

Piratenfraktion NRW

1. Strategietreffen Verkehrspolitik / ÖPNV 25.07.12

Stichpunkte, Ergebnisse und Fragen

Inhaltsverzeichnis

Fraktionstreffen - Verkehrspolitik / ÖPNV	2
Themen.....	2
Teilnehmer:.....	2
Beratende Arbeitskreise:	2
Zusammenfassung:	3
Stichpunktmitschriften (<i>aus Pad</i>)	5
Vorstellung, Ziele, Visionen und Problemstellungen Vorstellungsrunde	5
Themenliste / Faktoren	6
Wahlprogramm / Visionen.....	6
Kommunale Vorstellung Köln	7
Schlüsselthemen / Fragen / Probleme.....	7
Wir brauchen:	7
Workshops, Gruppenarbeit und Ergebnisse	8
Gruppe Akteure, Städte, Strukturen Akteure	8
Einzelakteure	8
Aspekte	8
Städte	9
Weiteres	9
Wir brauchen	9
Negativbeispiele	9
Geldgeber.....	9
Marketing.....	10
Finanzen.....	10
Sonstige Diskussion	11
Ausblick und Termine.....	11
Literaturempfehlungen	11
Anhang Tafelbilder	12
Impressionen:.....	12

Fraktionstreffen - Verkehrspolitik / ÖPNV

25.7.2012, Landtag, Düsseldorf, Raum A1 E17

10:00-11:20 : **Ziele und Visionen** (80 min)

- Pause 10 min -

11:30-12:30 : **Probleme und Fragen** (60 min)

- Mittagspause 60 Minuten -

13:30-14:00 : **Einteilung der Gruppen** (30 min)

- Pause: 10 Minuten -

14:10-15:40 : **Gruppenarbeit** (90 min)

- Pause: 10 Minuten -

15:50-16:50 : **Ergebnisse und Kritik** (60 min)

- Pause: 10 Minuten -

17:00-18:00 : **Aktionen und Termine** (60 min)

Themen

Die Arbeit der Piraten im Landtag sowie Strategien zur Umsetzung der im Wahlprogramm gestellten Ziele.

Teilnehmer:

- Oliver Bayer (MDL)
- Stefan Fricke (MDL)
- Olaf Wegner (MDL)
- Robert Stein (MDL)* entschuldigt
- Hanns-Jörg Rohwedder (MDL)
- Andreas Mehrrens (MA)
- Carsten Spengler (MA)
- Heike Egeling (MA)
- Winny Dehn (MA)
- Marcus Dollen (Gast)
- Valentin Brückel (Köln)
- Wolfgang Konieczny (Grevenbroich)
- Thomas Hegenbarth (Köln)
- Odile Salms (Köln)
- Dieter Mcdevitt (Dortmund)
- Marc Wehberg (Dortmund)
- Sonja Zeltner-Müller (Düsseldorf)
- Artur Barth (Düsseldorf)

Sowie einige weitere beratende Gäste

Beratende Arbeitskreise:

- AK Bau+ Verkehr NRW
- AG Bau + Verkehr (Bund)
- AK Kommunalpolitik Dortmund
- AK Kommunalpolitik Köln
 - Team Verkehr aus Köln
- AK Kommunalpolitik Düsseldorf
 - Gruppe Verkehrskonzept
- AK Kommunalpolitik Grevenbroich

Zusammenfassung:

Gegenstand der Diskussionen war hauptsächlich die Thematik eines fahrscheinfreien ÖPNVs in NRW. Es wurde über die Diskrepanz zwischen visionären Gesamtkonzepten und praktischer Realpolitik diskutiert. Es wurden dazu die verschiedenen Aspekte der Umsetzung eines Modellprojektes beleuchtet und Fragen aufgeworfen:

1. Welche Akteure muss und sollte man ansprechen?
2. Was gibt es an Arbeitsmitteln und Studien?
3. Wie kann man das Thema kommunizieren / Marketing / Wahlkampf / Visualisierungen?
4. Wie ist der Stand von Informationssystemen und wie können sie in ein Projekt integriert werden?
5. Was passiert im Bund / im Ausland?
6. Welche Modelle gibt es beim fahrscheinfreien ÖPNV?
7. Welche Standorte sind für ein Modellprojekt geeignet?
8. Welche Gesetze sind relevant?
9. Was kann die Fraktion in 5 Jahren erreichen?

Zu 1. Welche Akteure muss und sollte man ansprechen?

Es wurde ein breiter, nicht abgeschlossener Mix an erforderlichen Partnern für ein erfolgreiches Projekt erörtert. Entscheidende Faktoren sind die Akzeptanz in der Bevölkerung für die erforderlichen Maßnahmen und die Bereitschaft der örtlichen Unternehmerschaft eine finanzielle Unterstützung zu leisten.

Beispiele wie die von Einkaufszentren mitfinanzierten ÖPNV-Anschlussverbindungen zeigen deutlich, dass ein qualitativ guter ÖPNV-Service als wirtschaftlicher Standortfaktor relevant ist. Eine Einbindung von, im Einzelfall unterschiedlichen standortbestimmenden Unternehmen und Unternehmensverbänden (z.B. innerstädtischen Einzelhandelsverbänden), ist der mutmaßliche Schlüssel zu wirtschaftlicher Tragfähigkeit. Wenn man es schafft, maßgebliche Arbeitgeber eines Standortes einzubinden, dann ergeben sich Lösungen für Akzeptanz- und Finanzierungsfragen.

