

Ingo Kucz, Laura Abbate,
Oseanne Blech, Julian Faust

Zukunft des ÖPNV

Handlungsfelder für den Ausbau-
und Modernisierungspakt

AUF EINEN BLICK

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung haben die Koalitionspartner der Ampelparteien einen Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV vereinbart. Bislang ist dieser Pakt jedoch noch nicht näher konkretisiert. Um Impulse zu geben und konkrete Inhalte vorzuschlagen, hat die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) auf Basis von Experten:inneninterviews eine Studie erstellt. In neun zentralen Handlungsfeldern zeigt diese Studie, welche Themen im Rahmen des Ausbau- und Modernisierungspakts diskutiert und eingearbeitet werden sollten. Die zentrale Erkenntnis ist: Der ÖPNV und seine Finanzierung müssen deutlich breiter diskutiert und verstanden werden, um den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten.

Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren“ (SPD et al. 2021: 39).

Die Arbeit bzw. eine erkennbare Konkretisierung des Ausbau- und Modernisierungspakts stehen aber noch aus. Um mögliche Eckpunkte für diesen Pakt vorzulegen, hat die FES deshalb eine qualitative Interviewstudie mit verkehrspolitischen Sprecher:innen der SPD in den Bundesländern initiiert. Das Ziel der Studie ist es, Anforderungen der Länder an den Ausbau- und Modernisierungspakt zu formulieren. Im Rahmen dieser Veröffentlichung präsentiert die FES erste Ergebnisse dieser Studie.¹

DIE WICHTIGSTEN HANDLUNGSFELDER FÜR DEN ÖPNV AUS SICHT DER LÄNDER

Während auf bundespolitischer Ebene beispielsweise Finanzierungsaspekte wie die des Deutschlandtickets die Debatte bestimmen, werden auf Ebene von Ländern und Kommunen die konkreten Effekte der Finanzierung und betriebsnahe Themen relevanter. Die Anforderungen der Länder an den Ausbau- und Modernisierungspakt sind damit von besonderem Interesse. Denn als Moderatorinnen zwischen bundespolitischen Vorgaben und lokalen Ambitionen bilden sie eine wichtige Instanz, um Herausforderungen gemeinsam zu lösen. Landespolitiker:innen sehen im Austausch mit dem Bund sowohl das „big picture“ der verkehrspolitischen Debatte und zugleich die konkreten lokalen Bedürfnisse.

Die Voraussetzungen der einzelnen Länder im ÖPNV sind schwer vergleichbar, da finanzielle Ausstattungen, das bestehende ÖPNV-Angebot und seine Akzeptanz je nach Bundesland stark variieren. Trotzdem ist im Zuge der Interviews eine Liste an Handlungsfeldern entstanden, die einen **Grundkonsens aus Länderperspektive bildet**. Im Zentrum der Interviews stand dabei die Frage, welche Themen aus Länderperspektive für den ÖPNV der Zukunft am relevantesten sind vor allem in Bezug auf Ausbau, Finanzierung, Personal, Organisation und technologische Innovation.

1. EINLEITUNG

Der ÖPNV in Deutschland ist ein zentraler Baustein für das Gelingen einer sozialgerechten und ökologischen Verkehrswende. Die wichtigen Handlungsdimensionen für einen zukunftsfähigen ÖPNV sind dabei breit und vielfältig. Ein besonderer Stellenwert kommt jedoch der Finanzierung des ÖPNV zu. Sie ist eine der verkehrspolitisch wichtigsten Aufgaben in Deutschland. Nach einer (noch anhaltenden) Periode der strukturellen Unterfinanzierung hat die Ampelregierung daher einen Ausbau- und Modernisierungspakt als Ziel vereinbart:

„Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die

Die folgenden neun Punkte haben die Interviewexpert:innen entweder (ungestützt) als Handlungsfelder oder Herausforderung benannt oder auf Rückfragen hin bestätigt und entsprechende Gedanken ausgeführt. Einige der nachfolgenden Themen haben die Expert:innen dabei stärker und häufiger ausgeführt und mit konkreten Ideen hinterlegt (z. B. Kapitel 2.2, 2.3, 2.7, 2.9), andere Themen haben sie weniger ausführlich behandelt oder nur teilweise besprochen (z. B. Kapitel 2.4 oder 2.6). In der Analyse der Interviews hat das Autor:innenteam außerdem Impulse und Gedanken der Expert:innen unter einer Überschrift geclustert und/oder zusammengefasst (z. B. Kapitel 2.1, 2.5, 2.8).

