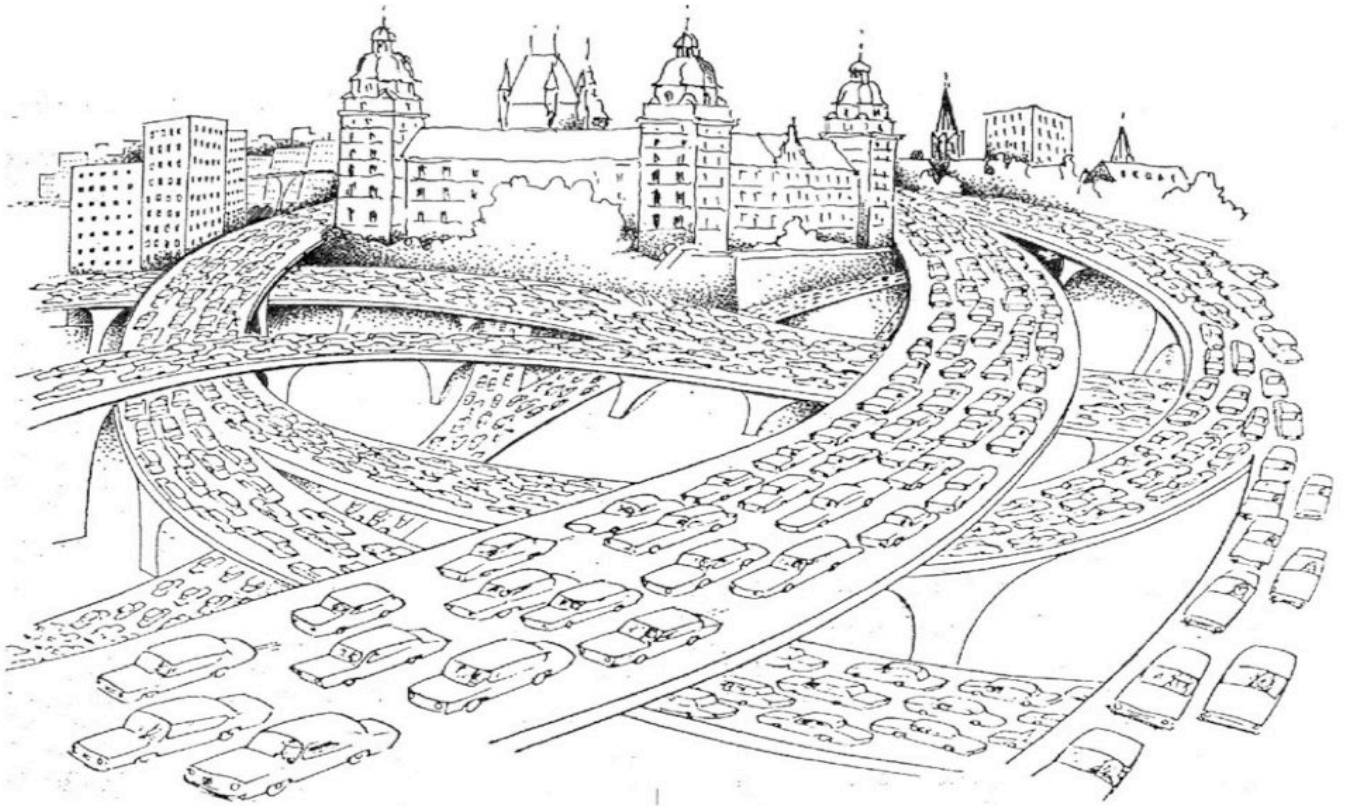


# Eine Alternative gegen den Verkehrsfarkt!



# Fahrscheinloser ÖPNV!



Teil 1: Eine Initiative in Aschaffenburg  
mit überraschenden Antworten der Regierung  
von Unterfranken!

Teil 2: Konzept für die Einführung des  
fahrscheinlosen ÖPNV in Aschaffenburg  
(Diskussionspapier)

Johannes Büttner - KI-Stadtrat  
Direktkandidat der Piraten für die Landtagswahl 2013  
im Stimmkreis 602 – Aschaffenburg-West

# Teil 1

## Eine Initiative in Aschaffenburg mit überraschenden Antworten der Regierung von Unterfranken!

Nach den Städten Hasselt (Belgien), Tallin (Hauptstadt von Estland) gibt es auch in Deutschland Initiativen zur Umsetzung dieses Modells eines fahrscheinlosen Nahverkehrs – auch „Nulltarif“ genannt. In Aschaffenburg wurde mit einem Stadtratsantrag die ersten Weichen gestellt um diesen fahrscheinlosen öffentlichen Nahverkehr Wirklichkeit werden zu lassen.

Die Kommunale Initiative (KI) hat zum Nachtragshaushalt 2011 auf das Beispiel Hasselt hingewiesen um eine kostenfreie Ringbuslinie in Aschaffenburg einzuführen und zum Haushalt 2012 einen konkreten Antrag an den Stadtrat gestellt um die Möglichkeit des fahrscheinlosen, umlagefinanzierten ÖPNV in Aschaffenburg untersuchen zu lassen. Hier der Antragstext vom Februar 2012:

**„In einer eigenen Haushaltsstelle unter 6101-6550 werden 20.000 Euro zur Untersuchung einer fahrscheinlosen Nutzung der städtischen Busse auf dem Hoheitsgebiet der Stadt eingestellt. Mit der Möglichkeit der Nutzung des Stadtbusses zum Nulltarif soll der Umstieg vom individuellen Pkw-Verkehr auf den ÖPNV einen großen Schritt vorankommen. Die Finanzierung kann über die Erhebung einer Verkehrsabgabe für alle Bürgerinnen und Bürger in der Stadt erfolgen.“**

Beauftragt wurden die Stadtwerke als Teil der Aschaffenburger Versorgungsgesellschaft (AVG): „Die AVG wird beauftragt, ein Konzept zur Umsetzung eines fahrscheinlosen, unentgeltlichen ÖPNV, in dem die zu erwartenden Fahrgastzahlen, die hierzu benötigten Beförderungsmittel sowie deren Kosten transparent und nachvollziehbar darzustellen sind, zu prüfen. Eine Erweiterung des unentgeltlichen, fahrscheinlosen ÖPNV auf das Aschaffenburger Umland wäre wünschenswert.“

Begründet wurde dies u.a.:

„Jedem, der sich in Aschaffenburg aufhält, ist, unabhängig vom Einkommen, die Möglichkeit an der Teilhabe am öffentlichen und kulturellen Leben zu gewähren. Die Mobilität soll sich in Aschaffenburg in Zukunft vor allem durch die Nutzung des ÖPNV bestimmen. Wir wollen mittelfristig eine unentgeltliche Nutzung des ÖPNV einführen, um das soziale Recht der Mobilität vom Einkommen des Einzelnen abzukoppeln. Ein fahrscheinloser, gemeinschaftlich finanzierter ÖPNV kann einen weiteren Beitrag dazu leisten, den Individualverkehr durch Pkw in der Stadt weiter zu begrenzen und Aschaffenburger und die Gäste unserer Stadt auf die Nutzung des städtischen Nahverkehrs umzulenken. Weniger Pkw-Individualverkehr bedeutet weniger Lärm und Emissionen. Aschaffenburg benötigt weniger Parkflächen in der Innenstadt und gewinnt mehr nutzbare Freiräume.“

Auch wenn die damals genannten Zahlen bei der groben Berechnung noch zu niedrig angesetzt waren wurde anhand des Vorbildes Hasselt eine Kommunalabgabe als Finanzierung in Betracht gezogen.

