

Besprechungsdatum/Meeting date:

17.05.17

Protokoll erstellt am/Date of report (Version):

18.05.17

Besprechungsart/Meeting place:

LK Cuxhaven, Kreishaus

Protokoll erstellt von/Report written by:

Christian Reuter

Teilnehmer/Participants:

→ MoVo_LK_CUX_AK_Mobilität_20170517_Teilnehmer

Protokoll zuletzt gespeichert am/Date of last change:

03.07.17

Verteiler/Distribution list:

Teilnehmer

Protokoll zuletzt geändert von/Report last changed by:

Modellvorhaben LK Cuxhaven – 2. Sitzung AK Mobilität

A= Aufforderung/Request

B=Beschluss/Decision

E=Empfehlung/Recommendation

F=Feststellung/Fact

TOP 1: Begrüßung

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
1/	➤ <u>Hr. Zehm</u> begrüßt die Teilnehmer des AK Mobilität.		
2/	➤ <u>Hr. Reuter</u> stellt die Agenda für die AK-Sitzung vor: ➤ TOP 1: Begrüßung ➤ TOP 2: Aktueller Projektstand ➤ TOP 3: Thementische ➤ TOP 4: Ergebnisse / Weiteres Vorgehen		

TOP 2: Aktueller Projektstand

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
3/	➤ <u>Hr. Reuter</u> berichtet über die Arbeitsschritte seit der letzten AK-Sitzung und den aktuellen Projektstand. (→ MoVo_LK_CUX_AK_Mobilität_20170517_Präsentation.pdf, Folien 4 – 11).		
4/	➤ <u>Herr Fröhlich</u> berichtet zum Thema „Autonome Fahrzeuge im ÖPNV“: Die gemeinsame Bewerbung von Bremerhaven Bus und UITP für ein EU-Förderprojekt zum pilothaften Einsatz von autonom fahrenden Bussen im Stadtgebiet Bremerhaven war leider nicht erfolgreich. Im Zuge der Bewerbungsphase wurde aber auch deutlich, dass die derzeitige technologische Entwicklung bei vollautonom fahrenden Bussen noch sehr am Anfang steht; eine Praxisanwendung im Regelbetrieb ist erst mittel- bis langfristig realistisch. Dies zeigt u.a. das Praxisbeispiel der Schweizer Postbus AG in der Stadt Sion. Eine Pilotanwendung zum autonomen Fahren im ÖPNV noch im Rahmen des laufenden Modellvorhabens im LK Cuxhaven ist daher unrealistisch.		
5/	➤ <u>Herr Köster</u> (Autohaus Köster) stellt das im Landkreis Cuxhaven geplante Ford-Carsharing-Projekt vor. Der erste Standort eines Carsharing-Fahrzeugs wird am Kreishaus in Cuxhaven neben der E-Tankstelle sein. Der Landkreis Cuxhaven soll der erste Carsharing-Kunde werden und kann das Angebot entsprechend nutzen. Weitere Gespräche wur-		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	den mit der Stadt Cuxhaven und der Samtgemeinde Land Hadeln geführt. Zum Einsatz kommt zunächst – aufgrund der niedrigen Betriebskosten – ein Ford Fiesta. Ford-Carsharing kooperiert mit dem Carsharing-Angebot der deutschen Bahn „Flinkster“, sodass die Buchungsinfrastuktur von Flinkster genutzt werden kann. Her Köster verdeutlicht, dass mit dem Carsharing-Angebot im Landkreis Cuxhaven zunächst keine hohe Gewinnerwartung verbunden ist, sondern dieses neue Mobilitätsangebot und seine Akzeptanz getestet werden soll		
6/	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Herr Ehlers erläutert das seit Mitte April bestehende Dorf-Flitzer-Angebot der Fa. Buspunkt vor. Das erste Fahrzeug steht angemeldeten Nutzern am Rathaus Beverstedt zur Verfügung. Es handelt sich um ein Elektrofahrzeug, welches über das Internetportal der Fa. Buspunkt gebucht werden kann. Das Angebot soll als Ergänzung zu Bus und Bahn auf dem Land dienen, eine höhere Lebensqualität im ländlichen Bereich ermöglichen und eine Alternative zum Zweitauto sein. Es besteht eine Kooperation mit dem in Bremen angesiedelten E-Carsharing und E-Bikesharing-Angebot „Move about“. 		
7/	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fr. Kindl erläutert die weitere Arbeit an zwei Thementischen. 		