Das Autor:innenteam hat sich entschieden, weder in der Reihenfolge oder im Umfang eine Priorisierung dieser Themen vorzunehmen. Vielmehr soll die Breite und Vielfalt der Themen dargestellt werden, die aus Sicht der verkehrspolitischen Sprecher:innen als zentrale Handlungsfelder für die Zukunft des ÖPNV gelten sollten.²

2. HANDLUNGSFELDER FÜR EINEN ZUKUNFTSFÄHIGEN ÖPNV

2.1 HANDLUNGSFELD 1: DEN ÖPNV ATTRAKTIVER MACHEN UND BREITER DISKUTIEREN

Es gibt einen starken Konsens über alle Interviews hinweg, dass der ÖPNV deutlich attraktiver werden muss. Das bestehende Angebot muss sichtlich verbessert und durch neue, innovative Angebote ergänzt werden.

Für eine **Verbesserung der bestehenden Angebote** müsste:

- die **Taktung erhöht** bzw. nutzerorientiert optimiert;
- die **Zuverlässigkeit des Systems verbessert**;
- die **Barrierefreiheit gewährleistet**;
- **digitale Anwendungen** über die gesamte Reisekette eingeführt und/oder verbessert werden.

Um bestehende Angebote zu ergänzen, seien **neue Angebote notwendig**. Hier sehen die Expert:innen vor allem:

- den konsequenten Rollout von Mobility-as-a-Service-Angeboten (wie z. B. von der VW-Tochter MOIA oder durch die DB-Tochter ioki);³
- die Einführung von **Linienbedarfsverkehren** (z. B. Rufbussysteme);
- den Aufbau und Betrieb von **Mobility Hubs**⁴ und/oder Carsharing sowie weiteren **Sharing-Angeboten (auch im ländlichen Raum)**.

Insgesamt notwendig seien dazu qualifiziertes Personal, vereinfachte Verbundstrukturen – und eine deutlich bessere Finanzierung.

Mit Blick auf die notwendige Angebotsausweitung benötigt der ÖPNV nach Ansicht der Expert:innen eine erweiterte inhaltliche Definition. Der ÖPNV sei längst breiter zu verstehen als „Rollmaterial und Haltepunkt“. Zum klassischen ÖPNV-Angebot sind vielerorts bereits Verleihsysteme, Mobility Hubs oder On-Demand-Services hinzugekommen. Besonders aus Nutzer:innenperspektive ist die Unterscheidung von ÖPNV auf der einen und anderen Mobilitätsangeboten auf der anderen Seite inzwischen überwunden. Indem der ÖPNV von den Nutzer:innen breiter erlebt und vonseiten der Anbieter breiter angeboten wird, braucht es einen erweiterten Begriffs- und Verständnisrahmen, um zu erfassen, was genau ÖPNV alles umfasst. Aus Perspektive der Nutzer:innen (vgl. Kapitel 2.7) betrifft dies beispielsweise die Rolle des Fahrrads (vgl. Kapitel 2.2). Eine vernetzte Betrachtung verschiedener Verkehrsträger sei dringend notwendig – sowohl in der öffentlichen Debatte, der tatsächlich gelebten Alltagsmobilität wie auch der Finanzierung des ÖPNV (vgl. Kapitel 2.8).

2.2 HANDLUNGSFELD 2: DAS RAD ALS TEIL DES ÖPNV VERSTEHEN

Anknüpfend an den Punkt „Den ÖPNV attraktiver machen und breiter diskutieren“ (vgl. Kapitel 2.1) ist für die Interviewpartner:innen das Fahrrad ein Handlungsfeld, das mit dem ÖPNV zusammengedacht werden sollte. In städtischen wie auch ländlichen Räumen erhält das Rad eine immer wichtigere Rolle – sowohl im Bereich der Anschlussmobilität, aber auch als eigenständiges Verkehrsmittel und damit als punktuelle Alternative zum ÖPNV. In beiden Fällen stärkt der klassische ÖPNV zusammen mit dem Fahrrad die Verkehrswende.