Ausgehend von den besprochenen Beispielen sind zudem die Fahrpläne und Taktungen an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Als Beispiel wurde die nur geringe Akzeptanz des Jobtickets im Tübinger Krankenhaus auf die Unvereinbarkeit des Schichtdienstes mit dem Busfahrplan gebracht. Eine Einbindung dieser konzentrierten Nutzergruppen ist daher unumgänglich - ebenso wie die Einbindung von ergänzenden Verkehrsanbietern (z.B. Car-Sharing) um einen multimodalen Verkehr zu begünstigen.

Weitere interessante Projektpartner sind örtliche Sozial- und Umweltverbände sowie Universitäten und Forschungseinrichtungen.

Zu 2. Was gibt es an Arbeitsmitteln und Studien?

Eine flächendeckende Analyse war aus zeitlichen Gründen im Rahmen des Workshops nicht möglich. Es wurden jedoch einige wichtige Aspekte der Literaturempfehlungsliste besprochen. Diese stellt eine Querschnittsauswahl verschiedener Publikationen (Studien, Evaluationen von Modellprojekten, Stellungnahmen und Interviews) dar und betrachtet die Thematik aus verschiedenen Perspektiven. Insbesondere die gegenläufigen Ansichten der Grünen-Politiker Boris Palmer und Arndt Klocke sind bemerkenswert.

Selbstverständlich gibt es hier weiterhin einen dramatischen Erkenntnisbedarf und es wurde angeregt in Zusammenarbeit mit den Arbeitskreisen für das nächste Treffen im Herbst zusätzliche Informationen zu beschaffen. Dies betrifft vor allem die Finanzverflechtungen, die es im Moment nicht erlauben, einen Finanzbedarf ordentlich zu ermitteln und für ein Modellprojekt auszuwerten.

Zu 3. Wie kann man das Thema kommunizieren / Marketing / Wahlkampf / Visualisierungen?

Insbesondere die Kommunikation der Tübinger Initiative ZAK zeigt deutlich, wie eine auf Breitenwirkung ausgelegte Kommunikation dem Thema dienlich sein kann. Ferner wurden von der Arbeitsgruppe entsprechende weiterführende Aktionen zusammengetragen und vorgestellt. Insbesondere der Ansatz, die Thematik unter dem Leitbild der Mobilitätseffizienz zu betrachten stieß auf Zustimmung. Hiermit könnte man sowohl die ökonomischen als auch die ökologischen Ziele unter einem gemeinsamen Stichwort verbinden.

Zu 4. Wie steht es mit der Integration von Informationssystemen?

Dieses im Wahlprogramm der Piraten enthaltene Thema wurde nicht weiter verfolgt. Eine daraufhin von Valentin Bückel vorgeschlagene kleine Anfrage wird demnächst gestellt werden. Auf Basis der Antwort wird das Thema dann weiter verfolgt.

Zu 5. Was passiert im Bund / im Ausland?

Das Thema ticketfreier ÖPNV wird derzeit in verschiedenen Ländern aktiv verfolgt. Neben dem bereits realisierten Projekt in Hasselt wurden die antizipierten Projekte in Tallin und Tübingen kurz angesprochen. Daneben überschneidet sich das Thema auch mit dem Problem der Erkenntnislücken aus 2.

Zu 6. Welche Modelle gibt es?

Diese Frage wurde kurz erörtert. Neben den Varianten des umlagefinanzierten Ticketsystems wurde auch die Möglichkeit der Finanzierung durch eine City-Maut, Parkraumbewirtschaftung und Arbeitsplatzabgaben (Jobtickets) angesprochen. Neu war der Ansatz zwecks Kostenbegrenzung im Modellprojekt statt einer Ticketflatrate den Bürgern ein festes Fahrtenkontingent zur Verfügung zu stellen. Dieses würde einerseits einen Kostendeckel darstellen und gleichzeitig analog zu Freiminuten bei Mobilfunkanbietern zum Monatsende verfallen und somit einen Handlungsanreiz zur Nutzung bieten.

Zu 7. Welche Standorte sind für ein Modellprojekt geeignet?

Die Arbeitsgruppe, die sich hiermit beschäftigte, hat primär die Notwendigkeit eines Kriterienkataloges festgestellt. Anhand von demographischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Faktoren kann man entsprechende Orte bewerten. Vorgeschlagen zum weiteren Vergleich und der Erarbeitung von Kriterien waren Bielefeld, Münster, Detmold, Siegen, Aachen und Grevenbroich.

Zu 8. Welche Gesetze sind relevant?

