

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Analysen und Handlungsoptionen zur organisatorischen Umsetzung von Mobilitätsstationen

Tim Becker

Bauhaus-Universität Weimar

Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

Zentrale Fragen und Inhalte des Vortrags

Verantwortung, Organisation und Finanzierung

Zentrale Fragen bei Mobilitätsstationen aus (institutionen-)ökonomischer Sicht

- Wer sollte für die Errichtung und den Betrieb verantwortlich sein?
- Wie wird diese Verantwortung organisatorisch ausgestaltet?
- Wer finanziert und wie wird finanziert?

Inhalte des Vortrags

- 1) Potentielle Akteure auf der Ebene der Bereitstellung von Mobilitätsstationen
- 2) (Vertragliche) Beziehung zwischen Akteuren auf Bereitstellungs- und Leistungserstellungsebene
- 3) Exkurs: Nutzung von Mobilitätsstationen durch private Mobilitätsangebote
- 4) Finanzierung von Mobilitätsstationen

Begrifflichkeiten: Bereitstellung, Finanzierung und Leistungserstellung

- Bereitstellung = Entscheidung hinsichtlich Quantität / Kapazität, Qualität, Preis sowie Angebots- und Nutzungsbedingungen (z. B. Tarifierung) der Mobilitätsstationen
- Bereitstellung geht zumeist mit Übernahme der Finanzierungsverantwortung einher
- Leistungserstellung (Errichtung / Betrieb) als nachgelagerte Frage

Potentielle Akteure – Bereitstellungsebene

Kommunale Verkehrsunternehmen

Potentielle Akteure auf der Ebene der Bereitstellung von Mobilitätsstationen

- Kommunale Verkehrsunternehmen
- Kommunale und private Wohnungsbaugesellschaften
- Stadtwerke

Vor- und Nachteile kommunaler Verkehrsunternehmen

- Ziel: Integrierte Bereitstellung von Mobilitätsstationen mit dem klassischen ÖPNV
- Hoher Wissensstand hinsichtlich der Nachfragestrukturen nach Leistungen sowie ortsspezifischer Hindernisse zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- Starkes Know-how hinsichtlich der Ausgestaltung von Mobilitätshubs im Allgemeinen (z.B. hinsichtlich Bahnhofsgestaltung und -ausstattung etc.)
- Bestehende Kenntnisse und Erfahrungen im Marketing für den Umweltverbund
- Einfache (politische) Vorgaben hinsichtlich der Integration von Mobilitätsstationen in das Aufgabengebiet kommunaler VU möglich
- Kommunale VU weisen allerdings keine Neutralität im Verkehrsmarkt auf
- Kein (Detail-)Wissen hinsichtlich der konkreten Verkehrsnachfrage der Bewohner*innen bestimmter Quartiere, Gebiete etc.

Potentielle Akteure – Bereitstellungsebene

Kommunale und private Wohnungsbaugesellschaften sowie Stadtwerke

Vor- und Nachteile kommunaler und privater Wohnungsbaugesellschaften

- Gemeinsames Ziel: Attraktivitätssteigerung des angebotenen Gutes „Wohnraum“
- Relativ gesehen zu anderen potentiellen Akteuren hoher Wissensstand hinsichtlich der konkreten Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen der Quartiere bzw. Gebiete
- Vor-Ort-Kenntnisse für die Standortwahl von Mobilitätsstationen sowohl in Bestands- als auch in Neubauquartieren bzw. -gebieten
- Gering ausgeprägter Wissensstand hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsnachfrage, der Angebotsplanung öffentlicher Verkehrssysteme etc.

Vor- und Nachteile von Stadtwerken

- Individuelle Bereitschaft zur Übernahme neuer Bereitstellungsaufgaben im Kontext der kommunalen Daseinsvorsorge ggf. hoch ausgeprägt?
- Aufgrund der Vielzahl von Aktivitäten schwierige Erzielung von Spezialisierungsvorteilen?

Beziehung zwischen Akteuren

Bereitstellungsebene \leftrightarrow Leistungserstellungsebene

Ausgestaltungsbereiche bei der (vertraglichen) Beziehung

- Bündelung oder Entbündelung der Wertschöpfungsstufen bzw. Aufgabenbereiche?
- Eigenerstellung oder Fremdvergabe der Leistungen?