Die Gegenfinanzierung der gesamten Einnahmenverluste der Verkehrsbetriebe in Aschaffenburg von 5,9 Millionen Euro ist dabei ein großes Problem. Alternativen wurden in einem Konzeptvorschlag entwickelt. (Teil 2)

Da rein rechtlich aber nur die Aschaffenburg in den Genuss eines solchen Nulltarifes kommen dürfen, - der Stadtrat kann nur Entscheidungen für seine Bürger fällen - blieben immer noch Einnahmen der Busbenutzer in die Landkreise. Damit wäre die Belastung für die Aschaffenburg Bürger etwas geringer.

Der Antrag wurde nicht abgestimmt sondern zur Bewertung an die Stadtwerke Aschaffenburg und an die Regierung Unterfranken weitergeleitet. Die Antwort auf diesen Antrag durch die Stadtwerke/AVG und die Regierung Unterfranken liegt nun vor und lassen hier einige positive Schlussfolgerungen zu. So schreibt die Regierung in ihrem Brief vom 10. Juli 2012:

„1. Kostenlose Nutzung des ÖPNV („Nulltarif im ÖPNV“)  
**Die zeitlich begrenzte Einführung eines Nulltarifes für jedermann, z.B. als vorübergehende Sonderaktion, ist grundsätzlich geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu interessieren und zu gewinnen.**“ Erfahrungen lägen aber für Unterfranken nicht vor.

Zur Gegenfinanzierung durch einen Nahverkehrsabgabe schreibt die Regierung, dass die hierfür erforderlichen Mittel nicht durch eine „Nahverkehrsabgabe“ erhoben werden dürfen. Dies würde das Bayerische Kommunalabgabengesetz (KAG) nicht zulassen, da nur Verbrauch- und Aufwandsteuern, Beiträge und Gebühren vorgesehen sind. Die Nahverkehrsabgabe würde nicht unter diese Aufgabenbegriffe fallen.

Interessanterweise schreibt aber die Regierung auch, dass „die mit der kostenlosen Nutzung des ÖPNV verbundenen Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen bedürfen der Gegenfinanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger – hier der Stadt Aschaffenburg – wenn dieser den Nulltarif politisch vorgibt.“ Dies bedeutet: Beschließt der Stadtrat einen „Nulltarif“, dann dürfte er gegenfinanziert werden wenn die Mittel aus dem Haushalt der Stadt kommen und nicht zweckgebunden erhoben wurden.

**Damit wäre die Einführung des fahrscheinlosen Nahverkehrs laut Aussage der Regierung Unterfranken politisch und rechtlich möglich.**

Zur Gegenfinanzierung lehnt die Regierung auch die „City-Maut“ ab, da „derzeit weder im bundesrechtlichen Straßenverkehrsrecht (StVO), noch im Landesrecht eine Rechtsgrundlage für die Einführung einer City-Maut,“ ... „besteht“.

Um sowohl „City-Maut“ wie auch eine „Nahverkehrsabgabe“ überhaupt möglich zu machen, sind deshalb politische Weichenstellungen bei Bundes- und Landesregierungen nötig. Hier andere politische Mehrheiten zu bekommen wird Sache der nächsten Wahlen im Herbst 2013 sein.

Die Einwände der Aschaffenburg Verkehrsbetriebe (Stadtwerke/AVG) – Brief vom 10. August 2012 - gegen die Einführung des fahrscheinlosen ÖPNV beziehen sich vor allem auf die Bestimmungen der Gemeindeordnung. Hier wird dr Art. 62 GO zitiert, in dem geregelt ist, dass die Gemeinden für ihre Leistungen „soweit vertretbar und geboten“ Entgelte zu verlangen hätten. Aber allein die Dehnbarkeit des Begriffes läßt auch die Gebotenheit und Vertretbarkeit für die Einführung sprechen. (Alle Texte im Anhang)

Die Behandlung dieses Themas im Stadtrat Aschaffenburg – zuerst im Werksenat und danach im Plenum - ist demnächst geplant (November/Dezember 2012 bzw. Januar 2013)

### **Wie soll es nun weitergehen?**

Nach diesen überraschend positiven Aussagen der Regierung ist es wichtig politisch dranzubleiben und das Konzept öffentlich zu diskutieren. Umsetzbar ist es nur, wenn genügend Druck außerparlamentarisch aufgebaut wird und die Menschen, vor allem in den betroffenen Städten dies auch wollen. Ohne Veranstaltungen und Aktionen wird es nicht gehen. Nur Anträge im Stadtrat verpuffen wenn diese nicht durch Unterstützung von außen begleitet werden. Planbar wäre z.B. eine öffentliche Veranstaltung mit externen Referenten die an diesem Thema arbeiten. Die Medien müssten ausführlich über dieses Thema informiert werden.

Vielleicht wäre die Einführung von Semestertickets, die ja auch eine Art Einführung des fahrscheinlosen Nahverkehrs für die Studenten in Aschaffenburg bedeuten würde, eine Möglichkeit um die Öffentlichkeit für den „Nulltarif“ zu sensibilisieren. Die zunehmende Zahl der Hochschulstudenten in Aschaffenburg – vor allem der Pendler auch aus Hessen – spricht dafür.

Den ersten kleinen Schritten sollten weitere folgen.

Unter Verwendung von Texten der Piraten Nürnberg wurde nun ein Konzept entworfen, dass die Einführung des fahrscheinlosen Nahverkehrs für Aschaffenburg genauer ausgearbeitet hat. Das Konzept ist als Teil 2 den Ausführungen angehängt. Hier anschließend die Originaltexte des Antrages und die Schreiben der Stadtwerken und der Regierung von Unterfranken.

