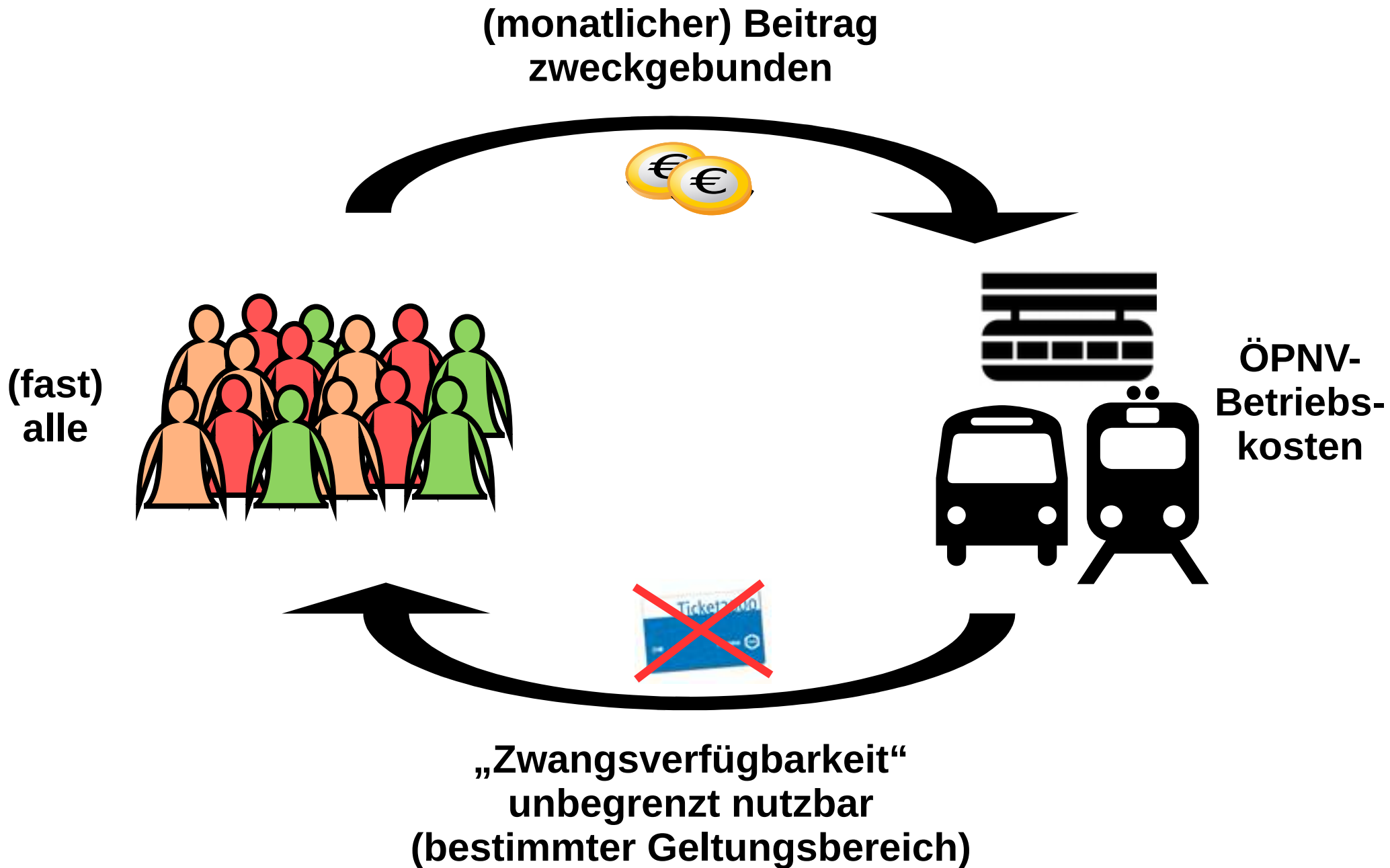


Chancen und Risiken eines Bürgertickets in Wuppertal

**Transformationstandem 2017
„Zukunftsfähige Mobilität in Wuppertal“
Dipl. Geogr. Gregor Waluga
CityKirche Elberfeld
25.4.2017**



