S-52 Alternative ÖPNV-Finanzierungsmodelle ermöglichen

Gremium:	KV Wuppertal
Beschlussdatum:	28.05.2021
Tagesordnungspunkt:	NRW sozial-ökologisch erneuern – mit diesen Projekten zeigen wir, wie wir die Zukunft sozial-ökologisch gestalten (Verkehr, Wirtschaft und Beschäftigung, Strukturwandel, Digitalisierung, Stadtentwicklung, Verbraucherschutz, ...)

Kurzbeschreibung des Projekts, inklusive Beschreibung des Alltagsbezugs/-nutzen für die Wähler*innen

Die Finanzierung des ÖPNV muss auf neue Beine gestellt werden, um die Wende hin zu klimafreundlicher Mobilität zu erreichen. Hierfür müssen Ansätze wie das Bürger*innenticket oder auch die in Frankreich eingeführte Transportsteuer in den Kommunen erprobt werden können. Das in Wuppertal entwickelte Solidarische Bürger*innenticket ist dabei ein möglicher Baustein. Hierbei werden alle Bürger*innen an der Finanzierung beteiligt und können im Gegenzug jederzeit ticketfrei („Flatrate“) fahren.

Welches übergeordnete Ziel setzt das Projekt um (z.B. Verkehrswende)?

Verkehrswende, ÖPNV-Finanzierung, Attraktivitätssteigerung und Ausbau

Hauptangriffspunkt ist die Weigerung, für ein Ticket zu zahlen, das man nicht nutzt bzw. nutzen kann (z. B. aufgrund fehlender Angebote). Daher ist zunächst geplant, eine modellhafte Erprobung in Kommunen zu ermöglichen, die dies ausdrücklich wollen. Außerdem sollen Personen in Gebieten von der Zahlung ausgenommen werden, die über keine angemessene ÖPNV-Erschließung verfügen. Ziel ist, den Ausbau des ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen und ihn somit zu einer attraktiven Alternative zum MIV zu machen.

Worin besteht der Beitrag zur Schärfung des grünen Profils, worin die Möglichkeit der kommunikativen

Da der ÖPNV vielerorts finanziell auf wackeligen Beinen steht, bedarf es dringend einer Debatte über eine Neuaufstellung des Finanzierungsmodells, die alle Verkehrsteilnehmer*innen solidarisch miteinbezieht. Die anderen Parteien werden sich zwar grundsätzlich ebenfalls für einen starken ÖPNV aussprechen, aber mit Rücksicht auf eine starke MIV-Lobby nicht zu konkret Position beziehen können.

Wie wird das Projekt konkret umgesetzt (verwaltungstechnisch, rechtlich, finanziell, zeitlich?

Auf Landesebene braucht es Änderungen verschiedener Vorschriften, so z. B. eine Anpassung des Kommunalabgabengesetzes, damit die Kommunen einen entsprechenden Beitrag für das Solidarische Bürger*innenticket erheben können. Außerdem müssen die jeweiligen Verkehrsverbände ein solches Projekt ermöglichen und unterstützen.

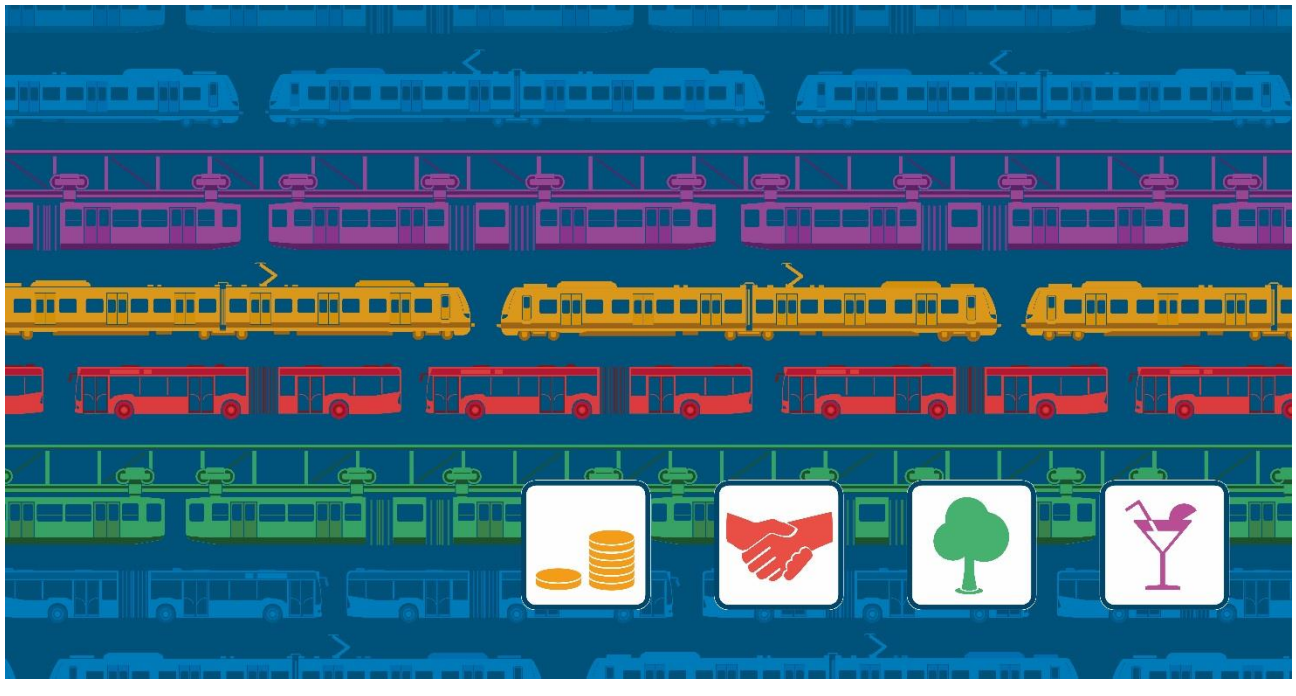
Die Eckpunkte des Wuppertaler Modells können hier eingesehen werden: https://www.buergerticket-wuppertal.de/wp-content/uploads/2019/01/2019_01_30_Solidarisches-Bürgerticket_V2neu.pdf

Unterstützer*innen

Michèle Eichhorn (KV Düsseldorf)

Solidarisches Bürgerticket

FÜR WUPPERTAL



INHALTSVERZEICHNIS

I. Kurzfassung 3
II. Das Solidarische Bürgerticket 4
III. Entwurf einer Nahverkehrsbeitragssatzung 5
A. Ticketinhaber*innen 5
B. Erschließungsgebiet und -qualität 6
C. Ausgabenermittlung 7
D. Satz der Abgabe 7
E. Zeitpunkt der Fälligkeit 8
IV. Zusätzliche Einnahmen 9
A. Tagesgäste und Einpendler*innen 9
B. Sondertickets 9
C. Parkplatzbewirtschaftung 9
D. Bußgelderverwertung 9
E. Stellplatzabgabe 9
F. Werbung/Pacht 10
V. Einnahmenschätzung 11
VI. Verbesserungen im ÖPNV-Angebot 16
VII. Angenommene Effekte 18
A. Ökonomie: 18
B. Umwelt 18
C. Stadt & Gesellschaft 19
D. Solidarität 20
VIII. Statements 21

Impressum:
Bürgerticket Initiative Wuppertal
Redaktion: Jan Niko Kirschbaum, Eddastr. 5, 42117 Wuppertal
www.bürgerticket-wuppertal.de
ePost: info@buergerticket-wuppertal.de
Twitter: @buergerticket

IM WISSEN,

… dass der Klimawandel das Leben in Deutschland und in der Stadt Wuppertal nachhaltig und drastisch verändern wird, wenn wir ihn nicht durch eine Veränderung unserer Lebensweise abmildern können;

… dass diese Erkenntnis von uns allen verlangt, unsere Fortbewegungsweise zu prüfen und nachhaltig zu leben;

… dass das 1947 etablierte Geschäftsmodell der Wuppertaler Stadtwerke des steuerlich subventionierten Querverbunds zwischen Energiegeschäft und ÖPNV nicht mehr tragfähig ist;

… dass die autogerechten Stadt eine Illusion ist und auch mit autonomen Autos bleiben wird;

… dass Mobilität die Grundlage für die Teilhabe aller Bürger*innen an der Gesellschaft ist;

… dass eine Stadt daher auf einen qualitativ hochwertigen ÖPNV nicht verzichten kann;

… dass der Wuppertaler ÖPNV Arbeitsplätze sichert;

… dass der Wuppertaler ÖPNV volkswirtschaftlich gewinnbringend fährt;

… dass mit Digitalisierung und Automatisierung gewaltige Veränderungen im Wuppertaler Stadtverkehr auf uns zukommen;

… und dass ein „Weiter-So“ verheerend für die Zukunft unserer Stadt und der nachfolgenden Generationen ist.

MIT DEM ZIEL,

… dass Wuppertal einen langfristig finanzierten ÖPNV erhält;

… dass mit den Gewinnen der WSW Energie & Wasser AG in die Zukunft der Stadt investiert werden kann;

… dass Wuppertal eine klimaneutrale Stadt wird;

… dass Wuppertals Luft sauberer wird;

… dass auf Wuppertals Straßen niemand mehr sterben muss;

… dass der Umweltverbund ein wesentlicher Teil der Mobilität Wuppertals wird;

… dass wir nachfolgenden Generationen ein lebenswertes Wuppertal hinterlassen;

… dass der Wuppertaler Nahverkehr bedarfsgerecht ausgebaut wird und an Attraktivität gewinnt;

schlägt die Bürgerticket Initiative Wuppertal eine gemeinschaftliche, transparente, sozial gerechte Finanzierung des Wuppertaler ÖPNV vor: das Solidarische Bürgerticket.

