

## Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Solidarisches Bürgerticket als lokales Modellprojekt ermöglichen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/10628

hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat am 8. Februar 2021 die schriftliche Beteiligung der Schmid Mobility Solutions GmbH zum obigen Vorhaben erbeten. Dieser Bitte kommen wir wie folgt gerne nach.

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**17/3714**

A11, A02

**Mobilität** muss für alle **bezahlbar** bleiben. Mobilität muss allen Bürgern die **Teilhabe sicherstellen**. Mobilität muss **ressourcenschonend** und **emissionsminimierend** sein.

**Dieses Ziel scheint zu einen.**

Das Primat des Handelns zum Erreichen des Zieles muss bestimmt sein von der **Wahrung einer selbstbestimmten individuellen Mobilität**. Nicht Verbote, Zwangsbeglückung oder Planwirtschaft dürfen die Grundlage der Ideen und Vorschläge sein.

Vorschläge zur Verbesserung sollten vielmehr **Effizienz und Innovation belohnen**, Anreize setzen und gute Ideen im Wettbewerb fördern. Vorschläge und Ideen müssen am Ende in einen Prozess der Kostenoptimierung und wettbewerblichen Verbesserung münden.

Marktteilnehmer mit schlechteren, ineffizienteren Angeboten müssen genauso vom Markt der Anbieter verschwinden wie Monopolisten zerschlagen werden müssen.

**NRW kann Vorbild sein!**

NRW hat durch seine Lage und Struktur **ideale Voraussetzungen** neue Mobilitätskonzepte zu testen und diese zu vervielfältigen. NRW hat den ländlichen Raum wie auch den urbanen Raum. NRW hat strukturstarke und strukturschwache Regionen. NRW liegt im Herzen Europas. Deshalb sollten alle Modellprojekte einem **Fitnesscheck für die Mobilität der Zukunft** unterzogen werden und sie müssen beweisen, dass sie **zur Verbesserung und Nachhaltigkeit der individuellen Mobilität** beitragen.

Der Vorschlag im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10628 – schlägt nun ein lokales Modellprojekt vor. Dabei soll eine zusätzliche Finanzierung einer unspezifischen Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs über ein **solidarisches Bürgerticket** ausgetestet werden.

**Trägt es dazu** bei, bessere und **bedarfsgerechtere Mobilitätsangebote** zu schaffen? Kann so etwas in der Fläche funktionieren? **Lohnt der Aufwand** an notwendigen Gesetzesänderungen?

Diese Fragen können eindeutig mit einem **Nein** beantwortet werden.

Dennoch bedarf es einer **Einordnung des Vorschlages**.

Die zentrale Forderung des Antrages ist **mehr Geld für den öffentlichen Personennahverkehr** einzukehren. Mit diesem „mehr Geld“ – im Antrag durch die Einführung eines Bürgertickets – soll dann mehr öffentliches Personennahverkehrsangebot geschaffen werden. Dieses erweiterte Angebot soll in Folge eine Verlagerung von individuellen Verkehren auf öffentlichen Verkehr sicherstellen. **Vordergründig** um geringere Emissionen und weniger Verkehrsbewegungen zu sichern. **Hintergründig** um die Mobilitätsangebote zentral zu verwalten und nach ideologischen Leitlinien und Überzeugungen bereitzustellen und zu steuern.

### **Kann dies funktionieren?**

Nein!

### **Warum nicht?**

Die bisherige **Trennung zwischen öffentlichen Verkehren und individuellen Verkehren wird sich schneller auflösen** als vielen lieb ist. **Die Zukunft wird** Dank hoher Transparenz, Innovation und völlig neuer Mobilitätsangebote **viel bunter** und die Grenzen zwischen öffentlichen und individuellen Verkehren nicht mehr haltbar sein. Ist ein Carsharing Angebot Teil des öffentlichen Verkehrs? Ist ein Last-Mile-Angebot, ein „On-Demand-Angebot“ dem öffentlichen oder individuellen Verkehr zuzuordnen?

Die **Geschwindigkeit an Innovation ist atemberaubend**. War noch vor ein paar Jahren die Rollenverteilung klar: Hier der Baulastträger, dort der Fahrzeughersteller und dort die Nutzer - sind heute die Grenzen fließend und die Ansprüche an individuellen Bedürfnissen wachsend und steter Veränderung unterworfen.

