

Andreas Glowienka

Senior Advisor bei Tilia GmbH

Zum Gespräch mit Tagesspiegel Background schlägt Andreas Glowienka die angesagte Leipziger Eisenbahnstraße vor. Hier im Brothers Café berichtet Glowienka, was ihn, der einst auch als Journalist gearbeitet hat, um sich sein Studium zu finanzieren, an seiner Passion begeistert, dem Ö- und SPNV.

Der heute 58-Jährige studierte zunächst **Geschichte** an der **Ruhr-Universität-Bochum**, bevor es ihn nach **England** verschlug. Glowienka entschied sich für den Magisterstudiengang "Comparative Labour History" an der Universität Warwick in Coventry: "In England können Sie Mikrobiologie studieren und Pastor werden." Nach seiner Rückkehr erkundigte er sich bei Familie und Freunden, was er denn nun am besten machen könnte: "Der beste Tipp war dann: **Geh' zu einer Unternehmensberatung.** Da bekommst du einen großen Überblick, wie Industrie und Business funktionieren. Halte das drei Jahre lang durch, weil das sehr anstrengend ist, und danach weißt du, was du dann machen möchtest."

Ein Tipp, den Glowienka beherzigt. Drei Jahre ackert er bei **Alexander Proudfoot** in Frankfurt. In diesen Zeitraum fällt auch die Deutsche Einheit, wodurch sich für den gebürtigen Dortmunder neue Horizonte öffnen: "Meine erste Frau war Musikwissenschaftlerin – Bach und Leipzig – also war klar: Versuch' mal, dich in Leipzig zu bewerben." Gesagt, getan, tritt Glowienka einen Job bei der **Beratungsgesellschaft für Beteiligungsverwaltung Leipzig** (BBVL) an. Sie soll die städtischen Beteiligungen so organisieren, wie es die private Wirtschaft bereits macht: "Ich bin damals wie die Jungfrau zum Kinde gekommen. Ich wusste gar nicht, was die Abkürzung ÖPNV bedeutet."

Leipziger City-Tunnel: "Liebe für den ÖPNV entdeckt"

Dennoch schlägt sich der **passionierte Hundezüchter** wacker und so ist er es, der vom damaligen Leipziger Oberbürgermeister **Hinrich Lehmann-Grube** (SPD) mit einem wahren Jahrhundertprojekt betraut wird: dem **Leipziger City-Tunnel**. Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts geplant, wird dieser schließlich 2013 eröffnet. Für Glowienka ist es "eine tolle Chance, sich auf einen vollkommen neuen Bereich zu konzentrieren", schließlich habe er sogar "meine Liebe für den ÖPNV entdeckt".

Glowienka, der sich selbst als "Kommunaler" bezeichnet, betont die Wichtigkeit der **kommunalen Daseinsvorsorge**: "Muss das alles privatisiert werden? Es war gut, in einer kommunalen Gesellschaft zu arbeiten und festzustellen, man kann die Unternehmen auch so begleiten und beraten, dass es funktioniert." Deswegen bezeichnet Glowienka den 2017 verstorbenen Ex-OB Lehmann-Grube sowie **Wolfram Bremeier**, den ehemaligen Geschäftsführer der BBVL, als prägende Persönlichkeiten für die eigene Entwicklung.

Der heutige OB von Leipzig, **Burkhard Jung** (SPD), warb bei seiner Wiederwahl im März mit einem **365-Euro-Ticket**. Glowienka verweist hierbei in Sachen Realisierbarkeit aber auf die erforderlichen Maßnahmen. Andere Städte, insbesondere **Wien**, aber auch **Dresden** seien deutlich weiter, weil sie begleitende Maßnahmen getroffen hätten. Glowienka betont, dass die eigenen Ticketangebote nicht kannibalisiert werden dürfen: "Dann habe ich die gleichen Fahrgäste, aber weniger Geld in der Tasche, und weniger Geld kennen wir seit 30 Jahren."

Als Herausforderung betrachtet er auch das Problem der Nachfrage- und Angebotsteuerung: "Auch in den **Randbezirken** permanent das Angebot aufrechtzuerhalten, ist extrem teuer. Nur nachfragegesteuert geht aber auch nicht." Er setze daher auf **On-Demand Services**, denn "Raum- und Stadtentwicklung ist eine ursächliche Aufgabe der Stadt".

Für die Verkehrswende, aber kein Dogmatiker

Darum stören ihn private Ridepooling-Angebote. Denn für Glowienka geht es den "Disruptoren", wie er Moia, Uber und Co. bezeichnet, nur darum, "junge Menschen anzufixen, sich später ein Auto zu kaufen und nicht den ÖPNV zu benutzen". Mit Tilia hingegen berät er Verkehrsunternehmen und Kommunen für eine erfolgreiche Verkehrswende: "Wir beraten, wie man dezentralisieren kann und vor dem Hintergrund der Einnahmeverluste, wie man diese kompensieren kann."

Als begeisterte Geocacher sind Glowienka und seine Ehefrau Kerstin stets auf der Suche nach neuen Perspektiven auf bekannte Dinge. Auch deswegen wünscht er sich mehr politisches Engagement in Sachen ÖPNV: "Wir müssen in den nächsten Jahren gucken, wie wir andere Modelle entwickeln." Die Finanzierung müsse gewährleistet bleiben, schließlich wüssten alle um die Bedeutung von ÖPNV für Mobilität, Umweltschutz, Nachhaltigkeit und zur Verbesserung der Lebenssituation. Doch "wenn es dann zum Rütlischwur kommt, wer es finanziert, dann wird es eng", merkt Glowienka an. Er unterstreicht, dass er sich nicht als Dogmatiker sieht. Niemand werde verteufelt, wenn er ein Auto benutze. So ist er auch selbst mit dem Auto zum Treffen mit Tagesspiegel Background gekommen. *Thilko Gläßgen*

Vier Fragen an Andreas Glowienka:

1. Welches Auto kaufen Sie als nächstes?

Wir überlegen, einen Fiat 500 als Cabrio zu kaufen, wenn es den als E-Modell in Deutschland gibt.

2. Wie halten Sie es mit dem Fliegen?

Wir fliegen gar nicht. Wir haben auch Fernreisen eingestellt, weil wir große Hunde haben. Wenn, dann fahren wir maximal mit dem Auto. Meistens aber beruflich mit der Bahn, weil man dann auch arbeiten kann.

3. Wer gibt in der Mobilitätsbranche das Tempo vor?

Ich würde es ausschließend formulieren: leider nicht deutsche Unternehmen.

4. Wo würden Sie gerne das Rad neu erfinden?

Mit einer verlässlichen Finanzierung des ÖPNV, wenn man da eine vernünftige, tragfähige, gesellschaftlich akzeptierte Lösung finden würde, wäre das gut.