

## Kurzfassung

In mehreren deutschen Städten liegen erhöhte Belastungen an Stickoxiden und Feinstaub vor, ausgelöst durch Abgase von Personenkraftwagen, welche sowohl der Natur als auch den Menschen schaden. Um den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verringern und das Klima zu schützen, sollte der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver gestaltet werden, damit mehr Menschen auf diesen umsteigen. Eine Möglichkeit stellt der Nulltarif dar. Der Nulltarif ermöglicht den Menschen das Nutzen des öffentlichen Personennahverkehrs ohne einen Ticketkauf am Automaten. Unterschieden wird zwischen dem steuerfinanzierten Nulltarif und dem beitragsfinanzierten Nulltarif. Der beitragsfinanzierte Nulltarif wird solidarisch von der Bevölkerung finanziert. Der steuerfinanzierte Nulltarif wird durch Steuerabgaben der Bevölkerung finanziert.

Die vorliegende Bachelorarbeit hat das Ziel, herauszufinden, welche Vor- und Nachteile sich bei den beiden Finanzierungsarten eines Nulltarifs ergeben. Zu Beginn der Arbeit wird kurz die allgemeine Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs dargestellt. Danach wird eine Literaturanalyse vorgenommen, die die Auswirkungen eines steuerfinanzierten und beitragsfinanzierten Nulltarifs in verschiedenen Städten aufzeigt. Ergänzend dazu werden zwei Experteninterviews durchgeführt, die sich mit verschiedenen Finanzierungsmodellen für den ÖPNV auseinandergesetzt haben. Zum Abschluss werden weitere Maßnahmen vorgestellt, welche das Nulltarif-Angebot verbessern können.

Das Ergebnis der Analyse ist, dass eine Beitragsfinanzierung mehr Vorteile aufweist als eine Steuerfinanzierung. Der Beitrag ist eine Zweckbindung, das heißt, die Einnahmen dürfen nur für einen festgelegten Zweck genutzt werden. Allerdings wird der Beitrag von allen entrichtet, auch von denjenigen, die das Angebot nicht nutzen wollen. Die Steuer ist nicht zweckgebunden und wird auch bei einer nichtvorhandenen Gegenleistung erhoben. Mit dem steuerfinanzierten Nulltarif kann der kommunale Haushalt nicht entlastet werden. Im Gegensatz dazu kann der beitragsfinanzierte Nulltarif, durch feste Einnahmen, zu einer besseren Planung bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs führen und trägt somit dazu bei, dass der kommunale Haushalt entlastet werden kann. Die Steuerfinanzierung weist, im Vergleich zu einer Beitragsfinanzierung, eine höhere Verlagerung vom nichtmotorisierten Verkehrsträger auf den ÖPNV auf. Dadurch kann sich die Umweltbilanz verschlechtern.

Durch den Umstieg auf den ÖPNV werden die Straßen vom MIV entlastet. Damit die Entlastung auch künftig bestehen bleibt, sollte der MIV weiterhin eingeschränkt werden. Dies kann entweder durch einen Beitrag für Personenkraftwagen-Halter oder durch die Straßenbenutzungsgebühren, auch City-Maut genannt, erfolgen. Das Ziel beider Maßnahmen ist es, den MIV so weit einzuschränken, sodass in der Zukunft eine höhere Verlagerung auf den ÖPNV erfolgt. Die Arbeit zeigt, dass sich die Politik aktiver beteiligen und die Kommunen stärker finanziell unterstützen sollte, um den ÖPNV auszubessern und somit die Einführung eines Nulltarifs zu erleichtern.

## Abstract

In several German cities, there are increased levels of nitrogen oxides and fine dust caused by car emissions, which are harmful to both nature and people. To reduce private motorized transport and protect the climate, the public transport should be made more attractive so that more people switch to it. One possibility is the zero-fare. The zero-fare allows people to use local public transport without having to buy a ticket from the ticket machine. A distinction is made between the tax-financed zero-fare and the contribution-financed zero-fare. The contribution-financed zero-fare is financed by the population on a solidary basis. The tax-financed zero-fare is financed by tax levies of the population.

The aim of this bachelor thesis is to find out which advantages and disadvantages result from the two types of financing of a zero-fare. At the beginning, the general financing of local public transport is briefly presented. After that a literature analysis is conducted that shows the effects of a tax-financed and contribution-financed zero-fare in different cities. In addition to this, two expert interviews will be conducted to discuss different financing models for public transport. At the end, further measures are presented which can improve the zero-fare offer.

The result of the analysis is that contributing financing has more advantages than tax financing. The contribution is earmarked, which means that the revenue may only be used for a specified purpose. However, the contribution is paid by everyone, even those who do not want to use the service. The tax is not earmarked and is levied even if there is no consideration. With the tax-financed zero-fare, the municipal budget cannot be relieved. In contrast, the contribution-financed zero-fare, through fixed revenues, can lead to better planning in the financing of local public transport and thus helps to relieve the municipal budget. Compared to contribution financing, tax financing leads to a higher shift from non-motorized transport to public transport. This can worsen the environmental balance.

By switching to public transport, the roads are relieved of private motorized transport. To ensure that the relief continues in the future, the private motorized transport should continue to be restricted. This can be done either through a contribution for car owners or through road tolls, also called city tolls. The aim of both measures is to restrict private transport to such an extent that there is a greater shift to public transport in the future. The work shows that politics should be more actively involved and provide more financial support to municipalities to improve public transport and thus facilitate the introduction of a zero-fare.