Es kam zu einer Diskussion über die Relevanz von notwendigen Gesetzesänderungen zur Einführung von Finanzierungsmodellen nach dem französischen Vorbild der Arbeitsplatzabgabe sowie deren Vor- und Nachteile. Weiterhin wurde über die Zweckbindung von bestehenden Möglichkeiten wie Parkraumbewirtschaftung und dem Ansatz einer Mischfinanzierung nach Hasselter Vorbild diskutiert. Ergebnis war die Einsicht, dass zuerst der jeweilige Finanzbedarf geklärt werden muss und es akzeptanzfördernd ist, die Zweckbindung bestehender kommunaler Einnahmen zu betonen.

Zu 9. Was kann die Fraktion in 5 Jahren erreichen?

Zu dieser Frage gab es keine konkreten Ergebnisse. Ziel ist es, im Rahmen der Legislaturperiode ein Modellprojekt in NRW zu initiieren. Weiterhin ist es notwendig zu fragen, weshalb sich andere politische Kräfte von ihren ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen immer weiter entfernen, anstatt gemeinsam nach vorhandenen Übereinstimmungen für einen Ausbau des ÖPNVs zu suchen.

Stichpunktmitschriften (aus Pad)

Veranstaltungsbeginn: 10:20

Eröffnung durch Oliver

- Einladung und Begrüßung Gäste
- Vorstellung der Ausschüsse

Vorstellung, Ziele, Visionen und Problemstellungen

Vorstellungsrunde

Anwesend waren Vertreter aus folgenden Städten: Bochum, Dortmund (x3), Viersen, Wuppertal, Bonn, Köln (x4), Grevenbroich, Düsseldorf (6x), Korschenbroich

Wie man zum Thema kommt / persönliche Vorerfahrungen der Anwesenden:

- Stadtbus; Minibusse
- Lock-In-Situation in die Sackgasse
- Außerhalb von Ballungsräumen kaum ÖPNV; große Zeit-Unterschiede Auto/ÖPNV
- In der Großstadt nie ein Auto besessen; kein Führerschein
- Überschneidung mit Ausschuss Arbeit und Soziales
- Mobilität für alle
- Roter Punkt / Autofreier Sonntag
- Radfahrer wünscht Verbindung zu Carsharing-Konzepten und Bahnen
 - Ausbau von Verkehrsmitteln zugunsten Mitnahme von Rädern
- Berufliche Beschäftigung mit dem Thema
 - "Gefühl ins Auto zu steigen ist ein Stück Zuhause"
- Politische Erfahrung (ASTA oder andere Parteien)
 - Projekte wurden anderswo weniger nach Nutzen als vielmehr nach Außenwirkung gefördert
- führerscheinloser Radfahrer empfindet ÖPNV als "Stiefkind der Verwaltung"
- Schnittmengen zur Kommunal- und Umweltpolitik
- Kampf gegen Wehrhahnlinie
 - "Eindruck, dass das Verkehrsministerium ein nachrangiges Referat im Wirtschaftsministerium darstellt"
- "Mittelstandsloch" - Autoumbau für Rollstuhlfahrer statt ÖPNV - 70.000 DM für Reiche erschwinglich, für Geringverdiener gesponsort, für Mittelstand unbezahlbar
 - Kriegsversehrte bekamen Entschädigungen, Zuschüsse, normale Rollstuhlfahrer nicht
- Linie 13 in Köln
- Reisen mit Gepäck
- Historisches
 - Forderung aus den 60ern "Nulltarif"
 - in den 70ern wurden die vielen Kleinspurbahnen und ähnliche Systeme gezielt rückgebaut
 - Autogerechte Stadt - Sennestädter wollen nun endlich auch einen Stadtbahnanschluss

Themenliste / Faktoren

- Ökologische und ökonomische Grenzen
- Diskrepanz zwischen städtischem und ländlichem Raum
- Sozialticket / soziale Fragestellungen
- Fahrzeugnutzung
- Flächenverbrauch / Fahrzeugnutzungsquoten
- Sicherheit / Geschwindigkeitsbegrenzung
- Zeitliche Einschränkungen
- Mobilität für alle – Sozialer Aspekt; Zeitlicher Aspekt (Taktung, Dienstschluss)
 - Barrierefreiheit: Mobilität für Rollifahrer/Blinde/Gehbehinderte etc.
- Fahrradmitnahme
- Radfahrerboni wg. CO2-Einsparung
- Zu wenig Kapazitäten
- Parkplatzkapazitäten
- CarSharing
- Seilbahnen – siehe Hamburg
- Schnellboote im ÖPNV (Idee in Köln)
- Deutschland ohne Tempolimit auf Autobahnen
- Entflechtung der Finanzen
- Bahnsteige als Limit für Barrierefreiheit, Zuglängen
- Gepäckmitnahme / Einkäufe
- Auto als persönlicher Raum
- Touristenflat (Berliner Idee, in Köln aufgenommen)

Wahlprogramm / Visionen

Aktualität und Themenverständnis; Meinen wir alle dasselbe, was sind die Prioritäten?

