

Stefanie Schwerdtfeger, Mathias Wilde & Martin Lanzendorf

# Dokumentation von Best-Practice- Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Der Bericht wurde innerhalb des Projektes „Fahren ohne (gültigen) Fahrschein – Motive, Akzeptanz und Handlungsoptionen im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes“ erarbeitet und repräsentiert das zweite Arbeitspaket. Das Forschungsprojekt wurde mit großzügiger Unterstützung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) finanziert. Die Bearbeitung erfolgt in enger Kooperation mit dem RMV und der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms). Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei den Autor/innen.



## Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung  
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie  
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend  
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG  
D-60629 Frankfurt am Main

Email: [mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de](mailto:mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de)  
Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133  
urn:nbn:de:hebis: 30:3-403138  
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14 (2017)

Wissenschaftliche Betreuung: Prof. Dr. Martin Lanzendorf und Dr. Mathias Wilde

Redaktion: Dr. Hannah Müggenburg

Zitierweise: Schwerdtfeger, Stefanie; Wilde, Mathias; Lanzendorf, Martin (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14. Frankfurt a.M.

Stefanie Schwerdtfeger, Mathias Wilde & Martin Lanzendorf

# **Dokumentation von Best-Practice- Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein**

**Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14**



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Hintergrund: Best Practice Forschung</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Analyse der Best Practices zum Fahren ohne (gültigen) Fahrschein</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Ausgewählte Best Practice Beispiele</b>	<b>6</b>
<b>4.1</b>	<b>Zugangsbarrieren</b>	<b>7</b>
4.1.1	<i>Automatisierte Ticketsysteme am Beispiel der London Underground</i>	7
4.1.2	<i>Buseinstieg vorn am Beispiel des HVV</i>	9
<b>4.2</b>	<b>Abo statt Bußgeld</b>	<b>12</b>
4.2.1	<i>Das Bonner Modell</i>	13
4.2.2	<i>Von Schwarz zu Gelb</i>	14
<b>4.3</b>	<b>Vergünstigte Ticketmodelle</b>	<b>17</b>
4.3.1	<i>Das 365-Euro Ticket der Wiener Linien</i>	17
4.3.2	<i>Das Sozialticket der Stadt Hamburg</i>	18
<b>4.4</b>	<b>Prüfkonzepte am Beispiel der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Exkurs: Alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV</b>	<b>20</b>
<b>5.1</b>	<b>Drittnutzer/innenfinanzierung und Drittnutzen des ÖPNV</b>	<b>20</b>
5.1.1	<i>Pflichtbeiträge auf gesetzlicher Grundlage</i>	22
5.1.2	<i>Modelle vertraglicher Kooperationen</i>	24
<b>5.2</b>	<b>Der Nahverkehrsbeitrag und das Bürger/innenticket</b>	<b>25</b>
<b>5.3</b>	<b>Zusammenfassung: Alternative Finanzierungsinstrumente</b>	<b>29</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>31</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>35</b>
	<b>Übersicht: Expert/inneninterviews</b>	<b>39</b>



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Effekt des UTS auf die Quote ohne (gültigen) Fahrschein	7
Abbildung 2: Ticketverkäufe vor und nach Einführung des UTS an zwei Stationen im Vergleich	8
Abbildung 3: Logo von planka.nu	8
Abbildung 4: Mehreinnahmen [€] nach Einführung des neuen Prüfkonzeptes im HVV nach Personengruppen (Stand 2013)	10
Abbildung 5: Steigende Ticketverkäufe nach Einführung des Buseinstiegs vorn im HVV: Veränderung der Abonnementzahlen im allgemeinen Tarif [in Prozent]	10
Abbildung 6: Nutzer/innenzufriedenheit mit dem Buseinstieg vorn im HVV 2014 und 2015	11
Abbildung 7: Entwicklung der Jahreskarteninhaber/innen der Wiener Linien von 2011 bis 2015	18

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der durchgeführten Expert/inneninterviews	3
Tabelle 2: Übersicht der Internet-Recherche zu Best Practice Beispielen in Bezug auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein	4
Tabelle 3: Übersicht Best Practice Beispiele	6
Tabelle 4: Ergebnisse des neuen Prüfkonzeptes im HVV (Stand 2013)	9
Tabelle 5: Entwicklung der Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein im HVV zwischen 2010 und 2015	12
Tabelle 6: Entwicklung Rosa Abos	14
Tabelle 7: Auswertung der Aktion "Heute Schwarzfahrer - morgen Kunde!"	16
Tabelle 8: Nutzenträger/innen und Nutzenarten des ÖPNV	21





## Abkürzungen

BoGeStra	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgeld
EVAG	Essener Verkehrs-AG
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
MVG	Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schielenpersonennahverkehr
SWB	Bonn Stadtwerke GmbH
TfL	Transport for London
UTS	Underground Ticketing System
VGf	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
WL	Wiener Linien



# 1 Einleitung

Das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein ist bereits seit den 1960er Jahren ein Problem für zahlreiche Verkehrsunternehmen. Eine hohe Quote an Fahrgästen, die nicht für ihre Fahrt bezahlt haben, bedeutet für ein Verkehrsunternehmen primär Einnahmeverluste (Bonfanti und Wagenknecht 2010; Bijleveld 2007; Barabino et al. 2013, 2014; Clarke et al. 2009; Lee 2011). In Deutschland, wo der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zu großen Teilen aus öffentlicher Hand gefördert wird und die Förderung als unzureichend gilt, sind Fahrgeldausfälle eine schwere Belastung für die Kostendeckung eines Verkehrsunternehmens (Bracher et al. 2014, S. 6). Daneben verweisen Autor/innen auf den Schaden für das Image des ÖPNV sowie von Verkehrsunternehmen und -verbänden, beispielsweise wenn die Beförderung ohne (gültigen) Fahrschein zu Aggressivität im ÖPNV führt. Vereinzelt kommt es zu Auseinandersetzungen zwischen Fahrgästen ohne (gültiges) Ticket und dem Kontrollpersonal. In der Folge wird befürchtet, dass zahlende Passagier/innen auf andere Verkehrsmittel umsteigen (Bijleveld 2007; Barabino et al. 2013, 2014).

Das Forschungsprojekt „Fahren ohne (gültigen) Fahrschein - Motive, Akzeptanz und Handlungsoptionen im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes“ untersucht das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein mit Methoden der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse des *Arbeitspaketes 2: Vertiefende Analyse der Best Practice Beispiele von Handlungsoptionen* zusammen. In Deutschland und Europa versuchen Verkehrsunternehmen und -verbände bereits seit längerer Zeit gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein vorzugehen, ihre Fahrgeldeinnahmen zu sichern und zu steigern sowie die Quote der Personen, die den ÖPNV ohne (gültiges) Ticket nutzen, zu minimieren. Auf Grundlage des ersten Arbeitspaketes (Literaturanalyse zum Stand der Forschung: Schwerdtfeger et al. 2016) wurden Maßnahmen untersucht, die zum Erreichen der genannten Ziele beitragen. Der Fokus liegt dabei auf *Best Practice Beispielen*, also Maßnahmen, die in der Praxis als erfolgreich hinsichtlich der Reduzierung des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein sowie hinsichtlich der Einnahmesicherung und -steigerung angesehen werden.

Zur Untersuchung der Maßnahmen wurde zunächst eine Online-Recherche durchgeführt, indem Praxisbeispiele recherchiert wurden, die einen Effekt auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein erzielen konnten. Die Ergebnisse wurden schließlich unter Heranziehung wissenschaftlicher Literatur vertiefend analysiert. Außerdem wurden Expert/inneninterviews mit Funktionär/innen aus Verkehrsunternehmen geführt, die Maßnahmen zur Reduzierung des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein und zur Einnahmesicherung und -steigerung umgesetzt haben. Da insgesamt nur wenige Maßnahmen umgesetzt wurden, bei denen die Reduzierung der Quote des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein als direktes Ziel formuliert wurde, wurden in der Analyse auch Maßnahmen berücksichtigt, bei denen sich die primäre Zielformulierung auf die Einnahmesicherung bezieht. Das Ergebnis der Untersuchung ist eine umfangreiche Auseinandersetzung mit *Best Practice Beispielen* in Bezug auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein.

Außerdem wurden aktuell diskutierte Ansätze alternativer Finanzierungsinstrumente hinsichtlich ihrer Eignung zur Finanzierung des ÖPNV untersucht. Zwar können alternative Finanzierungsinstrumente derzeit noch nicht als *Best Practice* eingestuft werden, allerdings stehen sie in direkter Beziehung zur Einnahmesicherung im ÖPNV-Sektor.

Das Arbeitspapier gliedert sich wie folgt: Nach der Einleitung wird in Kapitel 2 kurz auf die *Best Practice Forschung* eingegangen, die der Untersuchung zugrunde liegt. Kapitel 3 beschreibt die Methodik, die

zur Analyse der *Best Practice Beispiele* angewandt wurde. Kapitel 4 bildet mit der Vorstellung und Diskussion der *Best Practice Beispiele* den inhaltlichen Schwerpunkt des Arbeitspapiers. Kapitel 5 stellt einen Exkurs zu alternativen Finanzierungsinstrumenten für den ÖPNV dar. Kapitel 6 fasst schließlich die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Arbeitspaket zusammen.

## 2 Hintergrund: Best Practice Forschung

Die *Best Practice Forschung* (*Best Practice Research*) hat sich in den 1990er Jahren im Zuge der post-bürokratischen Reformbewegung innerhalb der Verwaltungsforschung entwickelt. *Best Practice Forschung* versteht sich allgemein als eine Betrachtung ausgewählter Beispiele aus verschiedenen Kontexten mit dem Ziel, generalisierte Aussagen zu einem Sachverhalt treffen zu können. Eine darüber hinausgehende Definition von *Best Practices* existiert nicht. Innerhalb der *Best Practice Forschung* werden erfolgreiche Einzelpraktiken mit dem Ziel untersucht, ein verallgemeinerbares Prinzip herauszuarbeiten und dadurch zur Verbesserung und Effizienz von Verwaltungs- oder Planungsprozessen beizutragen (Overman et al. 1994). Heute wird die *Best Practice Forschung* nicht allein in der Verwaltungsforschung angewandt, sondern hat in unterschiedlichsten wissenschaftlichen Disziplinen Einzug gefunden.

Das Hauptziel der *Best Practice Forschung* ist die Identifikation innovativer *Best Practice Beispiele* sowie die Untersuchung der Anpassungsfähigkeit und Übertragbarkeit auf andere Kontexte. Methodisch haben sich dabei zwei Ansätze etabliert: Ein quantitativ-mikroökonomischer Ansatz und ein qualitativer *Case-Study-Ansatz*. Während Vertreter/innen des quantitativen Ansatzes das Ziel verfolgen, möglichst viele Beispiele zu einem spezifischen Problem zu sammeln und anschließend statistisch die beste Praktik zu identifizieren, sind Vertreter/innen des qualitativen Ansatzes auf der Suche nach Beispielen, die bereits als *Best Practice* angesehen werden, welche anschließend verdichtet beschrieben und auf ihre Übertragbarkeit in andere Kontexte hin analysiert werden (Myers et al. 2004).

Bei der Untersuchung unterschiedlicher Praxisbeispiele spielen vor allem drei Charakteristika eine zentrale Rolle: (1) Die Beispiele müssen anhand des Prozesses untereinander vergleichbar sein: (1) anhand des Prozesses, (2) anhand unterschiedlicher Aktionen und Handlungen oder es muss (3) eine Verbindung zwischen einer Aktion, also einer Maßnahme oder einer Wirkung, also eines Ergebnisses bestehen (Bretschneider et al. 2004). Der letztere Punkt dient der Untersuchung von Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen.

Somit können als *Best Practices* Programme, Maßnahmen etc. bezeichnet werden, die mit einem zuvor definierten Ziel durchgeführt wurden und einen Effekt im Kontext der Zieldefinition erwirkt haben.

Für die vorliegende Untersuchung im Kontext des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein wurde ein qualitatives Vorgehen gewählt. Aus einer Recherche der Beispiele wurde ein Set aus *Best Practices* herausgefiltert und anschließend hinsichtlich deren Eigenschaften und Übertragbarkeit beschrieben.

### 3 Analyse der Best Practices zum Fahren ohne (gültigen) Fahrschein

Das Ziel des Arbeitspaketes, aus dem das vorliegende Arbeitspapier resultiert, war es, *Best Practice Beispiele* herauszuarbeiten, die als erfolgreich in Bezug auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein angesehen werden. Zur Untersuchung der Beispiele aus der Praxis wurde der qualitative *Case Study Ansatz* (Myers et al. 2004) verfolgt. In einem ersten Schritt wurden Fallbeispiele (*Case Studies*) recherchiert, die in Verbindung zum Fahren ohne (gültigen) Fahrschein stehen. Dieser erste Recherche-Schritt folgte keiner zuvor definierten Fragestellung. Vielmehr sollten möglichst viele Fallstudien gesammelt werden, die mit dem Untersuchungsgegenstand in Verbindung stehen. Als zentrale Informationsquelle für die Recherche diente die von der Europäischen Kommission geförderte Plattform ELTIS, die eine Datenbank mit Fallbeispielen zu Mobilitätsthemen aus Europa bereitstellt. Die gesammelten Fallstudien konnten anschließend in fünf Kategorien thematisch zusammengefasst werden: (1) Flexible Bußgelder, (2) Physische Barrieren, (3) E-Ticketing, (4) Entgeltfreier ÖPNV und (5) Kontrolle des Systems. Die Ergebnisse der ersten Recherche sind in Tabelle 2 zusammengefasst.

Nach dem ersten Schritt, dem Recherchieren und Sammeln von Fallbeispielen, wurden diese vertiefend analysiert. Dazu wurden vorab vier Fragestellungen definiert:

1. Mit welchem Ziel/welchen Zielen wurde das Praxisbeispiel umgesetzt?
2. Welchen Effekt hat das Praxisbeispiel auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein?
3. Welchen Effekt hat das Praxisbeispiel auf die Einnahmesicherung?
4. Inwiefern ist das Praxisbeispiel auf andere Kontexte übertragbar?

Weiterhin wurden Expert/inneninterviews (Tabelle 1) durchgeführt, die es ermöglichten, einzelne Beispiele detaillierter zu untersuchen. Das Ergebnis dieser Analyse ist eine Erläuterung und Diskussion von *Best Practices*, die im Kontext zum Fahren ohne (gültigen) Fahrschein stehen und eine Wirkung auf das Problemfeld erzielen konnten. Thematisch wurden dabei folgende Schwerpunkte berücksichtigt: (1) Zugangsbarrieren, (2) Abo statt Bußgeld, (3) soziale Ticketmodelle und (4) Prüfkonzepte. Die Kategorisierung hat sich aus der Analyse der *Best Practice Beispiele* ergeben.

