



## **Enquetekommission IV**

### **17. Sitzung (öffentlich)**

4. März 2016

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:00 Uhr bis 13:40 Uhr

Vorsitz: Oliver Bayer (PIRATEN)

Protokoll: Stefanie Lang

### **Verhandlungspunkt:**

**Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen  
Räumen**

**Öffentliche Anhörung mit Sachverständigen**

*(Teilnehmende Sachverständige und Stellungnahmen, siehe Anlage)*

\* \* \*



## **Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen Räumen**

– öffentliche Anhörung mit Sachverständigen –  
(*Teilnehmende Sachverständige und Stellungnahmen, siehe Anlage*)

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Herzlich willkommen zur 17. Sitzung der Enquetekommission IV. Ich begrüße die Kommissionsmitglieder – das sind die Abgeordneten und die ständigen Sachverständigen dieser Kommission –, die Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung, die Anwesenden aus Fraktionen und Landtagsverwaltung, die zu der heutigen Anhörung geladenen Sachverständigen und alle Gäste. Die Anhörung ist öffentlich, und wir haben einen Livestream – ein Hallo deshalb auch an die Zuhörer im Livestream.

Enquetekommission bedeutet, dass sich alle Fraktionen des Landtags mit einem dauerhaften Sachverständigen je Fraktion zwei Jahre lang intensiv mit einem Thema beschäftigen. Diese Enquetekommission beschäftigt sich mit dem ÖPNV, und heute haben wir das Thema „Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen Räumen“.

Ich darf das kurz erläutern: Mit Multimodalität bzw. flexiblen Bedienungsformen meinen wir vor allem, dass sich eine Strecke mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurücklegen lässt. Hierunter fallen daher Fußwege, Fahrrad, Carsharing, Taxidienste und der öffentliche Personennahverkehr. Darüber hinaus geht es um Mobilitätsstationen und um verschiedene Verkehrsmittel. Natürlich steht für uns als Enquetekommission auch der öffentliche Nahverkehr immer im Mittelpunkt.

Im Rahmen der heutigen Anhörung haben wir mündliche Stellungnahmen von Sachverständigen. Vorab erhielten wir aber auch schriftliche Stellungnahmen, und zwar unter anderem von Experten, die sich heute nicht zu Wort melden. Alle Stellungnahmen können im Internet unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de) eingesehen werden.

Die Tagesordnung zur heutigen Sitzung ist Ihnen mit Einladung E 16/1519 – Neudruck – zugegangen. Aufgrund des Livestreams weise ich auch darauf hin, dass es wichtig ist, die Mikrofonanlage zu benutzen, denn die Kamera richtet sich immer auf denjenigen, der das Mikrofon gerade benutzt.

Vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie heute anwesend sind. Vielen Dank auch dafür, dass Sie die Stellungnahmen vorab schriftlich eingereicht haben. Sie können davon ausgehen, dass wir sie gelesen haben.

Wir werden Sie gleich in zwei Blöcken aufrufen, und Sie haben dann die Möglichkeit ein Fünf-Minuten-Statement abzugeben. Dazwischen kommt jeweils eine Runde, in der die Abgeordneten und ständigen Sachverständigen Fragen stellen können. Wir sammeln diese Fragen und geben sie an Sie zur Antwort weiter. Am besten notieren Sie sich daher bitte kurz, was gefragt wurde. Für diese Runden stehen ca. 60 Minuten zur Verfügung.

Eine solche Anhörung unterscheidet sich von einer sonstigen Sitzung insofern, dass keine Diskussion stattfindet, sondern die Abgeordneten Fragen stellen und Sie die Möglichkeit haben, diese zu beantworten.

Gibt es vonseiten der Sachverständigen noch Fragen organisatorischer Art? – Nein. Dann – wie gesagt –: Benutzen Sie für Ihren Redebeitrag bitte das Mikrofon, und schalten Sie es danach wieder aus.

Wir beginnen nun mit der Statementrunde. Im ersten Teil haben wir Herrn Nestmann von Uber, Herrn Loose vom Bundesverband CarSharing e. V., Herrn Klusmeier und Herrn Dr. Hoog vom Taxi-Verband NRW e. V. sowie Herrn Heckens und Herrn Aust vom Pro Bürgerbus NRW e. V. Wir beginnen mit Herrn Nestmann.

**Fabien Nestmann (Public Policy Western Europe, Uber B.V):** Vielen Dank. Der Kommentar über die Kamera hat meine Aufregung nicht gesenkt; ich werde also versuchen, frei vorzulesen.

Sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, der Enquetekommission unsere Anmerkungen und Vorschläge zu multimodaler Mobilität vorstellen zu dürfen. Wir hatten ein Statement eingereicht, und mein mündlicher Vortrag ist eine Kurzfassung davon.

Wir sind der Meinung, dass wesentliche gesellschaftliche Herausforderungen wie der Schutz des Klimas und der demografische Wandel nur bewältigt werden können, wenn das – ich nenne es einmal – Primat des motorisierten Individualverkehrs multimodal von gemeinschaftlichen Mobilitätsformen abgelöst wird. Das wird nur gelingen, wenn wir die Chancen der Digitalisierung nutzen, weil durch die Digitalisierung öffentliche und private Ressourcen vernetzt werden können, um damit überhaupt erst einmal multimodal zu werden.

Multimodalität muss Auswahl und Vielfalt und damit Verlässlichkeit sowie Bezahlbarkeit bieten. Außerdem müssen die verschiedenen Angebote miteinander kombinierbar sein. Nur wenn diese Elemente gegeben sind, ist das wirklich sinnvoll. Je mehr Alternativen für jeden einzelnen Abschnitt einer Reise existieren, desto besser, und Mobilität wird dann planbarer, weil jeder Fahrgast die Möglichkeit hat, situativ jeweils die beste Option zu wählen.

Der Schlüssel zur Nutzung multimodaler Angebote befindet sich in unseren Taschen – oft hat das Element einen angebissenen Apfel oder ein sonstiges Markenzeichen auf der Rückseite. Smartphones machen den ÖPNV also attraktiver und multimodal. Erstens bündeln Smartphones Informationen über verfügbare Angebote. Sie stellen diese nutzerfreundlich dar und vereinfachen damit teilweise auch den Fahrkartenverkauf. Als Beispiele sind hier ally, Qixxit und andere Aggregatoren zu nennen.

Zweitens geben Smartphones die Möglichkeit, die Reisezeit produktiv oder aber auch regenerativ zu nutzen, indem wir beispielsweise mit Kollegen, der Familie, Kunden oder Freunden kommunizieren.

Drittens haben Smartphones die Verbreitung bedarfsgerechter Mobilitätsangebote in Ergänzung zum ÖPNV erst ermöglicht – Free-Floating-Carsharing, Bikesharing, „Garantiert mobil!“ im Odenwaldkreis, Uber, Wunder und alle anderen.

Diese neuen Optionen ersetzen den ÖPNV nicht, sondern ergänzen und verdichten ihn durch individuellere Optionen, die eben auch wichtig und Teil der Beförderungskette sind. Sie bieten zudem eine Rückfalloption für den Fall, dass Angebote des ÖPNV für ein bestimmtes Beförderungsbedürfnis nicht passen. Sie machen den ÖPNV damit attraktiver und induzieren eine neue Nachfrage. Wenn es zumindest in urbanen Räumen zunehmend möglich wird, auf den Zweitwagen oder sogar ganz auf den eigenen Pkw zu verzichten, profitiert der ÖPNV automatisch. Neue Studien zeigen beispielsweise, dass ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 32 private Pkw ersetzen kann.

Was ist also unsere Vision für die Zukunft? Wie können wir den multimodalen ÖPNV noch attraktiver gestalten? Ich würde dafür gerne eine Analogie nutzen. Betrachtet man das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs als Stromnetz, lässt sich der ÖPNV wie folgt gliedern:

Wir haben den schienengebundenen Nahverkehr, der das Hochspannungsnetz bildet – also gewissermaßen das Rückgrat der Mobilitätsversorgung. Dann haben wir den Linienverkehr. Das ist die Mittelspannungsebene, die das Hochspannungsnetz auch für die Masse erweitert. Darüber hinaus gibt es den Gelegenheitsverkehr und andere On-demand-Angebote wie das Bikesharing, die dann mit dem Hausanschluss die Niederspannungsebene darstellen – auf gut Deutsch: die letzte Meile. Die verschiedenen Netzebenen sind durch Rückkoppelungseffekte natürlich miteinander verbunden, und durch eine Verbesserung des Angebots auf der einen Ebene, steigt die Attraktivität auf den anderen Ebenen mit.

Die größten Probleme werden unserer Meinung nach perspektivisch auf der Mittelspannungsebene erwartet oder sind heute schon Realität. Insbesondere im ländlichen Raum führt der Bevölkerungsrückgang dazu, dass Linienverkehre weniger ausgelastet und damit nicht mehr finanzierbar sind oder hohe Kosten haben. Die Antwort auf diese Entwicklung kann einerseits darin bestehen, Linienangebote bedarfsgerechter auszugestalten. Diesbezüglich gibt es eine Reihe von Ansätzen, zum Beispiel macht das Projekt EcoBus in Südniedersachsen die Linienführung von Bussen vom Standort der Nachfrage abhängig – per Smartphone natürlich.

Die Antwort kann andererseits aber auch darin bestehen, die Niederspannungsebene – also den Gelegenheitsverkehr, den Individualverkehr – zu verdichten und so mehr Nachfrage für die anderen Ebenen zu generieren. Hier bietet es sich an, Pkws als Gemeinschaftsverkehre in das öffentlich verfügbare Angebot einzubeziehen und so, wie die Energieproduktion durch die Energiewende dezentralisiert wurde, die Linienverkehre über die Verkehrswende zumindest teilweise durch dezentrale private Angebote zu ergänzen. Die Bürger werden also von Konsumenten zu Prosumenten. Sie werden einmal Mobilitätsdienstleistungen nutzen und ein anderes Mal wiederum anbieten.

Ebenso wie die Energiewende einen Smart Grid erfordert, um die dezentrale Produktion zu koordinieren, bedarf es auch bei flexiblen Angeboten Plattformen, um Angebot und Nachfrage zusammenzuführen. Über ist eine solche Plattform.

All das führt zu einem effizienteren Markt und einer deutlich verbesserten Auslastung sowohl im ÖPNV als auch im Gelegenheitsverkehr. Was braucht es dazu? Es braucht einen Rechtsrahmen, der den Einsatz neuer Technologien ermöglicht und ergebnisorientiert reguliert. Damit das klar ist: Die im PBefG verankerten Ziele – Sicherheit, Qualität und Verbraucherschutz – sind richtig. Die Frage ist allein, ob sich diese Ziele heute nicht auf eine bessere Art und Weise bzw. auf einem besseren Weg erreichen lassen.

Ein Beispiel dafür ist die sogenannte Ortskenntnisprüfung im Gelegenheitsverkehr. In Zeiten von GPS-basierten Navigationssystemen mit teilweise dynamischer Routenführung und Realtime-Feedback ist diese Bedingung unserer Meinung nach nicht länger nachvollziehbar. Des Weiteren hemmt die Rückkehrpflicht neue effiziente ökologische Angebote. Auch die rigide Abgrenzung zwischen einzelnen Beförderungsformen ist nicht zeitgemäß.

Die Grenze zwischen einem bedarfsgerechten Linienverkehr und dem Gelegenheitsverkehr wird vor allen Dingen vor dem Hintergrund App-basierter Bestellsysteme zusehends verschwimmen. Wir sollten Mobilität daher als Zusammenspiel verschiedener Optionen verstehen und nicht als ein Gegeneinander verschiedener Optionen. – Danke.

**Willi Loose (Bundesverband CarSharing e. V.):** Ich würde Ihnen zunächst gerne die neuesten Zahlen vorstellen, die wir am Montag in einer Pressekonferenz zur Bilanz verkündet haben. Wir verzeichnen im Jahr 2015 eine Zunahme von 220.000 Carsharing-Kunden in Deutschland und sind jetzt bei 1,26 Millionen registrierten Carsharing-Kunden. Das sagt allerdings noch nichts darüber aus, wie oft diese Menschen ein Carsharing-Auto benutzen. Des Weiteren gab es eine Zunahme bei den Carsharing-Fahrzeugen um 700 Fahrzeuge auf 16.100 Fahrzeuge. Das sind 5 % mehr als im letzten Jahr.

Wichtig ist auch, denn Sie haben in Ihrer Enquetekommission nicht nur den urbanen Raum im Auge, sondern auch die ländlichen Regionen: Es gibt eine Zunahme um 47 neue Städte und Gemeinden in Deutschland, in denen im Jahr 2015 erstmals ein Carsharing-Angebot geschaffen wurde. Wir sind also nach wie vor eine Wachstumsbranche. Wenn Sie in Nordrhein-Westfalen dazu noch etwas beitragen können, ist das umso besser.

Ich habe Ihnen in meiner schriftlichen Stellungnahme eine Aufgliederung der Carsharing-Angebote für Nordrhein-Westfalen nach Gemeindegrößen dargestellt. Im Vergleich zu Bayern und Baden-Württemberg als die nächst größeren Flächenstaaten sieht man, dass die großen Städte mit Carsharing-Angeboten gut versorgt sind. Je kleiner die Gemeindegröße ist, desto mehr Lücken gibt es aber, und wir sind gerne bereit, darüber mit Ihnen zu diskutieren, wie wir diese Lücken Stück für Stück weiter auffüllen können.

Wir verstehen Carsharing als ein ergänzendes Verkehrsangebot zum ÖPNV aber auch zum Radverkehr. Je besser die Hauptverkehrsmittel im Umweltverbund sind, desto attraktiver wird es für die Kunden, das Carsharing zusätzlich zu nutzen, und desto eher sind sie bereit – das ist für uns eigentlich das wichtigste Kriterium der Bewertung – das eigene Auto aufzugeben. Aus der Verkehrswissenschaft wissen wir, dass der Besitz eines eigenen Autos das Verkehrsverhalten sehr stark prägt und sehr viele Autofahrer ihr Auto monomodal benutzen. Insofern kommt es darauf an, über den Wechsel des eigenen Verkehrsmittels auch auf die Multimodalität Einfluss zu nehmen.

Multimodalität an sich ist kein Selbstzweck. Wenn wir einen multimodalen Radfahrer dazu bewegen, jetzt sein Auto zu benutzen, haben wir nichts gewonnen. Multimodalität, wie es wahrscheinlich hier in der Enquetekommission auch verstanden wird, in Richtung einer Nutzung von mehr Verkehrsmitteln und einer Kombination von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ist hingegen die richtige Zielsetzung.

Aus meinen Ausführungen ergibt sich, dass Carsharing umso attraktiver für die Menschen ist, je besser die Hauptverkehrsmittel des Umweltverbundes sind. Je besser also der ÖPNV und der Radverkehr vor Ort ausgebaut und nutzbar sind, desto eher werden die Menschen bereit sein, Carsharing als ergänzendes Verkehrsmittel für die Zwecke, für die man nach wie vor ein Auto benötigt, zu nutzen. Im Umkehrschluss heißt das, dass Carsharing niemals ein Ersatz für einen ÖPNV sein kann, der sich aus der Fläche zurückzieht. Was der ÖPNV in Zukunft aus finanziellen Gründen vielleicht nicht leisten kann, können wir mit Carsharing nicht ersetzen. Das ist eine wichtige Konsequenz, die wir uns insbesondere für den ländlichen Raum vor Augen halten müssen.

Multimodalität aus Sicht des Carsharings setzt das Vorhandensein eines Carsharing-Angebotes voraus. Hier gibt es große Lücken, vor allem – ich sagte es bereits – wenn wir die kleinen Gemeindegrößen betrachten. In den Großstädten haben wir hingegen oftmals mehrere Carsharing-Anbieter, die sich auf dem Markt gegenseitig behaupten müssen, was aber auch gut ist. Darüber hinaus haben wir quasi das Zusammenspiel von stationsbasierten Angeboten, die in Deutschland in 537 Städten und Gemeinden vorhanden sind. Anhand der wenigen Großstädte in Nordrhein-Westfalen wie Köln und Düsseldorf, in denen es die Free-Floating-Angebote gibt, erkennen wir wiederum, dass die Nutzungszwecke zwischen dem stationsbasierten Carsharing und dem Free-Floating-Carsharing sowie die Kundengruppen nicht immer übereinstimmen. Insofern kann man in Richtung Ergänzung beider Angebotsarten auch noch etwas bewegen.

Wodurch lassen sich multimodale Angebote stärken? In den großen Räumen – das ist im Carsharing quasi gang und gäbe – besteht die tarifliche Kooperation, sodass man die Stammkunden des ÖPNV durch eine tarifliche Kooperation mit dem Carsharing verbinden kann. Weil die Situation in den Tarifverbänden jedoch festgeschrieben ist, wird es in der Regel so sein, dass die Carsharing-Anbieter Vergünstigungen für die Stammkunden anbieten, wenn sie in das Carsharing hineingehen. Man kann sich das natürlich aber auch umgekehrt vorstellen.

Womit wir in der Vergangenheit nicht ganz erfolgreich waren, sind die tariflichen Kooperationen, die von ganz oben angesetzt haben. Bei den sehr mobilen Menschen, die beim ÖPNV bereits Stammkunden sind, also Monats- oder Jahreskarten besitzen, noch etwas draufzusatteln, hat nicht den zahlenmäßigen Erfolg gebracht, den wir uns

versprochen haben. Ich würde mir mehr niederschwellige Angebote wünschen, die sich an den Autofahrer wenden, der nicht nur Autofahren möchte, um diese Menschen zum Ausprobieren des ÖPNV zu bewegen, denn das Ausprobieren – das wissen wir aus dem Carsharing – ist quasi die erste Voraussetzung, damit es in Richtung eines multimodalen Verkehrsverhaltens geht.

Des Weiteren haben wir die räumliche Kooperation – Herr Jansen wird über Mobilstationen noch viel mehr sagen. Sie ist quasi die bauliche Verknüpfung der Verkehrsmittel an einer Mobilstation. Das ist sehr gut, was die Präsenz und die öffentliche Wahrnehmung im öffentlichen Raum anbelangt. Aus der Sicht des Carsharing benötigen wir aber über das Carsharing-Gesetz natürlich auch Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die in die Stadtteile, in die Quartiere hineingehen, in denen die Kunden wohnen, sodass wir kurze Wege von den Wohnungen der Carsharing-Kunden zu den Fahrzeugen haben. Es handelt sich dabei also um ein sehr dezentral verzweigtes System, das sich jetzt nicht unbedingt an den Standorten des ÖPNV befinden muss, allerdings erhöhen, wie gesagt, einige zentrale Stationen an den Standorten mit dem ÖPNV die Präsenz für die Menschen.

Natürlich muss auch eine Informationsverknüpfung gegeben sein, wie das mein Vorgänger schon dargelegt hat. Sehr viele Verkehrsverbünde sind aber bereits in Richtung einer Mobilitäts-App auf dem Weg.

Im Carsharing haben wir zusätzlich die Besonderheit, dass die Menschen erst einmal beim Anbieter angemeldet sein und ihren Führerschein vorgezeigt haben müssen. Wegen der in Deutschland vorhandenen Halterhaftung des Anbieters ist das ein nicht ganz triviales und einfach zu lösendes Problem. – Damit erst einmal danke schön.

**Dennis Klusmeier (Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.):** Einen schönen guten Morgen. Als einer der Taxiverbände Nordrhein-Westfalens vertreten wir 3.500 Unternehmer, und wir begrüßen, dass diese Enquetekommission gebildet wurde.

Wir finden, dass es eine bessere Verflechtung zwischen dem ÖPNV und anderen Mobilitäten geben müsste. Darüber hinaus bedürfte es zusätzlich zu den neuen Verkehren eines engeren Zusammenwirkens der bestehenden Verkehre. In einem solchen Treffen müsste man die Hemmnisse benennen, Informationen austauschen und für alle Beteiligten einen Leistungskatalog für Mobilität erstellen.

Des Weiteren erachten wir Pilotprojekte und Testläufe als notwendig, deren Ergebnisse kommuniziert und gegebenenfalls gemeinsam weiterentwickelt werden sollten. Unserer Auffassung nach sollte die örtliche Verantwortung bei den Verkehrsbetrieben mit ihrer Kompetenz und ihrem Fachwissen liegen, denn der kommunalen Trägerschaft kommt im Rahmen der Multimodalität eine besondere Bedeutung zu.

Aus Sicht der Taxis hat es hier und da schon einzelne Entwicklungen gegeben. In Düsseldorf – ich komme aus Düsseldorf – leisten wir Baustellenersatzdienste für die Rheinbahn, Zubringerdienste sowie Schienenersatzverkehre. Ich kann Ihnen sagen, dass dieses Zusammenwirken eigentlich gut ist, aber wir würden uns NRW-weit natürlich noch viel mehr Kooperationen wünschen.

Es gibt zwei verschiedene Räume. Für den ländlichen Raum könnten wir uns vorstellen, ähnlich der Bürgerbusse in passagier- oder fahrgastarmen Zeiten Strecken zu übernehmen. Ich weiß nicht, ob es Ihnen auch schon so gegangen ist, aber mir passiert es gelegentlich: Man fährt in ländlichen Gebieten aber auch in der Stadt hinter Bussen her, in denen zwei Personen sitzen. Dann denkt man immer: Ah, verdammt, schau' doch mal, was dieser Bus jetzt eigentlich kostet.

Ich hatte vor einigen Jahren bei einem Vortrag des VDV gehört, dass eine Busstunde – überraschenderweise wird das nicht in Kilometern gerechnet, sondern in Stunden – ca. 500 € kostet. Ich möchte mich diesbezüglich jetzt nicht festlegen, ...

(Zuruf von Henning Rehbaum [CDU])

– Ist das nicht korrekt? Das habe ich in Erinnerung – deshalb auch ein großes Fragezeichen dahinter. Ich kann Ihnen aber sagen, was eine Taxistunde kostet. Eine Taxistunde bekommen Sie für 50 €.

Ich stelle mir dann also in diesem Zusammenhang immer vor: Warum sitzt hier kein Achtsitzer und fährt zu bestimmten Zeiten? – Was kostet eine Busstunde?

(Benedikt Hauser [Sachverständiger der CDU-Fraktion]: Das kann ich Ihnen gleich ausrechnen!)

– Gut. Das wäre super, denn das wäre eine Information, die mich sehr interessieren würde. Ich weiß aber, dass ein Großraumtaxi für 50 € in der Stunde solche Dienste übernehmen könnte.

Es gibt natürlich auch gewisse Hemmnisse. Ich kenne das aus den Großstädten. Dort sind die Gewerkschaften und Interessenverbände, die natürlich versuchen, möglichst viel in den Verkehrsbetrieben zu halten. Wir würden in diesem Bereich eine engere Kooperation oder zumindest Gespräche wünschen.

Ein Vorteil für die Verkehrsbetriebe wäre sicherlich, mit den vorhandenen Fahrzeugen eine engere Taktung durchführen zu können. Wenn man die Fahrzeuge eben nicht hinausshickt, hat man natürlich mehr Betriebsmittel, längere Wartungsintervalle und eine längere Nutzdauer. Das alles sind Punkte, die betrachtet werden müssten, und bei den Defiziten, die die kommunalen Verkehrsbetriebe verzeichnen, könnte das durchaus ein interessanter Ansatz sein, ohne einen Qualitätsverlust für den Fahrgast neue Wege zu beschreiten.

Des Weiteren stellen wir fest – ich hatte das auch schon angedeutet –, dass das Taxi mit seinen Möglichkeiten und Strukturen den meisten Menschen gar nicht bekannt ist. Ich habe festgestellt, dass es oftmals heißt: Ja, ich rufe ein Taxi, und dann fahre ich. Wir verfügen jedoch über eine breite Palette von Angeboten, wie Großraumwagen oder Behindertentransporte.

Zudem sind in NRW und anderen deutschen Städten bereits Strukturen vorhanden, wie die Organisation der Genossenschaft, also nicht gewinnorientiert. Aus meiner Sicht ist es gerade bei der Multimodalität sehr wichtig, nicht gewinnorientiert zu sein, sondern darauf zu achten, mit den vorhandenen Mitteln eine Leistung erbringen zu können. Das ist in diesem Fall der Sinn der Genossenschaft. Es wurden daher gewisse

Strukturen aufgebaut, die eine sehr enge Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern oder anderen Verkehrsarten ermöglichen.

Wir sind zwar keine Spezialisten für Fahrradverkehr und Carsharing, bekommen aber als ständige Zuhörer und weil wir die entsprechenden Informationen lesen, das eine oder andere mit. Auf dem Gebiet sind wir daher ein wenig fachkundig.

Wir stellen aber auch fest, dass der Begriff Taxi in Broschüren für Mobilität für Menschen wie in der mit Unterstützung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen herausgegebenen unter der Überschrift Zukunftsnetz Mobilität NRW keine Erwähnung findet. Das ist eine Sache, bei der mich interessieren würde, was Sie über Taxis und unsere Strukturen sowie die Aufgaben, die wir bewältigen können, wissen. Wir sind der Meinung, dass den Mobilitätsmanagern das Potenzial des Taxigewerbes nicht so bekannt ist.

Zu den Problemen im ländlichen und im urbanen Raum: Wie gesagt, wir haben Strukturen im ländlichen und im urbanen Raum, die für die Mobilität durchaus Ergänzungen darstellen können. Die entsprechenden Beispiele wie Baustellenersatzverkehr oder Schienenersatzverkehre hatte ich bereits genannt.

Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung? Wir haben in unserem Bereich eine Rückfrage bei unseren Mitgliedern gestartet. Es gibt ein Wahrnehmungsproblem, und es wird zu wenig kommuniziert. Es gibt auch keine Möglichkeit, die Verkehrsarten in einem kommunalen Gesprächskreis zusammenzubringen, um zu erwägen, wie man gemeinsam einen Schritt weiterkommen könnte.

Ich habe hier auch noch stehen: Die Meinungsbildung in den Kommunen ein bisschen anfeuern. – Damit, muss ich sagen, habe ich das Wesentliche eigentlich gesagt.

