



Besuchen Sie uns auch im Social Web!



www.facebook.com/gruenthl

www.twitter.com/gruenethl

www.youtube.com/gruenethl

www.flickr.com/gruenethl

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort

Es ist Zeit für richtig guten Verkehr! 2

Konferenzprogramm..... 4

Podiumsdiskussion

Spurwechsel. Die Zukunft des ÖPNV in Thüringen 6

Begrüßung..... 11

Vortrag von Prof. Dr. Heiner Monheim:

Anderer Verkehr ist möglich – Bahn und Bus und vieles mehr aus einem Guss 12

Vortrag von Prof. Dr. Matthias Gather:

Mobilitätssicherung in alternden Gesellschaften – Europäische Handlungsansätze..... 15

Vortrag von Michael Ziesak:

Ticketloser Nahverkehr? Alternative Finanzierungsmodelle
für den ÖPNV – Möglichkeiten und Grenzen 17

Vortrag von Dr. Matthias Mann:

Die Kosten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV)
und den ÖPNV im Vergleich..... 19

Workshop 1

Weniger Menschen – mehr ÖPNV – Verkehrsplanung im ländlichen Raum..... 21

Workshop 2

Elektromobilität im Umweltverbund – Wo liegen die Synergien? 24

Workshop 3

ÖPNV gut verkaufen – Mehr Fahrgäste durch gutes Marketing..... 27

Fazit 31



Jennifer Schubert, MdL. Stellv. parlamentarische Geschäftsführerin und Sprecherin für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

Es ist Zeit für richtig guten Verkehr!

In Thüringen nutzen derzeit 51 Prozent der Menschen kaum Bus und Bahn. Im ländlichen Raum ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leider oft zu unattraktiv: Entweder gibt es ihn kaum oder es fehlen Anschlüsse zu anderen Bussen, zur Bahn oder zum Car- und Bikesharing. Wenn ihn deshalb weniger Menschen nutzen, werden Linien ausgedünnt oder eingestampft – ein Teufelskreis.

Die hohen Risiken und der immense Flächenverbrauch des Individualverkehrs sowie die Eindämmung des Klimawandels sind jedoch gute Gründe, dem öffentlichen Verkehr wieder den Stellenwert einzuräumen, der ihm

gebührt. Deshalb haben wie die Klimakonferenz 2013 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Thüringer Landtag unter das Motto „Es ist Zeit für richtig guten Verkehr“ gestellt.

Was darf uns guter Verkehr kosten?

Außerhalb der Städte liegt der Anteil von Bus und Bahn an den zurückgelegten Kilometern bei unter zehn Prozent. Die Kommunen verweisen auf finanzielle Zwänge, wenn sie vorrechnen, wie viel der ÖPNV kosten darf. Finanzielle Zwänge? Noch ist wenig bekannt, dass der Autoverkehr die Kommunen deutlich mehr kostet als der ÖPNV. Städte wie Erfurt, Jena und Suhl und auch das Land Thüringen selbst zahlen aus eigenen Mitteln

pro Kopf mehr als das Doppelte an Zuschüssen für das Auto als für den Nahverkehr. Vor den sogenannten Sachzwängen steht also unausgesprochen die klare Prioritätensetzung, den Autoverkehr sehr viel mehr zu fördern als den öffentlichen Verkehr. Der Autoverkehr kostet uns aber nicht nur mehr Geld in staatlichen Haushalten, sondern auch die Gesundheit und das Leben zu vieler Menschen. In seiner Masse vermindert er massiv die Lebensqualität. Zu hohes Pkw-Aufkommen ist deshalb ein gesellschaftliches Problem – eine harte soziale Frage. So erhalten Kinder heute nicht genügend sportliche Grundlagen, weil sie sich draußen nicht mehr frei bewegen können – mit allen bekannten negativen Folgen. Zu Fuß brauchen wir heute im Schnitt doppelt so lang wie vor der Massenmotorisierung. Wir warten an Ampeln, an stark befahrenen Straßen ohne Fußgängerüberwege und müssen Umwege laufen. In verlärmten Straßen gibt es weniger Nachbarschaftshilfe. Der Wert von Immobilien an stark befahrenen Straßen sinkt.

Eine echte Verkehrswende – jetzt!

Wieso gibt es noch immer so wenig Bereitschaft dies zu ändern? Es ist wohl eine Mischung aus Bequemlichkeit, Angst vor weniger Flexibilität und Gewohnheit, die derzeit eine echte Verkehrswende behindert. Viele dieser Ängste sind unbegründet. Denn 40 Prozent der individuellen Fahrten, die der Staat so großzügig finanziert, sind unter fünf Kilometer lang. Diese Zahl allein zeigt: Es ist einfach, unsere Mobilität besser multimodal zu organisieren. Dabei rückt das Auto in seiner Bedeutung nach hinten, es wird geteilt und steht nicht mehr im Schnitt 23 Stunden ungenutzt vor der Tür und braucht Platz. Neben Bus und Bahn wird das Fahrrad in Städten zum Verkehrsmittel Nummer Eins, weil es am schnellsten ist und weil gut ausgebaute Radwegenetze dazu einladen. Mit dem Thüringentakt bekommt Thüringen ein schnelles, engmaschiges ÖPNV-Netz mit kurzen Umsteigezeiten in allen Regionen. Mit Bürgerbus und Anrufsammeltaxi werden auch kleine Orte bedient. Und die Stadtplanung kümmert sich wieder um die einfachste Mobilität – das Gehen. Dazu braucht es Fußgängerwegenetze, die auch Kindern gefahrloses Umherstreunen ermöglichen.

Zur Umsetzung bedarf es nicht primär mehr finanzieller Mittel, sondern vor allem einer konsequenten Umsetzung von Mobilitätsketten sowie ausreichend Information und Verlässlichkeit. Wenn Land und Kommunen den ÖPNV aus seiner „Schmuddelecke“ herausholen, indem sie das Beste aus dem „Fahren mit Chauffeur“ herauskitzeln, dann ist mir um die Zukunft der Lebensqualität in Stadt und Land nicht bange.

Ja, es ist Zeit – Zeit für richtig guten Verkehr!

Ihre Jennifer Schubert

Verkehrspolitische Sprecherin



Konferenzprogramm

Mittwoch, 26. Juni 2013

- 19:00 Uhr **Ausstellungseröffnung „Spurwechsel. Ideen für einen innovativen Öffentlichen Verkehr“**
Jennifer Schubert, stv. parlamentarische Geschäftsführerin und verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion
- 20:00 Uhr **Podiumsdiskussion: Spurwechsel. Die Zukunft des ÖPNV in Thüringen**
Lutz Irmer, Abteilungsleiter Verkehr im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier
Gerd Haßkerl, Geschäftsführer Regionalbus GmbH Mühlhausen
Moderation: Jennifer Schubert, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion

Donnerstag, 27. Juni 2013

- 9:00 Uhr **Begrüßung**
Anja Siegesmund, Fraktionsvorsitzende
Jennifer Schubert, stv. parlamentarische Geschäftsführerin und verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion
- 9:15 Uhr **Keynote Speech 1: Anderer Verkehr ist möglich – Bahn und Bus und vieles mehr aus einem Guss**
Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier
- 10:00 Uhr **Keynote Speech 2: Mobilitäts-sicherung in alternden Gesellschaften – Europäische Ansätze**
Prof. Dr. Matthias Gather, FH Erfurt, Institut für Verkehr und Raum
- 11:00 Uhr *Kaffeepause*



- 11:30 Uhr **Ticketloser Nahverkehr? Alternative Finanzierungsmodelle für den ÖPNV – Möglichkeiten und Grenzen**
Michael Ziesak, Verkehrsclub Deutschland e.V.
- 12:15 Uhr **Die Kosten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV im Vergleich**
Dr. Matthias Mann, Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz
- 13:00 Uhr *Mittagspause*
- 14:00 Uhr **Gesamtworkshop mit Impulsvorträgen und Diskussion**
1. Impuls: Weniger Menschen – mehr ÖPNV – Verkehrsplanung im ländlichen Raum
ReferentInnen:
- Peter Panitz, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), Abt. Verkehrsplanung und Qualitätsmanagement
 - Michael Raabe, Eichsfeldwerke GmbH (EW), EW Bus
- 16:15 Uhr **Fazit und Schluss**
- Ron Böhme, Mitteldeutscher Verkehrsverbund Leipzig (MVV), Abt. Verkehrsplanung
- 2. Impuls: Elektromobilität im Umweltverbund – Wo liegen die Synergien?**
ReferentInnen:
- Prof. Dr. Dieter Sell, Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur (ThEGA)
 - Niklas Wachholtz, teilAuto Mobility Center GmbH Thüringen
- 3. Impuls: ÖPNV gut verkaufen – Mehr Fahrgäste durch gutes Marketing**
ReferentInnen:
- Gerhard Probst, Probst & Consorten Marketing-Beratung
 - Tilman Wagenknecht, Bus & Bahn Thüringen e.V.



Prof. Dr. Heiner Monheim zur Eröffnung der Ausstellung „Spurwechsel. Ideen für einen innovativen Öffentlichen Verkehr“ im Thüringer Landtag

Podiumsdiskussion

Spurwechsel. Die Zukunft des ÖPNV in Thüringen

Podiumsdiskussion mit:

Lutz Irmer

(Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr; Nutzung des öffentlichen Verkehrs: über 20 Jahre Berufspendler, heute ausschließlich im Fernverkehr nach Berlin unterwegs)

Gerd Haßkerl

(Regionalbus GmbH Mühlhausen; Nutzung des öffentlichen Verkehrs: alltäglich im eigenen Stadtverkehr, der leider nur bis 20 Uhr funktioniert)

Jennifer Schubert

(MdL, stellvertretende parlamentarische Geschäftsführerin und verkehrspolitische Sprecherin, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen)

Prof. Dr. Heiner Monheim

(emeritierter Professor für Raumentwicklung und Landesplanung der Universität Trier; begeisterter Nutzer des öffentlichen Verkehrs)

Begrüßung

Jennifer Schubert, die verkehrspolitische Sprecherin der Landtagsfraktion, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich herzlich bei Heiner Monheim, emeritierter Professor der Universität Trier im Bereich Raumentwicklung und Landesplanung, der das Fachpublikum zuvor durch die Ausstellung „Spurwechsel – Ideen für einen innovativen Öffentlichen Verkehr“ führte. Insbesondere Prof. Dr. Monheims Modell eines integralen Taktfahrplans (ITF) verdeutlicht die thematische Dimension der diesjährigen Klimakonferenz und sollte als gelungener Einstieg in eine lebhafte Diskussion über Stand und Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dienen. Mehr als die Hälfte der Thüringer Bürgerinnen und Bürger verzichtet auf die Nutzung des ÖPNV. Jennifer Schubert weist in diesem Kontext auf zwei Kernprobleme hin. Zum einen bereite die Zersplitterung der Thüringer Verkehrslandschaft Schwierigkeiten. Zum anderen zeige eine Studie im Auftrag der Landtagsfraktion, dass die Ausgaben der kreisfreien Städte Suhl, Erfurt und Jena für den motorisierten Individualverkehr (MIV) doppelt so hoch ausfallen wie für den ÖPNV.

Podiumsrunde Eingangsstatements

In der von Jennifer Schubert moderierten Podiumsdiskussion wird Lutz Irmer, Abteilungsleiter im Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr gebeten, zu einer Äußerung seiner Vorgesetzten, der Thüringer Staatssekretärin für Bau, Landesentwicklung und Verkehr Inge Kwaan Stellung zu beziehen. Obwohl sie den ÖPNV als „das Rückgrat der Mobilität im öffentlichen Raum“ bezeichnet hatte, mangle es anscheinend an der konkreten Umsetzung, so der äußere Eindruck.

Lutz Irmer entgegnet, dass Thüringen inzwischen eine ganz gute verkehrstechnische Infrastruktur vorzuweisen habe, die derzeit immerhin circa 5.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in ungefähr 40 größeren überwiegend kommunalen Verkehrsunternehmen sowie in etwa 140 kleinen privaten Busunternehmen Beschäftigung bieten. Dennoch sieht er Potenziale im Bereich der schadstoffarmen Antriebe und E-Busse, die im Rahmen der nächsten EU-Förderperiode 2014–20 ausgebaut werden sollen. Eine bereits gut ausdifferenzierte Produktpalette des ÖPNV (u.a. Mini-, Midi-, Rufbusse, Sammeltaxis) wird vom Ministerium gefördert, jedoch gibt Irmer zu bedenken, dass auch die KundInnen monetär herangezogen werden müssten.

