Weitere Texte und Informationen in der Übersicht

Zur Finanzierbarkeit von Sozialtickets im öffentlichen Personennahverkehr

Kritische Auswertung der (kommunalen) Studien für Hannover, Dresden und Köln. (*Studie im Auftrag der Bundestagsfraktion DIE LINKE., Juni 2009*)

Eine der Kernfragen der Auseinandersetzungen um die Einführung eines Sozialtickets ist deswegen auch die Frage der Art und Weise der Finanzierung. Um die Kosten, die sich aus einer möglichen Einführung eines Sozialtickets ergeben, zu ermitteln werden von Politik, Verwaltung und öffentlichen Unternehmen Studien in Auftrag geben.

In der hier nun vorliegenden Arbeit werden die unterschiedlichen Studiendesigns auf ihre wissenschaftliche Zuverlässigkeit, ihre Vorannahmen und ihre Methodik untersucht. Besondere Aufmerksamkeit verlangt dabei die Problematik, dass die Verkehrsbetriebe das Studiendesign entwickelt haben und gleichzeitig die Ergebnisse Einfluss auf die Höhe von Zuschüssen an die Verkehrsbetriebe haben könnten. Die Verquickung von ökonomischen Interessen und wissenschaftlichen Untersuchungen sollte eigentlich ausgeschlossen sein. Zumindest sollte eine besondere Sensibilität und Transparenz im Umgang mit den Forschungsergebnissen bestehen. Die untersuchten Studien weisen bei näherer Betrachtung eine Reihe von wertenden Vorannahmen, methodischen Unsauberkeiten und groben Verstößen gegen die Grundlagen der empirischen Sozialwissenschaften auf. Diese Studie versucht diese Schwachstellen herauszuarbeiten.

Abschließendes Ziel der Untersuchung ist zu prüfen, ob die Studien einen Referenzcharakter besitzen können (also übertragbar sind) oder ob sie als unwissenschaftlich betrachtet werden müssen. Nach einer Zusammenfassung der Ergebnisse werden Kriterien entwickelt, die als Grundlagen einer validen (gültigen) Studie zu der Einführung von Sozialtickets gelten sollten. Die Studie gibt es [hier als PDF-Download](#).

Sonstiges

Geschrieben von: Andreas Kahrs
24. April 2013

Auto.Mobil.Alternativen.

Aus der Reihe *Standpunkte* der Rosa Luxemburg Stiftung (20/2010)

Alternativen zum automobilen Individualverkehr und Konzepte autofreier Städte gibt es etliche. Entscheidend ist, wie eine solche Konversion städtischer Infrastrukturen und Lebensweisen vollzogen werden kann. Joel Crawford vom Carfree Cities Netzwerk erläutert die damit verbundene Unverzichtbarkeit partizipativ organisierter Planungsprozesse. Eine solche Konversion erfordert einen massiven Ausbau des Öffentlichen. Spannend ist hier der Vorschlag der Internationalen Transportarbeiter Föderation, der einschließt, dass Arbeitsplätze im Transportarbeitsgewerbe abgebaut werden und in anderen neu geschaffen werden müssten – ein bahnbrechender Schritt der Gewerkschaftsbewegung. Um dort hinzugelangen bedarf es zivilgesellschaftlicher Alternativen und breiter Bündnisse. Hendrik Sander analysiert Kämpfe und Initiativen für einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr. Die ganze Broschüre gibt es [hier als PDF-Download](#)

Bahn der Zukunft - Zukunft der Bahn

Verkehrspolitisches Zirkular Ausgabe 5, Winter 2011/12. Broschüre der Bundestagsfraktion DIE LINKE.

Sonstiges

Geschrieben von: Andreas Kahrs
24. April 2013

[PDF-Download](#)

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular Ausgabe 6, Anfang 2012. Broschüre der Bundestagsfraktion DIE LINKE.

[PDF-Download](#)