Vor allem die stark steigende Nutzung von Pedelecs und eBikes macht nach Ansicht der Expert:innen das Rad zu einem relevanten Verkehrsmittel – auch für ältere Nutzer:innengruppen. Das Handlungsfeld zeigt, dass der ÖPNV und das Rad sich gegenseitig stärken und zusammengedacht werden müssen: Infrastrukturell wünschen sich Kund:innen eine gute Qualität von Radwegen und Abstellmöglichkeiten zu und an den Bahnhöfen bzw. Stationen. Im Bereich des Service wünschen sich Menschen eine bessere Planbarkeit für die Fahrradmitnahme. Hier sind Mitnahmekapazitäten in den Zügen oft zu knapp.

2.3 HANDLUNGSFELD 3: VERKEHRSWENDE AUF DEM LAND ≠ VERKEHRSWENDE IN DER STADT

In den vergangenen Jahren hat sich der Begriff der Verkehrswende in der verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Debatte etabliert. Der Begriff ist jedoch unscharf und kann verschiedene Bedeutungen haben. Vor allem zwischen städtischen und ländlichen Regionen können das Verständnis einer Verkehrswende und die damit zusammenhängende politische Diskussion variieren: Interviewpartner:innen aus Flächenländern sehen einen Schwerpunkt bei der Antriebswende – auch bei den Angeboten des ÖPNV (z. B. über elektrifizierte Busse). Diese beschreibt den Umstieg von verbrennungsmotorischer Automobilität auf Elektromobilität. In urbanen Kontexten ver-

stehen die Expert:innen unter Verkehrswende die umfassende Umgestaltung des Mobilitätssystems. Stichworte im urbanen Kontext sind aktuell die „15-Minuten-Stadt“ oder die „Abkehr von der autogerechten Stadt“.

Die Breite des Verkehrswende-Begriffs macht ihn anfällig für Emotionalisierung und unsachliche Auseinandersetzungen. Ein emotional und sachlich nach Stadt und Land differenzierter Begriff der Verkehrswende sei aber unbedingt notwendig – auch um unbegründete Verlustängste zu überwinden. So unterstreichen Expert:innen aus den Flächenländern, dass man mit dem Thema Verkehrswende in ländlichen Räumen keine Wahlen gewinnen könne. Zu wichtig sei die Rolle des Autos.

Ein sachlicher und für die unterschiedlichen Raumtypen klar definierter Verkehrswende-Begriff würde auch die Erwartungen an den ÖPNV entlasten und dieses Handlungsfeld besser beschreibbar machen.

2.4 HANDLUNGSFELD 4: FOKUS AUF ÜBERGÄNGE VON STADT-LAND LEGEN

Die Expert:innen vertreten die Annahme, dass städtische Räume eine Mobilitätswende und ländliche Räume eher eine Antriebswende erleben werden (vgl. Kapitel 2.3). Unter dieser zentralen Annahme sehen die verkehrspolitischen Expert:innen den Bedarf, Stadt-Land-Beziehungen stärker als eigenständiges Handlungsfeld zu betrachten.

Es müsse eine Debatte geführt werden, wie Verkehre zwischen städtischen und ländlichen Räumen organisiert werden können. Hierbei müsse es verstärkt darum gehen, welche Infrastrukturen oder Regeln entstehen sollten, wenn Menschen aus ländlichen Regionen mit dem Auto in die urbanen, verkehrsreduzierten Zentren einfahren wollen – oder andersherum.

Die politische und allgemein öffentliche Verkehrswende-Diskussion spart den wechselseitigen Übergang zwischen Stadt und in ländlichen (Umland-)Regionen bislang allerdings weitestgehend aus. Der ÖPNV muss hier eine wichtige Rolle haben und breiter gedacht werden (vgl. Kapitel 2.1). So erhalten leistungsfähige Umstiegsplätze wie P&R- oder Sharing-Angebote und -Flächen eine besondere Rolle im Rahmen eines zukunftsfähigen ÖPNV.