- Umweltverbund
- Angebotsverbesserung
- Rückbau Straßen
- Ausbau ÖPNV Verkehrsmittel (und qualitative Verbesserungen / keine Sardinendose)
- Nicht Zwangsmaßnahmen, sondern attraktive Angebote/Alternativen (ÖPNV, Fuß, Fahrrad)
- Übergreifend: In jedem Bereich attraktives Angebot schaffen
- OpenData-Projekt: Fahrgast-Informationen aufführen
- Evtl. auch bundesweites BarCamp
 - -> BurningMan (Kreative machen lassen)
- Sozialticket (als Aufhänger)
- Insellösung oder eingebundene Stadt für Modellversuch? Wie in kleine Schritte zerlegen?
- Zahlungsausgleiche Ticketverkauf
- Stellplatzpflicht pro Wohnung: Parkhäuser an Autobahnen (P&R)

Kommunale Vorstellung Köln

- Team Verkehr ist 15 Mann stark
- eines von insgesamt 8 Teams im AK Kommunalpolitik Köln
 - Problem an valide Zahlen zu kommen
 - Studie / Berichte
- Touristenflat
 - Berliner Konzept
 - Abgabe von Touristen an Hotel, Hotel rechnet mit Stadt ab (Prinzip Kurtaxe)
 - Seitenempfehlung: Koelner-Klimawandel.de
 - Gesamtzusammenhang statt Einzelproblematik
 - Im August (3.8. oder 3.9.) Gewinner in Köln eingeladen
 - Autofreier Sonntag zwar Symbol aber auch evtl. ein erster Schritt zum Ziel

Schlüsselthemen / Fragen / Probleme

- Problem an Zahlen zu kommen
- Informationen werden nicht geteilt (--> alle Infos müssen immer geteilt werden)
- Differenz zwischen Öffentlichkeitsarbeit (sexy Themen) und der Entwicklung von Leitlinien
- Mobilität auf dem Land
 - [unabhängige Wählervereinigung Grevenbroich]
- Finanzierung

Wir brauchen:

- Daten aus anderen Ländern sammeln
- Im landesweiten Verkehrskonzept den Zugang zu Flughäfen
- Gesamtkonzept (--> Landesentwicklungskonzept)
- PR
- Sexy Themen: Aktionen wie Autofreier Sonntag (an Einkaufsfreier Sonntag), Sozialticket, Fahrscheinfreier ÖPNV

Workshops, Gruppenarbeit und Ergebnisse

Gruppe Akteure, Städte, Strukturen Akteure

Welche Städte kommen für ein Modellprojekt in Frage?
Welche Akteure gibt es in der Stadt?

- Verwaltung als Entscheidungsträger (auch Öffentlichkeitswirkung für Stadt)
 - Stadtrat, Bürgermeister
- Regierung, Bezirksregierung, Landschaftsverbände (Präsidenten)
- große Arbeitgeber
- Wirtschaftsverbände: IHK (Lobby), Einzelhandelsverbände (als Marketingpartner), Stadtmarketingverbände
- Carsharing (klassisch)
- Umweltverbände (BUND, VCD, ADAC)
- Universitäten, Forschung, Verkehrsforschung
- Verkehrsverbände
- Nahverkehrsunternehmen (städtisch, kommunal, privat)
- (Private) Bahnlinienbetreiber

Einzelakteure

- Centro (hat eigene Buslinie)
- IKEA (in Köln sogar Stadtbahn [Linie 5 Butzweilerhof http://www.koeln.de/koeln/erster_spatenstich_fuer_die_linie_5_am_butzweilerhof_337650.html]
Kaarst Regiobahn S28)
- Car2Go, DriveNow

Aspekte

- Unabhängige Wählervereinigung Grevenbroich -> siehe Literaturempfehlung
- Diplomarbeit Rene Maudet der den Vortrag bei der UWG am 28.06.2012 gemacht hatte
http://www.schwarzfahren.de/pdf/2010_maudet_nulltarifsystem-im-oepnv
<http://www.ngz-online.de/grevenbroich/nachrichten/stadtbusse-sollen-gratis-fahren-1.2895494?commentview=true>
- Städte: Immer die Verwaltung einbeziehen
- Glücksfall: Verkehrsdezernenten, Verwaltung
- Verschiedene Geldtöpfe: Problem, dass der Gewinn nicht dort entsteht, wo die Ausgaben stattfinden.

Städte

- Bielefeld (480.000 Einwohner)
 - Verkehrspolitische Insellage
 - Straßenbahn
- Aachen (570.000 Einwohner)
 - Randlage
 - Buslinien im betrieb
 - Bahnlinien können reaktiviert werden
- Münster (290.000 Einwohner)
 - Fahrradstadt
- Detmold (75.000 Einwohner)
 - Genauso groß wie Tübingen
- Siegen (105.000 Einwohner)
 - Bombardier
- Grevenbroich (65.000 Einwohner)
 - Genauso groß wie Hasselt
 - UWG
 - Unternehmen RWE/ Norsk HYDRO/ Atega/

[http://www.grevenbroich.de/C1257138004C8B93/files/stadtbus_grevenbroich.pdf/\\$file/stadtbus_grevenbroich.pdf?OpenElement](http://www.grevenbroich.de/C1257138004C8B93/files/stadtbus_grevenbroich.pdf/$file/stadtbus_grevenbroich.pdf?OpenElement)

Weiteres

- Städte, die gerade ein teures, ungeliebtes Verkehrsprojekt vor dem Auge haben
- Wichtig: Skalierbarkeit des Verkehrssystems (siehe Wuppertal Schwebebahnsanierung)
- Miniaturinseln (Akteure, die an freiwerdenden Flächen Interesse haben – Verkehrswendedividende)
- politische Win-Win-Situationen

Wir brauchen

- Stadtlinienpläne
 - Statistik: Einwohner, Netzstruktur, Taktfolgen, Rechenschaftsberichte, Bevölkerungsstruktur
- Einplanen: Was tun bei Verdopplung der Fahrgastzahlen
 - Wenn nicht verkraftbar: Stadt mit vielen Pendlern nehmen (?)

