

WEITERDENKEN

Michael Roos, Uli Paetzel, Alexander Knickmeier

Gemeinsam besser ans Ziel

Wie Genossenschaften die Mobilitätswende voranbringen könnten

Kaum ist die Corona-bedingte Home-Office-Pflicht aufgehoben, bietet sich in Nordrhein-Westfalens Städten und besonders in der Ruhrmetropolregion das altbekannte Bild von Autoschlängen, die sich besonders im Berufsverkehr durch die Straßen quälen. Dabei wird die Mobilität der Menschen in unseren Städten zunehmend flexibler. Leihfahrräder und E-Scooter gehören inzwischen vielerorts zum Stadtbild. Die Nutzung von Autos kann und wird immer häufiger zwischen mehreren Personen geteilt. Um die Nutzung dieser Angebote aber attraktiv zu gestalten, ist eine Abstimmung der Vielfalt von geteiltem Auto, Fahrrad, E-Scooter, Bus, Bahn etc. notwendig. Aber wie kann dies effizient und nutzer_innenfreundlich passieren? Eine Antwort auf diese Fragen könnte das Genossenschaftsmodell sein – zukunftsorientiert, umweltfreundlich und mit sozialem Fokus. Genossenschaften können die Rolle des Eigentümers für Fahrzeuge übernehmen – lokal, kommunal und regional. In diesem Weiterdenken erklären wir, wie es funktionieren kann.

Genossenschaften gibt es im Bereich Wohnen, beim Bauen und bei der Energieerzeugung. Wenn die Vorteile von Genossenschaften richtig eingesetzt werden, können sie auch den Wandel des Mobilitätsverhaltens unterstützen. Die Kooperationsform, die vor allem in Nordrhein-Westfalen Tradition hat, kann das staugeplagte Bundesland bei der Verkehrswende möglicherweise auf drei wichtigen Ebenen voranbringen: lokal in den räumlich begrenzten Quartieren, kommunal in Städten und Gemeinden und regional über die Verkehrsverbünde.

In lokal begrenzten Quartieren können Mobilitätsgenossenschaften nicht- oder schwachmotorisierte Mobilität fördern. Ein Ansatzpunkt dafür ist das Radwegenetz, das in Städten etwa mit Vorrangspuren für kleine E-Mobile und Pedelecs verbunden werden könnte. Solche Prioritätsspuren könnten auch für vollbesetzte PKW oder Kleinbusse geöffnet werden oder gegebenenfalls nur für Fahrzeuge von Mobilitätsgenossenschaften. Auf diese Weise entsteht ein Anreiz, auf klimafreundliche Fortbewegung zu setzen.

Eine weitere Stellschraube in Stadtteilen sind Parkplätze und Halteräume. Der Verzicht auf ein eigenes Auto fällt leichter, wenn Fahrzeuge in der Nähe des Wohnortes verfügbar sind. Dies kann erreicht werden, wenn im Quartier private Parkmöglichkeiten verknüpft und der Platz für den Fuhrpark der Genossenschaft vergrößert wird. So können PKW-Stellplätze in Wohnstraßen umgewandelt werden in Parkplätze für Kleinfahrzeuge oder Fahrradgaragen der Genossenschaften. An Schulen, Einkaufszentren oder Arztpraxen sind besondere Halte- und Parkzonen für Gemeinschafts-Fahrzeuge der Genossenschaft sinnvoll.



Prof. Dr. Michael Roos ist Inhaber des Lehrstuhls für Makroökonomie an der Ruhr-Universität Bochum. Hier forscht er zu Themen der ökonomischen und gesellschaftlichen Transformation mit besonderem Fokus auf die Entwicklungen in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung.



Prof. Dr. Uli Paetzel ist Vorstandsvorsitzender von Emschergenossenschaft und Lippeverband. Die sozial und ökologisch nachhaltige Entwicklung der Region durchzieht die Arbeit von Genossenschaft und Verband in all seinen Projekten.



Alexander Knickmeier ist seit 2017 politischer Referent in der Emschergenossenschaft/Lippeverband. Er studierte Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Bochum und Madrid und arbeitete in der Forschung u.a. zur Innovationspolitik im Ruhrgebiet.

