

## Mo.Hub

Kooperative Mobilitätsstationen im Grätzl

<b>Programm / Ausschreibung</b>	Mobilität der Zukunft, Mobilität der Zukunft, MdZ - 15. Ausschreibung (2020) FT, PM, AM	<b>Status</b>	abgeschlossen
<b>Projektstart</b>	01.02.2021	<b>Projektende</b>	31.10.2023
<b>Zeitraum</b>	2021 - 2023	<b>Projektlaufzeit</b>	33 Monate
<b>Keywords</b>	Mobilitätsstationen; Mobility Hub; Sharing; Grätzl; Öffentlicher Raum		

### Projektbeschreibung

Mobility Hubs konzentrieren Angebote der Sharing Mobility, öffentliche und aktive Mobilität mit dem Ziel eine intermodale, nahtlose und nachhaltige Mobilität zu fördern. Dies ermöglicht einerseits bessere Erreichbarkeit der Grätzl, andererseits die Reduktion des Motorisierungsgrades. Flächen im öffentlichen Raum werden frei, die vielfältig für neue Mobilität und attraktive Aufenthaltsräume genutzt werden können. Mobility Hubs leisten demnach einen wichtigen Beitrag zu Zielen nachhaltiger, urbaner Mobilität und der partizipativen Gestaltung klimagerechter öffentlicher Räume.

Bisher erfolgt die Umsetzung von Mobility Hubs meist Top-Down und steht vor der Herausforderungen Flächen im öffentlichen Raum zu finden. Die Stationen werden daher häufig im privaten Raum in Gebäuden untergebracht und weisen weder Sichtbarkeit noch leichte Zugänglichkeit auf. Insbesondere in Bestandsquartieren und benachteiligten Grätzln sind Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft der Bewohner\*innen eine Herausforderung.

Im Projekt Mo.Hub wählt das Konsortium daher einen ko-kreativen Ansatz der Planung, Gestaltung, Umsetzung und Wartung von gemeinschaftsbasierten Mobility Hubs im öffentlichen Raum. Dies ermöglicht die Aktivierung und Einbindung der Bewohner\*innen und potentieller Nutzer\*innen, um bedarfsorientierte Angebote umzusetzen. Teilhabe und gemeinsames Handeln fördern dabei Engagement, Bewusstsein für nachhaltige Mobilität und die Akzeptanz der umgesetzten Angebote. Neue partizipative Planungs- und Umsetzungsprozesse unter Einbindung privater, privatwirtschaftlicher und öffentlicher Akteure sowie die Identifikation neuer Rollen und Organisationsmodelle sind dazu erforderlich und werden im Projekt erarbeitet. Die Verankerung der Prozesse in bestehende Strukturen ist ein wesentlicher Aspekt, um die Verstetigung auch nach Projektende zu gewährleisten. Dazu wird u.a. Vernetzung mit Initiativen wie dem Verein Lokale Agenda 21 in Wien betrieben.

Das Projektteam werden an drei sozialräumlich differenzierten Standorten Wiens Experimentierräume errichtet, die das flexible Ausprobieren und Kombinieren unterschiedlicher Mobilitätsangebote sowie deren Einbettung in vielseitig nutzbare öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. urbane Mobilitäts-oasen) in Ko-Kreation mit Bürger\*innen, privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleistern sowie Politik und Verwaltung ermöglichen. Die Experimentierräume variieren in Abhängigkeit der lokalen Anforderungen und Rahmenbedingungen von der Umnutzung eines PKW-Stellplatzes bis hin zu einem Straßenabschnitt. Der ergebnisoffene Prozess verspricht wissenschaftlich als auch praxisrelevante Erkenntnisse zu Bedürfnissen der Nutzer\*innen, Barrieren und möglichen Anreizen der Nicht-Nutzer\*innen sowie zu Wirkungen einer

kooperativen Umsetzung multimodaler Mobilität im öffentlichen Raum. Transferierbare Umsetzungsstrategien und Prozessmodelle für attraktive Mobilitätsorten im öffentlichen Raum werden unter Berücksichtigung unterschiedlicher sozialräumlicher Voraussetzungen erarbeitet. Dadurch soll Mo.Hub nicht nur zu einem fixen Bestandteil im Stadtbild, sondern auch im Repertoire der Entscheidungsträger\*innen in Politik und Verwaltung in Wien und anderen österreichischen Städten werden.