Gerd Haßkerl widerspricht der positiven Darstellung Lutz Irmers. Die Vertreterinnen und Vertreter der Kreistage seien grundsätzlich von der Bedeutung des ÖPNV überzeugt, jedoch determinierten die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel den Handlungsspielraum. Die Unternehmen sind von akutem Personalmangel bedroht und müssten Haltestellen schließen. Haßkerl betont, dass die gedankliche Trennung des ÖPNV im ländlichen und im urbanen Raum wichtig sei.

Prof. Dr. Monheim betrachtet Thüringen im Bereich des öffentlichen Verkehrs als solide aufgestelltes Bundesland. Jedoch zweifelt er an der Innovationskraft der aktuellen Nahverkehrspläne. Insbesondere die Landräte sind für diese Situation zur Verantwortung zu ziehen. Monheim bietet in seinem Eingangsstatement mögliche Lösungsansätze an, um den ÖPNV widerstandsfähig gegenüber zukünftigen Entwicklungen zu gestalten. Die ebenso im Schienenverkehr zu beobachtende Regionalisierung sei problematisch. Die Aufgabenträgerschaft durch die Landkreise erschwere gesamtsystemische

Lösungen. Daher spricht er sich für eine „Rekommunalisierung des öffentlichen Verkehrs“ aus, da durch die Ansiedlung von Entscheidungsbefugnissen auf zu hoher Ebene der Bezug zum Detail verloren geht. Zudem identifiziert Monheim die Probleme des öffentlichen Verkehrs in der Nahmobilität, womit er einen Radius von drei bis fünf Kilometern, in dem auch die Hälfte des Autoverkehrs stattfindet, meint. Die Hierarchisierung der Straßeninfrastruktur soll dem ÖPNV als Vorbild dienen. Der integrale Taktfahrplan (ITF) spiele dabei eine entscheidende Rolle. Eine Doppelstrategie, die „den Nahverkehr von oben (Land) und von unten (Stadt)“ denkt, sei vielversprechend. Das Ministerium sollte dabei kleinere und mittlere Städte zur Etablierung eines attraktiven Bussystems motivieren.

Lutz Irmer gibt zu bedenken, dass Systemveränderungen ihre Zeit brauchen. Der Verkehrsverbund Mittelhüringen (VMT) helfe, Tarifschranken zwischen den Kommunen abzubauen. Thüringen strebe eine horizontale Ausdehnung des VMT von Eisenach bis Altenburg an. Bezüglich der aufgeworfenen Frage der Neuordnung der Aufgabenträgerschaft äußert sich Irmer nicht, erhofft sich aber von der neuen Fernverkehrsanbindung Thüringens ab 2017/2018 einen Spill-over-Effekt auf die gesamte Verkehrslandschaft. Einerseits werden neue Personengruppen erschlossen, andererseits bindet diese die Bürgerinnen und Bürger auch psychologisch enger an den öffentlichen Verkehr.

Prof. Dr. Monheim dämpft entschieden diese Erwartungshaltung. Der Nahverkehr dominiere mit 90 % eindeutig den Markt, wogegen der Fernverkehr lediglich auf einen Anteil von 10 % komme. Monheim zieht die Analogie zum Flugmarkt: Obwohl dieser nur von 0,1 % der Bürgerinnen und Bürger genutzt wird, „schielen die Politiker darauf“. Die kurzgedachte Priorisierung großer Verkehrsprojekte führe zu einer Unterfinanzierung des regionalen Schienenverkehrs. Auf der Ebene des direkten europäischen Grenzverkehrs werden beispielsweise 80 % aller Fahrten innerhalb eines Radius von 20 km getätigt. Weiterhin analysierte Monheim den Mitteldeutschen Verkehrsbund (MDV), bei dem nur vier von fünf Verbindungen verknüpft sind. Demnach bieten Tarifverbünde wie auch der VMT Potenziale, die allerdings erst durch eine detaillierte Untersuchung der gesamten Verbindungsstruktur gehoben werden können.

Diskussion

zur Zersplitterung der ÖPNV-Infrastruktur

Der seit 1995 in Thüringen lebende Österreicher Prof. Dr. Dr. Bernd Kortschak, Professor für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Logistik an der Fachhochschule Erfurt, stützt die bereits angeklungene schwierige Gemengelage an ökonomischen und politischen Begehrlichkeiten. Die latenten Interessen der politischen Entscheidungsträgerinnen- und Träger, die den Wählerinnen und Wählern gefallen wollen, und die „starke politische Segmentierung der Kommunen und Landkreise“ führen zu einer Zersplitterung des ÖPNV. Es liege an der übergeordneten Instanz, den „Gordischen Knoten“ zu zerschneiden. Auch Markus Würtz von der Regionalen Verkehrsgemeinschaft Gotha (RVG) beanstandet ebenso die Aufgabenträgerschaft. Juristisch seien die Kommunen für den öffentlichen Verkehr zuständig und die BürgermeisterInnen tendenziell schlecht bei Kasse und daher wenig bemüht, Investitionen in diesem Bereich zu tätigen. Die KonferenzteilnehmerInnen stimmen überwiegend dieser Darstellung des Status Quo zu: Der Föderalismus blockiere eine kohärente Lösung, politische AufgabenträgerInnen verfolgen die Interessen ihrer „Claims“ und mangelnder Handlungsdruck ließe das System lethargisch agieren.

Gerd Haßkerl ergänzt, dass die durch Krieg und die Teilung Deutschlands bedingte teilweise schlechte Infrastruktur erst noch zu einem kohärenten Ganzen entwickelt werden müsse. Edmund Ott vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club Coburg bezweifelt, ob die durch Thüringen verlaufende Schnellverbindung zwischen Berlin und München ab 2017/2018 dies fördere. Auf interregionaler Ebene hindern „Löcher im Netzsystem“ das Vorankommen. Der 2006 von der Deutschen Bahn abgeschaffte Interregio wird von vielen Nutzern vermisst.

Lutz Irmer interveniert zugunsten der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS), die die Gesamtverantwortung über das System hat. Die bereits existenten leistungsfähigen und entwicklungsfähigen Strukturen würden seiner Meinung nach zu wenig gewürdigt. Irmer äußert sich jedoch zurückhaltend, ob nicht eine Neustrukturierung Sinn hätte. Als Vertreter des Ministeriums möchte er eher an dem bestehenden System festhalten.

zu potenziellen Lösungsansätzen

Prof. Dr. Monheim kritisiert die mangelhafte gesetzliche Regelung des ÖPNV. Der Straßenbau kann als Modell herangezogen werden. Die Infrastruktur sei dort hierarchisch von der mehrspurigen Autobahn bis zu kleinen Kreisstraßen gewährleistet. Monheim exemplifiziert seine Argumentation anhand der Schweiz, wo alle politischen Gruppen „gemeinsam am gleichen Strang ziehen“. Der ÖPNV sei in der Schweiz gesamtstaatlich gewollt und von unten gefördert. Notfalls müsse der Staat die Unternehmen auch gesetzlich zwingen.

Monheim bemängelt zudem, dass einige politische EntscheidungsträgerInnen nie im System unterwegs seien. Als modellhafter Ansatz könnte ein sogenanntes „Generalabo“ die Unternehmen und PolitikerInnen zu einer guten Systemqualität verleiten. Zu oft versiegen zudem vorbildliche Ansätze engagierter PolitikerInnen mit dem Ende des Mandats.

Stephan Heinrich von der DB AG erwähnt, dass Frankreich aufgrund des „Agglomerationsgedankens“ weiter sei als das deutsche föderale System, in dem an den Kreisgrenzen häufig auch die ÖPNV-Verwaltung endet. Heinrich wirft diesbezüglich die Frage auf, inwiefern sich das Land als Moderator zwischen den Kommunen und Landkreisen versteht. Markus Würtz von der Regionalen Verkehrsgemeinschaft Gotha (RVG) nimmt diesen Aspekt auf und lobt die Moderationsfähigkeit des Landes, das einen Konflikt zwischen der RVG und der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) schlichten konnte.

Matthias Scheidhauer fordert als Vertreter des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ein landesweites Bus-Bahn-System sowie eine mehrstufige Netzabstimmung. Die „Wende im Verkehrssystem“ stehe noch aus. Die Prioritäten sollten auf den ländlichen Raum liegen: Bahnverbindungen bis tief in die Nacht seien positiv, jedoch bleiben die Bürgerinnen und Bürger auf den letzten Kilometern durch mangelnde Anschluss- und Umstiegsmöglichkeiten auf sich allein gestellt. Scheidhauer beziffert den Finanzbedarf des ÖPNV in Deutschland auf 1,3 Milliarden Euro. Innovative Konzepte wie Flatrates oder Bürgertickets seien Ansätze, die gesellschaftlich mehrheitsfähig werden müssten, wobei der VDV sich gegen die Kostenfreiheit solcher Angebote für die KonsumentInnen ausspricht.



Podiumsdiskussion „Spurwechsel. Die Zukunft des ÖPNV in Thüringen“ mit Lutz Irmer, Gerd Haßkerl, Jennifer Schubert und Prof. Dr. Heiner Monheim (v.l.n.r.)

Allen Ansätzen sollte die Frage vorangestellt werden: Was wollen die Menschen vor Ort? Torsten Schwarz von den Verkehrsbetrieben Nordhausen ergänzt, dass auch die Fragen, was eine angemessene Bedienung und ein engmaschiges System seien, noch nicht zufriedenstellend beantwortet werden.

zu den Nöten der Nutzerinnen und Nutzer – mangelnde Netzverknüpfung und „Taktlöcher“

Matthias Altmann, Leiter der Geschäftsstelle der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Thüringen, kritisiert die euphemistische Darstellung des ÖPNV durch Lutz Irmer. Als Pendler zwischen dem Weimarer Land und Erfurt begegnet er täglich den Realitäten. Die „Autolawine“ auf der Thüringer Städteachse beweise die Potenziale eines konzertierten und verknüpften öffentlichen Verkehrs. Beispielsweise fahren stündlich zwei Regionalzüge innerhalb von zehn Minuten zwischen Erfurt und Weimar, danach ruht der Regionalverkehr für 50 Minuten. Die schlechte Abstimmung des Fahrplans zwischen Bus und Bahn wirke abschreckend. Abendli-

che „Taktlöcher“ hindern „Kulturtouristen“ ebenso bei ihrer Freizeitgestaltung wie früh fehlende Busanschlüsse an Bahnhöfen. Auch Jan Christopher Witt bemängelt als Vertreter der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH die schlechte Verzahnung zwischen Bahn und ÖPNV. Als Betreiber der grenzübergreifenden Strecke Schönberg – Schleiz argumentiert er, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit erst durch eine gute Abstimmung der Anschlüsse herbeigeführt werden könnte.

Jennifer Schubert gibt zu bedenken, dass die Koordination innerhalb des VMT zu verbessern sei. Die Landesregierung habe das Ziel aus dem Koalitionsvertrag, das Verbundgebiet auf ganz Thüringen auszuweiten, bisher nicht erreicht. Lutz Irmer verweist auf den existierenden Rahmenplan des VMT, der bisher allerdings unzureichend umgesetzt wird.