Negativbeispiele

- Mitnahmeeffekt der Fußgänger und Radfahrer, aber kein Umsteigeeffekt der Autofahrer
- Nur Gesamt-Verkehrskonzepte erfolgreich (Anreiz in ÖPNV, Abschreckung im Individualverkehr)
- Handlungsdruck dringend erforderlich
- Ausbau auf der einen Seite muss mit Rückbau auf der anderen Seite kompensiert werden.

Geldgeber

- große Arbeitgeber
 - Statt Parkplatz bereithalten (Stellplatznachweis §51) -> ÖPNV
- Einzelhandel (von Stadtmarketing bis IKEA)
- EU-Töpfe
- Stiftungen

Marketing

- Welche Tonalität geben wir dem Ganzen
- Bedarf wecken
- Wie sind die Kampagnen anderer Städte?
- "Matrioschka- Marketing": Thema auf Stadt/Orts-Ebene bearbeiten: generalisierbare Ergebnisse auf Länder-Ebene hieven
- Wie gehen wir mit "solchen" wissenschaftlichen Studien um?
- Zielgruppe / Änderung der Gesellschaft / Auto nicht mehr Lebensgefühlnotwendigkeit / [ÖPNV ist sexy]
- Definition: Bürgerbeteiligung ist unser (ein) Marketing-Instrument
- Sozialticket anders nennen / nicht benennen
 - "Flatrate"... oder "Freifahrticket"..."Bürgerticket"
 - Begriff ist von den Linken eher aus "Klassenkampfperspektive" zu werten
 - "Nicht vermischen was nicht zusammengehört" - "Jeder kriegt ein Ticket - unabhängig davon wie es bezahlt wird"
- ÖPNV -> positives Image
- Pedelecs (Ladestationen), Mikroautos: Potential verwerten
- Eigenes Programm soll positiv verkauft werden; nicht die anderen (Auto) schlecht machen
- Beispiel Belgien: Plakate zur Mobilitätswoche -> Autofreie Tage

Finanzen

- mehr Zeit
- Geschäftsberichte (Rheinbahn etc.)
- Zahlen
- Die Frage "Was kostet das eigentlich" ist schon mal falsch; hängt auch von der Perspektive ab:
- Perspektiven beachten: Autofahrer, Zuhause sitzender, Kommunen, Land...
- Fehlende Geschäftsberichte
- Voraussetzungen bei Orten beachten
- Kostendeckung von Fahrscheinverkauf sehr unterschiedlich
- Immer die Frage: Wie wird wo umgeschichtet (wo Einnahmen, wo Ausgaben)
- Nebeneffekte beachten
 - CO2, Straßeninstandhaltung, Naturschutz
 - Vergleich 1 EUR in Umweltschutz anderweitig und ÖPNV
- Was kostet die Umschulung des freiwerdenden Personals für andere Bereiche

Sonstige Diskussion

- Stellplatzablöse
 - Verwendung diese für ÖPNV
 - Jobtickets statt Parkplätze
 - Stellplatzablöse generell?
 - Das Thema wird kommen
 - Die Stellplatzablöse, so wie sie im Gesetz steht, sollte dem Eigentümer zu Gute kommen, eben in diesem Fall als ÖPNV-Angebot.
 - Einigen wir uns, dass diese generell Blödsinn ist?
- Bodenversiegelung
 - Inwieweit kann man die Entsiegelung auf andere Grundstücke übertragen

Ausblick und Termine

Mögliche Termine für BarCamp/Veranstaltung/Konferenz

- 15-23.9. (Sitzungsfreie Woche)
- Herbstferien
- Referenten -> Kontakte empfehlen

z.B. Pressesprecher Rheinbahn Hr. Schumann

Ende der Veranstaltung: 17:45

Literaturempfehlungen (mit Seitenangaben)