Welche finanziellen Mittel sind notwendig, um mit uns zusammenzuarbeiten? Wir benötigen keine Subventionen oder ähnliches, Sie müssen unsere Dienste nur in Anspruch nehmen. Das wird gerade auch im Linienverkehr nicht über die Uhr erledigt, denn das Gesetz lässt hier entsprechende Ausnahmen zu. Es muss nach § 39 Abs. 2 PBefG nur auskömmlich sein, und somit benötigen wir keine Subventionen oder irgendwelche finanziellen Zuwendungen.

Wir erachten uns bei der Frage der Multimobilität als eine Möglichkeit, gegebenenfalls Geld zu sparen und die Mobilität mit kleineren Fahrzeugen aufrechtzuerhalten. – Danke schön.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Herzlichen Dank, Herr Klusmeier. Wir fragen nach, und wahrscheinlich bekommen Sie auch gleich noch die Antwort.

**Dennis Klusmeier (Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.):** Gerne. Sie interessiert mich wirklich.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Zunächst hören wir allerdings das Fünf-Minuten-Statement von Pro Bürgerbus NRW e. V., das uns Herr Heckens gibt.

**Franz Heckens (Pro Bürgerbus NRW e. V.):** Vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, uns hier vorzustellen und unsere Position darzulegen. Vorweg: Ich weiß es nicht genau, aber ich habe den Eindruck, dass wir vielleicht die einzigen im Raum sind, die rein ehrenamtlich tätig sind.

(Zuruf: Ich auch!)

– Sie auch? Dann sind es vielleicht doch noch mehr. – Ich wollte mich von daher vorab entschuldigen, denn möglicherweise kann nicht ganz die Professionalität erwartet werden, die bei anderen gewährleistet ist, weil wir uns natürlich aus unserer Struktur heraus nicht so intensiv mit manchen Dingen beschäftigen können, die darüber hinaus auch nicht immer im Zentrum unserer Tätigkeiten liegen. Einige Punkte wurden heute bereits angesprochen oder sollen noch angesprochen werden, mit denen wir zunächst so nicht direkt beschäftigt sind.

Wir vertreten die Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen. Nach unserer Erfahrung ist nicht immer ganz klar, was Bürgerbusse darstellen bzw. was sie sind, deshalb eine Kurzdefinition: In Publikationen findet man Bürgerbusse häufig mit anderen Angeboten unter dem Oberbegriff flexible Bedienungsformen. Die Bürgerbusse gehören in diesem Sinne eigentlich nicht dazu. Eine Definition enthält Ziffer 2.3 zu § 14 (Sonstige Förderung) der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW):

Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen betriebene öffentliche Personennahverkehr, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird.

Das wesentliche Kriterium ist daher, dass der Bürgerbusbetrieb ehrenamtlich durchgeführt wird. Die anderen Dinge ergeben sich dann daraus, dass ein Kleinbus mit maximal acht Fahrgastplätzen eingesetzt wird, der von den Fahrerinnen und Fahrern mit dem Führerschein Klasse B gelenkt werden darf.

Der Bürgerbus füllt durch diese Einschränkung – sie ist gewollt, wird von uns unterstützt, und wir wollen sie auch gar nicht verlassen – eine Nische im breiten Angebot der ÖPNV-Möglichkeiten. Wir finden uns dort wieder, wo für den regulären Standardlinienbus ein zu geringes Fahrgastpotenzial und für Rufsysteme – Anrufsammeltaxi usw. – ein zu großes Fahrgastpotenzial vorhanden ist. Das ist bei etwa zwei bis drei, vier, fünf Fahrgästen, die eine Linie in Anspruch nehmen wollen, der Fall und der Raum, in dem Bürgerbusse sinnvoll sind. Sie werden aber praktisch ausschließlich auf festen Linien mit einem festen Fahrplan und festen Haltestellen eingesetzt und stellen daher sowohl ein verlässliches als auch einfach zu erkennendes Angebot dar.

In fast den meisten Fällen werden Bürgerbusse von älteren Personen in Anspruch genommen, die mit modernen Kommunikationssystemen nicht derart vertraut sind, um spontan aus einer großen Anzahl unterschiedlicher Mobilitätsangebote das für den aktuellen Bedarf richtige herauszupicken. Wir stellen fest, dass dieser Personenkreis eine Haltestelle in relativer Nähe braucht oder darauf angewiesen ist, an der ein Bus nach einem festen Takt – zum Beispiel immer 15 Minuten nach einer vollen Stunde –

abfährt und der Fahrgast weiß, wo er ein- und wieder aussteigen kann, ohne sich vorher melden oder mit dem Handy im Internet irgendein anderes Alternativangebot bestellen zu müssen.

Zum besseren Verständnis ist es auch wichtig, zu wissen, wo bei uns Probleme bestehen. Zur Finanzierungsstruktur: Bürgerbusse werden sozusagen von außen vom Land durch eine Organisationspauschale für die Organisationskosten des Vereins und eine Festbetragsfinanzierung für die Anschaffung des Fahrzeuges unterstützt. Das bewährt sich im Prinzip seit 30 Jahren, seitdem es die Bürgerbusse gibt. Im Hinblick auf die Höhe – ich werde gleich noch kurz darauf eingehen – hat sich das allerdings etwas überholt, weil eine Fortentwicklung festzustellen ist, die sich mit den derzeitigen Finanzmitteln nicht ganz abdecken lässt.

Von innen finanziert sich der Bürgerbus im laufenden Betrieb aus den Fahrgeldeinnahmen und aus Werbeeinnahmen, die durch Werbung auf dem Bus, auf Fahrausweisen usw. erzielt werden. Etwaige Betriebskostendefizite werden letztendlich von den jeweiligen Kommunen übernommen, die sich dazu am Anfang des Projektes verpflichten müssen.

Noch einige Zahlen: Derzeit gibt es in Nordrhein-Westfalen – hier sind die Bürgerbusse auch entstanden – 123 Bürgerbusse mit steigender Tendenz – damit sind wir führend in Deutschland –, und wir schätzen, dass es bundesweit etwa doppelt so viele sind. Allerdings ist das auch schwer abzuschätzen, weil der Begriff Bürgerbus nicht geschützt ist und unter dem Namen sehr viele Angebote laufen, die teilweise nicht genehmigungspflichtig sind oder gar nicht genehmigt werden und teilweise Nachbarschaftsbeförderungsdienste oder ähnliches darstellen.

Bürgerbusse sind regulärer ÖPNV und unterliegen dessen gesamter Rechtsstruktur, wir sind jedoch mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern unterwegs. Daraus ergeben sich teilweise Probleme aufgrund der gesetzlichen Gegebenheiten und Einschränkungen bzw. Anforderungen an den ÖPNV, die zwar gerechtfertigt sind, was die Sicherheit, die Ausbildung usw. betrifft, aber von den ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern nicht alle erfüllt werden können. Sollten diese Anforderungen weiter ansteigen, kann das zu existenziellen Problemen führen.

Ein Beispiel ist die Gewichtsproblematik. Der Bürgerbus gilt als Pkw und darf mit dem Führerschein Klasse B nur bis zu 3,5 t gefahren werden, durch die Anforderungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit oder die moderne Technik wie Euro 6 steigt allerdings auch das Gewicht bis zu dieser Grenze an. Wenn diese Entwicklung weitergeht, sehen wir ein gravierendes Problem, weil die Fahrerinnen und Fahrer mit ihrer Fahrerlaubnis diese Busse irgendwann nicht mehr fahren dürfen. Das ist etwas, das wir auf Bundesebene bereits angesprochen haben, und das wahrscheinlich auch nur auf Bundesebene gelöst werden kann.

Ein weiteres aktuelles Problem ist die Beförderung von Rollstuhlfahrern. Die neuen Anforderungen aus EU-Richtlinien zur Befestigung der Rollstühle im Pkw lassen sich in Bürgerbussen nur sehr schwer bzw. in der Praxis gar nicht umsetzen. Sollte das irgendwann zwingend werden, wird das zu massiven Problemen führen.

Zur finanziellen Absicherung: Mein Kollege, Herr Klusmeier, hat gerade ein paar auch für mich sehr interessante Zahlen genannt. Er sprach von 50 € pro Stunde, die ein Großraumtaxi kosten würde. Ich kann das nicht nachvollziehen und habe deshalb schnell nach unseren Erkenntnissen ausgerechnet, was eine Stunde Bürgerbus kostet. Dabei bin ich etwa auf ein Zehntel gekommen. Mir ist klar, dass das natürlich mit der Ehrenamtlichkeit zu tun hat, aber um abschätzen zu können, inwieweit die finanziellen Mittel des Landes hier vielleicht auch vernünftig eingesetzt werden, ist das eine interessante Größenordnung. Ein Fahrgast kostet dem Land durch die Finanzierung, die dazu gekommen ist, ungefähr 1 €. Wir befördern eine gute Million, 1,2 Millionen Fahrgäste im Jahr bei etwa fünf Millionen Kilometern, und das sind doch recht erkleckliche Zahlen.

Die Bürgerbusse haben sich in den 30 Jahren etabliert und sind zu einem festen Bestandteil des ÖPNV gerade auf dem Land geworden. Viele Personen verlassen sich darauf, und unser Interesse und unsere Aufgabe ist natürlich, dafür zu sorgen, dass das so bleibt und auch in Zukunft gesichert wird. Dazu gehört allerdings eine verlässliche und angemessene Finanzierung.

Die Organisationspauschale wurde seit 1999 nicht mehr angehoben und durch die Umstellung auf den Euro sogar faktisch verringert. Man hat das dann geglättet; es ist also etwas weniger geworden. Wir sehen momentan tatsächlich die Situation gegeben, dass die Bürgerbusvereine angewiesen sind, eine etwas höhere Förderung zu erhalten und haben das auch mit dem Verkehrsministerium mehrfach angesprochen.

Das gleiche gilt für die Festbetragsfinanzierung der Fahrzeuge. Durch die Umstellung auf Euro 6 werden diese Fahrzeuge pauschal um etwa 5.000 €, 6.000 € teurer. Im Augenblick geht das zulasten der Bürgerbusvereine bzw. der Kostenträger vor Ort. Wir würden uns wünschen, dass das Land diese Entwicklung durch eine Anpassung der Förderungsmöglichkeiten entsprechend begleitet. – Das war es zunächst aus meiner Sicht. Vielen Dank.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Herzlichen Dank, Herr Heckens. – Ich sehe zu Herrn Hauser und Herrn Rehbaum. Haben Sie bereits, da Sie auch gefragt wurden, die Kosten für eine Busstunde?

**Benedikt Hauser (Sachverständiger der CDU-Fraktion):** Sie liegt – natürlich unter Vorbehalt der großen Unterschiede zwischen einzelnen Unternehmen – auf jeden Fall deutlich unterhalb des dreistelligen Bereichs – irgendetwas zwischen 40 € und 80 €, je nachdem, wo und was man fährt sowie der Qualität. Das ist aber dann alles.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Gut. – Dann die Fragen der Abgeordneten und der Sachverständigen. Wir beginnen bei Herrn Rehbaum.

**Henning Rehbaum (CDU):** Den Vortragenden vielen Dank für Ihre Ausführungen. – Ich fange mit einer Frage an Herrn Nestmann an. Der Unterschied des Über-Prinzips

zum Prinzip Taxi ist, dass Sie die Beförderungspflicht und die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen nicht haben. Wir kann man möglicherweise eine Verpflichtung von Uber hinbekommen, dass Uber auch fährt und Fahrgäste befördert, obwohl keine Privatperson unterwegs ist, die das übernehmen könnte? Das ist schwierig ausgedrückt; ich will es daher noch einmal umdrehen.

Uber befördert nur Fahrgäste, wenn ohnehin eine Stadtfahrt stattfindet – so habe ich das immer verstanden –, sozusagen eine Mitfahrgelegenheit. Wenn eine solche Fahrt nicht vorliegt, findet auch keine Beförderung von zusätzlichen Fahrgästen statt. Beim Taxi ist es so, dass man anruft und das Taxi kommen muss. Wir haben die Sorge, dass es dort zu einer Rosinenpickerei kommt und die Verkehrsversorgung der Bevölkerung nicht sichergestellt ist. Die Frage in Ihre Richtung ist daher, was Sie anbieten können, damit ihr System interessanter wird.

Zum Bereich Carsharing: Sie sagten, dass Carsharing kein Ersatz für den ÖPNV sei. Stellen Sie fest, dass in Regionen oder Städten mit einer guten Carsharing-Versorgung der ÖPNV weniger genutzt wird? Könnten Sie sozusagen eine Konkurrenz zum ÖPNV darstellen, weil das Autofahren für bestimmte Bevölkerungsschichten wieder interessanter wird? Es wäre nicht im Sinne der Verkehrspolitik, wieder zurück auf das Auto zu gehen.

Sie sprachen auch von Mobilstationen. Wie kann man sich das vorstellen? Wo ist im ländlichen Raum, im stark zersiedelten ländlichen Raum der optimale Standort für eine Mobilstation?

Zum Bereich Taxi: Wie ich gerade schon sagte, ist das Taxi ein Teil des ÖPNV. Es ist gesetzlich verpflichtend, ÖPNV mit der Beförderungspflicht zu betreiben. Herr Klusmeier, Sie haben dargestellt, dass Sie Lücken im System zum Beispiel im Auftrag von Verkehrsbetrieben schließen könnten. Wir sehen jetzt aber auch Uber, die mit technologisch anspruchsvollen Systemen Möglichkeiten haben, Fahrgäste zu bekommen, neue Schichten zu erschließen und sehr flexibel zu agieren. Sie haben wiederum den gesetzlichen Rahmen. Wäre es daher nicht sinnvoll, beides zu kombinieren? Ist es vorstellbar, dass Sie als Taxenunternehmen auch Uber-Lizenznehmer werden, um die Vorzüge der beiden Systeme zu verknüpfen und damit eine optimale Versorgung der Bevölkerung zu erreichen?

Zu den Bürgerbussen: Herr Heckens, Sie signalisierten im Hinblick auf die finanzielle Ausstattung der Bürgerbusvereine eine gewisse Unzufriedenheit. Wir haben das auch gesehen, aber leider hat der Antrag vom Ende des letzten Jahres zur Erhöhung der Bürgerbuspauschale im Parlament keine Mehrheit gefunden. Dennoch eine Frage: Das Bürgerbussystem wird immer wieder als die Lösung für die Verkehrsprobleme im ländlichen Raum genannt. Sehen Sie sich als Ersatz für den ÖPNV, für den regelmäßigen Linien-ÖPNV, oder als Ergänzung?

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Wir sammeln jetzt wie immer die Fragen. Ich begrüße Frau Freimuth in unserer Runde und erteile als nächstes Herrn Niemann das Wort, der sich gemeldet hat.

**Jörg Niemann (Sachverständiger der FDP-Fraktion):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe zunächst an Herrn Nestmann eine Frage die Regulierung betreffend. Sie drängen mit Ihrem Angebot in die vorhandenen Verkehrsformen hinein. Sie suchen sich sozusagen Ihren Platz, und die vorhanden Akteure, die durch eine bestimmte Gesetzgebung geschützt waren, fühlen sich dadurch – zumindest erst einmal – in Ihrer Existenz bedroht.

Sie sitzen hier im Parlament und mich hat gewundert, dass Sie an diese Runde nicht die Aufforderung gestellt haben, das Personenbeförderungsrecht zu deregulieren. Insofern ist meine Frage: Gibt es eine entsprechende Forderung aus Ihrem Haus, und wenn ja, wie sähe diese aus?

Bei der Antwort würde mich auch interessieren: Wie können Sie im Fall einer Deregulierung sicherstellen, dass der Versicherungsschutz für die Fahrgäste gewährleistet ist? Momentan ist das, glaube ich, nicht der Fall. Wie können Sie darüber hinaus sicherstellen, dass wir nicht mit der Scheinselbstständigkeit in Schwierigkeiten geraten, wenn Sie als zentrale Plattform die Akteure koordinieren und gleichzeitig Sie bzw. die Fahrer die relevanten Unternehmer sind?

Dann habe ich eine Frage an Herrn Nestmann, Herrn Klusmeier und Herrn Loose. Herr Nestmann sprach davon, dass es App-basierte Bestellsysteme gebe, Herr Klusmeier von einer öffentlichen Trägerschaft und Kooperation, die gewünscht wird, und Herr Loose vom Umweltverbund, in den wir uns integrieren sollten. Aus Ihren Stellungnahmen klingt daher sehr viel Gemeinsamkeit heraus. Mich würde interessieren, welchen Beitrag wir als Land leisten könnten, um die Integration Ihrer Verkehrsangebote in das System ÖPNV zu fördern.

Wäre es – konkret gefragt – denkbar und aus Ihrer Sicht wünschenswert, wenn das Land die Etablierung einer Plattform, einer App oder eines White-Label-App-Systems fördern würde, worauf Sie alle zugreifen und sich sozusagen einklinken könnten, um genau diese Aktivitäten zu bündeln?

**Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der SPD-Fraktion):** Herr Heckens, zunächst eine Anmerkung zu Ihren Ausführungen: Ich möchte bestärken, dass der eine Euro, der in das Bürgerbussystem investiert ist, vom Payback her eine hervorragende Investition öffentlichen Geldes ist. Insbesondere, weil das Thema Ehrenamtlichkeit hinzukommt, kommt es dann wahrscheinlich auch zu diesem Kilometerpreis. Ich finde das aber eine gute Sache.

Die Frage zum Carsharing und zum Bürgerbus an Herrn Loose und an Herrn Heckens geht in Richtung der Frage, die auch Herr Niemann gestellt hat. Zum Thema Tarif und tarifliche Integration dieser Systeme in den ÖPNV: Welche Chancen sehen Sie an dieser Stelle, und welche faktischen Risiken und Probleme gibt es? Es wäre gut, wenn ein Kunde sämtliche hier angesprochenen Systeme mit einem Ticket, mit einmaligem Bezahlen usw. nutzen könnte. Das würde die inter- und multimodale Nutzung deutlich unterstützen.

Die Frage nach der multimodalen Information geht ebenfalls in Richtung der Frage von Herrn Niemann: Könnten Sie sich vorstellen, in eine Art Mobilitätsportal eingebunden

zu werden? Einem Kunden, der von A nach B möchte, sagt das System, wie und mit wem er dorthin kommt, was ihn das kostet und wie er das machen kann, sodass sich der Kunde sagt: Okay, das mache ich. Ich melde mich hier einmal an, bezahle und erhalte meine Fahrtberechtigung. Welche Chancen sehen Sie in einem solchen System? Bestünde von Ihrer Seite die Bereitschaft, sich diesbezüglich einzubringen? Die meines Erachtens wichtigste Frage wäre dann, wer aus Ihrer Sicht der Träger eines solchen System sein könnte.

Wenn wir so etwas hätten, könnte der Bürger seine Information an einer Stelle erhalten, anstatt sich mühsam durch sämtliche Systeme klicken zu müssen.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Ich habe zunächst Fragen an Herrn Loose. Mich würde interessieren, welche Perspektiven Sie im Bereich Carsharing überhaupt in ländlichen Räumen sehen, also sozusagen auch in der Verknüpfung zum ÖPNV – das Stichwort Mobilitätsstation ist bereits gefallen. Ist das für die nächsten Jahre perspektivisch eine Nischengeschichte oder eher ein Angebot? Sollte es ein Angebot sein, richtet es sich dann an die urbanen Zentren, oder sehen Sie deutliche Entwicklungsperspektiven im ländlichen Raum? Wenn ja, was kann oder müsste die Politik – wir sind hier Landespolitik, aber es kann auch die Kommunalpolitik sein – aus Ihrer Sicht leisten, um hier die Rahmenbedingungen zu verbessern oder zu verändern?

Eine Frage an Herrn Klusmeier und an Herrn Loose ist, inwieweit das Thema Elektromobilität bei Ihnen bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen – das können Plug-in-Hybride oder auch reine E-Fahrzeuge sein – eine Rolle spielt. Mein Eindruck ist, dass andere europäische Metropolen – sofern man jetzt Düsseldorf und Köln als Metropolen ansieht – bei der Umstellung der Fahrzeugflotte, Taxifahrzeugflotte in Richtung Plug-in-Hybride deutlich weiter sind. Ich war letztes Jahr in Barcelona, und dort gibt es unter den 3.000, 3.500 Taxen, die in der Stadt umherfahren, keinen einzigen Benziner mehr.

An Herr Heckens habe ich folgende Frage: Sie nannten eben die Zahl 123. Bezog sich diese Zahl auf die Anzahl der Städte in Nordrhein-Westfalen, und gibt es damit in 123 von den 390 Städten und Kommunen, die wir haben, Bürgerbusse? Oder gibt es insgesamt 123 Bürgerbusangebote, also einzelne Busse? Diese Zahl überrascht mich, weil ich sie als relativ gering erachte. Könnten Sie diese Zahl aufklären?

**Gisela Nacken (Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen):** Ich habe eine Frage an Herrn Klusmeier. Herr Nestmann hatte es bereits ein wenig dargelegt, aber vor allen Dingen in der Stellungnahme von Uber ist ausgeführt, dass Uber ein Modell, den sogenannten Kapazitätsmarkt für die Lücken vorschlägt. Sie sprachen auch von Lücken des ÖPNV. Ist aus der Sicht der Taxiunternehmen eine Kooperation in diesem Sinne und unter Umständen eine gemeinsame Finanzierung durch einen Fonds denkbar? Wo ist die Schnittstelle zwischen den beiden?

**Dennis Klusmeier (Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.):** Zwischen uns beiden?

**Gisela Nacken (Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen):** – Ja, klar. – Herr Heckens, Ihren Ausführungen zufolge müsste das Ziel sein, die doppelte Anzahl an Projekten zu verwirklichen, was auch realistisch sei. Lässt sich das mit dem Ehrenamt tatsächlich leisten? Sie hatten ein paar Probleme angeschnitten. Ich bitte Sie daher um eine ehrliche Antwort, ob Sie glauben, dass das wirklich leistbar ist. Im Hinblick auf die Nachfrage wäre das sicherlich sinnvoll. – Danke schön.

**Benedikt Hauser (Sachverständiger der CDU-Fraktion):** Ich habe Fragen zum Thema Bürgerbus. Welche Personalkapazität halten Sie insgesamt ungefähr vor? Wie viele beteiligte Fahrer sind erfasst?

Ist für Sie bereits das demografische Problem spürbar, indem die Anzahl derjenigen, die dazu in der Lage oder bereit sind, abnimmt? Oder verzeichnen Sie zurzeit eine steigende Tendenz, weil es zum Beispiel mehr Pensionäre gibt, die das machen können? Ist sozusagen noch Luft nach oben bzw. ein Potenzial an Personen vorhanden, die sich daran beteiligen würden?

**Gisela Nacken (Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen):** Entschuldigung, ich habe eine Frage vergessen. – Herr Heckens, in Rheinland-Pfalz gibt es ein Modell, das von kleinen und großen Lösungen gemäß Personenbeförderungsgesetz spricht, das heißt, einmal mit und ohne Beförderungsschein. Was halten Sie davon, und wie schätzen Sie das ein? – Danke schön.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Dann stelle ich für meine Fraktion die Fragen. Herr Nestmann, wie sind Ihre Erfahrungswerte oder zumindest Pläne, was die Nutzung von Uber mit einem Flatrate-Modell oder Flatrate-Preis anbelangt? Ist es überhaupt möglich, Uber in ein solches Modell einzufügen?

Zur Zusammenarbeit mit ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln: Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln haben Sie einen relativ kurzen Planungszeitraum. Sie wissen zwar, wo sich welches Fahrzeug gerade befindet, Sie wissen aber nicht, ob der private Fahrer in 20 Minuten hier und dort verfügbar ist. Könnte man Uber daher überhaupt in gemeinsame Ankunfts- oder Tarifsysteme integrieren?

Herr Klusmeier, Sie wollten unser Verständnis wissen, was Taxen betrifft. Nach meinem Verständnis wird ein Taxi benutzt wie ein privater Pkw. Im Grunde ist das innerhalb einer Stadt sogar monomodal, denn ich fahre selten erst einmal mit der Straßenbahn und nehme für die letzten 15 Minuten doch noch ein Taxi. Wenn ich hingegen mit dem Zug am Bahnhof ankomme und dann ein Taxi nehme, ist das multimodal.

Wie ist momentan das Taxi als Teil einer Transportkette zu sehen? Gibt es multimodale Verknüpfungen? Wie ließe sich das ausweiten, und was gibt es an dieser Stelle möglicherweise für uns zu tun?

Herr Loose, Sie sagten, die Carsharing-Angebote würden noch Lücken aufweisen. Dazu gab es auch bereits Fragen. Ich sehe bei den stationsbasierten Angeboten das Problem, dass man natürlich die Station gerne bei sich oder in der Nähe des Arbeitsplatzes haben möchte, um leicht an ein Fahrzeug zu gelangen, ohne erst mit dem

Bürgerbus zur Station fahren und dann unter Umständen sogar noch ein Stück gehen zu müssen. Beim Free-Floating-Carsharing ist wiederum das Problem, dass eine gewisse Auslastung und eine gewisse Anzahl an Nutzern benötigt wird.

Wo ist der Knackpunkt, und wo kann man vielleicht ein Henne-Ei-Problem lösen, um diese Lücken zu füllen? Welche Anreize müsste man bieten, und welche Akteure sollten sie setzen?

Mir ist auch schon aufgefallen, dass die Kooperation zwischen ÖPNV-Abos und dem Carsharing die Zielgruppe meistens insofern nicht erreicht, dass es passt, was man gerne möchte. Wahrscheinlich müsste man es einfach kombinieren können.

Herr Heckens, Sie haben uns bereits sehr viele Handlungsempfehlungen gegeben. Dafür schon einmal vielen Dank. – Was halten Sie von der Idee, Bürgerbusprojekte nicht mehr vom Staat bzw. durch die von Ihnen erwähnten Finanzierungsquellen finanzieren zu lassen, sondern die finanziellen Mittel einem Bürgerfonds zu entnehmen, der von allen Bewohnern der Gemeinde gespeist wird?