Klimaschutz
Ressourcenschutz



Erneuerungsbedarf
Finanzierungsbedarf



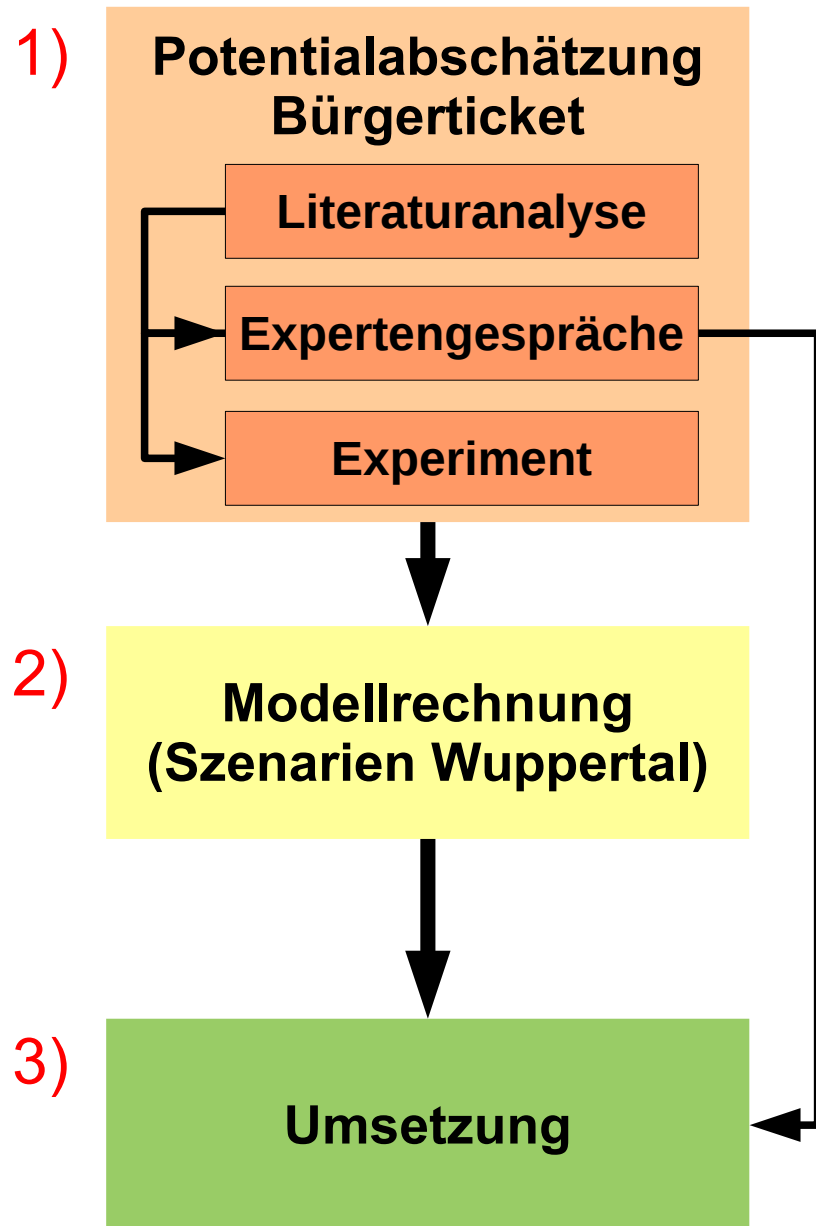
Erweiterungsbedarf
Neue Anforderungen





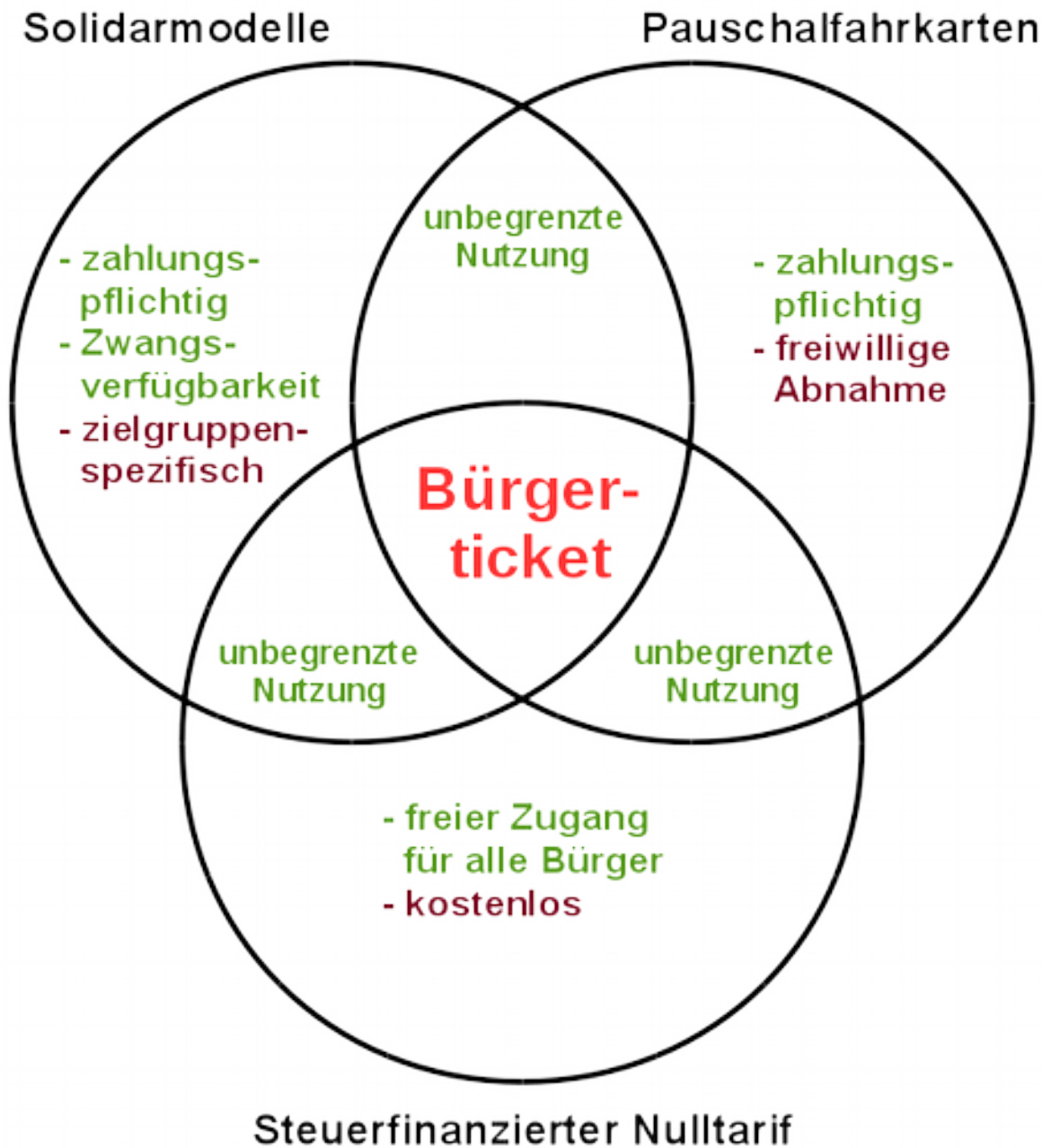
Anforderungen an neues Finanzierungsinstrument:

- Sichere, dauerhafte Finanzierungsbasis
- Anreiz zur ÖPNV-Nutzung



1. Potentialabschätzung Bürgerticket

Analogien



1. Potentialabschätzung Bürgerticket

Analogien



Foto: Brunswyk 2009, Wikimedia Commons, CC-BY-SA 3.0

- Seit 2013: ÖPNV frei für alle Bewohner (→ Bevölkerungszuwachs)
- SmartCard für Check-In (Fahrgasterfassung)
- SmartCard für Abrechnung mit Auswärtigen
- +10 % Fahrgäste, -6 % Autoverkehr
- Wertschätzung des ÖPNV gestiegen
- Multimodalität im Aufbau