TOP 3: Thementische

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	Hierarchisches ÖPNV-Netzkonzept - Einbindung der Versorgungszentren		
	<p>Zur Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Versorgungszentren im LK Cuxhaven sind alle Orte, die das Regionale Raumordnungsprogramm für den LK Cuxhaven als Grund- und Mittelzentren ausweist. ➤ SPNV = Schienenpersonennahverkehr 		
8/	<p><u>Gruppe 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Für folgende Relationen sollte ein umsteigefreies ÖPNV-Angebot geprüft werden („Ringverkehre“): <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bad Bederkesa – Ihlienworth – Otterndorf ➤ Bad Bederkesa – Lamstedt ➤ Lamstedt – Hemmoor / Hechthausen ➤ Lamstedt – Cadenberge ➤ Hagen – Beverstedt – Bremervörde (Hinweis: Die Relation wird derzeit mit der Linie 559 bedient, zwischen Hagen und Beverstedt allerdings vor allem im Schülerverkehr, auf dem Abschnitt Stubben – Beverstedt – Bremervörde mit Einzelfahrten an Schul- und Ferientagen.) ➤ Alle o.g. Relationen sollten vorzugsweise mit dem Linienbus bedient werden. Auf sehr nachfrageschwachen Relation bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten könnte auch ein AST-Verkehr angeboten werden. ➤ Für die Anbindung der Versorgungszentren Lamstedt und Ihlienworth sollten daher die bestehenden AST-Verbindungen zum RE 5 		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	<p>(Hamburg – Cuxhaven) in Hechthausen, Hemmoor und Otterndorf durch einen konventionellen Linienbus ersetzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wünschenswert wäre folgendes Angebotsniveau: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Betriebszeiten: Mo – Fr: 5 h – 22 h, Sa: 6 h – 22 h, So: 8 h – 22 h ➤ 1h-Takt (tagesdurchgängig) ➤ Wichtig ist eine Verknüpfung der Bus- bzw. AST-Linien mit dem nächstgelegenen Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt, auch wenn diese nicht im jeweiligen Versorgungszentrum liegen sollten. Dabei sind die Fahrpläne von Bus- und AST-Linien auf kurze Übergangszeiten vom/zum SPNV auszurichten. Beides ist derzeit nicht immer der Fall. ➤ Im Sinne des Klimaschutzes sollten vermehrt E-Busse mit Strom aus regenerativen Energien zum Einsatz kommen. ➤ Den politischen Entscheidungsträgern und der Bevölkerung muss vermittelt werden, dass sich eine höhere ÖPNV-Nachfrage nur über ein besseres ÖPNV-Angebot erreichen lässt. Dies kostet jedoch Geld. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrs- und Klimapolitik wären die zusätzlichen Finanzierungsmittel jedoch gut eingesetzt. ➤ Die Kreisverwaltung weist daraufhin, dass es rechtlich problematisch ist, über das Fahrtenangebot, das von den Verkehrsunternehmen derzeit eigenwirtschaftlich erbracht wird, weitere Fahrten im konventionellen Linienverkehr zu „bestellen“ und aus Eigenmitteln zu finanzieren. Das EU-Recht steht dem entgegen. Zur Beauftragung weiterer Fahrten, bedarf es einer Ausschreibung und eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Bislang beteiligt sich der Landkreis daher an der Finanzierung von AST-Verkehren in den Gemeinden, da aufgrund der günstigeren Kostenstrukturen beim AST bei gleichem Mitteleinsatz ein deutlich umfangreicheres Fahrtenangebot angeboten werden kann als im konventionellen Linienverkehr. Die Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen wurden auf der Basis von eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen abgeschlossen; d.h. der Landkreis zahlt den Verkehrsunternehmen für den Buslinienverkehr die gesetzlichen Ausgleichszahlungen zur Schülerbeförderung und wendet darüber hinaus jedoch keine weiteren Eigenmittel auf. Die Kosten des Fahrtenangebots im konventionellen Linienverkehr müssen die Verkehrsunternehmen daher aus den o.g. gesetzlichen Ausgleichszahlungen und den Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen decken. Ein darüber hinaus gehender Defizitenausgleich durch den LK Cuxhaven, z.B. für zusätzliche, nicht kostendeckende Fahrten im Linienverkehr, ist auf Basis der bestehenden Verträge nicht zulässig, da dies gegen die Eigenwirtschaftlichkeit der Linienkonzessionen verstoßen würde. Eine Änderung der Vertragskonditionen ist ggf. frühestens nach der Neuvergabe der Linienkonzessionen ab dem Jahr 2024 möglich. 		