Das waren meine Fragen. – Habe ich noch eine Frage übersehen? Herr Klocke, bitte.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Vielen Dank. – Herr Klusmeier, mich würde interessieren, ob diese Frage von Mobilitätsstationen – das Thema wird nachher auch noch mit Herrn Jansen aufgegriffen –, Multimobilität oder Multimodalität und damit die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger für Sie überhaupt ein Thema ist. Oder ist es für Sie sozusagen das klassische Taxi in dem Sinne: Wir haben unseren Stellplatz, zu dem die Menschen kommen, wir fahren sie von A nach B, und ob sie dann noch die Chance haben, irgendwo ein Fahrrad zu leihen oder ob ein Bahnhof in der Nähe ist, ist für uns – ich sage es jetzt flapsig, aber die Richtung ist klar – eigentlich kein Thema, denn wir haben unseren traditionellen Betrieb?

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Danke schön. – Dann haben wir jetzt genug Fragen gesammelt, und wir beginnen mit der Beantwortung bei Herrn Nestmann.

**Fabien Nestmann (Public Policy Western Europe, Uber B.V):** Vielen Dank. – Die erste Frage von Herrn Rehbaum möchte ich mit der von Ihnen, Herr Niemann, kombinieren. Zunächst zur Einordnung, was Uber ist und anbietet: Uber bietet in Deutschland ausschließlich eine Vermittlung an genehmigte Mietwagenunternehmer und in Berlin auch an Taxiunternehmer. Die wahrscheinlich interessantere Kategorie sind die Mietwagenunternehmer. Ein Peer-to-Peer-Modell gibt es nicht. Das Peer-to-Peer-Modell war von UberPop, UberPop wurde verboten, und das wurde eingestellt.

Vor diesem Hintergrund: Wir arbeiten nur mit Mietwagenunternehmern zusammen. Dabei handelt es sich um klassische Beförderungsdienstleistungen, die dementsprechend versichert sind. Im Übrigen ist aber festzuhalten, dass auch bei UberPop alle Fahrten versichert waren, denn es ist ein inhärentes Interesse der Plattform, alle Fahrten versichert zu haben – es wäre ein verhältnismäßiger Super-GAU, wenn eine Fahrt nicht versichert wäre –, und auch ein Prinzip, nach dem wir arbeiten. Eine Versicherungspflicht ist immer gegeben.

Zur Beförderungspflicht: Natürlich unterliegen die Mietwagen keiner Beförderungspflicht. Ich möchte argumentieren, dass ein Mehr an Angebot eben genau das darstellt, denn ein Mehr an Angebot bedeutet auch ein Mehr an Angebot – also mehr Alternativen für denjenigen, der von A nach B kommen möchte – und nicht, dass danach weniger zur Verfügung steht. Allerdings ist das etwas, was wir immer wieder hören.

Darüber hinaus hören wir auch immer wieder, dass die individuelle Mobilität ein Teil der Daseinsvorsorge sei, die durch Taxidienste sichergestellt werde – zumindest de jure. Wir haben diesbezüglich vorgeschlagen – Frau Nacken ist darauf eingegangen –, sozusagen einen Kapazitäts-, Mobilitätsfonds – ich habe noch keinen kurzen prägnanten Marketingnamen dafür entdeckt – aufzustellen, dessen Finanzierung durch eine kleine prozentuale Abgabe auf alle individuellen Mobilitätsdienstleistungen erfolgt, und der diejenigen Anbieter finanziert, die sich dort bereitstellen, wo mit einer verhältnismäßig geringen Nachfrage zu rechnen ist. Wahrscheinlich sprengt es jetzt den Rahmen dieser Enquetekommission, das im Detail zu erklären, wir sind aber in unserer Stellungnahme darauf eingegangen, und selbstverständlich kann ich noch weitere Fragen dazu beantworten.

Grundsätzlich denke ich, wenn man für jeden Einzelnen mehr Möglichkeiten erlaubt, um von A nach B zu kommen, kann das nur zu einer Verstärkung aller dieser Möglichkeiten in der Summe, zu einer Verlässlichkeit und damit zu einer höheren Nutzung führen. Damit ist, glaube ich, auch die Frage der Rosinenpickerei beantwortet.

In puncto Regulierung: Deregulierung wäre hier das falsche Wort. In meinem Statement habe ich dargelegt, dass gewisse im PBefG enthaltenen Ziele absolut sinnvoll sind. Es wäre auch verhältnismäßig schwierig, zu sagen, dass sie nicht sinnvoll sind – Transparenz, Verbrauchersicherheit etc. Das PBefG ist aber auch so formuliert, dass gewisse Hemmnisse und Hürden für neue Möglichkeiten inkludiert sind, und wir sind natürlich daran interessiert, dass es kritisch gewürdigt wird und gewisse Passagen erneuert, gestrichen oder hinzugefügt werden.

Konkret: Die Ortskenntnisprüfung als Teil des Personenbeförderungsscheines ist unseres Erachtens nach nicht zweckdienlich. Des Weiteren ist auch die Rückkehrpflicht nicht zweckdienlich und darüber hinaus weder ökonomisch noch ökologisch verteidigbar.

Herr Klocke, Sie haben nach der Elektromobilität gefragt. Sie hatten die Frage zwar nicht an mich gerichtet, aber ich kann Ihnen mitteilen, dass die Partnerunternehmen, mit denen wir in anderen Städten zusammenarbeiten, über eine verhältnismäßig hohe Anzahl an Priussen und anderen Elektrofahrzeugen verfügen. Vor dem Hintergrund einer Rückkehrpflicht ist ein Elektrofahrzeug allerdings schwierig, denn es ist elektrisch oder stromtechnisch suboptimal, wenn Sie jedes Mal nach einem Auftrag zum Betriebsitz zurückkehren müssen.

Zu den Fragen der Scheinselbstständigkeit: Ja, wir sind eine Plattform. Wir sind ein Vermittler und haben keine Angestellten in dem Sinne, dass Angestellte Beförderungsdienstleistungen erbringen. Genau das ist aber ein Riesenpotenzial. Das wirft sicherlich viele Fragen auf, die auch fair sind und die man sich stellen und besprechen muss. Dabei geht es aber, glaube ich, um einen anderen großen Block, und zwar um die

Zukunft der Arbeit im Zeitalter der Digitalisierung. Es wird zu einer Veränderung kommen, allerdings liegt es an uns, diese Veränderung zu gestalten – auch das ist aber wahrscheinlich außerhalb dieser Kommission anzusiedeln. Diesbezüglich befinden wir uns im Dialog mit der Politik und möchten gerne einen Beitrag dazu leisten.

Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass jeder von Uber vermittelte Auftrag einen Auftraggeber – derjenige, der gefahren wird – und einen Auftragnehmer – derjenige, der befördert – hat. Unseres Erachtens ist dementsprechend keine Scheinselbstständigkeit gegeben.

Zu der Frage Integration, Zusammenarbeit etc.: Wir sind heute bereits Teil zum Beispiel der allyApp. Wir befinden uns in Gesprächen mit anderen Aggregatoren, anderen Apps, die verschiedene Mobilitätsangebote in einer App zusammenfassen – das macht nur Sinn –, und wir sind unter anderem Teil der Google-Karten-App. Ich denke, genau dorthin geht das. Das ist eine interessante Entwicklung, bei der aber auch ich mich manchmal frage: Verlieren wir nicht den Kontakt zum Kunden, wenn er über eine andere App buchen kann? So ist aber der Lauf der Dinge. Darüber hinaus haben wir extrem offene APIs, die jeder nutzen und mit denen uns jeder integrieren kann.

Ich denke, eine White-Label-Lösung eines Landes ist nur bedingt zielführend. Sinnvoller ist es, dass einzelne Unternehmen wie zum Beispiel ally oder Qixxit solche Sachen anbieten, aggregieren und dann im Wettbewerb das Beste herstellen. Ich halte das für das Zweckdienlichste.

Zu der Frage der Uber-Flatrate – ich weiß nicht, ob Sie es schon einmal gefragt hatten, aber auf jeden Fall höre ich die Frage zum zweiten Mal –: Wir haben uns keine Gedanken darüber gemacht. Ein wichtiges Element des Uber-Angebots weltweit ist, dass die angebotene Mobilität günstig ist. Wenn ich Bikesharing, Carsharing, ÖPNV, Taxi und noch irgendetwas anderes in einer App habe und alle kosten so viel, dass ich darauf genau einmal im Monat und sonst nie wieder zurückgreifen möchte, bringt das nichts, denn dann gehe ich auf meinen eigenen Pkw zurück, der auf den Kilometer gerechnet einfach am allerwenigsten kostet. Günstig ist daher wichtig und eine Flatrate interessant, aber wir haben damit noch nicht experimentiert.

Eine Zusammenarbeit mit dem ÖPNV sehen wir zunehmend erst einmal vor allen Dingen in den USA. Vielleicht liegt das daran, dass wir dort schon länger, etablierter sind und es eine viel höhere Dichte auf der Plattform gibt.

Wir sind eine sogenannte On-demand-Lösung, das heißt, Sie öffnen die App und können dann eine Fahrtenfrage erstellen. Je höher die Dichte auf der Plattform ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, etwas zu kriegen. In den meisten Städten haben wir Wartezeiten von etwa zwei, drei, vier Minuten. Das ist so gut, dass Sie nicht im Voraus buchen müssen, wenn Sie mit dem Zug ankommen. Ich denke, das ist auch ein Teil der Entwicklung, auf die wir zusteuern. Die Zukunft wird mehr on demand sein.

Es ist auch wenig sinnvoll, eine Dienstleistung im Voraus zu buchen, denn mit einer massiven Verspätung eines Elements in der Mobilitätskette, wird der ganze Rest danach extrem ineffizient. Außerdem sind Menschen grundsätzlich – das ist jedenfalls mein Gefühl – immer weniger gewillt, zu warten – ob das jetzt gut oder schlecht ist, will ich nicht bewerten –, wollen Sachen jetzt und planen weniger im Voraus. Das sind

Entwicklungen, die sich mit On-demand-Dienstleistungen und Smartphone-Plattformen abbilden lassen. Das kann man machen. – Danke.

**Willi Loose (Bundesverband CarSharing e. V.):** Herr Rehbaum hatte die Frage: Gibt es eine Konkurrenz zum ÖPNV? Diesbezüglich müssen wir uns über die Abgrenzung unterhalten. In der einzelnen Fahrt gibt es natürlich eine Konkurrenz zum ÖPNV. Wenn ein Carsharingauto vor der Haustüre steht, es ist schlechtes Wetter und ich möchte nicht bis zur nächsten Haltestelle laufen, kann es schon sein, dass ich diese Fahrt mit dem Carsharingauto anstatt mit dem ÖPNV mache. Unter dem Strich ist das aber vernachlässigbar.

Es kommt darauf an, wie sich das Verkehrsverhalten der Menschen im Vorher-nachher-Vergleich insgesamt auswirkt. Beim stationsbasierten Carsharing, bei dem das schon länger untersucht wurde, haben wir eindeutige Ergebnisse, dass es überhaupt keine Konkurrenzsituation gibt. Gemäß dem Vorher-nachher-Vergleich fahren die Menschen, die im Carsharing sind, mehr ÖPNV und ein höherer Anteil besitzt Monats- und Jahrestickets. Insofern gibt es eine Win-win-Situation zwischen den ÖPNV-Unternehmen und den Carsharing-Unternehmen. Ich gestehe Ihnen zu, dass dieser Effekt in der Stadt größer als auf dem Land oder in den kleineren Städten ist, aber in der Richtung ist es überall dasselbe.

Wir werden demnächst eine eigene Untersuchung veröffentlichen, die wir in zwölf Städten durchgeführt haben. Das Ergebnis ist, dass diejenigen Menschen, die eigene Pkws abgeschafft haben bevor oder nachdem sie ins Carsharing gegangen sind, eindeutig mehr den ÖPNV nutzen, wenn sie im Carsharing sind. Das ist das, was ich eingangs gesagt hatte: Der Besitz eines eigenen Pkws ist also sehr entscheidend für das Verkehrsverhalten, und wenn wir über die Kombination der Verkehrsmittel die Menschen Stück für Stück aus ihren eigenen Pkws und auch aus dem Zweitwagen herausbekommen, geht das in Richtung mehr Umweltverbund.

Sie hatten gefragt, wo sich der optimale Standort für Mobilstationen im ländlichen Raum befindet. Ich glaube, im ländlichen Raum stellt sich die Frage gar nicht so entscheidend, weil es dort irgendwo ein Zentrum gibt, um das die Menschen etwas verdichteter wohnen. Wenn es dann überhaupt ein Carsharing-Angebot gibt, wird das in den kleineren Städten sicherlich an dem ÖPNV-Knoten in diesen Städten oder Gemeinden sein. In den größeren Räumen ist es wiederum eher dezentralisiert, also dort, wo die Menschen wohnen oder arbeiten.

Wir wissen, dass es ab einer fußläufigen Entfernung von 500 Metern zur nächsten Carsharing-Station – also zur Mobilstation – unattraktiver wird. Im ländlichen Raum sind die Menschen zwar bereit, auch längere Strecken zu laufen, bis sie überhaupt ein Angebot vorfinden, aber je näher, desto besser.

Es ist allerdings auch eine Frage, wo die meisten Nutzer konzentriert sind. Wir haben im Carsharing zwei unterschiedliche Wachstumsmodelle. Beim stationsbasierten Carsharing ist das Wachstumsmodell ein evolutives, das heißt, die Anbieter errichten erst einmal dort ein Angebot, wo sich die größte Konzentration an erwarteten Nutzern be-

findet. Sie sehen sehr genau, wie die Fahrzeuge ausgelastet werden, und beim Erreichen einer bestimmten Schwelle wird das Angebot erweitert. Es wird dann daneben ein weiteres Auto angeschafft oder in der Nähe eine andere Station errichtet. Insofern haben wir quasi immer ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, das erfüllt wird.

Beim Free-Floating-Carsharing ist die Situation zunächst eine vollständig andere. Hier benötigen Sie zu Beginn eine Konzentration von Fahrzeugen pro Quadratkilometer oder wie auch immer das dann definiert wird, obwohl die Kunden noch gar nicht vorhanden sind. Allmählich füllt sich das System dann erst einmal in Richtung eines Gleichgewichtszustandes. Dieser Zustand ist in den Städten, in denen car2go und DriveNow sind, noch nicht erreicht. Wir erkennen das an den enormen Veränderungen, was die Anzahl der Kunden pro Fahrzeug angeht: Vor zwei Jahren waren es 70 Personen pro Carsharing-Fahrzeug im Free Floating, jetzt sind wir bei 126 Personen pro Carsharing-Fahrzeug. Das pendelt sich also überhaupt erst ein.

Dann war eine Frage: Sollte das Land eine eigene App zur Integration der Angebote machen oder finanzieren? Ich weiß jetzt nicht genau, in welche Richtung die Frage ging; vielleicht wird sie auch noch von den Verkehrsverbänden beantwortet. Zu dem, was schon unterwegs ist, würde ich keine Konkurrenzsituation aufbauen. Entscheidend ist aus unserer Sicht, dass es eine diskriminierungsfreie Plattform ist, bei der jeder, der ein entsprechendes Angebot bereithält, das bestimmte Kriterien erfüllt, und den Wunsch hat, auf diese Plattform zu kommen, auch die Möglichkeit hat, darauf zu sein. Ob diese Plattform von einer staatlichen Organisation, von einer Clearingstelle oder von einem Verkehrsverbund erzeugt wird, ist erst einmal die zweitwichtigste Frage. Die Hauptsache ist, dass es passiert.

Allerdings müssen wir bedenken, dass im Moment die Informationsvermittlung das Thema ist. Die nächste Stufe wird dann die Abrechnung sein, und diesbezüglich wird es sehr sensibel, weil damit auch die Information über die Kunden verbunden ist. Sind die Kundendaten hinterlegt? Hier ist die Frage, wer die Macht und das Wissen über die Kundendaten hat. Es muss eine neutrale Stelle sein, die nicht zulasten eines Anbieters oder zugunsten eines anderen Anbieters mit diesen Daten umgeht. Das ist die Entscheidende und auch die Schwierigkeit, die überwunden werden muss.

Zur Frage der tariflichen Integration: Wir sind strikt gegen Paket- oder Flatrate-Angebote, was das Carsharing angeht. Da wir der Meinung sind, dass auch eine Carsharing-Fahrt eine Autofahrt ist, die Umweltbelastungen verursacht, wollen wir über die Tarife keinen Anreiz bieten, mehr als notwendig im Carsharing-Auto zu sitzen. Betriebswirtschaftlich gesehen ist das ein Widerspruch. Wenn man es aber ernst nimmt, dass Carsharing ein ergänzendes Verkehrsmittel ist, geht meiner Meinung nach daran nichts vorüber. Darüber hinaus haben wir für Carsharing den Blauen Engel, der das auch verlangt, und wir propagieren als Verband, dass ihn unsere Mitglieder möglichst ebenfalls erwerben. Er beinhaltet nicht nur umweltfreundlichere Fahrzeuge, sondern auch solche Tarifsysteme.

Die Frage: „Welche Perspektiven hat Carsharing im ländlichen Raum?“ ist schwieriger zu beantworten. Carsharing im ländlichen Raum erfordert vollständig andere Rahmen-

bedingungen, damit solche Modelle überhaupt erzeugt werden. Im Prinzip gibt es verschiedene Wachstumsmöglichkeiten: Beim ersten Modell diffundiert der großstädtische Carsharing-Anbieter allmählich in die Peripherie und erfasst über die Stadtgrenzen hinaus die umliegenden Orte, Städte mit. Dieses Modell ist mitverantwortlich für das große Wachstum der Carsharing-Orte und wird in Baden-Württemberg sehr stark durchgeführt. In Nordrhein-Westfalen haben wir dieses Modell relativ wenig.

Beim zweiten Modell handelt es sich um die eigenständige Gründung von Carsharing-Angeboten durch kleinere Vereine, die in der Regel erst einmal nur ehrenamtlich betrieben werden, um die Kosten zu minimieren. Dieses Modell haben wir in Nordrhein-Westfalen ebenfalls relativ wenig, aber im süddeutschen Raum wiederum sehr stark, deshalb habe ich Ihnen auch hier die Verbreitungszahlen dargelegt. Ich habe bisher keine Erklärung gefunden, warum sich das ehrenamtliche Engagement in Nordrhein-Westfalen in Richtung Bürgerbusse entwickelt hat und die Menschen ihre ehrenamtliche Arbeit in Bürgerbusinitiativen leisten, während es in Bayern und Baden-Württemberg sehr stark in die Gründung eigener Carsharing-Vereine gemündet ist. Wie gesagt, ich habe dafür keine Erklärung, sondern kann es nur feststellen.

Die Frage war, was die Landesregierung beitragen kann, um die Gründung von eigenständigen Carsharing-Vereinen zu propagieren und zu unterstützen. Sicherlich wäre eine Möglichkeit eine Investitionsförderung bei der Anschaffung der ersten Autos, was sich auch gleich mit Elektroautos verbinden ließe. Ansonsten müssten wir uns vielleicht im Detail noch an anderer Stelle darüber unterhalten.

Sie hatten auch nach der Bedeutung der Elektromobilität gefragt. Wir haben mit den neuen Zahlen am Montag diese Statistik ebenfalls überarbeitet. Im Moment sind 11 % der Fahrzeuge in Carsharing-Flotten Elektrofahrzeuge, wobei ich hier nicht die Hybridfahrzeuge einschließe, sofern sie keine Plug-in-Hybride sind. Wir verzeichnen damit zwar einen sehr stark überdurchschnittlichen Anteil von Elektrofahrzeugen in Carsharing-Flotten, wenn sie aber außerhalb von Förderungen und nicht durch die Autohersteller in ihren eigenen Carsharing-Produkten eingesetzt werden, ist es wirtschaftlich sehr schwer. Meine Vorausschau ist, dass der Prozentsatz im nächsten Jahr niedriger sein wird, weil einige Förderprojekte, die zur Anschaffung von Elektroautos beigetragen haben, auslaufen und deshalb einige davon wieder verschwinden werden.

Je günstiger die Batteriekosten werden, desto mehr Elektrofahrzeuge werden wir in den Flotten haben. Gleichwohl stellen wir fest, dass die Kunden, wenn sie bei einem Anbieter an einer Station ein herkömmlich motorisiertes Fahrzeug und daneben ein Elektrofahrzeug haben, immer noch zu einem erheblichen Anteil davor zurückschrecken, das Elektrofahrzeug zu nehmen, obwohl es von den Fahrtmustern her ginge. Hier ist noch ein Hemmnis abzubauen. Daran arbeiten wir, allerdings sind wir dabei auf die Unterstützung von anderen angewiesen.

Die Frage von Herrn Bayer, welcher Anreize es bedürfte, damit Stationen an der richtigen Stelle platziert werden, hatte ich bereits zum Teil mit der Wachstumsstrategie bei den stationsbasierten Carsharing-Angeboten beantwortet. Sie können davon ausgehen, dass die Anbieter überall dort Stationen errichten werden, wo eine Auslastung durch Kunden gewährleistet ist. In existierenden Systemen haben sie einen guten Überblick darüber, wo Neukunden wohnen und in welche Richtung das gehen könnte.

Es gibt zum Beispiel in Aachen einen interessanten Wettbewerb, der schon mehrmals durchgeführt wurde. Dabei werden die Kunden in den peripher gelegenen Stadtteilen gefragt: Wo wollt ihr denn als nächstes ein neues Carsharing-Angebot haben? Diejenigen, die sich mit der größten Aussicht auf Erfolg bewerben, erhalten dann diese Carsharing-Station dorthin, wo bisher noch keine existierte.

Je peripherer die Stationen sind, desto schwieriger wird es allerdings, die Auslastung wirtschaftlich darzustellen – erwarten Sie insofern bitte keine zu große Schnelligkeit. Die Gewinnspannen bzw. Margen sind beim Carsharing sehr, sehr gering. Darüber hinaus muss bei den mittelständischen Carsharing-Anbietern das Wachstum aus sich selbst heraus gewonnen werden. Für Marketing und für ein überdurchschnittliches Wachstum von Fahrzeugen steht daher nur ein relativ geringes Budget zur Verfügung.

**Dennis Klusmeier (Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.):** Herr Rehbaum hatte sich erkundigt: Die Lücken technologisch schließen, Uber-Lizenznehmer werden. Zu allererst: Wir müssen keine Lücken schließen. Wir haben es mit einem Mitkonkurrenten – im Namen Uber – zu tun, der unglaublich viel Geld in den Markt pumpt und in Marketing investiert, der für den Erwerb oder für den Verdienst von einem Euro wahrscheinlich mehrere Euro in die Hand nimmt und der nicht immer die Wahrheit sagt. Die Unternehmer, die die Personen beförderten, waren zu Anfang nicht versichert. Möglicherweise hätte das Unternehmen diese Geschichte übernommen. Tatsache ist aber, dass es nicht so war; es hat auch verschiedene Verfahren gegeben.

Beim Taxigewerbe sind wir im Namen des Verbrauchers der Betriebs-, Tarif- und Beförderungspflicht verschrieben, indem wir auch an Weihnachten, Silvester, Ostern und anderen Feiertagen sowie nachts um drei Uhr für sie parat stehen und nach Tarif fahren. Richtig ist, dass das mit Uber nicht so ist. Während sich bei verschiedenen Ereignissen – wenn Sie zum Beispiel die Geiselnahme in Sydney oder den Schneesturm in New York nehmen – die Preise plötzlich verzehn- und verzwanzigfachen, ist das mit dem Taxi nicht möglich.

Wenn Sie, Herr Rehbaum, fragen, ob eine Kooperation mit Uber möglich ist, muss ich sagen: Nein. Uber ist Kapitalismus pur. Uber versucht an jedem Euro, den sie von ihren Kunden einnehmen, einen Riesenprofit zu machen. Im Prinzip unterdrücken sie ihre Mitarbeiter, ihre Unternehmer. Wenn ich die Preise höre, weiß ich manchmal gar nicht, wie das eigentlich alles finanziert werden soll. Aber, damit genug.

Wenn Sie uns anrufen: Wir sind auch on demand. Das ist ein schönes Wort und heißt bei uns einfach: Ruf' an, und du bekommst in zwei Minuten ein Taxi. Das ist kein großes Thema. Sie können von überall im Stadtgebiet und auch von überall in anderen Städten anrufen, und die örtliche Taxizentrale wird Ihnen ein Taxi schicken.

Es gibt zwei große Taxi-Apps in Deutschland – taxi.eu und taxi.de –, die ganz ähnlich sind, wie Uber. Wenn Sie einen halben Taxipreis bezahlen möchten, müssen Sie und die Verbraucher sich aber auch die Frage stellen, ob Taxi zu viel Geld einnimmt oder nicht. Warum kostet der Taxipreis so viel, wie er kostet? Uber ist sehr attraktiv, weil sie nur den halben Kilometerpreis für ein Taxi nehmen. Wir bezahlen Mindestlöhne. Wir haben hohe Versicherungsbeiträge. Es gibt eine Reihe von Kosten, die durch dieses

Taxidasein entstehen. Wir müssen eben immer für Sie da sein, oder glauben Sie nicht, dass wir an Silvester nicht auch gerne feiern würden?

Also, Sie können in dieser Form bei uns über das sogenannte Autobooking, über den Computer bestellen. Sie können allerhand Dinge machen, Sie müssen sich nur damit auseinandersetzen. Es ist natürlich schnuckelig, wenn man dann hört: Ja, die neue Modalität. Mit diesem Ding

(Dennis Klusmeier [Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.] zeigt sein Mobiltelefon.)

können Sie aber kein Taxi fahren. Auf diesem Ding können Sie nicht fahren, sondern Sie brauchen ein Auto, und das ist ein Teil dieser Geschäftspolitik. Auch gegenüber seinem Mietwagenunternehmen oder Mietwagenvermittler müssen Sie sich die Frage stellen, welche Verkehrsart Sie hier wählen möchten und ob diese Dienstleistung diesen Preis wert ist und alles mit rechten Dingen zugeht.