Bündelung oder Entbündelung?

- Verbundeffekte (z. B. Errichtung und Instandhaltung) durch gebündelte Leistungserstellung
- Spezialisierungsvorteile bzw. Skaleneffekte bei entbündelter Leistungserstellung

Eigenerstellung oder Fremdvergabe?

- Größe des Bereitstellers entscheidend für erzielbare Skalenvorteile
- Bei kleinen Bereitstellern dürfte eine Fremdvergabe hinsichtlich der Erzielung von Skalenvorteilen deutlich kosteneffizienter sein
- Flexibilität hinsichtlich der Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen (z. B. von der Planung abweichende Nachfrage) bei einer Eigenerstellung tendenziell höher als bei einer Fremdvergabe
- Transaktionskosten (aufgrund des sehr standardisierten Vertragsgegenstands) sowohl bei Eigenerstellung als auch bei Fremdvergabe nicht sonderlich hoch

Exkurs: Nutzung von Mobilitätsstationen

Umgang mit privaten bzw. privatwirtschaftlichen Mobilitätsangeboten

Vorab: Nutzung der Mobilitätsstationen durch öffentlich bereitgestellte Mobilitätsangebote relativ problemlos durch entsprechende Vorgaben möglich

Nutzung der Mobilitätsstationen durch private bzw. privatwirtschaftliche Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote) erfolgt grundsätzlich freiwillig

- Einrichtung von physischen oder auch virtuellen (gebietsbezogenen) Stationen im Rahmen von stationsgebundenen Mobilitätsangeboten
- Nutzung durch Etablierung einer Abstellmöglichkeit durch die direkten (Sharing-Anbieter) und konkretes Abstellen von Sharing-Fahrzeugen durch die indirekten Nutzer*innen (Kund*innen der Sharing-Anbieter) im Rahmen stationsungebundener Systeme

Denkbare Vorgaben bzw. Anreize durch die öffentliche Hand oder Betreiber von Mobilitätsstationen, um die Nutzung dieser zu erhöhen

- Rechtliche Vorgaben: Zwang zur Abstellung von Sharing-Fahrzeugen
- Monetäre Anreize: Zahlung eines (geringen) Betrags an die Nutzer*innen bei Abstellung von Sharing-Fahrzeugen an den Mobilitätsstationen
- Implizite Anreize durch starken Parkdruck im Quartier bzw. im Gebiet der Mobilitätsstationen

Finanzierung von Mobilitätsstationen

Nutzungsgebühren und / oder staatliche Finanzierung

Zwei zentrale Möglichkeiten zur Finanzierung von Mobilitätsstationen

- Erhebung von Nutzungsgebühren
- Staatliche Finanzierung durch die Allgemeinheit (Steuermittel)

Erhebung von Nutzungsgebühren

- Nutzungsgebühren bei den direkten (Mobilitätsanbieter) oder den indirekten Nutzer*innen (Fahrgäste / Nutzer*innen der Mobilitätsangebote)?
- Problem: Abschreckung der potentiellen Nutzer*innen durch Nutzungsgebühren steht im Widerspruch zu (verkehrlichen) Zielen von Mobilitätsstationen
- Tendenziell möglich bei: hohem Parkdruck, Parkverboten, Parkraumbewirtschaftung, Flächenknappheit im Allgemeinen
- Erhebung von Nutzungsgebühren bei Anbietern komplementärer Angebote / Dienstleistungen?

Staatliche Finanzierung durch die Allgemeinheit (Steuermittel)

- Errichtung von Mobilitätsstationen: Förderprogramme des Bundes? GVFG?
- Betrieb: Querfinanzierung aus dem allgemeinen Geschäft der jeweils verantwortlichen Akteure bzw. explizite Aufnahme in deren Aufgabenbereich