Prof. Dr. Monheim weist auf die unterschiedlichen Funktionen bezüglich Halte- und Distanzfrequenz von Bus und Bahn hin. Die Kostengünstigkeit des Busses begründe die Affinität von KommunalvertreterInnen zu diesem Verkehrsmittel. Touristisch bedeutsame Gebie-

te seien allerdings angesichts ihrer zumeist peripheren Lage schlecht an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Neue Haltepunkte und neue Streckennutzungen seien für Bus und Bahn ein Erfolgsgeheimnis. Im Gegensatz zur Schweiz wurde in Deutschland durch das von Monheim kritisierte „Rationalisierungssystem Mehdorn“ die Infrastruktur vernachlässigt, wodurch sich ebenso die Problematik der Verspätungen verschärft habe. Prof. Dr. Dr. Kortschak legt den Finger ebenfalls in die Wunde der DB. Nach ihm werden Verspätungen durch die technischen Unzulänglichkeiten der Bahn, d.h. unter anderem schlechte Wartungen und anfällige Neigetechnik, verursacht. In diesem Kontext verweist Jennifer Schubert auf die Mitverantwortung politischer Kontrollgremien.

zum demografischen Wandel

Laut Prof. Dr. Monheim werden zukünftig drei Millionen Rollatoren und drei Millionen Demenzkranke mobilitätsbedürftig sein, aber ihr eigenes Auto nicht mehr nutzen können. Dies seien ebenso wie die Altersarmut, wodurch einige Bevölkerungsteile sich kein Auto eigenständig finanzieren können, Chancen für den ÖPNV. Die Erschließung dieser Mobilitätsgruppen bedarf innovativer Konzepte. Lutz Irmer stimmt Monheim uneingeschränkt zu. Ein bedarfsorientiertes Angebot müsse entwickelt werden: „Die Zukunft liegt bei den Senioren“. Seiner Meinung nach gibt es ausreichend Kompetenz im aktuellen System, damit innovative Lösungen entstehen können. Das Ministerium soll dabei eine begleitende Rolle einnehmen.

Ausblick

Die Schlussrunde eröffnet Lutz Irmer, der sich ein Verkehrssystem wünscht, das offen neuen Anregungen und Ideen gegenübersteht. Der von Prof. Dr. Monheim angesprochene Gedanke, Busse in einer kleinteiligen Struktur auch als Warenlieferanten zu nutzen, weckte sein Interesse.

Gerd Haßkerl erhofft sich für die Zukunft, dass die Aufgabenträger, d.h. die Landkreise, mit den vor allem finanziellen Sorgen nicht mehr allein gelassen werden. Er spüre bereits den Leidensdruck und sieht den öffentlichen Verkehr bei gleichbleibender Entwicklung bedroht. Haßkerl spricht sich für koordinierte Buslinien aus, die flächendeckend eingesetzt und vom Land koordiniert werden.

Als national und international renommierter Experte des öffentlichen Verkehrs schließt Prof. Dr. Heiner Monheim die Podiumsdiskussion. Das von Gerd Haßkerl gewünschte Landesnetz ist für ihn zukünftig unabdingbar. Die von ihm eingangs definierte Nahmobilität innerhalb eines Aktionsradius von drei bis fünf Kilometern sei ein zentraler Lösungsansatz, da dies eine „ungeheure Taktichte“ in kleinen Gemeinden erlaube. Für Deutschland beziffert er den Bedarf eines solchen Systems auf 20.000 bis 25.000 Haltestellen. Aus technischer Perspektive fordert er eine an die Nutzerinnen und Nutzern angepasste Bestuhlung der Fahrzeuge. Beispielsweise nutzen gemeinsam fahrende Menschengruppen den öffentlichen Verkehr gern für weitergehende soziale Interaktionen, die durch die gängige Bestuhlung behindert würde.

Monheim schildert die Abhängigkeit des ÖPNV in Erfurt von der Qualität des Verkehrssystems in den Nachbarkommunen. Zukünftig solle aber eine „Gesamtphilosophie dem System zugrunde liegen“. Abschließend betont er, dass das Netz des öffentlichen Verkehrs in Analogie zur Straßeninfrastruktur gesetzt werden müsse. Entscheidendes Kriterium sei immer die KundInnen-sicht. Die KundInnen interessierten sich für die Verfügbarkeit des Netzes, der Anschlüsse, der Frequenzen, nicht für die administrativen Hürden zur Etablierung eines solchen Systems. Ermutigende und milde Worte schließen die Ausführungen Monheims ab: „Im jetzigen System gibt es hohe Effizienzreserven, d.h. es muss nicht alles revolutionär umgestürzt werden, auch kleine Schritte können effektiv sein.“



Jennifer Schubert begrüßt die Gäste und eröffnet die Klimakonferenz 2013 am 27. Juni 2013

Begrüßung

Jennifer Schubert, MdL, stellvertretende parlamentarische Geschäftsführerin und verkehrspolitische Sprecherin, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen

Die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Jennifer Schubert, heißt die Anwesenden zur vierten Klimakonferenz herzlich Willkommen. Viel sei im Zuge der Energiewende bereits auf den Weg gebracht worden und nach Schuberts Auffassung gehe es im „Bereich der Erneuerbaren Energien schon längst um das „Wie“ der konkreten Umsetzung. Im Bereich des Verkehrs, auf den immerhin ein Drittel der CO²-Emissionen zurückfallen, fehle eine gute Umsetzung und eine breite politische Diskussion.

Wie kann Radfahren attraktiver gestaltet werden? Wie kann die Verknüpfung von Bahn und Bus verbessert werden? In Jena wird der gesamte ÖPNV bereits mit

100 % Ökostrom betrieben. Auch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Thüringer Landtag ist bereits mit E-Bikes ausgestattet. Ebenso ist Kopenhagens Vorreitermodell in Sachen Fahrradfreundlichkeit zu erwähnen. Es gäbe eine Reihe praktischer Gründe, den ÖPNV und das Fahrrad stärker zu nutzen, die im Zuge dieser Klimakonferenz beleuchtet werden sollen. Auch der Arbeitskreis Klima und Energie, der von der Fraktion ausgerichtet wird, hat sich bereits mit verkehrspolitischen Themen auseinandergesetzt, wie z.B. dem ticketlosen Nahverkehr, der Elektromobilität oder dem Konzept des Integralen Taktfahrplans (ITF) von Prof. Heiner Monheim.



Prof. Dr. Heiner Monheim – Verkehrswissenschaftler emeritierter Professor der Universität Trier

Vortrag

Anderer Verkehr ist möglich – Bahn und Bus und vieles mehr aus einem Guss

Prof. Dr. Heiner Monheim – Universität Trier

Einleitend erläutert Monheim, wie wichtig Wiederholung für die Umsetzung von Projekten sei. So waren drei Anläufe nötig, um deutschen Busunternehmern das österreichische Bus-Bahn-Modell nahe zu bringen, „bis der Groschen endlich gefallen war“. Seine oftmals nur flüchtige Wirkung auf die Verantwortlichen im Verkehrsbereich entmutigte ihn nicht als „Wanderprediger“ die Verbesserung des Verkehrssystems voranzutreiben und mithilfe seiner Wanderausstellung „Spurwechsel – Ideen für einen innovativen Öffentlichen Verkehr“ in den Dialog mit BürgerInnen, UnternehmerInnen und AmtsträgerInnen zu treten.

Monheim denkt den ÖPNV systemisch. Analog zum Straßenbau dürfe die Planung des ÖPNV nicht an kom-

munalen-, regionalen-, nationalen Grenzen aufhören. Die Durchlässigkeit des Straßensystems, wo man unmerklich von Dorfstraße über Bundesstraße zur Autobahn kommt, müsse auf den ÖPNV übertragen werden. Voraussetzung dafür sei der Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum. Habe es bis vor ein paar Jahren noch unumstößliche Auffassungen über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung gegeben, beispielsweise dass es unmöglich sei, jemanden der einmal Auto fährt, wieder in den ÖPNV zurückzuholen, befinden sich solche Gewohnheiten heute stark im Wandel. Monheim sieht im ländlichen Gebiet mit hoher Motorisierungsrate Möglichkeiten, den Marktanteil durch Verbesserung der Qualität des ÖPNV deutlich anzuheben.

Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV

Mithilfe inter- und multimodaler Mobilitätsangebote wäre die räumliche und zeitliche Flexibilität auch im ländlichen Raum gewährleistet. Das Verkehrssystem müsse je nach Hierarchieebene (national / regional / kommunal) ganz andere Fahrzeugtypen einsetzen, vom Zug über den Rufbus, Sammeltaxen und Carsharing bis hin zu E-Bikes. Diese verschiedenen Arten der Mobilität sollen nach Auffassung Monheims eng miteinander verknüpft werden und tariflich einheitlich nutzbar sein. Schwerpunkt bei der Umsetzung sei der integrale Taktfahrplan, der die verschiedenen Ebenen im ÖPNV reibungslos miteinander verbinden soll. Somit kann beispielsweise die Zug-Bus-Anbindung genau aufeinander abgestimmt werden. Für diese Art ÖPNV „aus einem Guss“ ist die Zusammenarbeit von Akteuren auf allen politischen Ebenen und einem großen Teil der Unternehmerschaft im Bereich des ÖPNV vonnöten. In diesem Kontext appelliert Monheim an die anwesenden Aufgabenträger und Unternehmer. Heftig kritisiert Monheim, dass im Zuge der Bahnreform von 1994 die Aufgabenträgerschaft überwiegend an die Kreise übertragen wurde, was zu einer Zersplitterung der Angebote des ÖPNV in den Regionen geführt hätte. „Keine Demarkationslinien im ÖPNV durch Kreisgrenzen“, sondern überregionales, barrierefreies, unkompliziertes Reisen ohne Systemgrenzen, lautet die Konklusion Monheims.

Um die vielen Vorschläge umsetzen zu können schlägt Monheim Bedarfsanalysen vor, die von den Verkehrsverbänden durchgeführt werden sollen. In diesem Zusammenhang sieht er auch eine wichtige Rolle bei den Smartphones, deren NutzerInnen durchaus zur Datensammlung gerade in abgelegenen Gebieten beitragen könnten. Je besser man das Freizeitverhalten einer Region kennt, umso mehr lässt sich eben auch der Tourismusmarkt erschließen. Durch eine Erhebung ließe sich auch feststellen, dass das Verhalten des Einzelnen schon längst im Wandel ist, „die Politik nur das Thema verschläft“.

Barrieren im Denken

Zirkelschlüsse im Denken und das Denken in Schubladen innerhalb der Wissenschaften seien Schwierigkeiten, die einer Umsetzung im Wege stehen. Gerade klassische Fahrzeugkonzepte, in denen das Fahrrad als

nichtmotorisiertes Fahrzeug mit maximaler Reichweite von 3 km beschrieben wird oder das Auto als Individualfahrzeug, stimmen nicht mehr. Auch die Dominanz des betriebswirtschaftlichen Denkens führt dazu, dass der Weitblick für das, was der ÖPNV in einer Region leisten kann, fehlt. Rationalisierer, die nur darauf schauen, wie ich eine große Masse an MitfahrerInnen erreichen kann, spiegeln deutlich wider, dass man im Bereich des ÖPNV das Modell Flächenbahn längst aufgegeben hat. Hingegen sei die Konzentration auf den Fernverkehr in Form von Großprojekten ein Skandal. Es könne nicht nur auf hohe Geschwindigkeit und auf die großen Korridore zwischen den großen Metropolen Europas geschaut werden. Umsteigen sei notwendig, um zwischen den verschiedenen Ebenen wechseln zu können und es wäre aus seiner Sicht falsch, das Umsteigen als Kriterium für gutes Reisen zu nutzen.

Ausblick

Prof. Dr. Heiner Monheim empfiehlt den Ländern, sich nicht in Details zu verlieren, sondern dort zu intervenieren, wo die Verknüpfung des ÖPNV durch regionalen / kommunalen Separatismus nicht funktioniert. Für Monheim bleibe je nach Fall offen, ob die Gangart seitens der Länder moderierend oder verordnend ausfallen soll. Für ihn steht fest, dass aufgrund der Dominanz der Bauwirtschaft und des Straßenverkehrs viele Potenziale im Bereich des ÖPNV verschenkt werden. So beispielsweise beim Vereinssport oder bei Friedhofsbesuchen, wo der ÖPNV keine entsprechenden Angebote schafft, um die Menschen vom Auto wegzuholen.

Auf tariflicher Seite bevorzugt Monheim ein einheitliches System, das wie im Straßenverkehr nutzerfinanziert sein soll, beispielsweise über eine Steuer. Er ist aufgeschlossen gegenüber Konzepten wie dem ticketlosen Nahverkehr, Kurtickets, Jobtickets, Kombitickets, der BahnCard 100 für alle oder auch Citymobil für das gesamte Land. Zwischenhändler wie beispielsweise die Kirche könnten hohen Druck auf die Verkehrsunternehmen ausüben, indem sie für ihre Mitglieder Jahrestickets kaufen. Solche Aktionen spülten Geld in die Kassen und sorgen für die Verbesserung der Qualität des Nahverkehrs. Aus Monheim sprudeln unzählige solcher konkreten Ideen heraus, untermauert mit vielen erlebten Beispielen. Insbesondere scheint er sich für die Quartiersbusse und

Bürgerbusse zu begeistern, die auf kommunaler Ebene die letzten Wege einfacher gestalten.