Herr Niemann, zum Thema kommunale App: Ich bin auch im Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Düsseldorf und habe die Rheinbahn App begleitet. Sicherlich, das ist eine tolle Geschichte, und das mit dieser App hört sich auch nach einer tollen Idee an. Tatsache ist, dass diese App, diese Kombination von Dienstleistungen, die damit angeboten wird, niemand genutzt hat. Man kann sich das noch schönträumen – verzeihen Sie, dass ich das so sage –, aber ...

(Jörg Niemann (Sachverständiger der Fraktion der FDP): Ich wollte nur fragen!)

– Ja, nein. Nein. – Es ist so, dass das in diesen Bereichen gescheitert ist, und wir sind nicht die richtigen Antwortgeber für diese Geschichte. Wenn Sie aber den einen oder anderen Verkehrsbetrieb in Nordrhein-Westfalen anschreiben, die auch diese Fahrraddienste und das Carsharing – in dem Fall car2go – kombiniert haben, werden Sie feststellen, dass dabei nicht viel herumgekommen ist. Die Kundschaft hatte ähnliche Bedenken, wie Herr Loose das eben vorgetragen hat.

Sie dürfen auch nicht vergessen, dass der Nutzer lokal ist. Er weiß, was er tun muss. Er weiß, dass er entweder ein Fahrrad im Keller hat oder sich ansonsten eines an der Ecke mieten kann. Er weiß, wie er ein Taxi bekommt – meinetwegen kann er auch Uber anrufen, wenn ihn das glücklicher macht. Er hat jedenfalls alle Möglichkeiten, um eine Mobilität in diesem individuellen Fall zu erreichen.

Das ist aber nicht mein Grundinteresse, sondern nur meine persönliche Meinung und die Beobachtung, die ich in diesem Zusammenhang im Ordnungs- und Verkehrsausschuss, in dem auch die Rheinbahn Mitglied ist, erfahren durfte.

Herr Dr. Vorgang, die ÜBERALL App begleitet uns schon seit einigen Jahren im Bundesverband. Wir haben in diesem Zusammenhang Mobilitätskonzepte; das wurde groß hochgehopt: Ja, wir müssen uns daran beteiligen. Das ist jetzt bereits drei oder vier Jahre her.

Bei den Anbietern der Mobilitätsplattformen, wie man es so schön nennt, läuft es immer darauf hinaus, dass sie Geld von einem wollen. Das heißt, sie wollen Geld von car2go – in dem Fall ist das moovel, und car2go gehört zu moovel, sodass es hier kein

großes Problem ist –, von der Deutschen Bahn, von der Rheinbahn und von den Verkehrsbetrieben, sie wollen Taxigeld und noch ein Fahrradgeld. Daraus soll sich das finanzieren, weil die Dienstleistung bzw. die Leistung, die auf diesen Plattformen angeboten wird, natürlich mindestens genauso günstig sein muss, wie wenn Sie sich den ganzen Kram einzeln zusammensuchen.

Im Taxigewerbe haben wir, wie gesagt, keine großen Marketingbudgets. Genossenschaften sind im Prinzip umlagefinanziert mit dem Ziel, möglichst keine Gewinne zu erwirtschaften, weil es sich um Gelder handelt, die wir von unseren Genossen bzw. angeschlossenen Unternehmern erhalten haben. Wir können da nicht hineinbuttern und sagen: „Ja, klar, super“.

Was hinzukommt: Ich stelle fest, die Menschen sind gar nicht so dumm – das ist jetzt von mir abgeleitet und von einigen Leuten, die auch meinen Vater aus dem Ausland und Übersee besucht haben. Man stellt fest, wenn man am Bahnhof oder Flughafen ankommt, steht dort ein Taxi. In den meisten Großstädten hat man die Möglichkeit, sich ein Fahrrad zu mieten. Die Rheinbahn bzw. die Verkehrsbetriebe sind da. Die Planung mit dieser App ist hingegen sehr umfangreich.

Meine persönliche Meinung dazu ist, dass diese Mobilitäts-Apps in diesem Umfang nicht zum Tragen kommen werden – diesbezüglich kann ich mich aber auch irren, denn ich irre mich auch immer, wer bei der Landtagswahl die stärkste Fraktion wird. Auch im Bereich des Bundesverbands sind sie meiner Ansicht nach gescheitert. Ich kann nicht erkennen, dass die Menschen bzw. auch die Personen, die ihre Leistungen dort anbieten, bereit sind, dafür Geld zu bezahlen.

Zum Thema Elektromobilität: Ich war – Wann war das Schalke-Spiel? – von Gazprom eingeladen. Das war äußerst interessant, denn dort sind die ganzen „Erdgasheinis“ zusammengesessen. Man hat sich gegenseitig in die Tasche geheult und auf die Schulter geklopft. Eine Sache ist aber klar – und das glaube ich auch, dass das so ist –, Elektromobilität ist zurzeit in aller Munde: Ja, Elektromobilität ist eine ganz, ganz tolle Geschichte. Das müssen wir jetzt alles nach vorne bringen. Wir haben die letzten fünf Jahre alle gepennt.

Eine Sache, die ich persönlich feststellen kann: Der E.ON-Mann möchte gar nicht mehr mit mir sprechen. Er wollte sich mit mir über Elektromobilität und den Einsatz von Fahrzeugen im Taxibereich unterhalten. Ich hatte ihm unsere Einsatzzeiten und einige wirtschaftliche Eckdaten gegeben. Also, ein passables Auto: Wie heißt dieses Ding aus Amerika?

(Zuruf: Tesla!)

– Der Tesla, genau. Der Tesla soll 70.000 € kosten, eine Taxe bei uns – eine E-Klasse, halbwegs passabel ausgestattet – kostet 30.000 €. Sie sparen dann gegebenenfalls ca. 5.000 € bis 6.000 € an Diesel, an Treibstoffkosten – das kommt eben auf den Preis an –, und Sie haben eine Nutzungsdauer von ca. vier bis fünf Jahren. Dieses Ding können Sie nicht amortisieren, stellte der Mann von E.ON fest.

Wir haben Laufleistungen, die gehen in die 80.000, 100.000, 120.000 km – das kommt auf den Unternehmer an –, und dazu kommt die Infrastruktur, die ja nirgendwo ist.

Elektromobilität ist bei uns nicht bezahlbar. Ich sage Ihnen auch, ich kenne nur reiche Anwälte und andere reiche Personen, die Elektromobilität im Munde führen, denn das sind diejenigen, die sich diese Fahrzeuge leisten können. Wenn Sie uns 30.000 € auf dieses Fahrzeug geben, auf die 70.000 €, setze ich diese Dinger ein. Sie werden aber selbst dann nicht feststellen, ...

(Zuruf)

– Ja, das ist in Norwegen so. In Norwegen erhalten die Taxiunternehmer 20.000 €, um Tesla einzusetzen. Das muss ja hier nicht so sein.

Er ist auch gar nicht so zweckmäßig, weil in diesem Zusammenhang die Reichweite entscheidend ist, die aber nicht vorhanden ist. Sie baut sich ab, wenn Sie die Heizung, das Licht oder das Radio einschalten. Damit geht das Ding in die Knie, es ist ein Spaßmobil.

Wir glauben auch, dass Sie in Sachen Luftreinhaltepläne in Innenstädten und diese ganzen Umweltschutzgedanken viel mehr auf Erdgas bauen sollten. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden bereits geringer, und Stickoxide sind bei dieser Geschichte auch geringer. Das ist eine Sache, die im Taxigewerbe sowie von UPS und anderen größeren Unternehmen gerne in Anspruch genommen wird. Meiner Ansicht nach sollten Sie, bis die Elektromobilität vielleicht in 20 Jahren für uns nutzbar ist, das Gas im Auge behalten.

(Zuruf)

– Ja, Gazprom war das eine.

(Heiterkeit)

Es ist klar, die wollen das. Ich habe ja gesagt, die sitzen dort zusammen. Sie stellen aber auch fest, dass wir viel erreicht haben.

Wir haben ein unglaubliches Netz. In Italien ist die Erdgasmobilität enorm gestiegen. Sie ist viel größer als in Deutschland. Wir haben in Deutschland laut KBA 100.000 Erdgasfahrzeuge – das ist ein Witz –, aber 900 Tankstellen. Wenn Sie das mit den konventionellen Kraftstoffen und der Anzahl der Tankstellen, die, glaube ich, bei 3.500 liegen, vergleichen, dann denken Sie: Wann geht hier die Rakete los? Das hat ja auch viel mit den Überschreitungstagen in den Kommunen zu tun. Ich denke nur an Düsseldorf, wo die Umwelthilfe in den nächsten Tagen in Oberkassel noch einmal ein Treffen starten wird, weil sie auch daran interessiert sind, da Erdgas ... Das ist aber ein anderes Thema.

Frau Nacken, was fragten Sie mich? Lücken in der Kooperation: Uber – Taxi? – Wo ist sie? Sie ist fort? – Ah, hier sind Sie.

Ich weiß nicht, ich möchte mit Uber nicht kooperieren.

(Zuruf Gisela Nacken [Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen]): Das habe ich schon verstanden!

Uber waren in der Vergangenheit Gesetzesbrecher, und das sind nicht die Menschen, mit denen wir zusammenarbeiten wollen.

Herr Bayer, Multimodalität: Wir sind von Carsharing usw. ... Jedes Auto – rein wirtschaftlich und aus unserer Sicht –, das von der Straße ist, ist super für uns. Hauptsache, ein Auto ist weg. Wie sich die Personen dann am Schluss bewegen, ist vollkommen egal. Ob sie Fahrräder oder Bürgerbusse nehmen oder ob sie Carsharing machen, spielt keine Rolle.

Wir haben das ja auch von Anfang an begleitet. Dadurch, dass Mercedes mit car2go in Ulm diese Geschichte gestartet hat, waren wir von Anfang an mit dabei, und man hat uns regelmäßig auf unseren Bundesverbandstreffen informiert.

(Willi Loose [Bundesverband CarSharing e. V.]: Carsharing gibt es seit 28 Jahren! Das ist schon ein wenig älter.)

– Gut, aber das in Ulm von car2go ist eben nicht so alt. – Zu Anfang waren die Kollegen sehr kritisch, ich bin diesbezüglich gar nicht kritisch. Dieses Denken hat sich in der Taxibranche auch insgesamt verfestigt: Multimodalität ist super, und Taxi ist ein Teil dieser Multimodalität. Wir glauben, je mehr Menschen kein Auto mehr besitzen, desto mehr werden eines Tages den Transport Taxi brauchen. Jedem von uns passiert es, dass er verschläft. Oder es regnet. Derjenige wird sich in diesem Augenblick dann möglicherweise für ein Taxi entscheiden.

Carsharing und alle die anderen Verkehrsarten betrachten wir überhaupt nicht als Konkurrenz, sondern eigentlich sind es Bündnispartner von uns. Unser Ansinnen ist deswegen auch, das auf einer kommunalen Plattform besser zu koordinieren, zusammenzufassen und gegebenenfalls vielleicht sogar aus den Verkehrsbetrieben heraus zu finanzieren.

Ja, das hatte ich, glaube ich, schon beantwortet: Ist Multimodalität ein Thema? Carsharing, Taxis, Transportkette ausweiten. Also, ich will, dass die Autos irgendwann ganz verschwinden – für uns bedeutet das irgendwann Geschäft. – Danke schön.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Herr Klusmeier. Gut, dass wir hier kein Untersuchungsausschuss sind, sondern wir blicken nach vorne und möchten am Ende als Ergebnis Handlungsempfehlungen für die Zukunft haben.

(Heiterkeit – Dennis Klusmeier [Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.]: War ich zu langweilig?)

Ich bitte jetzt um die Antworten von Herrn Heckens.

**Franz Heckens (Pro Bürgerbus NRW e. V.):** Vielen Dank. – Herr Rehbaum hatte zu meinen Ausführungen konstatiert, dass wir mit der finanziellen Ausstattung unzufrieden seien. Ich will das ein wenig relativieren. Seit Anfang der Bürgerbusse, die vom Land initiiert wurden – das ist nicht irgendwo von außerhalb entstanden, und man hat es dann irgendwo geduldet oder mitgenommen, sondern das ist tatsächlich vom Land vor 31 Jahren initiiert worden –, gibt es eine zuverlässige Finanzierung, eine zuverlässige Unterstützung durch das Land Nordrhein-Westfalen, wofür wir sehr dankbar sind. Zudem ist das auch ein wesentlicher Grund dafür, warum es in Nordrhein-Westfalen

123 Bürgerbusse und in anderen Bundesländern deutlich weniger bzw. unseres Wissens nach gar keine gibt.

Gleichwohl ist es entsprechend der allgemeinen Kostenentwicklung sowie der technischen Entwicklung bei den Fahrzeugen und der daraus folgenden Kosten erforderlich, die finanzielle Förderung anzupassen. Wir sind nicht grundsätzlich unzufrieden und wollen auch nicht als Nörgler, Besserwisser oder reine Interessenvertretung, die nur Forderungen stellt, dastehen, aber wir denken und sind diesbezüglich auch im Gespräch, dass es hier eine Anpassungsmöglichkeit gibt.

Herr Rehbaum hatte gefragt, ob der Bürgerbus quasi die Ideallösung für den ländlichen Raum wäre. Der Bürgerbus ist eine Möglichkeit bei speziellen Problemen vor Ort, denn man kann ihn nicht überall einsetzen. Wenn wir gefragt werden, warnen wir gegebenenfalls sogar davor, Bürgerbusse irgendwo einzurichten und einzusetzen, sofern wir den Eindruck haben, dass der Bedarf und die räumlichen Verhältnisse nicht stimmen, weil der Bürgerbus nur bestimmte Bedarfe abdecken kann.

Es muss ein gewisses Potenzial vorhanden sein, das aber auch nicht zu hoch sein darf. Für den Bürgerbus sind zu wenig Fahrgäste fast noch schlimmer als zu viele, allerdings würde beides ein Problem darstellen. Er eignet sich deshalb nur für spezielle Lösungen, jedoch nicht nur im ländlichen Raum. Wir haben bereits heute Bürgerbusse im städtischen Raum – zum Beispiel in Wuppertal, Essen oder Mülheim – und können uns auch in diesem Bereich durchaus vorstellen, dass sich das weiter entwickelt.

Bürgerbusse sind kein Ersatz für bestehende Verkehre, darauf legen das Land und wir großen Wert. Überall, wo ein öffentlicher Nahverkehr mit regulären Angeboten zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen eingesetzt werden kann, soll dieser bitte schön bleiben, denn wir wollen auf keinen Fall Arbeitsplätze gefährden. Er stellt somit eine Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Bereichen dar, in denen andere Lösungen nicht mehr möglich sind.

Herr Dr. Vorgang hat eine Frage zur tariflichen Integration gestellt, für die ich sehr dankbar bin, denn in meinem Statement bin ich mit Blick auf die zur Verfügung stehenden fünf Minuten nicht mehr eingegangen. Es handelt sich dabei allerdings um ein relativ großes Fass, und wir werden das heute auch nicht ausdiskutieren können.

Zunächst muss man konstatieren: Die meisten Bürgerbusse fahren nach einem sogenannten Inseltarif. Das bedeutet, im Bürgerbus gilt ein Tarif, der mit dem Regionaltarif grundsätzlich nichts zu tun hat. Egal, ob ein Fahrgast nur den Bus benutzt oder umsteigt, muss er beim Einsteigen einen Fahrpreis entlönnen, der zwar relativ gering ist, aber jedes Mal bezahlt werden muss. Bei den Bürgerbusvereinen wird das deswegen praktiziert, und es ist für die meisten nach der jetzigen Konstellation auch erforderlich, weil sich die Bürgerbusse daraus finanzieren. Es handelt sich einfach um einen relativ geringen finanziellen Rahmen, in dem sich Bürgerbusse bewegen, und finanzielle Spielräume gibt es dementsprechend nicht.

Der Bürgerbus finanziert sich aus dem, was hereinkommt. Er kann sich nicht darauf verlassen, dass über Einnahmeaufteilungen mit großen Verkehrsverbänden mehrere Jahre später irgendwelche Summen, die vorher nicht abschätzbar sind, wieder zurückfließen. Es gibt keinen Puffer, um diese Zwischenräume aufzufangen, und es muss

gewährleistet sein, dass die Ausgaben permanent gedeckt werden können. Die tarifliche Integration in den Regionaltarif – so sehr das auch aus unserer Sicht wünschenswert ist – wäre für viele Bürgerbusvereine daher mit Sicherheit problematisch.

Dennoch würden wir eine Entwicklung in diese Richtung gerne begleiten. Es wurde bereits mehrmals mit dem Ministerium und ich glaube auch mit Ihnen, Herr Dr. Vorgang, angesprochen, eine solche Integration mit Pilotprojekten zu testen. Man müsste dafür aber im Vorhinein klären, welche Rahmenbedingungen eingehalten werden müssen. Was muss sichergestellt sein, damit sich ein Bürgerbusverein oder mehrere Bürgerbusvereine an so einem Projekt beteiligen? Wir sind gerne bereit, uns diesbezüglich zu engagieren und einzubinden.

Sie hatten noch nach der Information zu den Bürgerbusmöglichkeiten, Einbindung Infoportal gefragt. Ich bin kein App-Junkie. Ich habe zwar ein Handy, allerdings wüsste ich jetzt ehrlich gesagt nicht, über welche Apps man sich noch Informationen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten ziehen könnte. Gerade habe ich aber nachgesehen, wie ich heute von Berlin nach Kevelaer, Mittelstraße, käme, wo sich eine Bürgerbushaltestelle befindet. Ich habe das bei der DB eingegeben. Danach komme ich natürlich von Berlin nach Kevelaer Bahnhof und kann nach einer Wartezeit von 15 Minuten in den Bürgerbus Kevelaer-Twisteden einsteigen, der acht Minuten später an der Haltestelle bei uns im Ortsbereich hält.

Es ist also für einen Kunden ohne Weiteres möglich festzustellen, welche Bürgerbusse fahren. Bürgerbusse sind ÖPNV und die Fahrpläne und Fahrtmöglichkeiten in den für mich üblichen Systemen eingestellt. Eigentlich braucht man nichts Zusätzliches.

Wer Träger eines darüber hinausgehenden Informationsportals sein könnte – ehrlich gesagt bin ich diesbezüglich überfragt. Ich kenne die Träger der jetzigen Portale nicht und kann Ihnen im Augenblick keine weiterführende Antwort geben.

Herr Klocke hatte gefragt, wie es sich mit der Zahl der Bürgerbusse verhält. Bei der Zahl 123, die ich genannt habe, handelt es sich um die Zahl der in Nordrhein-Westfalen existierenden Bürgerbusvereine. Es gibt die ungeschriebene Regel: ein Verein – ein Bus. Mit einer Ausnahme gilt das für alle Bürgerbusvereine. Ein Bürgerbusverein betreibt also einen Bus auf einer Linie, und es sind 123 Projekte.

Allerdings gibt es in einigen Städten mehrere Bürgerbusprojekte, aber dementsprechend auch mehrere Bürgerbusvereine. Ein Beispiel ist die Stadt Kevelaer, aus der ich komme. Dort gibt es vier Bürgerbusvereine, die jeweils eine eigene Linie betreiben und gleichwohl einer gemeinsamen Umstiegshaltestelle in sich selbstständig sind. Das gibt es auch in einigen anderen Städten und Gemeinden.

Wir haben es nicht gezählt, aber ich schätze, dass es 123 Bürgerbusse in etwa 110 Gemeinden in Nordrhein-Westfalen gibt. Bei 396 Gemeinden ist daher noch ein Potenzial nach oben vorhanden. Wie ich anfangs jedoch auch sagte, ist ein Bürgerbus nicht überall einsetzbar. Es wird von daher nach meiner Einschätzung sicherlich nicht in allen Gemeinden irgendwann dazu kommen.

Ich komme damit zu der Frage von Frau Nacken, wie das Potenzial aussehen sollte. Diese doppelte Anzahl ist nicht als Ziel formuliert, das wir irgendwann erreichen möchten und dann zufrieden sind, sondern das ist aus dem Bauch heraus gefühlt ein Potenzial, das ich mir in Nordrhein-Westfalen vorstellen könnte. Ob es soweit kommt, und wie lange es dauert, bis es dazu kommt, ist schwer zu prognostizieren. In der Vergangenheit hatten wir relativ kontinuierlich fünf, sechs, sieben Neugründungen pro Jahr. Man könnte dementsprechend hochrechnen, aber ob sich das so weiter entwickelt, ist schwierig abzuschätzen.

Ist das leistbar? Ja, vor Ort ist das natürlich leistbar, denn vor Ort sind es eigene Bürgerbusvereine mit etwa 20, 25 Fahrerinnen und Fahrern, die sich engagieren. Ob sich solche Personen in der Nachbargemeinde engagieren, belastet das Engagement erst einmal in einer anderen Gemeinde nicht, das heißt, es muss sich dort neu entwickeln. Es ist allerdings schwierig, abzuschätzen, ob es zu diesem Engagement kommt.

Vorhin wurde bereits gesagt, dass es offensichtlich bundesweit Unterschiede gibt. Diese gibt es aber auch kleinräumig, kommunal. Wir stellen das in einer Gemeinde bei einem Bürgerbusverein fest, der 60 Fahrerinnen und Fahrer hat und nicht genau weiß, wie er sie beschäftigen soll. Andere Vereine haben wiederum mit 12, 15 Fahrerinnen und Fahrern ein Problem. Die Gründe dafür sind schwierig einzuschätzen, vermutlich liegt das auch an den Persönlichkeiten, die vor Ort agieren. Unserer Auffassung nach ist das Potenzial aber grundsätzlich vorhanden.

Sie hatten nachgefragt, wie wir die nicht konzessionierten Verkehre in anderen Bundesländern einschätzen. Wir sehen das, ehrlich gesagt, mit einer gewissen Skepsis. Die umfangreichen Regelungen, die es zum öffentlichen Nahverkehr gibt, sind kein Selbstzweck. Sie wurden nicht gemacht, um möglichst viel Papier zu bedrucken oder Probleme aufzuwerfen, sondern um die Erwartungen an die Sicherheit und die Zuverlässigkeit eines solchen Verkehrs erfüllen zu können. Bürgerbusse sollten das unserer Meinung nach ebenfalls, und wir sind daher eigentlich stolz darauf, dass sie in Nordrhein-Westfalen ein vollständiges Mitglied des öffentlichen Nahverkehrs sind. Aus unserer Sicht soll das auch so bleiben.

Darüber hinaus werben wir in anderen Bundesländern dafür, das ebenso einzurichten, denn wir halten unser Modell in Nordrhein-Westfalen durchaus für verbreitbar in anderen Bundesländern. In Niedersachsen und Baden-Württemberg gibt es Landesverbände, und die dortigen Bürgerbusse sind in etwa mit dem Betrieb bei uns in Nordrhein-Westfalen vergleichbar.

Herr Hauser hatte sich nach der Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer bzw. der Verbreitung insgesamt erkundigt. Der Kollege hat mir gerade die Liste der zuletzt erfassten Statistik vorgelegt. In Nordrhein-Westfalen engagieren sich etwa 3.000 Fahrerinnen und Fahrer. Heruntergerechnet entspricht das der von mir zuvor genannten Zahl, also durchschnittlich 25 Fahrerinnen und Fahrer, mit einer gewissen Spannbreite. Das ist auch eine Zahl, mit der man einen normalen Bürgerbusbetrieb vernünftig gewährleisten kann, allerdings es gibt große Spannen unter anderem auch dabei, was der Bürgerbus leistet.

Ein demografisches Problem sehen wir eigentlich nicht so sehr. Die älter werdende Gesellschaft hat zur Folge, dass die Personen tatsächlich älter werden und mit zunehmenden Alter vielleicht auch ein größeres Mobilitätsbedürfnis haben, das abgedeckt werden muss.

Wir stellen aber auch fest, dass sie bei zunehmenden Alter länger gesund bleiben. Zum einen hat diese länger gewährleistete Gesundheit zur Folge, dass nicht ganz so viele auf ÖPNV-Angebote angewiesen sind, weil sie ihr eigenes Auto weiterhin behalten und nutzen. Zum anderen stehen sie als potenzielle Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung. Es sind weitaus Pensionäre, die den Bürgerbus betreiben; das setzt dann mit 63, 65, 67 Jahren ein.

Diese Personen sind auch in diesem Alter in der Regel noch sehr fit und können den Bürgerbus fahren. Wir sind deshalb froh, dass es hierfür nach dem Personenbeförderungsrecht keine Altersbegrenzung gibt, sondern eine Beurteilung im Einzelfall nach regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen erfolgt. Selbst bei einem Eintreten in den Bürgerbusdienst mit, ich sage einmal, 67 Jahren können die Fahrerinnen und Fahrer noch eine erkleckliche Anzahl von Jahren fahren.

Grundsätzlich sehen wir hier weder ein wesentliches Problem noch eine Gefährdung dieses Angebotes. Wir sehen allerdings auch nicht, dass sich daraus jetzt ein deutlich größerer Bedarf ergeben sollte.

Herr Bayer, Sie hatten alternative Finanzierungsmöglichkeiten angesprochen. Mit dieser Frage haben wir uns, ehrlich gesagt, noch gar nicht beschäftigt. Ich habe mir jetzt gerade ein paar Gedanken gemacht, ich hatte auch etwas mehr Zeit als die Kollegen, die vor mir antworten mussten. Wichtig ist für uns die Zuverlässigkeit. Die Finanzierungsverantwortung darf letztlich nicht auf den Bürgerbusverein zurückfallen, und die ehrenamtlich Tätigen sollen das im Zweifelsfall nicht aus ihrer Privatschatulle bezahlen müssen, denn andere Einnahmen gibt es nicht.

Der Bürgerbus darf auch nicht davon abhängig sein, ob in dem einen Jahr genug Geld zusammenkommt und im nächsten Jahr vielleicht nicht mehr. In den Kommunen hat sich der Bürgerbus als zuverlässiges Angebot etabliert, das seit 30 Jahren betrieben wird – auch der erste Bürgerbus fährt seit 30 Jahren zuverlässig –, und das soll auch so bleiben. Wir halten das von daher für sehr wichtig.

