



# Pressemappe

anlässlich der  
Enquetekommission

„Finanzierung, Innovation und Nutzung des  
Öffentlichen Personenverkehrs (FINÖPV)“

## Inhalt

Vorwort des Sprechers der Piratenfraktion, Oliver Bayer MdL .....	1
Warum brauchen wir neue ÖPNV-Finanzierungsoptionen? .....	1
Warum ist die konventionelle ÖPNV-Finanzierung am Ende? .....	3
Warum ist das eTicketing keine Lösung? .....	4
So stellen wir uns das vor: Nahverkehrsoffensive 2025 .....	5
Finanzierung .....	5
Innovation .....	6
Nutzung .....	6
Einladung zu einer Pressefahrt .....	7
Weitere Fragen? .....	7

Düsseldorf, 19.01.2016

## Vorwort des Sprechers der Piratenfraktion, Oliver Bayer MdL

**„Wir bedanken uns für die gute fachliche und konstruktive Zusammenarbeit aller Kommissionsmitglieder. Leider hatten die anderen Fraktionen nicht den Mut, wirkungsvollere und innovativere Finanzierungsoptionen zu empfehlen. Wir Piraten denken einen Schritt voraus.“ (Oliver Bayer MdL)**

Die Piratenfraktion bedankt sich bei allen Fraktionen und Sachverständigen für die interessierte, vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit in den vergangenen zwei Jahren. Ebenso bedankt sich die Piratenfraktion ganz herzlich bei den zahlreichen Expertinnen und Experten, die uns wichtige Impulse gegeben haben. Wir alle haben viel Zeit, Mühe und Sachverstand aufgewendet und das Ergebnis stundenlanger Beratungen in diesem Enquete-Kommissionsbericht zusammengefasst – wohlwissend, dass dies nur der Anfang eines fort-dauernden Prozesses ist.

Die Themenfelder wurden ohne Denkverbote diskutiert und die Handlungsempfehlungen sollen einen sachlichen, lösungsorientierten

Beitrag zu weiteren Debatten leisten. **Über Textteile und Empfehlungen entscheidet allerdings die einfache Mehrheit der Kommissionsmitglieder, sodass aus unserer Sicht wichtige Empfehlungen fehlen oder noch weiter ausgeführt werden müssen.**

**Daher hat die Piratenfraktion ein Sondervotum zum Gesamtbericht erstellt**, um einen konstruktiven Beitrag für die Fachdiskussion zu leisten und die Meinung derer zu vertreten, die alternative oder innovative Ideen für die Finanzierung und Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs der Zukunft haben. **Sie finden hier die Kernbotschaften unseres Sondervotums.**

## Warum brauchen wir neue ÖPNV-Finanzierungsoptionen?

**„Die Anforderungen an den ÖPNV steigen, die Finanzierungssicherheit sinkt. Die Abwärtsspirale aus Fahrpreiserhöhungen und Angebotskürzungen ist in vollem Gang und die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes bleiben auf der Strecke. Ein ‚weiter so wie bisher‘ wäre fatal! Darum brauchen wir neue Finanzierungsinstrumente und ein Ende der steigenden Fahrpreise.“ (Oliver Bayer MdL)**

Der Piratenfraktion ist es wichtig, nochmals auf die sich gegenseitig bedingenden Faktoren gezielt hinzuweisen:

### Klimaschutz

Der notwendige Trendbruch bei der Senkung der verkehrsbedingten Emissionen ist bisher nicht eingetreten. **Mit einem „weiter so wie bisher“ werden die Klimaschutzziele nicht er-**

**reicht.** Der Klimaschutzplan der Landesregierung hat keinerlei Auswirkungen auf die Verkehrspolitik oder gar den ÖPNV.

Umweltzonen und Feinstaubalarme sind nur der Anfang einer Verkehrspolitik, die auf Mobilitäts-Kontingentierungen und Fahrverbote hinausläuft. Um einen Stillstand zu vermeiden, bedarf es einer zuverlässigen Mobilitätsalternative.