(Anlage 1)

## **Der erste Vorstoß und der Antrag zum Haushalt!**

**Redebausteine zum Nachtragshaushalt am 17. Oktober 2011**

(jb - Auszug)

### **Zur Forderung der CSU in der Presse, ... für langfristige Planungen als Reaktion auf den demografischen Wandel:**

Richtig! Wir brauchen ein ausgebautes öffentliches Personennahverkehrssystem! Das heißt mehr Busse – auch abends, nachts und Sonntagsfrüh! Vor allem in Stadtteile die von den VU-Linien abgenabelt sind. Schweinheim, Damm-West, Strietwald, Aschaffenburg-Ost! Und was die Fahrpreise angeht, können wir uns ein Beispiel nehmen an der belgischen Stadt Hasselt mit ihren 70.000 Einwohnern. Dort gibt es einen Null-Tarif für die Busse, mit höchster Auslastung und niedrigen Kfz-Zahlen in der Innenstadt und das Ganze funktioniert seit 1997! Kommunalrechtlich wäre eine Innenstadt-Ringbuslinie kostenfrei machbar. Wie in Hasselt kann das über eine Art Nahverkehrsabgabe finanziert werden. Für die Finanzierung der 11 Buslinien zahlt dort eine Familie 23 Euro pro Jahr.

(Anlage 2)

## Antrag der KI zum Haushalt 2012 – Mittel für Untersuchung Nahverkehr „Nulltarif für Stadtbusse“! (2. Februar 2012)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
Im Namen der Kommunalen Initiative (KI) stelle ich folgenden Antrag zum Haushalt 2012:

**In einer eigenen Haushaltsstelle unter 6101-6550 werden 20.000 Euro zur Untersuchung einer fahrscheinlosen Nutzung der städtischen Busse auf dem Hoheitsgebiet der Stadt eingestellt. Mit der Möglichkeit der Nutzung des Stadtbusses zum Nulltarif soll der Umstieg vom individuellen Pkw-Verkehr auf den ÖPNV einen großen Schritt vorankommen. Die Finanzierung kann über die Erhebung einer Verkehrsabgabe für alle Bürgerinnen und Bürger in der Stadt erfolgen.**

Begründung:

### **Mobilität nach Einkommen – Nicht mit uns!**

Jedem, der sich in Aschaffenburg aufhält, ist, unabhängig vom Einkommen, die Möglichkeit an der Teilhabe am öffentlichen und kulturellen Leben zu gewähren. Die Mobilität soll sich in Aschaffenburg in Zukunft vor allem durch die Nutzung des ÖPNV bestimmen. Wir wollen mittelfristig eine unentgeltliche Nutzung des ÖPNV einführen, um das soziale Recht der Mobilität vom Einkommen des Einzelnen abzukoppeln.

### **Mehr Lebensqualität in der Stadt**

Ein fahrscheinloser, gemeinschaftlich finanzierter ÖPNV kann einen weiteren Beitrag dazu leisten, den Individualverkehr durch Pkw in der Stadt weiter zu begrenzen und Aschaffener und die Gäste unserer Stadt auf die Nutzung des städtischen Nahverkehrs umzulenken. Weniger Pkw-Individualverkehr bedeutet weniger Lärm und Emissionen. Aschaffenburg benötigt weniger Parkflächen in der Innenstadt und gewinnt mehr nutzbare Freiräume.

### **Konzept**

Die AVG wird beauftragt, ein Konzept zur Umsetzung eines fahrscheinlosen, unentgeltlichen ÖPNV, in dem die zu erwartenden Fahrgastzahlen, die hierzu benötigten Beförderungsmittel sowie deren Kosten transparent und nachvollziehbar darzustellen sind, zu prüfen. Eine Erweiterung des unentgeltlichen, fahrscheinlosen ÖPNV auf das Aschaffener Umland wäre wünschenswert.

### **Gemeinschaftliche Finanzierung**

Die Finanzierung erfolgt über die Erhebung kommunaler Abgaben.

Das Musterbeispiel für eine Stadt von 70.000 Einwohnern – in der die Einführung des Nulltarifes für städtische Busse in hervorragender Weise geklappt hat - ist die Stadt Hasselt in Belgien. Dort gab es bis in die Mitte der 90er Jahre nur zwei Buslinien. Nach Einführung des Nulltarifs für Busse hat sich die Anzahl der Busbenutzer von 1000 auf 7000 pro Tag erhöht. Jetzt fahren 11 Buslinien. Alle 5 Minuten hält der Bus an den Haltestellen und der verstopfte Stadtring wurde zum „Grünen Boulevard“. Es gibt im Stadtzentrum keinen Stau mehr und die Luftverschmutzung sank deutlich. Ähnliche Konzepte gibt es bei uns in Deutschland bei den Semestertickets für Studenten. Alle Studenten zahlen einen Semesterbeitrag an der Uni, von dem sie ein Ticket für den öffentlichen Nahverkehr bekommen ob sie es brauchen oder nicht. So nutzen mehr Studenten die Verkehrsunternehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Büttner

Stadtwerke Aschaffenburg Verkehrs GmbH | Postfach 100109 | 63701 Aschaffenburg |

Herrn Stadtrat  
Johannes Büttner  
Bergstraße 6  
63743 Aschaffenburg

Ihr Schreiben vom: 27.09.2012  
Ihre Zeichen:  
Ansprechpartner: Peter Bickel/Wolfgang Kuhn  
Geschäftszeichen: WK Pb-ro  
Telefon: 06021 391-221  
Fax: 06021 391-399-221  
E-Mail: Peter.Bickel@stwab.de  
Datum: 08.10.2012

## Fahrscheinlose Nutzung der Stadtbusse Einführung eines Nulltarif im ÖPNV

Sehr geehrter Herr Stadtrat Büttner,

Sie beantragen die Möglichkeit einer fahrscheinlosen Nutzung der Stadtbusse und die Gegenfinanzierung der damit einhergehenden Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen zu prüfen.

Um in dieser Frage Rechtssicherheit zu bekommen, wurde am 01.06.2012 diese Fragestellung durch das Finanzreferat der Stadt Aschaffenburg an die Regierung von Unterfranken Kommunalaufsicht herangetragen.

Im Antwortschreiben der Regierung von Unterfranken vom 10.07.2012 geht hervor, dass die Gegenfinanzierung der Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen bei dem ÖPNV-Aufgabenträger, der Stadt Aschaffenburg liegt.

