppertal seems to be a good testing area because of its structure, which is the reason why there already exists a discussion held by the local civil society about the question how the contributions can be levied in practice. The discussion has developed four models: a levy paid by every resident of the city of Wuppertal (model A), an increase of the property tax (model B), a periodic improvement contribution (model C) and a triple public transit levy that includes companies and hotel guests as subjects to contributions (model D).

This Master's thesis analyses these four models relating to their practicability. To find the best practice solution for Wuppertal, there will be developed criteria that on the one hand definitely need to be complied (e.g. legal practicability and integration in the existing PT structures) and on the other hand allow a concrete comparison between the four models (e.g. administrative practicability, financial potential, social justice and general acceptance). An evaluation of the existing literature and the legal practice, a consideration of analogies and the questioning of experts in interviews and of stakeholders in a workshop allow the rating of the models.

As a result it can be said that a levy paid by every resident of the city of Wuppertal is the best solution for a pilot project. This levy includes a high degree of social justice and acceptance, is relatively easy to implement administratively and is realisable legally, if the federal government of NRW legislate an authorisation law that gives the city of Wuppertal the possibility to levy contributions of its residents to finance the operating of PT. Model D implies no chance of legal practicability at all, especially when it comes to companies as subject to contributions. Moreover the analysis shows that all models are able to get integrated in the current public transit structures. It is now up to the local and federal policy to clear the way for testing a citizen ticket for the very first time in the city of Wuppertal.