Tabelle 1: Übersicht der durchgeführten Expert/inneninterviews

Wer?	Position	Verkehrsunternehmen	Best Practice	Datum
<b>Carsten Hübner</b>	Bereich Vertrieb/Betrieb	HVV, Hamburg	Buseinstieg vorn	22.03.2016
<b>Reinhold Lagler</b>	Abteilung Tarif und Vertrieb / Referat Kundendienstzentrum, Fahrausweise	WL, Wien	Das 365-Euro Ticket	08.04.2016
<b>Jürgen Sterzl</b>	Kundenmanagement, Sachgebietsleiter	Via Verkehrs- gesellschaft, Mühlheim	Von Schwarz zu Gelb	19.04.2016
<b>Reiner Braemer &amp; Birgit Schellberg</b>	Vertrieb/Marketing, Fachbereichsleiter Vertrieb	SWB, Bonn	Das Bonner Modell	20.04.2016
<b>Dusan Jekic</b>	Fahrgeldsicherung & zentrale Servicedienste, Sachgebietsleiter	VGF, Frankfurt am Main	Prüfkonzepte	04.05.2016

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 2: Übersicht der Internet-Recherche zu Best Practice Beispielen in Bezug auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein

Verkehrsunternehmen	Umsetzung	Beschreibung
<b>Flexible Bußgelder</b>		
Silesian Railways, Polen	2011	Wenn die Strafe direkt vor Ort bezahlt wird, werden nur fünf statt 35 € fällig. Grund: In Polen werden Strafen oft nicht beglichen und Fahrgäste tragen nicht viel Bargeld bei sich. Durch das neue Verfahren konnten Vollzugs- und Verwaltungskosten gesenkt werden.
DIVIA, Dijon, Frankreich	2006	Im Rahmen von massiven Kontrollen gab DIVIA Passagier/innen ohne (gültigen) Fahrschein die Wahl, entweder 40 € Strafe zu zahlen oder innerhalb der nächsten zwei Tage ein Monatsticket für den darauffolgenden Monat für 30 € zu kaufen. Zwei von drei Personen entschieden sich für das Monatsticket.
EVAG, Essen; MVG Mülheim; DVG Duisburg; BoGeStra, Bochum & Gelsenkirchen, Deutschland	2009	Personen, die zum ersten Mal ohne (gültigen) Fahrschein kontrolliert wurden, können anstatt der Strafe eine Zeitkarte für den laufenden Monat oder länger erwerben.
<b>Physische Barrieren</b>		
Transport for London, Großbritannien	2011	Gelenkbusse werden abgeschafft, da Fahrgäste ohne gültigen Fahrschein oft durch die Hintertüren der Busse einsteigen. Eine Sichtkontrolle durch Busfahrende ist somit nicht gewährleistet. Durch das Einführen neuer Doppeldeckerbusse wird mit einer Erhöhung der Einnahmen durch Ticketverkäufe um 7,4 Millionen Pfund (ca. 9,7 Mio. €) gerechnet. Jedoch sollen die neuen Busse schwieriger zugänglich für Rollstuhlfahrende sein.
HVV Hamburg, Deutschland	2011/2012	Zur Verringerung des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein wurde im HVV-Gebiet der <i>Buseinstieg vorn</i> eingeführt. Gemessen am totalen Fahrgastaufkommen konnte die Quote der Fahrgäste ohne (gültiges) Ticket von 6% auf ca. 2% reduziert werden.
Brussels Intercommunal Transport Company, Belgien	2010	Durch Eingangsschranken an U-Bahnen wurde das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein verringert.

E-Ticketing		
Transport for London, Großbritannien	2014	Oyster Card und kontaktlose Bezahlsysteme für Summen bis zu 20 Pfund haben zur Reduzierung des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein geführt.
Dutch public transport, Rotterdam & Amsterdam, Niederlande	2010	Die OV-chipkaart ist in den beiden Städten in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültig und in Rotterdam mittlerweile das einzig gültige Fahrkartensystem. Durch das Anbringen von Barrieren, die nur mit gültigem Fahrausweis geöffnet werden können, wird das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein bis auf ein Minimum reduziert.
Gemeinde Klagenfurt, Österreich	2007	Klagenfurt hat eine elektronische Karte eingeführt, mit der innerhalb der Gemeinde der Eintritt in Schwimmbäder und Tickets für den öffentlichen Nahverkehr bezahlt werden können.
Entgeltfreier ÖPNV		
Avesta municipality, Avesta, Schweden	2012	Busfahren ist entgeltfrei, um den öffentlichen Nahverkehr zu stärken sowie weitere soziale und ökologische Ziele zu erreichen.
TTTK & TAK, Tallinn, Estland	2013	Einwohner/innen von Tallinn können über ein eTicketing-System entgeltfrei den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Innerstädtische Staus wurden reduziert und Teile der Mehrkosten durch die induzierte Registrierung von Neubürger/innen und deren neugewonnene Steuereinnahmen aufgefangen.
Kontrolle des Systems		
Southern Trains, London, Großbritannien	2011	Project Eye-Witness: Sicherheitspersonal nutzt Blackberrys und E-Mails um Verstöße zu melden. Motivation: bessere (geographische) Aufgabenteilung, Registrierung aller Verstöße (per Bild/Video), bessere Reaktionsrate. Projekt hilft mit der British Transport Police und der Sussex Police bezüglich Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein zu kooperieren. System wird in einem zweiten Schritt auch für Passagier/innen geöffnet, die straffälliges Verhalten per E-Mail melden können.
MPK, Posen, Polen	2008	Kampagnen gegen Fahren ohne (gültigen) Fahrschein zielen nicht mehr auf die Integrität der Fahrgäste ab, sondern auf die Angst, erwischt zu werden.

Quelle: eigene Darstellung

## 4 Ausgewählte Best Practice Beispiele

In diesem Kapitel werden die untersuchten *Best Practice Beispiele* erläutert und diskutiert. Die Gliederung dieses Kapitels orientiert sich an den fünf Kategorien, die aus der Analyse hervorgegangen sind (Tabelle 3): Zugangsbarrieren anhand der Beispielstädte London und Hamburg (4.1), Abo-statt-Bußgeld Modelle aus Bonn, Essen, Duisburg und Mülheim (4.2), vergünstigte Ticketmodelle an den Beispielen Wien und Hamburg (4.3) und Prüfkonzeppte am Beispiel der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (4.4).

Tabelle 3: Übersicht Best Practice Beispiele

Orte	Maßnahme	Ziele	Effekte allgemein	Effekte auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein	Übertragbarkeit
<b>Zugangsbarrieren</b>					
<b>London</b>	<i>Underground Ticketing System</i>	Einnahmeverluste reduzieren	Anstieg der Ticketverkäufe (z.B. Station Brixton 9,2%)	Quote von 4,6% auf 1,9% gesunken	Bedingt und kostenintensiv
<b>Hamburg</b>	<i>Buseinstieg vorn</i>	Fahren ohne (gültigen) Fahrschein verringern & Einnahmen erhöhen	<b>Bus:</b> Verringerung der Einnahmeverluste i.H.v. 10 Mio € <b>Schnellbahn:</b> Verlustquote der Einnahmen von 3,0% auf 2,5% gesunken	<b>Bus:</b> von ca. 5,0% auf 2,0 - 2,5% gesunken <b>Schnellbahn:</b> von ca. 4,0 auf 3,5% gesunken	Leicht übertragbar
<b>Abo statt Bußgeld</b>					
<b>Bonn</b>	<i>Bonner Modell</i>	Deeskalation bei Fahrkartenkontrollen	Instrument zur Deeskalation	Kein Effekt messbar/festgestellt	Leicht übertragbar
<b>Essen, Mülheim, Duisburg</b>	<i>„Heute Schwarzfahrer - morgen Kunde“</i>	Mehreinnahmen generieren	Mehreinnahmen (seit 2009 verdoppelt), Kund/innenbindung, Instrument zur Deeskalation	Kein Effekt messbar/festgestellt	Leicht übertragbar
<b>Soziale Ticketmodelle</b>					
<b>Wien</b>	<i>365-Euro-Ticket</i>	Verkehrspolitisch den ÖPNV stärken	Zuwachs Fahrgastzahlen: 4% (2012-15), Einnahmensteigerung, Kund/innenbindung	Kein Effekt messbar/festgestellt	Bedingt bei passendem politischem und kommunal-finanziellem Kontext
<b>Hamburg</b>	<i>Sozialticket</i>	Mobilität ermöglichen, sozialpolitische Ziele	Ca. 65.000 Nutzer/innen, Mobilität für alle Einkommensschichten ermöglichen	Kein Effekt messbar/festgestellt	Bedingt bei passendem politischem und kommunal-finanziellem Kontext
<b>Prüfkonzeppte</b>					
<b>Frankfurt am Main</b>	Serviceorientiertes Kontrollverhalten Verschiedene Kontrollformen	Fahren ohne (gültigen) Fahrschein minimieren	Höhere Zufriedenheit bei zahlenden Kund/innen, Transparenz, Erkennbarkeit der Prüfer, unterschiedliche Effekte bei den verschiedenen Maßnahmen	z.B. Stationskontrollen effektiv gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein	Leicht übertragbar

Quelle: eigne Darstellung



## 4.1 Zugangsbarrieren

ÖPNV-Systeme mit Zugangsbarrieren weisen generell eine geringere Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein auf, als Systeme ohne physische Zugangsbarrieren, verursachen aber auch höhere Implementierungskosten. Als physische Zugangsbarrieren sind Drehkreuze oder sogenannte *fare gates* gemeint, also Barrieren, die einen Zutritt zu den Bahnsteigen nur nach Vorzeigen eines gültigen Tickets gewähren. Zugangsbarrieren können aber auch symbolisch oder nicht-physisch sowie durch (Verhaltens-)Regeln bestehen, indem beispielsweise der Zutritt zum Bus nur durch die Vordertür gewährt wird. In diesem Abschnitt werden zwei Formen der Zugangsbarrieren vorgestellt, die sich als *Best Practice Maßnahmen* bewährt haben: Automatisierte Ticketsysteme am Beispiel der London Underground (physische Zugangsbarriere) sowie der *Buseinstieg vorn* im Hamburger Verkehrsverbund (nicht-physische, symbolische Zugangsbarriere).

### 4.1.1 Automatisierte Ticketsysteme am Beispiel der London Underground

Die London Underground ist mit 402 Kilometern Netzlänge eines der größten U-Bahn-Netze weltweit. Jährlich benutzen 1.305 Milliarden Passagier/innen die Fahrzeuge der Betreiberin *Transport of London* (TfL) (TfL o.J.). Im Jahre 1989 wurde in der sogenannten *tube* ein automatisiertes *ticketing system* eingeführt, das *Underground Ticketing System* (UTS). Vor der Einführung war das System von einem hohen Personalaufkommen und einer hohen Anfälligkeit für das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein geprägt: Fahrkarten für die London Underground konnten lediglich an einem personell ausgestatteten Ticketschalter erworben werden. Gründe für die Implementierung des UTS waren eine hohe Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein sowie das Ziel, Einnahmeverluste zu reduzieren (Clarke 1993).

Zur Untersuchung der Effekte des UTS auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein wurden zwei Analysen durchgeführt (Clarke 1993): Eine Analyse der jährlichen Befragung zum Thema Fahren ohne (gültiges) Ticket und eine Analyse der Ticketverkaufszahlen. In den sogenannten *fraud surveys* werden jährliche Quoten des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein ermittelt. Es zeigte sich, dass die Quote von durchschnittlich 4,6 Prozent auf 1,9 Prozent nach Einführung des UTS gesunken ist (Abbildung 1).

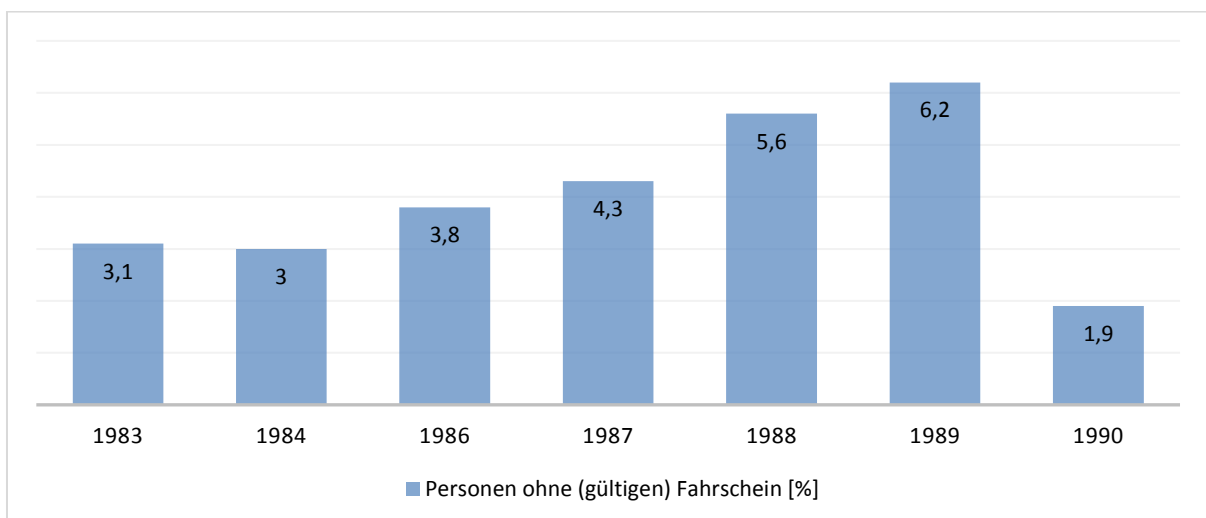


Abbildung 1: Effekt des UTS auf die Quote ohne (gültigen) Fahrschein

Quelle: eigene Darstellung nach Clarke 1993: 139

Außerdem konnte festgestellt werden, dass die Ticketverkäufe nach der Einführung des UTS angestiegen sind (Abbildung 2): Insgesamt konnten an der Station *Brixton* 9,5 Prozent und an der Station *Stockwell* 6,1 Prozent mehr Tickets verkauft werden. Dies ist ein Indiz dafür, dass Personen, die vorher ohne (gültiges) Ticket gefahren sind, aufgrund der Barrieren Tickets kaufen.

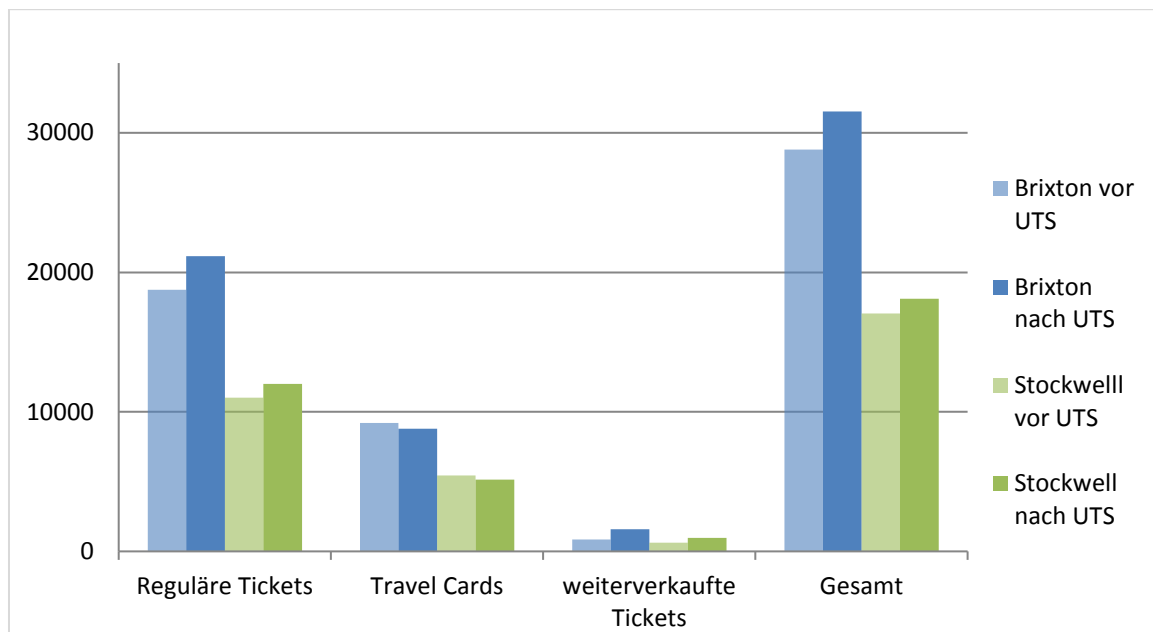


Abbildung 2: Ticketverkäufe vor und nach Einführung des UTS an zwei Stationen im Vergleich

Quelle: Eigene Darstellung nach Clarke 1993: 142



Abbildung 3: Logo von planka.nu

Quelle: <https://planka.nu/>

Ein Nachteil des UTS stellen die hohen Anschaffungs- und Installationskosten dar. Außerdem kann die Einführung zu Widerstand bei den Nutzer/innen führen: In London wurden die *fare gates* als „Rottweiler“ bezeichnet, da sich zahlreiche Menschen beim Passieren verletzten (Clarke 1993, S. 137). Insgesamt kann allerdings festgehalten werden, dass die Einführung eines UTS eine effektive Maßnahme gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein darstellt. Dies zeigt sich nicht nur in einer sinkenden Quote an Personen ohne (gültiges) Ticket, sondern auch in steigenden Ticketverkäufen. Allerdings ist die Einführung eines UTS eine radikale Maßnahme, die den Charakter eines ÖPNV-Systems stark verändern kann. Zuletzt soll hier auch angemerkt werden, dass physische Zugangsbarrieren kein Allheilmittel gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein sind: Drehkreuze oder *fare gates* können

mit einfachen Kniffen umgangen und ohne Ticket geöffnet werden. In Schweden hat sich sogar eine Organisation zum kollektiven Umgehen von Zugangsbarrieren zum ÖPNV gebildet (Abbildung 3).