Aufgrund der aktuellen Gesetzeslage hat der Aufgabenträger aber nicht die Möglichkeit, die hierfür notwendigen Mittel durch eine „Nahverkehrsabgabe“ oder „City-Maut“ zu erheben. Darüber hinaus bezweifelt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in seiner Presse-Information vom 23.05.2012 den Nutzen des Nulltarifs im Nahverkehr. Nach deren Auffassung kann eine Verkehrswende zugunsten des umweltfreundlichen ÖPNV am effektivsten durch eine Attraktivitätssteigerung erreicht und die Mittel, die zur Finanzierung eines Nulltarifes aus öffentlichen Haushaltsmitteln notwendig wären, sollten besser hierfür eingesetzt werden. Sehr geehrter Herr Büttner, derzeit besteht weder im Bayerischen Kommunalabgabengesetz (KGA), noch im bundesrechtlichen Straßenverkehrsrecht (StVO) oder im Landesrecht eine Rechtsgrundlage zur Gegenfinanzierung einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung. Nach Informationen aus dem Bayerischen Staatsministerium des Inneren gibt es derzeit auch keine Überlegungen die Rechtsgrundlagen dahingehend zu ändern.

Unabhängig von den Fragen einer Gegenfinanzierung der kostenfreien Nutzung des Stadtbusverkehrs zu Lasten der Allgemeinheit ist für die Stadtwerke selbst ein Entgeltsverzicht kommunalrechtlich unzulässig.

Stadtwerke Aschaffenburg  
Verkehrs GmbH  
Werkstraße 2  
63739 Aschaffenburg  
Telefon +496021 391-333  
Telefax +496021 391-202  
Internet www.stwab.de

Aufsichtsratsvorsitzender  
Oberbürgermeister  
Klaus Herzog  
Geschäftsführer  
Ass. jur. Peter Bickel  
Dipl.-Ing. Dieter Gerlach

Sitz der Gesellschaft  
Aschaffenburg  
Registergericht  
Aschaffenburg [HRB Nr. 7843]  
USt-Ident-Nr. DE 132 115 294  
USt-Nr. 204/114/70084

Sparkasse Aschaffenburg  
Konto 89 050  
BLZ 795 500 00



Die Aufgaben des Verkehrsbetriebs der Stadt sind nach der Gemeindeordnung in der Organisationsform des Wirtschaftsbetriebes nach der Eigenbetriebsverordnung wahrzunehmen. Es gelten danach die Grundsätze der Wirtschaftsführung gem. § 6 Abs. 3 und § 8 Abs. 1 der Eigenbetriebsverordnung. Die genannten Vorschriften sind spezielle Ausformungen der Art. 61 und 62 GO, die auch für Eigenbetriebe zu beachten sind.

Nach Art. 62 GO haben die Gemeinden für ihre Leistungen „soweit vertretbar und geboten“ Entgelte zu verlangen. Die Pflicht zur Entgelterhebung gilt vor allem dann, wenn nur bestimmte Benutzerkreise, wie Fahrgäste des Busbetriebs, Leistungsempfänger auf Kosten der kommunalen Einrichtung sind. Nach dem Verursachungsprinzip sollen entsprechende Kosten nicht auf die Allgemeinheit abgewälzt, sondern nach den Vorgaben der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit soweit vertretbar und geboten über Entgelte der Leistungsempfänger abgedeckt werden. Ein Verzicht auf die vertretbaren und gebotenen Entgelte würde im Ergebnis gegen die kommunalrechtlichen Wirtschaftsgrundsätze verstoßen und das kommunale Vermögen schädigen. Unweigerlich stellen sich daraus auch haftungsrechtliche Fragen.

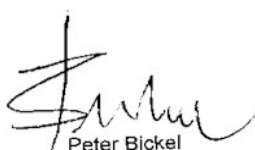
Ein weiterer Aspekt der fahrscheinlosen Nutzung der Stadtbusse bezieht sich auf den VAB-Gemeinschaftstarif. Diese Verkehrskooperation wäre mit dem entgeltfreien Stadtbusverkehr nicht fortsetzbar.

Gemäß § 23 der GeschO werden wir Ihren Antrag vom 06.02.2012 im Rahmen einer der nächsten Sitzungen auf die Tagesordnung setzen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich und gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**Stadtwerke Aschaffenburg**



Peter Bickel

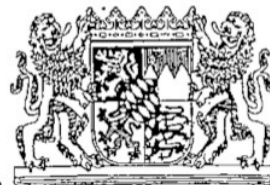


Dieter Gerlach

Anlage

Verteiler: Amt 10 Frau Stegmayer, GK Frau Rothgaenger

# REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



112120  
2120,81

Regierung von Unterfranken 97064 Würzburg

Verfeiler: *[Handwritten: 81]*

Eingang: 17. Juli 2012

Stadt Aschaffenburg  
Herrn Oberbürgermeister  
Klaus Herzog  
Dalbergstraße 15  
63739 Aschaffenburg

*[Handwritten: 41 NR]*

*[Handwritten: SK erledigt am 18.7.12 NK]*

**STADT ASCHAFFENBURG**  
EINGANG  
13. Juli 2012

*[Handwritten: 81]*

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom 2/2, 01.06.2012

Unser Zeichen (bitte angeben)  
Sachbearbeiterin/Sachbearbeiter 21-3621.00-8/12  
Herr Brückner

Telefon (09 31) 380-1208  
Telefax (09 31) 380-2208  
heiko.brueckner@reg-ufr.bayern.de

Zi.-Nr. H 206  
Datum 10.07.2012

## Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) u.a.; „Fahrscheinlose Nutzung der Stadtbusse“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zu Ihrer Anfrage vom 01.06.2012, hier eingegangen am 22.06.2012, bezüglich der kostenlosen Nutzung des Stadtbusses und Möglichkeiten der Gegenfinanzierung teilen wir folgendes mit:

### 1. Kostenlose Nutzung des ÖPNV („Nulltarif im ÖPNV“)

Die zeitlich begrenzte Einführung eines Nulltarifes für jedermann, z.B. als vorübergehende Sonderaktion, ist grundsätzlich geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu interessieren und zu gewinnen.

Erfahrungen mit der dauerhaft kostenlosen ÖPNV-Nutzung liegen uns für Unterfranken nicht vor. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV weist aber in einer aktuellen Veröffentlichung (Bus & Bahn 6/2012) auf Erfahrungen im In- und Ausland hin, wonach der politisch gewünschte Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV bei Einführung eines Nulltarifs erheblich geringer sei, als bei einer Verbesserung von Qualität und Quantität des Angebots. Ohne kundenbezogene Angebotsverbesserungen finde bei Einführung eines Nulltarifs vor allem ein überproportionaler Umstieg von Fußgängern und Radfahrern auf den ÖPNV statt. Der VDV zieht vor diesem Hintergrund das

Postfachadresse  
Regierung von Unterfranken

Hausadresse  
Regierung von Unterfranken H = Peterplatz 9

Dienstgebäude

Telefon (09 31) 3 80 - 00  
Fax (09 31) 3 80 - 22 22

Sie erreichen uns in den Kernzeiten  
Mo - Do 8:30 - 11:30 Uhr  
Fr 8:30 - 10:00 Uhr

Fazit, dass die zur Finanzierung eines Nulltarifs erforderlichen öffentlichen Haushaltsmittel effizienter zur angebotsbezogenen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (höhere Fahrplandichte, verbesserte Fahrzeugqualität) eingesetzt werden sollten.