■ **Vorteil gegenüber Fragebogen:**

- Keine kognitive Überlastung
- Reine Absichtsbekundung ist kein tatsächliches Verhalten!
- Vorher-Nachher-Vergleich

■ **Anforderungen an das Experiment**

- Simulation einer Solidarfinanzierung → echte Zahlung
- Simulation voller Wahlfreiheit → „Zwangsverfügbarkeit“ eines Tickets
- Simulation der „Normalität“ → kein enger Testzeitraum

■ **Akquise von Probanden**

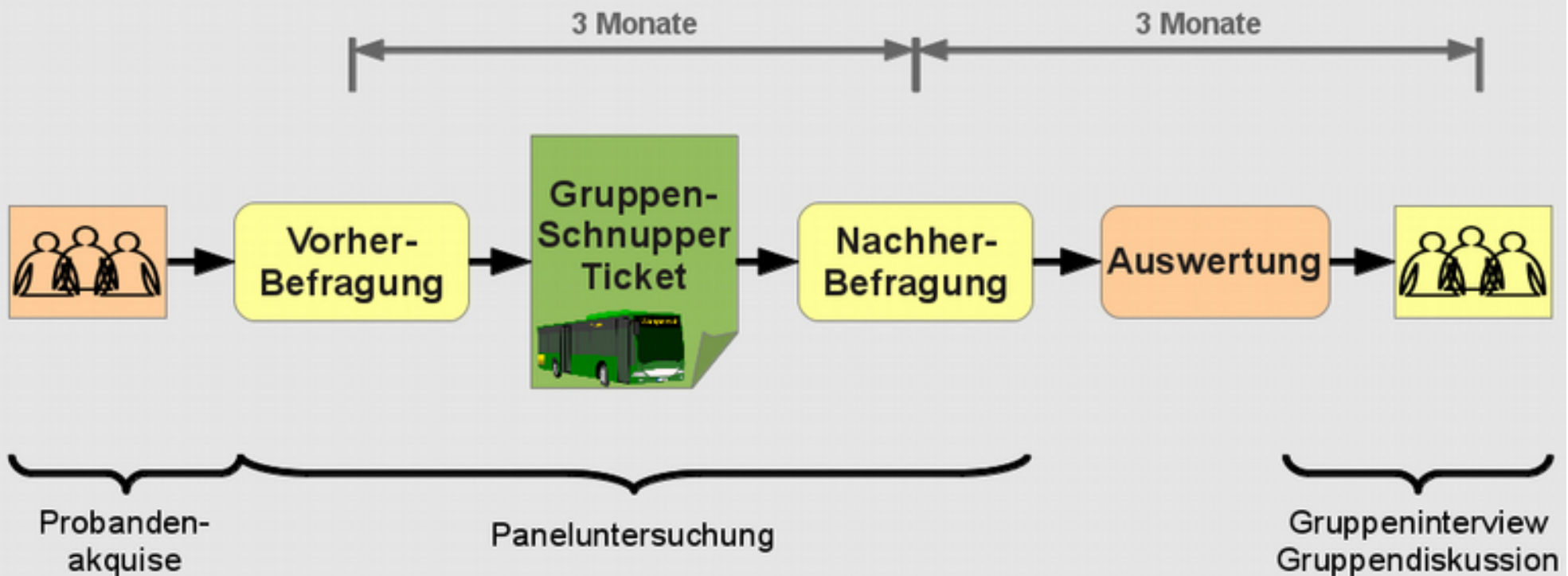
- Bestehende Gruppen
- Abnahme für 3 Monate
- Zahlung von monatlich 27 EUR / Person