Wenn ein solches Angebot über einen Fonds, einen Bürgerfonds aus der Gemeinde finanziert werden soll, stellt sich mir die Frage, wer sich diesbezüglich engagieren würde. Ein Bürgerbus bedient in der Regel nur einen relativ kleinen Anteil des Ortsgebietes, das heißt, eine Ortschaft wird an den Hauptort angebunden. Die wesentlichen Nutzer sind die Einwohnerinnen und Einwohner in dieser Ortschaft, die dann die Möglichkeit haben, die Infrastruktur im Hauptort zu nutzen.

Der Gemeindefonds würde voraussichtlich nur von denjenigen gefüttert, die von dem Angebot profitieren, und ich hätte die Befürchtung, dass das nicht in die Breite ginge und das Potenzial nicht ausreichend wäre. Wie gesagt, wenn so etwas dann letztendlich jährlich wieder auf einer gewissen Spendenbereitschaft beruhen würde, und zwar auch von vielen Menschen, die den Bürgerbus vielleicht gar nicht nutzen, hielte ich das nicht für ausreichend und nicht genug zuverlässig.

Vielleicht erlauben Sie mir zum Schluss noch eine Anmerkung zu dem Thema Elektrofahrzeuge. Ich wurde danach nicht speziell gefragt, aber das ist natürlich auch bei uns und bei den Kolleginnen und Kollegen in den anderen Landesverbänden ein Thema.

Es gibt zwei Problembereiche: Wir sehen wir im Augenblick die technischen Voraussetzungen nicht. Wir haben ein ähnliches Problem mit den Kapazitäten, denn auch Bürgerbusse fahren etliche Kilometer am Tag, ohne dass die Möglichkeit besteht, auf längeren Strecken nachzutanken oder nachzuladen. Nach unseren Informationen sind die technischen Möglichkeiten derzeit nicht gegeben, um einen Kleinbus so auszustatten, dass er als Bürgerbus eingesetzt werden kann.

Ein weiteres Problem betrifft die Gewichtsfrage, die ich zuvor angesprochen habe. Mit den erforderlichen Batterien wird ein solches Fahrzeug die Grenze von 3,5 t sehr schnell überschreiten, wenn die anderen Ausstattungsmerkmale auch noch gewährleistet sein müssen. Wir haben dann wiederum das Problem, dass diese Fahrzeuge mit dem normalen Führerschein nicht mehr zu führen sind. Das sind aber Themen, die auch woanders angesprochen werden müssen. – Wenn Sie, Herr Loose, andere Informationen haben, bin ich gerne bereit ...

(Willi Loose [Bundesverband CarSharing e. V.]: Nach dem Elektromobilitätsgesetz ist das ausgenommen!)

– Okay. Wenn das dann auch für den öffentlichen Personennahverkehr gelten wird,

(Willi Loose [Bundesverband CarSharing e. V.]: Ja, klar.)

sind wir da vielleicht ein Stück weiter. – Danke schön.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Herr Heckens. Wenn es zu Handlungsempfehlungen kommt, gucken wir hier natürlich selber auch noch einmal nach.

Ich komme jetzt relativ schnell zu unserer zweiten Runde. Zuvor habe ich aber eine Frage von Herrn Schlömer an die vier Sachverständigen, sofern sie noch aktuell ist.

**Dirk Schlömer (SPD):** Meine Fragen wurden mit jedem Beitrag aktueller. – Herr Heckens, zu dem Thema, welche Anforderungen Sie an die Zukunft für die Bürgerbusse haben – wir hatten uns schon gelegentlich darüber unterhalten –: Welche Notwendigkeit an zusätzlichen Maßnahmen sehen Sie, die die Landesebene betreffen? Die Regie bzw. das Management für die Bürgerbusse haben die Konzessionsinhaber, das heißt, die Eigentümerschaft für die Fahrzeuge und größtenteils auch deren Wartung sowie die Kosten im Zusammenhang mit den Konzessionen liegen bei den Verkehrsunternehmen. Wäre es für Sie denkbar, dass man darüber nachdenkt, diese Kosten direkt gegenüber dem Konzessionsinhaber zu entgelten, um eine zusätzliche Entlastung für die Bürgerbusvereine zu schaffen?

Unter den Oberbegriff einer sogenannten Regiepauschale könnten dann zum Beispiel das Management – das Fahrplanmanagement usw. usf. –, das die Verkehrsunterneh-

men durchführen – denn das kostet ebenso Zeit – und gleichzeitig auch die Konzessionskosten fallen, sprich: Fahrplanänderungen usw. Diesbezüglich hatten wir ja in den vergangenen Monaten bzw. im vergangenen Jahr einiges, was durch die Presse ging.

Wäre es für Sie denkbar, zu sagen, eine Verbesserung im Bereich der Bürgerbusse muss nicht eins zu eins an die Bürgerbusse ausgezahlt werden, sondern eine Verlegung könnte systemisch – ich sage einmal teilweise – in Richtung Konzessionsinhaber erfolgen? Dort nimmt der Wettbewerb ebenfalls zu, was bedeutet, dass auch bei den Busgesellschaften der Gürtel immer enger wurde. Insofern wäre es sogar möglich, dass das eine oder andere Verkehrsunternehmen dann sagt: Na ja, ein Bürgerbus ist ja wunderschön, aber der verursacht mir eigentlich nur Aufwand.

Herr Klusmeier, Ihr Vortrag war sehr erfrischend, um das einmal so zu formulieren. Ich bin im Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises. Dort beschäftigen wir uns natürlich auch mit den Kosten von Taxen bzw. den Fahrtkosten, die von den Taxen festgelegt werden, und mir ist ein sehr deutlicher Unterschied zwischen Mietwagen und Taxis aufgefallen. Ich hätte von Ihnen gerne gewusst, wie Sie zu dem Produkt Mietwagen stehen. Ist das auch ein von Ihnen geborener Partner oder ist das eher die Seite – ich will nicht sagen, die Billigversion –, die mit deutlich geringen Kosten versehen ist? Kann das, was bei den Mietwagen eingenommen wird, tatsächlich kostendeckend sein?

Ich bin kein Verfechter von Niedriglöhnen, und aus diesem Grund hat es mich nicht verwundert, dass die Taxipreise nach der Einsetzung des gesetzlichen Mindestlohns angezogen haben. Allerdings frage ich mich auch, wie man von dem Geld, das man mit Mietwagenkonzessionen einnimmt, überhaupt leben kann.

Zu Uber könnte ich Vieles sagen. Letztlich bleibt mir die Frage: Sie haben derzeit kein Geschäft in Deutschland bzw. in Nordrhein-Westfalen, oder?

**Fabien Nestmann (Public Policy Western Europe, Uber B.V):** In NRW: Nein.

**Dirk Schlömer (SPD):** Gut. – Sehen Sie eine Möglichkeit, Ihr Geschäftsfeld so auszurichten, dass es nicht gegen die deutschen Gesetze verstößt? Das wäre jetzt eine Frage an Sie. Alle anderen Fragen, die mir auf der Zunge liegen, werde ich jetzt nicht äußern. – Danke.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Danke schön. – Ich sehe noch einmal eine Runde. – Dann würde ich jetzt, wie Herr Schlömer es aufgezählt hat, bei Herrn Heckens beginnen. Ich bitte um eine sehr schnelle Runde, das heißt knappe Antworten.

**Franz Heckens (Pro Bürgerbus NRW e. V.):** Die Konzessionsinhaber, die Verkehrsunternehmen, beteiligen sich praktisch nicht an den Kosten des Bürgerbusses. Alles, was an Kosten entsteht, wird in der Regel an den Bürgerbusverein bzw. an die Kommune weitergegeben, die letztendlich die Defizitabdeckung, also die nicht abgedeckten Kosten, übernimmt. Mit einer Regiepauschale würde man daher nicht die Verkehrsunternehmen entlasten, sondern diejenigen, die die Kosten tragen müssen, und

das sind im Endeffekt die Bürgerbusvereine, soweit sie das von den Einnahmen decken können, oder die Kommunen.

Hilfreich könnte es dennoch sein, weil es an dem Ende der Kette und natürlich auch bei den Kommunen an finanziellen Mitteln mangelt, und gerade, was die Anschaffung des Fahrzeuges und die Defizitabdeckung anbelangt, immer wieder Probleme bestehen. Vorstellbar ist das daher durchaus, allerdings müsste man sich darüber unterhalten, was damit finanziert werden kann und was abgedeckt ist.

**Dennis Klusmeier (Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e. V.):** Herr Schlömer, Taxi – Mietwagen, das hat eigentlich nichts oder nur wenig mit dem heutigen Thema zu tun, aber dennoch: Grundsätzlich gehören Mietwagen und Taxis zusammen. Sie unterliegen dem PBefG. Im Großen und Ganzen betrachten wir sie auch nicht als unsere Konkurrenten, denn es existieren Gemeinsamkeiten. Gerade auf der Fläche gibt es Betriebe, die Taxen und Mietwagen haben. Der wesentliche Unterschied ist, für Mietwagen gilt der Mehrwertsteuersatz von 19 %, beim Taxi ist er 7 %.

Wie unterscheidet sich der Betrieb eines Taxis und eines Mietwagens? Praktisch gar nicht. Es ist die gleiche Versicherungsgeschichte, es sind die gleichen Anschaffungskosten, und Sie können natürlich sagen: Ich fahre mit einem sehr, sehr günstigen Mietwagen oder einem sehr, sehr günstigen Taxi. Wir haben die Betriebszeiten bzw. die Betriebskosten. Wenn Sie die Fahrzeuge in gleicher Kilometerzahl bewegen und den gleichen Typ haben, gibt es im Großen und Ganzen keinen Unterschied.

Eine wichtige Neuerung hat es gegeben – ich glaube, es war 2005 –, den Fiskaltaxameter. In das Taxi wird ein Gerät eingebaut, das aufzeichnet, wie es sich bewegt bzw. die Uhr angeschlagen wird. Die Summen, die Sie auf der Uhr sehen, überträgt es auf einen Server, der sozusagen in dritter Hand ist, das heißt, das ist dann auch nicht manipulierbar. Diese Geschichte wurde also angeleiert; in Hamburg ist das bereits aktiv. Das Taxigewerbe drängt seitdem auch hier im Landesministerium darauf, das analog für Mietwagen durchzusetzen, denn wir wissen bereits seit vielen Jahren, dass eine Flucht in den Mietwagen stattfindet, und das sind nicht die ehrlichsten Menschen.

Wenn Sie eine bestimmte Höhe von Betriebskosten haben und einen bestimmten Tarif nehmen müssen, ein Mietwagen aber einen geringeren Tarif nimmt, müssen Sie sich fragen, wie das kompensiert wird. Das geht entweder auf Kosten der Sicherheit des Fahrzeuges, der Löhne oder der Steuerehrlichkeit oder auf Kosten aller drei Komponenten. Das ist eine Tatsache. – Damit muss ich dann aber auch fast weitergehen, wobei wir uns aber gerne noch einmal privat darüber unterhalten können.

Die Auslastung ist ein sehr wichtiger Punkt. Ich habe bestimmte Betriebskosten, und wenn ich mein Fahrzeug den ganzen Tag bewege, habe ich zwar einerseits eine Abnutzung des Fahrzeugs, andererseits aber auch ständige Einnahmen. Das kann daher ein Unterschied sein. Unsere Taxen stehen etwa 30 bis 40 Minuten pro Stunde – das kommt immer darauf an – und müssen das Geld in 20 Minuten verdienen. Die Tarife könnten geringer sein, allerdings es gibt Versäumnisse in den Kommunen – aber wie gesagt, das würde heute hier zu weit führen.

Ein weiteres Problem ist, dass das PBefG und damit ein Bundesgesetz von den Kommunen ausgeführt werden muss. Diese würden sich manchmal wünschen, auf die Straße gehen und sagen zu können: 100 Taxen hier weg bzw. im Rhein-Sieg-Kreis, je nachdem, in welcher Stadt Sie sind, fünf Taxen weg. Es gibt aber eben Gesetze, die diese Unternehmer schützen.

Um auf die Frage zurückzukommen: Nein, ich kann nicht verstehen, warum Mietwagen in diesem Bereich günstiger fahren können, insbesondere wenn Sie nicht dem Exklusivsegment angehören. Mietwagen gibt es auch im Exklusivsegment, und wenn ich sage: „Ich fahre Sie von hier zum Flughafen für 30, 40 oder 50 Euro“, ist das ist gar kein Problem. Die anderen versuchen aber, Taxiverkehre zu kopieren und halten sich nicht an die Regeln. Das ist auch eines dieser Geschäftsmodelle. Originär hat das jedoch nichts mit Uber zu tun, sondern damit, dass die Unternehmer, die beliefert werden, sich zum Beispiel nicht an die Rückkehrpflicht halten.

Das schlimmste ist allerdings, dass die Kommunen das nicht überprüfen. Die Ordnungsbehörden sind in extremer Unkenntnis der Gesetzeslage, es fehlt Fachwissen, und sie haben natürlich kein Personal. Einen Mietwagenunternehmer zu überführen, ist das einfachste auf der Welt: Sie fahren zum Betriebssitz, setzen sich dort hin, und wenn den ganzen Tag kein Auto kommt, bricht er gerade die Gesetze. – So. Alles andere würde zu weit führen, und es wäre schön, wenn wir eine solche Runde einmal hätten.

Wir sind heute aber bei dem Thema Multimodalität. Dazu gehören auch Mietwagen, es ist nur die Frage, ob es gesetzestreu umgesetzt wird. Wir haben nie Angst vor Konkurrenten oder Mitbewerbern, allerdings sollten sie sich an die Gesetze erinnern und nicht erst dagegen verstoßen und dann die Gesetze ändern wollen. Ich könnte das genauso machen. Ich könnte auch die Versicherung nicht bezahlen. Wir wären dann ebenfalls billiger oder mein Profit wäre höher. – Danke schön.

**Fabien Nestmann (Public Policy Western Europe, Uber B.V):** Ich versuche, mich darauf zu konzentrieren, was für die Enquetekommission von Interesse sein sollte. Wir können aber gerne auch noch einen Untersuchungsausschuss einrichten, wo ich dann zu sämtlichen Anwürfen Stellung nehme; das wird eine sehr lange Veranstaltung.

Bevor ich Ihre Frage, Herr Schlömer, beantworte, darf ich mir erlauben, auf eine Frage von Herrn Rehbaum zur Beförderungspflicht einzugehen, die ich nicht beantwortet hatte. Unserer Stellungnahme haben wir zwei Grafiken angefügt, die ein gutes Zeugnis dafür sind, dass Angebote wie Uber schon heute multimodal sind, multimodal genutzt werden. Nutzer rufen sich ein Uber und kommen dann an einen ÖPNV End- oder Startpunkt. Das sehen wir in jeder Stadt. Das sehen wir auch in München oder in Berlin, wo wir sind.

Im Übrigen sieht man auch – das ist die zweite Grafik –, dass ein Angebot zu jeder Tages- und Nachtzeit herrscht, und damit ohnehin eine Beförderung zu jeder Tages- und Nachtzeit stattfindet. – Ich sehe gerade, dass Herr Rehbaum gar nicht mehr anwesend ist, von daher geht die Antwort ins Leere.

Herr Schlömer, zu Ihrer Frage: Ja, das tun wir gerade. Wir bieten in München und in Berlin eine Taxivermittlung und eine Mietwagenvermittlung an, wo wir Bündnispartner mit Herrn Klusmeier sind.

Auch an Sie das Angebot, das Herr Klusmeier gerade schon ausgesprochen hat: Wir können uns gerne noch einmal im Hintergrund treffen, denn ich glaube, es gibt das eine oder andere Missverständnis über das Angebot, die Aktivitäten von Uber. Darüber kann ich gerne im Detail sprechen.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Herr Nestmann. Vielen Dank auch an diese Runde. – Wir kommen jetzt zu unserem sozusagen zweiten Block. Dazu haben wir Herrn Boehme von der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH, Herrn Klötzke vom DLR, und zwar konkret vom Institut für Fahrzeugkonzepte, Herrn Jansen vom VRS Köln – er ist der Leiter Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit – und Frau Schneider von plan:mobil. Ich bitte Sie nun um Ihre Fünf-Minuten-Statements. Im Anschluss haben wir dann wieder unsere Fragerunde. Beginnen wir mit Herrn Boehme.

**Lars Boehme (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH):** Herzlichen Dank, dass ich hier sein darf. Kurz vorgestellt: Mein Name ist Lars Boehme von der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft. Wir sind aktiv zwischen den Metropolen Berlin und Stettin – oft sogar auf 3.000 km<sup>2</sup> –, und wir sind Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Ich würde meinen Vortrag oder mein Statement mit „Zurück in die Zukunft“ übertiteln. Ende der 90er-Jahre haben wir in der Stadt Templin, einer Kleinstadt mit 10.000 Einwohnern, einen fahrscheinfreien Stadtverkehr eingeführt, der weiterhin erfolgreich läuft. Im Jahr 2001 haben wir touristische Linien mit dem NABU-Zentrum eingeführt – eine sogenannte Biberbahn bzw. den BiberBus. Für die gesamte Fläche der Uckermark haben wir einen TheaterBus eingeführt, mit dem Einwohner der Uckermark im Freizeitverkehr zum öffentlichen Nahverkehrstarif zu Abendveranstaltungen in ein Theater fahren können – auch wenn dieses 100 km entfernt ist – und wieder zurück; wenn sie eine Zeitkarte haben, ist das sogar inkludiert. Im städtischen Bereich ist das gang und gäbe: Mit dem Kauf einer Theaterkarte kann ich im städtischen Bereich die öffentlichen Nahverkehrsmittel nutzen. Wir haben das für den gesamten Landkreis ausgerollt.

Worum es heute eigentlich geht – zurück in die Zukunft –: Früher sind die Menschen mit der Pferdekutsche gefahren, auf der das Gepäck oben lag. Heute funktioniert das andersherum. Heute fahren die Menschen bei uns mit dem Bus, und wir nehmen das Gepäck unten mit. Letztlich haben wir eine Kombination aus Personen- und Güterverkehr. Wir sind ein kommunales Busunternehmen und bieten diskriminierungsfrei an, Güter von einer Position im Landkreis zu einer anderen zu transportieren.

Warum machen wir das? Wir sind deutlich schneller als viele andere KEP-Dienste. Wir sind pünktlich. Vorhin hatten wir verschiedene Apps. Bei uns kann man die Pünktlichkeit zum einen im Fahrplan lesen, alternativ auf dem Papier. Zum anderen kann man sein Smartphone nehmen und nachsehen, wo sich unser Bus live auf der Straße bewegt. Darüber hinaus haben wir eine Pünktlichkeitsgarantie. Bei uns weiß man, wann

der Bus ankommt, und bei Postdienstleistungen ist es manchmal so, dass wir dann vormittags oder nachmittags in den ländlichen Raum kommen.

Wir haben eine mehrmalige Ver- und Entsorgung, die wir im ländlichen Raum mit dem öffentlichen Nahverkehr für Güter absichern können. Andere Postdienstleister oder Dienstleister in der Fläche können das hingegen oft nur einmal. Die Versorgung mit Dingen ist relativ leicht, aber das Einsammeln ist in den ländlichen Räumen doch schon schwieriger.

Was ist dafür notwendig? Trotz ländlicher Fläche braucht man immer noch einen integralen Taktverkehr im öffentlichen Nahverkehr. Wo Fahrgäste umsteigen können ist das relativ einfach, denn dort können auch Güter umgeladen werden – bei den zentralen Omnibushaltestellen, im Güterverkehr nennt man das HUB. Bei uns geben die Fahrer den Gütern sozusagen Füße, sodass sie von einem Bus in den anderen umsteigen können. Damit gewährleisten wir eine hohe Anschlusssicherheit für unsere Fahrgäste einerseits und für unsere Güter andererseits.

Was wichtig ist: Wir bieten diese Leistung diskriminierungsfrei an. Es gibt Allgemeine Geschäftsbedingungen, und jeder, der das Angebot nutzen möchte, kann sich bei uns melden. Wir unterbieten damit auch nicht unmittelbar Angebote anderer KEP-Dienstleister, sondern waren mit ihnen im Gespräch. Insofern geht es nicht um eine Marktverdrängung, sondern um ein Mehrangebot in der dortigen Region.

Zu klären waren die rechtlichen Rahmenbedingungen. Im Land Brandenburg und auch auf Bundesebene haben wir geklärt, dass dieses Angebot innerhalb des PBefG möglich ist, solange wir die Güter getrennt befördern. Ich muss daher gewährleisten, das PBefG zu erfüllen und die Güter getrennt von dieser Geschichte zu befördern. Getrennt bedeutet, dass ich beispielsweise einen Anhänger an meinem Fahrzeug befestige. Bei einem Hochflurfahrzeug kann ich sie im Kofferraum mitnehmen. Ich kann aber auch hinter dem Fahrer ein Regalsystem einbauen, das verschließbar und vom Kunden trennbar ist. Damit kann ich gewährleisten, Güter und Personen sogar in einem Fahrzeug getrennt zu befördern.

Warum ist das nicht nur für uns als Verkehrsunternehmen, sondern auch auf der politischen Ebene interessant? Die wirtschaftliche Betätigung von Unternehmen in der Region wird gefördert. Mit unserem Angebot, Güter von A nach B zu transportieren, haben wir zum Beispiel einer Käsemanufaktur die Möglichkeit gegeben, ihre Regionalläden im Landkreis Uckermark zu beliefern. Wir fahren zu bestimmten Zeiten an der Haltestelle oder der Region vorbei – verlassen den Linienweg also nicht –, sammeln die Güter bis zu 250 kg pro Sache ein und liefern sie dann – zum Teil nach mehrmaligem Umschichten an zentralen Omnibusbahnhöfen – vor den Geschäften ab.

In Zusammenarbeit mit einem KEP-Unternehmen ist es dann noch möglich, für die Region Berlin die Lieferung zum Beispiel von kleineren Gemüse- und Obstpaletten an Hotels sicherzustellen. In den Abendstunden fahren wir unsere Busse in die zentralen Busdepots zurück und können im ländlichen Raum bestimmte Güter und Lebensmittel einsammeln. Diese werden an einem Punkt bei einem KEP-Dienstleister konsolidiert, der die Lebensmittel – tendenziell in der Nacht – bis 4 Uhr in Berlin und Potsdam die Lebensmittel ausfährt.

Für touristische Anbieter haben wir eine Möglichkeit des gepäckfreien Wanderns und Radfahrens geschaffen. Der Hotelier hat ein Pauschalangebot für Wandern und Radfahren in der Region, und wir gewährleisten dann für denjenigen, wenn er das Gepäckstück zur Haltestelle bringt, es dementsprechend weiter bis zur nächsten Station zu fahren. Für den Vermieter hat das den Vorteil, dass er diese 40 km, die ein solcher Weg hätte, nicht selber fahren muss.

Wichtig für uns ist auch die Beratung. Wir beraten unsere Kunden hinsichtlich eines normalen getakteten Fahrplanes. Der Vorteil gegenüber anderen Logistikern ist zudem, dass wir durch den Schülerverkehr mindestens zwei Fahrten – eine Fahrt in der Früh und eine nachmittags – im ländlichen Raum anbieten. Andere Logistikdienstleister haben das nicht. Ein Postdienstleister fährt die Post einmal in der Früh herein und vielleicht kommt auch nachmittags noch einmal jemand, der den Briefkasten leert. Meistens ist das aber eine Runde, die gemacht wird. Wir haben hingegen die Möglichkeit, dort mindestens zwei Runden zu fahren, und das – wie gesagt – nach Fahrplan und absolut pünktlich und verlässlich.

Welche Potenziale können wir erschließen? Wir leben in einer Region, die nach UNO-Kriterien manchmal als entvölkert gilt. Zum Teil haben wir unter 15 Einwohner pro Quadratkilometer, und dadurch besteht die Möglichkeit, die Leerpotenziale zu nutzen, die wir im Fahrzeug haben. Wir arbeiten zwar auch mit Taxiunternehmen zusammen, haben aber natürlich Busse in einer Größenkapazität, wie wir sie in der Spitze benötigen, denn da muss ich meine Personen befördern können. Es nutzt mir nichts, wenn ich viele kleine Fahrzeuge habe, die ich am Nachmittag besser einsetzen könnte, aber in der Spitze eine Person nicht wegbekomme, weil damit die Herausforderung nicht geklärt ist, mit dem öffentlichen Nahverkehr nachzukommen. In den Freiräumen nutzen wir wiederum die Raumkapazitäten im Bus zur Gepäckbeförderung.

Dieses System funktioniert auch in der Spitze: Wenn ich in der Früh von meinem Busdepot losfahre, kann ich Dinge im Kofferraum mitnehmen und sie verteilen, bevor ich die Schüler einsammele, die vom Dorf in die Stadt fahren. Am Nachmittag funktioniert das umgekehrt. Ich fahre mit einem vollen Bus in die Region hinaus, und da ich getaktet verkehre, fahre ich wieder in das Zentrum zurück und habe da die Möglichkeit der Entladung an den Haltestellen. Die Entladung dauert nicht länger, wie wenn wir einem Rollstuhlfahrer behilflich sind oder Fahrgästen helfen, einen Kinderwagen zu be- oder entladen. Diese Zeiten sind dort eigentlich machbar.

Welche Hindernisse gibt es? Ein Hindernis ist, dass man – Entschuldigung – für blöd erklärt wird, für das, was man veranstaltet und es gar nicht geht, so etwas zu tun. Es ist also eine Unvorstellbarkeit. Die Dienstleister, die das bisher machen, argumentieren: Wir haben hier doch unsere regulären Systeme. Es stellt sich aber schnell heraus, dass zum Beispiel bei Lebensmitteltransporten Fahrzeitüberschreitungen eine Rolle spielen. Wenn wir eine Konsolidierungsstelle haben, können wir hingegen für den ländlichen Raum sicherstellen, die Güter zu dieser Stelle zu bringen bzw. sie von dieser Stelle relativ fein in der Region zu verteilen, und das, wie gesagt, mit einer relativen Pünktlichkeit und ohne Fahrzeitüberschreitungen.