## Gesellschaftlicher Wandel

Dieser wird Auswirkungen sowohl auf die bisherige ÖPNV-Finanzierung haben, als auch ein räumlich und zeitlich differenzierteres Verkehrsangebot bedingen. Nur wenn der ÖPNV eine – aus Nutzendensicht – vergleichbare Qualität und Flexibilität wie der motorisierte Individualverkehr liefert, sind Verlagerungseffekte überhaupt erst möglich. **Ein massiver Ausbau des vorhandenen ÖPNV-Angebots ist erforderlich.**

## ÖPNV-Finanzierung

Die vorhandenen Mittel reichen noch nicht einmal aus, um das vorhandene und – zumindest in ländlichen Räumen – schlechte bis nahezu überhaupt nicht vorhandene ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. **Obwohl zwei Drittel des Nahverkehrs bereits durch Steuern der Bürgerinnen und Bürger finanziert werden, ist der zu zahlende Endpreis für einen Fahrschein oftmals abschreckend teuer.** Angesichts einer ungesicherten ÖPNV-Finanzierung wird es mittelfristig zur weiteren Kürzung des Nahverkehrsangebots kommen. Ein steigendes Preisniveau bei gleichzeitig sinkender Angebotsqualität wird nur wenige wahlfreie Verkehrsteilnehmer gewinnen können.

## Schlussfolgerung

Während es also perspektivisch einen besseren ÖPNV geben muss, ist dessen Finanzierung absolut unsicher. Die **ledigliche Sicherung eines Grundangebots ist in einer individualisierten Gesellschaft verkehrspolitisch unklug.** Selbst wenn die Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV nutzen wollen, können sie es nicht, weil es kein attraktives Angebot gibt. Aus objektiven und

subjektiven Zwängen heraus wird die Mehrheit der Bevölkerung weiterhin den Pkw vorziehen, um den sozialisierten und gesellschaftlich geforderten Grad an Flexibilität aufrechterhalten zu können. Mobilitätsuntersuchungen belegen, dass für mindestens 80 % der Menschen der Nahverkehr keine Option darstellt.

Dennoch wird seitens der Branche teilweise der Anschein erweckt, dass ein gewisses **Beharrungsvermögen zu Altbewährtem** besteht. Überwiegend werden allzu große Schritte als realitätsfern und undenkbar abgetan, ohne sich ernsthaft damit auseinandersetzen zu wollen. Innovative Ideen werden oftmals nur halberzig, verspätet oder mit unzureichender Anschlussfinanzierung umgesetzt. An dieser Stelle möchte die Piratenfraktion nicht nur die Politik, sondern die Nahverkehrsbranche insgesamt zu **mehr Innovationskraft und Entschlossenheit** ermuntern. Als Teil einer Lösung dieser gesamtgesellschaftlichen Aufgaben müssen auch unkonventionelle Mobilitätsalternativen entwickelt, vorangebracht und dauerhaft etabliert werden.

Angesichts der massiven Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr stellt sich die Frage, wie eine ÖPNV-Finanzierung der Zukunft auszusehen hat, welche:

- **ausreichende und stetige Finanzmittel** generiert, um die notwendige Angebotsausweitung des ÖPNV zu ermöglichen.
- **motivierend** auf den freiwilligen Wechsel hin zum klimaschonenden Nahverkehr wirkt.

**Die Piratenfraktion ist der festen Überzeugung, dass es zur Zielerreichung neuer, unkonventioneller Finanzierungsmodelle bedarf.** Bestehende nutzer- bzw. tarifbasierte Finanzierungspraktiken haben sich nicht bewährt.

# Warum ist die konventionelle ÖPNV-Finanzierung am Ende?

„Undurchsichtige Tarifangebote, unbedienbare Automaten und ungerechtfertigte Preise – so sieht der Nahverkehrsalltag aus. Obwohl alle Bürgerinnen und Bürger mit ihren Steuern bereits zwei Drittel des ÖPNVs bezahlen, dürfen sie ihn erst nach einer Tarif- und Vertriebstortur nutzen. Der Tarifdschungel muss weg!“ (Oliver Bayer, MdL)

Die Analyse der konventionellen Form der Nahverkehrsfinanzierung über Tarife zeigt:

- eine Undurchsichtigkeit an Tarifangeboten auf verschiedenen Ebenen
- einen riesigen administrativen Aufwand für Vertrieb und Kontrolle
- eine unzuverlässige und nicht ausreichende Finanzierungsform



**Tatsächlich wird durch diesen Tarifdschungel lediglich ein Drittel der Kosten für den ÖPNV refinanziert** (im Bundesdurchschnitt). Die übrigen zwei Drittel stammen aus den Steuerzahlungen der Bürgerinnen und Bürger. Folglich zahlen zwar alle für den Nahverkehr, jedoch können diesen nur diejenigen nutzen, die einen zusätzlichen und stetig steigenden Eintrittspreis entrichten.