Die Übertragbarkeit des UTS auf andere ÖPNV-Systeme ist generell möglich. Allerdings gilt dies lediglich für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV). Als schwierig gestaltet sich auch die Übertragung des UTS auf Straßenbahn- und Tramhaltestellen, die in die Straßeninfrastruktur eingebunden sind, aber auch auf U-Bahn-Stationen, die in zahlreichen Städten sowohl unterirdisch als auch oberirdisch verlaufen. Insgesamt sind physische Barrieren nur bedingt eine Maßnahme gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein, da sie hohe Implementierungskosten verursachen, zu Akzeptanzproblemen führen können und das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein auch nicht gänzlich verhindern können.

#### 4.1.2 Buseinstieg vorn am Beispiel des HVV

Der *Buseinstieg vorn* gilt als effektive Maßnahme gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein im Bus. Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) hat den *Buseinstieg vorn* 2012 im Rahmen eines neuen Prüfkonzeptes verbundweit eingeführt. Anlass war die These, dass die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein im Bus und insbesondere auf Kurzstrecken sehr hoch sei. Die These konnte der HVV anschließend in speziellen Fahrkartenprüfungen auf ausgewählten Linien bestätigen: Die Prüfergebnisse einzelner Fahrten in den Jahren 2008 und 2009 lagen zwischen null und fünfundzwanzig Prozent (Hübner 22.03.2016a). Als *Buseinstieg vorn* ist im HVV der Einstieg über die Vordertür des Busses gekoppelt mit der Sichtkontrolle der Fahrausweise durch Busfahrer/innen zu verstehen. Damit das Konzept erfolgreich umgesetzt werden konnte, ist der HVV in eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen des Verbundgebietes getreten (HVV GmbH o.J.; Hübner 22.03.2016a). Die vorab definierten Ziele und Erwartungen des HVV wurden weit übertroffen (Tabelle 4).

Tabelle 4: Ergebnisse des neuen Prüfkonzeptes im HVV (Stand 2013)

Personen ohne (gültigen) Fahrschein [%]	Einnahmeverluste durch Fahren ohne (gültigen) Fahrschein
<b>Bus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Halbierung der Quote von ca. 5% auf 2 bis 2,5%</li> </ul>	<b>Verringerung der jährlichen Verluste</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verringerung um 10 Mio. € (davon 8 Mio. € im Busbereich)</li> </ul>
<b>Schnellbahn</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Reduzierung von ca. 4% auf ca. 3,5%</li> </ul>	<b>Verluste nach Einführung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Neue Quote: ca. 2,5 bis 3%</li> <li>– Fahrgeldverluste i.H.v. 20 Mio. €</li> </ul>

Quelle: eigene Darstellung nach Hübner (22.03.2016)

Weiterhin konnte beobachtet werden, dass die Ticketverkäufe nach Einführung des *Buseinstiegs vorn* deutlich angestiegen sind. Die Mehreinnahmen in Höhe von zehn Millionen Euro verteilen sich laut einer Erhebung des HVV vor allem auf drei Personengruppen: Erstens kaufen Personen, die zuvor auf Kurzstrecken ohne Fahrschein gefahren sind nach Einführung des *Buseinstiegs vorn* Barfahrausweise.

Zweitens konnten 3,8 Mio. Euro Mehreinnahmen aufgrund von Personen, die tagtäglich ohne Fahrkarte fahren generiert werden, da diese zum Zeitpunkt der Einführung ein Abonnement für den HVV abgeschlossen haben. Schließlich konnten auch Mehreinnahmen von Personen generiert werden, die stets ohne Fahrkarte fahren, aber den ÖPNV nicht tagtäglich nutzen, da diese seit der Einführung des *Buseinstiegs vorn* sonstige Zeitkarten erwerben (Abbildung 4 & Abbildung 5).

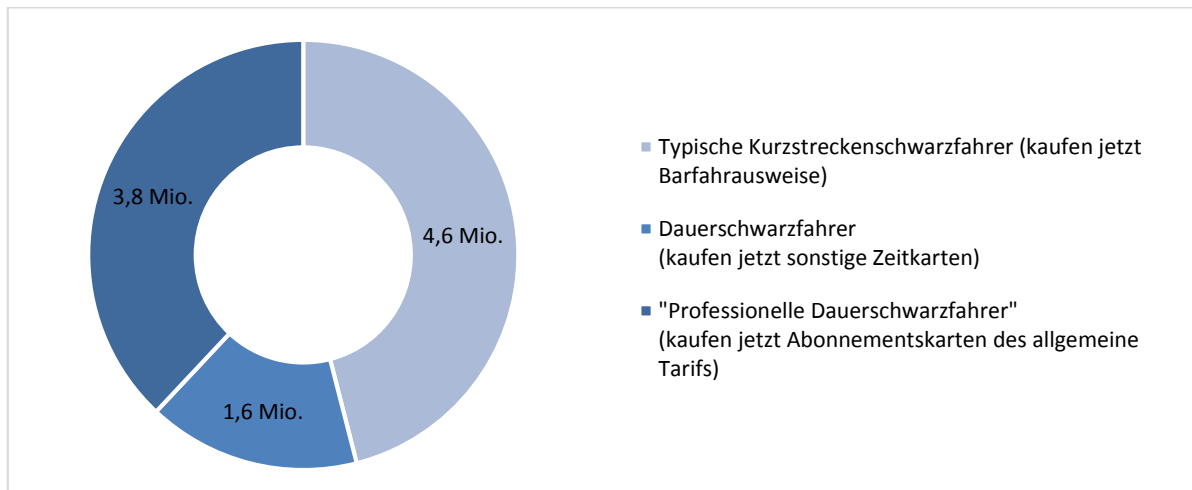


Abbildung 4: Mehreinnahmen [€] nach Einführung des neuen Prüfkonzeptes im HVV nach Personengruppen (Stand 2013)

Quelle: eigene Darstellung nach Hübner (2016, S. 8)

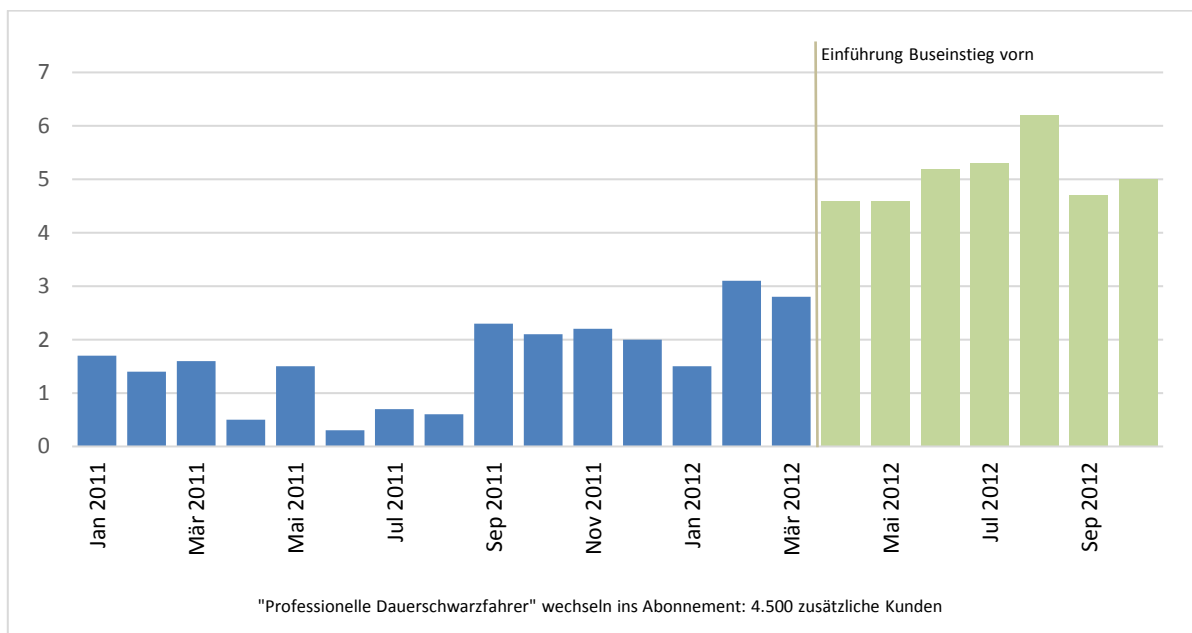


Abbildung 5: Steigende Ticketverkäufe nach Einführung des Buseinstiegs vorn im HVV: Veränderung der Abbonnementzahlen im allgemeinen Tarif [in Prozent]

Quelle: eigene Darstellung nach Hübner (2016, S. 9)

In einer Befragung hat der HVV die Akzeptanz des *Buseinstiegs vorn* untersucht. Insgesamt bewerten 2012 ca. 76,5 Prozent der befragten Fahrgäste die Maßnahme als positiv, wobei ca. 43 Prozent die neue Regelung mit „gut“ beurteilen. Circa 23 Prozent bewerteten die Maßnahme als „nicht gut“ (Hübner 22.03.2016b, S. 10). Eine ähnliche Befragung wurde 2014 und 2015 durchgeführt, die Ergebnisse sind in Abbildung 6 dargestellt. Eine Mitarbeiter/innenbefragung hat außerdem ergeben, dass die Mehrheit der Befragten den Buseinstieg vorn als eine positive Veränderung wahrgenommen hat (46 Prozent). Circa 41 Prozent gaben an, dass sich die Situation nicht verändert hat und 13 Prozent gaben an, dass sie sich sogar verschlechtert habe (Hübner 22.03.2016b, S. 11). Neben der relativ hohen Akzeptanz bei den Fahrgästen geben ungefähr ein Drittel aller Befragten an, dass der *Einstieg vorn* längere Haltezeiten bedeutet und im Allgemeinen zu lange dauern würde (Hübner 22.03.2016a). Außerdem muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass in der Nutzer/innenbefragung lediglich zahlende Fahrgäste interviewt wurden. Inwiefern Personen ohne (gültigen) Fahrschein oder Nicht-Nutzer/innen den *Buseinstieg vorn* akzeptieren, oder sogar davon abgeschreckt werden, ist nicht bekannt.

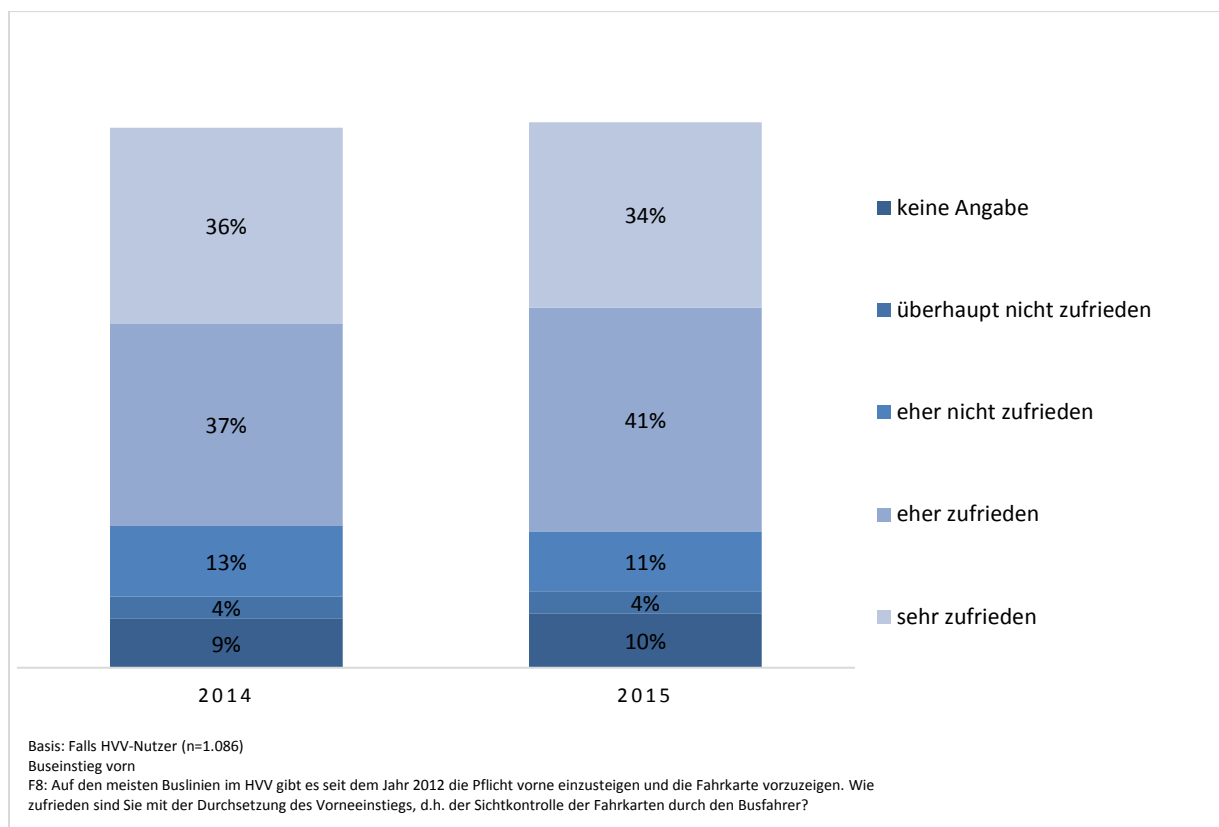


Abbildung 6: Nutzer/innenzufriedenheit mit dem Buseinstieg vorn im HVV 2014 und 2015

Quelle: eigene Darstellung nach Hübner (2016, S. 21)

Der HVV hat insgesamt zeigen können, dass der *Buseinstieg vorn* eine effektive Maßnahme gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein ist, und dass dieser auch von den meisten zahlenden Fahrgästen akzeptiert wird. Allerdings haben Vergleichsprüfungen ergeben, dass die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein in den letzten Jahren wieder angestiegen ist (Tabelle ). Eine Erklärung dafür konnte noch nicht gefunden werden (Hübner 22.03.2016a).

Tabelle 5: Entwicklung der Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein im HVV zwischen 2010 und 2015

Jahr	Gewichtete Quote [%]
2010	6,3
2011	5,2
2012	2,5
2013	2,5
2014	3,0
2015	3,4

Quelle: eigene Darstellung nach Hübner (22.03.2016, S. 19)

Insgesamt ist das Modell gut auf weitere bestehende Systeme ausweitbar. In der Verkehrsforschung wird die Maßnahme allerdings weitaus kontroverser diskutiert und ein Einstieg durch alle Türen empfohlen. Als allgemeiner Vorteil des Einstiegs durch alle Türen gilt eine kurze Haltezeit, die normalerweise zwischen neun und sechsundzwanzig Prozent der gesamten Fahrtzeit einer Buslinie ausmacht (Levinson 1983), weswegen eine Reduzierung der Haltezeiten auch ein Potenzial zur besseren Einhaltung von Fahrplänen bedeutet (Abkowitz & Engelstein 1983). Insgesamt können die Einsparungen bei Haltezeiten zwischen 1,8 Prozent und 9,6 Prozent für zweitürige Busse und zwischen 4,6 Prozent 13,3 Prozent für dreitürige Busse betragen (Larwin & Koprowski 2012). Außerdem trägt der Einstieg durch alle Türen zu einer Kund/innenzufriedenheit mit dem Service bei, was vor allem auf kurze Wartezeiten und Selbstbestimmung zurückzuführen ist (Stewart & El-Geneidy 2014; Sun et al. 2014). Auf der Seite der Nachteile steht vor allem die hohe Anfälligkeit für das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein (Stewart & El-Geneidy 2014). Aufgrund dieser wissenschaftlichen Ergebnisse müssen Verkehrsverbünde und -unternehmen abwägen, welche Einstiegspraxis sie verfolgen wollen und welche Vor- und Nachteile dies für das jeweilige System mit sich bringt. Dabei sollten die Meinungen der Kund/innen nicht außer Acht gelassen werden, da diese erheblich zur Finanzierung des ÖPNV beitragen. In der wissenschaftlichen Literatur besteht Konsens darüber, dass ÖPNV-Nutzer/innen eine Einhaltung der Fahrpläne und Haltezeiten begrüßen (Hollander 2006; Sun et al. 2014; Bates et al. 2001, 2001; Batley & Ibáñez 2012). Zum Beispiel hat van Oort (2011) in diesem Zusammenhang die sozialen Kosten der Unzuverlässigkeit im ÖPNV in Den Haag in den Niederlanden auf zwölf Millionen Euro geschätzt.