2.5 HANDLUNGSFELD 5: FACHKRÄFTEMANGEL ÜBERWINDEN

Der ÖPNV leidet unter einem immensen Fachkräftemangel. Es arbeiten zu wenige Menschen in Planung und Betrieb (vor allem Fahrpersonal) für den ÖPNV. Wichtige Planungs- und Genehmigungsprozesse stocken, weil zu wenig planungsrelevante Kapazitäten bestehen. Langfristig angelegte (Infrastruktur-)Planungen verzögern sich damit von Beginn an. Aus betrieblicher Sicht kann an vielen Stellen ein zuverlässiger ÖPNV nicht gewährleistet werden. Es fehlen Fahr- und Servicepersonal. Auch Instandhaltungs- und Dispositionspersonal fehlt. Insgesamt sind Arbeitsbedingungen und Bezahlung nicht gut genug bzw. ausreichend. Der akute Fachkräftemangel spielt als verkehrspoli-

tisches Handlungsfeld noch nicht die Rolle, die er angesichts seiner Brisanz spielen müsste. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

2.6 HANDLUNGSFELD 6: REALISTISCHE VISION FÜR DAS AUTONOME FAHREN

Die Expert:innen sehen den autonomen ÖPNV bzw. das autonome Fahren als langfristigen Lösungsbestandteil für den ÖPNV. So nennen sie ein klares Zielszenario: Über autonome On-Demand-Verkehre kann die Leistungsfähigkeit und Individualisierung des ÖPNV steigen. Die Servicequalität kann sich stark verbessern, vor allem in ländlichen Räumen. Schwer einschätzbar ist zum aktuellen Zeitpunkt jedoch, wann und wie konkret das autonome Fahren ein Teil des ÖPNV wird. Zeitrahmen, Betreiber- und Finanzierungsmodelle sowie Integrationsideen für Anwendungen des autonomen Fahrens im ÖPNV bleiben in diesem Handlungsfeld noch offen. Eine realistische Vorstellung von Timings und Volumen des autonomen ÖPNV könnte helfen, tatsächliche Potenziale zu kommunizieren und damit realistische Erwartungshaltungen bei Nutzer:innen zu schaffen.

2.7 HANDLUNGSFELD 7: VON DEN NUTZER:INNEN AUS DENKEN

Die Expert:innen erkennen, dass die Zukunft des ÖPNV grundsätzlich stärker aus Nutzer:innenperspektive gedacht werden müsse. Ziel müsse es sein, den Alltag der Menschen in den Blick zu nehmen und dabei ihre Perspektive zu verstehen. Beispielhaft zeigt sich dies in der Debatte um das Fahrrad im Rahmen der ÖPNV-Diskussion (vgl. Kapitel 2.2). So sind zwar öffentliche Debatten wie die Frage der Finanzierung notwendig und wichtig (vgl. Kapitel 2.8). Für eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz sei aber der Blick der Lebenswelt und die tatsächlichen Problemlagen der Menschen notwendig. Ein Aspekt in den Interviews ist hierbei der Bedarf nach einer schlüssigen und positiven Vision für den ÖPNV: In dieser müssten sich die Menschen wiederfinden können. Die Verkehrswende bzw. die Zukunft des ÖPNV würde damit zu einem konkret erfahrbaren Handlungsfeld.

2.8 HANDLUNGSFELD 8: DEN ÖPNV BESSER UND ANDERS FINANZIEREN

Die Expert:innen sind sich einig, dass der ÖPNV strukturell unterfinanziert ist. Die Mittel seien nicht ausreichend, um den ÖPNV deutlich auszubauen. Einige Expert:innen erläutern, dass mit den gegenwärtigen Mitteln der Status quo „gerade so gesichert“ sei. In den Interviews haben die Expert:innen außerdem angemerkt, dass der ÖPNV breiter verstanden werden müsse (vgl. Kapitel 2.1). Als Teil der Verkehrswende müsse „das Silo des klassischen ÖPNV“ geweitet und vernetzte Lösungen umgesetzt werden: Im Sinne einer Vernetzung von Verkehren besteht nach Ansicht der Expert:innen damit auch die Notwendigkeit, den Fokus der ÖPNV-Finanzierung zu erweitern. So könnten

beispielsweise Radinfrastrukturen und innovative Angebote integriert finanziert werden. Diese Erkenntnis kann etwa im Rahmen des im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbarten Ausbau- und Modernisierungspakts genutzt werden: Dieser könnte breiter gefasst und ausdifferenziert werden.