## 2. Gegenfinanzierung durch eine Nahverkehrsabgabe

Die mit der kostenlosen Nutzung des ÖPNV verbundenen Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen bedürfen der Gegenfinanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger - hier der Stadt Aschaffenburg - wenn dieser den Nulltarif politisch vorgibt.

Dabei hat der ÖPNV-Aufgabenträger nicht die Möglichkeit, die hierfür erforderlichen Mittel seinerseits durch eine „Nahverkehrsabgabe“ von der Bevölkerung zu erheben.

Allen diskutierten Modellen der Nahverkehrsabgabe liegt der Gedanke zugrunde, dass ein bestimmter Teil der Bevölkerung einen Pauschalbetrag an die Kommune zahlt, um die Kosten des ÖPNV zu refinanzieren, während im Gegenzug die Kommune die kostenlose ÖPNV-Nutzung ermöglicht. Das Bayerische Kommunalabgabengesetz (KAG) kennt in der Erhebungshoheit der Gemeinden jedoch nur die Verbrauchs- und Aufwandsteuern (Art. 3 KAG), Beiträge (Art. 5 KAG) und Gebühren (Art. 8 KAG). Wir teilen Ihre Rechtsauffassung, dass eine Nahverkehrsabgabe mit der beschriebenen Intention unter keinen dieser Abgabebegriffe fällt. Bei der Nahverkehrsabgabe handelt es sich vielmehr um eine Sonderabgabe, für die eine Rechtsgrundlage, die die Kommunen zur Erhebung berechtigen würde, erst geschaffen werden müsste. Nach den uns vorliegenden Informationen aus dem Bayerischen Staatsministerium des Innern gibt es seitens des Landesgesetzgebers aber keine Überlegungen, die landesrechtlichen Rechtsgrundlagen dahingehend zu ändern.

## 3. Gegenfinanzierung durch „City-Maut“

Als City-Maut wird die Erhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur bezeichnet. In der politischen Diskussion werden mit der Einführung von städtischen Straßenbenutzungsgebühren vor allem folgende praktische Ziele verbunden:

- Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt durch die Verringerung des Verkehrsaufkommens
- Verbesserung der Luftqualität und Verringerung des Verkehrslärms
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch die zeitliche und räumliche Steuerung der Verkehrsnachfrage (Staureduktion bzw. effizientere Nutzung)
- Zusätzliche Einnahmen für Kommunen.

In Deutschland wird vor allem im Zuge der Luftreinhaltevorschriften der EU im Bezug auf Feinstaub und Stickstoffdioxid über die Einführung einer City-Maut in mehreren deutschen Großstädten diskutiert.

Allerdings besteht derzeit weder im bundesrechtlichen Straßenverkehrsrecht (StVO), noch im Landesrecht eine Rechtsgrundlage für die Einführung einer City-Maut, so dass diese für eine Gegenfinanzierung der kostenlosen ÖPNV-Nutzung nicht in Frage kommt.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Brückner  
Regierungsdirektor

# Eine Einschätzung der Antworten der Regierung Unterfranken vom 10.7.2012 und der Stadtwerke Aschaffenburg vom 8.10.2012

## **Befristete Einführung zum Test!**

**Eine befristete Einführung wird von der Regierung als grundsätzlich geeignet angesehen um zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu interessieren.**

Dies könnte eine geeignete Maßnahme sein, um festzustellen, ob und inwieweit sich das Mobilitätsverhalten durch eine Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel beeinflussen lässt. Befristete Maßnahmen wären Modellversuche z.B. der Einsatz von Pendelbussen von den Park und Ride Parkplätzen, u.a. auch beim Stadtfest und an verkaufsoffenen Sonntagen, dem Volksfest oder Afrikafest und anderen Großveranstaltungen. Die Einführung von Ringbuslinien um die Innenstadt oder zur Verbindung der verschiedenen Stadtteile. Die kleinen Schritte sind vielfältig.

## **„Nulltarif“ auch unbegrenzt umsetzbar?**

**Im Gegensatz zu den Aussagen der Stadtwerke, die ja eine solche Möglichkeit grundsätzlich ablehnen, lässt das Schreiben der Regierung den Schluss zu, dass ein "Nulltarif"/fahrscheinloser Nahverkehr auch als unbegrenzte Maßnahme umsetzbar ist.** Siehe auch die Aussagen der Regierung unter Ziff 2 ihres Schreibens.

Hier steht wörtlich:

"Die mit der kostenlosen Nutzung des ÖPNV verbundenen Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen bedürfen der Gegenfinanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger - hier der Stadt Aschaffenburg - wenn dieser den Nulltarif politisch vorgibt."

Das heißt: Die Stadt kann dies beschließen - muss aber die Kosten dafür aus ihrem Haushalt tragen. (übliche Einnahmen wie Gewerbesteuer und Grundsteuer B)

## **z.Z. keine zweckbestimmte Gegenfinanzierung möglich!**

**Nach dem momentanen bayrischen und bundesdeutschen Rechtsregeln ist laut dem Schreiben der Regierung weder eine zweckgebundene "Nahverkehrsabgabe" noch eine "City-Maut" als Gegenfinanzierung möglich.** (Vielleicht ändert sich das bei einer neuen Bundesregierung und anderen Mehrheiten im Landtag ab 2013.)

## **Ein Entgeltverzicht sei kommunalrechtlich nicht zulässig!**

Die Stadtwerke behaupten, dass sie keinen Entgeltverzicht üben dürften. Einen Entgeltverzicht der Stadtwerke haben wir mit der Forderung nach fahrscheinlosem Nahverkehr (Nulltarif) auch nicht erhoben sondern immer die Gegenfinanzierung durch die Stadt als notwendig erachtet. Damit entfällt auch das Argument der Stadtwerke, dass für sie ein Entgeltsverzicht kommunalrechtlich unzulässig sei.

## **Muss die Stadt Entgelte für Leistungen verlangen?**

Ob die Stadt bei einer Gegenfinanzierung der Eigenbetrieb gegen Art.62 GO verstößt ist offen. Die Stadt hat für ihre Leistungen "soweit vertretbar und geboten" Entgelte zu verlangen. Es steht aber auch im Art.62 GO, dass die Stadt "zur Erfüllung ihrer Aufgaben ... im übrigen aus Steuern" ihre Gelder beschafft "soweit die sonstigen Einnahmen nicht

ausreichen."