Auf kommunaler Ebene müsste politisch die nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität gegenüber der individuellen Bewegung bevorzugt werden. So kann eine Platz- und Ressourcensparnis belohnt werden, wenn Einzelpersonen zum Beispiel mit einem Einsitzer fahren statt mit einem SUV. Wenn die öffentliche Verwaltung überdies Mobilitätsgenossenschaften im Quartier als Partner bei der Ausgestaltung der Verkehrswende betrachtet, könnte sie diesen ein Beteiligungsprivileg bei öffentlichen Planungs- und Entscheidungsprozessen einräumen. Dies würde nicht nur dem demokratischen und gemeinschaftlichen Geist von Genossenschaften Rechnung tragen, sondern könnte für die Mitglieder der Genossenschaft den Anreiz erhöhen, ihre Beteiligungsmöglichkeiten auch tatsächlich wahrzunehmen.

Auf regionaler Ebene können Mobilitätsgenossenschaften genutzt werden, um im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einen Nahverkehr aus einer Hand zu gestalten. Voraussetzung dafür wäre, die bestehenden Verkehrsgesellschaften in eine Holding zu fusionieren und diese dann nach genossenschaftlichen Prinzipien zu strukturieren. Die Beitragspflichtigen werden Mitglieder der Nahverkehrsgenossenschaft und erhalten entsprechende Partizipations- und Mitbestimmungsrechte. Die regionale Mobilitätsgenossenschaft könnte zum Beispiel den Eigenbetrieb der Fahrdienstleistungen ausweiten und ein Bürgerticket einführen.

Warum herkömmliche Mobilitäts-Konzepte schlecht funktionieren

Unstrittig ist: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht aktuell viele Umweltprobleme, wie klima- und gesundheitsschädliche Emissionen, Lärm und übermäßige Beanspruchung knapper Flächen in Ballungszentren. Es gibt daher einen breiten wissenschaftlichen und politischen Konsens, dass die geteilte Nutzung von Fahrzeugen (shared mobility) ein zentrales Element einer ökologischen Verkehrswende sein muss. Mobilität soll dabei als Dienstleistung verstanden werden (mobility as a service), deren Inanspruchnahme nicht voraussetzt, dass man eigene Fahrzeuge besitzt.

Doch die bisher etablierten Modelle für geteilte Mobilität haben verschiedene Schwächen. Der ÖPNV kann nur einen Teil der Mobilitätsbedürfnisse erfüllen. Zudem dauern öffentliche Planungsprozesse zur Verbesserung des Liniennetzes oft sehr lange, vor allem wenn mehrere Entscheidungsträger_innen involviert sind. Private Unternehmen schaffen zwar meist schneller attraktive Angebote. Jedoch setzen die privaten Mobilitätsanbieter meist nur auf einen Fahrzeugtyp, wie das Auto oder das Fahrrad. Außerdem haben private Anbieter wenig Anreize, mit Konkurrenten zu kooperieren und ihre Angebote zu koordinieren. Nicht zu unterschätzen ist überdies ein Hindernis, das sowohl öffentliche wie private Anbieter betrifft: die Anonymität zwischen den Kund_innen untereinander und die Anonymität zwischen den Kund_innen und den Anbieter_innen.

Wenn nun die Mobilität stärker über Genossenschaften organisiert würde, dann wäre dies nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern könnte überdies als eine zukunftsorientierte, soziale Innovation angesehen werden. Denn Genossenschaften lösen im Vergleich zu etablierten Organisationsformen die gesellschaftlichen Probleme aus einer anderen Perspektive und mit anderen Prinzipien.

Was Genossenschaften generell auszeichnet

Genossenschaften sind Organisationen, in denen die Mitglieder in erster Linie ihre eigenen Bedürfnisse solidarisch befriedigen. Dadurch erhöht sich die Chance, dass Angebote tatsächlich zu den Bedürfnissen der Nutzer_innen passen, weil Anbieter_innen und Nutzer_innen identisch sind (Identitätsprinzip der Genossenschaften).

Die Nutzer_innen der genossenschaftlichen Angebote sind keine fremden Kund_innen, sondern Personen, die sich im besten Fall persönlich kennen. Die Nähe und der Kontakt zueinander erleichtern es im besten Falle, bestimmte Dienstleistungen, wie Mobilitätsangebote, kooperativ mit anderen zu teilen. Dieses Verhaltensprinzip wird seit langem in der soziologischen und seit kurzem auch in der ökonomischen Forschung belegt.