9/	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diskutiert wurde auch das <u>AST-Angebot</u> im LK Cuxhaven auf der Ebene der Flächenbedienung (d.h. die ÖPNV-Erreichbarkeit von Versorgungszentren und SPNV-Zugangspunkten aus den kleinen Gemeinden bzw. Ortsteilen). Offenbar empfindet die Bevölkerung beim AST gegenüber dem konventionellen Linienbus besondere Zugangshemmnisse. Es werden daher Empfehlungen erarbeitet, wie sich das AST-Angebot nutzerfreundlicher gestalten lässt, um dessen Akzeptanz in der Bevölkerung zu verbessern: 		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ AST-Angebote sollten nicht an Gemeindegrenzen enden; es sollten vermehrt gemeindeübergreifende AST-Verkehre angeboten werden, insbesondere auch mit Blick auf eine zügige Anbindung an Zugangspunkte zum SPNV, z.B. fehlende AST-Anbindung der Geestländer Ortsteile Holßel und Neuenwalde an den Bahnhof Dorum. (Anmerkung von Kreisverwaltung und VNO: Wo ein entsprechender Bedarf bislang erkennbar war, wurden bereits und werden auch weiterhin gemeindeübergreifende Angebote eingerichtet, z.B. auf den Relationen Hagen – Beverstedt, Ihlienworth – Bad Bederkesa, Lamstedt – Hechthausen – Hemmoor, Cuxhaven-Lüdingworth – Otterndorf.) ➤ Das AST-Angebot ist der Bevölkerung teilweise zu wenig bekannt. ➤ Tarife für die AST-Nutzung sind <ul style="list-style-type: none"> a) häufig gegenüber ÖPNV-Tarif relativ teuer, b) uneinheitlich je nach Gemeinde, c) nicht in die ÖPNV-Tarife integriert, d.h. für Anschlussfahrten im ÖPNV oder SPNV ist ein weiteres Ticket zu erwerben. ➤ Die AST-Fahrt muss im Gegensatz zum konventionellen Linienbus grundsätzlich vorbestellt werden (→ Zugangsbarriere „Telefon“). ➤ Fahrtwünsche müssen bis zu einer 1 h vor Fahrtbeginn angemeldet werden. Dies erfordert eine frühzeitige Festlegung auf eine Fahrt, Spontanfahrten sind nicht möglich. (Hinweis der Verkehrsunternehmen: Dies ist aus betriebsorganisatorischen Gründen nicht anders zu regeln, da das Fahrzeug von einem zentralen Standort bzw. vom letzten Einsatzort zur nachgefragten Haltestelle umsetzen muss.) ➤ Es gibt im Landkreis keine einheitliche Telefonnummer für die AST-Bestellung (bisher nur für AST-Angebote im VBN-Gebiet). ➤ Die Fahrtwunschanmeldung ist ausschließlich telefonisch möglich. Wünschenswert wäre auch eine Anmeldung über eine Internetseite, eine App oder per E-Mail. ➤ Auch bei AST-Fahrzeugen (Kleinbus, Pkw) sollte die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme bestehen. ➤ Die o.g. Verbesserungen waren teilweise bereits im Integrierten Mobilitätskonzept für den LK Cuxhaven (2015) angeregt worden. 		
10/	<p><u>Gruppe 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Einbindung von Versorgungszentren mit direktem SPNV-Anschluss in das regional und überregional wichtige ÖPNV-Netz ist gut; hier besteht kein Handlungsbedarf (betrifft: Loxstedt, Dorum, Nordholz, Cuxhaven, Otterndorf, Cadenberge und Hemmoor). ➤ Der SPNV ist auch in Gemeinden mit mehreren Versorgungszentren (EG Wurster Nordseeküste, SG Land Hadeln) das adäquate ÖPNV-Angebot, um die Versorgungszentren miteinander zu verbinden, da die Bahnhöfe i.d.R. in fußläufiger Entfernung zur jeweiligen Ortsmitte liegen. ➤ Die Einbindung von Versorgungszentren, die abseits der SPNV-Strecken liegen, in ein hochwertiges, regionale Busliniennetz im 1h-Takt wäre wünschenswert. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Versorgungszentren unterschiedlich groß sind und demnach unterschiedliche Nachfragepotenziale für den ÖPNV haben. Realistisch ist daher ein 		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	<p>differenziertes Angebotskonzept abhängig vom jeweiligen Nachfragepotenzial und der Finanzierbarkeit des Angebots.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In der SG Land Hadeln ist die Bedeutung der Gemeinde Wanna als faktisches Versorgungszentrum und deren Einbindung in das regionale ÖPNV-Netz zu berücksichtigen, auch wenn Wanna derzeit kein Grundzentrum ist. ■ Zum AST-Angebot: siehe Gruppe 1 		
	Multifunktionale Mobilitätsangebote		
11/	<p>Zur Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In den Piloträumen des Projekts wurde teilweise auch über Alternativen oder Ergänzungen zum AST diskutiert. ■ Von PTV wird vorgeschlagen, Ansätze des Gemeinschaftsverkehrs im Rahmen des Projekts zu prüfen. Dabei werden ergänzend zum öffentlichen Verkehr vor allem kleinräumige Mobilitätsbedürfnisse speziell in dünnbesiedelten Räumen gemeinschaftlich erfasst und bedient. Ziel ist es, ökonomisch tragbare, die sozialen Bedürfnisse respektierende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Lösungen zu finden. Das besondere Merkmal des Gemeinschaftsverkehrs ist es, öffentlicher, privatwirtschaftlicher und bürgerschaftlicher Ressourcen zu integrieren. ■ Insbesondere soll im Rahmen des Projekts der Einsatz multifunktionaler Mobilitätsangebote geprüft werden. D.h. entweder werden Fahrzeuge verschiedenster Herkunft (Gemeindeeigene Fahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge, Hotelbusse usw.) geöffnet und für mehrere Mobilitätsangebote verwendet oder es werden Fahrzeuge beschafft, mit denen mehrerer Mobilitätsangebote umgesetzt werden. 		
12/	<p><u>Gruppe 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zunächst werden die Vor- und Nachteile von Carsharing im ländlichen Raum als ein mögliches Angebot des Gemeinschaftsverkehrs diskutiert. Es wird deutlich, dass Carsharing geeignet ist, die Mobilitätsbedürfnisse einiger Personengruppen zu befriedigen, jedoch nicht für alle Personen und Zwecke einsetzbar ist. Insbesondere in sehr dünn besiedelten Bereichen stoßen Carsharing-Angebote an ihre Grenzen, da die Anfahrt zu einem in einem Versorgungszentrum bereitgestellten Fahrzeug aus den peripher gelegenen Orten schwierig ist. Es wird angeregt, Carsharing-Stationen grundsätzlich an den Stationen des ÖPNV einzurichten. Von Betreiberseite ist eine hohe Nutzungsfrequenz von Carsharing-Fahrzeugen wichtig. Insofern bietet sich ein multifunktionaler Einsatz von Carsharing-Fahrzeugen an, z.B. indem die Fahrzeuge auch von Gemeinden für Dienstfahrten mitgenutzt werden. ■ Um die Mobilitätsbedürfnisse insbesondere auch älterer und mobilitätseingeschränkter Personengruppen zu befriedigen wären auf sozialem Engagement beruhende Angebote denkbar, z.B. im Bereich der privaten Mitnahme oder in Form eines Bürgerautos. Es wird eingeschätzt, dass entsprechende Angebote insbesondere in kleineren Dörfern funktionieren. 		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die multifunktionale Nutzung von gemeindeeigenen Fahrzeugen wird während der Verwaltungs-Dienstzeiten als nicht machbar eingeschätzt, da die Fahrzeuge viel im Einsatz sind bzw. diese jederzeit verlässlich für spontane Dienstfahrten zur Verfügung stehen müssen. Ein multifunktionaler Einsatz am Wochenende zu anderen Zwecken (z.B. Vereine) ist nur dann machbar, wenn gewährleistet werden kann, dass die Fahrzeuge am Montagmorgen wieder einsatzbereit und unversehrt zur Verfügung stehen. ➤ Hinsichtlich eines multifunktionalen Einsatzes von Gemeindefahrzeugen oder auch von privaten bzw. gewerblichen Fahrzeugen wird festgestellt, dass dieser in der Regel versicherungsrechtliche Regelungen entgegenstehen. Entsprechende Fragen müssten im Projekt geklärt werden. Vor diesem Hintergrund wird diskutiert, dass ein Mietwagen- oder Car-sharing-Fahrzeugpool der im Eigentum einer Hand ist und mehreren Nutzern, zu mehreren Zwecken zur Verfügung steht, geeigneter für eine multifunktionale Nutzung scheint, als ein Pool an Bestandsfahrzeugen verschiedenster Akteure. 		