Abschließend betont Monheim, solle endlich Schluss sein mit der „frustrierten Mängelwirtschaft innerhalb der ÖV-Szene“ und begriffen werden, dass der Mobilitätsbereich der zentrale Bereich in der Energiewende ist.

Diskussion

Jennifer Schubert dankt Herrn Professor Monheim für seinen engagierten Vortrag und möchte gern wissen, inwieweit selbstorganisierte Bürgerbusse nicht auch einige Sicherheitsmängel für Seniorinnen und Senioren mit sich bringen.

Das Modell der Bürgerbusse stammt aus den Niederlanden (Buurtbus), die zwar bürgerlich organisiert werden, erklärt Monheim, aber meist auch vom Verkehrsverbund begleitet werden. Der Bürgerbus funktioniere analog zur Freiwilligen Feuerwehr – die finanziellen Nöte würden weitestgehend durch ehrenamtliche Tätigkeit kompensiert. Dabei bleibt der Bürgerbus, der meist nicht mehr als vier bis sechs Mal am Tag fährt, lediglich ein Restangebot. „Die meisten Versuche im Osten Deutschlands nach der Wende sind ziemlich schnell gescheitert, da die Lust der Bürgerinnen und Bürger zur Selbstgestaltung nicht so groß war“. Der Bürgerbus sei

aber oft ein Anfang. Er stärke die Identifizierung mit der Stadt sowie den Zusammenhalt ihrer Bewohnerinnen und Bewohner untereinander. „Die Kommune muss den Ehrgeiz haben, den Markt leer zu fahren“, folglich sollte sie versuchen, mit finanziellen Mitteln die Qualität solcher Mobilitätskonzepte zu verbessern und sie auf eine höhere Stufe zu heben, erläutert Monheim. „Wir überfordern die Menschen, wenn wir alles nur auf die Selbsthilfe schieben, die Aufgabenträger dürfen es sich nicht so leicht machen.“

Michael Ziesak vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) wendet ein, ob es nicht genauso wichtig wäre, die großen Korridore zu befahren, ohne ständig in jedem Dorf zu halten, wo letztendlich niemand einsteigt.

Prof. Monheim gibt Ziesak Recht, dass die Korridore und der große Achsenverkehr von enormer Bedeutung sind, deshalb spricht er von Systemdifferenzierung. Um innerhalb des Systems auf die höhere Ebene zu kommen, beispielsweise von der Regionalbahn zum Fernverkehr, braucht es das Umsteigen. Es geht um ein feinerschließendes, differenziertes und hierarchisches Verkehrssystem. Und während Monheim den Raum verlässt, um seine Straßenbahn rechtzeitig zu erreichen, appelliert er mit erhobenem Zeigefinger: „Dämonisieren Sie mir nicht das Umsteigen“.

Vortrag

Mobilitätssicherung in alternden Gesellschaften – Europäische Handlungsansätze

Prof. Dr. Matthias Gather, Fachhochschule Erfurt – Institut für Verkehr und Raum

Prof. Dr. Matthias Gather ist kurzfristig für Michael Cramer eingesprungen. Momentan beschäftigt er sich wegen eines europäischen Forschungsprojekts (Tracy-Studie) mit dem demografischen Wandel in Europa und sehe hier eine große Schnittmenge mit der Klimakonferenz zum Thema Verkehr.

Die Studie Tracey (Transport Needs for an aging Society) führt er zusammen mit anderen Partnern aus verschiedenen europäischen Ländern durch. Die Studie soll untersuchen, inwieweit sich die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union mit politischen Programmen auf die Herausforderungen einer alternden Gesellschaft im Bereich der Mobilität vorbereiten. Gather ist sehr stolz darauf, dass die Fachhochschule Erfurt stellvertretend für das kleine Land Thüringen die Hauptverantwortung für die Studie trägt. Was unter anderem daran läge, dass Thüringen als „advanced region“ die Probleme, die man in anderen Regionen Europas erst für 2030 prognostiziert, schon heute spürt.

Herausforderungen für die Mobilität in einer alternden Gesellschaft

Prof. Gather erläutert zunächst die Herausforderungen, die im Zuge des demografischen Wandels auftreten werden. So kann die Finanzierbarkeit aufgrund fehlender Steuereinnahmen durch den verringerten Anteil an Erwerbstätigen nicht gewährleistet werden. Dadurch wird es schwieriger, Menschen auf dem Land guten Nahverkehr anzubieten. Aber auch Altersarmut und Vereinsamung von älteren Menschen können zu verminderter gesellschaftlicher Teilhabe führen. Gesundheitliche Probleme können das Reisen erschweren und erfordern eine intensivere Daseinsvorsorge.

Aus seiner letzten Konferenz zu diesem Thema in Wien greift Gather die Idee eines Forschers auf, der sich gegen den Begriff der alternden Gesellschaft wehrt. Er-

staunlicherweise, erklärt er, könne man auch von einer „juvenating society“ (jünger werdenden Gesellschaft) ausgehen. Denn das Alter sei relativ und Beeinträchtigungen durch das Alter seien eher an die letzten Jahre vor dem Tod gekoppelt. Unter dieser Prämisse würde die Gesellschaft langsamer altern als die Lebenserwartung steigt. Außerdem dürfe man nicht von einer homogenen Gruppe alter Menschen ausgehen, sondern im Gegenteil von sehr unterschiedlichen Menschen, die längst nicht alle mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen hätten.

Tracy-Studie

Die Studie beschäftigt sich mit der Analyse der verschiedenen europäischen Verkehrspolitiken und untersucht, inwieweit folgende Kriterien für ein altersfreundliches Verkehrssystem aufgenommen wurden: Bezahlbarkeit, Verfügbarkeit, Barrierefreiheit, Komfortabilität, Verständlichkeit, Effizienz, Freundlichkeit und Zuverlässigkeit.

Bisherige Ergebnisse zeigen, dass sich 53 % der Politiken explizit mit dem Thema ÖPNV auseinandersetzen, wobei Fuß und Fahrrad weit hinter der Beschäftigung mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) liegen.

Bei der genaueren Überprüfung der gesammelten Daten im Bereich des ÖPNV konnte die Studie zeigen, dass sich die europäischen Politiken maßgeblich mit der Bezahlbarkeit und der Barrierefreiheit beschäftigen. Einige Politiken beziehen auch Themen wie die Verfügbarkeit und Transparenz ein. Andere Kriterien wie Effizienz, Verlässlichkeit oder Komfort spiegeln sich kaum oder gar nicht in den Politiken wider.

Vorbilder aus den Nachbarstaaten

Gather betont, wie wichtig die Bereitschaft sei, von Nachbarn lernen zu wollen. In Großbritannien bei-

spielsweise, wo Seniorinnen und Senioren über 63 Jahre den ÖPNV kostenlos nutzen dürfen, kann man sich die Vor- und Nachteile dieses Angebots verdeutlichen. Die Busunternehmen erhalten für jede/n mitreisende/n SeniorIn einen staatlichen Kompensationsbetrag. Der einzelne Busfahrer handelt im eigenen Interesse, wenn er alle Bushaltestellen ordnungsgemäß abfährt und sich im Umgang mit älteren Mitreisenden hilfsbereit und freundlich zeigt.

Auch die irische Regierung hat den Aspekt der Freundlichkeit mit in die Zukunftsplanung des ÖPNV aufgenommen. So habe man sich auf einen Aktionsplan geeinigt, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Bevölkerung durch Aufklärungsarbeit für die Bedürfnisse älterer Mitfahrer sensibilisiert („Say no to agism“).

Neuseeland ist bemüht, ein erstaunliches Projekt durchzusetzen, das helfen soll, Autofahrer/-innen zurück zum ÖPNV zu bringen. Schluss soll sein mit der Stigmatisierung von NutzerInnen des ÖPNV als arm, alt oder AusländerIn bzw. vom ÖPNV Abhängige. Die AutofahrerInnen seien Hilfsbedürftige, gerade wenn sie ihren Führerschein verlieren und erhalten in diesem Fall Unterstützung bei der Benutzung des ÖPNV. Es würden sogar Selbsthilfegruppen angeboten, um die Berührungängste der „Individualverkehrler“ zu verringern.

Auch in Ungarn bereite man sich mit einem Dorfsozialarbeiterprogramm auf die Herausforderungen einer alternden Gesellschaft vor. Eine Art Bürgerbus, verbunden mit individueller Betreuung und Essen auf Rädern, soll dabei helfen, die Infrastruktur in schlecht erschlossenen ländlichen Gebieten aufrecht zu erhalten.

Ausblick

Bis 2050 erwarten wir in nahezu allen europäischen Ländern einen gravierenden Anstieg älterer Menschen. Die untersuchten Politiken in den europäischen Mitgliedsstaaten haben die Herausforderungen in weiten Teilen erkannt, konzentrieren sich bei der Umsetzung besonders auf den Straßenverkehr und den ÖPNV. Im Bereich des ÖPNV ist die Bezahlbarkeit das wichtigste Kriterium. Insgesamt habe man durch die Studie ein heterogenes Bild verschiedenster europäischer Verkehrspolitikern feststellen können, weshalb es sich lohne, von Nachbarn zu lernen, betont Prof. Gather von der FH Erfurt.

Im ländlichen Raum müssten die Herausforderungen systematischer angegangen werden, weshalb Gather sich für die Konzepte Monheims ausspricht. Außerdem fehle eine systematische Wirk- und Erfolgskontrolle der nationalen Politiken in den Mitgliedsstaaten.

Diskussion

Christian Prechtel (Klimaschutzkoordinator der Stadt Erfurt) interessiert sich für konkrete Lösungen im Bereich des ÖPNV für die „advanced society“ Thüringen. Gather verfüge im Gegensatz zu Monheim nicht über die allumfassende Lösung. Trotzdem werde es darum gehen, den Übergang von dem/der AutonutzerIn zum/zur NutzerIn des ÖPNV zu gestalten und die Mentalität „freie Fahrt für freie Bürger“ allmählich umzuwandeln.

Jennifer Schubert schildert den Versuch der Thüringer Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, einen kostenlosen Gesundheitscheck ab 45 Jahren einzuführen, um unter anderem die Fahrtüchtigkeit zu ermitteln. „Ein Vorhaben bei dem wir kläglich gescheitert sind.“ Außerdem sehe sie die kostenlose Nutzung des ÖPNV von Seniorinnen und Senioren kritisch, da es auch viele gut situierte SeniorInnen gebe.

Volker Hädrich von der Deutschen Bahn AG meint, für Gesundheitschecks zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit gäbe es keinen Anlass, besser sei es, Nachschulungen für junge FahrerInnen zwischen 18 und 25 und 40jährige DienstwagenfahrerInnen zu konzipieren. Diese Gruppen seien das viel größere Risiko. Weiterhin macht Hädrich auf Gebiete wie die Oberlausitz aufmerksam, wo die „Top-down“-Regelung seitens der Aufgabenträger nicht funktionieren könne, da es nicht genügend Menschen für die Umsetzung gäbe. In den „ausblutenden Gebieten“ sei eine Lockerung der üblichen Regelungen im Bereich des ÖPNV notwendig, um Angebote wie den Bürgerbus oder halboffizielle Fahrgemeinschaften möglich zu machen.

Vortrag

Ticketloser Nahverkehr? Alternative Finanzierungsmodelle für den ÖPNV – Möglichkeiten und Grenzen.

Michael Ziesak – Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Finanzierungsprobleme des ÖPNV 2013

Michael Ziesak benennt einleitend die derzeitigen Problembereiche. Neben der Lösung einer „Infrastrukturinstandhaltungskrise“ mit einer Unterdeckung von 600 Millionen Euro pro Jahr sei eine Neuordnung der Bund-Länder-Finanzierung notwendig; bisher seien die Länder für den Nahverkehr zuständig. Ebenso führe der demografische Wandel mit den damit verbundenen geringeren SchülerInnenzahlen zu niedrigeren Einnahmen. Die Infrastrukturnutzungskosten steigen massiv, jedoch verhindern wenige Großprojekte Investitionen in der Breite.