Wer behauptet zu wissen, welche Konzepte in 20 Jahren die Bedürfnisse der Menschen optimal bedienen, ist ein Scharlatan.

Deshalb darf **der Weg nicht sein**, ein völlig intransparentes Konstrukt von Bürgerticket zur Generierung neuer Finanzquellen zu schaffen und dann via **Blackbox** die Mittel zu verteilen.

### **Was muss an dessen Stelle geschehen?**

Wir müssen uns im Kopf und im Wording bewegen. Nicht wenden, sondern der Zukunft und den Herausforderungen stellen.

### **Wie geht das?**

Bestehende Strukturen müssen auf den Prüfstand gestellt werden. **Die bisherigen Strukturen müssen in Neue überführt werden**. Jeder soll das tun was er am besten, effizientesten kann. Das bedeutet Rahmenbedingungen zu schaffen, die für einen Wettbewerb der Ideen und Innovationen Raum schafft. Das bedeutet Märkte zu generieren in denen gesunder Wettbewerb funktioniert.

Das bedeutet, dass **aus der heutigen, sektoralen Sicht-** und Handlungsweise (ÖV, IV der shared services und der Nahmobilität), eine horizontale folgen muss. Durch eine klare **Trennung von Netz und Betrieb** ist Raum für Modellprojekte neuer Mobilität gegeben. Die Finanzierung kann dann in geschlossenen Kreisläufen solide und transparent organisiert werden. Der Netzzugang über Preise gesteuert werden. Die Zusammenführung der Nutzungsdaten in einem cloudbasierten System erlaubt eine optimale Teilhabe für alle Mobilitätsanbieter.

### Wie sieht das konkret aus?

Infrastruktur muss von der Nutzung abgekoppelt werden. Die Struktur muss entflochten werden und die Angebote müssen in einen fairen Wettbewerb überführt werden.

## Infrastruktur und Mobilität – Status quo

Schmid Mobility Solutions

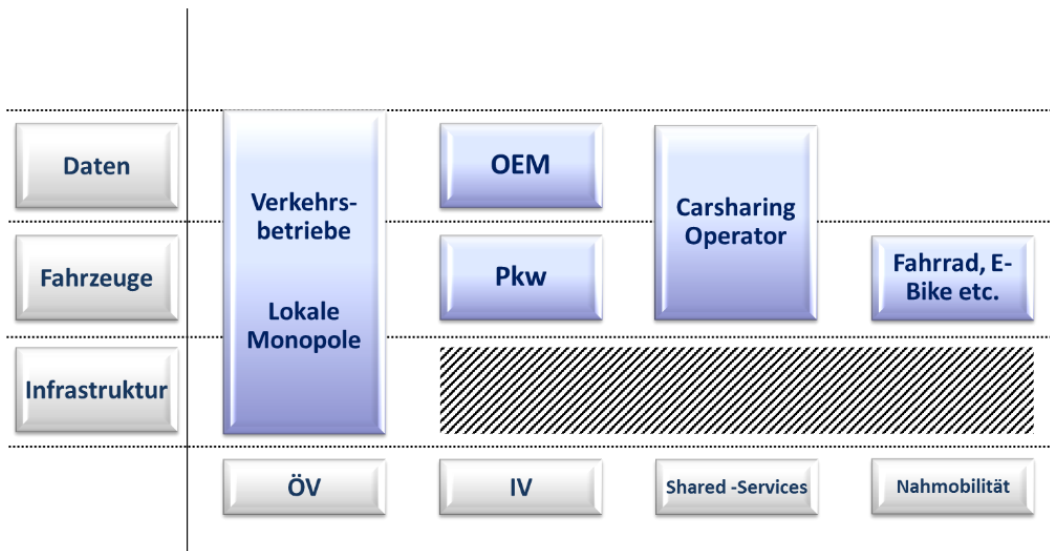


Abbildung 1 - Infrastruktur und Mobilität - Status quo

## Infrastruktur und Mobilität – für Morgen

Schmid Mobility Solutions



Abbildung 2 - Infrastruktur und Mobilität - für Morgen

Für eine solche stufenweise stattfindende Strukturveränderung lohnt es sich eine Vielzahl von Gesetzesänderungen anzustreben.