## **Abstract**

Mobility hubs concentrate services of sharing, public and active mobility with the aim to promote intermodal, seamless and sustainable mobility. This enables on the one hand a better accessibility of local neighbourhoods and on the other hand a reduction of the degree of motorization. This will free up space in the public space, which can be used in a variety of ways for new mobility and functions of everyday life. In consequence, mobility hubs can make an important contribution to the goals of sustainable, urban mobility and the participatory design of climate-friendly public spaces.

Up to now, the implementation of mobility hubs has mostly been top-down and faces the challenge of finding space in public space. The stations are therefore often located in private spaces in buildings and have neither visibility nor easy accessibility. Particularly in existing neighborhoods and disadvantaged areas, the residents' acceptance and willingness to use the stations is a challenge.

In the Mo.Hub project, the consortium therefore chooses a co-creative approach to the planning, design, implementation and maintenance of community-based mobility hubs in public space. This enables the activation and integration of residents and potential users in order to implement demand-oriented offers. Participation and joint action promote commitment, awareness for sustainable mobility and acceptance of the implemented services. New participative planning and implementation processes involving private, private sector and public actors as well as the identification of new roles and organizational models are necessary and will be developed in the project. The anchoring of the processes in existing structures is an essential aspect to ensure continuity even after the end of the project. For this purpose, networking with initiatives such as the Local Agenda 21 association in Vienna will be pursued.

The project team will set up experimental spaces at three socio-spatially differentiated locations in Vienna, which will enable the flexible testing and combination of different mobility options as well as their embedding in versatile public spaces with a high quality of stay (e.g. urban mobility oases) in co-creation with citizens, private and public mobility service providers as well as politics and administration. Depending on local requirements and general conditions, the experimental spaces vary from the conversion of a car parking space to a street section. The open-ended process promises scientific as well as practice-relevant findings on the needs of users, barriers and possible incentives for non-users as well as on the effects of a cooperative implementation of multimodal mobility in public space. Transferable implementation strategies and process models for attractive mobility oases in public space will be developed taking into account different socio-spatial conditions. In this way, Mo.Hub should not only become an integral part of the cityscape, but also of the repertoire of decision makers in politics and administration in Vienna and other Austrian cities.

## **Endberichtkurzfassung**

### Ausgangslage und Projektziele

Die voranschreitende Klimakrise stellt eine der drängendsten globalen Herausforderungen unserer Zeit dar. Daher ist eine Mobilitätswende hin zu umweltverträglichen Mobilitätsformen unerlässlich. Die Förderung von Sharing-Mobilitätsangeboten bietet hierbei eine vielversprechende Möglichkeit. Dennoch besteht in österreichischen Städten und Gemeinden noch großes

Potential integrierte Mobilität durch Mobilitätsstationen zu fördern.

Die Etablierung von nachbarschaftlichen Mobilitätsstationen insbesondere in Bestandsquartieren als Baustein für nachhaltigere Mobilität und Beitrag zur Transformation öffentlicher Räume hat das Projekt „Mo.Hub“ als Ansatz genommen. Während in Neubauquartieren eine entsprechende Aufteilung und Gestaltung sowie Umsetzung von Sharing-Mobilitätsangeboten zunehmend bereits in der Planung erfolgt, ist dies in Bestandsquartieren aufgrund begrenzter Raumressourcen und bestehender (baulicher) Strukturen herausfordernder.

#### Der Mo.Hub-Ansatz

Der im Projekt entwickelte Mo.Hub-Ansatz zielt darauf ab, vielfältige Mobilitätsangebote mit der Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Raums auf Nachbarschaftsebene zu verbinden. Mo.Hubs stellen also kooperative entwickelte und betriebene Mobilitätsstationen auf Nachbarschaftsebene dar, die bedarfsgerechte, geteilte Mobilitätsangebote und die Inwertsetzung des öffentlichen Raumes gleichermaßen umfassen.

Im Gegensatz zu „One-size-fits-all“-Lösungen großer Mobilitätsdienstleistender lag in Mo.Hub der Fokus darauf, sowohl in der Entwicklung der Mo.Hub's als auch in deren laufendem Betrieb Anrainer:innen einzubinden sowie neue Akteurskonstellationen und Modelle zu berücksichtigen. Idealtypisch werden Mo.Hubs als bedarfsgerechte Angebote je Standort gemeinsam mit Grätzlbewohner:innen, Geschäftstreibenden, Mobilitätsdienstleistern und Akteuren aus Politik und Verwaltung entwickelt und umgesetzt. Auch der Betrieb der Mo.Hubs kann in Kooperation von Bürger:innen, Verwaltung und Mobilitätsdienstleistenden erfolgen.