Beispielsweise werden in Freising in Oberbayern, einer Stadt mit 40.000 EinwohnerInnen, bei 3 Millionen Fahrgästen jährlich 800.000 Euro zugeschossen. Der städtische Autoverkehr koste auch, ohne dass dies von der Öffentlichkeit bemerkt werde. Stichworte seien Beschilderung, Ampelüberwachung, Winterdienst und öffentlicher Parkraum. Laut der ICLEI-Studie (ICLEI – International Council for Local Environmental Initiatives) habe der ÖPNV eine Kostendeckung von 77,1 Prozent und der (kommunale) Autoverkehr nur von 15 bis 45 Prozent.

Aufgaben der Länder

Im Rahmen der Föderalismus-Reform II wollten die Länder die Verantwortung über den ÖPNV. Aber es bestehe die Gefahr, dass Thüringen vermutlich zu viel Geld für den Straßenbau und Flughäfen ausbebe, so Ziesak – während der ÖPNV zu kurz käme. In den letzten 10 Jahren konnte dessen Nutzerfinanzierung um 24,8 Prozent mit 8 Prozent zusätzlichen Fahrgästen gesteigert werden. Die Diskrepanz zwischen Preiserhöhungen und Reduktion des Angebots komme aber langsam an ihre Grenze. Es sei die Aufgabe der öffentlichen Hand, die Finanzierung des ÖPNV zu unterstützen, da die Infrastruktur einen „Mehrwert für alle“ bilde.

Lösungen

Ziesak bemängelt, dass die Länder zuständig sein wollen, aber der Bund bezahlen solle. Dies könne langfristig keine Lösung sein. Die Länder müssten wesentliche Anteile mitfinanzieren. Der bisher eingeschlagene Weg erfordere, dass auch die Mittelverwendung transparent gestaltet werde und Zweckbindungen für den ÖPNV festgeschrieben würden.

Eine Möglichkeit sei, die Finanzierung über Landesaufgabenträger zu regeln. Die Mittel sollten nur dem ÖPNV zufließen und die Gewinnabführung von DB Netz an die Holding solle unverzüglich gestoppt werden. Dadurch würde das Geld in den Regionen bleiben und in Bahnhöfe und Netze reinvestiert werden. Ebenso seien Bundesinfrastrukturfonds als Teil des Bundesmobilitätsplans ein Ansatz. Diesen Vorschlag habe der VCD dem Bund unterbreitet.

Ob eine Finanzierung durch die SteuerzahlerInnen möglich sei, bezweifelt Ziesak, obwohl prinzipiell ein „ÖPNV-Groschen“ als Aufschlag zur Mineralölsteuer oder Ökosteuer denkbar sei. Jedoch fließe eine Steuer direkt in den Haushalt ohne das intendierte Ziel zu erreichen. Eine Ko-Finanzierung durch indirekte NutzerInnen sei ebenfalls möglich. Dies betreffe kommunale Angebote, die als Insellösungen existieren (u. a. Semestertickets). Aber für Ziesak müsse Mobilität über die Kommunalgrenzen hinausgehen.

Im September 2014 werde der VCD eine Studie veröffentlichen, die ein Modell zur Finanzierung des ÖPNV vorstelle. Ziel müsse sein, zukünftig eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Der ticketlose ÖPNV könne eine Lösung sein. „Nulltarife“ bestehen bereits als Schnupperangebote, die insbesondere in Großstädten und mit entsprechender Zielgruppenansprache und Unterstützung erfolgreich seien.

Beispiele seien das Modell „Blaue Samstage“ in Tübingen oder die „Autofreien Sonntage“ in Hamburg. Ein Bürgerticket, das in Tübingen geplant sei, existiere in Reinform bisher aber noch nicht. Die Finanzierung könne ähnlich der GEZ erfolgen, jedoch müsse die rechtliche Machbarkeit geprüft werden und der politische Wille vorhanden sein.

Für den fahrscheinlosen ÖPNV gebe es mit Templin (von 1997 bis 2000), Lübben, Hasselt und Tallinn (seit 2012) bereits Beispiele. Riesige Fahrgastzuwächse, aber auch eine Angebotsausdehnung des ÖPNV waren die Folge. Allerdings sei dieser Lösungsansatz vermutlich nur für Kleinstädte umsetzbar. Die Angebotsausdehnung sei langfristig nicht zu finanzieren. Ziesak betont, dass zuerst die RadfahrerInnen und FußgängerInnen auf den ÖPNV umstiegen, AutofahrerInnen dagegen deutlich weniger. Befragungen ergaben, dass die NutzerInnen primär die Angebotsverbesserung honorierten und erst danach den „Nulltarif“ schätzten.

Michael Ziesak ist daran gelegen, die Kostenwahrheit im Verkehr darzustellen. Die Sekundärkosten im motorisierten Verkehr müssten berücksichtigt werden. Auch der ÖPNV erzeuge externe Kosten, die man nicht vollständig der Allgemeinheit anlasten könne. Die alleinige Kostenfreiheit des ÖPNV böte dem Aktivverkehr, d. h. RadfahrerInnen und FußgängerInnen, eine „zu billige“ Alternative.

Die negativen Folgen des ticketlosen ÖPNV sollten auch nicht unberücksichtigt bleiben. Einerseits senke dies den Anreiz für Unternehmen, den ÖPNV zu verbessern, wenn die Einnahmen gesichert seien. Andererseits stelle sich die Gerechtigkeitsfrage, ob Menschen in dünn besiedelten Gebieten den dichten ÖPNV in Ballungszentren mittragen sollen.

Ziesak schließt mit der Forderung nach einem Infrastrukturausbau im ÖPNV, da in Spitzenstunden die Busse insbesondere in den Großstädten zu voll seien. Insgesamt sei eine Verbesserung von Bussen und Bahnen auf allen Ebenen notwendig, wie auch Prof. Gather in seinem Vortrag darlegt habe. Dies erfordere aber erhebliche finanzielle Anstrengungen.

Michael Ziesaks schlussfolgert daher, dass der Preis nicht das Primärkriterium für die Wahl des ÖPNV sein dürfe. Er selbst sei für das Experimentieren mit dem

ticketlosen Nahverkehr, aber die Frage nach dem Nutzen und den verkehrs-, umwelt- und finanzpolitischen Kosten sei noch nicht umfassend beantwortet.

Diskussion

Jennifer Schubert verweist zu Beginn der Diskussion auf den Entwurf der Grünen für ein Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Thüringen. Die Straßeninfrastruktur solle da gefördert werden, wo auch Busse fahren.

Bernd Schlosser erkundigt sich nach dem Nutzen des ÖPNV. In der Schweiz wurden Studien veröffentlicht, die pro Franke Investition in den ÖPNV einen wirtschaftlichen Nutzen von 4 bis 5 Franken errechnet haben. Michael Ziesak sind solche Studien für den deutschen Raum nicht bekannt.

Prof. Gather stellt provokativ die Behauptung auf, dass das Semesterticket eine Erfolgsstory sei und damit eine Menge Geld ins System gepumpt werde, womit die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden würde. Michael Ziesak entgegnet, dass die Durchsetzung dieses Modells für alle BürgerInnen schwierig und diese Auflastung nicht demokratisch legitimiert sei. Der ÖPNV sei derzeit noch weit in der Minderheit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Eher hätten Templin, Hasselt und Lübben gezeigt, dass eine Querfinanzierung über Parkgebühren ein Teillösungsansatz sein könne.

Tilman Wagenknecht bittet Michael Ziesak, Begriffe wie „Spagettifinanzierung“ nicht zu verwenden. Es gäbe ein Personenförderungsgesetz, das klare gesetzliche Vorgaben enthalte und die Grundlage für den ÖPNV bilde. Zur Finanzierung in Thüringen betont Wagenknecht, dass circa 2.000 Linienbusse 30 Millionen Liter Diesel pro Jahr verbrauchten, was 30 Millionen Euro Kraftstoffkosten entspräche. Davon müsse ein Drittel als Mineralölsteuer abgeführt werden, was ungefähr der Anteil sei, mit dem das Land den Nahverkehr finanziere.

Ziesak versteht unter „Spagettifinanzierung“, dass es unterschiedliche Töpfe gäbe, die den Nahverkehr finanzieren. Aber über diese diversen Töpfe werde immer versucht, eine möglichst große Menge Geld aus dem System zu saugen. Dabei ginge die Effizienz und Effektivität verloren.



Dr. Matthias Mann vergleicht die Kosten von Individualverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr

Vortrag

Die Kosten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV im Vergleich

Dr. Matthias Mann – Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz THINK

Der ÖPNV koste viel Geld, so die landläufige Meinung, „die versteckten Kosten des Autofahrens fallen meist hinten runter“, eröffnet Dr. Matthias Mann vom THINK in Jena. In seinem Vortrag gehe es darum, mit diesem Vorurteil durch handfeste Daten aufzuräumen. Die ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives) Studie überprüft die kommunalen Ausgaben für Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV.

Bei der Untersuchung der Haushaltspläne der kreisfreien Städte Erfurt, Suhl und Jena war der „Einzelplan 6 – Bau- und Wohnungswesen, Verkehr“ von größter Bedeutung. In Jena wurde in den Jahren 2006–2010 ein Mittelwert von 106,50 Euro pro EinwohnerIn für den Straßenbau ausgegeben. In Erfurt und Suhl liegen diese

Ausgaben um wenige Euro höher. Für den ÖPNV wurden im Durchschnitt nur etwa 25–40 Euro pro Einwohner ausgegeben, also etwa zwei Drittel weniger als für den Straßenbau. Dass die drei Städte sich nur marginal unterscheiden, liege an ähnlichen politischen Rahmenbedingungen, ergänzt Mann.

Das Land Thüringen trägt einen sehr geringen Anteil bei der Finanzierung des ÖPNV. Der Straßenverkehr wird um 80 % mehr bezuschusst. Die höheren Kosten des ÖPNV im Vergleich zum Straßenverkehr trägt zum größten Teil der Bund. Die Gesamtausgaben des ÖPNV in Thüringen pro Einwohner verteilen sich wie folgt: 34,29 Euro bezahlt die Kommune, 12,53 Euro das Land und 137 Euro der Bund. Die Grafiken der ICLEI-Studie

illustrieren eine ziemlich ungleichmäßige Verteilung der Kostenanteile von Bund, Land und Kommune. Dr. Matthias Mann kritisiert, dass es kein richtiges Konzept hinter dieser Art der Finanzierung gebe. Die Gesamtausgaben des ÖPNV liegen zwar insgesamt höher, jedoch seien externe Kosten längst nicht in ausreichendem Maße einbezogen und ebenso fehle der Güterverkehr.

Diskussion

Jennifer Schubert bittet darum, ICLEI zu erklären. Matthias Mann führt aus, dass der International Council of Local Environmental Initiatives mit Sitz in Freiburg sich für Umweltschutz in Kommunen einsetzt. Er geht insbesondere auf die kommunalen Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Klimaschutzzielen ein. Insbesondere die Finanzierung bereite Probleme, da in den kleinen Städten die Finanzierung aperiodisch aufgebaut sei.

Herr Knothe vom Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr wendet ein, dass dies nur das halbe Bild sei. Wo seien denn die Ausgaben für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)? Dr. Mann versichert ihm, dass die Schiene mit enthalten sei. Außerdem erklärt Knothe, haben die Kommunen und das Land die Pflicht, eine Situation nach dem Bedarf zu lenken. Es werde also nicht von einem Soll aus entschieden, sondern von einem Ist-Zustand: „Wenn die Straße nicht in Ordnung ist, kann auch kein Bus fahren, das heißt Straßenbau muss sowieso gemacht werden, der MIV wäre dann nur zusätzlich.“ Außerdem möchte Knothe wissen, an welcher Stelle Herr Dr. Mann Geld kürzen wolle, um Spielräume für den ÖPNV zu schaffen. Knothe gibt Dr. Mann Recht, dass die externen Kosten des MIV nicht in den Haushaltsplänen auftauchten, aber wo tauche denn auf, wie viel von den Autofahrern mitfinanziert wird, beispielsweise durch die Mineralölsteuer. Die meisten KommunalpolitikerInnen seien ohnehin der Auffassung, man müsse bei so hohen Steuereinnahmen fairerweise noch mehr Geld in den Straßenverkehr investieren.