Unsere Skizze eines Solidarischen Bürgertickets verstehen wir als Einladung zur Diskussion. Wir freuen uns über Anregungen, Kritik, Vorschläge und eine offene, sachliche Debatte.

I. KURZFASSUNG

Idee:
Das Solidarische Bürgerticket steht für eine solidarische Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Wuppertal. Bereits heute wird ein Teil der Kosten des ÖPNV von der Allgemeinheit gedeckt. Dieses Modell (steuerlicher Querverbund) ist historisch gewachsen und langfristig nicht mehr tragfähig, weil die WSW in einem liberalisierten Energiemarkt einem scharfen Wettbewerb ausgesetzt sind. Die neue Reglung soll alle Bürger*innen, die vom ÖPNV ausreichend angebunden werden, an den Kosten des ÖPNV beteiligen und sie im Gegenzug mit einer Fahrtberechtigung ausstatten. Um das zu ermöglichen, muss der Landtag die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe beschließen. Zusätzlich werden weitere Finanzierungsmittel herangezogen, z.B. aus dem städtischen Haushalt oder durch das Land NRW (u.a. Sozialticketpauschale, Ausbildungspauschale). Wuppertal bleibt Mitglied im VRR, damit der reibungslose Übergang in die benachbarten Städte und Regionen erhalten bleibt.

Kosten:
In diesem Konzept schlagen wir die Erhebung eines dreistufigen Bürgerticketmodells vor. Der Standardpreis beträgt 50 € im Monat pro Person. Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 1500 € zahlen 30 €, Personen mit einem monatlichen Einkommen von unter 900 € zahlen nur noch 12.

Ausnahmen gelten für Schwerbehinderte nach den bislang geltenden Regelungen, Studierende mit Semesterticket (hier gilt das Semesterticket NRW), nicht schulpflichtige Kinder (von Abgaben befreit) und schulpflichtige Kinder. Für Schüler*innen fordern wir die Aufhebung der Unterschiede zwischen Standardpreis und ermäßigtem Preis. Wie erwarten die Gültigkeit der ermäßigten Preise (1. Kind 12 €, 2. Kind 6 €, 3. Kind frei) für alle Schüler*innen, unabhängig von der Entfernung des Wohnortes zur Schule.

Einnahmen:
Eine Berechnung der Einnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Orientierung geben. Wir kalkulieren mit Einnahmen in Höhe von 163 Mio. € Das bedeutet, dass die Ausgaben der WSW mobil GmbH aus dem Jahr 2017 (140 Mio. €) vollständig bestritten werden können und sogar der ÖPNV noch verbessert werden kann. Wir fordern ein besseres Angebot, bessere Ausstattung der Busse und eine bessere Kommunikation der WSW mit ihren Kunden.

Ziel:
Wir sind der festen Überzeugung, dass ein Bürgerticket Wuppertal auf viele verschiedene Weisen zu Gute kommen wird. Unser Vorbild sind viele Städte im In- und Ausland, die sich schon mit Mut und Tüchtigkeit daran gemacht haben, den Verkehrssektor an die Bedürfnisse von heute anzupassen. Ein besserer ÖPNV ist gut für die Wuppertaler Luft, verringert den Flächenverbrauch und hilft, den Klimawandel zu bewältigen. Ein optimal abgestimmter Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV reduziert Verkehrslärm, die Zahl der Verletzten durch den Straßenverkehr und steigert die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt. Unser Finanzierungsinstrument ermöglicht allen Mitbürger*innen, in Wuppertal mobil zu sein, ist ein Ausdruck gesellschaftlicher Solidarität und ermöglicht darüber hinaus die Verwendung der Mittel des steuerlichen Querverbunds in Höhe von ca. 50 Mio. € zum Wohl von Stadt und Stadtwerken.

II. DAS SOLIDARISCHE BÜRGERTICKET

Das ist die Idee: Wir, alle Bürger*innen der Stadt Wuppertal, finanzieren mit Nahverkehrsbeiträgen die Betriebskosten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in unserer Stadt. Investitionen sind durch die Stadt Wuppertal und andere öffentliche Träger zu leisten. Die Höhe des Nahverkehrsbeitrags orientiert sich mit vier Schranken an der Leistungsfähigkeit der Beitragenden. Im Gegenzug erhalten alle Beitragszahlenden eine unbeschränkte, ticketgebundene Fahrtberechtigung (Solidarisches Bürgerticket). Die WSW bleiben Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Andere Nutzende des ÖPNV zahlen wie gewohnt Tickets in der vom VRR vorgegebenen Tarifstruktur.

Bezeichnung:
Während der Beschäftigung mit diesem Thema hat sich die Bezeichnung Bürgerticket durchgesetzt, die dann von uns noch um das Attribut „Solidarisch“ ergänzt wurde. Wir sind uns bewusst, dass diese Bezeichnung, die nur ein Geschlecht beinhaltet, ausschließend wirken kann. Anderen Bezeichnungen, z.B. „Wuppertalticket“, stehen wir nicht ablehnend gegenüber.

Voraussetzung ist, dass das Land NRW die Erhebung eines Beitrags eigener Art innerhalb des bestehenden Kommunalabgabengesetzes NRW ermöglicht. Die Stadt Wuppertal erstellt und verabschiedet dann eine Nahverkehrsbeitragssatzung und stellt einen Tarifwunsch an den VRR gemäß § 8 Abs. 4 des VRR-Verbundgrundvertrags über die Kooperation der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Das Solidarische Bürgerticket gilt innerhalb der VRR-Tarifgebiete Wuppertal-West und Wuppertal-Ost (Waben 65 und 66) für beliebig viele Fahrten in allen Verkehrsmitteln (auch im Schienen-Personen-Nahverkehr).

Variante: Ausweitung des Gebiets
Denkbar ist eine Gültigkeit auch in den angrenzenden Tarifgebieten 67 (Schwelm / Ennepetal / Gevelsberg), 75 (Remscheid), 74 (Solingen), 64 (Erkrath / Haan / Hilden), 54 (Mettmann / Wülfrath), 55 (Velbert) und 46 (Hattingen / Sprockhövel). Die Modalitäten sind mit dem VRR zu klären.

Für Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches gilt nach wie vor der VRR-Tarif. Einzelne Fahrten innerhalb des VRR können für die Inhaber*innen des Solidarischen Bürgertickets mit dem Erwerb eines *Zusatztickets*, zu den Verkehrsverbünden AVV und VRS mit dem Erwerb des *Einfach-Weiter-Tickets* angetreten werden. Für regelmäßige Fahrten in angrenzende Tarifgebiete können Solidarische Bürgertickets mit dem Aufpreis entsprechend der jeweiligen Stufen B-D im VRR zu einem Abonnement aufgewertet werden.

Die Stadt Wuppertal und das Land NRW beteiligen sich zusätzlich an der Finanzierung der Betriebskosten, um die Kosten für die Bürger*innenschaft zu minimieren.

III. ENTWURF EINER NAHVERKEHRSBEITRAGSSATZUNG

Für die Erhebung von Nahverkehrsbeiträgen wird von der Stadt Wuppertal eine Satzung erstellt und vom Rat der Stadt beschlossen. Die Satzung definiert die Ticketinhaber*innen (formal: Abgabeschuldner), den die Abgabe begründenden Tatbestand (hier: Erschließungsgebiet und -qualität), den Maßstab, den Satz der Abgabe, sowie den Zeitpunkt ihrer Fälligkeit.

A. Ticketinhaber*innen

Grundsätzlich gilt: Ticketinhaber*innen sind alle Einwohnenden der Stadt Wuppertal, deren Wohnung innerhalb des unter III. B. definierten Erschließungsgebietes liegt.

Ausnahmen hiervon gelten für Personen,

- die jünger als sechs Jahre sind,
- auf eine Schule gehen,
- einen Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen G, aG, H, Bl oder Gl besitzen
- oder an einer Hochschule ein Semesterticket beziehen.

Sofern Ermäßigungs- oder Ausnahmetatbestände vorliegen, sind diese regelmäßig nachzuweisen. In begründeten Fällen kann auf Antrag eine Befreiung von der Beitragspflicht erfolgen. Dies gilt zum Beispiel für Personen, die nachweislich nicht in der Lage sind, den ÖPNV zu nutzen.

Für **Studierende** einer teilnehmenden Hochschule gilt weiterhin das **Semesterticket NRW**.

Das VRR-Schokoticket bleibt erhalten. Wir erwarten aber, dass die Aufteilung in ermäßigte Tickets für Schüler*innen, deren Wohnung mehr als 2 Kilometer (Grundschüler), 3,5 Kilometer (Sekundarstufe I) oder 5 Kilometer (Sekundarstufe II) und Normalpreistickets für Schüler*innen, die näher als die genannten Entfernung an der Schule wohnen, aufgehoben wird. Wir fordern, dass die Eltern aller Schüler*innen den ermäßigten Preis zahlen und dass das Land die Mehrkosten über die Ausbildungspauschale trägt. Das Schokoticket dient schließlich nicht nur dem Schulweg, sondern aufgrund seiner VRR-weiten Gültigkeit auch der Freizeitgestaltung der Schüler*innen. Eltern von **Schüler*innen** beziehen daher das ermäßigte Schokoticket: (1. Kind: 12 €, 2. Kind 6 €, 3. Kind: 0 € / Monat).