Vor dem Hintergrund der massiven Subventionierung des Nahverkehrs stellt sich die Frage, inwiefern die ausdifferenzierten Tarife **reale**

**Marktpreise** darstellen, **oder lediglich reine Willkür** eines kleinteiligen Verkehrs- und Mehrebenensystems sind. Die Verkehrsverbünde stellen historische Marktgrenzen dar, die nur in den seltensten Fällen echte Verkehrsräume mit klaren Bezugspunkten abbilden. Die **vielfältig ausdifferenzierten Verkehrsbeziehungen der modernen Gesellschaft bedingen flexible Tarifsysteme**, die sich vom Gedanken der vorher zu bestimmenden räumlichen Geltungsbereiche lösen müssen. Die Bindung von Fahrscheinen an einen bestimmten räumlichen Geltungsbereich kann nicht mit dem Pkw konkurrieren. Ferner hinken die bisherigen Tarifmodelle den Änderungen auf dem Arbeitsmarkt hinterher (bspw. Teilzeitarbeit, Home-Office, wechselnde Arbeitsorte).

**Ziel muss es sein, diese künstlichen Grenzen abzubauen.** Es ist vor allem für Wenignutzende des ÖPNV, die ansonsten nur ihren tarifsystemlosen Pkw nutzen, unvermittelbar, sich zuvor mit Waben, räumlichen und zeitlichen Begrenzungen und Beförderungsbedingungen auseinanderzusetzen, nur um von A nach B zu kommen.

Insgesamt kommt die Piratenfraktion zu der Schlussfolgerung, dass alleine die **konventionelle Finanzierungspraxis** über Tarife und Fahrscheine ein Relikt aus dem vergangenen Jahrtausend ist und eine **Spielwiese der verfehlten Verkehrspolitik** darstellt.

# Warum ist das eTicketing keine Lösung?

„eTicketing ist alter Wein in neuen Schläuchen: Es ist die vermeintliche Bändigung des von Politik und Nahverkehrsbranche selbst erschaffenen Tarifmonsters. Durch den eTarifdschungel wird der ÖPNV weder billiger, noch nachvollziehbarer – nur etwas komfortabler, auf Kosten der Anonymität und des Datenschutzes.“ (Oliver Bayer MdL)

Grundsätzlich sind Anstrengungen zu begrüßen, die eine deutliche Vereinfachung des Zugangs zum Nahverkehr ermöglichen und eine spürbare Fahrgastgewinnung zur Folge haben. Diese **Chancen müssen im Fokus stehen, dürfen jedoch nicht über die Risiken hinwegtäuschen**, die ein eTicketing mit sich bringt:

- **Das eTicketing ist keine Vereinfachung des Tarifsystems, sondern lediglich eine Vereinfachung des Zugangs zum Tarifsystem.** Vielfach wird die Einführung eines eTicketings mit der Forderung verbunden, die Ausdifferenzierung der Tarife voranzutreiben. Beim eTicketing geht es also nicht darum, das Tarifsystem zu vereinfachen, sondern das Tarifsystem weiter zu verkomplizieren. Dies geht zu Lasten der Nachvollziehbarkeit durch die Fahrgäste.
- **Das eTicketing macht den ÖPNV nicht billiger.** Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass die Nahverkehrsbranche etwas zu verschenken hätte. Der Zielkonflikt zwischen einer Bestpreis-Abrechnung (“Zahlen Sie immer den günstigsten Preis”) und einer – aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten notwendigen – Steigerung der Fahrgeldeinnahmen ist ersichtlich.
- **Das eTicketing sammelt Daten.** Das eTicketing erleichtert das Sammeln von Nutzungsdaten enorm. Auf der einen Seite können diese Daten zur Verbesserung des Nahverkehrsangebots beitragen. Auf der anderen Seite verleitet die Datenverfügbarkeit dazu, Geschäftsmodelle zu entwickeln, die zu Lasten der Persönlichkeitsrechte der Fahrgäste

gehen können. Insofern sollte Wert auf Datensparsamkeit gelegt werden, bspw. durch die Möglichkeit des Erwerbs nicht personalisierter eTickets, um in Zukunft die Vorteile des eTicketings nutzen zu können, ohne Abstriche beim Datenschutz machen zu müssen.