1. Potentialabschätzung Bürgerticket

Experiment

■ Probanden

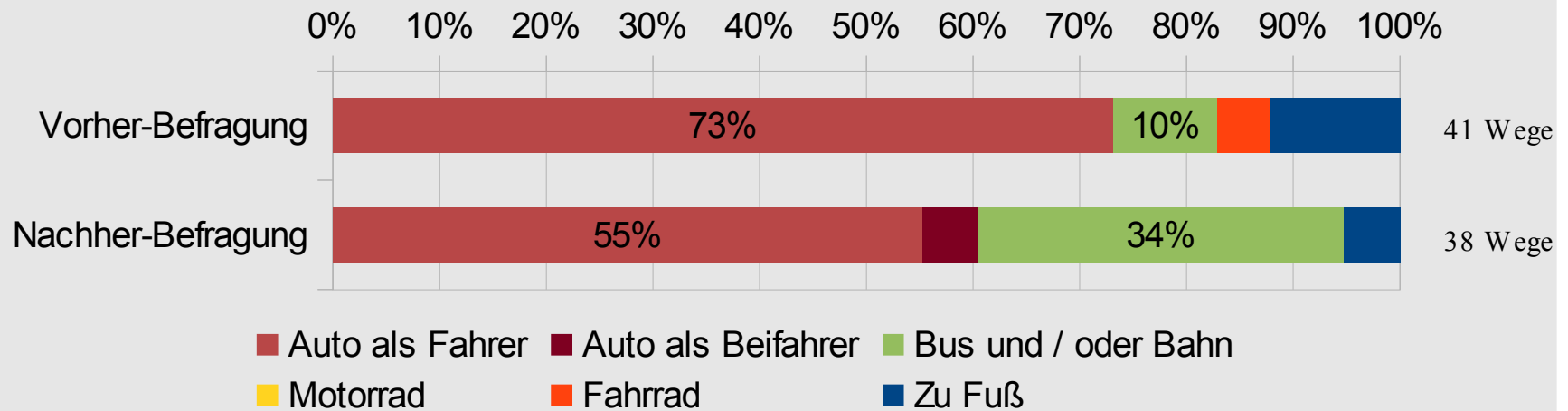
- 3 Gruppen: insgesamt 14 Personen (10 ÖPNV-Neulinge)
- Positiv verzerrte Stichprobe
- Untersuchungsgegenstand „Bürgerticket“ unbekannt!