Nicht schulpflichtige Kinder sind bis zum Besuch einer Grundschule von allen Zahlungen befreit.

Das Einwohnermeldeamt wird als Bürgerticketerhebungsbehörde legitimiert. Neubürger*innen haben bei Ummeldung innerhalb eines Monats die entsprechenden Nachweise einzureichen, der erste Monat nach Ummeldung ist abgabefrei.

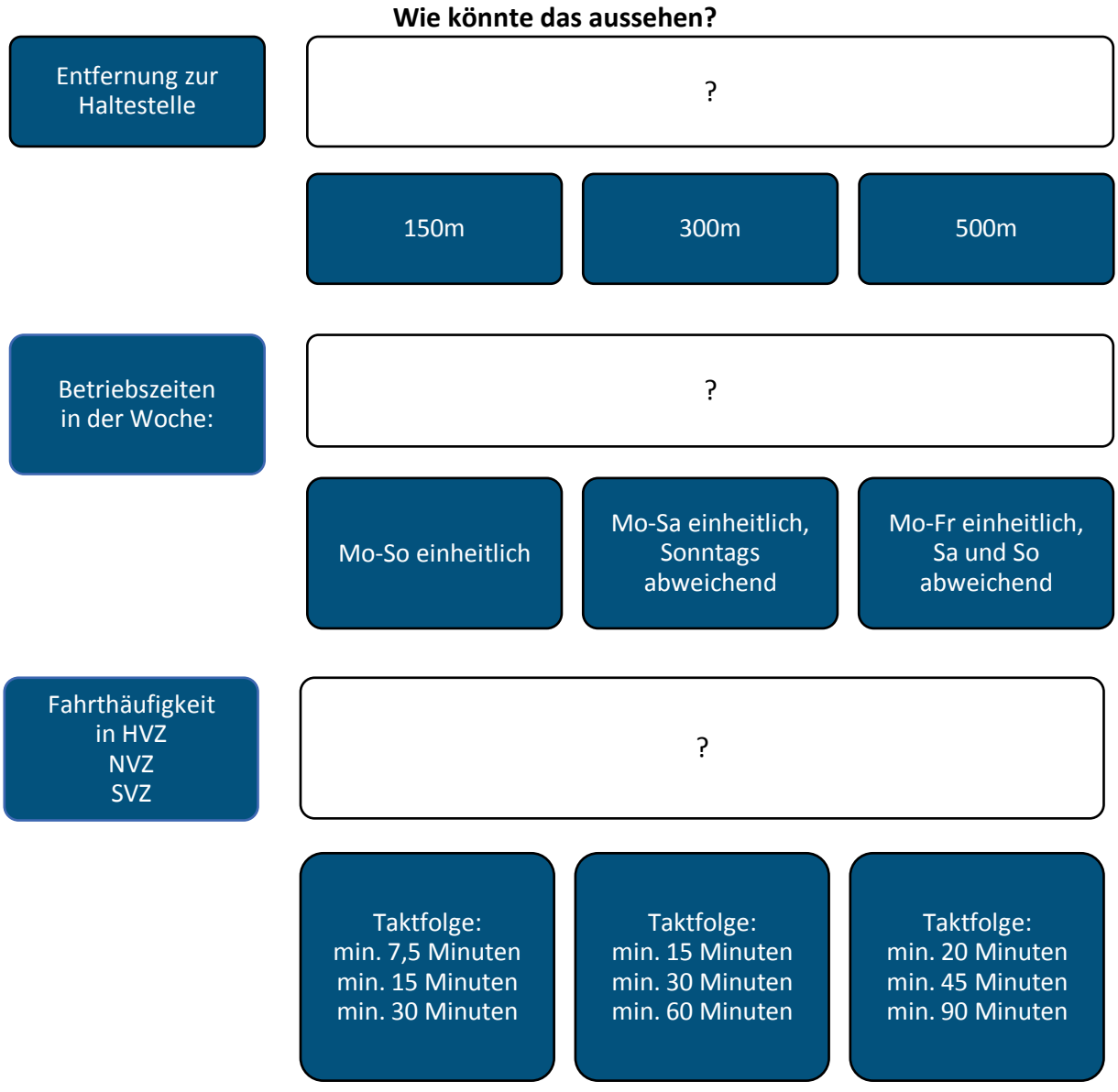
Einwohnende, deren Wohnsitz außerhalb des Erschließungsgebietes liegt, können das Bürgerticket auf freiwilliger Basis erwerben.

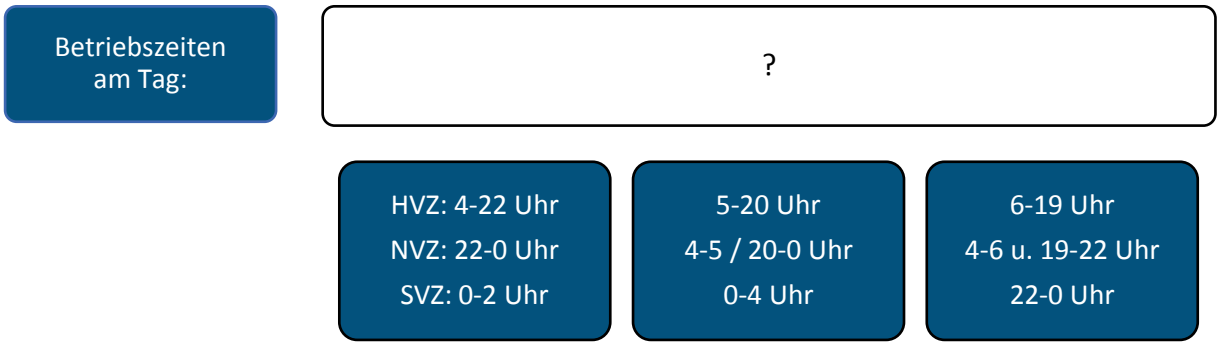
B. Erschließungsgebiet und -qualität

Über den Nahverkehrsplan oder ggf. eine anderweitige Regelung definiert die Stadt Wuppertal eine angemessene Erschließungsqualität für die Tarifgebiete 65+66 des VRR. Liegt der Wohnort von Bürger*innen innerhalb des Erschließungsgebietes, in dem die definierte Bedienungsqualität erreicht wird, ist er*sie abgabenpflichtig, da davon ausgegangen wird, dass bei dieser Erschließung ein individueller Sondervorteil gegeben ist.

Erschließungs- und Bedienungsqualität (im Busverkehr) wird über die Faktoren

- *Entfernung zur Haltestelle*,
- *Betriebszeiten*
  Aufgeteilt in Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ)
- *Fahrthäufigkeit* und
- *Haltestellenausstattung* definiert.





Die Erschließungs- und Bedienungsqualität ist im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans zu diskutieren und dort darzustellen.

C. Ausgabenermittlung

Das beauftragte Verkehrsunternehmen, d.h. die WSW mobil GmbH, ermittelt anhand der Kriterien des Nahverkehrsplans sowie der in der Beitragssatzung definierten Erschließungsqualität und unter Hinzuziehung unabhängiger Gutachter*innen die Ausgaben für die nächsten drei Jahre. Anhand dieser Schätzung werden Beitragshöhe und ggf. Anpassungen bei weiteren Finanzierungsquellen festgelegt.

D. Satz der Abgabe

Wer	Ticket	Monatspreis Tarifstufe A	Tarifstufe B	Tarifstufe C	Tarifstufe D
Einwohner*in nach Jahreseinkommen	Solidarisches Bürgerticket	**12 €** **30 €** **50 €**	+ 30,48 € (Abo)	+ 63,51 € (Abo)	+ 100,96 € (Abo)
			oder: +3,50 € pro Fahrt (Zusatzticket)		
Nicht schulpflichtige Kinder	frei	**0 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Schüler	„Schokoticket“	**12 / 6 / 0 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Studierende	„Semesterticket“	**31,57 €**	Incl.	Incl.	Incl.
Schwerbehinderte	Schwerbehindertenausweis mit Merkzeichen G, aG, H, Bl oder Gl	**0 €**	Incl.	Incl.	Incl.

Die Beitragshöhe gliedert sich nach dem verfügbaren Jahreseinkommen jedes*r abgabepflichtigen Bürgers*in, sofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt. Die Einkommen von Ehepartnern werden für die Ermittlung des Satzes kombiniert und gemittelt. Die Höhe des Solidarischen Bürgertickets beträgt 50 € im Monat pro Person (600 € pro Jahr / 1.60 € pro Tag). (Zum Vergleich: aktuell kostet ein Ticket 1000 Stufe A3 67,13 € im Abonnement)

Abgabeschuldner*innen mit einem monatlichen Einkommen zwischen 900 € und 1500 € (netto) können den Satz der Abgabe auf 30 € im Monat reduzieren.

Abgabeschuldner*innen mit einem monatlichen Einkommen unter 900 € können den Satz der Abgabe auf 12 € im Monat reduzieren.

Weitere Tickets des VRR können optional hinzugebucht werden.

Verwaltungskosten:
In welcher Höhe hier Verwaltungskosten entstehen, ist schwer zu beziffern. Für viele Nachweise bestehen bereits Dokumente, z.B. im Jobcenter, Wohngeld, Semesterticket oder beim Nachweis der Kita-Beitragssatzung.

E. Zeitpunkt der Fälligkeit

Der Beitrag wird monatlich vom Einwohnermeldeamt eingezogen.

IV. ZUSÄTZLICHE EINNAHMEN

Zur Senkung der Höhe des durch den Nahverkehrsbeitrag aufzubringenden Volumens, werden weitere Finanzierungsquellen hinzugezogen.