Die neueste ökonomische Forschung hat des Weiteren wiederentdeckt, dass menschliches Verhalten entscheidend von Kultur und sozialem Kontext geprägt wird und die Organisation wirtschaftlicher Aktivitäten über anonyme Märkte nicht in allen Fällen zu gesellschaftlich optimalen Ergebnissen führt. Genossenschaften sind so betrachtet nicht nur eine andere Form der unternehmerischen Organisation, sondern sie wirken darüber hinaus auch kultur- und kontextverändernd. Letztlich folgt dies aus dem genossenschaftlichen Prinzip der Selbsthilfe, das mit einem Förderungsauftrag verbunden ist.

Die Förderung der Mitglieder nicht nur in ökonomischer, sondern auch in sozialer und kultureller Hinsicht, ist das zentrale Wesensprinzip und das höchste Unternehmensziel einer Genossenschaft. Erreicht wird dies durch das Personalitätsprinzip innerhalb der Genossenschaft. Das heißt, die Mitglieder können sich mit jeweils einer Stimme in die Entscheidungsfindung einbringen, wobei Entscheidungen mehrheitlich getroffen werden.

Es wird in einer Genossenschaft nicht nur die Möglichkeit einer Beteiligung geschaffen, es wird sogar eine Beteiligung erwartet. Ökonomische Transaktionen finden damit nicht mehr in einem anonymen Markt statt, sondern in einer sozialen Gruppe, in der die Mitglieder kooperativ bestimmen und aushandeln, welche Ziele sie verfolgen und wie sie diese erreichen wollen. Dass solch ein solidarischer „Wir“-Ansatz gestärkt werden sollte, zeigt die Corona-Krise deutlich.

Nach welchen Prinzipien Genossenschaften agieren

Wenn Mobilität stärker genossenschaftlich organisiert würde, könnte dies in der Gesellschaft innovativ wirken. Denn durch diese veränderte Organisation von Mobilität werden soziale Prozesse in Gang gesetzt, was wiederum das Verhalten der Akteure verändern dürfte. Eine große Rolle dafür spielen die drei Prinzipien, die den Kern von Genossenschaften bilden:

1. Selbsthilfe: Die Mitglieder verfolgen ein gemeinsames Ziel, weitgehend unabhängig von Dritten, etwa staatlichen Einrichtungen oder privaten Unternehmen. Bei einer Mobilitätsgenossenschaft könnte dieses Ziel so lauten: Eine nachhaltige, also ökologische und soziale Sicherstellung individueller Mobilität.

2. Identität: Die Mitglieder sind für Angebot und Nachfrage einer Dienstleistung oder eines Produkts gleichermaßen verantwortlich. Sie haben also Funktionen, die sich sonst in einem nach ökonomischen Prinzipien organisiertem Markt auf zwei Seiten gegenüberstehen.

3. Selbstverwaltung: Die Mitglieder entscheiden gemeinschaftlich und demokratisch über Ziele und deren Umsetzung.

Ob die Mitglieder Privatpersonen, Unternehmen oder öffentliche Organisationen sind, spielt dabei grundsätzlich keine Rolle. Daher können Mobilitätsgenossenschaften auf verschiedenen Ebenen durch unterschiedliche Akteure betrieben werden:

- auf der Mikroebene durch Bürger_innen in einem Stadtquartier oder Dorf,
- auf der Mesoebene durch Unternehmen in einer Stadt oder Region und
- auf der Makroebene durch Kommunen oder andere überregionale Organisationen.

Wie das Genossenschaftsmodell auf Mikroebene und der Makroebene funktionieren können, erläutern wir anhand von zwei Fallbeispielen.

Fallbeispiel 1: Mobilitätsgenossenschaften im Quartier

Die Kernidee einer Mobilitätsgenossenschaft im Quartier ist, dass sich Privatpersonen in einem überschaubaren, eher kleinen Raum zusammenschließen, um unterschiedliche Fahrzeuge zu teilen. Es geht also nicht um reines Carsharing, weil das typische Mittelklasseauto ja oft nicht das ideale Verkehrsmittel für kurze Strecken ist. Entscheidend ist die Art der Nutzung. Kleinere, schwachmotorisierte Fahrzeuge, wie E-Bikes und Lastenräder, Pedelecs mit Wetterschutz oder Micromobiles, sind oft die bessere Alternative für eine oder zwei Personen. Wenn dagegen mehr als fünf Personen fahren wollen oder

größere Gegenstände transportiert werden sollen, wäre eher ein Kleinbus das geeignetere Fahrzeug.