1. Potentialabschätzung Bürgerticket

Experiment

Verkehrsmittelnutzung der Stichtagsbefragung nur ÖPNV-Neulinge



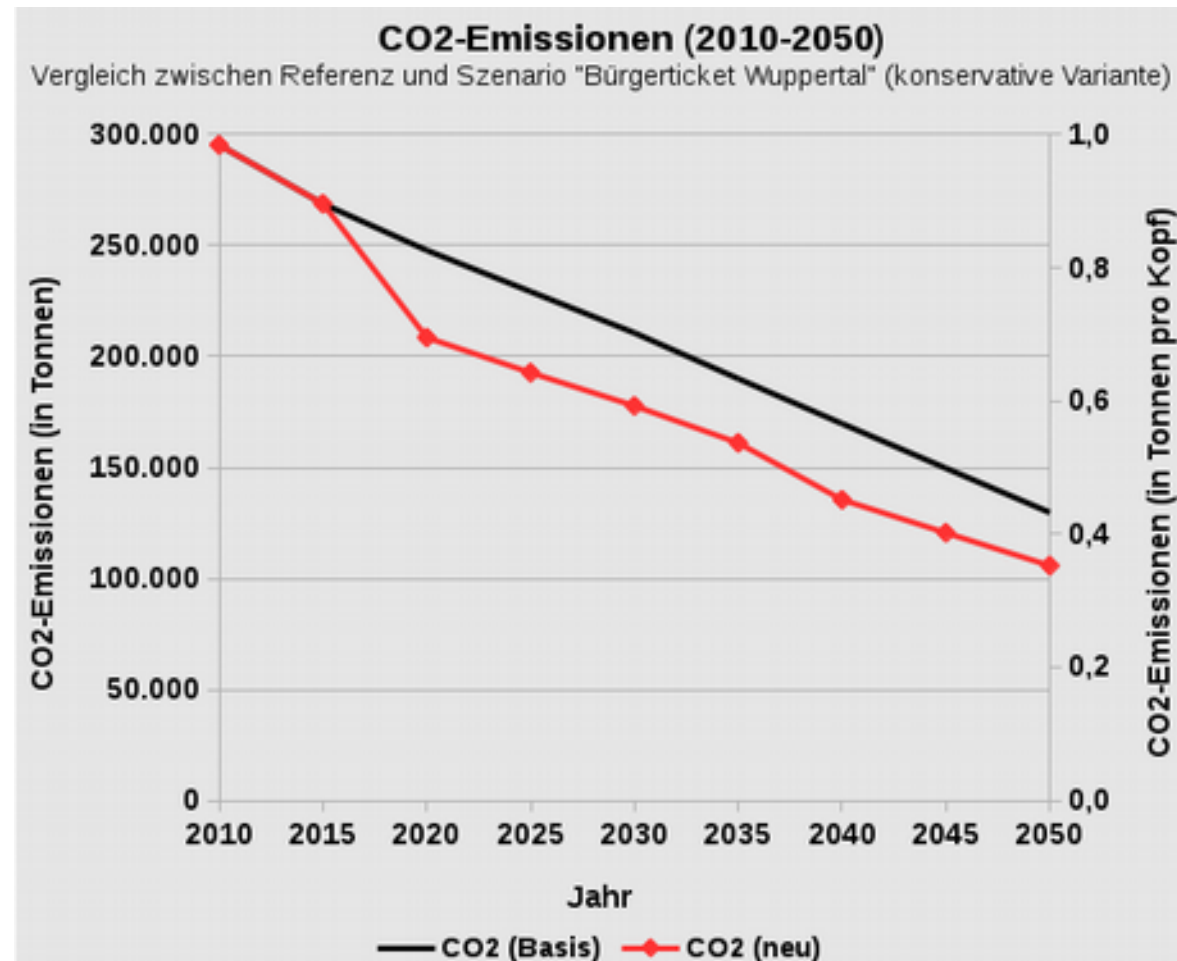
- Zahlung motiviert zur ÖPNV-Nutzung → ÖPNV günstig(er)
- Bruch von Verhaltensroutinen → häufigere ÖPNV-Nutzung
- Keine Übernutzung der Fahrmöglichkeit
- Nach Experiment: Rückfall in alte Verhaltensmuster

■ Verlagerungseffekt (modal split-Veränderung)

- ÖPNV +20 % → Verdoppelung des gegenwärtigen Angebotes!
- MIV -22 % → ein Drittel weniger!
- Fuß/Rad +2 %