„Unser Schwerpunkt“, erläutert Dr. Mann, „war nicht die Umverteilung oder die Frage, wo Geld abgezockt werden kann, es ging darum Kostenklarheit zu schaffen.“ Der ÖPNV sei sichtbar schlechter gestellt und wenn die Dienstleistung des Transports Teil des ÖPNV sein solle, dann müsste die Infrastruktur deutlich ausge-

baut werden. „Ich verlange übrigens nicht zwangsläufig eine Umverteilung von Straßenbau zum ÖPNV, es können auch andere Wege begangen werden. Aber es muss insgesamt mehr Geld in das Verkehrssystem fließen.“ Vielleicht, so resümiert Dr. Mann, „leisten wir uns insgesamt ein überdimensioniertes Straßensystem.“ Die ständige Neuschaffung von Infrastruktur ziehe hohe Folgekosten nach sich, es werde Zeit für mehr Rückbau und weniger Neubau.

Abschließend wendet Christian Prechtel (Stadt Erfurt) ein, dass man mit dem Rückzug im ÖPNV auch den MIV unmöglich mache. So könne durch vermindertes ÖPNV-Angebot der Stau auf umliegenden Straßen nicht vermieden werden. Für das Stadtgebiet Erfurt wurde errechnet, dass durch den Wegfall des ÖPNV eine tägliche Staubbelastung entsprechend eines dreispurigen Staus auf der Autobahn zwischen Erfurt und Jena zu verzeichnen wäre.



Die Referenten des Workshops 1: Peter Panitz, Michael Raabe und Ron Böhme (v.l.n.r.)

Workshop 1

Weniger Menschen – mehr ÖPNV – Verkehrsplanung im ländlichen Raum

ReferentInnen:

Peter Panitz

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)

Michael Raabe

Eichsfelderwerke GmbH

Ron Böhme

Mitteldeutscher Verkehrsverbund Leipzig (MDV)

Jennifer Schubert eröffnet den Workshopnachmittag mit der Vorstellung der anwesenden Referenten. Bereits Prof. Monheim habe sich am Vormittag sehr lobend über die Entwicklungen im MDV geäußert und betonte die hilfreiche Rolle der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH bei der Erstellung einer Bedarfsanalyse.

Impulsvorträge

Peter Panitz, NASA, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt

In Sachsen-Anhalt leben immer weniger Menschen, die den ÖPNV benutzen können, stellt Panitz nüchtern fest. Anhand von Bildmaterial zeigt er den Anwesenden am Beispiel der Altmark, wie die Dichte des Schienennetzes seit 1949 immer mehr abgenommen hat. Im Jahr 2004 gebe es nur noch zwei große Linien, die Züge hielten nur in den größten Städten der Region. Der demografische Wandel, der Verlust der Bevölkerung um fast die Hälfte bis 2050 sowie die abnehmende Schülerzahl führten dazu, dass die Bündelung von Verkehrsströmen in Sachsen-Anhalt auf dem Land kaum möglich sei.

In der Gruppe der 20 bis 30jährigen ist aktuell eine weniger starke Bindung an den PKW zu erkennen, zumal diese wieder stärker in den Städten wohnen wollen. Daher stehen sie auch wieder stärker dem ÖPNV als Kundinnen und Kunden zur Verfügung. Eine relevante Zielgruppe sind auch die Seniorinnen und Senioren, die kaufkräftig, erlebnisorientiert und angebotsinteressiert seien. Gleichzeitig ist aber mit einer größeren Zahl an bewegungseingeschränkten Menschen in diesem Alter zu rechnen. „Wir haben als Land die klare Vorgabe, dass man auf dem Land ohne Auto leben können muss“, betont Panitz. Dieser Anspruch sei nur schwierig mit der geringen Nachfrage in Einklang zu bringen. Deshalb habe sich die NASA weitestgehend von dem Gedanken „mehr Bahn in die Fläche“ verabschiedet. In Sachsen-Anhalt übernimmt der Bus die Zubringerrolle hin zur Schiene. Dafür können die Bahnangebote in den Ballungsräumen und zwischen den Zentren verbessert werden. „Unsere Chance ist es, aufgrund des bislang kleinen Marktanteils trotz schrumpfenden Marktes absolut höhere Nachfragezahlen zu erreichen, wenn die Angebote passen“, gibt sich Panitz optimistisch.

Die Anpassung an die infrastrukturellen Bedürfnisse Sachsen-Anhalts soll mit der verbesserten Verknüpfung von Bus und Bahn im Landesnetz durch das Angebot „Mein Takt“ vollzogen werden. Überall wo Kundinnen und Kunden das Symbol „Mein Takt“ auffinden, können diese von einem nahtlosen Anschluss an den Zug bzw. Bus ausgehen. „Wir wollen das Image der blanken Schiene auf den Bus übertragen.“ Panitz betont vor al-

lem die Vertaktung von Fahrtzeiten, die Regelmäßigkeit, die kostenlose Fahrradmitnahme, die Ticketvereinheitlichung und gute Anschlüsse. Das örtliche Busnetz könne die durch den Schienenrückbau entstandenen Lücken wieder stopfen. Zu beobachten sei außerdem, dass auf der Ebene der Gemeinden ein Sog entsteht, sich der Taktung des regionalen Systems anzupassen. Im Idealfall geht es vom Rufbus mit wenig Wartezeit direkt in den Landesbus, zum Zug und direkt nach Berlin, äußert sich Panitz begeistert und resümiert: „Wir können den ÖPNV viel stärker machen, als viele denken.“

Michael Raabe, EW Bus – Eichsfelderwerke GmbH

Die EW Bus GmbH ist ein 100prozentiges Tochterunternehmen der Eichsfelderwerke GmbH, erläutert Raabe: „Wir haben nach der Wende den einmaligen Vorteil genutzt, uns unabhängig zu machen.“ Das Verkehrsunternehmen benötige daher keinerlei Zuwendung aus öffentlichen Kassen.

Raabe zeigt den Anwesenden ein Video, in dem die Funktionsweise des Eichsfelder ÖPNV erklärt wird. Eine Zentrale organisiert die feine Taktung der unterschiedlichen Transportmittel. In den Stadtgebieten von Leinefelde-Worbis und Heiligenstadt fahren Stadtbusse, für die Fahrt über Land wurden Expressbuslinien eingerichtet, für die Gemeinden Rufbusse und für den Tourismus werden Wanderbusse angeboten. Für 3,7 Millionen Fahrgäste im Jahr 2012, die 3,6 Millionen Fahrkilometer zurücklegten, organisiert die EW Bus den gesamten Regionalverkehr im Landkreis Eichsfeld.

Das modern aufgestellte Unternehmen bietet schon heute optimale Bedingungen für den Regionalverkehr durch Vereinheitlichung der Tarife, Fahrtkomfort, Vereinfachung des Fahrplans, ein einheitliches Design und einen bedarfsgesteuerten Verkehr (Rufbus). Trotzdem hat Raabe aufgrund der Verringerung der Fahrgastzahlen mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. „Es ist schwierig, jemanden davon zu überzeugen, seine Einkäufe mit dem Bus zu machen“, erklärt Raabe. Auch die „jungen Eichsfelder wollen nun mal gern Auto fahren.“ Das gegenwärtig großzügige ÖPNV-Angebot wird unter solchen Umständen nicht langfristig betrieben werden können. Michael Raabe arbeitet bereits an Alternativen, wie einem Servicebus, der ältere Menschen

an Geschäftstagen in die Städte bringt, damit sie ihre Wege dort erledigen können. Außerdem verhandelt er bereits mit Unternehmen über ein Sponsoring.

Abschließend fasst Raabe zusammen, „die Kosten steigen, das Fahrverhalten ändert sich womöglich nicht zu Gunsten des ÖPNV, das bestehende Angebot soll aber nicht reduziert werden.“

Ron Böhme – Projekt „Integriertes intermodales Verkehrsentwicklungskonzept für den MDV“

Das aktuelle ÖPNV-Netz ist nach der Wende letztmalig grundlegend umgebaut worden, danach seien nur noch punktuelle Veränderungen und vielfach Kürzungen angegangen worden, erläutert Böhme eingangs. Der nicht an die Bedürfnisse der BewohnerInnen des ländlichen Raums angepasste Fahrplan sei einer der Gründe, warum es im ländlichen Raum nur geringe Marktanteile von circa vier Prozent gäbe.

„Die Aufgabenträger haben uns mit dem City-Tunnel in Leipzig und dem Mitteldeutschen S-Bahn System ein großes Geschenk gemacht. Die Erschließung des ländlichen Raums ist damit allerdings noch nicht gelöst.

Der MDV müsse, da er selbst nicht über die Aufgabenträgerschaft verfügt, Lösungen im Konsens mit anderen Beteiligten des ÖPNV finden. Auch Böhme sieht in der besseren Vertaktung und Angeboten, die über die üblichen Schülerfahrten hinaus gehen, Potentiale für die Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum.

Jedoch hält er die Übertragung des sachsen-anhaltinischen Modells der landesbedeutsamen Buslinie auf Thüringen für schwierig, da Thüringen keine Gelder für Landesbusse bereitstelle. Alternativ hat der MDV mit AufgabenträgerInnen und BusunternehmerInnen mit dem Projekt „Integriertes Netz“ ein Busnetz auch für den sächsischen und thüringischen Teil des MDV entwickelt, dass dem Landesnetz in Sachsen-Anhalt recht nahe komme.

Im Landkreis Altenburg sind dies drei Linien, im gesamten MDV-Verbundgebiet seien es 26 Linien, die die Ergänzung zum SPNV in der Fläche darstellen würden, führt Böhme aus. Qualitätsmerkmale hierbei seien u.a.

vertaktete Fahrten, Anschluss zum SPNV und die Wiedereinrichtung von Wochenendfahrten.

Der MDV als Verbund hat eine mehr moderierende als planerische Aufgabe und sollte die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten erleichtern. Nicht alle Ziele konnte der MDV im Projekt „Integriertes Netz“ erreichen. So konnte ein eigenes Freizeitverkehrsnetz, ein Netz von Linienfahrten in der Schwachverkehrszeit sowie die Anpassung aller Stadtverkehre an gleiche Standards leider nicht umgesetzt werden, bedauert Böhme. Als nächste Ziele des Verbundes nennt Böhme, die Feinerschließung des Leipziger Hinterlandverkehrs im ländlichen Raum zu verbessern.

Für das Voranbringen des ÖPNV empfiehlt er, sich auf zeitaufwendige Zusammenarbeit einzustellen. Alle Beteiligten sollten einbezogen werden, damit die Projekte auf einer breiten Akzeptanz ruhen. „Es braucht einen verdammt langen Atem, der sich in jedem Fall lohnt.“

Diskussion

Zur Frage Jennifer Schuberts, wie das neue Konzept „Mein Takt“ in Sachsen-Anhalt angenommen werde, gebe es nach Auskunft von Herrn Panitz noch keine Erkenntnisse. Mit Versprechen gegenüber der Politik, dass die Fahrgastzahlen steigen, hält er sich zurück. Es gehe vielmehr um eine Infrastrukturvorsorge. In einigen Gebieten Sachsens-Anhalts wird das Angebot gut genutzt, in den an Thüringen angrenzenden Gebieten nur wenig. Es könne durchaus sein, ergänzt Panitz, „dass nach der Evaluierung einige Linien herausfallen, aber dann haben wir es wenigstens versucht.“

Dieter Sell von der Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur fragt, ob es denn auch feinerschließende Linien jenseits des ÖPNV gäbe. Mit der Haltestellendichte dürfe man nicht übertreiben, gibt Panitz zu bedenken. Auch bei den Bussen gäbe es nur kleine Spielräume bezüglich der Größe, ein Anhänger sei meist schon zu teuer. Das heißt um mit entsprechend angepassten Fahrzeugen in die entlegeneren Wohngebiete zu fahren, verfügt der Verbund derzeit nicht über die finanziellen Mittel.



Pausendiskussion der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Workshop 2

Elektromobilität im Umweltverbund – Wo liegen die Synergien?