Ein Beispiel: Ein Küchenstudio stellt im ländlichen Raum eine Küche auf und hat ein Teil, eine kleine Leiste, vergessen. Eine Möglichkeit wäre, zu dem Küchenstudio 40 km

hin- und dann wieder zurückzufahren. Die für alle preiswertere und effektivere Möglichkeit ist, uns die Küchenleiste mitzugeben, und wir bringen sie zwei Stunden später an den entsprechenden Ort. Ich glaube deshalb, dass die Zusammenarbeit wichtig ist, um Barrieren im Kopf erst einmal zu beseitigen.

Was wir als kommunales Unternehmen von der politischen Ebene benötigen, ist die Möglichkeit, diese Annextätigkeit in einem gewissen Umfang ausführen zu dürfen. Es gibt natürlich keine prozentuale Grenze, aber wenn man 10 % bis 15 % annimmt, gibt es bei uns im Unternehmen immer noch genug Luft – wir haben einen Umsatz von 15 Millionen € –, bevor das erfüllt ist.

Zusammengefasst: Strategisch hat sich der Landkreis bei uns als derjenige, der bei mir auch Hauptgesellschafter ist, dafür entschlossen, gleichwertige Lebensverhältnisse in den ländlichen Regionen auch damit sicherzustellen, indem wir in den verschiedenen Räumen zumindest die Möglichkeit schaffen, dass sich Einwohner Lebensmittel an die Haltestelle liefern lassen. Oder sie bringen einen Fernseher oder ein bestimmtes Teil, das kaputt ist, zu einem Media Markt. Dort gibt es einen Reparaturservice, und innerhalb von 14 Tagen wird das erledigt. In dem Einkaufscenter, das sich in dem einen Ort befindet, ist der Durchschnittskunde weiblich, 45 Jahre und kommt alle zwei Wochen. Wenn er ein solches Gerät abliefert, wird es repariert. Dann kommt die Frage: Kommen Sie dann einmal vorbei und holen es? Ein weiteres Angebot, das Media Markt machen kann: Wir können es Ihnen auch vorbeibringen in den Ort, Sie müssen nur zur Haltestelle kommen. Wir rufen dann den Kunden an, vereinbaren mit ihm einen Termin, wann unsere Busse da sind, und er kann sich das an der Haltestelle abholen. Er hat also beide Varianten.

Wir als Unternehmen machen das auch dafür, damit es künftig zu einer auskömmlichen Finanzierung führt. Aufgrund dessen, dass wir es bekannt machen müssen, haben wir derzeit noch keinen kostendeckenden Beitrag dafür. Wir gehen allerdings davon aus, dort in den nächsten zwei Jahren kostendeckend zu arbeiten.

Letztendlich geht es uns als Unternehmen aber auch darum, in der ländlichen Region ein öffentliches Nahverkehrsangebot zu sichern und mit dem KombiBus zu zeigen: „Okay, das ist auch langfristig gesichert“, denn wo der KombiBus fährt, wird langfristig auch ein normaler Bus fahren.

**Matthias Klötzke (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Fahrzeugkonzepte):** Herr Bayer, zunächst vielen Dank für die Einladung, dass wir in dieser Enquetekommission einen Beitrag leisten dürfen. Ich möchte die Möglichkeit auch dafür nutzen, etwas zum Hintergrund zu sagen, warum ich hier bin, denn der eine oder andere wird sich vielleicht wundern, dass das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in die Enquetekommission zu einem Verkehrsthema eingeladen ist.

Wir haben bei uns vier Bereiche – die Luftfahrt, die Raumfahrt, die Energie und den Verkehr. Ich selbst bin im Bereich Verkehr beschäftigt. Im vergangenen Monat haben wir ein Projekt in Schorndorf, einem Vorort von Stuttgart, gestartet, bei dem es darum geht, die Leistungsfähigkeit, die Attraktivität und die Effizienz des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern. Wir wollen hier vielleicht nicht vom Grundsatz her, aber doch in der

Herangehensweise einen neuen Weg gehen, indem wir beabsichtigen, in Schorndorf, einer Stadt mit ca. 30.000 Einwohnern, ein System zu installieren, bei dem wir im öffentlichen Nahverkehr zumindest in den Randzeiten auf Haltestellen und Fahrpläne verzichten.

Der Hintergrund ist – wir haben es heute schon ein paar Mal gehört –, dass wir zu bestimmten Stoßzeiten einen sehr gut ausgelasteten ÖV haben – hier ist insbesondere der Schülerverkehr zu nennen –, aber in den Randzeiten, wenn die Schüler in der Schule oder wieder zu Hause sind, zum Teil leere oder große Omnibusse mit zwei, drei oder vier Fahrgästen in dem Ort verkehren lassen müssen. Zum einen ist das mit einer hohen Umweltbelastung verbunden, weil wir hier Omnibusse mit Dieselantrieb haben, zum anderen aber auch mit hohen Kosten, da diese Busse entsprechend hohe Betriebskosten aufweisen.

Zudem haben wir in Schorndorf zwar seit einem guten halben Jahr ein verbessertes Angebot dahingehend, dass neue Linien eingeführt und die Taktzeiten verkürzt wurden, allerdings ist zu beobachten, dass dieses Angebot nicht wirklich angenommen wird, denn die Fahrgastzahlen haben sich kaum verändert. Des Weiteren haben wir das Problem, dass die neuen Routen durch Wohngebiete laufen und sich viele Anwohner über die schweren und lauten Busse beschweren, die bei ihnen vor der Haustüre fahren.

Wir wollen dem Ganzen ein Stück weit entgegenwirken, indem wir, verzichtend auf Haltestellen und Fahrpläne, unser Angebot bedarfsorientiert und quasi in Echtzeit anpassen. Über die zur Verfügung stehenden neuen Medien wie Smartphones oder Internet besteht die Möglichkeit, Fahrtwünsche abzusetzen, und dann die Busse, die nach unseren Vorstellungen deutlich kleiner sind als die derzeit in diesem Ort verkehrenden Busse, bedarfsgerecht an die Orte zu schicken, an denen die Personen abgeholt werden wollen, und zwar auch zu deren gewünschter Zeit.

Wichtig ist für uns hierbei, die Attraktivität zu steigern. Das funktioniert allerdings nicht, wenn wir den Bürger nicht mitnehmen. Wir lösen das, indem wir über die gesamte Projektlaufzeit – also von jetzt bis 2019 – eine Bürgerbeteiligung installieren und verschiedene Bürgergruppen, -gruppierungen in verschiedenen Formaten in das Bürgerprojekt einbinden. Im Rahmen dessen werden wir den Bedarf abfragen, um die Anforderungen an ein solches System zu definieren und mit den Bürgern und Kunden dann auch sehr schnell Lösungen oder Teillösungsansätze diskutieren zu können, um zu erfahren, in welche Richtung ein solches System entwickelt werden muss, damit wir uns hier attraktiv und leistungsfähig aufstellen können.

Zu unserer Motivation habe ich bereits etwas gesagt: Wir wollen die großen Busse zu den Zeiten, zu denen wir sie eigentlich nicht benötigen – wir haben gerade von meinem Vorredner auch schon gehört, dass Kapazitäten anders genutzt werden –, ein Stück weit ersetzen. Eine große Herausforderung hierbei ist die Barrierefreiheit, das heißt, wir müssen dieses System auch für Personen zugänglich machen, die nicht unbedingt technikaffin sind und mit einem Smartphone umgehen können. Auch hier werden wir Lösungen entwickeln, um das jedem Bürger zugänglich zu machen. Barrierefreiheit heißt für uns aber ebenso, dass eine Person im Rollstuhl, mit einem Rollator oder mit einem Kinderwagen in diese Fahrzeuge kommen muss.

Durch den Verzicht auf Haltestellen haben wir die Infrastruktur mit den angehobenen Bordsteinen nicht mehr. Auch hier gibt es daher gewisse Anforderungen an das Fahrzeug, das in einem solchen System zum Einsatz kommt, die wir im Zuge dieses Projekts mitdenken und wofür wir Lösungen entwickeln.

Ein Hemmnis, das wir vor Ort haben, ist die Akzeptanz der Bürger. So ein System gelingt nur, wenn es gelebt wird, und dafür muss es relativ einfach verständlich und einfach zugänglich sein. Zudem muss es funktionieren, was bedeutet, dass die Busse zu der Zeit, zu der sie irgendwo sein sollen, oder wenn sie angefordert werden, zur Verfügung stehen. Im Endeffekt mündet das darüber hinaus in das Hemmnis der Verfügbarkeit von Echtzeitdaten, die im Augenblick in dem Bereich noch nicht gegeben ist. Wir müssen deshalb dafür sorgen, dass die Busse mit Systemen ausgestattet sind, um ihren Standort und ihre Routen in Echtzeit an das System zu übermitteln. Der Nutzer hat dann sofort die Information, wo gerade Busse unterwegs sind bzw. wann der von ihm angeforderte Bus bei ihm ist und wann er sich bereitmachen muss, bis er ihn abholt.

Ich sagte vorhin, wir führen das Projekt im Augenblick für eine Kleinstadt vor den Toren Stuttgarts durch. Wenn man das weiter denkt und solche Systeme regional- und kreisübergreifend installiert werden sollen, müssten Systeme geschaffen werden, die den Zugang auf Plattformen zur Verfügung stellen. Das heißt – wir hatten das vorher auch schon ein paar Mal –, es geht nicht, dass sich die Nutzer mit verschiedenen Apps und verschiedenen Informationssystemen herumschlagen müssen, sondern das muss in einer Plattform gebündelt werden, und der Zugang zu den Systemen muss einfach und barrierefrei sein. Des Weiteren müssen Informationen wie beispielsweise über Routen oder Standorte, die dann in Echtzeit zur Verfügung stehen, ebenfalls gebündelt zur Verfügung gestellt werden können. – Soweit von mir.

**Theo Jansen (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Köln, Leiter Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit):** Vielen Dank auch von mir, dass ich hier sein darf. Noch eine kurze Ergänzung zu meiner Funktion: Ich vertrete nicht nur den Verkehrsverbund Rhein-Sieg, sondern wir haben auch eine Stellungnahme gemeinsam mit dem Aachener Verkehrsverbund und vor allen Dingen für das Zukunftsnetz Mobilität NRW abgegeben.

Das Thema ist Multimodalität. Wir haben hier immer wieder sehr stark über Einzelmaßnahmen gesprochen, aber letztendlich verlangt Multimodalität, dieses sektorale Denken und Handeln aufzugeben und zu versuchen, etwas gemeinsam zu machen. Dafür ist es aber notwendig, dass man das wirklich möchte und auch diejenigen, die dafür zuständig sind, das wirklich mögen und wollen. Zunächst gilt es, drei Perspektiven zu betrachten: Was kann auf kommunaler und auf regionaler Ebene und was kann auf Landesebene passieren, um Multimodalität nach vorne zu bringen?

Multimodalität bedeutet nicht nur ÖPNV, Carsharing oder Taxigewerbe, sondern sie beginnt, wenn ich aus der Haustüre komme. Zu Fuß, Fahrrad – das muss mitgedacht werden. Eine Kommune muss sich deshalb darüber Gedanken machen: Wo möchte ich hin? Wo möchte ich im Jahre 2030, 2040 im Bereich Mobilität stehen? Dahin muss

sie die Stellschrauben, die sie hat, drehen. Das kann ich aber nur, indem ich das kommunale Planen und Handeln darauf ausrichte, diese Multimodalität zu fordern, und einer Kommune stehen dafür sehr viele Möglichkeiten zur Verfügung.

Ich kann das aber auch nur dann erreichen – es wurde gerade gesagt –, wenn ich die Bürger und die Verbände mitnehme. Diesbezüglich gibt es verschiedene Methoden, sei es, indem ich die Verkehrsentwicklungspläne nach den neuesten Hinweisen der FGSV und mit einer Bürger- und Verbändebeteiligung aufstelle, oder, was die Europäische Union verlangt, durch Sustainable Urban Mobility Plans. Es gilt, ein gemeinsames Ziel in kleinen Schritten zu erreichen – man kann nicht überfordern –, und dazu gehören dann die einzelnen Verkehrsangebote.

Ein Weiteres ist die regionale Ebene. Ich sitze hier zwar als Vertreter eines Verkehrsverbundes, denke mir aber auch, dass es notwendig ist, das sektorale Denken von ÖPNV-Unternehmen, von Verkehrsverbänden aufzulösen und verstärkt zu versuchen, sich vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund zu verstehen. Die Region benötigt einheitliche Vorgehensweisen, und sofern man das möchte, muss darauf geachtet werden –, dass keine Parallelstrukturen aufgebaut werden und der Blick zunächst darauf gerichtet wird, wer bereits in der Region unterwegs ist. Dabei ist naheliegend – natürlich bin ich diesbezüglich nicht objektiv –, dass sich die Verkehrsverbände, die sowieso eine gesetzliche Zuständigkeit für den ÖPNV haben, zu Mobilitätsverbänden entwickeln – allerdings nicht, indem Zuständigkeiten von anderen weggenommen werden, sondern in Form einer Koordinierungsplattform für die Region.

Man kann das sehr schön an Mobilstationen deutlich machen, das ist heute schon mehrfach gefallen. Für den Bürger ist es sinnvoll, ein einheitliches System zu haben, und zwar unabhängig davon, welche unterschiedlichen Geschäftsmodelle dahinterliegen. Das hört sich immer einfach an, aber aufgrund der unterschiedlichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist das ein sehr schwieriges Thema. Wie gesagt, für den Bürger ist ein einheitliches System aber sinnvoll, das er in Aachen oder in Bielefeld nutzen kann und bei dem für ihn direkt klar ist: Aha, das ist eine Mobilstation. Das bedarf es auch nicht nur für die Großstädte, sondern ebenso für den ländlichen Raum. Wenn ich aus der Tür herauskomme, muss ich sehen: Aha, es gibt so etwas, und ich kann das nutzen.

Eine Mobilstation – wir haben dazu das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen herausgegeben – ist für uns schon eine Station, an der zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind, zum Beispiel Carsharing oder ÖPNV jeweils mit einer vernünftigen Fahrradabstellanlage. Ich glaube, es müssten auch gar nicht so viele neu gemacht werden. Eine Bestandsaufnahme würde zeigen, dass bereits viele solcher Mobilstationen existieren, die es nur gilt, einheitlich zu kennzeichnen. Das Problem, das ich im Augenblick sehe: Viele Kommunen sind mittlerweile mit dem Thema unterwegs, aber es entstehen unterschiedliche Situationen, die für ein weites Management sicherlich nicht notwendig sind.

Damit komme ich eigentlich schon zu der Landesperspektive. Es gab einmal ein Programm 100 Fahrradstationen. Warum nicht einmal ein Programm 1.000 Mobilstationen für Nordrhein-Westfalen auflegen? Man braucht einen goldenen Zügel auch für die

Kommunen. Warum sollten sie ein einheitliches System errichten, wenn nichts dahintersteht? Man könnte ja nur eine Empfehlung aussprechen, und ob sie umgesetzt wird, ist etwas anderes.

Sinnvoll wäre auch, im ÖPNV die Möglichkeit einer Mobilstationenförderung aufzunehmen. Spannend fände ich zudem, beim ÖPNV-Gesetz zu diskutieren, ob nicht die gesetzliche Grundlage geschaffen werden sollte, um vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund zu gelangen. Diesbezüglich müsste man natürlich noch Gehirnschmalz investieren, wie das genau aussehen könnte.

Es gibt ein Aktionsprogramm Nahmobilität, das ich sehr gut finde. Sinnvoll wäre auch, auf Landesebene ein Aktionsprogramm Multimodalität/Mobilitätsmanagement aufzusetzen und zu prüfen, wo sich meine Stellschrauben befinden und in welche Richtung ich sie drehen kann. Das würde jetzt noch weiterführen über die Landesbauordnung bzw. fiskalische Grundlagen, die hier alle eine Rolle spielen.

Die Quintessenz des Ganzen ist die Aufgabe des sektoralen Denkens und Handelns und ein gemeinsames Planen und Handeln der zuständigen Planungsinstanzen. Das Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen bietet dafür mittlerweile vier Koordinierungsstellen an, die teilweise bei den Verkehrsverbänden angesiedelt sind, und wir beraten Kommunen, um das nach vorne treiben. Im Augenblick merken wir aber über unsere Kontakte mit den Kommunen sehr stark, dass das sektorale Denken und Planen der einzelnen Fachabteilungen, wie wir das am Anfang befürchtet haben, tatsächlich vorhanden ist. Das zeigt sich auch anhand des Lehrgangs für Mobilitätsmanager, den wir derzeit anbieten und an dem mittlerweile 50 Kommunen aus Nordrhein-Westfalen teilgenommen haben.

Darüber hinaus zeigt sich, dass ein Bedarf vorhanden ist. Für uns wäre es daher wichtig, zum Beispiel Erfahrungen, wie die von Herrn Boehme aus der Uckermark, als Wissenstransfer in unsere Regionen zu bringen, damit das hier bekannt ist. Allerdings sind nicht nur Best-Practice-Beispiele wesentlich, denn es lässt sich auch aus den Beispielen lernen, die nicht funktioniert haben. Es gilt, die zuständigen Personen zusammenzubringen und letztendlich davon profitieren zu lassen. – Danke schön.

**Natalie Schneider (plan:mobil, Kassel):** Sie kennen das vielleicht: Wenn Sie die letzte Rednerin sind, schnurrt Ihr Statement von fünf Minuten auf vielleicht zwei Minuten zusammen. Eigentlich kann ich meine Vorredner nur unterstützen und würde mich jetzt auf die Hürden beziehen, die sich aus der Erfahrung unseres Verkehrsplanungsbüros herauskristallisiert haben.

Ergänzend zu meinem Vorredner möchte ich sagen: Sowohl die Akteure als auch die Nutzer müssen wollen, dass Multimodalität vorgebracht wird oder überhaupt etabliert wird. Diesbezüglich muss ich Herrn Nestmann auch ein wenig widersprechen, der sagte, wenn es nicht günstig sei, werde es keiner machen. Ich würde sagen, keiner macht es, wenn es nicht komfortabel ist.

Wir müssen daher im Hinterkopf behalten, den Nutzer mitzunehmen. Warum sollte ich es machen, wenn ich keine Lust darauf habe, mein Auto stehen zu lassen? Ich habe auch keine Lust, eine halbwegs vernünftige Fahrradabstellanlage zu nutzen. Wenn,

dann möchte ich bitte eine komfortable, tolle Abstellanlage mit Dach, die möglichst nah bei meinem Bahnsteig liegt und nicht in der hintersten Ecke geplant ist.

Damit komme ich auch zu meinem ersten Punkt. Eine halbwegs vernünftige Fahrradabstellanlage kann ich irgendwann noch dazubauen. Eine Fahrradabstellanlage, die tiptopp ist, die quasi allen Anforderungen entspricht und die mir Lust macht, mein Fahrrad dort abzustellen, um dann zum Beispiel mit dem Zug weiterzufahren, müsste hingegen frühzeitig in der Planung verankert sein. Wo macht man das am besten? Im gesamten Bereich Mobilitätsmanagement, den man daher frühzeitig in der Planung und bei Bauvorhaben vor allen Dingen im städtischen Gebiet verankern müsste.

Damit komme ich zu der Schwierigkeit der Fragestellung hier, weil man sehr stark zwischen dem ländlichen und städtischen Raum differenzieren muss. Ich sehe Mobilitätsmanagement mit den vielen Mobilitätsstationen usw. eher im städtischen Raum und im ländlichen Raum eher diesen Lückenschluss, von dem wir auch öfters gehört haben.

Die Angebote müssen vorhanden und vor allem komfortabel sein. Das sind meine Herzensangelegenheiten dabei.

Wir einigen uns hier quasi alle darauf, dass Multimodalität unter anderem bedeutet, Lücken im ländlichen Raum zu schließen, und im urbanen Raum den ÖPNV noch attraktiver gegenüber dem eigenen Pkw zu gestalten, und damit komme ich zu den Hürden und Hemmnissen. Es wurde bereits angesprochen, diese Hürden interdisziplinär zu denken. Bei unserer Projektarbeit hat sich in den letzten Jahren aber herausgestellt, dass oftmals die Zusammenarbeit und Organisation der Akteure sowie – Herr Jansen hatte es auch gerade dargelegt – das Wissen über Angebote und Best-Practice-Beispiele fehlen.

Eigentlich ist es ineffizient, wenn ich mir selber wieder überlege, wie ich Güter und Personen in einem Bus transportiere, wenn sich andere Personen schon darüber Gedanken gemacht haben. Woher weiß ich aber, dass sich andere Personen darüber schon Gedanken gemacht haben? Das ist schwierig.

Wie gesagt, die frühzeitige Verankerung von Maßnahmen auch durch das Einbeziehen privatwirtschaftlicher Mobilitätsanbieter: Wenn sich in diese Richtung alle wieder lieb haben, würde ich sagen, dass verschiedene Mobilitätsanbieter oder Ansatzpunkte, die man vielleicht irgendwann unter einem Dach vereinen kann, ein großer Gewinn sind. Der Nutzer kann dann entscheiden, ob er lieber mit dem Carsharing, dem Taxi, mit Uber oder mit wer weiß, was es bald noch geben wird, unterwegs sein möchte.

Was uns aufgefallen ist, sind vor allem die Hürden im finanziellen Bereich – das wurde jetzt ebenfalls schon mehrmals angesprochen –, aber auch im Bereich von Fördermöglichkeiten, die oftmals zeitlich und inhaltlich zu stark begrenzt sind, um sagen zu können: Das probieren wir aus, das funktioniert oder das funktioniert nicht. Aus dem Nähkästchen kann ich Ihnen erzählen, dass wir ein Mobilitätsprojekt gestartet hatten, für das wegen Schwierigkeiten und personeller Indifferenzen fünf Monate Vorbereitungszeit nötig waren. Nach drei Wochen wurde dann gesagt: Na ja, das funktioniert nicht, das können wir wieder einstellen. Ich kann Ihnen nur sagen, dass drei Wochen

absolut nicht ausreichen, um etwas zu evaluieren oder zu überlegen, ob das funktioniert hat oder nicht.

Damit komme ich zu dieser Hürde, die ich immer Erfolgsdruck genannt habe. Wir bewegen uns jetzt quasi auf neuem Terrain. Klar, den ÖPNV, das Taxi und das Carsharing gibt es schon länger, aber Multimodalität weiterzudenken und zu überlegen, was das auch im Hinblick auf die neuen Medien bedeutet und welche Möglichkeiten wir diesbezüglich haben – das ist alles ziemlich neu. Man muss daher wissen: Okay, nicht alles, was man vielleicht als Maßnahme einmal beginnt, kann funktionieren.

Akteure, die sich dafür entscheiden, etwas auszuprobieren, müssen scheitern dürfen. Sachen nicht auszuprobieren, weil man Angst hat, von höherer Ebene – bitte entschuldigen Sie jetzt den saloppen Ausdruck – total eine auf den Deckel zu bekommen, ist sehr schlecht. Es ist sehr, sehr schwierig, Maßnahmen zu implementieren, wenn die Personen und Akteure Angst haben: „Was ist, wenn das nicht funktioniert?“, und dann steht das vielleicht sogar noch schlecht in der Presse, und man ist selber der Buhmann. Das zu der großen Hürde Erfolgsdruck.

Dann zur Hürde Best Practice, auch in Kombination mit Fördermöglichkeiten oder Projekten, die man einmal ausprobiert, und für die man von welcher Stelle auch immer für einen begrenzten Zeitraum, zum Beispiel zwei Jahre, Fördermöglichkeiten erhält: Hier hat man ebenfalls den Erfolgsdruck, positive Ergebnisse übermitteln zu müssen. Stellen Sie sich vor, dass Sie über Projekte recherchieren und Interesse haben, ein ähnliches Projekt zu starten, weil das auf Ihre Kommune passt. Sie finden nichts Negatives, und Sie finden nichts darüber, warum das Projekt gescheitert ist. Eigentlich ist aber genau das das Schlimme daran, weil wir aus den Maßnahmen, die aus bestimmten Gründen gescheitert sind, neue verbesserte Maßnahmen entwickeln könnten. Es ist daher schwierig, denn sehr oft gibt es nur eine positive Resonanz.

Bei jedem Projekt, auch wenn es gefördert und wieder eingestellt wurde, finden sich teilweise immer noch positive Aspekte, die man herausnehmen, weiterentwickeln und auf seine eigene Region übertragen könnte. Dieser Austausch über gescheiterte Projekte oder über sehr kleine regional begrenzte Maßnahmen findet jedoch kaum statt.

Ich gehe davon aus, dass das unter anderem daran liegt, weil es sehr oft keinen konkreten Ansprechpartner gibt. Herr Jansen hatte es bereits angesprochen: Wer macht eigentlich später das Mobilitätsmanagement und ist für Mobilität zuständig? Wird der Verkehrsverbund, der sich damals eigentlich den ÖPNV auf die Fahne geschrieben hatte, der Mobilitätsdienstleister, oder soll das jemand Privates übernehmen? Aber, welche Interessen hat jemand Privates? Das alles sind Fragen, die ich in meiner Stellungnahme mit Fragezeichen versehen habe, weil ich dafür leider auch überhaupt keine Patentlösung habe.

Ich würde Ihnen diese Hürden jedoch gerne ans Herz legen, denn es ist wirklich schwierig, mit dem Scheitern, mit den Fördermöglichkeiten, mit den zeitlich begrenzten Fördermöglichkeiten sowie mit dem letzten großen Punkt, den politischen Hürden, umzugehen. Wir haben es angesprochen: Natürlich gibt es auch nicht konzessionierte Verkehre in anderen Bundesländern. Ich kann jetzt nur aus meiner Erfahrung in Hessen sprechen. Dort ist es nicht sehr gängig, Bürgerbusvereine so zu etablieren und so

zu fördern, sondern die gängige Praxis ist bisher, Bürgerbuskonzepte, die nicht unter das PBefG fallen, quasi in einer Art Grauzone zu konzipieren und auch im Alltag zu betreiben.