Die Aussage ob Fahrscheineinnahmen "vertretbar und geboten" seien muss bei der Einführung des Nulltarifs mit der ökologischen aber auch ökonomischen Gegenrechnung für die positiven Aspekte des Umstiegs auf den ÖPNV abgewogen werden. Hier kann man ganz sicher der Meinung sein, dass ein Einnahmeverzicht beim ÖPNV in einer Stadt in seiner Wirkung mehr Vorteile als Nachteile hat und dementsprechend die Nichterhebung von Entgelten „vertretbar und geboten“ ist.

### **VAB-Gemeinschaftstarif und Nulltarif für das Stadtgebiet**

Die Stadtwerke schreiben, sie wären im VAB-Verkehrsverbund integriert und hätten einen Gemeinschaftstarif. Hier wird von den Stadtwerken behauptet, "Diese Verkehrskooperation wäre mit dem entgeltfreien Stadtbusverkehr nicht fortsetzbar." Warum? Eine Erklärung erfolgt nicht. Warum ist kein entgeltfreier Nahverkehr im Stadtgebiet möglich wenn gleichzeitig vor den Stadtgrenzen für den VAB bis auf weiteres Entgelte verlangt werden? Ab der Stadtgrenze werden stadteinwärts z.B. keine 1,60 Euro mehr für die Fahrt in der Stadt verlangt bzw. in Richtung Landkreis wird dann ab der Stadtgrenze ein Fahrpreis in der tariflichen VAB-Höhe erhoben. Wo ist das Problem?

**Alles in allem ist das Schreiben der Regierung eine Bestätigung, dass rechtlich jederzeit ein fahrscheinloser Nahverkehr in der Stadt eingeführt werden kann. Der Stadtrat muss nur politisch wollen und dafür auch aus Haushaltsmitteln den Einnahmeausfall der Stadtwerke ausgleichen.**

Eine befristete, kurzfristige oder projektbezogene Einführung des als „Nulltarif“ bekannten fahrscheinlosen Nahverkehrs – wie selbst von der Regierung propagiert - steht also im ersten Schritt nichts mehr im Wege.

Jb/Okt.2012

## Teil 2

# Konzept – fahrscheinloser, umlagefinanzierter ÖPNV für die Stadt Aschaffenburg

### **Vorwort:**

In Zeiten gesteigerter Mobilitätsbedürfnisse und steigender Kosten des Personenkraftverkehrs ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als gemeinsame Aufgabe unumgänglich. **Die Kommunale Initiative in Aschaffenburg und die Piratenpartei bundesweit** haben sich zum Ziel gesetzt diese Weiterentwicklung aktiv zu fördern – der Gedankengang eines ticketfreien ÖPNV stellt einen zentralen Punkt dieser Weiterentwicklung dar. Um aus der Idee einmal Realität werden zu lassen wurde das folgende Konzept für Aschaffenburg entwickelt. Als Vorlage diente der Vorschlag der Piratenpartei Nürnberg. Diese Vorlage wurde überarbeitet, verändert, ergänzt und auf Aschaffenburg zugeschnitten. Das Konzept ist eine Diskussionsgrundlage.

### **Gebietsbezug**

Der ÖPNV wird im Großraum Aschaffenburg über die VAB abgewickelt. Politisch umfasst dieses Gebiet die Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg, die kreisfreie Stadt Aschaffenburg und die angrenzenden hessischen Landkreise Main-Kinzig-Kreis, Offenbach, Darmstadt/Dieburg und der Odenwaldkreis.

An der VAB beträgt der Aufteilungsschlüssel für die Stadtwerke Aschaffenburg 21%. Die weiteren Unternehmen sind die VU mit 47%, KVG-Bus mit 17%, die HLB mit 3% und die DB mit 12%. Die gesamten Fahrscheineinnahmen der VAB betrugen 2011 24,94 Millionen Euro. **Da der Stadtrat Aschaffenburg nur für das Angebotsgebiet der Stadtwerke entscheiden kann und darf, ist das Konzept auch nur auf dieses Gebiet zugeschnitten. Finanzielle Entscheidungen betreffen nur die Bürger von Aschaffenburg.**

Wünschenswert wäre die Ausweitung des fahrscheinlosen ÖPNV auf das ganze VAB-Gebiet. Dies ist allerdings eine weitere Zukunftsaufgabe.

### **Ziele für den ÖPNV**

- 1) Das ökonomische Ziel des Konzeptes ist den ÖPNV effizienter innerhalb des aktuellen Finanzierungsbedarfs zu gestalten. Damit wird er für alle günstiger.
- 2) Das ökologische Ziel des Konzeptes ist die Einsparung von möglichst viel CO<sub>2</sub> und Feinstaubbelastung durch positive Anreize auf den ÖPNV umzusteigen.
- 3) Das soziale Ziel des Konzeptes ist die Sicherstellung und Erweiterung der individuellen Mobilität aller Bürger.

### **Rahmen des Konzepts**

Jegliche politische Konzeption erfordert ebenfalls eine klare Abgrenzung um hervorzuheben welche weiteren Felder zur Diskussion stehen. Aufgrund der Kürze dieses Konzeptes sind folgende Punkte aus dem Konzept ausgeklammert:

- 1) Diskussion über die Qualität des ÖPNV  
(Fläche/Taktung/Technik/Geschwindigkeit)
- 2) Diskussion über Serviceerweiterungen (Leihräder, Carsharing, Bürgerbusse)

### **Logische Maßnahmen im Zusammenhang mit dem fahrscheinlosem ÖPNV**

Mehrere politische Maßnahmen die nicht primär finanziellen/fiskalischen Charakter haben sollen vor der finanziellen Betrachtung genannt werden. Es sind:

- 1) Der ÖPNV in seiner aktuellen Form wird zu 50% durch staatliche also öffentliche Mittel finanziert.
- 2) Der ÖPNV kann nur sinnvoll durch aktive Bürgerbeteiligung entwickelt werden. Dabei müssen alle Bürger selbst über diese Neuausrichtung, die Neuinvestitionen und insbesondere über Grundausrichtung der Investitionsstruktur (Fläche contra Komfort) entscheiden.
- 3) Eine permanente Evaluation des Prozesses und Optimierung des Services sollte angesichts steigender Flexibilitäts- und Mobilitätswünsche einerseits und ebenfalls steigenden Kosten des motorisierten Individualverkehrs andererseits von vornherein in jegliche Neuinvestition bzw. Ausrichtung integriert werden.