Verfügt eine Genossenschaft also über einen gemeinschaftlichen Fahrzeugpool, so erhöht sich theoretisch die Effizienz der Mobilität, weil häufiger das richtig dimensionierte Fahrzeug zum Einsatz kommen sollte. Welche Fahrzeuge dies im Einzelfall sein sollten, entscheiden die Bürger_innen im Quartier selbst – entsprechend ihrer Bedürfnisse und Ziele.

Eine Mobilitätsgenossenschaft muss dabei nicht nur Fahrzeuge zur Eigennutzung bereitstellen. Sie kann – entsprechend dem Solidarprinzip – einen weiteren Mehrwert für die Mitglieder bieten und Fahrdienste anbieten: für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Verein, für alte oder gesundheitlich eingeschränkte Menschen, für Menschen ohne Führerschein oder einfach zum Einkaufen. Wenn Genossenschaftsmitglieder selbst Fahrdienste anbieten, entweder unentgeltlich in einer Fahrgemeinschaft oder als Fahrer gegen Entlohnung, entspräche dies dem Identitätsprinzip der Genossenschaft.

Damit Mitglieder auf den Besitz eigener Autos verzichten, muss die Genossenschaft sicherstellen, dass jedes Mitglied zeitnah ein Fahrzeug oder eine Fahrgelegenheit bekommt. Integrierte und passgenaue Dienstleistungen sind allerdings kein Selbstläufer, sondern müssen innerhalb der Organisation geplant und abgesprochen werden. Damit das Angebot eng an den Bedürfnissen der Mitglieder ausgerichtet ist, müssen diese also in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. So erhöht sich einerseits die Akzeptanz des Angebots, andererseits kann die Zufriedenheit mit den kollektiven Entscheidungen positiv beeinflusst werden.

Fallbeispiel 2: Nahverkehrsgenossenschaften im ÖPNV

Gerade in Regionen mit großer Bevölkerungsdichte wie der Rhein-Main-Region, Köln/Bonn/Düsseldorf oder dem Ruhrgebiet, leidet der Nahverkehr an zersplitterten Zuständigkeiten und einer chronischen Unterfinanzierung. Angesichts der verkehrs- und klimapolitischen Debatte wächst jedoch die Erwartungshaltung an den ÖPNV vor Ort. Auch hier eröffnen sich durch Mobilitätsgenossenschaften neue Gestaltungsansätze. Sie könnten

- erstens ein Finanzierungssystem mit einer massiven Lenkungswirkung in Richtung Bus und Bahn etablieren,
- zweitens mit Beteiligung ihrer Mitglieder Planung und Bau aus einer Hand organisieren und
- drittens die einzelnen Mobilitätsangebote in einem öffentlich-rechtlichen Rahmen selbst betreiben – statt sie an Private zu vergeben.

Finanzierung: Eine Mobilitätsgenossenschaft auf regionaler Ebene könnte die Finanzierung des öffentlichen Personen-

nahverkehrs vereinfachen, auf eine breite Basis stellen und einen konkreten Bezug zu den Nutzer_innen herstellen. Derzeit gibt es ein komplexes Geflecht der Finanzierung. Bund, Land und die Kommunen kommen, je nach Art des Vorhabens, für die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur auf. Der Betrieb des Nahverkehrs speist sich in der Regel aus den Fahrgastpreisen, die allerdings bereits jetzt als relativ hoch angesehen werden. Neue Finanzierungsmodelle sollten daher einerseits weitere Einnahmen generieren, andererseits deutliche Anreize zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV setzen. In diesem Zusammenhang ist das sogenannte Bürgerticket eine interessante Alternative.

Dabei handelt es sich um einen Beitrag, der von den Bürger_innen unabhängig von der tatsächlichen Nutzung zu zahlen ist. Im Gegenzug ist der ÖPNV dann im ganzen Tarifgebiet fahrscheinfrei. Dieses Modell ähnelt dem verpflichtenden Ticket für Studierende an deutschen Hochschulen, das dort sehr gut angenommen wird und die Nahverkehrsnutzung massiv stärkt.

Darüber hinaus sind weitere Gebührenquellen denkbar, die sich aus einem indirekten Vorteil für bestimmte Akteure durch einen gut ausgebauten ÖPNV ergeben. Diese sogenannten Drittnutzer könnten beispielsweise Unternehmen, Hotels oder der Handel sein, die von einer guten Erreichbarkeit profitieren. Darüber hinaus sind auch eine Kfz-Nahverkehrsabgabe auf die Fahrzeughaltung oder erhöhte Parkgebühren denkbar, wodurch der ÖPNV quersubventioniert werden könnte.