A. Tagesgäste und Einpendler*innen

Tagesgäste und Pendler*innen mit Tickets anderer Verkehrsverbünde oder DB-Tickets zahlen den normalen Preis des VRRs entsprechend der verfügbaren Tarifangeboten. Die Einnahmen werden wie bisher über den VRR weitergegeben und entsprechend zwischen den Verkehrsunternehmen verrechnet. Wuppertaler*innen mit Wohnsitz außerhalb des in III.B definierten Erschließungsgebietes können, wie bereits erwähnt, ein Bürgerticket auf freiwilliger Basis erwerben.

B. Sondertickets

Hotels haben die Möglichkeit auf freiwilliger Basis, für jedes Bett ein **Touristenticket** zum ermäßigten Beitrag von 30€ / Monat zu erwerben. Sie erhalten eine entsprechende Anzahl Tickets für den Geltungsbereich.

Firmen haben die Möglichkeit für nicht in Wuppertal wohnhafte Mitarbeiter*innen in **Firmenticket** zu erwerben. Die Modalitäten sind zu klären und werden hier nicht weiter berücksichtigt.

Veranstaltungstickets. Bei Veranstaltungen können wie bisher preisgünstige Einzeltickets erwogen werden. Mögliche Einnahmen sind nicht zu beziffern.

C. Parkplatzbewirtschaftung

Die überschüssigen Einnahmen von städtischen Parkhäusern und Parkplätzen werden in den ÖPNV investiert. Parkhäuser der WSW AG werden von der WSW mobil GmbH bewirtschaftet. Die Gewinne werden für die Betriebskosten des ÖPNV verwendet. Ziel ist es, den Verlagerungseffekt zum Umweltverbund zu verstärken und die Belastung von Straßen, Flächenversiegelung und Luft- und Umweltverschmutzung durch angemessene Preise zu reduzieren.

> **Andere Bürgertickets**:
> Vergleichbare Bürgertickets, die im wesentlichen durch eine Nahverkehrsabgabe finanziert werden, werden im Geltungsbereich des Wuppertaler Bürgertickets als Fahrkarten akzeptiert, wenn dies auch in der ausstellenden Kommune für Wuppertaler Bürgertickets praktiziert wird.

D. Bußgelderverwertung

Die Stadt Wuppertal investiert alle Einnahmen aus kommunalen Bußgeldverfahren im Bereich des ruhenden Verkehrs bzw. der Geschwindigkeitsüberwachung in den ÖPNV.

E. Stellplatzabgabe

Einnahmen aus der Stellplatzabgabe werden besonders auch in den ÖPNV-Betrieb investiert.

F. Werbung/Pacht

Einnahmen aus Werbung und Pacht aus dem Geschäftsbereich der WSWmobil GmbH bleiben dem Unternehmen wie bisher erhalten.

V. EINNAHMENSCHÄTZUNG

Hinweis: Da zum einen viele benötigte Daten für eine seriöse Berechnung der Einnahmen durch das Geschäftsgeheimnis der WSW verborgen bleiben und zum anderen Daten nicht in der benötigten Form vorliegen, soll mit einer Schätzung das Einnahme-Potentials abgebildet werden. Zu den Daten, die nicht vorliegen, gehören zum Beispiel die Zahl der Einwohner*innen, deren Wohnsitz außerhalb des Erschließungsgebietes läge. Daher werden zunächst alle Einwohner*innen mit einbezogen.

Als Vergleichswert für die Ausgaben der WSW mobil GmbH dienen 140 Millionen Euro aus dem Geschäftsjahr 2017.

Einwohner*innen in Wuppertal (2015)	**Monatlicher Beitrag**	**Jahresertrag**
Einkommen unter 900 € im Monat		
95.000 Personen[1]	12 €/Monat	**13.680.000 €**
Sozialticketpauschale	18 €/Monat	**20.520.000** €

Die statistische Erhebung des Landes für das Jahr 2016 führt für Wuppertal 95.000 Personen mit einem Netto-Einkommen **unter 900 €** im Monat auf.

Für diese Einkommensgruppe ist nach unserem Satzungsentwurf ein Satz in Höhe von **12 €/Monat** vorgesehen. Im Jahr erbringt der Nahverkehrsbeitrag aus dieser Gruppe: **13.680.000 €** (95.000 * 12 € * 12 Monate)

Zusätzlich erwarten wir vom Land, das die Gelder für das **Sozialticket** erhalten bleiben und aufgestockt werden. Eine Datengrundlage für Einnahmen aus dem Sozialticket in Wuppertal besteht nicht. Daher nehmen wir an, dass das Land (oder der Bund) für jede*n Bezugsberechtigte*n die Kosten für ein Erreichen des ermäßigten Satzes von 30 € übernimmt. Das ergibt **20.520.000** € (95.000 * 18 € * 12 Monate)

Einkommen zwischen 900 und 1500 € im Monat		
68.000 Personen	30 €/Monat	**24.480.000€**

2016 lebten in Wuppertal 68.000 Personen mit einem Monatseinkommen **zwischen 900 und 1.500 €.**

[1] Tabelle: Bevölkerung nach Nettoeinkommen je Haushaltsmitglied 2016 Wuppertal ITNRW, basierend auf Mikrozensus 2011, fortgeschrieben.

Für diese Einkommensgruppe ist nach unserem Satzungsentwurf ein Satz in Höhe von 30 €/Monat vorgesehen. Im Jahr erbringt der Nahverkehrsbeitrag aus dieser Gruppe: **24.480.000€** (68.000 * 30 € * 12 Monate)

Einkommen über 1500 €		
109.000 Personen	50 €/Monat	**65.400.000 €**

2016 lebten in Wuppertal 109.000 Personen mit einem Monatseinkommen **über 1.500 €.**

Für diese Einkommensgruppe ist nach unserem Satzungsentwurf ein Satz in Höhe von 50 €/Monat vorgesehen. Im Jahr erbringt der Nahverkehrsbeitrag aus dieser Gruppe: **65.400.000 €** (109.000 * 50 € * 12 Monate)

ohne Einkommen		
75.000 Personen		
davon 18.820[2] nicht schulpflichtig	0 €	0 €
davon 37.508[3] schulpflichtig	12 €/Monat	**5.401.152 €**
Ausbildungspauschale	23 €/Monat	**10.352.208 €**
davon 21.052 Studierende[4]	31,57 €	**7.975.400 €**

Für 75.000 der 346.000 Einwohner lag kein Einkommen vor. Diese Zahl entspricht grob der Personen in Ausbildung.

18.820 davon waren nicht schulpflichtig und damit auch nicht abgabepflichtig.

37.508 waren **schulpflichtig** und damit im Bereich des Schokotickets. Auch hier ist die Datenlage unzureichend, sodass die Ermäßigungen für zweite und dritte Kinder nicht einbezogen werden können. Daher wird zunächst vom vollen Satz ausgegangen: 37.508 * 12 € * 12 Monate. Dies erbringt **5.401.152 €** und wird ergänzt durch die Förderung des Landes über die Ausbildungspauschale. Auch hier fehlen Daten, zum einen, was die WSW mobil GmbH aktuell erhalten, zum anderen, wie sich die Kosten

[2] Statistikamt der Stadt Wuppertal, Tabelle Bevölkerung nach Altersgruppen, Geschlecht und Nationalität am 31.12.2015.
[3] Ebenda.
[4] Jahresabschlussbericht der Stadt Wuppertal zum 31. Dezember 2015, S.113. https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/medien/dokumente/Jahresabschluss_2015_festgestellt_19.12.2016.pdf

entwickeln, wenn, wie von uns gefordert, alle Schüler*innen das ermäßigte Schokoticket erhalten. Hilfsweise erwarten wir vom Land die Übernahme der Differenz zwischen dem ermäßigten Preis von 12€ und dem vollen Preis von 35 €. Die ergibt eine Summe von **10.352.208 €** (37.508 * 23 € * 12 Monate)

Die Einnahmen aus dem Semesterticket betragen bei 21.052 **Studierenden 7.975.339,68 €** (anhand der Zahlen für 2015). Hier sind prinzipiell noch die Zahlungen für den NRW-Teil des Tickets abzuziehen, aber auch hier fehlt eine Datengrundlage.

Das Potential der Erlöse aus einer Nahverkehrsabgabe beträgt nach unserer Schätzung:

Einnahmenskizze tabellarisch		
Einwohner*innen	Monatlicher Beitrag	Jahresertrag
Einkommen unter 900 € im Monat		
95.000 Personen	12 €/Monat	**13.680.000 €**
Sozialticketpauschale	18 €/Monat	**20.520.000** €
Einkommen zwischen 900 und 1500 € im Monat		
68.000 Personen	30 €/Monat	**24.480.000€**
Einkommen über 1500 € im Monat		
109.000 Personen	50 €/Monat	**65.400.000 €**
ohne Einkommen		
75.000 Personen		
davon 18.820 nicht schulpflichtig	0 €	0 €
davon 37.508 schulpflichtig	12 €/Monat	**5.401.152 €**
Ausbildungspauschale	23 €/Monat	**10.352.208 €**
davon 21.052 Studierende	31,57 €	**7.975.440 €**
= 347.000 Einwohner	Gesamt:	147.808.700 €

Berücksichtigt man, dass die Einwohnerzahl Wuppertal seit 2015 gestiegen ist, können die Einnahmen bei ca. 360.000 Einwohnern konservativ auf 150 Millionen Euro geschätzt werden.