Im Grunde ist es traurig, hoffen zu müssen, dass nie jemand fragt, wie man das juristisch hinbekommen hat – ganz im Sinne: Wo kein Kläger, da kein Richter. Es fehlt eben eine einheitliche Rechtsprechung, und solche Konzepte sind, wenn man sich erkundigt, ob man das betreiben darf oder nicht, in der Regel sehr abhängig vom eigenen Ermessensspielraum oder vom Ermessensspielraum einzelner. Gerade auch im Hinblick auf die Diskussion, die es in Deutschland wegen Uber gibt und gab, ist es jetzt sogar noch schwieriger, jemanden in einer Genehmigungsbehörde zu finden, der sagt: Komm', wir lassen so ein Bürgerbuskonzept einmal laufen und schauen, wie das funktionieren soll. – Danke.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Frau Schneider. Danke auch dafür, dass Sie uns schon einmal Fragen gegeben haben. Wir können sie hier und heute leider nicht beantworten, aber wir haben ja noch ein paar Monate Zeit. – Dann kommen wir jetzt zur Fragerunde der Abgeordneten und Sachverständigen und beginnen bei Herrn Hauser.

**Benedikt Hauser (Sachverständiger der CDU-Fraktion):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe zunächst zwei Fragen an Herrn Boehme. Die erste Frage bezieht sich auf die auch von Frau Schneider angesprochenen juristischen Hindernisse bezüglich des Paketauslieferns bzw. des Paketdienstes in der von Ihnen umgesetzten Kombination. Mussten Sie spezifische Probleme überwinden, um das überhaupt zu dürfen, was Sie dort machen wollten?

Meine zweite Frage ist: Haben Sie Überlegungen angestellt, das auf andere Bereiche auszudehnen? Erwägen Sie, zum Beispiel in sehr entlegenen Ortschaften, die Sie anfahren, einen Lieferservice für Einkäufe oder ähnliches zu integrieren, um die Zulieferung für diese Orte zu verbessern? Ich habe ein wenig das Bild vor Augen, dass in einem kleinen Ort mit 200, 300 Einwohnern die Busstation das Zentrum des Ortes ist, wo der Briefkasten und eine Telefonzelle stehen, sofern es eine solche noch gibt, wo sich das Vereinsaushangsschild befindet, wo vielleicht die Möglichkeit besteht, eine Tageszeitung zu kaufen, usw. Möchten Sie dort den Nahverkehr besser integrieren, indem Sie sagen, das ist sozusagen der Anker, an dem wir festmachen, dass es hier überhaupt irgendwo etwas gibt, wo sich die Menschen treffen oder zusammenkommen können?

Herr Klötzke, zur Busgröße oder den Gefäßgrößen und der beliebten Frage, ob kleinere Gefäßgrößen an sich schon ein Vorteil wären, möchte ich anmerken – Sie können darauf auch gerne antworten, wenn Sie eine Antwort haben –, dass sich die Ausstattungen der meisten Verkehrsunternehmen nach dem Spitzenbedarf und nicht nach dem Randbedarf richten. Wenn ich daher einen großen Bus habe, fahre ich mit diesem obgleich einer geringen Anzahl von Fahrgästen auch sonntags, denn es hat keinen Zweck, dafür eine andere Gefäßgröße anzuschaffen, und ist auch betriebswirtschaftlich nicht sinnig. Haben Sie eine Matrix oder Kennzahlensysteme aufgebaut, wo der

Break-even-Point ist, an dem man sagt, jetzt wären zwei kleine Gefäße besser als ein großes?

Frau Schneider, ich finde es sehr erfrischend, dass Sie von der mangelnden Fehlerkultur in unserem Land gesprochen haben. Wir haben eine große Scheu davor, dass etwas schief läuft. Kein Geschäftsführer eines Verkehrsunternehmens wagt es, irgendetwas anzufangen, denn sobald das schiefgeht, würde sofort irgendeiner im Aufsichtsrat sagen: Da hast du aber 50.000 in den Sand gesetzt. Obwohl es die richtige Idee ist, das auszuprobieren oder in der Richtung etwas zu tun, ist das in einem Land wie unserem, in dem es sozusagen zur Mode geworden ist, als erstes zu fragen, wer schuld ist, und als zweites, wen man haftbar machen kann, aber nicht als drittes, was wir daraus lernen können, tatsächlich ein Problem. Sie haben das richtig angesprochen.

**Henning Rehbaum (CDU):** Ergänzend noch ein Gedanke, den ich bei dem Vortrag von Herrn Jansen hatte: Multimodalität ist die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger, in diesem Kontext eine Verknüpfung mit dem ÖPNV. Ich habe das Modell in Mettingen mit aufgebaut, bei dem wir an einer Mobilitätsstation den Schnellbus und teilweise auch den RegioBus mit E-Bikes verknüpft haben. Dieses tolle System, das vom Land gefördert wurde, ist durchaus erfolgreich; wir haben uns diesbezüglich auch sehr angestrengt und das sexy gemacht. Allerdings war eine wichtige Erkenntnis, dass das ohne eine Fahrplanverdichtung für den Regellinienverkehr alles nichts ist.

Dahingehend ist auch meine Frage: Sind wir in unseren unterschiedlichen ländlichen Räumen mit der Grundversorgung von Regel-ÖPNV so gut ausgestattet, um Multimodalität sinnvoll darstellen zu können? Das geht ein wenig in die Richtung von gleichen Lebensverhältnissen in den unterschiedlichen Landesteilen. Müssten wir uns bei aller Kreativität für Multimodalität nicht vorrangig darum bemühen, dass die Netze überall eine kritische Dichte haben?

**Jörg Niemann (Sachverständiger der FDP-Fraktion):** Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Boehme. Sie haben die Kombination zwischen Güter- und Personenbeförderung in den Mittelpunkt Ihres Vortrages gestellt. Es ist bereits eine Herausforderung, den entsprechenden Fahrplanwirkungsgrad für die Personenbeförderung hinzubekommen. Mich würde daher interessieren, wie viel Mehraufwand die gleichzeitige Beförderung von Personen und Gütern zum Beispiel bei der Umlaufplanung und ähnlichen Dingen in Ihrem Business Case produziert. An welchem Punkt rechnet sich dieses Modell? Wann wirkt sich dieser Mehraufwand durch die Erlöse, die Sie für die Güterbeförderung erzielen, positiv aus?

Herr Jansen, ich sehe es auch so: Verkehrsverbünde sollen Mobilitätsverbünde, sollen Umweltverbünde werden und sich bei dem Thema Multimodalität engagieren. Der Geschäftsführer des RMV, Herr Professor Knut Ringat, hat Sie auch alle dazu aufgerufen und ermuntert: Kommt, jetzt lasst uns mal unsere Hausaufgaben machen, wir müssen hier stärker tätig werden. Ich habe aus meinen Erfahrungen in Aachen aber das Gefühl, dass die verschiedenen Akteure jeweils auf ihrem Pferd sitzen und man doch nicht zusammenkommt, weil unterschiedliche Vorstellungen darüber existieren, was

Multimodalität bedeuten soll, wer die Federführung übernimmt, wie das ausgestaltet werden soll und ob Multimodalität möglicherweise die vorhandenen Akteure konkurrenziert bzw. kannibalisiert.

Welche Aspekte könnte das Land fördern? Welchen goldenen Zügel – so hatten Sie das genannt – können wir nutzen, um dieses sektorale Denken zu durchbrechen? Könnten Sie darauf bitte noch einmal eingehen?

**Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der SPD-Fraktion):** Herr Niemann hat meine Fragen im Prinzip jetzt schon vorweggenommen. Ich stelle sie dennoch – vielleicht aus einer anderen Sicht. Mich würden das ökonomische Ergebnis der Güterbeförderung und der damit für die Personenbeförderung hoffentlich erzielte Deckungsbeitrag interessieren.

Herr Klötzke, könnten Sie ein paar Sätze dazu sagen, in welcher Form und an welcher Stelle eine Bürgerbeteiligung erfolgen soll?

Spannend fand ich auch das Thema Barrierefreiheit in Richtung Smartphone-Nutzung. Wie denken Sie, diejenigen einzubinden, die ein solches modernes Instrument nicht haben oder es nicht nutzen können?

Herr Jansen, bei dem Thema Entwicklung der Verbände in Richtung Mobilitätsdienstleister bin ich völlig d'accord. Das ist eine Aufgabe, denen sich Verbände schon seit geraumer Zeit stellen und stellen müssen. Meine Fragen sind: Macht hier jeder seinen eigenen Kram – sage ich einmal despektierlich – und interpretiert das so, wie er sich das vorstellt? Welche Rolle kann oder muss das Land gegebenenfalls einnehmen, um daraus insgesamt im Land einen einheitlichen Ansatz zu generieren?

Sie haben die drei richtigen Ebenen genannt – Kommune, Region und Land –, und wenn das Ganze zusammenspielen soll und die Hürden, die sie genannt haben, nicht greifen sollen, muss das vernünftig vernetzt werden. Wir haben hier in früheren Vorträgen von insgesamt 52 Organisationseinheiten im Bereich der Aufgabenträger gehört. Wie gelangt man bei so vielen Organisationseinheiten zu einer Sicht der Dinge auch was die Multimodalität betrifft? Reicht es, wenn man segensreich in der Region wirkt, oder muss das Land hier eine Leaderfunktion übernehmen?

**Gisela Nacken (Sachverständige der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen):** Die Fragestellungen der beiden Vorredner würde ich gerne verstärken, weil in den Beiträgen von Frau Schneider, Herrn Jansen und Herrn Klötzke ziemlich deutlich wurde, dass bei der Multimodalität, dem Mobilitätsmanagement und dem interdisziplinären Arbeiten die Frage ist, wie man das so hinbekommt, damit es für den Nutzer dann auch übersichtlich und nutzerfreundlich ist. Ich bringe es auch nur auf den einen Punkt: Wo muss sich das Land einbringen? Was sind die goldenen Zügel, um das, was – wie hier deutlich geworden ist – wirklich die Zukunft von Verkehr in unseren Städten und im ländlichen Raum ist, seitens des Landes zu unterstützen?

Herr Boehme, ich habe Sie so verstanden, dass Sie die Kombination von Personen- und Güterverkehr als Chance für die Zukunft von Mobilität im ländlichen Raum erach-

ten, und um überhaupt noch ein Angebot in Ihren ländlichen Bereichen hinzubekommen. Sie sagten, Sie arbeiteten bisher nicht kostendeckend, aber dächten, in zwei Jahren sei das der Fall. Meine Frage ist: Gelingt das alleine über die Stückzahl, die Sie meinen in zwei Jahren generieren zu können, oder ist eine Landesförderung vorgesehen? – Danke schön.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Die Fragen für die Piratenfraktion übernehme wieder ich. Herr Boehme, Sie sehen, wir sind sehr interessiert am Thema fahrscheinfreier ÖPNV, und leider ist diese Anhörung zu Mobilitätsstationen und Multimobilität dafür nicht die richtige. Wir sind aber auch sehr interessiert an dem Konzept, Güter mitzunehmen. Es bietet viele Vorteile, die sich wahrscheinlich noch viel mehr ausreizen ließen, wenn erst einmal eine gewisse Masse vorhanden ist und Apps wie moovel oder Qixxit dann auch integriert sind und die Güter – vielleicht im Zusammenhang mit anderen Anwendungen – getrackt werden. An dieser Stelle habe ich die Frage, ob Sie bei sich schon an offene Schnittstellen gedacht oder sogar Gespräche geführt haben, um das in andere Apps und sonstige Programme einbinden zu können.

Ich kann mir auch vorstellen, dass sehr viel mehr Möglichkeiten erschlossen werden könnten und alles sehr viel flüssiger liefere, wenn das mehrere Städte anböten. Selbst, wenn die Städte nicht miteinander vernetzt sind, aber dieses System einfach bekannt oder zum Beispiel in mehreren Apps enthalten wäre oder es nicht nur an einem Ort, sondern vielleicht in zehn Orten bei Media Markt diese Möglichkeit gäbe, würde es eventuell besser angenommen. Haben Sie diesbezüglich mit anderen Städten gesprochen? Gibt es einen Ausblick?

Besteht ein Unterschied zwischen Klein- und Großunternehmen? Haben Sie Erkenntnisse, wer sich dafür mehr interessiert?

Wir interessieren uns natürlich auch für die Einnahmenentwicklung. Ist sie absehbar, und was kann gegebenenfalls erwartet werden?

Wir haben von den anderen Rednern sehr viel über Mobilitätsstationen gehört. Ich nehme an, momentan läuft es so, dass man an keiner Haltestelle sein muss, denn notfalls fährt der Bus noch eine Runde mit dem Paket. Wären Mobilitätsstationen, die man dann als Abholstationen einrichtet, eine gute Perspektive?

Herr Klötzke, wir haben uns im Rahmen dieser Enquetekommission das Projekt Kutsuplus in Helsinki angesehen. Kennen Sie dieses Projekt? Wenn ja, gibt es Ähnlichkeiten, Vergleichbarkeiten?

Haben Sie bei Ihrem Projekt die Schwierigkeit, wie wir sie manchmal bei flexiblen Bedingungenformen feststellen, dass der Zuschussbedarf mit einer steigenden Zahl von Fahrgästen stark ansteigt und damit mehr Fahrgäste zu einem Problem werden könnten?

Herr Jansen, Sie haben uns sehr viel zur Standardisierung und Einheitlichkeit der Mobilitätsstationen nahegelegt. Ist das vor allem ein organisatorisches Problem, das erst einmal gelöst werden müsste? Oder ist es auch ein Problem des Budgets? Mit welchen Kosten müsste man rechnen? Welchen finanziellen Umfang müsste ein solcher Haushaltsposten haben? Könnten Sie eine Größenordnung nennen?

Gibt es darüber hinaus zu dem, was Sie schon gesagt haben – Förderfähigkeit usw. – konkrete Vorschläge an das Land, was noch einer gesetzlichen Regelung bedürfte, wenn es zum Beispiel um Carsharing-Stellplätze geht, die wir in unsere Handlungsempfehlungen aufnehmen könnten?

An Sie und an Frau Schneider habe ich folgende Frage: Ich habe zu den Mobilitätsstationen unterschiedliche Ansätze gehört. Was ist mit den alten Mobilitätsstationen? Lassen sie sich in ein neues Konzept einfügen? Einerseits habe ich gehört, dass man das tun sollte. Andererseits müssen wir aber auf die Standards achten, und es könnte sein, dass sie nicht den Komfort bringen, den man von einer Mobilitätsstation erwartet.

Natürlich frage auch ich mich, wie wir es schaffen, Negativerlebnisse publik zu machen. Ich glaube, das Problem liegt aber nicht nur bei den Politikern oder den Akteuren, sondern ebenso darin, dass man oft Partner einbindet – zum Beispiel aus finanziellen Gründen – , die selbstverständlich kein Negativerlebnis haben wollen. Darauf werden wir jetzt aber wahrscheinlich keine Antwort finden.

Das waren meine Fragen. Habe ich noch jemanden übersehen? – Dann beginnen wir mit den Antworten jetzt bei Herrn Boehme.

**Lars Boehme (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbh):** Herzlichen Dank, auch für die interessanten Nachfragen. – Herr Hauser, juristische Hindernisse gab es am Anfang. Zur Historie: Das System wurde Mitte 1936 in Deutschland betrieben. Dann gab es eine Änderung im PBefG, und es ist eine Trennung erfolgt; das zog sich komplett durch die 50er-Jahre. 2010 haben wir gemeinsam mit dem Bundesinnenministerium darüber nachgedacht, ob man eine solche Sache überhaupt machen kann. Daraufhin haben wir juristische Gutachten mit dem Bundesinnenministerium und dem Land Brandenburg dahingehend veranlasst, ob das möglich ist.

Wir haben jetzt einen engen Korridor, innerhalb dem es möglich ist. Wichtig ist, dass wir eine Trennung zwischen Personen- und Güterbeförderung haben, denn dann sind wir außerhalb des PBefG. Wenn wir das als kommunales Unternehmen betreiben, dürfen wir auch nicht mit der Kommunalverfassung in die Bredouille kommen; das müsste jedes Land separat prüfen. Für das Land Brandenburg ist eine derartige Prüfung erfolgt, und im Rahmen der Annexität ist es dort möglich. Wichtig war außerdem, dass wir allen, die Interesse haben, etwas zu befördern, das diskriminierungsfrei anbieten – sei es der KEP-Dienst oder die dortigen unterschiedlichen Postdienstleister, egal, ob der Briefumschlag grün oder gelb ist.

Ein Hindernis innerhalb des Unternehmens kann die Belegschaft – zum Beispiel der Betriebsrat – sein, die in diese Sache zu integrieren ist. Bei uns ist eine Integration im Rahmen der Gesundheitsförderung erfolgt, weil die Busfahrerinnen oder der Busfahrer den Arbeitsplatz verlässt und sich dann bewegt. Es wurde auch deshalb in das Gesundheitsmanagement integriert, weil es sich um keine andere Tätigkeit handelt, als einem Rollstuhlfahrer behilflich zu sein oder einen Kinderwagen in den Bus zu heben.

Zur Frage, ob wir einen Lieferservice anbieten: Formell könnten wir einen Lieferservice anbieten, also sozusagen vom Geschäft zum Kunden. Derzeit haben wir aber haupt-

sächlich business to business und liefern damit von einem zum anderen Geschäftskunden. Wir haben aber über die Centerlösung des ECE die Möglichkeit, dass wir – entweder bei C & A oder aber hauptsächlich die Retourgeschichten bei Media Markt – das dort an die Haltestellen zurückliefern. Den Privatkunden, der einzeln etwas bestellt, haben wir noch nicht gewinnen können.

Was wir benötigen, war auch bei anderen die Frage. Vor Ort in den Dörfern bräuchten wir zum Teil jemanden, der sich darum kümmert oder Waren entgegennimmt, denn wir können Waren nur auf dem Linienweg entgegennehmen und abgeben, das heißt, von Haltestelle zu Haltestelle oder auf dem Linienweg zwischen zwei Haltestellen. Nach unseren Geschäftsbedingungen haben wir aber auch die Möglichkeit des Haustür-Haustür-Services, den wir dem Kunden in Zusammenarbeit mit dem Taxigewerbe anbieten. Sie können immer die letzte und die erste Meile bei uns bestellen, und wir organisieren mit unseren Taxiunternehmen die Zulieferung zur ersten Bushaltestelle bzw. von der Bushaltestelle zum Endkunden, denn wir können nicht in das Eigenheimgebiet hineinfahren. Das geht nicht, und wir würden uns dann einfach festfahren.

Herr Niemann hat nach den Fahrplanauswirkungen und der Kostenstruktur gefragt. In den Jahren 2010 bis 2012 erhielten wir einerseits durch die Förderung des Bundes und andererseits durch die Förderung des Landes Brandenburg eine Anschubfinanzierung, um erst einmal die theoretischen Sachen und danach die praktischen Prozesse durchzuspielen. Die Kosten haben sich auf ungefähr 200.000 € belaufen, die damals komplett übernommen wurden. Diese Sachen sind beim Bundesinnenministerium verfügbar und müssen nicht noch einmal neu entwickelt werden. Sie enthalten auch Fehler, die man vielleicht nicht macht – zumindest was wir festgestellt haben, was nicht geht.

Herr Dr. Vorgang, die Kostenstruktur sieht im Grunde wie folgt aus: Der größte Teil geht derzeit noch in den Vertrieb. Dort haben wir eine Personalstelle, was bei uns rund 13.000 bis 15.000 € bedeutet. Dann fließt noch ein Teil in die Disposition, das heißt, wir machen das über unser RufBus-Annahmesystem. Darüber hinaus haben wir einen Teil Aufwendungen für die Rechnungslegung und dergleichen. Das eigentliche Beliefern durch den Fahrer geschieht wiederum innerhalb des normalen Taktverkehrs. Natürlich hat er einen Aufwand, aber im Grunde findet das innerhalb des normalen Taktverkehrs statt. Wir berechnen das zwar ein Stück weit mit, dadurch entsteht der Mehraufwand aber nicht.

Wie hat sich das seit dem Jahr 2014, seitdem wir keine Förderung mehr erhalten, entwickelt? Im Jahr 2014 verzeichneten wir einen Verlust von 13.000 €, im Jahr 2015 haben wir in dem Geschäftsmodell nur noch einen Verlust von 9.000 €. An Gewichtsmengen beförderten wir 7.272 kg im Jahr 2013 und 8.863 kg im Jahr 2014. Die aktuelle Zahl für das Jahr 2015 habe ich zwar jetzt nicht parat, aber wir liegen bei ca. 13.000 kg. Wir verzeichnen somit einen stetigen Zuwachs und unsere Kunden, die wir einmal gewonnen haben, sind dageblieben.

Zudem haben wir festgestellt – darüber bin ich froh, und das geht dann auch in Richtung Privatkunden –, dass sich das durchschnittliche Gewicht pro Lieferung von 69 kg

über 57 kg und 44 kg auf 23 kg im letzten Jahr entwickelt hat. Wir werden daher kleinteiliger und stärker im Hinblick auf: Ich gebe mal was Kleines ab und lasse das innerhalb der Uckermark bringen.

Zur Anzahl der Lieferungen: Im Jahr 2014 hatten wir 269 Lieferungen, und Ende Oktober 2015 waren wir bereits bei 463 Lieferungen. Ich gehe deshalb davon aus, dass wir das im vergangenen Jahr verdoppelt haben und somit bei über 500 Lieferungen sind. Wir führen 1.200 Fahrten pro Tag durch, und ich brauche mindestens 1.200 Lieferungen, um in die rentable Zone zu kommen. Wir rechnen damit, dass wir dieses Ziel im Jahr 2017 erreichen. Eine Verdoppelung bzw. eine Lieferung pro Tag oder pro Fahrt ist aber eigentlich nicht viel, und es ist daher noch eine Menge Luft nach oben vorhanden.

Chancen einer Landesförderung: Zu den Dingen, die wir haben, gibt es einen Leitfaden, der über das Bundesinnenministerium öffentlich zugänglich ist. Das Land Brandenburg hat aber gesagt, dass es im Rahmen der ÖPNV-Initiative bis zu vier Modellregionen im Land Brandenburg weiterhin fördert. In der Summe sind das meines Wissens nach um die 50.000 €. Diese braucht man ungefähr, um zu sortieren: Wie laufen die Prozesse im Unternehmen ab – man muss Kunden gewinnen –, und ist es dort möglich? Meines Wissens gibt es in Thüringen im Bereich Saalfeld ebenfalls Interessierte, die das dort machen.

Herr Bayer, Sie fragten nach offenen Schnittstellen, Apps und dergleichen. Derzeit setzen wir das Trapeze Anrufbussystem ein, das grundsätzlich die Möglichkeit bietet, dass der Kunde per App bestellt und sagt, er möchte etwas von A nach B befördern. Wir konnten das allerdings noch nicht realisieren, sondern bieten im Augenblick die kundenorientierte Sache an. Der Kunde ruft bei uns an und wird von einem meiner Mitarbeiter beraten: Sie wollen das Gepäckstück dann und dann abgeben. Der weitere Ablauf ist ähnlich einer RufBus-Anmeldung. Dem Kunden wird gesagt: Zu der Uhrzeit kommt der Bus vorbei, nimmt das mit und gibt es an der Stelle ab.

Störfälle treten auf, wenn der Kunde nicht an der Haltestelle ist, um das abzuholen, denn wir stellen das Ding nicht irgendwo hin, sondern nehmen es wieder mit und rufen den Kunden an. Weil der Bus aufgrund des Taktfahrplans eine Stunde oder zwei Stunden später erneut vorbeifährt, können wir ihm aber anbieten, eine Stunde später noch einmal vorbeizukommen.

Hier würde sich auch eine Entsorgungsstation oder ein Kümmerer in den Dörfern eignen. In Warnitz, einem kleinen touristischen Erholungsort, hat zum Beispiel der Tourismusverein neben dem Informationsbüro ein kleines Café und eine kleine Verkaufseinrichtung. Dorthin liefern wir Lebensmittel, aber auch Gepäckstücke, die hauptsächlich von Berlinern bestellt werden, die samstags und sonntags in der Uckermark Urlaub machen. Wir liefern ihnen ein frisches Warenpaket, das sie sich dort abholen, wenn sie mit dem Zug ankommen. Mit einem Kümmerer vor Ort müssen die Personen also nicht unbedingt zu der Zeit an der Haltestelle sein.

Zur Frage Klein- oder Großunternehmen: Ich denke, das ist eigentlich unabhängig, denn wir arbeiten mit dem einen KEP-Dienst oder mit zwei weiteren KEP-Diensten zusammen, um nach Berlin auszuliefern. Da gibt es sowohl ein kleines als auch ein

großes Unternehmen. Es ist wahrscheinlich, wie Sie gesagt haben: Es hängt vom Willen der Beteiligten ab, Dinge zu machen und sich einfach nicht für blöd erklären zu lassen.

**Matthias Klötzke (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Fahrzeugkonzepte):** Auch von meiner Seite aus vielen Dank für die Fragen. Herr Hauser, selbst, wenn es keine explizite Frage war, würde ich dennoch gerne darauf antworten. Wir haben noch keine abschließende Antwort, inwieweit es auch wirtschaftlich darstellbar ist, mit kleinen anstatt mit großen Gefäßen zu fahren. Es zeigt sich eben nur, dass wir eine sehr kurze und sehr beschränkte Phase haben, in der die großen wirklich ausgelastet sind. Für mich ist deshalb eher die Frage: Würden wir es mit dem neuen System schaffen, auch die Spitzenlasten abzufangen, indem wir zum Beispiel die Fahrzeuge bzw. die Fahrten auf Routen und Zeiten bündeln?

Herr Dr. Vorgang, wir sind im Augenblick dabei, die Frage der Bürgerbeteiligung zu definieren und im Detail aufzusetzen, wie die Bürgerbeteiligung aussehen soll. An welchen Stellen soll eine Bürgerbeteiligung erfolgen? Dazu kann ich schon einmal sagen: an allen. Wir wollen die Bürger in jede Phase des Projekts einbinden. Das heißt, zum einen erst einmal bei der Erhebung der Bedarfe und der Anforderungen, zum anderen dann aber auch bei der Bewertung der Lösungsansätze und Teillösungen.