■ Klimaschutzpotential

- CO₂: -39.200 t (-16 %)
-0,11 t/Kopf
- NO_x: - 7 %
- PM₁₀: -17 %



■ Referenzszenario

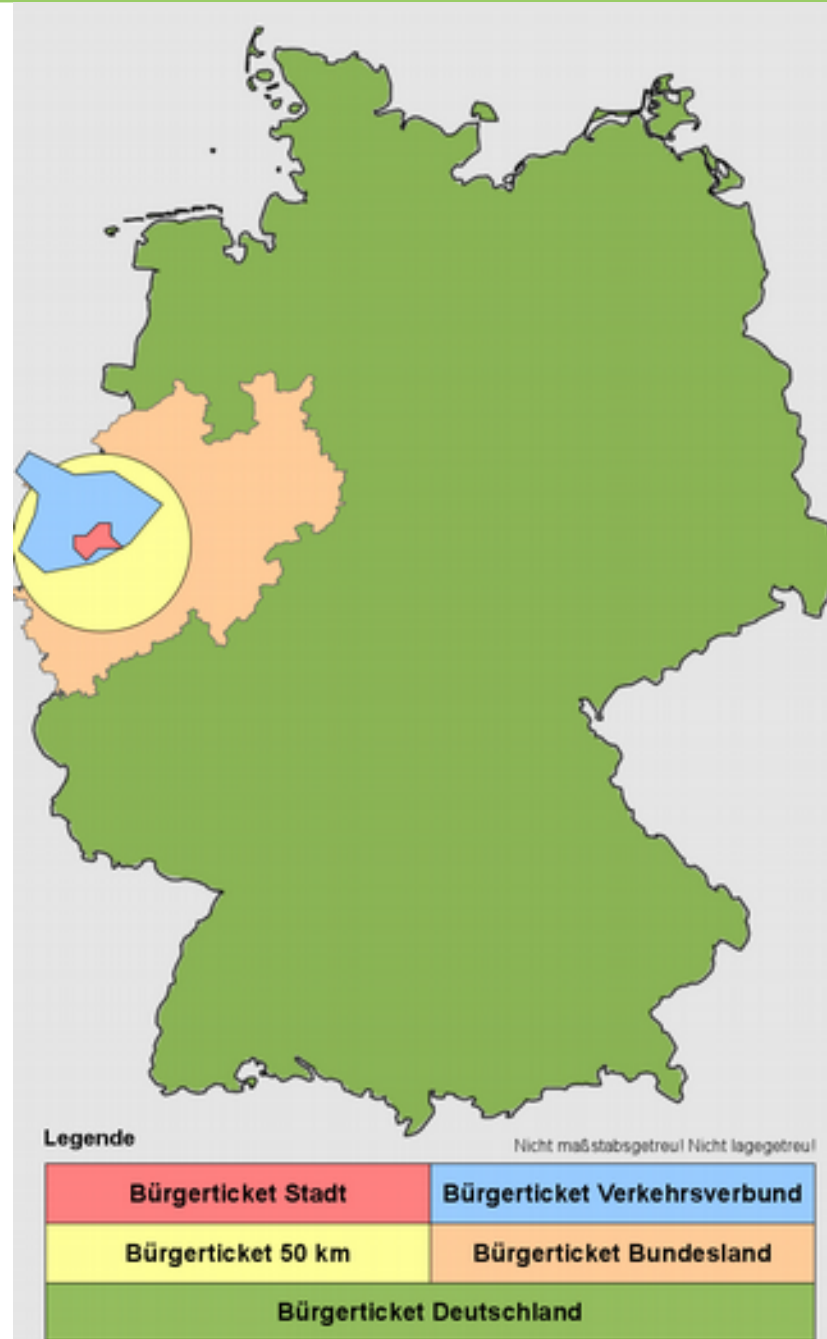
- 1,6 t CO₂/Kopf bei Personenverkehr (bundesweit)
- 0,9 t CO₂/Kopf im Binnenverkehr (Wuppertal)
 - Senkung um -0,11 t CO₂/Kopf großer Beitrag (ohne Einbußen der täglichen Mobilität)
 - langfristig höheres Potential durch Veränderung der Aktivitätsstandorte + Pkw-Abschaffung
 - Klimaschutzbeitrag umso bedeutender, je geringer der Beitrag durch (erhoffte) technische Effizienzsteigerungen