Der Einsatz von eTicketing kann dort sinnvoll und nutzerfreundlich sein, wo es Systembrüche gibt. Diese gibt es beim Wechsel des Verkehrsmittels (z. B. Carsharing oder Fahrradverleih) oder in fremden Tarifgebieten (z. B. Ausflug nach Berlin, München oder ins Ausland). Das Prinzip der “Mobilitätskarte für alles” sollte daher von der Nahverkehrsbranche konsequent weiterverfolgt werden.

**Insgesamt kommt die Piratenfraktion zu dem Schluss, dass das eTicketing bestenfalls eine Übergangslösung darstellt.** Dadurch kann zwar der Zugang zum Nahverkehr vereinfacht werden, jedoch stellt dies keine Lösung für das Grundproblem dar, nämlich des – verglichen zur Pkw-Nutzung – als zu teuer empfundenen ÖPNVs. Das eTicketing ist lediglich eine Symptomheilung der immer weiter diversifizierten Tarifstrukturen. Angesichts der großen Herausforderungen ist dies nicht zielführend. Vielmehr ist das **System des öffentlichen Personennahverkehrs neu und frei von gewohnten Zwängen zu denken.** Hierzu müssen auch unkonventionelle Ideen verfolgt werden, wie etwa die einer solidarischen Umlagefinanzierung mit Freifahrtberechtigung – dem Bürgerticket.

# So stellen wir uns das vor: Nahverkehrsoffensive 2025

„Das intelligenteste Finanzierungsmodell ist das Bürgerticket. Wenn alle einen geringen Pflichtbeitrag leisten, kann jeder Bus und Bahn fahrscheinfrei nutzen. Das ist keine Spinnerei, sondern das rechtlich und logistisch umsetzbare Mobilitätskonzept der Zukunft. Das ist smart und gerecht.“ (Oliver Bayer MdL)

## FINANZIERUNG

### Bus und Bahn fahrscheinfrei

Zentrale Aufgabe der Enquetekommission war es, ein zuverlässiges Finanzierungsinstrument zu identifizieren, um mindestens das derzeitige Niveau des ÖPNV-Angebots aufrechterhalten zu können. Es sollte die Bevölkerung zur Nutzung des ÖPNV einladen, anstatt durch einen undurchsichtigen Tarifschunzel und ein hohes Preisniveau abzuschrecken.

Diese **Chancen bietet das Finanzierungsmodell Bürgerticket**: alle zahlen einen geringen Pflichtbeitrag zur Finanzierung der laufenden Betriebskosten eines erweiterten ÖPNV-Angebotes. Als **Gegenleistung dürfen Bus und Bahn ohne zusätzliche Kosten genutzt werden**. Dass dadurch mehr Leute Bus und Bahn fahren werden, ist nicht ein Grund gegen dieses Finanzierungsmodell, sondern das zu erreichende Ziel. Notwendige Schritte zur Umsetzung sind:

- **Schaffung einer Rechtsgrundlage**: Kein anderes Finanzierungsinstrument wurde von der Enquetekommission derart auf die rechtliche Durchführbarkeit geprüft, wie das Bürgerticket. Eine abschließende Bewertung ist zwar nicht möglich, jedoch zeigen unterschiedliche Rechtsgutachten auf, dass eine Erhebung zweckgebundener ÖPNV-Beiträge rechtlich begründbar ist. Der Landesgesetzgeber darf die Kommunen zur Erhebung solcher Beiträge ermächtigen.
- **Einführung einer neuen Finanzierungssystematik**: Es wird eine klare Trennung zwischen der Finanzierung von operativem Betrieb, der Fahrzeugfinanzierung sowie der Infrastrukturfinanzierung empfohlen. Der

operative Betrieb soll ausschließlich durch Nutzerbeiträge gedeckt werden, der Rest durch Steuern und sonstige Zuschüsse. Diese eindeutige Zuordenbarkeit der Gegenleistung auf die Beitragspflichtigen vereinfacht die rechtliche Umsetzung.