Hinzu kommen aus den zusätzlichen Einnahmequellen:

Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten an Tagesgäste und Einnahmenverteilung VRR-Einpendler	?
Bußgelder Ruhender Verkehr	10.000.000 €
Stellplatzabgabe (volatil)[5]	Ca. 100.000 €
Parkplatzbewirtschaftung Stadt[6]	2.100.000 €
Parkplatzbewirtschaftung WSW	?
Pacht & Werbung WSW	?
Hotelticket[7]	669.960 €
Summe:	min. 12.869.960 €

Einnahmenschätzung:

Nahverkehrsabgabe	Ca. 150.000.000 €
Zusätzliche Einnahmequellen	Ca. 13.000.000 €
Summe: (gerundet)	**Ca. 163.000.000 €**

Da die Mehrzahl der Tickets ab dem entsprechenden Gültigkeitsdatum Bürgertickets sein werden, ist davon auszugehen, dass die bislang anfallende Umsatzsteuer auf der Kostenseite für die Nahverkehrs-abgabe entfällt.

[5] Auskunft Stadt Wuppertal vom 21.6.18
[6] Auskunft Stadt Wuppertal vom 21.6.18
[7] 1361 Hotelbetten laut Landesstatistik 2016 +500 im Bau, ergo 1861.Hier angenommen: 30 € / Bett / Monat. http://www.wz.de/lokales/wuppertal/500-neue-hotelbetten-fuer-wuppertal-1.2424612

Zwischenfazit:

Die Abschätzung des Potentials für ein Solidarisches Bürgerticket ergibt eine Summe von ca. 150 Millionen Euro aus der Nahverkehrsabgabe und zusammen mit zusätzlichen Einnahmequellen eine Summe von ca. 163 Millionen Euro, mit denen die Betriebskosten des ÖPNV finanziert werden können. Das ist ein Plus von ca. 13 Millionen Euro zum Status Quo (2017). Das bedeutet, dass der steuerliche Querverbund aufgelöst werden kann und mit Mehreinnahmen in signifikanter Höhe, der ÖPNV verbessert und seine ökonomischen, umwelttechnischen, städtebaulichen und gesellschaftlichen Vorteile für alle Einwohner*innen der Stadt Wuppertal verstärkt werden kann. Bevor dies näher skizziert wird, schildern wir im nächsten Kapitel unsere Erwartungen an einen spürbar verbesserten ÖPNV in Wuppertal.

VI. VERBESSERUNGEN IM ÖPNV-ANGEBOT

Die Einführung eines Solidarischen Bürgertickets soll eng verknüpft werden mit einer Verbesserung des Angebots. Wir wollen damit den erwartbaren, aber schwer abzuschätzendem Anstieg der ÖPNV-Nutzer*innen entgegen wirken und gleichzeitig den Gordischen Knoten zerschlagen, dass Menschen in Wuppertal den ÖPNV aufgrund fehlenden oder mangelhaften Angebots nicht nutzen wollen, während diese Nachfrage (vielleicht) gar nicht bewusst ist und stattdessen sogar das Angebot regelmäßig gekürzt wird. Die Erstellung eines verbesserten Angebots kann und soll auch unter Hinzuziehung von Instrumenten der Bürgerbeteiligung geplant werden. Die nötigen Investitionen für diese Angebotsausweitung sind von Bund und Land zu finanzieren.

Wir erwarten

- …. die Ausweitung des 20-Minuten-Taktes werktags von 19 Uhr auf 20 Uhr,
- … einen 20-Minuten-Takt an Samstagen zwischen 10 und 18 Uhr analog zu Werktagen,
- … die Ausweitung des Nachtbusnetzes auf alle Nächte,
- … eine umfassende Prüfung der Netzgestaltung und ggf. Neukonzeption. Das Liniennetz soll qualitative Direktverbindungen, gute Anschlüsse für schnelle Umstiege, einen hervorragenden Anschluss an den Schienenpersonenschnellverkehr (SPNV, Schwebebahn und S-Bahn) gewährleisten und ggf. durch Zusatzverkehre zusätzliche Kapazitäten in der morgendlichen Spitze gewährleisten.
    - z.B. … die Anbindung von Ronsdorf, Hahnerberg und Vohwinkel (Bf) durch einen Expressbus (Burgholz-Express),
    - z.B. … eine Verbesserung der Anbindung des Wuppertaler Nordens an die S-Bahn-Stationen Wülfrath-Aprath und Velbert-Rosenhügel/Neviges. Berücksichtigung der Einführung des RE 49 ab Dezember 2019,
- … eine unentgeltliche Fahrradbeförderung für Bürgerticket-Inhaber*innen,
- … eine beschleunigte Beförderung vor allem in Schwachlastzeiten durch die Abschaffung des „Kontrollierten Vordereinstiegs“,
- … Steigerung des Komforts in den Bussen durch den Einsatz von leisen, elektrisch angetriebenen Fahrzeugen mit Klimatisierung,
- … eine verbesserte Kommunikation von Störungen und Angebotsänderungen, Beschwerdemanagement, offensive Nutzung von Social-Media, Verspätungsmanagement
- … dass der Weg aus und in die Betriebshöfe als Linienfahrt gefahren wird.

Wir schlagen vor, den Umweltverbund stärker zusammen zu denken, vor allem im Hinblick auf den Radverkehr. In diesem Sinne können Fahrzeuge auf bestimmten oder neu zu schaffenden Linien mit Fahrrad-Anhängern ausgestattet werden, um die Südhöhen und die Nordbahntrasse miteinander zu verbinden.

Wir schlagen vor, an Bus und Eisenbahn/Schwebebahn-Knoten sowie an zentralen Stellen in Wohngebieten Mobilstationen einzurichten. Die Mobilstationen werden ausgerüstet mit Pedelec-Leihrädern, Unterstellmöglichkeit für Fahrräder, Car-Sharing-Fahrzeugen.

Wir schlagen vor, z.B. an bestimmten Mobilstationen an hochfrequentierten Buslinienhaltestellen, Schwebebahnstationen oder Bahnhöfen, On-Demand-Fahrzeuge zu stationieren, die auf Anforderung in einem definiertem Gebiet innerhalb der Betriebszeiten, ohne Aufpreis und ohne festgelegte Route Fahrgäste von der Mobilstation zu ihrem Ziel bringen. Das On-Demand-Fahrzeug muss einfach und unkompliziert, z. B. per App oder Telefon, buchbar sein. Wichtig erscheint uns ein verlässliches Angebot, das eine zügige Weiterfahrt ermöglicht, entweder nach Ankunft mit dem ÖPNV an der Mobilstation oder auf dem Weg zur Mobilstation.

Wir schlagen vor, das Haltestellenumfeld nach und nach zu verbessern, zum Beispiel durch die Nutzung von benachbarten Parkplätzen als Parklets.

VII. ANGENOMMENE EFFEKTE

Die Idee des Solidarischen Bürgertickets ist weder in Deutschland noch woanders auf der Welt nach den uns vorliegenden Informationen umgesetzt worden, auch wenn es ähnliche Ansätze schon gab, z.B. mit Kurtaxen oder steuerfinanzierten Nulltarifen wie in Hasselt (BE) und Tallin (EST). Wir fordern daher einen zweijährigen, wissenschaftlich begleiteten Modellversuch. In dieser Phase soll das Solidarische Bürgerticket von Bund, Land und EU gefördert werden. Am Ende der Projektphase sollen die Bürger*innen der Stadt per Ratsbürgerentscheid über eine Beibehaltung, Modifikation oder Abschaffung des Bürgertickets entscheiden können.

Die Bürgerticket Initiative Wuppertal erwartet folgenden Effekte im Falle der Einführung des bislang skizzierten Solidarischen Bürgertickets:

A. Ökonomie:

Angenommen, der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ermittelte „Nutzen des ÖPNV in Ballungsraum und Stadtverkehr“ liegt auch in Wuppertal beim 4,2 bis 4,4fachen der investierten Mittel[8], liegt der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Solidarischen Bürgertickets (Aufwand = 163 Mio. €) bei mindestens **648 Mio. €** Dieser Wert kommt der Stadt Wuppertal und ihren Bürger*Innen zu gute.

Durch den Entfall des steuerlichen Querverbundes wird aus dem bisherigen Defizit der WSW mobil GmbH ein Gewinn der WSW in Höhe von ca. 50 Mio. €. Diese Summe soll dazu eingesetzt werden, die WSW konkurrenzfähig zu machen, Energiepreise zu senken und in den städtischen Haushalt investiert werden. Sofern es sinnvoll ist, kann das Modell des steuerlichen Querverbundes auch mit anderen, weniger kostenintensiven Sparten, z.B. den städtischen Schwimmbädern, fortgeführt werden. Der städtische Haushalt wird dadurch dauerhaft entlastet und die Stadt Wuppertal kann endlich wieder in ihre Zukunft investieren.

Durch eine Steigerung des Anteils des ÖPNV an den Verkehrswegen (Ziel = 33%) wird der städtische Haushalt im Bereich des Unterhalts für Straßen und Verkehr entlastet. Über die Höhe ist uns keine seriöse Schätzung möglich.

Durch eine Senkung der Kosten für bedürftige Menschen und durch die Heranziehung per Nahverkehrsabgabe wird es in Wuppertal weniger Schwarzfahrer*innen geben.

B. Umwelt

Die Effekte auf die Umwelt sind natürlich abhängig von der Umsetzung des Bürgertickets und können durch begleitende Maßnahmen gesteigert oder vermindert werden. Das Solidarische Bürgerticket wird

[8] Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, S. 71. https://www.vdv.de/finanzierungsbedarf-des-oepnv-bis-2025.pdfx?forced=true

nachweisbare Effekte im Bereich des Klimaschutzes (CO_2-Emissionen), der Luftqualität (NOx und Feinstaub) und dem Flächenverbrauch haben.