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



CC BY-SA 2.0 de: Ralf Herrmann

Mobilitätsstationen

Aufgaben und Bestandteile

Aufgaben von Mobilitätsstationen

- Primärziel: Erhöhung der Attraktivität von Mobilitätsangeboten als Substitutionsmöglichkeit zum MIV
- Teilziele von Mobilitätsstationen zur Erreichung des Primärziels
 - Räumliche Bündelung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote; dabei Möglichkeit der Bündelung als Maßgabe, z. B. Zentralisierung von Haltestellen des ÖPNV (Bus, Straßenbahn, U-Bahn etc.) und Parkplätzen für stationsgebundene Sharing-Angebote oder der Bündelung als Option, z. B. Angebot von Halteplätzen für Taxis
 - Integration von Mobilitätsangeboten und Siedlungszentrum, wenn komplementäre Angebote bzw. Dienstleistungen am Bündelungsort zur Erzielung indirekter Netzwerkeffekte (Nachfragesteigerungen) vorgehalten werden (z. B. soziale Infrastrukturen, Kleingewerbe wie Kioske, Paketshops, Paketstationen, Fahrradwerkstätten etc.)
 - Verbesserung der Sichtbarkeit der Mobilitätsangebote des Umweltverbunds (vor allem Marketingaspekt)

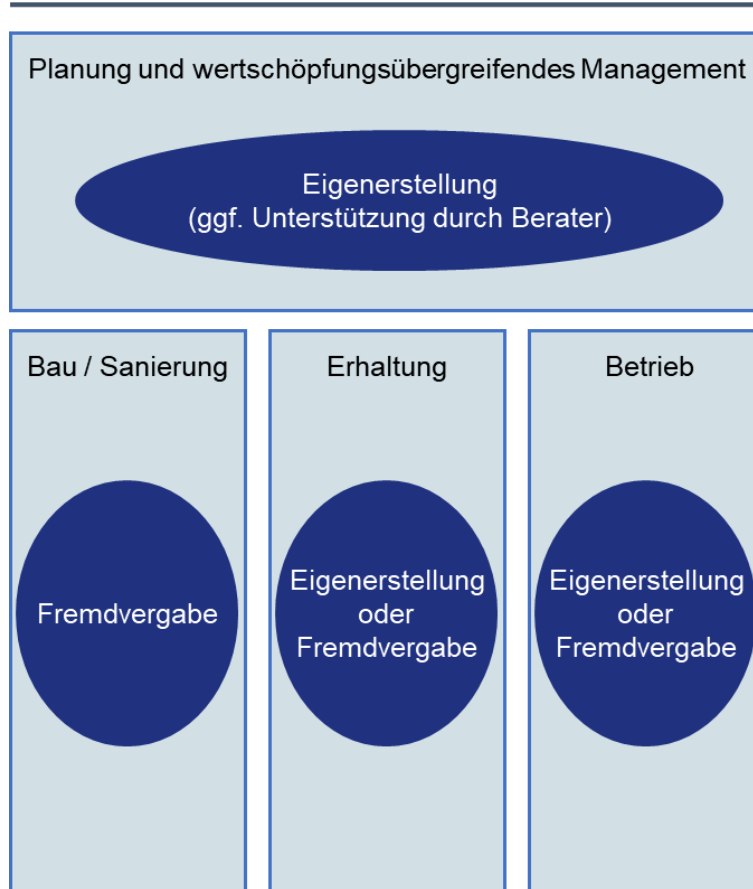
Bestandteile von Mobilitätsstationen als Infrastrukturen

- Halte- und Parkplätze für verschiedene Arten von Fahrzeugen, z. B. Taxis und Ridesharing-Fahrzeuge, Sharing-Pkw mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen, Leihfahrräder etc.
- Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge
- Vertriebsinfrastrukturen für die verschiedenen Mobilitätsangebote (vor allem zur Information, aber ggf. auch zur Buchung, Zugang und Kontrolle oder Abrechnung)
- Infrastrukturen für komplementäre Angebote bzw. Dienstleistungen
- Gebäude, Einrichtungen etc. zur Aufnahme der Infrastrukturen sowie komplementärer Angebote