- Gramm, Michael (2009): **Machbarkeitsstudie** zur Untersuchung. **Kostenlose Nutzung des ÖPNV am Beispiel der Stadt Hasselt (B)** – Grundlagen, Umsetzung und Evaluation sowie Übertragungsmöglichkeiten des Modells auf deutsche Verhältnisse am Beispiel des Aachener Verkehrsbundes (AVV). Hans-Böckler-Stiftung Seite 1-41
- Transport und Technologie Consult GmbH und Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH im Auftrage des Umweltbundesamtes (2003): **Forschungsbericht: Umweltpolitische Handlungsempfehlung für die Finanzierung des ÖPNV**. Berlin. Seite 1-4 / Seite 110-143
- Haag, Martin (2010): Abschlussbericht der Pilotphase im **Projekt „Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen“**. Gefördert vom Umweltbundesamt und der Stadt Tübingen. Seite 1-10 / Seite 53-62 / Seite 83-88
- Berliner Sozial Forum (Arbeitsgruppe ÖPNV): **Diskussionspapier „Mobilität, Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit: Berlin fährt frei mit Bus, S, U und Tram“**
- Klocke, Arndt (2012): **„NRW-Piraten fordern einen kostenfreien Öffentlichen Nahverkehr“** – Kosten für das Land: 1,8 Milliarden Euro“. Düsseldorf. Fraktion Die Grünen.
- Piratenpartei Nürnberg (2011): **Konzept – ÖPNV Ticketfrei VGN**.
- ZAK³ (Gruppe gegen Kapitalismus, Krieg und Kohlendioxid) (2010): **TÜ.BUS umsonst!** Das Grundrecht auf Mobilität in Zeiten von Krise von Klimawandel.

Auszüge aus den Wahlprogrammen NRW-Wahl 2012

CDU Seite 1-3, 8+9

SPD Seite 13+14

Die Grünen Seite 8-11, 19+20

FDP Seite 1-4

Piratenpartei Seite 60-64

Anhang Tafelbilder

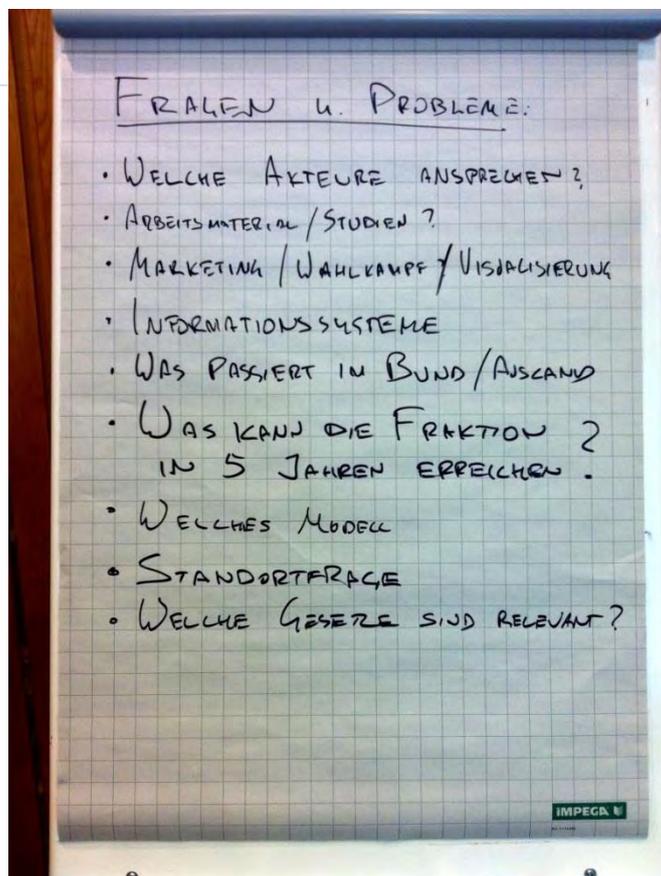
Arbeitsgruppeneinteilung:

Aufgrund der Anzahl der Teilnehmer wurden die Themenfelder auf drei übergeordnete Gruppen konsolidiert.