Wir gehen davon aus, dass das Solidarische Bürgerticket das Potential hat, die CO_2-Emissionen in Wuppertal um 16-20% zu senken. Das ist besonders bemerkenswert, weil seit 1990 im Verkehrssektor in Deutschland keine einzige Tonne CO_2 eingespart werden konnte.

Außerdem können Stickstoffoxidemissionen (NOx) in Höhe von 7-20% weniger emittiert werden und 17-29% weniger Partikelemissionen (Feinstaub).[9]

Die Verlagerung von PKW-Verkehr auf den ÖPNV ermöglicht die Nutzung von Parkflächen durch die Umwelt, sei es menschlicher Aufenthaltsraum oder natürlicher Lebensraum, z.B. für Straßenbäume, die das Lokalklima in den Straßenzügen zum Positiven verändern.

C. Stadt & Gesellschaft

Durch einen erhöhten Anteil des ÖPNV – und idealer Weise auch des gesamten Umweltverbundes – an den Verkehrswegen, durch eine stetige Modernisierung und Dekarbonisierung der Busflotte wird der Anteil der Stickoxide, des Feinstaubs und des CO_2-Ausstoßes massiv gesenkt. Die Luft in unserer Stadt wird gesünder, angenehmer und die Menschen werden länger leben. Wir verhindern einen lebensfeindlichen Anstieg der Erderwärmung durch den Klimawandel in Verbindung mit anderen Maßnahmen des Klimaschutzes.

Durch weniger Flächenverbrauch bei einer verstärkten Nutzung des ÖPNV werden bisher vom Verkehr genutzte Flächen in der Stadt frei für eine umweltfreundlichere, lebenswertere Nutzung, sei es als Raum für die Natur (z.B. für Stadtbäume), für Cafés, als Spiel- und Ruheflächen, als Begegnungsraum in den Vierteln unserer Stadt und zum Abstellen von Fahrrädern.

Weniger geparkter Individualverkehr macht unsere Straßen sicherer, gerade für die Kinder in unserer Stadt. Bessere Sichtverhältnisse, weniger Stress und Investitionen in die Verkehrssicherheit sollen dafür sorgen, dass in unserer Stadt niemand mehr im Straßenverkehr sterben muss. (Vision Zero)

Wir erwarten, dass ein erfolgreich umgesetztes Modellprojekt in Wuppertal zahlreiche Nachahmer finden wird und damit die hier dargelegten Effekte noch potenziert werden – und die Nutzer*innen des Wuppertaler Bürgerticket in vielen Städten den ÖPNV kostenfrei nutzen können, wenn Bürgertickets städteübergreifend gegenseitig anerkannt werden.

[9] Waluga, Gregor: Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr, Nutzen – Kosten – Klimaschutz, München 2017, S. 185.

Ein Verlagerungseffekt von Fußgänger, Rad und PKW wird es geben, allein die Höhe ist schwer zu schätzen. Wir schätzen, dass es Verkehrsverlagerungen auf den ÖPNV in Höhe von 25 % vom PKW, 5% vom Fußverkehr und 10 % vom Radverkehr geben wird.

Insgesamt wäre das eine Verlagerung von ca. 30 % zum ÖPNV.[10] Der ÖPNV könnte dann in Zukunft ein Drittel aller Wege stellen. Wir erwarten, dass der mit dem ÖPNV auch der Umweltverbund gestärkt wird, sodass auch Rad- und Fußverkehr zusammen ein weiteres Drittel der Wege stellen können.[11] Hinzu kommt langfristig eine Sozialisation der mit dem Bürgerticket aufwachsenden Generation, für die das Solidarische Bürgerticket von Anfang an zu Ihrem Leben und Ihrer Zukunft gehören wird.

Der PKW wird in weiten Teilen Wuppertals überflüssig sein, in den Fällen, in denen er notwendig ist, kann der Verkehr elektrisch betrieben werden.

D. Solidarität

Im Name des Bürgertickets steht das Wort „Solidarisch“ ganz bewusst an erster Stelle. Das Prinzip wurde bereits erläutert, aber natürlich stehen dem auch zwei ganz entscheidende Effekte gegenüber. Das Solidarische Bürgerticket ermöglicht Mobilität für alle Einwohnenden in Wuppertal. Das bedeutet nichts Geringeres als die Teilhabe an allen gesellschaftlichen Aktivitäten für Rentner*innen, Arbeitslose und wirtschaftlich schwache Menschen. Wir schließen diese nicht von der Mobilität aus, sondern schließen sie ein. Mobilität bedeutet Arztbesuche, Amtsgänge, Teilnahme an Bürgerbeteiligungsformaten, Freizeitaktivitäten und Anreise zu Bildungsstätten wie der Volkshochschule und der Junior Universität. Mobilität bedeutet Verwandtenbesuche, Krankenbesuche, Arbeitswege, die Wahrnehmung von Praktika und der Besuch von Veranstaltungen aller Art. Mobilität bedeutet auch Konsum und Inanspruchnahme von Dienstleistungen in Wuppertal. Darüber hinaus bedeutet Solidarität für uns, unseren Kindern und Kindeskindern eine lebenswerte, klimaschützende und nachhaltige Stadt als Lebensraum zu hinterlassen. Wir wollen eine kindergerechte Stadt.

[10] Waluga, S. 157.

[11] Reutter, O.; Rudolph, F.; Koska, T. (2016): Von der Auto-Stadt zu einer Stadt des Umweltverbunds : zehn Leitlinien zur Verkehrswende in Wuppertal ; ein Impulspapier. In: Impulse zur Wachstumswende Nr. 9 der Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Wuppertal. 2016. Online im Internet: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/6326

VIII. STATEMENTS

Wir haben diejenigen, die im Austausch mit uns das Konzept und Ideen für das Solidarische Bürgerticket entwickelt haben, um einen kurzen Satz zu diesem Konzept gebeten. In vielen Fällen ist es aber mehr geworden. Wir freuen uns über die zahlreichen positiven Rückmeldungen.

„Ich befürworte das solidarische Bürgerticket, weil es ein großer Schritt in Richtung ökologische, ökonomische und nachhaltige Mobilität ist. Es ist im Angesicht der drohenden Dieselfahrverbote ein wichtiger Baustein für eine unvermeidbare Mobilitätswende und gibt im Sinne des Rechts auf Teilhabe allen die Möglichkeit der barrierefreien Mobilität."

Alexandra Bäcker
Mitglied der Projektgruppe für den Mobilen Arrenberg

„Wuppertal ist mit seiner Schwebebahn seit über hundert Jahren ein wegweisendes Vorbild für öffentlichen Nahverkehr. Dieser Vorbildfunktion kann man durch die Einführung eines Bürgertickets nun wieder gerecht werden und zeigen, dass in Wuppertal immer noch ÖPNV-Zukunft geschrieben wird."

David J. Becher
für den Vereinsvorstand des Utopiastadt e.V.

„Die bisherige Finanzierung des ÖPNV stößt absolut an ihre Grenzen, deswegen wird es Zeit, über neue Finanzierungsmodelle offen zu diskutieren. Ich finde die Idee des Solidarischen Bürgertickets in diesem Zusammenhang reizvoll, weil sie ein transparentes und einfach nachvollziehbares Instrument darstellt. Entscheidend wird die Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz sein und dabei spielt sicherlich die gute ÖPNV - Versorgung eine entscheidende Rolle. Hier sehe ich aber für die Zukunft Lösungsmöglichkeiten, die auch durch On-Demand Verkehre geprägt sein werden."

Dietmar Bell, MdL
Wissenschaftspolitscher Sprecher der SPD-Fraktion
Aufsichtsratsvorsitzender Wuppertaler Stadtwerke AG

„Im Jahr 2017 entfielen von den rund 905 Mio.t THG-Emissionen in Deutschland etwa 171 Mio. t auf den Verkehr. Um diesen Anteil drastisch zu senken, muss der (Personen-)Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher gestaltet werden. Die Förderung des ÖPNV und der Nahmobilität, z.B. in Form eines Solidarischen Bürgertickets und eines ausgebauten ÖPNV-Netzes , stellt hierbei einen wesentlichen Handlungsstein dar, der sich ideal durch eine Förderung des Radverkehrs, z.B. durch kostenlose Fahrradmitnahme, Carsharing und Umstieg auf Elektromobilität ergänzen lässt. Auf diesem Weg werden nachweisbare Effekte zur Minderung von Treibhausgasen, Lärm und Schadstoffen erzielt, Staus und Flächenverbräuche reduziert und so deutliche Beiträge zum Klimaschutz geleistet."

Cathrin Campen
EnergieAgentur.NRW
Klima.Netzwerkerin im Regierungsbezirk Düsseldorf
Bergisches Städtedreieck und Kreis Mettmann

„Der Deutsche Kinderschutzbund OV Wuppertal e.V. würde die Einführung eines Solidarischen Bürgertickets sehr begrüßen! Denn Kinder haben laut der UN- Kinderrechtskonvention u.a. das Recht

auf Gleichbehandlung und Schutz vor Diskriminierung unabhängig von Religion, Herkunft und Geschlecht und das Recht auf Freizeit, Spiel und Erholung.