Dadurch sollen Mo.Hubs die Lücke zwischen meist gewinnorientierten, top-down umgesetzten Sharing-Angeboten und bottom-up bzw. P2P-Lösungen mit meist eingeschränktem Nutzer:innenkreis schließen. Der ko-kreative und kooperative, quartiersbezogene Charakter wird dabei auch als wesentlich erachtet, hohe Akzeptanz der Mobilitätsstationen zu erreichen und damit die Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens zu fördern.

Kern des Projektes war ein ergebnisoffener Experimentierprozess zur flexiblen Umsetzung von drei Mo.Hubs in unterschiedlichen sozialräumlichen Kontexten - Schottenfeldgasse (1070 Wien), Lichtental (1090 Wien) und in Seestadt Aspern (1220 Wien). Ziel war es dabei, (1) unterschiedliche prozessuale Zugänge und Beteiligungsformate (digital, analog) zu erproben, (2) Prozesswissen im Spannungsfeld zwischen top-down und bottom-up initiierten und organisierten Mobilitätsstationen zu sammeln und daraus (3) Kooperations- und Prozessmodelle hinsichtlich ihrer Verstetigung zu reflektieren und weiterzuentwickeln.

#### Reflexion der Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Das Projekt Mo.Hub zeigt auf, dass bestehende Rahmenbedingungen nicht zum Umstieg von einem privaten PKW auf andere Mobilitätsformen fördern. Der hohe Stellenwert des Kostenvergleichs mit bestehenden Mobilitätsroutinen zeigt, dass Bewusstseinsbildung über die Kostenwahrheit eines privaten PKW notwendig ist. Hier aber wesentliche Argumente in der

Überzeugungsarbeit liegen können. In diesem Sinne wird den Kommunen und entsprechenden Entscheidungsträger:innen empfohlen sowohl den Ausbau alternativer Mobilitätsformen am Beispiel von Mobilitätsstationen zu fördern und über diese Angebote u.a. im öffentlichen Raum zu informieren, als auch den privaten PKW-Besitz etwa durch Parkgebühren zu hemmen.

Grundsätzlich ist (in Wien) hinsichtlich Konsenses und Nachfrage eine gute Basis für die Etablierung des Mo.Hub-Ansatzes vorhanden. Es besteht Konsens, dass Sharing-Angebote nicht alleine durch die Stadt bereitgestellt werden sollen/können. Ebenso besteht Konsens, dass der Markt für Sharing-Angebote – angebotsseitig und nachfrageseitig – vorhanden ist und der Bedarf an Sharing Angeboten (in Wien) noch nicht gedeckt ist. Hier kann der Mo.Hub-Ansatz - sowohl in Wien, als auch weiteren Gemeinden - die schnellere Verbreitung von Mobilitätsstationen unterstützen.

Es besteht noch viel Potential Stellplätze im öffentlichen Raum etwa für Sharing-Angebote und andere Nutzungen umzuwidmen: Aktuell sind in Wien 700.000 externe Pkw, bei ca. 400.000 Stellplätzen im öffentlichen Gut gemeldet. Bislang fallen davon nur 100 Stellplätze auf Carsharing. Die Realität zeigt jedoch, dass es – sowohl für Wiener Linien als auch andere Anbieter:innen - herausfordernd ist, Stellplätze im öffentlichen Raum für Sharing-Angebote zu erhalten.

Ein ernstgemeintes Bekenntnis zur Mobilitätswende erfordert daher einfachere und nachvollziehbarere Prozessstrukturen sowie Magistratsintern konsolidierte Zielsetzung und Koordination. Der Genehmigungsprozess für Sharing-Parkplätze im Öffentlichen Gut ist starr und lässt grundsätzlich (derzeit) nur die Errichtung von städtisch betriebenen Sharing-Angeboten zu.

Hinsichtlich der Integration partizipative Elemente in den Ausbau der städtischen Sharing-Angebote besteht grundsätzlich Interesse. Es bestehen jedoch Befürchtungen, dass ein freier Gestaltungsspielraum in der Beteiligung einerseits nicht-repräsentative Wünsche ergibt, andererseits nicht erfüllbare, hohe Erwartungen geweckt werden. Daher werden unterschiedliche Formen der Abstimmung und Bewertung von Ausgewählten Optionen und (Zusatz-)Modulen hinsichtlich Standortes und Ausstattung als zielführend erachtet.