### **Finanzielle Betrachtung**

Das Kernstück des **Konzeptes für einen fahrscheinlosen ÖPNV im Angebotsgebiet der Stadtwerke AB** ist natürlich die finanzielle/fiskalische Betrachtung. Die Stadtwerke haben 2011 einen Beförderungserlös von 5,9 Millionen Euro verzeichnet. Im Jahre 2011 konnte der Zuschussbedarf auf 2,82 Millionen Euro gesenkt werden. Der Gesamtaufwand betrug 8,7 Millionen Euro wobei hier auch Kapitalkosten von 1,4 Millionen Euro drinstecken (u.a. wurde auch der Regionale Omnibusbahnhof (ROB) mit 6 Millionen Euro gebaut – der muss abbezahlt werden). Die Betriebsmittel – Busse etc. – betrugen 2,3 Millionen Euro. (Quelle: Bericht zum Omnibusbetriebskostenvergleich 2011 – Vorlage Werksenat 20.09.2012)

Da der ticketfreie ÖPNV nur die Fahrkartenerlöse verändert betrachten wir nur die Einnahmen durch diese **Fahrkartenerlöse, d.h. 5,9 Millionen Euro.**

Gleichzeitig ergeben sich jedoch auch Einsparpotentiale die natürlich gegengerechnet werden können. Diese setzten sich wie folgt zusammen:

#### **Einsparungen (Schätzung)**

|   |                     |
|---|---------------------|
| <b>Einsparung Verkaufsprozess ca 4%</b>         | <b>220.000 Euro</b> |
| <b>Strukturvereinfachung Tarifplanung ca 2%</b> | <b>110.000 Euro</b> |
| <b>Schwarzfahrerverfolgung ca. 0,5%</b>         | <b>30.000 Euro</b>  |
|   | <b>360.000 Euro</b> |

Diese sind entsprechend der Ausarbeitungen der Arbeitsgruppe der Nürnberger Piraten absolut konservativ geschätzt und es ist anzunehmen, dass weiteres Sparpotential vorhanden ist und sich auch bei einer Umsetzung des Konzeptes einstellen wird. Für die weitere Berechnung wird hier aber von den „gering“ geschätzten Einsparungen ausgegangen.

**Somit liegt das Zwischendefizit bei rund 5,5 Mio. Euro die es gilt gegen zu finanzieren.**

### **Gegenfinanzierung**

Als Finanzierungskonzept kommen mehrere Alternativen in Betracht:

#### **Finanzierungsalternative 1 – City-Maut!**

Ausgehend von den Berechnungen von Boris Palmer, grüner Oberbürgermeister von Tübingen, zur Citymaut würde die Einführung der Citymaut in Aschaffenburg für die Finanzierung des ticketlosen ÖPNV im Bereich der AVG reichen. Es wäre sogar ein deutliches Plus, das für die Erweiterung des ÖPNV benutzt werden könnte, vorhanden. Für Tübingen mit einer Fahrpreiseinnahme von 6,5 Millionen Euro, die durch die City-Maut gegenfinanziert werden müssten, würde bei einer City-Maut von einem Euro pro Einfahrt, ein Nettoerlös von 20 Millionen Euro im Jahr erzielt werden. Umgerechnet für

Aschaffenburg wäre mindestens ein Nettoerlös von 10 bis 15 Millionen Euro zu erzielen. Auch hier wären dann weitere Mittel zur Erweiterung des ÖPNV vorhanden. Betroffen wären vor allem die Pendler aus den Landkreisen.

### **Finanzierungsalternative 2 – Haushalt!**

Als weitere Alternative zur Finanzierung des fahrscheinlosen ÖPNV könnte das Defizit über den normalen Haushalt gegenfinanziert werden. Sollten die vorhandenen Haushaltsmittel nicht reichen, so ist statt einer Verschuldung eine Erhöhung der Grund- und Gewerbesteuer zur Ausgleicheung des Haushaltes möglich. Die Erhöhung des Gewerbesteuerhebesatzes von 385 auf 415 würde (unter Bezug auf die Zahlen von 2010) z.B. mit ca. 3.0 Millionen Euro Mehreinnahmen zu Buche schlagen. Damit wäre die Stadt Aschaffenburg immer noch unter dem Satz von Würzburg mit 420 Punkten. Schweinfurt mit 370 Punkten ist als Stadt mit Großindustrie nicht vergleichbar. Eine Erhöhung der Grundsteuer –B– von 350 v.H. auf 400 v.H. würde z.B. ebenfalls ca. 1,5 Millionen Euro Mehreinnahmen bringen.

Damit wäre eine Gegenfinanzierung mit 4,5 Millionen erreicht. Die Lücke würde nur noch 1 Million Euro betragen.

Die Fahrkarte würde dann über die Miete, Grundbesitz bzw. Gewerbesteuer gezahlt werden. Für Unternehmen ergibt sich eine Realeinsparung durch den Wegfall von Jobtickets und ähnlicher Kosten.

### **Finanzierungsalternative 3 – Nahverkehrsabgabe!**

Die Einführung einer Nahverkehrsabgabe von jährlich durchschnittlich 100 bis 150 Euro würde bei ca. 50.000 einkommens- und lohnsteurpflichtigen Bürgern ausreichen um das Defizit von 5,5 Millionen Euro zu decken. Eine einkommensbezogene oder soziale Staffelung sollte möglich sein. In Fachkreisen wird diese Möglichkeit "Bürgerticket" genannt. Das Kalkül hinter dem Bürgerticket klingt einleuchtend: Wer eine Monatskarte besitzt, nutzt sie auch. Ob diese Kommunalabgabe für den ÖPNV vom Land Bayern erlaubt wird, muss noch geklärt werden.

### **Über die Umsetzung des Konzeptes sollte die Bürger in Form eines Bürgerentscheides abstimmen.**

#### **Weiterführende Punkte**

Den logischen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem fahrscheinlosen ÖPNV stehen einige Ideen gegenüber die nicht innerhalb dieses Konzeptes einbezogen wurden:

- 1) Natürlicherweise hilft ein funktionierender ÖPNV den CO<sub>2</sub>-Verbrauch zu senken. Somit wäre es nur eine durchaus logische Folgerung den ÖPNV auch an den CO<sub>2</sub>-Zertifikatshandel anzuschließen und so Einnahmen zu generieren. Dieses ist z.Zt. nicht der Fall. Eine Berechnung über die tatsächlichen Einsparungen und möglichen Einnahmen würde dieses Konzept absolut sprengen.
- 2) Lärm und Feinstaub sind Maßstab individuell gefühlter Lebensqualität. Diese Lebensqualität lässt sich nur bedingt in einer Betriebswirtschaftlichen aber auch selbst in einer Volkswirtschaftlichen Betrachtung ausdrücken. Folglich müssen die Bürger in ihrer Mehrheit entscheiden wie hoch der Wert dieser Lebensqualität ist und den Preis den sie zu zahlen bereit sind festlegen.
- 3) Trotz der absoluten Unberechenbarkeit muss auch auf die vielen Hunderttausender Minuten eingesparter „Ticketeinkaufszeit“ hingewiesen werden, die sich aus den individuellen Kaufvorgängen aggregieren. Jenseits der intensiven volkswirtschaftlichen Betrachtung macht es das alltägliche Leben