*In Wuppertal wächst inzwischen fast jedes dritte Kind in Armut auf. Und wie wir alle wissen, birgt dies viele Risiken für die Kinder. Deshalb sind wir sehr dankbar für jeden kleinen Baustein, der die betroffenen Kinder und ihre Familien unterstützen kann. Wir erleben immer wieder bei den Familien, mit denen wir Kontakt haben, dass deren Mobilität sehr eingeschränkt ist. Ein Solidarisches Bürgerticket hilft allen Wuppertaler*innen, sich flexibel zu bewegen und dass zu einem für alle vertretbaren Preis. Schulkinder kommen schnell und sicher zur Schule, auch wenn sie keinen Anspruch auf das Schülerticket ihrer Schule haben.*

Sie können nachmittags ihren Hobbys nachgehen, egal wo diese im Stadtgebiet angeboten werden. Eltern können ihre Kinder dabei begleiten, falls dies notwendig und gewünscht ist. Auch stellt es kein Problem mehr dar Ärzte, Therapeuten oder Beratungsstellen im Stadtgebiet aufzusuchen, was aktuell häufig, aufgrund fehlenden Geldes für Fahrkarten, nicht passiert. So werden dringend benötigte Hilfeangebote nicht genutzt und Probleme dadurch noch verstärkt. Auch Ausflüge am Wochenende sind mit einem solidarischen Bürgerticket viel leichter möglich und helfen dabei, dass auch arme Familien sich entspannen können und gemeinsam viele schöne Erfahrungen sammeln können. Wie Sie sehen, viele gute Gründe das Solidarische Bürgerticket zeitnah in Wuppertal einzuführen!“

Deutscher Kinderschutzbund OV Wuppertal e.V.

„Der Kreissynodalvorstand unseres Kirchenkreises begrüßt und befürwortet die Richtung und die verfolgten Ziele des Konzeptentwurfes sehr. Die „Bewahrung der Schöpfung“ liegt uns am Herzen. Die Impulse des Wuppertal Instituts und mancher anderer zu einer Kultur nachhaltiger Teilhabe, zu Eigenwirksamkeit und ganzheitlichem Verständnis von Wohlstand entsprechen ganz diesem Anliegen. Sie entsprechen unserem Glauben, dass Gott zu einer „Transformation für das Leben“ ermutigt und bewegt. Konzepte wie das Ihre für das Solidarische Bürgerticket sind wichtige Schritte in diese Richtung!

Der Kreissynodalvorstand unterstützt die Idee und den Konzeptentwurf des Solidarischen Bürgertickets. Eine Umsetzung der Idee auf der Basis Ihres Konzeptes halten wir für wichtig und zukunftsweisend!“

Ilka Federschmidt
Superintendentin der evangelischen Kirche Wuppertal

*„Als Radverkehrsverband stehen wir hinter der Einführung eines solidarischen Bürgertickets. Gerade die unentgeltliche Fahrradbeförderung für Bürgerticket-Inhaber*innen bietet die Chance den multimodalen Verkehr in Wuppertals DNA einzuweben. Die Möglichkeit kurze steile Streckenabschnitte, wie beispielsweise auf die Nord- und Südhöhen, per Schnellbus oder Seilbahn zurückzulegen, wird Wuppertal als Fahrradstadt deutlich voran bringen.“*

Christoph Grothe
IG Fahrradstadt Wuppertal

„Das Solidarische Bürgerticket ist ein radikaler, aber notwendiger Beitrag zur Realisierung des nachhaltigen Verkehrsverbundes.“

Tobias M. Freitag
Mobile Quartiere Wuppertal

„Das Bürgerticket ist eine große Chance zur Teilhabe. Stadtleben ist an verschiedenste Orte gebunden. Die Erreichbarkeit dieser Orte für alle sicher zu stellen sollte eines der zentralen Anliegen von Stadtentwicklung sein.“

Christian Hampe
Geschäftsführer Utopiastadt gGmbH

„Ich beobachte seit 1993 - anfangs sehr kritisch - das umlagenfinanzierte ÖPNV-Ticket für die junge Bildungselite, kurz das Studententicket. Sein Erfolg im vergangen Vierteljahrhundert hat mehr als überzeugt und lässt die Frage aufkommen "warum nur für wenige und nicht für alle?" Insbesondere weil heute schon fast alle zur Finanzierung des ÖPNV heran gezogen werden, ohne daß sie dafür eine Fahrtberechtigung erhalten. Neben dieser würden durch ein solidarisches Wupperticket auch alle von der Entlastung des Verkehrsraums und der Stadtkasse (Straßenunterhaltung) profitieren. Zudem wäre ein solidarisches Wupperticket auch zukunftsfähig, denn es könnte ja nicht nur für Busse und Bahnen sondern auch für on-demand-Verkehre, wie sie durch autonom fahrende Fahrzeuge möglich würden, Anwendung finden und so heute nicht oder nur schlecht bediente Stadtgebiete anbinden.“

Arnim v. Herff
Schriftführer der Wählergemeinschaft für Wuppertal

„Die Mobilitätswende in unseren urbanen Räumen hat bereits begonnen und sie wird in den kommenden 10-15 Jahren revolutionär sein. Alles wird sich verändern. Der Antrieb wird elektrisch, der menschliche Fahrer gegen einen Algorithmus und Roboter getauscht und am Ende der Eigentümer eines Mobils nicht mehr wir, sondern der Betreiber des „Schwarms“ sein. In diesem Zeitalter der „Schwarmmobilität“ werden ÖPNV und Individualverkehr in einem Schwarm von autonom fahrenden Elektromobilen verschmelzen. Und wir nutzen diese auf Knopfdruck jederzeit. Eine „Tür zu Tür“ Mobilität, wie wir sie bereits in 5-10 Jahren erleben werden, die unglaublich sicher, kostengünstig, sauber, effizient und komfortabel sein wird. Aber was können wir heute tun, um jetzt schon die Mobilität in unseren Städten zu verbessern, die Umwelt zu entlasten und der geteilten „Schwarmmobilität“ näher zu kommen? Ein gut ausgebauter ÖPNV der über ein sogenanntes Bürgerticket solidarisch finanziert wird und damit alle relevanten gesellschaftlichen Akteure mit einbindet, wäre eine interessante Zwischenlösung. Allerdings sollte unbedingt auf Investitionen in langlebige und unflexible Infrastrukturen, wie z,b. eine Seilbahn, verzichtet werden, da diese nie mehr so lange genutzt werden könnten um eine solche Investition zu rechtfertigen.“

Jörg Heynkes
Unternehmer
Vizepräsident der Bergischen Industrie- und Handelskammer
Regionalvorstand des Landesverband Erneuerbare Energien NRW

„Kein Verkehrsmittel in der Stadt ist so flexibel wie die Kombination aus ÖPNV und Fahrrad. Ein Bürgerticket könnte bei ausreichenden Kapazitäten viele Menschen tatsächlich zum Umstieg bewegen, weil die Flexibilität sogar die des eigenen PKW erreicht.“

Lorenz Hoffman-Glaubig
Vorsitzender des ADFC Wuppertal/Solingen

„Die dringend notwendige Verkehrswende kann nur als gesellschaftliches Gemeinschaftsprojekt gelingen und nur mit einer sicheren Grundfinanzierung. Das solidarische Bürgerticket ermöglicht zukunftsfähige Mobilität mit attraktivem ÖPNV und Teilhabe aller.“

Dieter Hofmann
Kompetenznetz Bürgerhaushalt

„Das solidarische Bürgerticket ist eine ebenso kreative wie gewagte Idee. Solidarität ist ein Ideal der katholischen Soziallehre, die das Denken und Handeln der Bürgerinnen und Bürger neu herausfordert. Sie ist der Kitt, der die Gesellschaft zusammenhält. Die Idee des solidarischen Bürgertickets macht deutlich, dass Solidarität mehr ist als eine bloße Theorie.“

Dr. Werner Kleine
Pastoralreferent der Katholischen Citykirche

„Das solidarische Bürgerticket ist für unser Verständnis für eine Gesellschaft, die zukunftsweisend gut miteinander umgehen will, ein richtiger Ansatz. Wir freuen uns, dass wir bei der Planung mit dabei sein durften und wünschen uns eine baldige Umsetzung.“

Sabine Nagl
Koppauf! Wuppertaler Initiative für nachhaltige Entwicklung e.V.

*„Das Bürgerticket ist eine hervorragende Chance nachhaltige Mobilität für alle Bürger*innen zu sichern und eine langfristige Finanzierung des ÖPNV zu gewährleisten.“*

Anja Liebert,
Fraktionsvorsitzende von Bündnis ´90/Die Grünen
im Rat der Stadt Wuppertal

*„Das solidarische Bürgerticket für Wuppertal sieht die BUND Kreisgruppe Wuppertal als Teil einer nachhaltigen Lebensweise mit integrierter Infrastrukturplanung und als machbare Alternative zum „Weiter so.“ Da ein barrierefreier Zugang zu Mobilität eine der Grundlagen zur Teilhabe aller Bürger*innen an der Gesellschaft ist, begrüßt auch die BUND Kreisgruppe Wuppertal ausdrücklich die Initiative für ein solidarisches Bürgerticket in Wuppertal. Das solidarische Bürgerticket bewegt! In die Projektskizze sind insbesondere wichtige Aspekte auch zu ökologischer und sozialer Gerechtigkeit eingeflossen. Die Erprobungsphase kann eingeleitet werden, um auch die Mobilitätswende voranzubringen!“*

Jörg Liesendahl und Beate Petersen
BUND Kreisgruppe Wuppertal

„Ich befürworte das Bürgerticket sehr, weil ich die Nutzung von Bus und Bahn für äußerst wichtig halte. Ich habe mein Auto abgeschafft. Gleichzeitig bin ich überzeugt davon, dass viele Menschen davon Gebrauch machen werden, wenn jeder das Ticket nutzen kann. Die Folge wird hohe Ausnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sein und die Straßen werden von Autos befreit und die Luft wird besser in den Städten.“

Christine Nordmann
Neue Arbeit - Neue Kultur Bergische Region e. V.