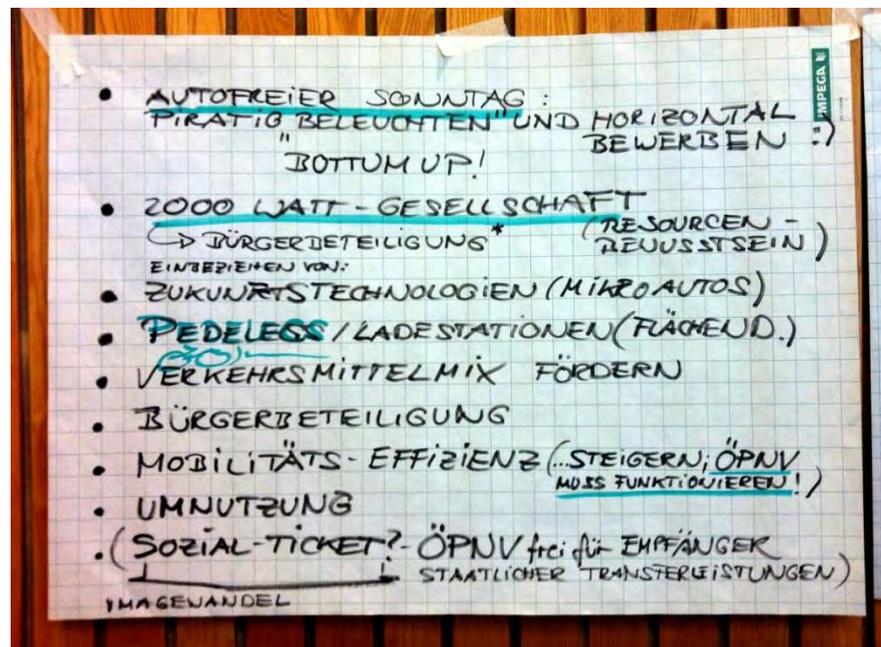
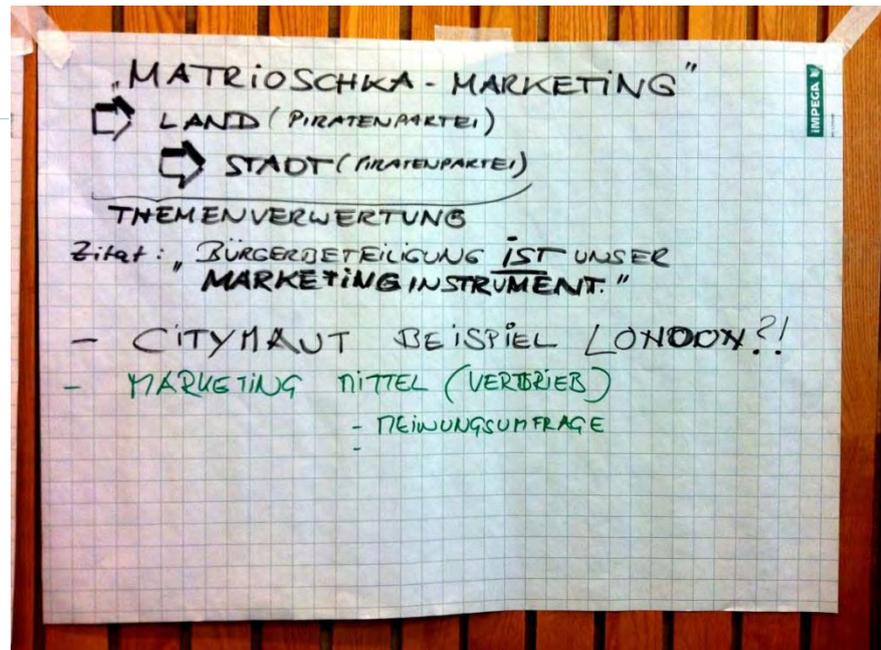


Fragen und Probleme:

Die an die Gruppen gerichteten Fragen.



Ergebnisse
„Marketing“:



Ergebnisse „Finanzen“:

Aufgrund der eingeschränkten Informationsbasis zum Zeitpunkt der Arbeitsgruppensitzung und der geringen Zeit kamen bei dieser Gruppe in erster Linie Fragen hervor.

Ausgaben	+/-	Einnahmen	+/-
Verkehrsges.			
- Fahrgastverkauf	-		-
- Kontrolle	-		-
- Betrieb	+		
Stadt/Öff.Hand			
- Finanzierung Ist	+		
- " Soll	+		

- ## Fazit / Finanzen
- Wie genau funktioniert die Etatumschichtung?
 - Eine Zahl allein reicht nicht
- es geht um den Vergleich!
 - BWL / Bilanzierung
 - CO-Minderung pro € (Vergleich)

Ergebnisse „Akteure, Städte und Strukturen“:

Es wurden eine Liste möglicher und nötiger Ansprechpartner für eine weitere Projektvertiefung erörtert, mögliche Finanzierungen durch unterschiedliche Quellen und Strategien und Kriterien für mögliche Standorte eines Modellprojektes besprochen.

AKTEURE:

- ARBEITGEBER
- VERWAHUNG (HAT MEHR EINFLUSS ALS POLITIK)
 - VERLEHRSDEPARTMENTEN
 - POLITIK
- IHK
- EINZELHANDELSVERBÄNDE
- INDIVIDUELLE FIRMEN (Z.B. KEA)
- CAR-SHARING ANBIETER
- UMWELTVERBÄNDE
- ADAC + VCD
- VERLEHRSBETRIEBE (KLEINE UNTL. EHER BERBIT)-
(Z.B. DORTMUND? → MODELL HANOVER)
- UNIS + FORSCHUNGSRICHTUNGEN
- SOZIALVERBÄNDE
- KOMMUNALE AKS -

FINANZIERUNG

- ARBEITGEBER
 - SPONSORING
 - PARKPLÄTZE EINSPAREN (SET AWAY)
- STÄDTE
 - PARKRAUM BEWIRTSCHAFTUNG
 - STRAßENFLÄCHEN WERDEN FREI
 - UMNUTZUNG ZB. MINI-PARKS / BÄNKE
 - AUSGLEICHS BEPFLANZUNG
 - FLÄCHEN ENTSIEGELUNG - ?
- STAUFZEITEN
 - ERFASSBARKEIT?
 - WELCHE STELLE BEKOMMT DAS GELD?
- FÖRDERMITTEL
 - ZULÄSSIGKEIT VON DRITTMITTELN ALS EIGENANTEIL?
- STIFTUNGEN
 - BUNDESVERBAND DER STIFTUNGEN (Z.B. MONTAGSSTIFTUNG KÖLN)

KRITERIEN

- LIEGELPLÄNE / NETZSTRUKTUR
 - BESTANDSSTATISTIK
 - BEWAHRSCHAFTSBERICHTE
- DEMOGRAPHIE
 - VERKEHRSVERHALN
 - WIRTSCHAFT
- STÄDTBAU
 - STRUKTUREN
 - SANIERUNGSBEDARF
 - SKALIERBARKEIT / TAKTZEITEN