13/	<p><u>Gruppe 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Es wird darauf hingewiesen, dass es im Landkreis Cuxhaven bereits eine Reihe von multifunktionalen Mobilitätsangeboten gibt. So stellt die Gemeinde Hagen ihren Kleinbus am Wochenende den örtlichen Vereinen zur Verfügung. Auch in der Gemeinde Geestland werden Gemeindefahrzeuge den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Auf sozialem Engagement funktionierende Angebote gibt es zum Beispiel in Form privater Fahrdienste im Rahmen der Flüchtlingshilfe. ➤ Es besteht Einigkeit, dass die bestehenden Angebote eine gute Basis für multifunktionale Mobilitätsangebote darstellen, die ausbaufähig sind. So ist beispielsweise auch vorstellbar, die Gemeindefahrzeuge für einen größeren Personenkreis zu öffnen. Versicherungsrechtliche Fragen wären zu klären. Ggf. wären die im Rahmen der Flüchtlingshilfe privaten Fahrdienste. ➤ Als besonders wichtig wird eingeschätzt, dass der Bevölkerung alle vorhandenen Mobilitätsangebote bekannt sind, denn nur dann können diese genutzt werden. Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit eines integrierten Auskunftssystems welche alle Angebote umfasst diskutiert. Auch einem entsprechenden Marketing wird eine hohe Bedeutung beigemessen. 		
	<p>Digitales Dorf: Plattformlösung zur Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität</p>		
14/	<p>Zur Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beim Projekt „Digitales Dorf“ handelt es sich um eine Plattform auf der Angebote online zur Verfügung stehen, die die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung abdecken, von Einkauf und Mobilität bis hin zur ärztlichen Versorgung. ➤ Mögliche Inhalte sind: Lieferung bestellter Waren durch Freiwillige, Integration der Angebote 		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
	<p>des Gemeinschaftsverkehrs (Fahrzeugaufbuchung, Fahrtwunschbestellung), Mitfahrerbörsen, Ärztliche Online-Sprechstunde, Dienstleistungstauschbörsen (Mitfahrgelegenheit ↔ Babysitting), Digi-Taler sammeln und eintauschen ...</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ziel ist es, Daseinsvorsorge und Mobilität zu sichern sowie die Bürger zu vernetzen. ➤ Im Landkreis Cuxhaven befasst sich derzeit die Gemeinde Ihlienworth mit dem Thema „Digitales Dorf“ und wird dabei vom Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering (IESE) beraten. ➤ Das Thema „Digitales Dorf“ wurde aus Zeitgründen in beiden Gruppen nur kurz andiskutiert. 		
15/	<p><u>Gruppe 1 und Gruppe 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beide Gruppen haben das Fazit gezogen, dass man sich dem Thema der Digitalisierung nun stellen muss. Die Digitalisierung bietet gerade in ländlichen Räumen eine Reihe von Vorteilen. Die Problematik, dass einzelne Bevölkerungsgruppen (insbesondere die älteren Personen) an über neue Technologien und Medien zugänglichen Angeboten nicht teilhaben können, sollte nach Einschätzung der Teilnehmer nicht zu hoch gewichtet werden. Zum einen können zunächst noch Parallelangebote bereitgestellt werden, zum anderen wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil dieser Bevölkerungsgruppen sich neuen Technologien nicht verschließt, wenn ein entsprechender Mehrwert erkennbar ist. ➤ Beide Gruppen heben die Voraussetzung eines schnellen Mobilfunknetzes als Grundvoraussetzung für digitale Lösungen hervor. 		
16/	Das Thema „Mobilitätsstationen“ wurde aus Zeitgründen vertagt.		