- **Implementierung ergänzender Finanzierungsinstrumente**: Während ein Bürgerticket den laufenden Betrieb eines erweiterten ÖPNV-Angebots finanziert, sollten weitere mittelgenerierende und verkehrslenkende (Stichwort: push & pull) Finanzierungsinstrumente implementiert werden, deren Erlöse vorwiegend in die Infrastruktur fließen. Naheliegend ist hierbei die Heranziehung von Nutznießenden einer fahrscheinfreien ÖPNV-Anbindung, wie Veranstaltern, Beherbergungsbetrieben oder des Einzelhandels. Denkbar ist ebenso eine allgemeine Pkw-Maut.
- **Schaffung ausreichender Kapazitäten**: Kritiker begründen die nicht gegebene Umsetzbarkeit eines fahrscheinfreien Nahverkehrs damit, dass die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen. Selbstverständlich müssen hierfür neue Kapazitäten geschaffen werden – das ist schließlich das, was durch dieses Instrument erreicht werden soll.

Die Piratenfraktion ist davon überzeugt, dass das Finanzierungsmodell **Bürgerticket ein zentrales Element einer Verkehrswende** darstellt. Die Landesregierung wird dazu aufgefordert, einen **Modellversuch** durchzuführen, in dem das Bürgerticket und dessen Effekte auf die Verkehrsmittelwahl in der Praxis erprobt werden.

## INNOVATION

### Autonome Fahrzeuge und E-Mobilität

Die technische Entwicklung muss fortlaufend beobachtet und evaluiert werden. Die sich daraus ergebenden Chancen sind zu Gunsten des ÖPNV nutzbar zu machen:

- **Forschung intensivieren:** Potenziell einsetzbare Technologien müssen offen und unvoreingenommen erforscht werden. Im Bereich der Elektromobilität sollte kritisch hinterfragt werden, ob die elektromotorisierte Individualmobilität – die Batterien sind Sondermüll – oder die konventionelle Elektromobilität (Straßen-, Schwebel-, Seil- und Eisenbahnen) eine volkswirtschaftlich günstige Lösung darstellt.
- **Autonomes Fahren erproben:** Den wohl größten technologischen Schub wird es durch selbstfahrende, autonome Fahrzeuge geben. Die Chance, dass der ÖPNV eine bedeutende Rolle bei der Etablierung des autonomen Fahrens zugunsten aller Menschen einnimmt, muss ergriffen werden.
- **Ergänzung des ÖPNV:** Nicht nur autonom fahrende Fahrzeuge, sondern auch andere Verkehrsmittel müssen als Zubringer zum ÖPNV nutzbar gemacht werden. Zu dieser flexiblen Bedienung gehört ebenfalls ein einfacher tariflicher Zugang.

Die Piratenfraktion ist davon überzeugt, dass diese neuen **technischen Möglichkeiten des elektro-autonomen Fahrens dazu genutzt werden müssen**, um den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken.

## NUTZUNG

### Verdoppelung des ÖPNV-Angebots

Das Ziel der Verkehrswende erfordert eine massive Verlagerung des Autoverkehrs auf den Umweltverbund. Die ÖPNV-Zukunftskommission empfiehlt eine Verdoppelung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebots, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Hierfür sind folgende Rahmenbedingungen umzusetzen:

- **Schaffung ausreichender Kapazitäten:** Die Landesregierung muss die Nahverkehrsbranche mit entsprechenden Finanzmitteln ausstatten, um dieser Herausforderung gerecht zu werden. Dazu gehört ebenso die Gewährleistung adäquat entlohnter und sozialverträglicher Arbeitsbedingungen. Eine flächendeckende und uneingeschränkte Barrierefreiheit ist selbstverständlich.
- **Festlegung verbindlicher Zielwerte:** Bundesverkehrsminister Georg Leber formulierte im Jahr 1966 eines der Ziele der Infrastrukturplanung des Bundes, nämlich die Erreichbarkeit einer Autobahn binnen einer Pkw-Fahrzeit von 30 Minuten. Ein vergleichbarer, landesweiter Zielwert im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen fehlt vollkommen.
- **Definition einer ÖPNV-Grundversorgung:** Ähnlich den Zielen und Mindestbedienstandards der Schweiz sollten entsprechende Vorgaben auch in Nordrhein-Westfalen umgesetzt werden. Der ÖPNV sollte nicht mehr nur eine potenziell kürzbare freiwillige Aufgabe einer Kommune sein, sondern zu einer Pflichtaufgabe gemacht werden, für die das Land in der Finanzierungspflicht steht.
- **Stärkung der Multimodalität:** Aus systemischen Gründen kann der konventionelle Nahverkehr nicht in allen zeitlichen und räumlichen Randlagen wirtschaftlich betrieben werden. Es lassen sich aber flexible Angebote in den Nahverkehr integrieren, die eine Komplementärfunktion erfüllen.
- **Nachfrage schaffen:** Alle tariflichen Einstiegshürden sind abzubauen. Die Piratenfraktion hält an dieser Stelle die Einführung des fahrscheinfreien Nahverkehrs für die sinnvollste Lösung.