ReferentInnen:

Prof. Dr. Dieter Sell

Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur, ThEGA

Niklas Wachholtz

teilAuto Mobility Center GmbH Thüringen

Elke Bouillon

INNOMAN GmbH Konsortialführung s-Mobility

Impulsvorträge

Prof. Dr. Dieter Sell (Thüringer Energie- und Green-Tech-Agentur, ThEGA)

Prof Dr. Dieter Sell beleuchtet anfangs die Frage, warum Elektromobilität (E-Mobilität) wichtig ist. Auf globaler Ebene werde eine Verdopplung des Fahrzeugbestands bis 2030 prognostiziert. Das Zeitalter der unbegrenzt verfügbaren fossilen Ressourcen neige

sich dem Ende zu. Daraus resultiere, dass E-Mobilität zukünftig unabdingbar sei, um die Mobilität langfristig sicher zu stellen. Zudem könne E-Mobilität ein „Marktschlagler“ werden, was für Deutschland als global bedeutsamen Automobilstandort höchste Relevanz besitze.

Problematisch erscheine die derzeitige illusorische Zielformulierung der Bundesregierung, eine Millionen Fahrzeuge bis 2020 auf den deutschen Markt zu bringen, obwohl die erforderliche Fahrzeugqualität bisher noch nicht auf dem Markt sei. Zu geringe Reichweiten und zu lange Akkuladezeiten versperren den E-Fahrzeugen den Marktdurchbruch. Der notwendige technische Fortschritt werde seit einem Jahrzehnt beständig in fünf Jahren erwartet.

E-Fahrzeuge sind im Betrieb emissionsfrei. Um die Emissionsfreiheit konsequent umzusetzen, sollte die Energie aus erneuerbaren Energiequellen stammen. Der von Prof. Dr. Sell geschätzte Bedarf beträgt 2,2 % der im Jahr 2020 produzierten erneuerbaren Energie. Unter Berücksichtigung des gesamten Herstellungsprozesses fällt die Ökobilanz des E-Fahrzeuges derzeit leicht schlechter als für konventionelle KFZ aus. Prof. Dr. Sell gibt jedoch zu bedenken, dass der technologische Aufbau eines E-Autos einfacher sei, wodurch langfristige Kosteneinsparungen zu erzielen seien.

Wie schätzt Prof. Dr. Sell die aktuelle Situation in Thüringen ein? Zunehmend werden Ansätze entwickelt, dass Busse Teilstrecken ohne Verbrennungsmotor zurücklegen können. Bei derzeit 1,162 Millionen zugelassenen PKWs in Thüringen fällt die Quote mit 2.100 erdgasbetriebenen Automobilen 1.555 Hybridfahrzeugen sowie 82 rein batterie-elektrischen Autos noch sehr bescheiden aus.

Niklas Wachholtz (teilAuto Mobility Center GmbH Thüringen)

Niklas Wachholtz konzentriert seine Ausführungen auf den in Deutschland stark fragmentierten Carsharing-Markt. Ist E-Mobilität mit Carsharing zu verbinden?

Die Vorteile von Carsharing liegen auf verschiedenen Ebenen. Monetär entfallen die Anschaffungskosten, die Fixkosten (Steuer, Versicherung), die Werkstatt- und

Unterhaltskosten sowie Stellplatzkosten für den Nutzer. Darüber hinaus kann individuell Zeit, die sonst für organisatorische Belange des Fahrzeugs aufgebracht wird, gespart werden. Nicht zu vernachlässigen sei die Ressourcenschonung, die sich beim Teilen bestehender Güter aus verschiedenen Aspekten (Materialeinsparung, Reduzierung von Verkehr, Einsparung von Flächen sowie Kraftstoff) ergebe.

In der Tat scheint Carsharing „gelebte Verhaltensänderung“ zu sein, was eine von Carsharing-Unternehmen im Jahr 2012 durchgeführte Umfrage ergab. Demnach ersetzt jedes Carsharing-Fahrzeug sechs bis zehn private Pkw. Ebenso versuchen die NutzerInnen angesichts der Rechnungsstellung pro Fahrt ihre Fahrten zu rationalisieren und beschränken ihre Fahrten häufig auf das engere Wohnumfeld. Laut einer Untersuchung von Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens der TU Dresden kann der Anteil der Mobilität im Umweltverbund in Städten von heute 60 % auf perspektivisch 80 % ausgebaut werden. Carsharing hätte daran einen entscheidenden Anteil: circa zehn Prozent aller heutigen AutobesitzerInnen könnten sich vorstellen, zukünftig ihr Fahrzeug zugunsten von Carsharing zu veräußern.

teilAuto absolviert gerade eine Testphase mit zwei E-Fahrzeugen in Dresden. Die Rückmeldung der NutzerInnen ist überaus positiv, jedoch bereiten fehlende bundesweit gültige Standards und Regelungen Probleme. Beispielsweise verfügt Dresden über keine kostenfreien Parkplätze mit Ladestationen, wodurch die Testphase aus betriebswirtschaftlichen Gründen in Leipzig fortgesetzt werden musste. Generell sei die Kostenbelastung eines E-Fahrzeuges fast doppelt so hoch wie die Bewirtschaftung eines konventionellen Automobils, d.h. der flächendeckende Einsatz sei gegenwärtig für teilAuto ökonomisch nicht zu bewerkstelligen.

Niklas Wachholtz sieht zwar, dass der Einsatz von E-Fahrzeugen im Carsharing-Markt für die NutzerInnen eine einfache und preiswerte Möglichkeit sei, um die Vorzüge der E-Mobilität zu erleben. Mit Blick auf die drängenden Umwelt- und Verkehrsprobleme kann E-Mobilität aber nur ein Baustein sein – Priorität muss die Stärkung des Umweltverbundes und aller Mobilitätsformen haben, die weg vom eigenen Autobesitz führen.

Elke Bouillon (INNOMAN GmbH Konsortialführung smart-Mobility)

Die INNOMAN GmbH ist ein Beratungsunternehmen mit dem Schwerpunkt Innovationsberatung für Kleine und Mittelständige Unternehmen (KMU). Das Unternehmen ist Konsortialführer des Projektes „sMobiliTy“. In einem Konsortium von 10 Unternehmen und Forschungseinrichtungen wird eine Plattformtechnologie entwickelt, die Elektromobilität unterstützen soll.

Elke Bouillon wirft ein: „Elektromobilität ist anders“ und spielt damit auf die aktuellen technischen Beschränkungen (Reichweite von 100 bis 150 Kilometern, wenige Ladestationen) der E-Mobilität an. Sie macht deutlich, dass die FahrerInnen eines E-Fahrzeugs ein angepasstes Serviceangebot benötigen. So werden beispielsweise tagesaktuelle Baustelleninformationen, Informationen zu Ladepunkten, den Akkuladestand sowie Prognosen, ob das Ziel erreicht werden kann, benötigt. „sMobiliTy“ konzentriert sich deshalb auf die Entwicklung von Kommunikationslösungen und unterstützt deren Umsetzung.

Sie sieht die E-Mobilität als Bestandteil von Mobilitätskonzepten, besonders in Ergänzung zum ÖPNV. Die Zielgruppe von E-Fahrzeugen sind für sie prioritär PendlerInnen, wobei E-Mobilität zwingend ein Bestandteil zukünftiger Verkehrskonzeptionen sein müsse. Prof. Dr. Sell weist in diesem Kontext auf das Thüringer Landesprogramm hin, das Unternehmen die Preisdifferenz zwischen E-Fahrzeug und konventionellem Fahrzeug kompensiert, damit die E-Mobilität im Geschäftsalltag erprobt werden könne und gleichzeitig Forschungsprojekte wie sMobiliTy unterstützt werden.

Diskussion

Gerhard Probst von Probst & Consorten Marketing-Beratung erkundigt sich, welche Relevanz die E-Mobilität für den Nahverkehr besitzt. Elke Bouillon hebt die Bedeutung der Parkplatzsituation in der Nähe von Busbahn- und Bahnhöfen hervor, da E-Mobile vorrangig eingesetzt würden, um den nächsten Bahnhof zu erreichen. Hinzu komme das Erreichen von Innenstädten mit leisen Fahrzeugen.

Prof. Dr. Sell fordert die Automobilwirtschaft zum Handeln auf. Die Fahrzeuge müssten bald ihre Markt-

tauglichkeit beweisen. Aus Marketingperspektive sei eine Emotionalisierung des Produkts dienlich. Zudem sollten Menschen mit nachhaltigem Bewusstsein angesprochen werden. Jennifer Schubert gibt jedoch zu bedenken, dass eine ausschließliche Fokussierung des E-Autos auf den Individualverkehr kritisch hinterfragt werden müsse. Niklas Wachholtz ist überzeugt, dass das Interesse an der E-Mobilität deutlich steigt, sobald ein attraktiver Preis und eine gute Verzahnung mit dem ÖPNV angeboten werden.

Abschließend möchte Dr. Stefan Heimann wissen, inwiefern die E-Mobilität für Lieferdienste relevant ist. Prof. Dr. Sell weist auf bereits durchgeführte Tests von Lieferdiensten wie Post und DHL hin. Die engen Halteintervalle bereiten konventionellen Fahrzeugen Schwierigkeiten, da durch häufiges Anfahren und Abbremsen die Komponenten schnell verschleifen. E-Fahrzeugen würden eindeutig komponentenschonender arbeiten, allerdings unterbinde der hohe Anschaffungspreis derzeit noch deren Etablierung.



Jennifer Schubert und die Referenten des Workshops 3: Gerhard Probst, Tilman Wagenknecht und Dirk Bräutigam (v.l.n.r.)

Workshop 3

ÖPNV gut verkaufen – Mehr Fahrgäste durch gutes Marketing

ReferentInnen:

Gerhard Probst

Probst & Consorten Marketing-Beratung

Tilman Wagenknecht

Bus & Bahn Thüringen e.V.

Dirk Bräutigam

TAF mobile GmbH Jena, Account Manager –
Software für Nahverkehrsticketing

greift er definitorisch „Marketing als das kommerzielle Konzept, wie wir Fahrgäste in die Busse bekommen und damit noch Geld verdienen.“

Probst gibt zu bedenken, dass Führungskräfte meistens engpassorientiert arbeiten und nicht mehr glauben, dass ihre Aktivitäten eine positive Wirkung am Fahrgastmarkt entfalten können. Unternehmerisches Handeln könne noch spürbare Ertrags- und Fahrgastpotenziale „wackküssen“. Ebenso wirft das Kundenverständnis des ÖPNV Fragen auf. Warum würde der Fahrgast häufig durch eine große Anzahl Verbotsschilder (Schwarzfahrer, Rauchverbot usw.) „empfangen“?

Der bereits während der Klimakonferenz angeklungene Aspekt, dass der Fahrpreis nicht der wesentliche Anreiz zur Nutzung des ÖPNV ist, unterstützt Gerhard Probst uneingeschränkt. Beispielsweise erkannte Probst während einer Begutachtung, dass SeniorInnen zwar ein vergleichsweise hohes verfügbares Einkommen hätten,

Impulsvorträge

Gerhard Probst (Probst & Consorten Marketing-Beratung)

Die dritte Workshoprunde eröffnet Gerhard Probst, der als Marketingexperte die aktuelle Situation des ÖPNV pointiert analysiert. Im Kontext der Verkehrspolitik be-

aber trotzdem sehr preissensibel seien. Bei Studierenden sei das eher umgekehrt – „Warum dann den Preis für diese Zielgruppe weiter senken?“

Abschließend betont Gerhard Probst, dass das Angebot nicht für RadfahrerInnen und FußgängerInnen gestaltet werden solle, sondern AutofahrerInnen von den Vorteilen des ÖPNV überzeugt werden müssten.

Tilman Wagenknecht (Bus & Bahn Thüringen e.V.)

Tilman Wagenknecht, der Geschäftsführer von Bus & Bahn Thüringen e.V., formuliert die provokative Frage: „Mineralölsteuer im ÖPNV: Warum eigentlich?“ Seiner Meinung nach könnte darauf verzichtet werden, ebenso auf die Mehrwertsteuer. Die Gastronomen, die durch eine aktive Lobbyarbeit eine Mehrwertsteuer-senkung durchgesetzt haben, sollten den Unternehmen des ÖPNV als Vorbild dienen.