## 4.2 Abo statt Bußgeld

Eine Maßnahme, die bereits seit den späten 1990er Jahren in Deutschland praktiziert wird, ist Personen ohne (gültigen) Fahrschein dazu zu bewegen, Abo-Kund/innen zu werden und ihnen das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) zu erlassen. Im Folgenden werden zwei unterschiedliche Ansätze vorgestellt: Das Bonner Modell und das Modell „Von Schwarz zu Gelb“ der Via Verkehrsgesellschaft aus dem Ruhrgebiet. Beide Modelle sind aufgrund ihrer Ausrichtung gut auf andere Systeme übertragbar.

#### **4.2.1 Das Bonner Modell**

Seit 1999 gibt es in Bonn das *Rosa Abo*, welches auch *Bonner Modell* genannt wird. Personen, die bei einer Fahrkartenkontrolle kein (gültiges) Ticket vorzeigen können, haben die Möglichkeit ein Jahresabonnement der Stadtwerke Bonn (SWB) oder des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) abzuschließen. Bei Abschluss wird den Neukund/innen das EBE erlassen. Die Laufzeit des Abonnements beträgt zwölf Monate und die Beträge werden monatlich abgebucht. Die Voraussetzung für die Erlassung des EBE ist, dass die Neukund/innen das Abonnement für mindestens zwölf Monate beziehen. Im Falle einer frühzeitigen Kündigung wird das EBE wieder fällig (Braemer & Schellberg 20.04.2016).

Das *Rosa Abo* wird nicht jeder Person angeboten: Es ist vor allem für Personen bestimmt, die aus Versehen ohne (gültiges) Ticket gefahren sind oder bereits andere Dauerkarten, wie z.B. Wochenkarten der SWB oder des VRS, erworben haben und im Kund/innen-System registriert sind. Dazu sagt Reiner Braemer von SWB:

*„Kein Fahrschein und keine Einsicht sind keine Gründe für ein Rosa-Abonnement. Durch das Modell soll kein Schwarzfahren legitimiert werden, sondern für Ausnahmefälle wo die Kunden etwas vergessen haben. Um legitim zu fahren soll es als Regelung gelten, damit für diese Kundengruppe kein EBE erhoben werden muss und ihnen eine Alternativmöglichkeit gegeben werden kann.“*

*(Braemer & Schellberg 20.04.2016).*

Das *Rosa Abo* soll zudem jeder Person nur einmalig angeboten werden. Außerdem soll es für das Kontrollpersonal als Deeskalations-Instrument gelten. Das primäre Ziel ist folglich nicht die Einnahmensicherung, sondern vielmehr ein Instrument, um Kund/innen des SWB und VRS nicht zu verärgern. Bezüglich der Datenspeicherung gab es bei der SWB bislang keine Probleme: Die Abo-Daten werden getrennt von den *Rosa-Abo*-Daten verwaltet. Diese werden wiederum gesondert von den EBE-Fällen verwaltet. Somit können keinerlei Verbindungen zwischen dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein und Abo-Kund/innen hergestellt werden (Braemer & Schellberg 20.04.2016).

Der letzte Punkt spiegelt sich auch in den Zahlen des *Rosa Abos* wider: Die Zahlen schwanken und sind in den letzten Jahren stark zurückgegangen (Tabelle 6). Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass keine Werbekampagne und keinerlei Informationsmaterial für das *Rosa Abo* existieren. Die jeweiligen Personen werden je nach Ermessen vom Fahrkartenpersonal oder vom Personal der Service Center auf das *Rosa Abo* aufmerksam gemacht. Allerdings gehen die SWB davon aus, dass das *Rosa Abo* mittlerweile bei vielen Kund/innen bekannt sei. Trotz sinkender Zahlen soll das Modell in Zukunft weiter existieren, vor allem aufgrund seiner deeskalierenden Wirkung auf zahlungswillige Kund/innen (Braemer und Schellberg 20.04.2016).

Tabelle 6: Entwicklung Rosa Abos

Jahr	Anzahl Rosa Abos
1999	414
2000	k.A.
2001	k.A.
2002	52
2003	47
2004	55
2005	25
2006	118
2007	112
2008	121
2009	227
2010	181
2011	169
2012	64
2013	48
2014	36
2015*	16

\*Stand: 25.11.2015

Quelle: SWB 2015

Ein Effekt auf die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein hat das *Bonner Modell* nicht (Braemer & Schellberg 20.04.2016). Allerdings dient es dem Kontrollpersonal als Deeskalations-Instrument, vor allem in Fällen, in denen zahlungsbereite Kund/innen aus Versehen ohne (gültiges) Ticket gefahren sind. Die Bedingung des *Rosa Abos*, nämlich eine Laufzeit von 12 Monaten, führt dazu, dass es nur für einen (gutverdienenden) Teil der Bevölkerung möglich wird, einem EBE und somit ggf. einer Strafanzeige zu entkommen: Derzeit kostet eine Monatskarte für das Stadtgebiet Bonn 81,20 Euro. Dies könnte auch ein Grund für die schwankenden und sinkenden Abschlusszahlen des *Rosa Abos* sein.

#### 4.2.2 Von Schwarz zu Gelb

Wesentlich erfolgreicher verläuft ein ähnliches Modell bei der Essener Verkehrs-AG (EVAG) unter dem Namen „Von Schwarz zu Gelb“. Im Tarifgebiet der EVAG können Personen, die bei einer Kontrolle keinen (gültigen) Fahrschein vorweisen können, entscheiden, ob sie ein Abonnement abschließen oder einmalig für den laufenden Monat ein Monatsticket erwerben.

Die Information über dieses Angebot wird den Fahrgästen in Form eines Flyers vermittelt, welcher bei Erstellung des EBE ausgeteilt wird. Vom Angebot ausgeschlossen sind übertragbare Tickets, alle 9-Uhr-Varianten der Preisstufe A<sup>1</sup>, vergünstigte Tickets für Personen, die sich in der Ausbildung befinden sowie das Sozialticket der EVAG (EVAG o.J.). Seit Mitte 2011 wird die Aktion auch bei der Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) und seit Anfang 2014 bei der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

<sup>1</sup> Preisstufe A gilt für alle Fahrten innerhalb einer Stadt oder eines Tarifgebietes



(DVG) umgesetzt. Der aktuelle Name der Aktion lautet „Heute Schwarzfahrer – morgen Kunde“, was darauf zurückzuführen ist, dass die Aktion ebenfalls von MVG und DVG umgesetzt wird.

Insgesamt konnte die Aktion bislang Mehreinnahmen für die teilnehmenden Verkehrsunternehmen generieren. Bei der EVAG haben durchschnittlich 4,2 Prozent der kontrollierten Personen, die kein (gültiges) Ticket vorweisen konnten, das Angebot in Anspruch genommen. Bei der MVG nutzen durchschnittlich 4,6 und bei der DVG bislang 1,2 Prozent das Angebot. Seit 2009 haben sich die Einnahmen aus der Aktion bei der EVAG beinahe verdoppelt. Insgesamt schwanken die Zahlen, was neben der Wahlmöglichkeit der kontrollierten Personen ohne (gültigen) Fahrschein auch auf unterschiedlich hohe EBE-Fallzahlen zurückgeführt werden kann (Tabelle 7). Für die Fahrausweisprüfenden hat sich das Modell außerdem als Instrument zur Deeskalation in Konfliktsituationen mit Personen ohne (gültigen) Fahrschein erwiesen (Sterzl 19.04.2016).

Seit Mitte August 2015 führt die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BoGeStra) ein ähnliches Modellprojekt durch. Während der Fahrgastverband Pro Bahn das Projekt lobt, stellt sich die BoGeStra die Frage, wem das Angebot bereitete werden sollte und wem nicht und wie damit umgegangen werden sollte, wenn trotz Angebot keine Zahlung erfolgt (Heimer 2015, S. 54).

Insgesamt kann ein Abo-Angebot zu einer nachhaltigen Kundenbindung führen. Allerdings richtet es sich nicht an alle Personen, die den ÖPNV ohne gültigen Fahrschein nutzen. Laut Heimer (2015, S. 54) werden Personen von dem Angebot ausgeschlossen, die bereits in Besitz eines Abonnements waren sowie Personen, die stets ohne (gültigen) Fahrschein fahren und bereits bei den Verkehrsunternehmen bekannt sind. Allerdings berichtet Sterzl (19.04.2016), dass die Kund/innendaten aufgrund strikter Datenschutzrichtlinien lediglich zwei Jahre lang gespeichert werden dürfen. Theoretisch wäre es also möglich, dass Personen alle zwei Jahre ein Abonnement abschließen können, nachdem sie ohne (gültigen) Fahrschein kontrolliert wurden.

Außerhalb von Deutschland wurde ein ähnliches Modell in Dijon, Frankreich umgesetzt. Kontrollierte Fahrgäste ohne gültiges Ticket hatten die Möglichkeit, die reguläre Strafe in Höhe von 40 Euro zu begleichen oder aber eine Monatskarte für den darauffolgenden Monat in Höhe von 30 Euro zu erstehen. Das Angebot steht zwei Tage lang nach Erteilung des EBE zur Verfügung. Insgesamt haben zwei von drei kontrollierten Personen ohne gültigen Fahrschein dieses Angebot genutzt (Eltis 2014).

Das Konzept, Personen ohne (gültigen) Fahrschein zu zahlenden Kund/innen zu machen wird regional unterschiedlich praktiziert. Das Modell aus Essen, Mülheim und Duisburg ist dabei das Erfolgreichste: An diesem Fallbeispiel zeigt sich zwar, dass kein direkter Effekt auf die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein messbar ist. Allerdings stehen hier die Mehreinnahmen, die bisher erwirtschaftet werden konnten, im Fokus.

Tabelle 7: Auswertung der Aktion "Heute Schwarzfahrer - morgen Kunde!"

Verkehrsunternehmen/Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
<b>EVAG</b>							
Anzahl EBE-Fälle	<b>31.647</b>	<b>23.729</b>	<b>25.043</b>	<b>31.580</b>	<b>38.430</b>	<b>41.301</b>	<b>36.423</b>
- davon Neukund/innen	915	1.134	1.390	1.328	1.526	1.462	1.653
- Anteil [%]	2,89	4,78	5,55	4,21	3,97	3,54	4,54
Anzahl Abo	159	210	218	231	215	159	231
- Anteil [%] an Neukund/innen	17,38	18,52	15,68	17,39	14,09	10,88	13,97
Einnahmen Neukunden	<b>53.428,33 €</b>	<b>63.005,19 €</b>	<b>76.814,56 €</b>	<b>75.237,91 €</b>	<b>85.696,17 €</b>	<b>82.052,58 €</b>	<b>103.630,00 €</b>
<b>MVG</b>							
Anzahl EBE-Fälle	<b>3.646</b>	<b>7.783</b>	<b>5.103</b>	<b>9.030</b>	<b>12.067</b>	<b>13.006</b>	<b>11.127</b>
- davon Neukund/innen	-	-	252	427	616	516	474
- Anteil [%]	-	-	4,94	4,73	5,10	3,97	4,26
Anzahl Abo	-	-	33	55	74	63	57
- Anteil [%] an Neukund/innen	-	-	13,10	12,88	12,01	12,21	12,02
Einnahmen Neukunden	-	-	<b>13.075,74 €</b>	<b>22.533,93 €</b>	<b>33.192,94 €</b>	<b>29.053,86 €</b>	<b>30.129,57 €</b>
<b>DVG</b>							
Anzahl EBE-Fälle	<b>20.376</b>	<b>16.631</b>	<b>14.086</b>	<b>21.378</b>	<b>35.365</b>	<b>40.251</b>	<b>33.949</b>
- davon Neukund/innen	-	-	-	-	-	502	407
- Anteil [%]	-	-	-	-	-	1,25	1,20
Anzahl Abo	-	-	-	-	-	76	43
- Anteil [%] an Neukund/innen	-	-	-	-	-	15,14	10,57
Einnahmen Neukunden	-	-	-	-	-	<b>29.261,22 €</b>	<b>15.698,31 €</b>

\*Stand: Oktober 2015

Quelle: Via Verkehrsgesellschaft mbH 2015

### **4.3 Vergünstigte Ticketmodelle**

In diesem Abschnitt werden Ticketmodelle vorgestellt, die als sozial nachhaltig eingestuft werden können. Eine soziale Ausrichtung der Fahrpreise, z.B. in Form von Vergünstigungen für Personen mit geringem Einkommen, kann beispielsweise als soziales Ticketmodell angesehen werden. Im Folgenden werden zwei Beispiele vorgestellt: Das 365-Euro Ticket der Wiener Linien (WL) und das Sozialticket der Stadt Hamburg.

#### **4.3.1 Das 365-Euro Ticket der Wiener Linien**

Während ÖPNV-Nutzer/innen in Deutschland häufig die jährlich steigenden Ticketpreise kritisieren, wurde in Wien der Preis für die Jahreskarte der Wiener Linien reduziert. Zusammen mit den WL hat die Stadt Wien eine Tarifreform erarbeitet, die zum 01. Mai 2012 in Kraft getreten ist. Im Zuge dieser Reform wurde der Preis der Jahreskarte für die Zone 100 wie folgt reduziert: Bei Einmalzahlung von 449 auf 365 Euro und bei monatlicher Abbuchung von 458 Euro auf 375 Euro. Die Verbilligung ermöglicht den ÖPNV-Nutzer/innen, die WL für durchschnittlich einen Euro am Tag nutzen zu können. Während die Preise für die anderen Fahrkarten im Zuge der Tarifierhöhungen 2013 und 2014 angestiegen sind, hat sich der Tarif der Jahreskarte nicht verändert. Das so genannte 365-Euro-Ticket wurde sehr stark nachgefragt. Insgesamt hat sich das Fahrgastaufkommen zwischen der Einführung in 2012 und 2015 um ca. vier Prozent erhöht, was ein geringer Wert im Vergleich zu den Zuwachsraten vor 2012 ist. Das Ergebnis der Preisreduzierung der Jahreskarte führte also nicht zu einer erhöhten Nachfrage bei Nicht-Nutzer/innen der WL. Vielmehr hat sich das Verhalten bei der Wahl der passenden Fahrkarte verändert, hin zu mehr Entscheidungen für den Kauf einer Jahreskarte (Abbildung 7). Im Vergleich ist der Verkauf anderer Ticketarten im selben Zeitraum teilweise stark zurückgegangen. Die Tarifanpassungen der letzten Jahre konnten diese Erlösminderung kaum kompensieren, weswegen es eines finanziellen Ausgleichs durch die Stadt Wien bedarf (Lagler 08.04.2016). Über die Auswirkungen der Maßnahme auf die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein wurden von der Seite der WL keine Angaben gemacht.

Das Ergebnis der Maßnahme ist vor allem ein verkehrspolitischer Erfolg, da sich durch den Erwerb einer Jahreskarte mehr Fahrgäste an die WL und somit an den ÖPNV binden. Wichtig zu bemerken ist hierbei, dass die Preisreduzierung von der Stadt Wien initiiert wurde, um ein politisches Statement zur ÖPNV-Nutzung zu festigen. Obwohl keinerlei Untersuchungen zum Einfluss auf die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein durchgeführt wurden, gilt es als Instrument zur Einnahmesicherung und Akzeptanzsteigerung in Bezug auf die Fahrpreise und somit auch auf die Nutzung des ÖPNV mit gültigem Fahrschein.

Bei der Übertragbarkeit auf andere Systeme ist anzumerken, dass das Modell von städtischer Seite initiiert wurde. Es ist also ein spezifisches politisches Umfeld vonnöten, gekoppelt mit finanziellen Ressourcen, um eine solche Maßnahme erfolgreich umsetzen zu können.