- einfacher.
- 4) Grundlegend wäre auch die Parkraumbewirtschaftung inklusive der bisher unregulierten Parkplätze auf den öffentlichen Straßen zur Finanzierung heranzuziehen.
  - 5) Last but not least sehen wir ein großes Potential eines ticketfreien ÖPNV in der Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums. Einerseits bedeutet es für den Einzelhandel eine Art „Wettbewerbsausgleich“ gegenüber den Einkaufsmöglichkeiten im Internet; der fahrscheinfreie ÖPNV wird nicht alle Probleme in diesem Kontext lösen ist aber neben den anderen Vorschlägen ein wichtiger Baustein im Stadtentwicklungskonzept.

### **Zielprüfung**

Jedes Konzept sollte nach der technischen Diskussion zu guter Letzt nochmals daraufhin überprüft werden ob es denn die Vorgaben erfüllt.

- 1) Das ökonomische Ziel wird durch Realeinsparungen, Rationalisierung und Gegenfinanzierung erreicht.
- 2) Das ökologische Ziel wird durch ein durch deutliches Umsteigen von PKW auf ÖPNV erreicht.
- 3) Das soziale Ziel ist durch Umsetzung eines solchen Konzeptes erfüllt, da alle (auch diejenigen die sich heute keine Fahrkarte leisten können) ins Konzept integriert sind.

### **Weiter Schritte:**

- 1) Im ersten Schritt sollte einen fahrscheinfreien ÖPNV auf einer noch zu realisierenden Ringbuslinie eingeführt werden. Das ist von den Kosten überschaubar, fördert auch den Einzelhandel und liefert garantiert interessante Informationen. Alternativ könnte auch er auch auf der Strecke der Buslinien 4 und 10 (ROB – Schweinheim) zum Zuge kommen. Schweinheim ist mit rund 10.000 Einwohnern der größte Stadtteil der nicht von überregionalen Buslinien versorgt wird und damit Abends ab 21:25 und Sonntagsfrüh ohne Busanbindung ist.
- 2) Nachdem Tallin die erste größere Stadt ist, die flächendeckend auf fahrscheinfreien ÖPNV setzt, sollte im zweiten Schritt das System vor Ort getestet werden.
- 3) Das fahrscheinlose ÖPNV-Konzept basiert auf einer dezentralen Einführung des Systems. Weltweit wird jedoch an fahrscheinlosen ÖPNV-Konzepten gearbeitet. Diese sollten miteinander verglichen und evaluiert werden.

jb – Okt. 2012

### **Quellenmaterial und Kontakt:**

[http://wiki.piratenpartei.de/Positionspapiere/Einführung\\_eines\\_Nulltarifes\\_im\\_ÖPNV](http://wiki.piratenpartei.de/Positionspapiere/Einführung_eines_Nulltarifes_im_ÖPNV)  
**Beschlossenes Positionspapier BPT 2011.2 Piratenpartei / Einführung eines Nulltarifes im ÖPNV:** „... Die Piratenpartei fordert eine Analyse der Machbarkeit eines fahrscheinfreien ÖPNVs. Wir setzen uns dafür ein, zunächst ein oder mehrere Pilotprojekte umzusetzen, die wissenschaftlich begleitet werden sollen. Gut geeignet sind hierzu kleinere oder mittelgroße Städte, deren ÖPNV-Systeme aufgrund ihrer Insellage nicht mit anderen Großstädten vernetzt sind. Im Erfolgsfall soll der Modellversuch schrittweise bundesweit ausgedehnt werden. Der Öffentliche

Nahverkehr zum Nulltarif mit hohen qualitativen und quantitativen Standards wird auf Dauer die Mobilität eines jeden Bürgers erhöhen und in Zukunft einen hohen Stellenwert in der Schaffung eines umweltfreundlichen sowie ressourcenschonenden Verkehrsangebotes einnehmen.“

**Kontakt:**

Fragen zum Konzept für Aschaffenburg bitte an: [johannes.buettner@kommunale-initiative.de](mailto:johannes.buettner@kommunale-initiative.de) - [info@kommunale-initiative.de](mailto:info@kommunale-initiative.de) – [www.kommunale-initiative.de](http://www.kommunale-initiative.de)

Kontakt: [admin@piraten-ufr.de](mailto:admin@piraten-ufr.de), Lars Zillger und Jürgen Neuwirth

Kontakt: Piratenpartei Nürnberg; Zirkelschmiedsgasse 5 – 90402 Nürnberg –

[vorstand@piraten-nbg.de](mailto:vorstand@piraten-nbg.de) Fragen zum Konzept für Nürnberg bitte an

[emanuel@kotzian.de](mailto:emanuel@kotzian.de) oder [christina.grandrath@piraten-nbg.de](mailto:christina.grandrath@piraten-nbg.de)

Linksammlung/Arbeitsnachweise

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/9011/analyse/kostenloser-oepnv-vorteile-nachteile-effekte/>

Facebook – Gruppe Ticketfrei und Spaß dabei:

<http://www.facebook.com/groups/383367061703571/>

Video Fahrscheinloser ÖPNV:

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/9879/analyse/video-fahrscheinloser-oepnv-piratenpartei-braunschweig/>

Mobilitätsstilanalysen:

<http://idw-online.de/pages/de/news141187>

<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/114295/>

Die Stadt Hasselt:

<http://toerisme.hasselt.be/du/content/4404/met-de-bus.html>

Zukunft Mobilität:

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/9011/analyse/kostenloser-oepnv-vorteile-nachteile-effekte/>

weitere Links

[http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/tuebingen\\_artikel,-Palmer-will-die-City-Maut-\\_arid,170245.html](http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/tuebingen_artikel,-Palmer-will-die-City-Maut-_arid,170245.html) [http://www.michael-menzel.info/fileadmin/MichaelMenzel/Konzept\\_OEPNV\\_2012.pdf](http://www.michael-menzel.info/fileadmin/MichaelMenzel/Konzept_OEPNV_2012.pdf)

<http://derstandard.at/1317019792753/Kostenlose-Oeffis-Weniger-als-ein-Drittel-der-Kosten-werden-durch-Tickets-getragen>