Bezüglich alternativer Antriebsmethoden verweist Wagenknecht auf die Vorreiterrolle Thüringens. Gemessen an der Gesamtbuszahl in Deutschland betreibt Thüringen die meisten Erdgasbusse.

Bus & Bahn Thüringen betreibt mit dem Schwerpunkt Südthüringen Öffentlichkeitsarbeit gegenüber dem Endverbraucher. Jährlich abgestimmte Marketingkampagnen sollen die Kundenzufriedenheit erhöhen. Beispielsweise strebe Wagenknecht die Vereinfachung des Angebots- und Informationsspektrums an, was unter anderem durch das Linienbusmarketing (RennsteigBus, OhratalBus usw.) erreicht werde. Weiterhin setzt sich das Marketing-Portfolio aus der Kundenzeitung omni, dem 1-€-Aktionstag, dem Schüler-Ferienticket, der Fahrradmitnahme im ÖPNV der Thüringer Wandergebiete, dem Autofasten und einem Corporate Design der Fahrpläne zusammen. Eine Modellmaßnahme sei das Autofasten, bei dem Bürgerinnen und Bürger ermutigt werden sollen, für eine begrenzte Zeit vor Ostern auf alternative Beförderungsmittel zurückzugreifen. Ein Arbeitsschwerpunkt von Tilmann Wagenknecht bildet derzeit die Entwicklung einer Plattform, die den Soll- und Ist-Stand von Fahrplänen verknüpft und der Öffentlichkeit über Neue Medien bereitstellt.

Dirk Bräutigam (TAF mobile GmbH Jena, Account Manager – Software für Nahverkehrsticketing)

Dirk Bräutigam nimmt den Ball seines Vorredners auf und präsentiert die ÖPNV-App easy.GO, die TAF mobile – ein Kleinunternehmen mit 19 MitarbeiterInnen – entwickelt hat. Die Nutzerinnen und Nutzer suchen sich die passende Verbindung heraus und erwerben das passende Ticket mit ihrem Smartphone. Die NutzerInnenzahlen stimmen im Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) positiv, da durch das vereinfachte Bezahlsystem über die Handyrechnung die „Einstiegshürde“ gesenkt werde. Eine Studie unter 3.000 easy-GO-Nutzern ergab, dass diese monatlich 5,7 Mehrfahrten dank dieser App vorweisen.

Weitere Produktangebote von TAF mobile sind im Bereich Navigation und elektronischer Fahrplan angesiedelt. Beispielsweise erkennt eine Navigations-App automatisch, ob die Nutzerinnen und Nutzer von einem ausgewählten Routing abweichen und berechnet unmittelbar eine neue Route. Der von Tilmann Wagenknecht angesprochene Soll- und Ist-Abgleich von Fahrplänen widmet sich Dirk Bräutigam ebenfalls. In einer Kooperation betreibt TAF mobile vandalismusresistente flexPaper-Säulen, die über Solarzellen Energie generieren und insbesondere im ländlichen Raum die Fahrzeiten des ÖPNV anzeigen.



Dirk Bräutigam – TAF mobile GmbH Jena

Diskussion

zum Fahrplan

Elke Bouillon problematisiert die Fahrplanauskünfte in Thüringen, die ihrer Meinung nach stetig die Bahn bevorzugen. Zudem fragt sie, wann es in Thüringen „einen vernünftigen Takt“ gebe? Tilmann Wagenknecht kann diese Frage nicht beantworten. Der neue ICE-Knotenpunkt Erfurt ab 2017/2018 berge große Potenziale, wodurch die bedeutsamen Landesbuslinien in diesem Kontext besser abgestimmt werden sollten. Welche Bevorzugen voreingestellt seien, wisse Wagenknecht nicht. Eine bessere Kommunikation der Ist-Fahrplandaten sei im Landesinteresse und für ihn unabdingbar. Ende 2014 rechnet Bus & Bahn Thüringen mit der Implementierung eines neuen Systems.

zu globalen Mobilitätsdienstleistern

Matthias Mann erkundigt sich nach den größten Widerständen, die aus Bus- und Bahnunternehmen einen Mobilitätsdienstleister, der für die gesamte Mobilitätskette verantwortlich ist, entstehen lässt. Tilmann Wagenknecht nähert sich der komplexen Frage an, indem er erwähnt, dass man „dann schnell in einem Bereich kommt, in dem man in Konkurrenz zu privaten Anbietern trete.“ Als Grundvoraussetzung müssen die Rahmenbedingungen, die den kommunalen Beförderungsunternehmen vom Landkreis vorgegeben werden, stimmen. Gerhard Probst weist erneut auf die zu beobachtende Korrelation hin, dass in Vereinen- und Verkehrsunternehmen mit kommunaler Trägerschaft die Innovationsbereitschaft sinkt. „Die kleinen Schritte, z.B. Fahrradständer an Bushaltestellen, werden teilweise vergessen, um eine Kulturänderung voranzutreiben.“

Die bestehenden Strukturen seien von Misstrauen geprägt, wodurch Änderungen hin zu einem globalen Systemansatz schwer umzusetzen sind.

zur Vernetzung von Carsharing und ÖPNV

Niklas Wachholtz interessiert sich als Vertreter von teil-Auto für eine stärkere Vernetzung von Carsharing- und ÖPNV-Unternehmen: Wie sei dies möglich? Probst gibt sich skeptisch. Vielversprechende integrative Modelle wurden in Stuttgart und Hannover erprobt, in Hannover sogar mit der überwiegend vernachlässigten Taxieinbindung. Jedoch blieben die Nutzerzahlen nahezu unverändert.

zur Einführung eines Jobtickets für Landesbedienstete

Tilman Wagenknecht unterbreitet abschließend den öffentlichen Institutionen des Landes einen Vorschlag: Könnte ein Jobticket für Landesbedienste-

te wie PolizistInnen, LehrerInnen usw. eine Ansatz sein, die Menschen in den ÖPNV zu locken? Wäre eine Einbindung dessen in der nächsten Gehaltsrunde vorstellbar? Gerhard Probst untermauert diesen Vorschlag statistisch, wonach durch diese Beschäftigten, die Bus und Bahn dann nutzen würden, die Erlöse des öffentlichen Verkehrs laut Studien um 20 % steigen. Jennifer Schubert und die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Thüringen haben die Potenziale von Jobtickets von Landesbediensteten ebenfalls erkannt und diskutieren derzeit innerhalb der Fraktion darüber.

Mit dem Hinweis auf den Bundesumwelt- und Verkehrskongress, der 2015 an der Fachhochschule Erfurt ausgerichtet wird, beendet Jennifer Schubert die diesjährige Klimakonferenz und dankt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich für ihre engagierten Beiträge.

Fazit Klimakonferenz „Zeit für richtig guten Verkehr“

Die Klimakonferenz 2013 hat gezeigt: Die Instrumente für einen Spurwechsel hin zu einem kundenfreundlichen Öffentlichen Nahverkehr sind bekannt. Beispiele wie die Schweiz, Rheinland-Pfalz oder Sachsen-Anhalt machen vor, wo der Weg hingehet. Es kommt nun darauf an, die Weichen auch in Thüringen richtig zu stellen. Dazu ist im Land ein Bewusstseinswandel notwendig, durch den das Verhältnis des Öffentlichen Verkehrs zum Individualverkehr neu definiert wird.

Die Politik hat die Aufgabe, die Zeichen der Zeit richtig zu deuten und angesichts von Umweltschäden, fortschreitendem demographischen Wandel und der Verteuerung individueller Mobilität einen besseren Weg zu beschreiten. Doch das politische System blockiert den ÖPNV in unserem Land durch die starke Zersplitterung. Die typische Thüringer Kleinstaaterei der kommunalen Aufgabenträgerschaft verhindert eine kohärente Lösung, denn politische AufgabenträgerInnen verfolgen zu oft die Interessen ihrer „Claims“. Mangelnder Handlungsdruck vom Land lässt das System lethargisch agieren.

Wir brauchen eine Wende im Verkehrssystem. Der ÖPNV muss dazu gesamtstaatlich gewollt sein. Dazu muss er an manchen Stellen auch stärker hierarchisch organisiert sein. Ein Klein-Klein wie bisher ist dieser Mammutaufgabe nicht gewachsen. Dazu brauchen wir eine Kostenehrlichkeit zwischen den Verkehrsarten. Die Untersuchung der Haushaltspläne von Erfurt, Suhl und Jena zeigt, dass die Ausgaben der Kommunalhaushalte für den ÖPNV deutlich unter denen für die Straße liegen.

Mithilfe von inter- und multimodalen Mobilitätsangeboten kann die räumliche und zeitliche Flexibilität auch im ländlichen Raum gewährleistet werden. Vertaktete Züge und Linienbusse bilden dabei das Rückgrat des Systems, das durch Rufbusse, Sammeltaxen, Carsharing bis hin zu E-Bikes ergänzt wird. Das alles sollte landesweit mit einem Tarif nutzbar sein. Der Thüringentakt der Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schlägt dazu ein ganzheitlich abgestimmtes öffentliches Verkehrsangebot für den Freistaat vor.

Zu abgestimmten Ankunfts- und Abfahrtszeiten zur gleichen Minute an Knotenbahnhöfen sollte der verbesserte Service rund um den Öffentlichen Verkehr kommen. Dazu gehört deutlich bessere Kommunikation der Ist-Fahrplandaten von Bahn und Bussen sowie die Vernetzung von Carsharing und ÖPNV.

Und schließlich muss der Öffentliche Verkehr gut vermarktet und verkauft werden. Aktionstage, Schüler-Ferien- oder Kombitickets, die Fahrradmitnahme auch in Bussen und nicht nur in Thüringer Wandergebiete. Verlockende Angebote und saubere Ausführung bauen Vorbehalte gegen über dem ÖPNV ab und erhöhen die Attraktivität. Denn vor allem das Fahren mit freundlichen Chauffeurinnen oder Chauffeuren macht Spaß.

Der ÖPNV liegt im Dornröschenschlaf. Mit dieser Tagung wollten wir eine Schweiß für ihn schlagen. Wackküssen können wir die Prinzessin aber nur alle gemeinsam.

ARBEITSKREIS KLIMA UND ENERGIE



Dr. Frank Augsten

*Sprecher für Landwirtschaft, Forsten,
Natur- und Umweltpolitik*

Tel.: 0361/3772674
E-Mail: frank.augsten@
gruene-fraktion.thueringen.de



Mario Amling

*Referent für Landwirtschaft, Forsten,
Natur- und Umweltpolitik*

Parlamentarische Beratung
Tel.: 0361/3772678
E-Mail: mario.amling@
gruene-fraktion.thueringen.de



Dirk Adams

*Sprecher für Wirtschaft, Energie und
Klima*

Tel.: 0361/3772673
E-Mail: dirk.adams@
gruene-fraktion.thueringen.de



Norbert Sonderrmann

Referent für Klima und Energie

Parlamentarische Beratung
Tel.: 0361/3772692
E-Mail: norbert.sonderrmann@
gruene-fraktion.thueringen.de



Jennifer Schubert

*Sprecherin für Bau, Landesentwicklung
und Verkehr*

Tel.: 0361/3772672
E-Mail: jennifer.schubert@
gruene-fraktion.thueringen.de



Matthias Schlegel

*Referent für Bau, Landesentwicklung
und Verkehr*

Parlamentarische Beratung
Tel.: 0361/3772691
E-Mail: matthias.schlegel@
gruene-fraktion.thueringen.de

IMPRESSUM

Eine Publikation von
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen
Jürgen-Fuchs-Straße 1, 99096 Erfurt

Telefon 03 61/37 72 670

E-Mail info@gruene-fraktion.thueringen.de
Internet www.gruene-fraktion.thueringen.de

Redaktion: Thomas Tappert

Gestaltung und Satz: Werbeagentur Kleine Arche GmbH, Erfurt

Titel: © Ainoa – Fotolia.com S.4–5: © Ainoa – Fotolia.com

Stand: Februar 2014. Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.

Wir nutzen Ihre gespeicherten Kontaktdaten ausschließlich für die Zusendung von Informationen über unsere parlamentarische Arbeit.

Nachfragen oder Widersprüche an datenschutz@gruene-fraktion.thueringen.de

Fotos: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen

Diese Broschüre ist auf Recyclingpapier aus 100% Altpapier (zertifiziert mit dem Blauen Engel) gedruckt.