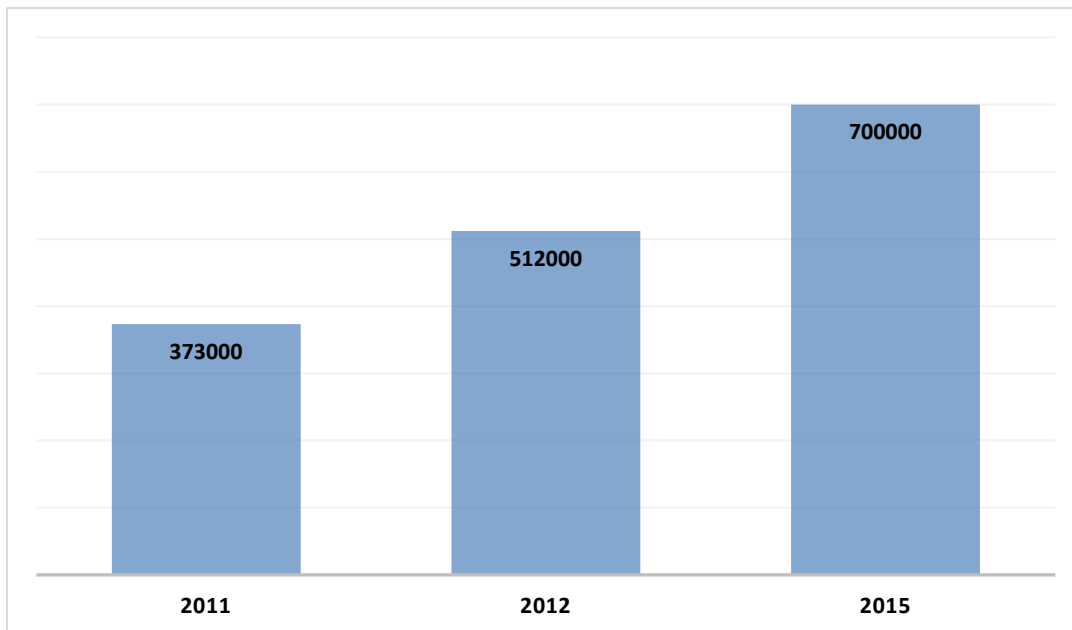


Abbildung 7: Entwicklung der Jahreskarteninhaber/innen der Wiener Linien von 2011 bis 2015

Quelle: eigene Darstellung nach Lagler (08.04.2016)

#### 4.3.2 Das Sozialticket der Stadt Hamburg

Seit 2009 haben Empfänger/innen von Sozialleistungen Anspruch auf eine Sozialkarte der Stadt Hamburg. Inhaber/innen der Sozialkarte gewährt der HVV einen monatlichen Rabatt in Höhe von 20,40 Euro auf Zeitkarten für den ÖPNV. Die Gegenfinanzierung dieser Summe erfolgt von der Stadt Hamburg. Sozialkarten-Inhaber/innen können zwischen unterschiedlichen Zeitkarten wählen, auf denen ein Rabatt gewährt wird: Allgemeine Zeitkarten, CC-Karte, Schülerkarte, Seniorenkarte, Fahrkarten für Azubis und Studierende. Die CC-Karte ist von diesen die günstigste (Teil-)Zeitkarte: Eine Tarifzone außerhalb des Großbereiches Hamburg kostet monatlich im Abo 29,60 Euro und im Großbereich Hamburg 49,40 Euro. Sozialkarten-Inhaber/innen haben also die Möglichkeit, den ÖPNV außerhalb des Großbereiches Hamburg für monatlich 9,20 Euro und innerhalb von Hamburg für monatlich 29 Euro zu nutzen. Die CC-Karte ist die meistgenutzte (Teil-)Zeitkarte in Verbindung mit dem Sozialkarten-Rabatt: Circa 65.000 Kund/innen nutzen dieses Angebot (Hübner 22.03.2016a).

Das Sozialticket der Stadt Hamburg ist ein Beispiel dafür, dass soziale Ticketmodelle flexibel gestaltet werden können und somit auf unterschiedliche Art und Weise von unterschiedlichen Einkommensgruppen bezahlbar sein können. Außerdem findet keine soziale Stigmatisierung derer, die einen Anspruch auf das Sozialticket haben statt, da diese Personen beim Fahrkartenkauf wie jede anderen Kund/innen behandelt werden. Bei der Übertragbarkeit auf andere Systeme ist anzumerken, dass das Sozialticket in Hamburg nicht vom HVV, sondern von der Stadt ins Leben gerufen wurde, die für die Finanzierung der Ermäßigung aufkommt.

#### 4.4 Prüfkonzpte am Beispiel der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main

Im Tarifgebiet des RMV existieren unterschiedliche Kontrollformen: Stichprobenkontrollen, Schwerpunktkontrollen und Stationskontrollen (auch Abgangskontrollen), die entweder in Dienstkleidung oder in zivil durchgeführt werden. Sie unterscheiden sich vor allem in Bezug auf die Effektivität gegenüber dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) hat in den letzten Jahrzehnten die Durchführung ihrer Fahrausweisprüfungen nach eigenen Angaben optimiert und führt seit November 2014 in regelmäßigen Abständen Stationskontrollen durch (Jekic 04.05.2016).

Die Stationskontrollen sind ein Bestandteil der service-orientierten Vorgehensweise der VGF, die aufgrund des „Fall Wevelsiep“<sup>2</sup> seit 2012 mit Hilfe des Dienstleisters WISAG umgesetzt werden und sich an den zahlenden Fahrgästen orientieren. Die VGF setzt täglich 44 Prüfer/innen ein, die bei jeder Kontrolle Dienstkleidung tragen und somit für Fahrgäste erkennbar sind. Die Stichprobenkontrollen der VGF dienen primär der Transparenz, Hilfestellung sowie der Gewährleistung der Ansprechbarkeit und Serviceorientierung. Zudem werden verstärkte Stichprobenkontrollen durchgeführt, bei denen zwei Dienstgruppen auf einer Linie eingesetzt werden, die für acht Stunden für eine verstärkte Wahrnehmung der Fahrausweisprüfenden bei den Fahrgästen sorgen sollen. Außerdem werden einmal in der Woche Schwerpunktkontrollen durchgeführt, bei denen acht Dienstgruppen auf einer Linie für zwei Stunden eingesetzt werden. Seit 2015 werden außerdem einmal in der Woche Stationskontrollen an dafür geeigneten Stationen durchgeführt (Jekic 04.05.2016).

Die Auswertung der unterschiedlichen Kontrollformen hat ergeben, dass Stationskontrollen besonders effektiv in Bezug auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein sind. Die Zahlen der erhobenen erhöhten Beförderungsentgelte liegen weit über den Zahlen, die bei Stichproben- und Schwerpunktkontrollen erreicht werden. Außerdem sind an den Tagen der Stationskontrollen die Automatenumsätze an den jeweiligen Stationen stark angestiegen. Laut VGF sind Stationskontrollen sehr effektiv, vor allem auch in Bezug auf Personen, die regelmäßig und mit System ohne (gültiges) Ticket unterwegs sind. Dennoch stellen Stationskontrollen laut VGF keine High-End-Lösung dar: Regelmäßige Stationskontrollen seien auch bestärkende Gründe für ein geschlossenes System durch *fare gates* (Jekic 04.05.2016).

Das Vorgehen und die Zahlen der VGF zeigen, dass unterschiedliche Kontrollformen auch unterschiedlich effektiv gegen das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein sind. Je engmaschiger Fahrausweisprüfungen durchgeführt werden, desto effektiver sind sie. Außerdem spielt die Sichtbarkeit der Fahrausweisprüfenden eine bedeutende Rolle für Personen ohne (gültigen) Fahrschein: Sie bewirken eine Zufriedenheit bei den zahlenden Kund/innen und das Verlassen der Bahnen von Personen ohne (gültiges) Ticket, was schließlich das Ziel der VGF ist (Jekic 04.05.2016). Insgesamt ist das Prüfkonzpt, je nach Art der Stationen relativ leicht auf andere ÖPNV-Systeme übertragbar.

---

<sup>2</sup> Im Jahr 2012 ereignete sich ein Vorfall in der Frankfurter U-Bahn, woraufhin der deutsch-äthiopische Fahrgast Wevelsiep nach einer Fahrkartenkontrolle einen Polizisten beschuldigte, ihn ins Gesicht geschlagen zu haben. Der Fall Wevelsiep hatte bundesweite Aufmerksamkeit erregt: Zahlreiche Menschen protestierten gegen Polizeigewalt und Rassismus.

## 5 Exkurs: Alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

Aufgrund einer aktuell unsicheren Finanzierung des ÖPNV werden seit einiger Zeit alternative Finanzierungsinstrumente diskutiert. Einer der Ausgangspunkte liegt in einer Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)<sup>3</sup> aus dem Jahr 2013 (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2013). Er forderte eine Basisfinanzierung durch Steuern für die Bereitstellung kommunaler Verkehrsinfrastrukturen. Für den ÖPNV-Betrieb sollen hingegen die Möglichkeiten der Nutzer/innenfinanzierung weiter ausgeschöpft werden, und zwar so weit, dass die Einnahmen die Kosten des ÖPNV-Betriebs decken (Bracher et al. 2014, S. 6).

In diesem Kapitel werden die aktuell diskutierten alternativen Finanzierungsinstrumente vorgestellt. Kapitel 5.1 thematisiert das Thema der Drittnutzer/innenfinanzierung sowie den Drittnutzen des ÖPNV. Bei einer Finanzierung durch Drittnutzende wird zwischen Pflichtbeiträgen auf gesetzlicher Grundlage (z.B. Semesterticket, Kurtaxe, Finanzierungsbeitrag von Arbeitgeber/innen) und Modellen vertraglicher Kooperationen (z.B. Veranstaltungs-, Kongress- und Hoteltickets, Firmen- oder Jobtickets und Sponsoringmodelle) unterschieden. In Kapitel 5.2 werden Modelle der Beitragsfinanzierung und sogenannter Bürger/innentickets thematisiert. Kapitel 5.3 fasst die Erkenntnisse aus den vorhergehenden Kapitel zusammen und gibt einen Ausblick für weiteren Forschungsbedarf.

### 5.1 Drittnutzer/innenfinanzierung und Drittnutzen des ÖPNV

Nutzer/innengruppen lassen sich in direkte Nutzer/innen - die Fahrgäste - und Drittnutzende, wie beispielsweise potenzielle Nutzer/innen oder Nutznießer/innen unterscheiden. Hinter einer Drittnutzer/innenfinanzierung steckt der Grundgedanke, dass nicht nur direkte Nutzer/innen einen Nutzen aus einer ÖPNV-Anbindung ziehen, sondern auch indirekte Nutzer/innen, wie beispielsweise Arbeitgeber/innen, der Einzelhandel, Wohnungseigentümer/innen aber auch Autofahrer/innen, also alle Personen- und Interessensgruppen, die einen Erschließungsvorteil haben. Die Vorteile einer ÖPNV-Anbindung werden dabei analog zu den Vorteilen durch Versorgungsinfrastrukturen im Allgemeinen, wie beispielsweise Kanalisation, Wasserversorgung oder die Versorgung durch Straßen gesehen (Bracher et al. 2014).

In Deutschland wird der ÖPNV zum überwiegenden Teil aus Steuereinnahmen (Haushaltsfinanzierung) finanziert. Ein Paradigmenwechsel hin zu einer Nutzer/innenfinanzierung, bei welcher eine Mitfinanzierung durch Drittnutzer/innen vorgesehen ist, birgt laut Baum et al. (2007) u.a. folgende Vorteile:

---

<sup>3</sup> Mit der Regierungsbildung im Dezember 2013 wurde das BMVBS abgelöst vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

- Stabilisierung der Finanzeinnahmen,
- das Konzept stellt eine Transparenz der Finanzierungslasten her,
- die Nutzenfinanzierung entspricht dem Grundsatz der Marktwirtschaft,
- es werden Anreize für hohe Verkehrsleistungen, Kund/innenzufriedenheit und Kosteneffizienz gegeben,
- der Staatsanteil an der ÖPNV-Finanzierung kann zurückgedrängt werden,
- Drittnutzer/innenfinanzierung ist ein auf Dauer angelegtes Konzept und ersetzt ad hoc-Finanzhilfen,
- eine Mehrbelastung von Wirtschaft und Bevölkerung findet nicht statt und
- die Nutzer/innenfinanzierung kann in eine Wettbewerbslösung für den ÖPNV eingebracht werden.

Während zahlreiche Personen- und Interessensgruppen von einer ÖPNV-Anschließung profitieren (Tabelle 8), wird die Finanzierung aktuell lediglich vom Staat und den Fahrgästen getragen. Damit entspricht die Finanzierungsstruktur des ÖPNV nicht dem sogenannten Nutznießer/innenprinzip und somit nicht seiner Nutzenstruktur.

*Tabelle 8: Nutzenträger/innen und Nutzenarten des ÖPNV*

Nutzer/innengruppe	Nutzenart
Fahrgäste	a) Mobilitätsnutzen b) Eingesparte Kosten im Vergleich zur Pkw-Nutzung
Allgemeinheit	a) Mobilitätssicherung b) Kosteneinsparungen (z.B. Umweltbelastung, Investitionen in Straßeninfrastruktur, etc.) c) Höhere Leistungsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen
Autofahrer/innen	a) Straßenentlastungsfunktion b) Beförderungsoption im Bedarfsfall
Arbeitgeber/innen	a) Erreichbarkeit der Arbeitsplätze b) Geringere Kosten (z.B. für Parkplätze)
Handel	a) Umsatzsteigerung b) Parkplatzkapazitäten c) Kostengünstigere Beschaffungslogistik
Haus-/Grundstückseigentümer/innen	a) Steigerung der Grundstückspreise b) Höhere Mietpreise möglich
Großveranstalter/innen	a) Höhere Besucher/innenfrequenz b) Einsparung infrastruktureller und betrieblicher Kosten

*Quelle: eigene Darstellung nach Baum et al. 2007: 92*

Neben einer nicht hinreichenden Haushaltsfinanzierung fällt es also besonders schwer ins Gewicht, dass Drittnutzer/innen zwar in den Nutzen des ÖPNV kommen, aber nicht für dessen Finanzierung aufkommen. Weiter sind die Anreize, den ÖPNV freiwillig zu fördern, gering. Laut Baum et al. (2007) besteht ein „Trittbrettfahrerverhalten“ (S. 92) durch Drittnutzer/innen, was dazu führen kann, dass der ÖPNV nur mit Defiziten angeboten werden kann.

Eine Drittnutzer/innenfinanzierung könnte somit zusätzliche Einnahmen für den ÖPNV generieren.

Beispiele einer Mitfinanzierung des ÖPNV durch Drittnutzende teilen sich in zwei Kategorien auf: Erstens können Beiträge auf gesetzlicher Grundlage und zweitens Modelle vertraglicher Kooperationen im Sinne einer Drittnutzer/innenfinanzierung vereinbart werden. Im Folgenden werden Praxisbeispiele für eine Beteiligung von Drittnutzenden erläutert.

### **5.1.1 Pflichtbeiträge auf gesetzlicher Grundlage**

#### ***Das Semesterticket***

Das Semesterticket für Studierende ist ein bekanntes Beispiel für einen Pflichtbetrag auf gesetzlicher Grundlage. Das erste Semesterticket wurde 1991 in Darmstadt eingeführt. Studierende haben dadurch die Möglichkeit, den ÖPNV in einem bestimmten Tarifgebiet mit ihrem Studierendenausweis zu nutzen. Im Gegenzug dazu wird ein Teil des Semesterbeitrages für die Finanzierung des ÖPNV genutzt. Die Besonderheit am Semesterticket ist, dass alle Studierenden bei Einschreibung an einer Hochschule automatisch eine Fahrkarte für den ÖPNV erwerben, und dass diese Fahrkarte erst mit der Exmatrikulation ihre Gültigkeit verliert. Die Finanzierung des Semestertickets erfolgt nach dem Solidarprinzip: Alle Studierenden zahlen denselben Semesterbeitrag, egal ob oder wie häufig sie den ÖPNV nutzen. Das Solidarprinzip ermöglicht - durch die Nichtnutzung einiger Studierenden - einen niedrigen Beitrag für die gesamte Studierendenschaft (Bracher et al. 2014, S. 11).

Die Abgabe für den ÖPNV ist ein Pflichtbeitrag, der als Voraussetzung für die Immatrikulation oder Rückmeldung an einer Hochschule ist. Die gesetzliche Grundlage der Abgabenerhebung ist in den jeweiligen Hochschul- oder Studentenwerkgesetzen festgehalten. Das Ticket für den ÖPNV basiert in der Regel auf Verträgen zwischen der Studierendenschaft oder dem Student/innenwerk und den Verkehrsunternehmen und -verbänden am Hochschulstandort (Bracher et al. 2014, 11f.).