Hier sind verschiedene Formate vorstellbar. Sehr wichtig ist die Information der Bürger. Es wird deshalb Bürgerinformationsveranstaltungen geben, und wir werden eine Homepage aufsetzen, auf der sie sich informieren können. Zudem gibt es bei der Stadt einen direkten Ansprechpartner, an den sich die Bürger bei Fragen wenden können.

Wenn wir dann Lösungsansätze haben, die wir mit den Bürgern diskutieren wollen, besteht die Möglichkeit, das zum Beispiel in Form von Mobilitätswerkstätten zu machen. Wir prüfen im Augenblick aber auch, ob wir in diesem Prozess sogenannte Pioniere begleiten. Das heißt, wir nehmen eine kleine Anzahl von Nutzern, die wir, wenn der Pilot startet, den gesamten Prozess hindurch an die Hand nehmen. Wir gehen mit ihnen im Detail den Prozess durch und lernen mit ihnen gemeinsam das System kennen.

Die Barrierefreiheit ist für uns, wie ich schon sagte, ein sehr wichtiger Punkt, um insbesondere eine älter werdende Bevölkerung sowie Bürger mit gewissen Einschränkungen, die ein Smartphone nicht bedienen können, ebenfalls mitzunehmen. Wie diese Lösung genau aussieht, wissen wir noch nicht; das wird auch ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung bzw. der Erhebung sein, welche Lösungen hier gefunden werden müssen.

Wir werden ziemlich sicher die Möglichkeit bieten, über das Internet ohne Smartphone zu buchen. Außerdem deutet im Augenblick viel darauf hin, dass es auch ein telefonbasiertes Buchungssystem geben wird, und die Menschen somit anrufen können. Die letzte Möglichkeit, die es noch gäbe, wäre ein Anforderungssystem, das an gewissen Punkten im Ort, denn Haltestellen haben wir keine mehr, zur Verfügung gestellt wird, wo Bürger durch zum Beispiel das Drücken eines Knopfes einen Fahrtwunsch abgeben können.

Damit komme ich dann auch zu der Frage von Frau Nacken, wie sich das Ganze nutzerfreundlich gestalten lässt. Zum einen müssen, wie gesagt, die Zugangsbarrieren so klein wie möglich gehalten werden. Die Menschen müssen das quasi automatisch nutzen können, ohne sich groß Gedanken darüber machen oder groß in das System eingelernt werden zu müssen.

Zum anderen ist die Nutzerfreundlichkeit für mich eine Frage an die Qualität. Ganz banal spiegelt sich das in der Sauberkeit der Fahrzeuge wider. Dazu zählt aber auch, wie lange ich auf meinen Bus warten muss oder wie lange meine Routen sind. Wenn ich eine Strecke von einem Kilometer Luftlinie überbrücken will und dafür 10 km durch den Ort fahren muss, weil noch 27 Personen abgeholt werden müssen, ist das System sicherlich nicht nutzerfreundlich.

Wir zielen darauf ab, mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen dadurch, dass wir deutlich effizienter unterwegs sein können, auch dahingehend nutzerfreundlicher zu werden, indem wir zum Beispiel die Taktzeit erhöhen und die Busse öfters im Ort verkehren, als das im Augenblick der Fall ist. Die Fahrgäste haben somit die Möglichkeit, den Bus zu verschiedenen Zeitpunkten und damit häufig frequenter zu nutzen.

Herr Bayer, zu Ihren Fragen: Das Projekt aus Helsinki ist mir nicht bekannt, ich werde mich aber sicherlich darüber informieren.

Der Zuschussbedarf ist bereits bei dem bisherigen System sehr hoch. Wir haben aber die Zielstellung, das Angebot mit dem derzeitigen Zuschuss zu verbessern.

Aus unserer Sicht ist es zunächst kein Problem, wenn mehr Fahrgäste das System nutzen. Ein Problem wird es erst, wenn wir es nicht schaffen, Fahrten zu bündeln, weil quasi jeder Fahrtwunsch durch eine eigene explizite Fahrt erfüllt werden muss und keine Möglichkeit besteht, mehrere Fahrgäste oder Fahrtwünsche in einer Route zusammenzufassen.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Herr Klötzke. – Herr Boehme, ich gebe Ihnen noch einmal kurz das Wort für eine Ergänzung.

**Lars Boehme (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbh):** Frau Nacken, ich habe vorhin vergessen, die Frage zu beantworten, ob wir den KombiBus deshalb betreiben, um den öffentlichen Nahverkehr aufrechtzuerhalten. Eigentlich muss ich eindeutig sagen: Ja. Ich habe den Taktfahrplan, um den öffentlichen Nahverkehr zu haben, und perspektivisch will ich mit einem Deckungsbeitrag natürlich auch ein Stück weit Sicherheit für meine schwach ausgelasteten Netze herstellen.

In Skandinavien erwirtschaften sie bis zu 20 % des Umsatzes mit der Güterbeförderung. Wir befinden uns diesbezüglich im Promillebereich, das heißt, es ist noch viel Luft nach oben vorhanden. Derzeit ist es so, dass wir Kunden gewinnen und auch keine Kunden verlieren, aber perspektivisch: Erhalt des ÖPNV-Angebotes.

**Theo Jansen (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Köln, Leiter Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit):** Herr Rehbaum, natürlich darf nicht alles, was jetzt

an alternativen Bedienformen diskutiert wurde, plötzlich dem ÖPNV-Topf weggenommen werden. Der ÖPNV ist für die Fläche nach wie vor ein zentrales Ding.

Ich glaube, das bekommt man aber auch nicht hin, indem man einfach wie bisher immer etwas hineinsteckt. Wenn man das gut durchdenkt und etwas haben möchte, würde ich dafür plädieren, unter anderem Schnellbussysteme einzuführen und für die letzte Meile noch andere Sachen zu überlegen. Das ist aber nicht für umsonst zu erhalten, sondern dafür muss ich Geld in die Hand nehmen. Das heißt aber nicht, dass die anderen Sachen wegfallen sollen, sondern es gilt, hier intelligente, vernetzte Systeme zu errichten, zum Beispiel für die gerade erwähnte letzte Meile mit Pedelec. Das muss angeschoben werden, und es ist, wie Sie es sagen: Man macht Fehler. Daraus lernt man aber wiederum für ein neues Projekt.

Das ist auch genau das, von dem wir sagen, was sein muss: Nicht immer so stark in Projekte finanzieren, denn sobald der Projektträger weg ist, ist auch das Projekt tot. Zunächst gilt es, in die Strukturen hineinzublicken, denn die zuständigen Personen oder Institutionen müssen zusammenarbeiten. Das ist keine einfache Sache, weil gerade in diesem Bereich viele Eifersüchteleien und Ängste herrschen.

Es ist zum Beispiel nicht mehr nachzuvollziehen, dass sich ÖPNV, Radverkehr, Car-sharing als unterschiedliche Systeme begreifen. Eigentlich muss das zusammen gedacht werden, ohne jedoch die eigene Struktur aufzugeben. Das muss gemeinsam gemacht werden. Radfahrer sind beispielsweise potenzielle Kunden für den ÖPNV, umgekehrt – Herr Loose hatte es gerade auch betont – ist es genauso. Wenn ich das will, kommt das aber nicht von ungefähr. Das muss gewollt sein, und ich muss eine Struktur haben. Das ist einfach etwas, das fehlt.

Zudem brauche ich eine Vorgabe, denn es ist gerade deshalb so, weil diese gesetzliche Vorgabe für die Regionen fehlt, was ein einheitliches regionales Mobilitätskonzept anbelangt – egal, wie man das jetzt nennen möchte, aber ich glaube, es ist klar, was damit gemeint ist. Es bedürfte über das ÖPNV-Gesetz einer gesetzlichen Vorgabe für die Regionen, verkehrsmittelübergreifende Konzepte aufzustellen, und natürlich gibt es diesbezüglich goldene Zügel: Entweder ich fördere das, oder ich stecke Fördergelder nur noch in die Regionen, die so etwas haben. Genauso ist es auf der kommunalen Ebene: Ich stecke Fördergelder für bestimmte Sachen nur noch dort hinein, wo ein SUMP oder ein VEP vorhanden ist. Das kann ich auch fördern lassen.

Zum Zukunftsnetz: In Nordrhein-Westfalen muss gar nicht so viel neu aufgebaut werden, weil sich viele bestehende Institutionen bereits mit bestimmten Sachen beschäftigen. Sinnvoll wäre, das zusammenzuführen und teilweise auszuweiten.

Wir haben das Zukunftsnetz Mobilität NRW bei vier regionalen Koordinierungsstellen – jeweils eine beim VRS, beim VRR, bei der WVG in Münster und beim nph – angesiedelt. Dort findet, genau wie teilweise auch hier, der Wissenstransfer statt. Wir haben Fachgruppen mit kommunalen Mitarbeitern gegründet, sodass nicht jeder überall das Rad neu erfinden muss, und finden auch hier wieder genau das, was schon gesagt wurde: nicht nur Hochglanz, sondern ebenso diese anderen Beispiele.

Wichtig ist die Qualifizierung. Wenn man in die Kommunen und bestimmte Mittelstädte hineinsieht – in Großstädten ist das sicherlich noch anders –: Man kann sich in den

kommunalen Haushalten kaputtsparen, und zwar auch an Personal. Wenn ich eine koordinierende Funktion haben will, muss sich eine Person darum kümmern, und dafür muss Arbeitszeit zur Verfügung stehen. Das ist auch etwas, das sich das Zukunftsnetz auf die Fahnen geschrieben hat. Die Mobilitätsmanager – wie wir sie in Anlehnung an die VGSV oder den Deutschen Städtebund nennen – haben eigentlich diese koordinierende Funktion.

Wenn man in einer Kommune nachsieht, welcher Fachbereich etwas mit Verkehr und Mobilität zu tun hat, kommen Sie an keinem Fachbereich oder Amt vorbei. Es ist fast jeder, allerdings arbeiten sie nicht zusammen. Das ist zunächst an sich auch keine Kritik, sondern eine Zustandsbeschreibung. Ich glaube, im Ministerium ist das nicht großartig anders – ich will jetzt jedoch keine Schelte auf das Ministerium bestreiten. Auch hier wäre das Thema Multimodalität abteilungsübergreifend zu besetzen und zu erwägen, was man letztendlich machen kann.

Ich denke mir, es ist besser, in die Verstetigung bestimmter Strukturen zu investieren, statt neue Projekte aufzulegen, denn man kann dann immer etwas für Maßnahmen und Projekte herausziehen. Manchmal ist man auch überrascht, welche guten Beispiele es in Nordrhein-Westfalen gibt, ohne dass das gut kommuniziert wird. Zuvor wurde die Mobilstation in Mettingen genannt. Darüber hinaus können wir im Rheinland von den vielen guten Sachen in Ostwestfalen einfach nur profitieren, und ich bin sicher, dass das auch umgekehrt der Fall ist.

Ich erwähnte die Ausbildung zum Mobilitätsmanager. Gestern hatten wir das erste Modul, das drei Tage gedauert hat. Großstädte haben uns ebenfalls angefragt – denn auch hier, ich übertreibe jetzt einmal, wurschtelt fast jeder für sich alleine herum –: Bitte organisiert den Informations- und Erfahrungsaustausch, um voneinander zu profitieren. Wie macht ihr das? Wie machen wir das? Wie können wir das am besten machen?

Ich würde dafür plädieren, zunächst zu dieser Beratung Kooperation und Qualifizierung von Kommunen durch die entsprechenden Institutionen beizutragen. Die regionale Ebene dafür sind die Verkehrsverbünde; dafür muss man keine Parallelstrukturen aufbauen. Die Verkehrsverbünde sind keine Unternehmensverbünde, sondern Aufgabenträger von kommunalen Gebietskörperschaften. Das müsste noch stärker in den Vordergrund gerückt werden.

Es wurde gefragt, was konkret unternommen werden kann: Wenn ich das auf die kommunale Ebene herunterbreche und mir überlege, Mobilstationen zu errichten, muss ich Flächen vorhalten, das heißt, direkt in die Bauleitplanung hineingehen. Das ist allerdings schwierig, denn dort entscheiden in der Regel andere Interessen, weil die Investoren diese Baugebiete natürlich so gut wie möglich vermarkten wollen. Als Kommune muss ich das aber aushalten können und sagen: Das ist für mich ein wichtiges Thema.

Über eine Novellierung der Landesbauordnung kann auch festgelegt werden, dass so etwas kommt. Ich weiß nicht, ob es sinnvoll ist, all das, was im Hinblick auf Stellplatzablösen, Stellplatzsatzungen zu tun ist, nur in die kommunale Entscheidungshoheit zu geben. Meines Erachtens braucht man eine konkrete Vorgabe, denn sonst beginnt in den Kommunen dasselbe wie bei den Parkgebühren, bei denen man sich gegenseitig

konkurriert, indem man die geringsten Parkgebühren erhebt. Insgesamt ist das ein schwieriges Thema.

Was kostet eine Mobilstation? Ich kann Ihnen das nicht sagen, denn das hängt davon ab, wie ich sie ausstatte. Gerade wurde der ländliche Raum genannt. Ich denke, dort liegt der Charme bei den Mobilstationen, sie weiterzuführen und nicht nur als Verknüpfungselement zwischen Verkehrsmitteln zu betrachten. Zum Beispiel kann ich einen Gepäcktransport oder ein Dorfcafé einrichten und damit auch städtebaulich beitragen, Menschen in den ländlichen Räumen letztendlich zu halten.

Es ist schwer zu sagen, aber in der Regel bewegen sich die Kosten von 10.000 € bis in den siebenstelligen Bereich hinein. Ich glaube allerdings, dass eine komplette Förderung der Mobilstationen durch das Land nicht notwendig ist, sondern es eine Anschubfinanzierung zur Verfügung stellen sollte.

Unser Ziel ist – diesbezüglich stehen wir auch mit dem Ministerium in sehr gutem Kontakt –, dass diese Mobilstationen einheitlich zu erkennen sind. Sehr charmant finde ich, was die Stadt Offenbach macht, denn sie erreichen zusätzlich einen Marketingeffekt. Ich komme aus der Türe heraus und sehe direkt eine Mobilstation: Aha, es gibt auch andere Verkehrsmittel. Bereits eine Förderung der Stehlen wäre etwas, um Anreize zu setzen, damit die Kommunen das einheitlich gestalten.

Eine weitere Frage war die Bürgerbeteiligung. Was wir mit dem kommunalen Mobilitätsmanagement beabsichtigen, probieren wir in den zwei Modellkommunen Bergisch Gladbach und Alfter aus. In Bergisch Gladbach gab es eine sehr gute Bürgerbeteiligung. Dabei geht es allerdings nicht um ein Wunschkonzert, denn die Fachleute mit der Planungskompetenz sitzen in den Kommunalverwaltungen.

Wichtig ist hingegen, das Erfahrungswissen der Bürger mitzunehmen. Im politischen Entscheidungsprozess ist es sehr oft so, dass andere Verbände eine viel größere Rolle spielen als die Nutzer. Ein typisches Beispiel: In einer Mittelstadt wird aus Verkehrssicherheitsgründen ein Stellplatz entfernt. Ich bin sicher, am nächsten Tag steht der Vertreter des Einzelhandelsverbandes auf der Matte und fordert die Rücknahme dieser Regelung. Wenn aber eine alte Dame an einem bestimmten Bereich mit ihrem Rollator nicht vorbeikommt, interessiert das keinen. In Bergisch Gladbach ist es uns gelungen, Foren zu schaffen, damit diese Personen auch eine Stimme erhalten. Man profitiert daher von Erfahrungen.

Der letzte Punkt, bei dem ich eine Fördermöglichkeit sehe, beruht auf unseren Erfahrungen aus der Beratung von Kommunen. Mein Eindruck ist, dass sie im Moment eigentlich nicht so viel Geld dafür benötigen, um Maßnahmen umzusetzen, sondern für die eigene Qualifizierung, für das eigene Aufstellen der Kommunalverwaltung – raus aus der Linienkommunikation und rein in eine horizontale Kommunikation bei diesem Themenbereich. Eigentlich braucht man ein Change Management innerhalb der Kommunalverwaltung und nicht dieses übliche – das ist nicht als Vorwurf zu verstehen, denn so ist es heutzutage – automatisch autozentrierte Planen und Handeln.

Es bedarf einer dahingehenden Änderung, dass ich die Multimodalität plane und denke. Das lässt sich jedoch nicht von heute auf morgen erreichen, sondern dafür muss ich letztendlich einen Change-Management-Prozess durchlaufen. Es wäre ein

sehr interessantes Förderprogramm, eine Beratung für Kommunen aufzulegen, die sich diesbezüglich auf den Weg machen. – Danke.

**Natalie Schneider (plan:mobil, Kassel):** Was die Mobilitätsstationen anbelangt, würde ich gerne verbal ein Häkchen hinter die Ausführungen von Herrn Jansen setzen. Wie ich das auch bereits in meinem Statement gesagt habe: Diese frühzeitige Verankerung von Maßnahmen zu denken und den Sinn dieser frühzeitigen Verankerung dann weiter zu den anderen Akteuren zu tragen, halte ich für sehr relevant. Uns begegnet immer wieder, dass die in den Verwaltungen für den ÖPNV oder die Mobilität zuständigen Akteure sagen: Ja, wieso? Wir haben doch eine Fahrradabstellanlage. Warum brauchen wir jetzt ein Mobilitätsmanagement? Das ist Quatsch, das haben wir schon alles.

Öfters ist nicht klar, welche Breite und Tiefe das Mobilitätsmanagement hat, und zwar auch bezogen auf die Mobilitätsstationen. Natürlich kann ich sagen, ich habe bereits eine Mobilitätsstation, wenn ich ÖPNV und Fahrrad verknüpfe. Generell finde ich das auch gut. Allerdings gibt es noch viel mehr Möglichkeiten. Wie Herr Jansen gesagt hat, wenn Sie dann auch einmal Geld in die Hand nehmen und die Informationen dahingehend aufbereiten und kommunizieren, dass jeder weiß: „Ah, hier kann ich auch ein Fahrrad ausleihen oder mein Fahrrad abstellen“, haben Sie damit schon einen Mehrwert gewonnen, ohne vielleicht baulich etwas großartig verändert zu haben.

Ich möchte auf diese Information und Kommunikation noch einmal näher eingehen. Sehr oft ist neben den offensichtlichen Maßnahmen, die man vielleicht umsetzen muss – siehe Fahrradabstellanlage –, kaum noch ein Budget übrig, aber der große Aufwand im Finanziellen und in der Manpower ist auch diese Information und Kommunikation. Wenn Sie eine Super-Fahrradabstellanlage haben – um bei diesem Bild zu bleiben – und keiner weiß das, nutzt sie auch keiner. Sie haben dann zwar Ihre Maßnahme dort stehen und ein Häkchen daran, weil Sie eine schöne Mobilitätsstation haben, aber solange das keiner weiß, bringt sie natürlich nicht den Nutzen.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Frau Schneider. – Ich sage übrigens noch dazu: Die Sache mit der Landesbauordnung haben wir alle mitbekommen. Das müssen wir in den anderen Ausschuss mitnehmen, weil ich hoffe, dass die Landesbauordnung bereits novelliert ist, wenn wir unseren Bericht bzw. die Handlungsempfehlung schreiben. – Herr Jansen hat noch eine Anmerkung.

**Theo Jansen (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Köln, Leiter Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit):** Ich habe noch zwei Aspekte: Kommunikation ist einfach wichtig. Ich glaube, ich brauche nicht zu erwähnen, wie viel die deutsche Automobilindustrie an Werbung ausgibt – das sind 3 Milliarden €. Sie geben damit mehr für Werbung, Öffentlichkeitsarbeit aus als für Löhne. Wenn ein kommunaler Haushalt – viele von Ihnen kommen vielleicht auch aus kommunalen Haushalten – plötzlich einen Titel „50.000 € für Öffentlichkeitsarbeit – Radfahrverkehr“ enthielte, würde eine Diskussion losgehen. Man muss hier daher noch einmal überlegen, was man zum Beispiel auch mit Förderprogrammen machen will.

Wenn ich so etwas habe, muss ich es auch an die Menschen bringen. Dazu gehört, mit verschiedenen zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Schulen oder Betrieben zu beginnen, eine Neubürgerinfo – all das. Das muss aber koordiniert sein.

Eine Möglichkeit, damit es sich lohnt, eine solche Kooperation in ländlichen Räumen oder in Mittelstädten anzugehen, sind Carsharer. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement könnte dazu führen, dass sich die eigene Stadtverwaltung als Arbeitgeber betrachtet und dann geprüft wird: Ist ein Carsharer nicht kostengünstiger zu managen, als Dienstfahrzeuge? Oder ich stelle infrage: Wie ist das mit den Privatfahrzeugen, die für Dienstfahrten benutzt werden? Auch hierin steckt sehr viel Geld. Wenn ich hingegen einen Carsharer anschaffe, kann ich ihn tagsüber für die Stadtverwaltung und am Wochenende und abends für Private nutzen.

Es gilt daher, einen Ankerplatz zu schaffen, und es gibt einige Beispiele von Kommunen, denen das darüber gelungen ist. Aber noch einmal: Es muss sich darum gekümmert werden, und das muss gemanagt werden, sonst läuft das nicht.

**Vorsitzender Oliver Bayer:** Vielen Dank, Herr Jansen. – Gibt es vonseiten der Kommissionsmitglieder noch Fragen? Das ist nicht der Fall. – Ich bedanke mich bei allen herzlich für Ihre Ausführungen und dass Sie uns zum Thema Multimodalität weitergebildet haben.

(Beifall)

Da es keine weiteren Wortmeldungen zur heutigen Sitzung gibt, wünsche ich den Kommissionsmitgliedern und den Sachverständigen einen guten Nachhauseweg und ein schönes Wochenende. Wir haben die nächste Sitzung am 18. März 2016 um 10 Uhr und tagen dann wieder nichtöffentlich. Die Sitzung ist hiermit geschlossen.

gez. Oliver Bayer  
Vorsitzender

**Anlage**

23.03.2016/13.04.2016

## Anhörung

**Enquetekommission zu  
Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im  
Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels (FINÖPV).**

am 4. März 2016

„Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen Räumen“

## T A B L E A U

eingeladen	Redner/in ggf. weitere Teilnehmer/-innen	Stellung- nahme
Fuss e.V. c/o AB Stadtverkehr Herr Arne Blase Bonn	-----	-----
Transpole Herr Olivier Broche Lille/Frankreich	-----	-----
Public Policy Western Europe Über B.V. (Besloten Vennootschap) Herr Fabien Nestmann	<b>Fabien Nestmann</b>	<b>16/3528</b>
Bundesverband CarSharing e.V. Herr Willi Loose Berlin	<b>Willi Loose</b>	<b>16/3510</b>
Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V. Herr Geschäftsführer Dr. Michael Hoog Düsseldorf	<b>Dieter Zillmann</b> Dennis Klusmeier Dr. Michael Hoog	keine Stellungnahme
Pro Bürgerbus NRW e.V. Herr Geschäftsführer Volker Aust Kevelaer	<b>Franz Heckens</b> Volker Aust	<b>16/3526</b>
Stadtwerke Osnabrück AG Herr Werner Linnenbrink Osnabrück	-----	-----
DB Vertrieb GmbH Frau Katja Heid Frankfurt am Main	-----	-----
Region Köln/Bonn e.V. Herr Dr. Reimar Molitor Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Köln	<b>Dr. Reimar Molitor</b>	-----
üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG Herr Martin Röhrleef Hannover	keine Teilnahme	-----
Aachener Verkehrsverbund GmbH Herr Markus Vogten Aachen	keine Teilnahme	gem. Stellungn. mit VRS s. 16/3507
Herr Peter Krämer Odenwald-Regional- Gesellschaft mbH Michelstadt	keine Teilnahme	-----

mündlich und schriftlich

eingeladen	Redner/in ggf. weitere Teilnehmer/-innen	Stellungnahme
Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH Herr Geschäftsführer Lars Boehme Schwedt/Oder	<b>Lars Boehme</b>	<b>16/3451</b>
Herr Matthias Klötzke Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Institut für Fahrzeugkonzepte 70569 Stuttgart	<b>Matthias Klötzke</b>	<b>16/3555</b>
Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Frau Christine Fuchs Mitglied des Vorstands Krefeld	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3508</b>
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Herr Theo Jansen Leiter Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit Köln	<b>Theo Jansen</b>	<b>16/3507</b>
plan:mobil Frau Natalie Schneider Kassel	<b>Natalie Schneider</b>	<b>16/3530</b>
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Herr Michael Zyweck Gelsenkirchen	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3521</b>
Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH Herr Jörg Madwig Mainz	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3562</b>
nextbike GmbH Herr Geschäftsführer Ralf Kalupner Leipzig	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3497</b>
Herr Prof. Dr. Heiner Monheim Bonn	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3503</b>
WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH Herr Geschäftsführer Ulrich Jäger Wuppertal	keine Teilnahme	<b>16/3450</b>
Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH DYNAMO-Projektbüro Frankfurt am Main	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3500</b>
Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz Herr Michael Schué Mainz	-----	-----
NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH Herr Geschäftsführer Jörg Lettau Grevesmühlen	-----	-----

schriftlich

tamyca GmbH Geschäftsführung Herr Malte Behrendt Herr Michael Minis Aachen	-----	-----
car2go Deutschland GmbH Herr Nils Reißig Stuttgart	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3509</b>
Mobiledorf Herr Leon Böhm Blankenheim	-----	-----
Projekt taxmobil.com Herr Bert Neckermann Siegershausen/Schweiz	-----	-----
BUND Baden-Württemberg e.V. Herr Markus Bauer Stuttgart	-----	-----
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. Herr Jürgen Weinzierl Vorsitzender des Vorstands Langenfeld	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3469</b>
CENTRO Bus c/o Albert Rexer GmbH & Co. KG Arno Ayasse Calw	-----	-----
Nahverkehrsgewerkschaft NahVG - Region West Herr Heiko S. Goebel Düsseldorf	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3538</b>
verdi Herr Peter Büddicker Landesfachbereichsleiter Verkehr NRW Düsseldorf	-----	-----
Hubert Resch Bremen	<i>keine Teilnahme</i>	<b>16/3496</b>

\*\*\*