2.9 HANDLUNGSFELD 9: VONEINANDER LERNEN

Die Expert:innen sehen, dass der ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket und mit dem darauf folgenden Deutschlandticket einen Erfolg erzielt hat. Auch erkennen sie, dass der ÖPNV als Innovationstreiber eine wichtige Rolle spielen kann. So gibt es lokale Erfolgsgeschichten zu Innovationen im ÖPNV: Wenn zum Beispiel lokal neue Services erprobt oder im Rahmen von Verkehrsverträgen getestet und eingeführt werden (beispielsweise On-Demand-Verkehre). Die Expert:innen sehen aber auch, dass Erkenntnisse und Ansätze von Erfolgsgeschichten und/oder geglückten Pilotvorhaben zu selten mit anderen Kommunen/Ländern geteilt werden. Sie teilen die Einschätzung, dass sie insgesamt nicht genug voneinander wüssten. Ein länderübergreifend stärkerer Austausch wäre laut Expert:innen daher hilfreich, um den ÖPNV innovativ weiterzuentwickeln und geglückte Pilotvorhaben auf andere Kommunen und Länder zu übertragen.

3. FAZIT & HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Interviews mit den verkehrspolitischen Sprecher:innen der SPD-Fraktionen zeigen: Die Zukunft des ÖPNV entscheidet sich an einer Vielzahl unterschiedlicher Handlungsfelder. Seine Finanzierung ist dabei zentral (vgl. Kapitel 2.8), zugleich aber aus Sicht der Sprecher:innen im Verbund mit den anderen Handlungsfeldern zu sehen, die im Rahmen eines Ausbau- und Modernisierungspakts zu bearbeiten wären.

Die Zielformulierung zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Koalitionsvertrag ist derzeit noch zu vage. Die Interviews mit den Expert:innen geben hier aus Länderperspektive einen Eindruck, welche Themen verhandelt werden müssten. Als Fazit und Ausblick der Interviewstudie empfehlen die Autor:innen aus Perspektive der Länder folgende Schritte:

- Jedes der Handlungsfelder sollte mit möglichst konkreten Zielwerten und entsprechenden Kosten hinterlegt werden.
- Bei einigen Handlungsfeldern solle eine Bedarfs- bzw. Kosteneinschätzung verhältnismäßig einfach sein. Beispiele:
 - Im Handlungsfeld 2 „Das Rad als Teil des ÖPNV verstehen“ sollte eine Abschätzung zu Fahrradabstellanlagen an Verkehrsstationen sowie der entsprechenden Zuwegung auf Grundlage aktueller Mobilitätsdaten möglich sein. Als Ansprechpartner können hier die

Verkehrsverbünde, die Aufgabenträger oder die neu geschaffene DB InfraGO AG Abschätzungen geben.

- Im Handlungsfeld 5 „Fachkräftemangel überwinden“ ist es möglich, die konkreten Bedarfe zu erheben und die entstehenden Kosten für die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen zu erheben. Zentrale Hebel dürften hier vor allem auch bislang nicht ausgeschöpfte Potenziale der (betrieblichen) Fortbildung und Qualifizierung sein. Auch Effekte digitaler Tools wie der KI sollten hier (realistisch) eingeschätzt werden, um Effizienzgewinne zu berücksichtigen.
- Bei anderen Handlungsfeldern scheint eine stärkere inhaltliche Durchdringung notwendig, bevor ein Finanzierungsrahmen entstehen kann. Das betrifft vor allem Themen, die technologisch oder politisch noch stärker verstanden und oder ausformuliert werden müssen. Beispiele:
 - Das Handlungsfeld 4 „Fokus auf Übergänge von Stadt-Land legen“ bedarf einer breiten Diskussion möglicher Lösungskorridore, bevor Bedarfe und Kosten formuliert werden können. So scheint es plausibel, Lösungen zu skizzieren, wie z. B. Ein- und Auspendelverkehre in großen Volumen kanalisiert werden können. Eine relevante gesellschaftspolitische Diskussion hierzu ist aber noch gar nicht gestartet.
 - Im Handlungsfeld 6 „Realistische Vision für das autonome Fahren“ scheint es beispielsweise notwendig, die technologischen Grundlagen, ihre Effekte sowie Szenarien für Verkehrsvolumen, Rebound-Effekte und Auswirkungen auf das bestehenden ÖPNV-System zu durchdringen. Mit diesen Informationen könnte ein Finanzierungsbedarf formuliert werden.