Mehrere Untersuchungen konnten nachweisen, dass sich die Einführung direkt auf die Verkehrsmittelwahl, die Wohnortverteilung und die Verkehrsleistung von Studierenden auswirkt. In einer Untersuchung der Wirkungen des Semestertickets am Hochschulstandort Darmstadt, der beispielhaft für andere Hochschulstandorte im RMV-Gebiet gelten kann, hat sich vor allem der Modal Split der Studierenden zugunsten des ÖPNV verändert. Weiterhin wurde durch das Semesterticket das Umland des Hochschulstandortes als Wohnort attraktiv, weswegen sich der Druck auf den innerstädtischen Wohnungsmarkt verringert hat. Insgesamt ist die Verkehrsleistung im Öffentlichen Verkehr im Zeitraum von 1991 bis 1999 um 16,5 Prozent gestiegen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV um 23 Prozent zurückgegangen ist (Blees et al. 2001, 31 f.).

In Bezug auf die Finanzierung ist das Semesterticket sowohl für Studierende als auch für Verkehrsunternehmen mit Vorteilen verbunden. Den Studierenden ermöglicht es Mobilität durch die Nutzung des ÖPNV über den Semesterbeitrag. Für Verkehrsunternehmen und -



verbünde stellt das Semesterticket, v.a. aufgrund steigender Studierendenzahlen, ein sicheres Finanzierungsinstrument dar. Beispielsweise waren im Studienjahr 2014<sup>4</sup> allein 46.547 Studierende an der Goethe-Universität Frankfurt am Main eingeschrieben (Goethe-Universität Frankfurt am Main o.J.), die über ihren Semesterbeitrag den ÖPNV im RMV-Gebiet mitfinanzieren. Die Verkehrsmittelnutzung der Studierenden unterstreicht dieses Argument. Zwar stellt der ÖPNV und insbesondere die U-Bahn das Rückgrat der studentischen Mobilität auf dem Weg zum Campus dar, allerdings nutzen zahlreiche Studierende andere Verkehrsmittel als den ÖPNV, um zur Universität zu kommen: 12 % nutzen für den Weg zur Universität nie die U-Bahn, 38 % nie die S-Bahn, 38 % nie den Bus und 55 Prozent nie die Tram (Schubert 2016, S. 23).

### **Modelle im Tourismus**

Im Tourismussektor existieren bereits unterschiedliche Finanzierungsinstrumente, die für den ÖPNV verwendet werden können. Dabei handelt es sich um die Bettensteuer, die Kurtaxe oder um eine Fremdenverkehrsabgabe. Im Folgenden werden die Instrumente in Kürze erläutert. Eine Bewertung der Instrumente hinsichtlich der Tauglichkeit zur Verwendung für den ÖPNV ist bei Maaß und Weyland (2015) sowie bei Bracher et al. (2014) zu finden.

Ein Instrument, das zur Finanzierung des ÖPNV beitragen kann, ist die Bettensteuer (auch Übernachtungssteuer, Kulturförderabgabe in Trier, Kultur- und Tourismussteuer in Hamburg oder City Tax in Berlin). Diese können Kommunen von Übernachtungsgästen mit privatem Anlass erheben. In der Regel ist eine zweckgebundene Verwendung der Steuer für den ÖPNV nicht vorgesehen. Somit ließe sich der ÖPNV lediglich aus dem allgemeinen Kommunalhaushalt finanzieren, der durch die Erhebung einer Bettensteuer erweitert wird (Maaß und Weyland 2015, S. 16).

Ein weiteres Instrument, das zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen werden kann, ist die Kurtaxe (auch Gästeabgabe). Handelt es sich bei einer Kommune um einen Kurort oder einen Erholungsort, so kann diese eine Kurtaxe erheben. Mit einer Kurtaxe dürfen Kosten zur Erstellung und Unterhaltung von Einrichtungen zu Kur- und Erholungszwecken sowie für zu diesem Zweck durchgeführte Veranstaltungen gedeckt werden (Bracher et al. 2014, S. 13). Bei der Verwendung der Kurtaxe zur Finanzierung des ÖPNV ist vorab zu prüfen, ob dies den finanzverfassungsrechtlichen Vorgaben entspricht (Maaß und Weyland 2015, S. 17). Ein Beispiel für ein über die Kurtaxe finanziertes ÖPNV-Ticket ist die KONUS-Gästekarte, die 2006 im Schwarzwald eingeführt wurde und im gesamten Feriengebiet entgeltfrei genutzt werden kann (Bracher et al. 2014, S. 13).

Ein drittes Instrument zur Finanzierung des ÖPNV ist die Fremdenverkehrsabgabe. Anders als bei der Bettensteuer und der Kurtaxe wendet sich die Fremdenverkehrsabgabe an selbstständig tätige Gemeindemitglieder/innen, bei denen der (un)mittelbar aus dem Fremdenverkehr erwachsende Vorteil abgeschöpft wird. Auch hier ist eine Prüfung der finanzverfassungsrechtlichen Vorgaben in Bezug auf die Nutzung der Mittel für den ÖPNV vonnöten (Maaß und Weyland 2015, S. 17).

---

<sup>4</sup> Sommersemester 2014 und Wintersemester 2014/2015

### ***Finanzierungsbeitrag durch Unternehmen***

Wien und Frankreich haben es vorgemacht: In Wien wurde 1970 durch das Landesgesetz die so genannte Dienstgeberabgabe eingeführt und in Frankreich gibt es seit 1973 den *Versement de Transport*. Bei beiden Instrumenten handelt es sich um Nahverkehrsabgaben. In Wien beträgt die Abgabe zwei Euro je Arbeitnehmer/in und Arbeitswoche, was einem jährlichen Betrag von ca. 61 Mio. entspricht. In Frankreich beträgt die Abgabe je nach Stadtgröße zwischen 0,55 und 2,6 Prozent (Region Paris) der Lohnsumme: Circa 90 Prozent der berechtigten Kommunen nutzen das Instrument zur Finanzierung des ÖPNV (Bracher et al. 2014, S. 14).

Obwohl beide Abgaben als Steuer bezeichnet werden, handelt es sich im deutschen Rechtsverständnis um Abgaben, die z.B. dem Fremdenverkehrsbeitrag in Baden-Württemberg entsprechen. Als Begründung zur Erhebung der Abgaben wird aufgeführt, dass alle wirtschaftlich tätigen Unternehmen einen Vorteil aus dem Ausbau des ÖPNV ziehen, und dass Arbeitsplätze besser erreichbar sind (Bracher et al. 2014, S. 15).

### **5.1.2 Modelle vertraglicher Kooperationen**

Im Gegensatz zu Pflichtbeiträgen auf gesetzlicher Grundlage stehen Modelle vertraglicher Kooperationen, die auf freiwilliger Basis erhoben werden. Dazu zählen beispielsweise Veranstaltungs-, Kongress- und Hoteltickets, Firmen- oder Jobtickets und Tickets aus Sponsoringmodellen.

#### ***Veranstaltungs-, Kongress- und Hoteltickets***

Kombinationstickets (Kombitickets) können in Kooperation mit Hotels oder Veranstaltungsunternehmen vereinbart werden. Das Prinzip der Kombitickets ist einfach: Der Fahrtkostenanteil für den ÖPNV wird in die Zimmer- oder Eintrittspreis integriert. Die Vereinbarung über das Angebot eines Kombitickets findet ausschließlich zwischen dem Hotel oder der Veranstaltungsunternehmen und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen oder -verbund statt.

Ein Kombiticket birgt nicht nur Vorteile für die Nutzer/innen und das jeweilige Verkehrsunternehmen. Veranstaltungsunternehmen und Hotels profitieren von einem Werbeeffect und verkehrslenkenden Wirkungen, die z.B. der Stellplatzverfügbarkeit zu Gute kommen. Verkehrsunternehmen profitieren vor allem von dem vereinfachten Vertriebsaufwand für das Kombiticket. Weiterhin kann der Kontrollaufwand, z.B. bei Großveranstaltungen reduziert werden, da jede Person, die die Veranstaltung besucht und eine Eintrittskarte erworben hat, in Besitz einer gültigen Fahrkarte für den ÖPNV ist (Bracher et al. 2014, S. 16).

### ***Firmen- und Jobtickets***

Firmen- oder Jobtickets<sup>5</sup> resultieren aus einer Vereinbarung zwischen Unternehmen und Verkehrsbetrieben. In Deutschland existieren unterschiedliche Konzepte der Jobtickets: Modelle mit direkter Beteiligung der Unternehmen und Rabattmodelle.

Bei Modellen mit direkter Beteiligung durch Unternehmen werden die Beiträge für das Jobticket individuell berechnet. Für den Endpreis ausschlaggebend können unterschiedliche Faktoren sein, z.B. die Anzahl der Personen, die bereits den ÖPNV nutzen und die Mitarbeiter/innenzahl. Bei Rabattmodellen werden den Mitarbeiter/innen der jeweiligen Firmen Rabatte auf die Normalpreise von Zeitkarten gewährt (Bracher et al. 2014, 16 f.).

Die Vorteile für Unternehmen, ein Jobticket anzubieten, belaufen sich zum einen auf die verkehrslenkenden Wirkungen, die z.B. - wie bei Veranstaltungs-, Kongress- und Hoteltickets - in einer geringeren Anzahl an bereitzustellenden Parkplätzen resultiert. Andererseits kann ein Jobticket positiv zum Image des Unternehmens beitragen. Das Jobticket kann allerdings nicht mit dem Semesterticket verglichen werden. Arbeitnehmer/innen sind nicht zur Abnahme eines Jobtickets verpflichtet und können, je nach Ausgestaltung der Vereinbarung zwischen Arbeitgeber/in und Verkehrsunternehmen, entscheiden wann und für welches Tarifgebiet sie das Jobticket beziehen möchten.

### ***Sponsoringmodelle***

Für Unternehmen sind insbesondere Sponsoringmodelle interessant, die das Ziel haben, den ÖPNV zu fördern. Sponsoringmodelle bieten Unternehmen die Möglichkeit, sich im öffentlichen Raum zu präsentieren. Dass dies auch für ganze Stadtteile interessant sein kann, zeigt der Bürger/innenbus Grünolino in Leipzig. Der Grünolino wurde auf Initiative von Bürger/innen und dem Quartiersmanagement initiiert und wird ausschließlich durch Fahrkartenverkäufe und Sponsoring finanziert (WOGETRA o.J.).

Insgesamt ist Sponsoring für Verkehrsunternehmen interessant, da Zusatzeinnahmen generiert werden können. Lediglich das Einwerben von Sponsoren und die zu treffenden Vereinbarungen sind mit Aufwand verbunden (Bracher et al. 2014, S. 17).

## **5.2 Der Nahverkehrsbeitrag und das Bürger/innenticket**

In Kapitel 5.1 wurde gezeigt, dass bereits unterschiedliche Instrumente zur Finanzierung des ÖPNV existieren und in Deutschland angewendet werden. Diese Instrumente zielen allerdings immer auf bestimmte Personengruppen und tragen nicht allgemein zur Finanzierung des ÖPNV bei. Die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe als Pflichtabgabe auf kommunaler Ebene bei allen, die aus der Erschließung einer Kommune oder Region durch den ÖPNV einen Nutzen erlangen, stellt ein Finanzierungsinstrument dar, das von einer großen Personenzahl erhoben werden kann.

---

<sup>5</sup> Im Folgenden wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit der Begriff „Jobticket“ verwendet.

Bei der Erhebung eines Nahverkehrsbeitrages<sup>6</sup> werden sowohl die eigentlichen Nutzer/innen, als auch potenzielle Nutzer/innen und Nutznießer/innen zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen. Allgemein sind Beiträge ein klassisches Finanzierungsinstrument, sofern es um den Bau kommunaler Einrichtungen geht. Im Gegensatz zu Steuern halten sie einen Gegenleistungscharakter inne. Die Gegenleistung liegt in der potenziellen Inanspruchnahme öffentlicher Einrichtungen (Bracher et al. 2014, S. 19; Zimmer 2014, S. 39). Der Nahverkehrsbeitrag kann gezielt nur zur Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) herangezogen werden und dient als Ergänzung zu den bestehenden Finanzierungsinstrumenten. Der Nahverkehrsbeitrag ist von bestehenden Mitteln unabhängig und fließt nur auf kommunaler Ebene (Zimmer 2014, S. 39).

Die Einführung eines ÖV-Beitrages bedeutet eine zusätzliche finanzielle Beteiligung der Bürger/innen, allerdings sollte der finanzielle Mehraufwand mit einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und somit mit einer Nutzenverbesserung einhergehen (vgl. Kapitel 5.1). Sollte der Nahverkehrsbeitrag lediglich von den Bürger/innen erhoben werden, bleiben Nutznießer/innen, wie Unternehmen und Tourismus, bei der Finanzierung des ÖPNV ausgeschlossen. Daher schlägt Zimmer (2014, S. 47) vor, den Nahverkehrsbeitrag an der Grundsteuer B zu orientieren, die für bebaute und bebaubare Grundstücke erhoben wird. Somit werden auch Unternehmen und Dienstleistungsstandorte zur Finanzierung des ÖPNV verpflichtet.

Im Folgenden soll näher auf drei unterschiedliche Modelle des Nahverkehrsbeitrages eingegangen werden: Der wiederkehrende ÖPNV-Erschließungsbeitrag, das beitragsfinanzierte Bürger/innenticket und der steuerlich finanzierte Nulltarif.

### ***Der wiederkehrende ÖPNV-Erschließungsbeitrag***

Sollen mit einem Nahverkehrsbeitrag nicht nur die Kosten der ÖPNV-Infrastruktur, sondern auch der ÖV-Betrieb gedeckt werden, so kann der Nahverkehrsbeitrag als wiederkehrende Abgabe definiert werden (Maaß und Weyland 2015, S. 2). Grundsätzlich ist die Einführung eines wiederkehrenden ÖPNV-Erschließungsbeitrages möglich: Als Orientierung gelten Abgaben zur Finanzierung öffentlicher Einrichtungen, z.B. allgemeine Ausbau- und Erschließungsbeiträge oder Beiträge eigener Art, wie beispielsweise zur Deckung der Kosten von Abwasser- und Abfallbeseitigung. Zur Verwendung eines Erschließungsbeitrages für den ÖPNV müssten dazu allerdings überschaubare Anpassungen der landesrechtlichen Ermächtigungsnormen auf kommunaler Ebene durchgeführt werden (ebd.).

Eine Koppelung an die Grundsteuer, wie sie von Zimmer (2014) vorgeschlagen wurde, ist laut Maaß und Weyland (2015, S. 8) nicht zulässig. Dies zeigt, dass weiterer Forschungsbedarf notwendig ist, bevor ein solcher Erschließungsbeitrag eingeführt werden kann. Insbesondere müssen die einzelnen Kommunal- und Landesgesetze auf die Erhebung des Beitrages geprüft werden.

---

<sup>6</sup> Andere Bezeichnungen: ÖV-Beitrag (Zimmer 2014), wiederkehrender ÖPNV-Erschließungsbeitrag (Maaß und Weyland 2015); Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden der Begriff „Nahverkehrsbeitrag“ verwendet, es sei denn, es wird sich direkt auf eines der o.g. Modelle bezogen

### **Das beitragsfinanzierte Bürger/innenticket**

Die Einführung eines Bürger/innentickets würde bedeuten, dass die Bürger/innen einer Kommune einen monatlich obligatorischen Beitrag entrichten und im Gegenzug den ÖPNV entgeltfrei nutzen können (Waluga 2014, S. 164). Somit könnte das Bürger/innenticket, das ähnlich wie das Semesterticket (vgl. Kapitel 5.1.1) auf dem Solidarmodell basiert, eine Basis zur Finanzierung des ÖPNV schaffen. Häufig wird das beitragsfinanzierte Bürger/innenticket als (beitragsfinanzierter) Nulltarif bezeichnet, was aufgrund der Erhebung von Beiträgen durch Bürger/innen irreführend ist (Battistini 2012, S. 5).

Die Ausgestaltung des Bürger/innentickets ist flexibel: Es kann z.B. für eine einzelne Kommune oder für einen ganzen Verkehrsverbund gelten. Auch die Ausweitung des Bürger/innentickets auf Bundesebene ist eine Option (Waluga 2014, S. 164). Im Prinzip finanzieren etwa alle Bewohner/innen einer Kommune solidarisch das Bürger/innenticket durch eine Nahverkehrsabgabe, also auch diejenigen, die den ÖPNV nur selten oder gar nicht nutzen. Für die Personen, die den ÖPNV kaum in Anspruch nehmen, greift das Prinzip des Drittnutzen durch eine ÖPNV-Anschließung (Battistini 2012, S. 5; vgl. Kapitel 5.1).