*„Das solidarische Bürger*innenticket ist ein lange überfälliger Schritt, um den ÖPNV in Wuppertal zukunftsfähig zu machen. Es wird Zeit, die großen Projekte beim Klimaschutz anzupacken, wenn wir es schaffen wollen, dass das wichtige 1,5°C-Ziel eingehalten werden kann. Nur so kann der Klimawandel in einem nicht-lebensgefährdenden Rahmen gehalten werden. Der solidarische Aspekt des Bürger*innentickets gestaltet die Mobilität in Wuppertal inklusiver und ermöglicht mehr Menschen gesellschaftliche Teilhabe. Die Staffelung nach Einkommen und die Ermäßigungen für z.B. die Schüler*innen sorgen dafür, dass umfassende Mobilität keine Frage des sozialen Status mehr ist - eine mehr als begrüßenswerte Entwicklung. Dazu kommt, dass sich der verbreiterte Zugang zu Mobilität und die durch das Bürger*innenticket mögliche Verbesserung des ÖPNV, auch und gerade in den Neben- und Schwachverkehrszeiten, Forderungen erfüllt, die wir als Grüne Jugend Wuppertal schon lange an den ÖPNV in Wuppertal stellen. Zudem würde ein Bürger*innenticket in Wuppertal unsere Vision einer Autofreien Innenstadt gut ergänzen, wenn nicht sogar zu deren Ermöglichung beitragen.*

*Bemerkenswert ist auch die Idee der städteübergreifenden Anerkennung von Bürger*innentickets, da dies den Mobilitätsradius der Wuppertaler*innen drastisch erhöhen kann und den Mobilitätsgewohnheiten eher entspricht als das momentane Klein-Klein der Verkehrsverbünde. Dadurch könnte man beispielsweise auch die A46 entlasten, da gerade Pendler*innen so die Vorteile des ÖPNV leichter nutzen können.“*

Liliane Pollmann
Grüne Jugend Wuppertal

„Ein Bürgerticket als „Semesterticket für Alle“ ist ein innovatives, einfaches und solidarisches Tarifmodell für den Öffentlichen Personennahverkehr einer Stadt. Nach wissenschaftlichen Arbeiten am Wuppertal Institut lassen sich dafür deutliche Potenziale erwarten für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Busse und Bahnen. Daraus lassen sich beachtliche Gewinne erhoffen: zur Minderung der Treibhausgasemissionen, zur Senkung der Luftschadstoffbelastung und zur Stärkung der Stadtqualität. Nun kommt es darauf an, dieses neue Konzept in der ersten Stadt in Deutschland zu erproben - zum Beispiel in Wuppertal.“

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

„Die Finanzierung des ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr muss dauerhaft gesichert werden. Das solidarische Bürgerticket ist dafür ein innovatives Instrument, das viele positive Wirkungen erwarten lässt. Deshalb sollte es in einem Modellprojekt erprobt und wissenschaftlich begleitet werden.“

Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter
Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement
Bergische Universität Wuppertal

„Die Kunst der nachhaltigen Zukunftsgestaltung benötigt gut durchdachte Experimente und „Reallabore“. Der vorliegende Entwurf eines Bürgerticket-Konzeptes für Wuppertal hat eine ernsthafte Debatte in der Stadt verdient. Er könnte Wuppertal zu einer deutschen Modellstadt auch für innovative Verkehrspolitik machen.“

Prof. Dr. Uwe Schneidewind
Präsident und wissenschaftlicher Geschäftsführer des
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

„Die Bürgerticket Initiative Wuppertal hat mit dem Konzept für ein Solidarisches Bürgerticket eine Alternative zur bisher gängigen Praxis der Querfinanzierung im WSW-Verbund vorgelegt. Die sehr dezidierte Rechnung zeigt auf, dass ein abgabenfinanziertes Ticket eine ökologische und vor allem auch volkswirtschaftliche Alternative sein kann. Als Akteure im Quartier mit dem Blick auf die Menschen in der Nachbarschaft können wir erkennen, dass mit dem Solidarischen Bürgerticket eine sozial orientierte Lösung priorisiert wird, die sich zudem für mehr Lebensqualität und die Umsetzung einer Verkehrswende verschrieben hat, ohne die Mobilitätsbedarfe der Menschen im Quartier zu vernachlässigen. In diesem Sinne ist unser Vorschlag für ein quartiersbezogenes Ticket für die Bewohnerinnen und Bewohner der Nordstadt, das Nordstadt-Ticket, als Weg hin zu einem Bürgerticket für ganz Wuppertal zu verstehen. Hallo WSW und Stadt Wuppertal ... es kann kein "weiter so wie bisher" geben. Verkehrswende jetzt!“

Gaby Schulten und Thomas Weyland
Aktive in der Initiative „Mobiler Ölberg“

„Das Ziel von ProBahn ist die nachhaltige Stärkung des ÖPNV. Wir können daher dem vorliegenden Papier uneingeschränkt zustimmen. Die Preisgestaltung und Tarifintegration ist so sorgfältig gewählt, dass unzumutbare Belastungen einzelner Personengruppen oder eine Kannibalisierung des Regeltarifs weitgehend vermieden werden. Wir wollen aber darauf hinweisen, dass es nicht genügt, die Mehreinnahmen aus dem Bürgerticket für eine Verdichtung des von einer unzureichenden Betriebsqualität geprägten Busverkehrs einzusetzen. Parallel zu einem Bürgerticket brauchen wir auch Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV. Z.B. zur Beschleunigung der Hauptachsen, Elektrifizierung des Busbetriebs oder Einrichtung neuer S-Bahn-Stationen. Das gleiche gilt für die Einführung flexibler Bedienungsformen abseits der Hauptachsen und deren deutlichen Ausbau, sobald autonomes Fahren im ÖPNV zugelassen ist. Es ist nun an der Politik, hier auch einmal Mut aufzubringen.“

Axel Sindram
ProBahn Bergisches Land

„Die Überlegungen zur Einführung eines Bürgertickets sind ein beachtenswerter Beitrag zur Fragestellung, die sich u. a. aus der dauerhaften Finanzierung des ÖPNV ergibt.

Die Frage, inwieweit ein Bürgerticket zur nachhaltigen Stärkung des ÖPNVs und damit auch zum Klimaschutz beitragen kann, ist ebenfalls beachtenswert. Vor dem Hintergrund der gravierenden Entwicklungsschübe in allen Mobilitätssektoren und der Akzeptanz eines Bürgertickets setzen wir auf eine breit angelegte Diskussion dieses Themenkomplexes.“

Sedat Ugurmann
Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Ratsfraktion

„Ich unterstütze das Bürgerticket, für saubere Luft und mehr Raum zum Leben und Radfahren auf Wuppertals Straßen!“

Stephanie Walter
Greenpeace Wuppertal

„Öffentliche Verkehrsmittel sind die umweltschonendere und sicherere Alternative zum Autofahren. Sie sind notwendig, um in Städten große Verkehrsmengen bewältigen zu können und in weniger dicht besiedelten Gebieten die Grundmobilität für Menschen ohne eigenes Auto sicherzustellen. Darüber hinaus ersparen bei guter Auslastung Busse und Bahnen der Umwelt Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase. Um diese Vorteile auszuspielen, müssen mehr Menschen zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr bewegt werden.

Der VCD nimmt sich auch dem gegenwärtig wieder stärker diskutierten Finanzierungsinstrument »ÖPNV zum Nulltarif« an. Pauschal kostenfrei ist sachlich zu prüfen. Sinnvoll erscheint die Finanzierung des ÖPNV über eine kommunale Nahverkehrsabgabe. Sie kann in Anbetracht der in die Krise geratenen klassischen ÖPNV-Finanzierung in Deutschland eine sinnvolle Ergänzung der Finanzierungsinstrumente sein.

Durch eine Verkehrsverlagerung in den Zentren auf den ÖPNV können die Abgaswerte in den Innenstädten konsequente beeinflusst werden. Zusätzlich werden Flächen für die Städtische Entwicklung wieder freigegeben.

Ohne Straßenleben keine Lebensqualität in der Stadt. Der VCD macht sich daher für die Rückeroberung der Straße stark. Dafür braucht es mehr Platz für Fußgänger und Radfahrerinnen, neues Straßendesign wie Shared Space und ein niedrigeres Tempo. Straßen für Menschen orientieren sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmern und schaffen die Basis für lebenswerte Städte.“

Zusammengetragen von Jörg Werbeck
für den VCD - Regionalverband Bergisches Land e.V.

„Mit dem "Solidarischen Bürgerticket" ist eine neue Kultur der Mobilität möglich. Öffentlicher Personennahverkehr ist umweltverträglich. Ein deutlicher Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV wird zur Luftverbesserung in unserer Stadt beitragen. Ein für Alle zugänglicher Verkehr führt zu mehr Lebensqualität. Mobilität ist ein Menschenrecht. Deshalb muss sie auch für Menschen mit geringem Geldbeutel gewährleistet werden.“

Gerd-Peter Zielezinski
Fraktionsvorsitzender Die Linke
im Rat der Stadt Wuppertal

Wenn Sie uns auch ein Statement pro Bürgerticket zukommen lassen wollen, veröffentlichen wir das gerne auf unserer Homepage: www.buergerticket-wuppertal.de

Kontakt: info@buergerticket-wuppertal.de