TOP 4: Organisatorisches

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
17/	<p>Weitere Arbeitskreissitzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hr. Zehm teilt mit, dass eine weitere fachplanerische Begleitung der Arbeitskreise durch PTV und EBP zunächst nicht vorgesehen ist, da die Ressourcen im Modellvorhaben nun auf die Arbeit in den Pilotregionen konzentriert werden. Zur Einbindung der Akteure in den Pilotregionen werden nach der Sommerpause regionale Arbeitskreise (Querschnitt Daseinsvorsorge/Mobilität) gebildet werden. ➤ Hr. Zehm schlägt daher vor, den Arbeitskreis Mobilität bis zum Ende des Modellprojekts in 06/2018 zunächst ruhen zu lassen. Dann sollte der Arbeitskreis darüber entscheiden, ob die Arbeit wieder aufgenommen wird, um die im Modellvorhaben erarbeiteten Projektansätze zu verstetigen und auf andere im Landkreis zu übertragen (analoges Vorgehen zum AK Daseinsvorsorge). Ungeachtet dessen ist eine Plenum-Veranstaltung in 11/2017 geplant, bei der Teilnehmer der AK Daseinsvorsorge und Mobilität über den Arbeitsstand im Modellvorhaben unterrichtet werden. ➤ Der Vorschlag von Hr. Zehm wird angenommen. 		

	Inhalt/Contents	Wann/Date	Wer/Who
18/	Bereitstellung von Informationen ■ Sitzungsprotokolle und Informationen zur Tätigkeit des Arbeitskreises werden über die Internetseite des Landkreises bereitgestellt: http://www.landkreis-cuxhaven.de > Wirtschaft und Tourismus > Plenum und Arbeitskreise		