**Fazit:**

Der **Antrag** für die Schaffung einer anderen Finanzierungsform ist **nicht zielführend**. Gesetzesänderung, nur um neue Finanzierungsquelle zu erschließen und um dann ein unspezifisches Angebot zu schaffen, welches im Zweifel nicht auf die veränderten Angebote und Nachfrage reagieren kann, ist nicht vertretbar. Ein solches Modell führt darüber hinaus nur zu mehr Bürokratie.

Entgegen den Ausführungen im Antrag liegt der Kostendeckungsbeitrag der Tickets unter 50%. Die Lücke ist so zu groß, als dass sie sich über ein solches Konstrukt effizient refinanzieren lässt.

Durch ein weiteres Finanzierungsmodell wird weder ein Beitrag für bürgernahe- noch für alle bezahlbare Mobilität geschaffen. Es ist somit keinesfalls solidarisch. Ein solcher Modellversuch trägt auch nicht dazu bei, Anreize zu setzen, die Mobilitätsangebote zukünftig ressourcenschonend und emissionsminimierend zu machen.

In Modellversuchen sollten anstelle von der Erschließung neuer Finanzierungsquellen für eine planwirtschaftliche Verkehrsbereitstellung vielmehr Raum geschaffen werden für Innovation und Kreativität für die verantwortungsbewusste individuelle Mobilität von morgen.

## Exkurs zum Thema Infrastruktur

**Mobilität braucht Infrastruktur.** Infrastruktur ist ein **limitierender Faktor**. Die Schaffung neuer Infrastrukturen ist aufwändig und teuer. Deshalb sollten alle Mobilitätskonzepte beweisen, dass sie einen Beitrag zur **besseren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur** leisten.

Um neue Mobilitätskonzepte einzuführen muss **Infrastruktur intelligent** gemacht werden. Infrastruktur fit zu machen für die Zukunft kostet Geld. Infrastruktur zu erhalten und zu betreiben kostet ebenfalls viel Geld. Deshalb muss eine **nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur** vor deren Nutzung gestellt werden.

Wir haben während unseren leitenden Beraterrollen bei den Kommissionen „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“<sup>1</sup>, „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“<sup>2</sup>, „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“<sup>3</sup> und der Enquetekommission des Landtages umfassende Vorschläge zur Organisation und Struktur aufgezeigt.

Dazu steht die Sicherstellung der **nachholenden Sanierung** der Bestandsinfrastruktur immer noch am Anfang. Darauf folgt die Sicherstellung des laufenden **Erhalts und Betriebs** der Infrastruktur. Aufbauend auf der Sicherstellung der Finanzierung der Bestandsinfrastruktur folgt der Ausbau. Zum Ausbau zählt heute die zwingende **Schaffung einer intelligenten Infrastruktur** mit Schnittstellen zu allen Nutzern. Neben der Intelligenz der Infrastruktur muss für die Infrastruktur der Zukunft auch die Energieversorgung mit bedacht werden.

Das Vorhalten einer öffentlichen, leistungsfähigen Bestandsinfrastruktur mit **transparenten Zugangs- und Nutzungsvoraussetzungen** ist Pflicht. Die Bestandsinfrastruktur muss **sicher** in ihrer Nutzung und **dauerhaft in ihrer Verfügbarkeit** sein.

Die Finanzierung und die Kosten der Infrastruktur müssen maximale Transparenz sicherstellen. Die Bereitstellung muss zwingend unter **marktwirtschaftlicher Kontrolle** erfolgen. Ein Verfall oder eine Leistungsunterbrechung muss gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sanktionierbar sein.

Auf einer solchen leistungsfähigen Infrastruktur können sich dann Mobilitätsangebote sowie Fahrzeuge beweisen.

---

<sup>1</sup> [https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Kommm-Zukunft-VIF.pdf;jsessionid=5D64E225AC0A6C2A368D192144C840BD.2\\_cid339?\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Kommm-Zukunft-VIF.pdf;jsessionid=5D64E225AC0A6C2A368D192144C840BD.2_cid339?_blob=publicationFile&v=2)

<sup>2</sup> [https://www.vifg.de/downloads/service/Bericht\\_Bodewig-Kommission\\_13-10-02.pdf](https://www.vifg.de/downloads/service/Bericht_Bodewig-Kommission_13-10-02.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2016/02/Bodewig\\_Abschlussbericht\\_final.pdf](https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2016/02/Bodewig_Abschlussbericht_final.pdf)