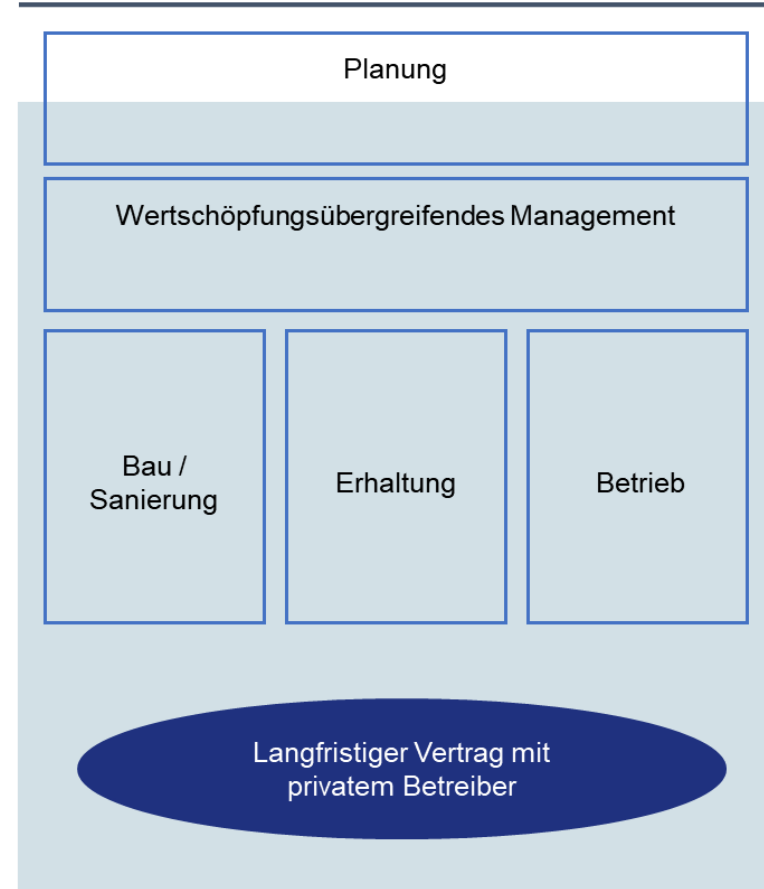
Beschaffung von Infrastrukturen

Idealtypische Varianten für die öffentliche Hand

Konventionelle Beschaffungsvariante



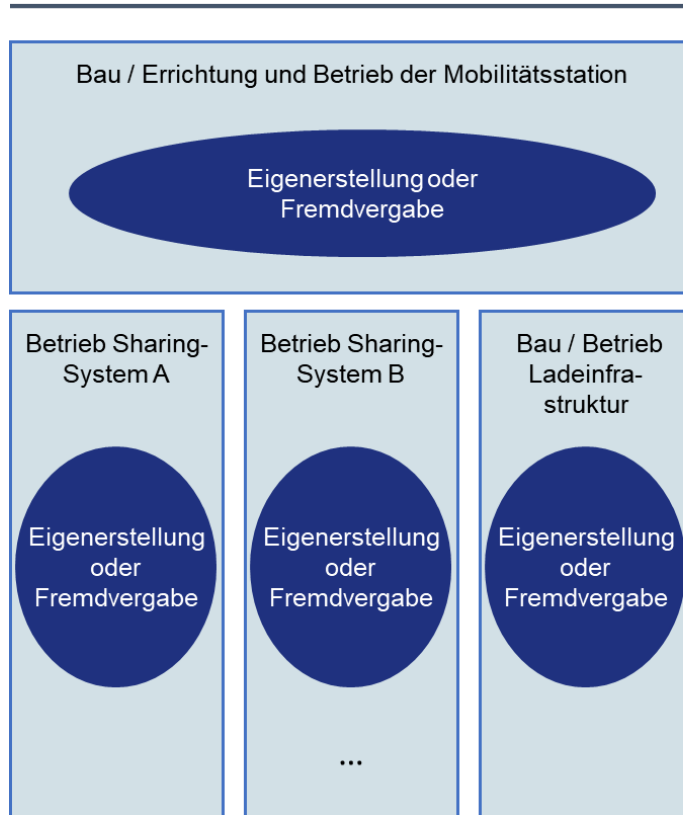
Betreibermodell für eine Infrastruktur (ÖPP)



Mobilitätsstationen inkl. Mobilitätsangebote

Idealtypische Varianten für die Etablierung

Entbündelte Beschaffung
der Mobilitätsstation und
der zugehörigen Mobilitätsangebote



Integrierte Fremdvergabe
der Mobilitätsstation inklusive
der zugehörigen Mobilitätsangebote