■ Bürgerticket könnte Beitrag leisten

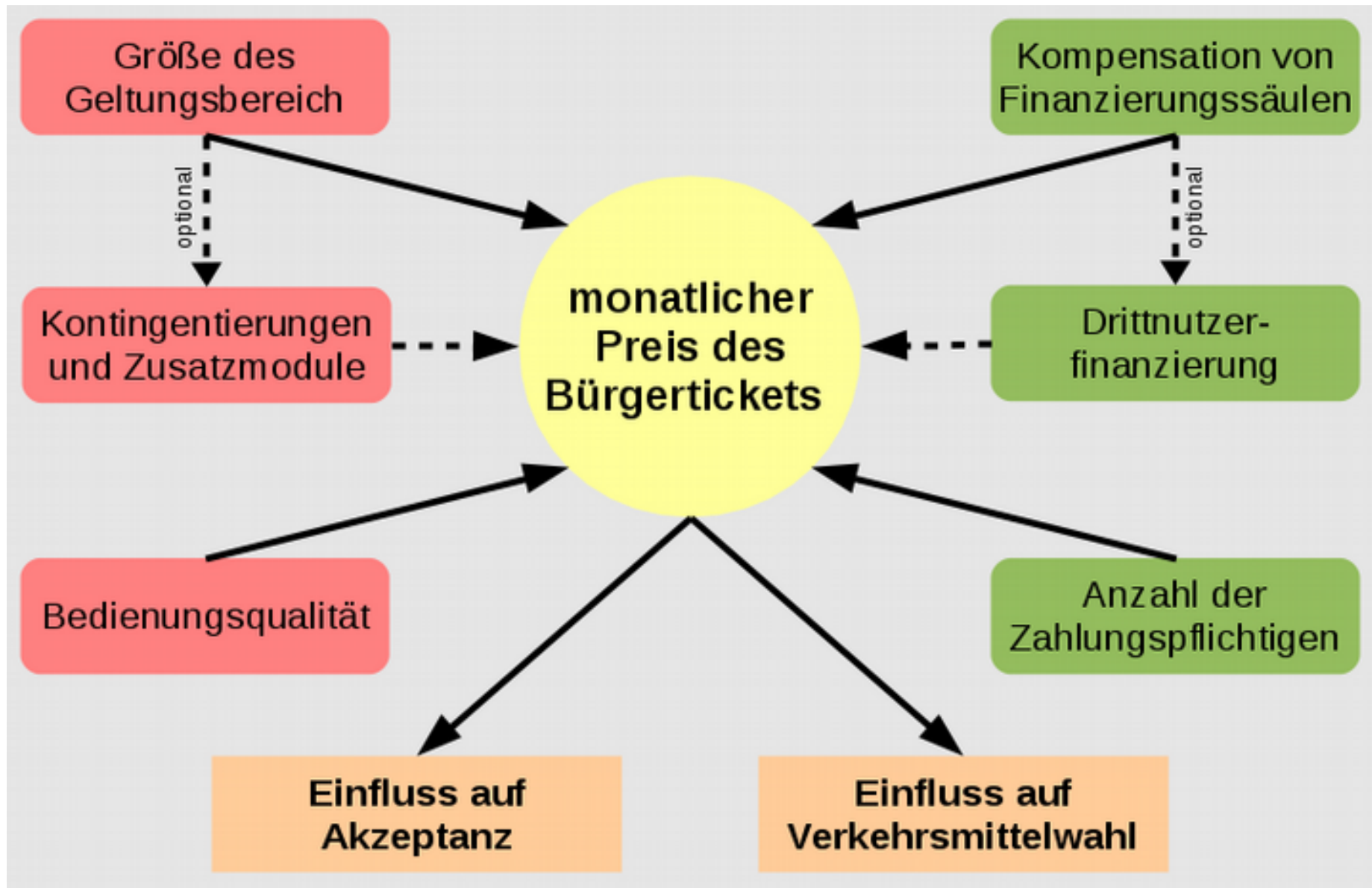
- zum Erhalt einer Mobilitätsalternative
- zur Senkung der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen

3. Umsetzung

Variationen: Was soll ein Bürgerticket können?



3. Umsetzung Variationen



■ **Es bedarf weiterer Diskussionen über:**

- Was soll ein Bürgerticket leisten?
- Welche Akteure müssen wie handeln?
- Rechtliche Umsetzung.
- Integriertes Gesamtkonzept!

■ **Es passiert schon viel!**

- Bürger: wohlwollend; keine grundsätzliche Ablehnung
- Verkehrsunternehmen: in Lauerstellung
- Politik: zunehmendes Interesse
- Zugzwang auf Grund von gerichtlichen Urteilen zur Luftreinhaltung
- Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Berlin, Thüringen, Mitteldeutscher Verkehrsverbund, Tübingen, Mannheim, Wuppertal, Kreis Groß-Gerau, (Osnabrück) ...

■ **Weiterer Forschungsbedarf:**

- Detaillierte Machbarkeitsstudie
- Modellprojekt / Modellregion



OpenAccess-Publikationen: www.wupperinst.org → Gregor Waluga
Dissertation erscheint im Juli 2017!

gregor.waluga@wupperinst.org