

Mobilitätsgenossenschaften als alternative Organisationsform integrierter Mobilität

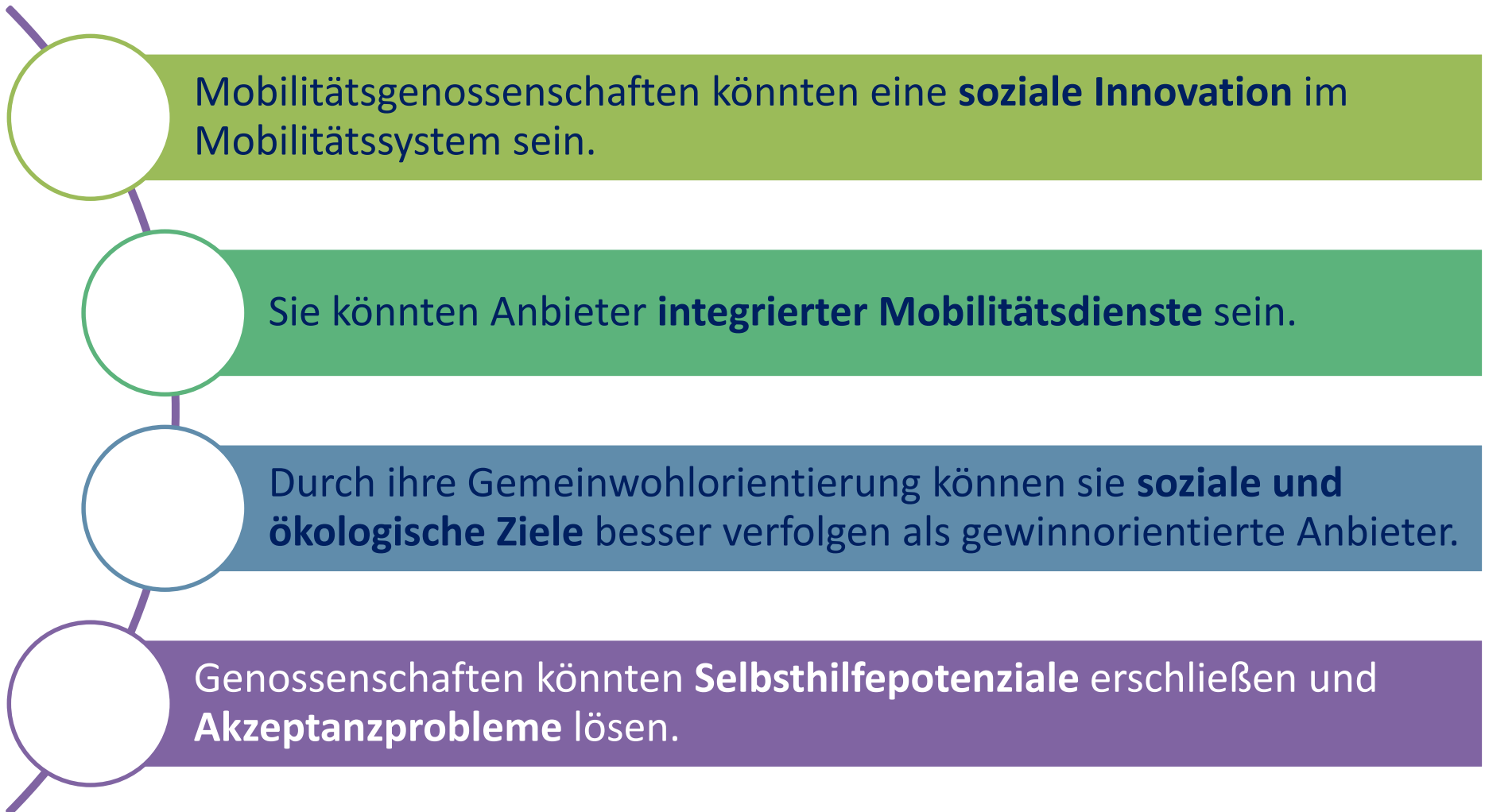
KoMet-Tag

Essen | 4. November 2019

Prof. Dr. Michael Roos



Botschaften



Zentrales Verkehrsproblem

- Aus einer Nachhaltigkeitsperspektive besteht folgendes Problem:
- **Überlastung der Straßen und Innenstädte mit Autos**
 - CO₂-Emissionen
 - Staus
 - Feinstaub
 - Lärm
 - Flächenverbrauch
- Aus ökonomischer Sicht verursacht Autofahren zahlreiche **externe Effekte**
 - Kosten für die Gesellschaft, die der einzelne Autofahrer nicht berücksichtigt