Die aus den Projekterfahrungen und -ergebnissen abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurden in einem Leitfaden zusammengefasst. Dazu wurden (1) allgemein übertragbare Umsetzungsmodelle zur Verankerung von Mo.Hubs als neue Prozesse der kommunalen/städtischen Verwaltung sowie (2) Leitfragen zur bottom-up Initiierung von Mo.Hubs skizziert. Weiters wurden (3) Strategien zu weiteren Etablierung der Mo.Hub-Elemente Ko-Kreation, kooperativer Betrieb, multimodale Mobilitätsangebote und Placemaking in bestehende Prozesse und Strukturen am Beispiel der Stadt Wien aufbauend auf Ergebnisse eines Reflexionsworkshops mit Vertreter:innen der Stadt Wien und der Wiener Linien erarbeitet

Nachfolgend werden wesentliche Charakteristika der Handlungsansätze erläutert.

„Top-down initiierte bottom-up Umsetzung“

Mo.Hubs als neuen kommunalen Prozess zu verankern stellt seitens des Projektteams ein auf unterschiedliche Städte übertragbares, zukunftsfähiges Modell zur Etablierung von Fahrzeug-Sharing in Kombination mit Inwertsetzung des öffentlichen Raums dar. Ausgehend von der Stadtverwaltung könnten dazu Mo.Hub-Standorte ausgeschrieben werden, für

die Bürger:innen Entwürfe bestehend aus Mobilitätsangebot und Aufenthaltsbereich einreichen können (vgl. Wiener Grätzloasen). Die Auswahl kann durch Entscheidungsgremium, die Genehmigung durch die Gemeindeverwaltung bzw. relevante Magistratsabteilung erfolgen.

Eine zentrale, beratende und vernetzende Stelle als "One-Stop-Shop" zwischen den unterschiedlichen Magistratsabteilungen, Kooperationspartner:innen und Einreicher:innen ist vorzusehen.

Wesentlich ist dabei die Kooperation mit einem oder mehreren Mobilitätsdienstleister:innen, die als Entlastung des kommunalen Verkehrsbetriebs (falls vorhanden) dienen. Dabei sind unterschiedliche Betreibermodelle vom klassischen Modell, über lokale Nutzer:innengruppen mit Aufgabenteilung und Fahrzeugüberlassung zu berücksichtigen. Der Mobilitätsdienstleister übernimmt im Auftrag der Kommune die Einbindung der Mo.Hub-Fahrzeuge in eine digitale Plattform und entsprechende Aufrüstung der Fahrzeuge, um öffentlichen Zugang zu gewährleisten.

Weiters werden aus bottom-up und top-down Perspektive Lösungswege dargestellt, wie Kernelemente der Mo.Hubs auch ohne Verankerung eines neuen kommunalen Prozesses gefördert werden können. "Mo.Hub als bottom-up Initiative" beinhaltet Erklärungen und Hilfestellungen adressiert an Bürger:innen. „Mo.Hub als bottom-up Initiative“ baut auf die Mo-Hub-Ausstellung am Mobilitätskubus zum Thema „Wie kann ich (m)ein Fahrzeug teilen?“ auf. Die Seiten können als Poster direkt aus dem Leitfaden entnommen und ausgestellt werden. Es wird erklärt, was eine kooperative Mobilitätsstation ist und welche Vorteile das Teilen von Fahrzeug bringt. Weiters werden Fragen zur praktischen Umsetzung des Fahrzeug-Teilens geleistet, darunter folgende Fragen:

Wie teile ich (m)ein Fahrzeug?

Wo kann das Fahrzeug stehen?

Wer nutzt das Fahrzeug?

Wie organisieren wir uns?

Brauchen wir einen Sharing-Anbieter?

Was kostet das?

Wie nutzen wir den gewonnenen Raum?

Wie funktioniert das konkret?

"Mo.Hub in bestehende Prozesse integrieren" wurde aufgrund der Piloterfahrung am Beispiel Wien erarbeitet und im Zuge der formativen Evaluation mit Stakeholder:innen reflektiert.