Die Piratenfraktion ist davon überzeugt, dass die **Verdoppelung des ÖPNV-Angebots eine zwingende Voraussetzung** für das Erreichen der Klimaschutzziele ist. Für die Verdoppelung des ÖPNV-Angebots wiederum und die Finanzierung desselben ist das mächtigste, einfachste und umfassendste Instrument, Busse und Bahnen fahrscheinfrei zu gestalten.

# Einladung zu einer Pressefahrt

**„Andere problematisieren, wir bieten Lösungen! Unser in Auftrag gegebenes Gutachten zeigt, wie *Bus und Bahn fahrscheinfrei* in NRW umsetzbar ist. Die drei Modellkommunen erhalten einen konkreten Fahrplan in die Zukunft des Nahverkehrs.“  
(Oliver Bayer MdL)**

Sie möchten mehr über das Finanzierungsmodell Bürgerticket und die Fahrscheinfreiheit in den Bussen und Bahnen NRWs erfahren? Sie denken, es ist nur eine Spinnerei der Piraten und sowieso nicht umsetzbar?

**Dann laden wir Sie hiermit herzlich zu einer Pressefahrt am 30. Januar 2017 um 12:00 Uhr ein. Die Piratenfraktion stellt die Ergebnisse der Umsetzungs- und Machbarkeitsstudie „Bus und Bahn fahrscheinfrei in NRW“ vor, die sie unabhängig der Enquetekommission im Sommer 2016 in Auftrag gegeben hat.**

Die Studie wurde von tjm-consulting mobilitätsmanagement (Köln) erstellt und zeigt, wie eine Fahrscheinfreiheit in Bus und Bahn in den Kommunen Nordrhein-Westfalens umsetzbar ist. Finanziert werden soll dies wie ein Semesterticket für Studierende. Anhand dreier Modellkommunen wird gezeigt, welche Lösungsmöglichkeiten es für die lokalspezifischen Hindernisse gibt:

- **Wuppertal:** Großstadt
- **Kreis Recklinghausen:** Ballungsraum
- **Bad Salzuflen:** Kleinstadt

Machen Sie sich einen Eindruck davon, wie schön „einfach einsteigen und losfahren“ ist. Die Pressefahrt findet in einer historischen Straßenbahn der Düsseldorfer Rheinbahn statt. Treffpunkt ist um 11:45 Uhr an der Haltestelle Landtag/Kniebrücke. Für das leibliche Wohl an Bord ist gesorgt.

Unsere Route:

- 12:00 Uhr: Abfahrt (Landtag/Kniebrücke). Gutachter Thomas Mager und Oliver Bayer MdL präsentieren die Ergebnisse der Studie. Anschließend: Beantwortung Ihrer Fragen.
- 13:00 Uhr: Pause an der Haltestelle „Südfriedhof“ (für Bild- und Tonaufnahmen). Möglichkeit einer selbstorganisierten Rückfahrt.
- 13:20 Uhr: Rückfahrt
- 13:50 Uhr: Ankunft (Landtag/Kniebrücke)

**Für die bessere Planung bitten wir Sie, uns bis zum 25.01.2017 Bescheid zu geben, ob Sie teilnehmen können oder verhindert sind.**

## Weitere Fragen?



Oliver Bayer MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf  
Tel: 0211 884-4628  
E-Mail: [oliver.bayer@landtag.nrw.de](mailto:oliver.bayer@landtag.nrw.de)

**Website:** [www.fahrscheinfrei.de](http://www.fahrscheinfrei.de)  
**Facebook:** [www.facebook.com/fahrscheinfrei](http://www.facebook.com/fahrscheinfrei)  
**Twitter:** [www.twitter.com/fahrfrei](http://www.twitter.com/fahrfrei)