Rheinbahn: Schumacher

IMPEGA

ORTE

BIELEFELD

- + ABGEGRENZT / INSELN
- + STADTBAN

MÜNSTER

- + UML. TÜBINGEN
- + FAHRPÄSSSTADT

DETMOLD (32000)

- + RELATIV ISOLIERT

SIEGEL

- + INDUSTRIE ABHÄNGIG

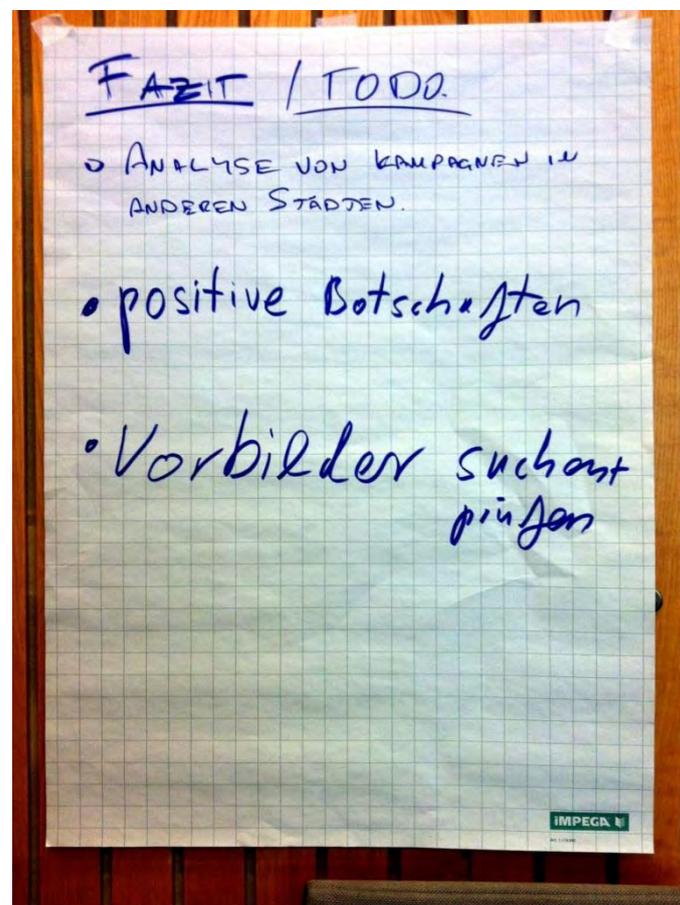
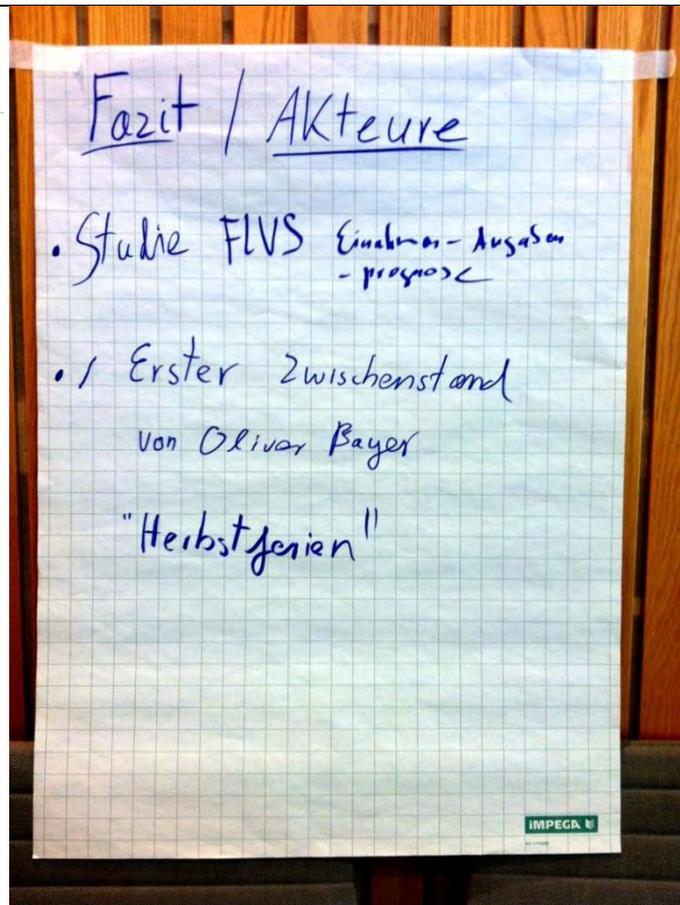
AACHEN

- BALD WIEDER BAHN

IMPEGA

Ergebnisse „Fazit und Ausblick“:

Es wurden erste Schritte zur Initiierung eines Modellprojektes besprochen; ein nächster Termin in der Sitzungsfreien Zeit in den Herbstferien für Zwischenstände, Analysen und das weitere Vorgehen angedacht



Impressionen:

Die Bilder wurden gegen Ende der Veranstaltung aufgenommen weshalb einige (Dortmunder) nicht mehr anwesend waren.