Sofern der Ausbau- und Modernisierungspakt eine höhere Ambition verfolgen sollte, lediglich als den Status quo des ÖPNV zu verbessern, bieten die Ergebnisse dieser Interviewstudie einen inhaltlich breiten Rahmen. Diesen zu füllen und nach Möglichkeit, in Bedarfen und Aufwänden zu quantifizieren, wäre aus Sicht der Länder ein sinnvolles Vorgehen.

ENDNOTEN

- 1 Das Team von White Octopus hat 12 Interviews mit verkehrspolitischen Sprecher:innen der SPD-Landtagsfraktionen aus Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen geführt. Jedes der Interviews war gestützt durch einen Leitfaden und wurde digital durchgeführt. Bei jedem der ca. einstündigen Interviews hat das Team von White Octopus den Expert:innen Inspirationsmaterialien über das digitale Whiteboard Miro gezeigt. Als Vorbereitung auf das Interview haben die Expert:innen einen Fragebogen zu den wichtigsten Themen erhalten und ausgefüllt. Einige der Expert:innen wurden von Mitarbeiter:innen aus ihren Büros begleitet. In der Auswertung der Interviews hat das Team von White Octopus u. a. die hier aufgeführten neun Handlungsfelder erarbeitet.
- 2 Da die zentralen Aussagen aus Expert:inneninterviews stammen, verzichtet das Autor:innenteam auf eine gesonderte Quellenanalyse.
- 3 Mobility-as-a-Service (MaaS) bezeichnet innovative Mobilitätsangebote, die als Service angeboten werden. Darunter werden u. a. Sharing-Dienste oder auch On-Demand-Services verstanden.
- 4 Mobility Hubs bezeichnen (gemanagte) Infrastrukturen zum Um- und Aussteigen (z. B. in Quartieren). In Mobilitäts-Hubs sind zumeist verschiedene soziale und verkehrliche Funktionen gebündelt wie z. B. Sharing-Angebote, Parkplätze sowie Nahversorgung.

LITERATURVERZEICHNIS

SPD; Bündnis 90/Die Grünen; FDP 2021: Mehr Fortschritt wagen: Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit, https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf (6.4.2024).

ÜBER DAS AUTOR:INNENTEAM

Dr. Ingo Kucz ist Geschäftsführer der Strategie- und Design-Beratung „White Octopus GmbH“. Mit seinem Team bearbeitet er vorwiegend Themen im Smart City- und Verkehrswende-Kontext.

Laura Abbate ist Geschäftsführerin der Strategie- und Design-Beratung „White Octopus GmbH“. Mit ihrem Team bearbeitet sie vorwiegend Themen im Smart City- und Verkehrswende-Kontext.

Oseanne Blech ist Researcherin der Strategie- und Design-Beratung „White Octopus GmbH“.

Julian Faust ist Researcher der Strategie- und Design-Beratung „White Octopus GmbH“.

IMPRESSUM

MAI 2024

© **Friedrich-Ebert-Stiftung**

Herausgeberin: Abteilung Analyse, Planung und Beratung
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn
Fax 0228 883 9205

www.fes.de/apb

Für diese Publikation sind in der FES verantwortlich:
Marian Jacobs, Referent für Stadtentwicklung, Bau, Wohnen und Mobilität, Abteilung Analyse, Planung und Beratung, und Lisa Pfann, Referentin für Stadtentwicklung, Bau, Wohnen und Mobilität, Abteilung Analyse, Planung und Beratung.
Bestellungen/Kontakt: apb-publikation@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung. Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet. Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

Titellillustration: Rahel Süsskind

ISBN 978-3-98628-460-2