Im französischen Aubagne ist eine besondere Form der Nahverkehrsabgabe zu finden. Seit Mai 2009 wird der Nahverkehr in Form eines beitragsfinanzierten Bürger/innentickets finanziert. Das Modell wird ausschließlich über Unternehmen als Nutznießer/innen des ÖPNV finanziert. In Form eines Bürger/innentickets kommt es der Bevölkerung zu Gute: Die Einwohner/innen von Aubagne können den ÖPNV entgeltfrei benutzen. Die Ziele hinter diesem Modell waren CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken und den MIV auf den ÖPNV zu verlagern, das Verkehrsaufkommen allgemein zu reduzieren und damit Folgekosten der Straßenerneuerungsmaßnahmen zu mindern sowie Mobilitätskosten zu senken und damit die soziale Teilhabe durch die Bereitstellung öffentlicher Mobilität zu erleichtern. Zur kostendeckenden Finanzierung des ÖPNV wurde die Unternehmenssteuerpauschale *Versement de Transport* (Kapitel 5.1.1) von 0,45 Prozent auf 1,05 Prozent des Bruttoarbeitslohnes angehoben. Als Folgen des Bürger/innentickets in Aubagne wird angegeben, dass die Fahrgastzahlen insgesamt um ca. 60 Prozent angestiegen sind, und dass Parkplatzflächen seltener besetzt sind. Es konnte darüber hinaus festgestellt werden, dass für kurze Wege, auf denen zuvor zu Fuß gegangen wurde, nun der ÖPNV genutzt wird (Battistini 2012, S. 7).

### **Steuerlich finanzierte Nulltarife**

Steuerlich finanzierte Nulltarife werden in der Praxis häufig als „kostenloser ÖPNV“ bezeichnet. Ein steuerlich finanzierter Nulltarif wird ausschließlich über kommunale Haushaltsmittel finanziert, während den Nutzer/innen und Nutznießer/innen keine direkten Kosten entstehen, wohl aber eine steuerliche Mehrbelastung. Daher ist es treffender, steuerlich finanzierte Nulltarife als „fahrscheinlosen<sup>7</sup>“ ÖPNV zu bezeichnen.

Beispiele für Städte, die einen steuerlich finanzierten Nulltarif eingeführt haben, sind Tempelin, Lübben und Hasselt in Belgien. Außerdem hat die Hauptstadt von Estland, Tallinn, 2013 ein Nulltarif eingeführt. In Tempelin wurde von 1997 bis 2000 ein Pilotprojekt initiiert, das

---

<sup>7</sup> oder fahrscheinfrei

die Tauglichkeit eines steuerlich finanzierten Nulltarifs aufzeigen sollte. Ausgangspunkt waren ein erhöhtes Straßenverkehrsaufkommen bei gleichzeitig geringer Nutzung des ÖPNV. Der ÖPNV hatte in Templin einen ausgesprochen geringen Kostendeckungsgrad durch Fahrgeldeinnahmen von lediglich 14 Prozent. Der Deckungsfehlbetrag wurde ausschließlich von der Stadt Templin getragen. Mit der Einführung des Nulltarifs wurde die Linienführung optimiert, die Haltestellenanzahl erhöht und es fand eine Taktverkürzung von 30 Minuten auf Hauptverkehrslinien auf 20 Minuten statt. Innerhalb der Projektdauer haben sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV um das dreizehnfache erhöht. So konnte zwar das Hauptziel der Maßnahme erreicht werden, allerdings führten die gestiegenen Fahrgastzahlen dazu, dass der Finanzierungsplan nicht eingehalten werden konnte. Die Folge war eine Verknüpfung mit Elementen der Nutzer/innenfinanzierung, sodass aktuell eine Jahreskarte in Höhe von 44 Euro erworben werden kann, die zur entgeltfreien Nutzung des ÖPNV berechtigt (Battistini 2012, 9 f.; Stadt Templin o.J., 13 ff.; Hoffmann 2002, S. 13).

In Lübben herrschte eine ähnliche Ausgangslage wie in Templin. Hinzu kam, dass sich der umgebene Landkreis Drahe-Spreewald aus der Finanzierung der vorhandenen Stadtbushlinie zurückzog, diese käme lediglich der Stadt und nicht dem Landkreis zugute. Somit wurde der ÖPNV in Lübben ausschließlich über den städtischen Haushalt finanziert. Bei einem Kostendeckungsgrad von nicht einmal zehn Prozent wurde darüber nachgedacht, den städtischen Busverkehr gänzlich einzustellen. Schließlich wurde der ÖPNV ab 1998 für die Nutzer/innen entgeltfrei. In diesem Zuge wurde eine Taktverdichtung auf 60 Minuten ermöglicht. Insgesamt haben sich die Fahrgastzahlen in Lübben verfünffacht. Wie in Templin, konnte auch in Lübben der Finanzplan nicht eingehalten werden, weswegen mittlerweile ein reduzierter Fahrpreis von 0,60 Euro eingeführt wurde (Battistini 2012, S. 10).

Hasselt (Belgien) gilt als prominentes Beispiel für die Einführung eines steuerfinanzierten Nulltarifs. Das Instrument des Nulltarifs war eingebettet in ein umfangreiches verkehrspolitisches Konzept, das die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Sperrung der Innenstadt für den MIV vorgesehen hatte. Die Ergebnisse der Maßnahmen in Hasselt sind eine Verzwölfachung der Fahrgastzahlen auf 4,5 Millionen im Jahr 2008 sowie als Folge der Verkehrsverlagerung ein teilweiser Rückbau mehrspuriger Straßen. Seit 1996 ist der ÖPNV in Hasselt nunmehr entgeltfrei nutzbar. Insgesamt muss aber festgestellt werden, dass der Umstieg vom Fuß- und Radverkehr auf den ÖPNV (32,3 Prozent) höher ausgefallen ist, als der vom MIV auf den ÖPNV (22,8 Prozent) (Battistini 2012, S. 11).

In Tallinn, Estland wurde Anfang 2013 ein entgeltfreier ÖPNV für alle 425.000 Bürger/innen der Stadt eingeführt. Der ÖPNV in Tallinn wird von einer städtischen Tochtergesellschaft betrieben. Die Gründe für die Einführung waren die Absicht, den Modal Split hin zum ÖPNV und die Mobilität von einkommenslosen und -schwachen Personen zu verbessern. Außerdem sollten Personen dazu motiviert werden, ihren Wohnsitz nach Tallinn zu verlagern, sodass die Stadt von höheren Steuereinnahmen profitieren kann (Aas 2013). Die Einführung des entgeltfreien ÖPNV wurde durch Studien begleitet, indem eine Vorher-Nachher-Evaluation durchgeführt wurde. Die Ergebnisse zeigen, dass die ÖPNV-Nutzung um drei Prozent gestiegen ist. Davon entfallen 1,2 Prozent auf eine verstärkte Nachfrage und 1,8 Prozent auf die Ausweitung des Netzes (Cats et al. 2014, S. 95). Die Ausweitung des Netzes hat weiterhin zu einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes geführt, vor allem in zentrumsfernen

Wohngebieten. Insgesamt ist die durchschnittliche Wegelänge in Tallinn nach der Einführung des entgeltfreien ÖPNVs um zehn Prozent gesunken. Dies steht in einem starken Zusammenhang mit der Verkehrsmittelnutzung: Die Nutzung des MIV ist zugunsten der Nutzung des ÖPNV zurückgegangen. Insgesamt lagen die Kosten für das städtische Verkehrsunternehmen bei ca. 12 Millionen Euro (Ticketeinnahmen). Die Effekte lassen sich wie folgt zusammenfassen: Gewährleistung von Gleichbehandlung und Ermöglichung von Mobilität für alle Bevölkerungsschichten, weniger Stau und Emissionen, gesunkene Personalkosten für Ticketkontrollen sowie weitere ökonomische Vorteile (Cats et al. 2014, S. 96).

### **5.3 Zusammenfassung: Alternative Finanzierungsinstrumente**

Die aktuelle Situation der Finanzierung des ÖPNV hat zahlreiche alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV hervorgebracht. Bei den Modellen handelt es sich größtenteils um die Finanzierung durch Drittnutzer/innen. Diese können in zwei Kategorien eingeteilt werden: Pflichtbeiträge auf gesetzlicher Grundlage und Modelle vertraglicher Kooperationen.

Zu den Pflichtbeiträgen auf gesetzlicher Grundlage zählen beispielsweise das Semesterticket, Fahrkartenmodelle für Tourist/innen sowie Finanzierungsbeiträge durch Unternehmen. Während das Semesterticket an deutschen Hochschulstandorten etabliert ist, werden Fahrkartenmodelle für Tourist/innen bislang vorwiegend in Form einer Kurtaxe in Kurorten erhoben. Außerdem hat die sogenannte Bettensteuer Einzug in einige Städte gefunden und wird u.a. für die Finanzierung des ÖPNV verwendet. Die Fremdenverkehrsabgabe wird bislang nur selten zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen. Weiterhin sind Finanzierungsmodelle durch Arbeitgeber/in vor allem in Wien und Frankreich umgesetzt worden. Die Erhebung einer Arbeitgeber/innenabgabe wurde in Deutschland noch nicht eingeführt, ist aber aus rechtlicher Sicht generell möglich (Maaß und Weyland 2015).

Zu den Modellen vertraglicher Kooperationen zählen beispielsweise Veranstaltungs-, Kongress- oder Hoteltickets. Diese werden in Deutschland überwiegend bei Großveranstaltungen angeboten. Der Vorteil für Verkehrsunternehmen liegt vor allem in einem vereinfachten Vertriebsaufwand und Einsparpotenzial in Bezug auf die Prüfquote. Weiter zählen Firmen- und Jobtickets, die bereits in zahlreichen Verkehrsverbänden angeboten werden, zu den Modellen vertraglicher Kooperationen. Eine Ausweitung oder Einführung dieser Angebote hätte nicht nur monetäre Vorteile für Verkehrsunternehmen zur Folge, sondern auch verkehrspolitische Ziele, hin zu einer Verlagerung des MIV auf den ÖPNV. Ein weiteres Modell sind Kooperationen im Sinne des Sponsorings. Die Fahrzeuge des ÖPNV werden bereits vielerorts als Werbeflächen für Unternehmen o.ä. verwendet und wirken außerdem der Finanzierung des ÖPNV bei.

Zudem wird über die Erhebung eines Nahverkehrsbeitrages oder die Einführung von Modellen des Bürger/innentickets diskutiert (Bracher et al. 2014; Zimmer 2014; Battistini 2012; Waluga 2014). Die Erhebung von Beiträgen zur Finanzierung des ÖPNV ist in Deutschland generell möglich. Beitragsfinanzierte Bürger/innentickets können flexibel eingeführt werden. Sie können für zuvor definierte geographische Räume oder Verbundgebiete aber auch

für unterschiedliche Personengruppen eingeführt werden. Aufgrund des Solidarcharakters würde dennoch, egal wie das Modell ausgestaltet wird, jede/r Bürger/in von einem entgeltfreien ÖPNV profitieren. Steuerlich finanzierte Nulltarife oder Bürger/innentickets wurden bereits in mehreren Pilotprojekten umgesetzt. In Deutschland wurden Mitte der 1990er Jahre die Kleinstädte Lübben und Templin fahrscheinfrei. Aufgrund steigender Fahrgastzahlen konnten die ursprünglichen Modelle aber nicht beibehalten werden: In Templin ist ein jährlicher Betrag von 44 Euro fällig und in Lübben kostet eine Fahrt mittlerweile 0,60 Euro. Erfolgreichere Modelle sind in Hasselt und Tallinn zu finden.

Die derzeitige Situation entspricht hauptsächlich einer Haushaltsfinanzierung und die Möglichkeiten einer Drittnutzer/innenfinanzierung werden bislang nicht ausreichend ausgeschöpft (Kapitel 5.1.2). Zwar werden bereits einige Instrumente in der Praxis angewandt, allerdings fällt auf, dass diese meist nur auf einen Teil der Bevölkerung zielen, wie beispielsweise Kurtaxenmodelle oder das Semesterticket. Bei der Finanzierung des ÖPNV durch Unternehmen sind Österreich und Frankreich Vorreiter. Ob eine Finanzierung des ÖPNV über Unternehmensabgaben auch in Deutschland umsetzbar ist wurde bislang noch nicht untersucht. Zwar wird in Deutschland über die Erhebung eines Nahverkehrsbeitrages nachgedacht (Kapitel 5.2), allerdings kann dieser, nach aktuellem Rechtsstand, nur zur Sicherung des SPNV verwendet werden und dient somit lediglich als Ergänzung zu bestehenden Finanzierungsinstrumenten.

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass bereits zahlreiche Alternativansätze zur Finanzierung des ÖPNV existieren, diese in Deutschland aber nur vereinzelt umgesetzt wurden. Insofern ist es – vor der Umsetzung alternativer Finanzierungsinstrumente – notwendig, dass geprüft wird, unter welchen Bedingungen die Instrumente implementiert werden können.



## 6 Zusammenfassung

Das Arbeitspapier gibt eine **Übersicht über Best Practice Beispiele**, die sich als erfolgreich in Bezug auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein erwiesen haben. Die Dokumentation wurde innerhalb des Projektes „Fahren ohne (gültigen) Fahrschein: Motive, Akzeptanz und Handlungsoptionen im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes“ erarbeitet und enthält die Ergebnisse des zweiten Arbeitspaketes „Dokumentation von *Best Practice Beispielen* zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein“.

Der methodologische Zugang des Arbeitspapiers basiert auf den Methoden der **Best Practice Forschung** (Kapitel 2). Hauptziel dieses Forschungsansatzes ist es, *Best Practice Beispiele* zu identifizieren und sie hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf andere Kontexte zu untersuchen.

Die **Analyse der Best Practice Beispiele** (Kapitel 3) erfolgte nach dem *Case Study Ansatz*: Es wurden möglichst viele Fallbeispiele recherchiert, die einen Einfluss auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein oder auf die Einnahmesicherung von Verkehrsunternehmen hatten. Die gesammelten Beispiele aus der Praxis wurden schließlich hinsichtlich der Ziele der Maßnahme, der Effekte auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein und der Einnahmesicherung sowie auf die Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere ÖPNV-Systeme untersucht.

Die untersuchten **Best Practice Beispiele** wurden in vier **Kategorien** (Kapitel 4) zusammengefasst: (1) Zugangsbarrieren anhand der Beispielstädte London und Hamburg, (2) Abo statt Bußgeld Modelle aus Bonn, Essen, Duisburg und Mülheim, (3) vergünstigte Ticketmodelle aus Wien und Hamburg und (4) Prüfkonzepte am Beispiel der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main.

**Zugangsbarrieren** (Kapitel 4.1) können sowohl physisch als auch symbolisch oder nicht-physisch bestehen. Ein Beispiel für physische Zugangsbarrieren sind Drehkreuze oder *fare gates*, wie sie u.a. in den U-Bahn-Systemen von London und Paris zu finden sind. Ein Beispiel symbolischer oder nicht-physischer Zugangsbarrieren ist der *Buseinstieg vorn*, wie er im Hamburger Verkehrsverbund praktiziert wird.

**Physische Zugangsbarrieren** wurden in **London** Ende der 1980er Jahre implementiert (Kapitel 4.1.1). Ziele der Maßnahme waren die Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein zu reduzieren und daraus resultierende Einnahmeverluste zu minimieren. Nach Einführung der Zugangsbarrieren ist die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein von 4,6 Prozent auf 1,9 Prozent gesunken. Außerdem sind die Ticketverkäufe angestiegen. Physische Zugangsbarrieren eignen sich gut zur Reduzierung der Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein und zur Steigerung der Einnahmen durch Ticketverkäufe. Allerdings ist die Einführung von Barrieren mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden und stellt eine radikale Maßnahme dar, sofern das System vorher ohne Barrieren zugänglich war. Die Übertragbarkeit dieser Maßnahmen ist generell möglich. Allerdings gilt dies lediglich für den schienengebundenen Personennahverkehr. Eine Übertragung auf Straßenbahn- und Tramhaltestellen gestaltet sich schwierig, da diese in die Straßeninfrastruktur eingebunden sind. Außerdem verlaufen zahlreiche U-Bahn Linien sowohl ober- als auch unterirdisch.