Planung, Bau und Betrieb: Für den Betrieb des Nahverkehrs sind die Nahverkehrsgesellschaften zur Ausschreibung der Leistungen verpflichtet. Der Gesetzgeber verspricht sich davon mehr Wettbewerb und Kostensenkungen. Durch diese Vorgehensweise besteht jedoch die Gefahr der „Rosinenpickerei“, so dass rentable Strecken und entsprechende Gewinne aus dem System gezogen und an Private abfließen, weniger rentable Strecken jedoch bei öffentlichen Akteuren verbleiben. Gleichzeitig kann über Verträge der operative Betrieb des ÖPNV nur sehr umständlich beeinflusst werden. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist die wettbewerbliche Organisation essenzieller Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge daher umstritten. Erforderlich wäre eine Planung sowie Bau und Betrieb aus einer Hand, was durch eine Genossenschaft geleistet werden könnte.

Entscheidungsfindung: Grundsätzlich sollten die Zahler_innen über die Entwicklung des ÖPNV-Angebots entscheiden. Das wäre in der Organisationsform der Genossenschaft der Fall. Deren zentrales Element ist eine Versammlung, in der die unterschiedlichen Nutzungs- und Interessengruppen vertreten

sind. Gewichtet werden könnten die Vertretungsrechte mit den jeweiligen Finanzierungsanteilen (Bürgerticket, Zahlungen aus Bund, Land und Kommunen), wobei bestimmte Gruppen mit einer gewissen Mindestzahl vertreten sind. Diese Versammlung wählt Vertreter_innen in spezielle Ausschüsse, die regelmäßig zu den jeweiligen Schwerpunktthemen tagen, etwa Investition, Bau, Betrieb, Tarife.

Fazit: Ein genossenschaftlich getragenes Mobilitätsmodell setzt an den Nachteilen der aktuellen Mobilitätsstruktur an – unzureichendes Angebot, frakturierte Zuständigkeiten, chronische Unterfinanzierung und Investitionsrückstände. Diese Probleme könnten durch direkte Partizipationsmöglichkeiten der Bürger_innen und eine breit getragene, solidarische Finanzierung adressiert werden.

In der Reihe „Weiterdenken“ sind bereits erschienen:

- C. Krell: Aufstieg ist möglich! – Ist Aufstieg möglich? 2019/1.
- B. Küpper: Einwanderungspolitik für die pragmatische Mitte. 2019/2.
- A. Karačić: Sozialer Fortschritt durch technische Innovation? 2019/3.
- S. Rammler, I. Kollosche, A. Breitzkreuz: Mobilität für alle. 2019/4.
- F. Decker: Vertrauen und Demokratiezufriedenheit an Rhein und Ruhr. 2019/5.
- G. Bellenberg: Gleiche Bildungschancen für alle! 2020/1.
- M. Florack: Sicherheit, Gerechtigkeit und Zusammenhalt. 2020/2
- C. Tribowski: Sozial und Ökologisch! Nachhaltig leben in NRW. 2021/1
- C. Werkmann, L. Wolfs: Corona als Brennglas. 2021/2
- A. Sobieraj: Die Gesellschaft, in der ich leben möchte. 2021/3

Abrufbar unter: www.fes.de/landesbuero-nrw

Impressum: © Friedrich-Ebert-Stiftung | **Herausgeber:** Landesbüro NRW, Petra Wilke (V. i. S. d. P.), Godesberger Allee 149, 53175 Bonn | Tel.: 0228 883-7202 | Fax: 0228 883-9208 | landesbuero-nrw@fes.de | www.fes.de/landesbuero-nrw | www.facebook.com/FESNRW | twitter.com/FESNRW | ISBN: 978-3-96250-958-3 |

Gestaltung: pellens.de | **Druck:** Druckerei Brandt, Bonn |

Fotos: FES; NRW-Fahne: Yul/fotolia.com; Skyline: Hans-Jürgen Landesshamm, Tobias Arhelger, Henrik Dolle, photofranz56, elxeneize/fotolia.com; Beeldbewerking, AndresGarciaM/istockphoto.com; birdys/photocase.de; Lokilech, Thomas Wolf/Commons wikimedia.org

Eine gewerbliche Nutzung der von der Friedrich-Ebert-Stiftung herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung der Friedrich-Ebert-Stiftung nicht gestattet.

Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von den Autor_innen in eigener Verantwortung vorgenommen worden.