Ökonomischer Lösungsansatz

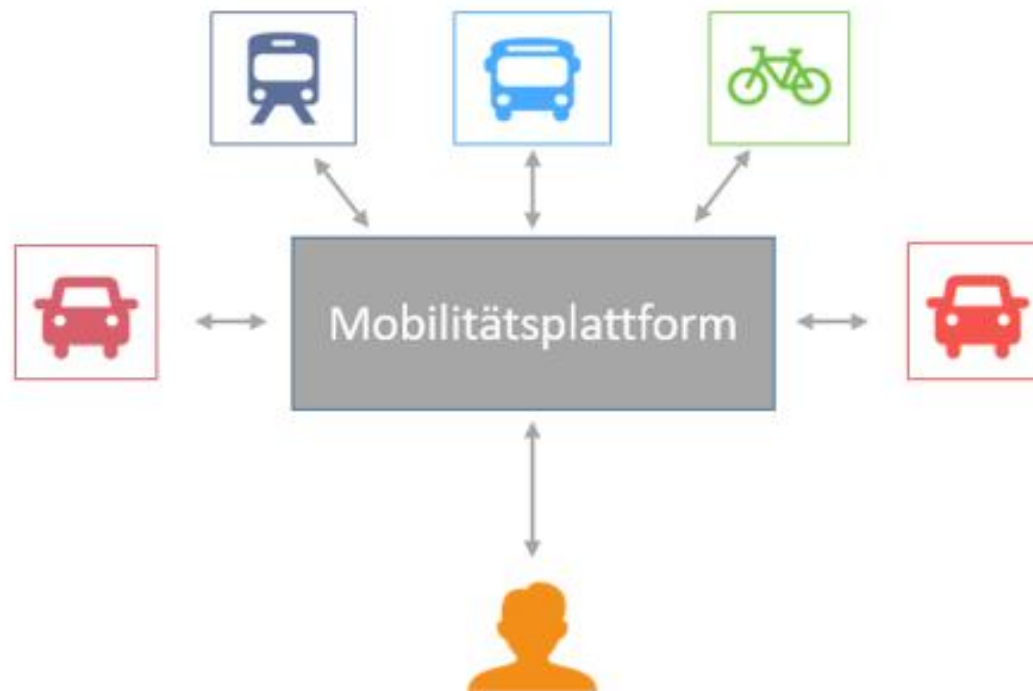
- **Verteuerung des Autofahrens, z.B.**
 - CO2-Preis
 - City-Maut
 - Höhere Preise für Parkraum
- **Logik: Mittelfristige Verhaltensumstellung, z.B.**
 - Anschaffung kleinerer, effizienterer Autos
 - Umstieg auf ÖV
- **Probleme**
 - Kurzfristig Verhaltensumstellung nicht möglich (neues Auto)
 - Keine automatische Ausweitung der Alternativen (ÖV)
 - Politischer Widerstand

Integrierte Mobilität

- Berücksichtigung **systemischer Aspekte** bei der Mobilitätsplanung
- Gewährleistung hoher individueller Mobilität
- Verminderung der Belastung durch Individualverkehr
- Stärkung von
 - Schienenverkehr für längere Strecken
 - Busverkehr für mittlere Strecken und in Ballungszentren
 - Ridesharing oder kleine Fahrzeuge
 - Radverkehr und Fußverkehr für kurze Strecken
- Integrierte Mobilität ist in vielen Fällen **multimodal**
- **Mobility as a Service**
- Problem:
 - Integration der verschiedenen Verkehrsmittel