Eine **nicht-physische Zugangsbarriere** wurde in Form des **Buseinstiegs vorn** 2012 in **Hamburg** eingeführt (Kapitel 4.1.2). Die Einführung des *Buseinstiegs vorn* hatte zum Ziel, die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein im Bus zu minimieren und die Einnahmeverluste durch das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein auszugleichen. Die Ziele konnten erreicht werden und wurden sogar übertroffen. Auf den ersten Blick scheint der *Buseinstieg vorn* also eine gute Maßnahme, um das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein und dessen finanzielle Auswirkungen zu minimieren. Allerdings haben wissenschaftliche Untersuchungen gezeigt, dass ein Einstieg durch alle Türen Standzeiten vermindert und sich somit positiv auf die Kund/innenzufriedenheit auswirkt sowie Betriebskosten minimiert.

**Abo statt Bußgeld Modelle** (Kapitel 4.2) existieren derzeit in Bonn, Essen, Duisburg und Mülheim. Sie dienen vor allem der Deeskalation bei Fahrkartenkontrollen. Der positive Nebeneffekt für die Verkehrsunternehmen ist, dass so zahlende Kund/innen generiert und Einnahmen nachhaltig gesteigert werden können. Die Modelle dienen primär als Deeskalationsinstrument für das Kontrollpersonal. Daher ist auch kein direkter Effekt auf die Quote der Personen ohne (gültigen) Fahrschein messbar. Bei diesem Modell stehen die Mehreinnahmen, die erwirtschaftet werden konnten, im Fokus.

**Vergünstigte Ticketmodelle** (Kapitel 4.3) werden unterschiedlich praktiziert. In **Wien** wurde das **365-Euro-Ticket** (Kapitel 4.3.1) eingeführt. Das Ticket wurde von der Stadt Wien initiiert und hatte eine verkehrslenkende Wirkung hin zur ÖPNV-Nutzung zum Ziel. Um dies finanzieren zu können, muss die Stadt Wien das Ticket stark bezuschussen. Das Modell gilt als Instrument zur Einnahmesicherung und Akzeptanzsteigerung in Bezug auf die Fahrpreise und somit auch auf die Nutzung des ÖPNV mit gültigem Fahrschein. In **Hamburg** wurde ebenfalls von Seiten der Stadt das **Sozialticket** eingeführt (Kapitel 4.3.2). Das Sozialticket gewährt einen monatlichen Rabatt von 20,40 Euro für berechnigte Personen. Somit haben Inhaber/innen des Sozialtickets die Möglichkeit, ihre Mobilität flexibel und kostengünstig zu gestalten. Dabei ist anzumerken, dass das Sozialticket in Hamburg von der Stadt ins Leben gerufen wurde und somit ein sozial- und stadtpolitisches Thema darstellt.

Schließlich wurden unterschiedliche **Prüfkonzepte** hinsichtlich ihrer Eignung als *Best Practice* untersucht. Die **Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main** führt seit November 2014 regelmäßig Stationskontrollen durch (Kapitel 4.4). Die Kontrollform ist sehr effektiv: Es konnten deutlich mehr Personen ohne (gültigen) Fahrschein kontrolliert werden als bei anderen Kontrollformen. Außerdem konnte festgestellt werden, dass die Ticketverkäufe zu den Zeitpunkten der Kontrollen stark zugenommen haben.

Über die *Best Practice Beispiele* hinaus wurden **alternative Finanzierungsinstrumente** für den ÖPNV betrachtet (Kapitel 5). Es konnte gezeigt werden, dass bereits einige Instrumente in der Praxis umgesetzt wurden und erfolgreich zur Finanzierung des ÖPNV beitragen. Ein solches Vorgehen bedarf einen Paradigmenwechsel von der Haushalts- und Nutzer/innenfinanzierung zu einer stärkeren Einbeziehung von Drittnutzenden.

**Insgesamt** existieren bereits mehrere Ansätze, die zu einer Verringerung der Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein im ÖPNV führen können. Darunter finden sich allerdings nur wenige Praktiken oder Maßnahmen, die einzig und explizit auf die Verringerung der

Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein ausgerichtet sind. Doch auch deren Potential ist begrenzt, wenn es um eine umfängliche und nachhaltige Senkung der Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein auf einen niedrigen und von den Verkehrsdienstleistern hinnehmbaren Level geht. Temporär begrenzte Einzelmaßnahmen führen bei der Reduzierung des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein zwar zu einem kurzfristigen Effekt, allerdings können keine Maßnahmen mit einem dauerhaften Erfolg verzeichnet werden. Für die Überprüfung einer Maßnahme und deren kausalen Effekten auf das Fahren ohne (gültiges) Ticket fehlen derzeit belastbare Daten. Somit lässt sich bislang allein konstatieren, dass eine Kausalität zwischen einer Maßnahme und einem messbaren Effekt auf das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein nur selten und in spezifischen Kontexten gegeben ist: Auch, wenn ein Rückgang der Quote des Fahrens ohne (gültiges) Ticket feststellbar ist, kann dies zahlreiche Gründe haben, die nicht immer allein auf eine Maßnahme rückführbar sind.

Unter diesen Gesichtspunkten erscheint ein **Paradigmenwechsel** in Bezug auf **die Finanzierung des ÖPNV** in einem neuen, bemerkenswerten Licht: Modelle, wie das Bürger/innenticket, also Modelle des entgeltfreien ÖPNVs, würden das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein als Problem für Verkehrsunternehmen weitgehend beseitigen. Die Frage hierbei umfasst nicht allein die Quote an Personen ohne (gültigen) Fahrschein und deren Reduzierung, sondern reicht bis hin zu Modellen der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Insofern erfordert das Nachdenken über die Sicherung von Fahrgeldeinnahmen auch ein Nachdenken über alternative Modelle zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Bei den in diesem Arbeitspapier aufgezeigten *Best Practices* handelt es sich um spezifische Maßnahmen, die mit eigenen Zielen in unterschiedlichen Regionen und Städten umgesetzt wurden. Insofern können die Beispiele eine Bandbreite an Maßnahmen und deren Wirkung illustrieren. Eine Übertragbarkeit auf andere Bedienegebiete, für Verkehrsunternehmen oder -verbände bedarf allerdings einer genauen Untersuchung sowie Anpassung an die jeweils eigene Situation.



## Literaturverzeichnis

- Aas, Taavi (2013): Free Public Transport in Tallinn - financial, environmental and social aspects. Saving energy and the environment through sustainable transport solutions. Union of the Baltic Cities. City of Tallinn Tallinn, 11.04.2013. Online verfügbar unter <http://www.tallinn.ee/est/g8325s68127>, zuletzt geprüft am 23.11.2015.
- Abkowitz, Mark D.; Engelstein, Israel (1983): Factors Affecting Running Time on Transit Routes. In: *Transportation Research* 17 (2), S. 107–113.
- Barabino, Benedetto; Salis, Sara; Useli, Bruno (2013): A modified model to curb fare evasion and enforce compliance: Empirical evidence and implications. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 58, S. 29–39.
- Barabino, Benedetto; Salis, Sara; Useli, Bruno (2014): Fare evasion in proof-of-payment transit systems: Deriving the optimum inspection level. In: *Transportation Research Part B: Methodological* 70, S. 1–17.
- Bates, John; Polak, John; Jones, Peter; Cook, Andrew (2001): The valuation of reliability for personal travel. In: *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 37 (2-3), S. 191–229.
- Batley, Richard; Ibáñez, J. Nicolás (2012): Randomness in preference orderings, outcomes and attribute tastes. An application to journey time risk. In: *Journal of Choice Modelling* 5 (3), S. 157–175.
- Battistini, Sandro (2012): ÖPNV zum Nulltarif - Möglichkeiten und Grenzen. Hg. v. Verkehrsclub Deutschland VCD Berlin (VCD Hintergrund).
- Baum, Herbert; Schneider, Jutta; Peters, Heiko (2007): Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV. Konzept, Quantifizierung und Bewertung. In: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 78 (2), S. 87–108.
- Bijleveld, Catrien (2007): Fare dodging and the strong arm of the law. In: *J Exp Criminol* 3 (2), S. 183–199.
- Blees, Volker; Boltze, Manfred; Stanek, Gerhard (2001): Wirkungen des Semestertickets. Analyse am Beispiel der Hochschule Darmstadt. In: *DER NAHVERKEHR* (3), S. 30–35.
- Bonfanti, Gabriele; Wagenknecht, Thierry (2010): Human factors reduce aggression and fare evasion. In: *Public Transport International* 59, S. 28–32.
- Bracher, Tilman; Gies, Jürgen; Schlünder, Irene; Warnecke, Thomas (2014): Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge. Ist das Beitragsmodell eine Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs? Hg. v. Difu und Deutsches Institut für Urbanistik Berlin (Difu-Papers, Januar 2014).
- Bretschneider, Stuart; Marc-Aurele, Frederick J.; Wu, Jiannan (2004): „Best Practices“ Research. A Methodological Guide for the Perplexed. In: *Journal of Public Administration Research and Theory* 15 (2), S. 307–323.
- Cats, Oded; Reimal, Triin; Susilo, Yusak (2014): Public Transport Pricing Policy. Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2415, S. 89–96.

- Clarke, Ronald V. (1993): Fare Evasion And Automatic Ticket Collection On The London Underground. In: *Crime Prevention Studies* (1), S. 135–146.
- Clarke, Ronald V.; Contre, Stephane; Petrossian, Gohar (2009): Deterrence and fare evasion. Results of a natural experiment. In: *Security Journal* 23 (1), S. 5–17.
- Eltis (2014): How to transform fare dodgers into clients? (Dijon, France) (Eltis News). Online verfügbar unter: <http://www.eltis.org/discover/news/how-transform-fare-dodgers-clients-dijon-france-0>, zuletzt aktualisiert am 01.08.2014, zuletzt geprüft am 24.11.2015.
- EVAG, Essener Verkehrs-AG (o.J.): Heute Schwarzfahrer - morgen Kunde! Today a fare dodger - tomorrow a customer Essen (Informationsflyer).
- Goethe-Universität Frankfurt am Main (o.J.): 100 Jahre Begeisterung: Jahrbuch 2014. Frankfurt am Main.
- Heimer, Bernd (2015): Abo statt Bußgeld. Kundenbindung im ÖPNV durch intelligentes Forderungsmanagement. In: *DER NAHVERKEHR* (11/2015), S. 54–55.
- Hoffmann, Thomas (2002): Projektbeschreibung „Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr“ in Templin. Landkreis Uckermark.
- Hollander, Yaron (2006): Direct versus indirect models for the effects of unreliability. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (9), S. 699–711.
- Hübner (2016): Vorstellung Projekt Einnahmesicherung am 22. März 2016. PowerPoint Präsentation, HVV, Hamburg. PDF-Dokument.
- HVV GmbH (o.J.): Interview: Auf dem Prüfstand (Einstieg Vorne). Online verfügbar unter: [http://www.hvv.de/pdf/service/hvv\\_einstieg\\_vorn\\_interview.pdf](http://www.hvv.de/pdf/service/hvv_einstieg_vorn_interview.pdf), zuletzt geprüft am 15.02.2016.
- Larwin, Thomas F.; Koprowski, Yung (2012): Off-Board Fare Payment using Proof-of-Payment Verification. A Synthesis of transit Practice. Hg. v. TCRP, Transit Cooperative Research Program Washington, D.C. (TCRP Synthesis, 96).
- Lee, Jason (2011): Uncovering San Francisco, California, Muni’s Proof-of-Payment Patterns to Help Reduce Fare Evasion. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2216, S. 75–84.
- Levinson, Herbert S. (1983): Analyzing Transit travel Time Performance. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* (915), S. 1–6.
- Maaß, Christian; Waluga, Gregor; Weyland, Raphael (2015): FAHRSCHEINLOS. Grundlagen- und Machbarkeitsstudie Fahrscheinloser ÖPNV Berlin. Hg. v. Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin. Hamburg Institut Berlin.
- Maaß, Christian; Weyland, Raphael (2015): Kommunale Finanzierungsinstrumente des ÖPNV. Kurzgutachten für die Rosa-Luxemburg-Stiftung. Hg. v. Hamburg Institut. Hamburg Institut Hamburg.
- Myers, Stephanie; Smith, Hayden P.; Martin, Lawrence L. (2004): Conducting Best Practices Research in Public Affairs. Center for Community Partnerships, College of health & Public Affairs, University of Central Florida. Orlando, Florida (Working Paper, 3).

- Overman, E. Sam, Boyd, Kathy J. (1994): Best Practice Research and Postbureaucratic Reform. In: *Journal of Public Administration Research and Theory* 4 (1), S. 67–83.
- Schubert, Steffi (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Frankfurt am Main (Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung, 11).
- Schwerdtfeger, Stefanie; Mehler, Frederik; Wilde, Mathias; Lanzendorf, Martin (2016): Fahren ohne (gültigen) Fahrschein – Stand der Forschung und medialer Diskurs. Frankfurt am Main (Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung, 12).
- Stadt Templin (o.J.): Leitfaden Fahrscheinfreier Stadtverkehr. Universität Halle. Online verfügbar unter: [http://www.attac-netzwerk.de/fileadmin/user\\_upload/Gruppen/Halle/Info/Templin%20-%20kostenloser%20%C3%96PNV-%20Zuarbeit.pdf](http://www.attac-netzwerk.de/fileadmin/user_upload/Gruppen/Halle/Info/Templin%20-%20kostenloser%20%C3%96PNV-%20Zuarbeit.pdf), zuletzt geprüft am 28.05.2016.
- Stewart, Colin; El-Geneidy, Ahmed (2014): All Aboard at All Doors. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2418, S. 39–48.
- Sun, Lijun; Tirachini, Alejandro; Axhausen, Kay W.; Erath, Alexander; Lee, Der-Horng (2014): Models of bus boarding and alighting dynamics. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 69, S. 447–460.
- TfL, Transport for London (o.J.): Facts & Figures. Online verfügbar unter: <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/what-we-do/london-underground/facts-and-figures>, zuletzt geprüft am 07.04.2016.
- van Oort, Niels (2011): Service Reliability and Urban Public Transport Design. Delft (TRAIL Thesis Series).
- Waluga, Gregor (2014): Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs durch ein Bürgerticket. In: Frank Baranowski (Hg.): *Verbraucherpolitik in der kommunalen Praxis*. Düsseldorf: Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in NRW, S. 161–173.
- Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): Verkehrsfinanzierungsreform - Integration des kommunalen Verkehrs. Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. In: *Zeitschrift fuer Verkehrswissenschaft* 84 (2), S. 138–194.
- WOGETRA, Wohnungsgenossenschaft Transport eG (o.J.): Quartiersbus „Grünolino“. Online verfügbar unter: <http://www.gruenau.wogetra.de/wir-ueber-uns/engagement-im-gruenau/quartiersbus-gruenolino/>, zuletzt geprüft am 27.05.2016.
- Zimmer, Christoph (2014): Der ÖV-Beitrag - Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in den Kommunen. Studie. Hg. v. Verkehrsclub Deutschland VCD. BPV Consult GmbH Koblenz.





## **Übersicht: Expert/inneninterviews**

Braemer, Reiner; Schellberg, Birgit (20.04.2016): Das Bonner Modell. Interview, Frankfurt am Main, Bonn. Tonaufnahme.

Hübner, Carsten (22.03.2016): Prüfkonzert des HVV: Buseinstieg vorn und Abgangskontrollen. Interview, HVV, Hamburg. Tonaufnahme.

Jekic, Dusan (04.05.2016): Fahrausweisprüfungen in Frankfurt am Main. Interview, Frankfurt am Main. Tonaufnahme.

Lagler, Reinhold (08.04.2016): Antwort auf Interview-Anfrage per Mail. E-Mail.

Sterzl, Jürgen (19.04.2016): Von Schwarz zu Gelb. Interview, Mühlheim/Frankfurt am Main. Tonaufnahme.



# Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: <http://tinygu.de/Mobilitaet>

## In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14. Frankfurt a.M.
13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13. Frankfurt a.M.
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 12. Frankfurt a.M.
11. Schubert, S.(2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10. Frankfurt a.M.
9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a.M.
8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 8. Frankfurt. a.M.
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 7. Frankfurt a.M.
6. Rolfsmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 6. Frankfurt a.M.
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 4. Frankfurt a.M.
3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 3. Frankfurt a.M.
2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfsmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a.M.