Ko-Kreation : Ein „schlanker“ und wenig umfangreicher Ko-Kreationsprozess, eher im Sinne der Mitbestimmung der Ausstattung von Mobilitätsstationen und ggf. auch des Standorts (auf Basis vorabgestimmter Optionen) ist für die städtischen Akteur:innen vorstellbar.

Kooperativer Betrieb : Die Gewährleistung einer Basisauslastung durch eine Kerngruppe von Nutzer:innen, die etwa Aufgaben in der regelmäßigen Wartung übernehmen, oder eine Art Grundbetrag bei günstigeren Nutzungstarifen leisten wird als interessanter Ansatz für Standorte mit potentiell geringer Auslastung wahrgenommen.

Placemaking : Mobilitätsstationen nicht nur funktional im Sinne des Abstellens von Sharing-Mobilitätsangeboten zu planen, sondern die Orte auch als Chance zu sehen, um Placemaking zu ermöglichen und zu fördern, ist ein Ansatz, der sich gut in bestehende Prozesse integrieren lässt. Bei der Errichtung zukünftiger städtisch betriebener Mobilitätsstationen über weitere Ausstattungselemente abstimmen zu lassen (bspw. mittels eines Workshops vor Ort und nachfolgender Online-Abstimmung im Grätzl) wird als praktikable Lösung aufgefasst. Elemente, die zum Aufenthalt einladen, ggf. auch die Kooperation mit räumlich angrenzenden Parklets, werden als Bestandteil des Prozesses verstanden.

Mobilitätsangebote : Mobilitätsstationen könnten in Bezug auf die weitere Mobilitätsangebote umfangreicher als bisher ausgestattet werden, indem etwa Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder standardmäßig mitgedacht und so der Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Alle städtischen Mobilitätsangebote und Angebote Dritter in eine Plattform tief zu integrieren, sodass nur noch eine App zur Nutzung notwendig ist, ist ein wichtiger und bereits beabsichtigter nächster Schritt, um die Zugänglichkeit zu erhöhen.

### Fazit und weiterer Forschungsbedarf

Das Projekt Mo.Hub hat anhand von drei Pilotumsetzung in unterschiedlich charakterisierten Wiener Grätzl die Konzeption und Umsetzung kooperativer, nachbarschaftlicher Mobilitätsstationen erprobt. Besonderer Stellenwert wurde dabei auf unterschiedliche Formate der Ko-Kreation und Kooperation sowie die Verknüpfung von Sharing-Mobilitätsangebot und Aufenthaltsraum gelegt.

Der zeitlich befristete Pilotcharakter sowohl hinsichtlich formaler Prozessstrukturen, als auch der Bereitschaft zu Beteiligung an der Ko-Kreation und zur Nutzung des temporären Angebots als hemmend wahrgenommen. Daher wird als notwendig erachtet längerfristige Piloten – auch außerhalb Wiens – aufzubauen, zu erproben und weiter zu entwickeln.

Die angestrebte Verknüpfung von top-down und bottom-up Ansätzen wird als vielversprechender Ansatz gesehen. Unter den bestehenden Rahmenbedingungen formaler Prozessstrukturen und Genehmigungsprozesse für die Umsetzung im öffentlichen Raum sind bottom-up-Ansätze jedoch noch schwer umsetzbar. Daher wird empfohlen neue Prozessstrukturen zu etablieren, die top-down initiiert einen Möglichkeitsrahmen für bottom-up und kooperativ umgesetzte Mobilitätsstationen schaffen. Wesentlich dabei sind, transparente und klare Zuständigkeiten und Prozesse etwa bzgl. der Genehmigung von kooperativen Mobilitätsstationen mit Aufenthaltsbereichen im öffentlichen Raum.

Im Rahmen von Mo.Hub wurden unterschiedlichen Kooperationsmodelle für den Betrieb von kooperativen Mobilitätsstationen konzipiert und skizziert. Diese gilt es zukünftig – entsprechen lokaler Rahmenbedingungen und Akteursnetze – weiter zu entwickeln und in der Praxis zu erproben. Dabei sollte der Fokus nicht nur auf Großstädten wie Wien, sondern auch auf Gemeinden und Kleinstädten liegen.

### **Projektkoordinator**

- Technische Universität Wien

### **Projektpartner**

- MO.Point Mobilitätsservices GmbH

- UIV Urban Innovation Vienna GmbH
- stadtländ Dipl.Ing. Sibylla Zech GmbH
- DI Andrea Maria Mann