Integrierte Mobilität durch Plattformen

Modell 1:
Verknüpfung unabhängiger Anbieter
durch Plattformbetreiber

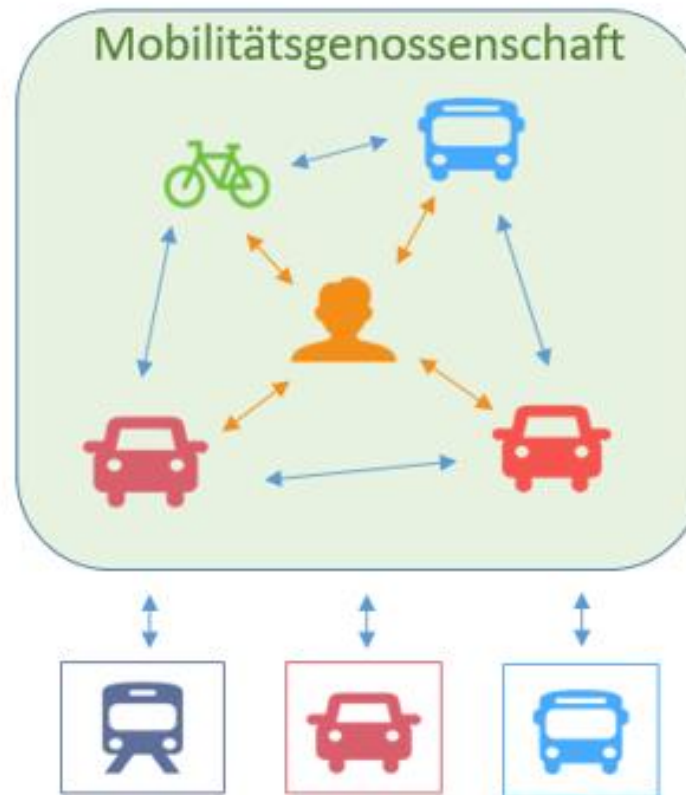


Integrierte Mobilität durch Plattformen

- Integration nur auf der **Nutzerseite**
 - Verbesserung der Informationen und der Buchbarkeit
- Keine Integration auf der **Anbieterseite**
 - Keine Einrichtung oder Einstellung von Linien
 - Konkurrenzangebote
 - Ggf. Verdrängung aus dem Markt
 - Benachteiligung von Fuß- und Radverkehr
- **Grundsätzliche Probleme**
 - Geschäftsmodell des Plattformbetreibers
 - Datenschutz und Privacy-Risiken
 - Fehlende Kooperationsbereitschaft gewinnorientierter Mobilitätsanbieter
 - Nutzerdiskriminierung

Integrierte Mobilität durch einen Anbieter

Modell 2:
Integration von Diensten durch eine
Genossenschaft als Anbieter



Mobilitätsgenossenschaft

- Bürger, Unternehmen und Organisationen (z.B. Universität) gründen eine Genossenschaft, die Fahrzeuge und Fahrdienste anbietet
- Mitglieder können auf eigenen PKW verzichten
- Mobilitätsgenossenschaft stellt Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse sicher
 - Mitglieder können Fahrzeug leihen
 - Genossenschaft organisiert Ride-Sharing
 - Genossenschaft organisiert Fahrdienst
- Integriertes Mobilitätskonzept
 - Effiziente Nutzung der Fahrzeuge
 - Abstimmung auf die spezifischen Bedürfnisse der Mitglieder
 - Nutzung von IT
- Mobilitätsgenossenschaft als soziale Innovation zur Bereitstellung integrierter Mobilität

Formen von Mobilitätsgenossenschaften

- **Bürgergenossenschaften**, z.B. auf Quartiersebene
- **Unternehmensgenossenschaften**, z.B. zur Organisation des Fuhrparks und des Pendelns der Beschäftigten
- Genossenschaft als **Dach verschiedener Mobilitätsanbieter**, z.B. Taxiunternehmen, Straßenverkehrsbetriebe, Fahrradverleih
- **Dachgenossenschaft** zur Koordination und Zusammenarbeit verschiedener Einzelgenossenschaften, z.B. gemeinsamer Fahrzeugkauf, Verleih von Fahrzeugen etc.

Vorteile Genossenschaft

- Private Organisation, aber **Orientierung an Gemeinwohl**
- Wirtschaftsunternehmen, aber nicht primär gewinnorientiert
- Verfolgung gemeinsamer Ziele der Mitglieder
 - Soziale Ziele
 - Ökologische Ziele
- Zwischenform zwischen rein privater Form der Organisation von Mobilität und öffentlichem Verkehr
- Möglichkeit, Autoverkehr zu vermeiden oder kleinere, effizientere Fahrzeuge zu nutzen
- **Genossenschaftliche Prinzipien**
 - Verantwortung, Mitgliederdemokratie
 - Zusammenarbeit zwischen Genossenschaften
- **Partizipationsmöglichkeiten der Mitglieder**
 - Wahrung der Interessen
 - Solidarität der Mitglieder -> Bereitschaft zum Teilen (Ride-Sharing)
- Vertrauenswürdigkeit und Datenschutz

Forschungsergebnisse

- Studien von Elinor Ostrom und Koautoren im Labor und im Feld zu Allmendeproblemen
- Ergebnisse
 - Für Kooperation ist **Kommunikation** und **Gruppengröße** wichtig
 - **Graduelle (dosierte) Sanktionierung** von unkooperativem Verhalten ermöglicht Beinahe-Optimalität
 - Kommunikation ermöglicht Aufbau von **Vertrauen**
 - Gemeinsames, geteiltes Wissen als **Sozialkapital** der Gruppe
- Viel Forschung aus Entwicklungsländern, wo Recht und staatliche Institutionen nicht gut funktionieren

Gesellschaftliche Bedeutung von Genossenschaften

- Marktwettbewerb und staatliche Versorgung sind nicht die einzigen Formen der Güterversorgung und Leistungserbringung
- Genossenschaften als kooperativen Institution, die Hilfe zur Selbsthilfe leistet
- Institutionen definieren die Logik der Situation
 - Markt: Prinzip von **Leistung und Gegenleistung**
 - Staat: **Versorgungsanspruch**
 - Genossenschaft: **Aktivierung der Eigenverantwortung**
- Beitrag von Genossenschaften für das Mobilitätssystem
 - Selbsthilfe bei unzureichendem staatlichem Handeln
 - Alternative zu gewinnorientierten Marktangeboten großer Unternehmen
- Klassische Entstehensgründe von Genossenschaften