



architektur +
raumplanung

DIPLOMARBEIT

Der Standortplanungsprozess von öffentlichen Mobility Hubs im urbanen Raum. Strukturen, Akteure und Methoden

The location planning process for public mobility hubs in urban areas.

Structures, actors and methods

*ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieur
eingereicht an der TU-Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung von*

Ivan Jokić

11922561

Betreuer:

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. **Martin Berger**

Mitbetreuer:

Dipl.-Ing. **Christoph Kirchberger** Bakk.techn.

E280 – 05 Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Verkehrssystemplanung
Technische Universität Wien
Karlsplatz 13
1040 Wien
Österreich

Wien, am 01.10.2024

Abstract

Mobility Hubs sind multimodale Knotenpunkte, an denen verschiedene Verkehrsmittel im physischen Raum miteinander verknüpft werden. Ein zentrales Element ist dabei häufig das Angebot von Sharingmobilität. In immer mehr europäischen Städten werden öffentliche Mobility Hub-Projekte durch kommunale Akteure maßgeblich initiiert und organisiert. Diese haben eine grundsätzlich offene potenzielle Nutzer*innengruppe und die Standorte sind zum Großteil im öffentlichen Raum verortet. Die Mobility Hub-Projekte zeichnen sich dabei durch Akteurskonstellationen zwischen mehreren staatlichen bzw. kommunalen sowie privaten Akteuren aus. Im Gegensatz zum klassischen öffentlichen Personennahverkehr sind diese Strukturen jedoch weniger gefestigt und besonders in stark urbanisierten Gebieten umkämpft, da verschiedene Akteure unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum stellen. Diese Konflikte und Ansprüche zeigen sich insbesondere im Standortplanungsprozess der Mobility Hubs. Ziel dieser Arbeit ist es, den Standortplanungsprozess von Mobility Hubs zu analysieren, insbesondere im Hinblick auf die beteiligten Akteure, Methoden und Rahmenbedingungen. Dabei wird ein Fokus auf die äußeren Einflussfaktoren gelegt, die den Standortplanungsprozess maßgeblich prägen. Basierend auf der Analyse werden spezifische Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Akteursgruppen entwickelt. In einer Fallstudienanalyse werden die Projekte WienMobil-Stationen, Mobilitätspunkte und ZüriMobil-Stationen sowie das Züricher Folgeprojekt untersucht. Expert*inneninterviews mit den aktiv am Planungsprozess beteiligten Akteuren stellen dabei die zentrale Erhebungsmethode dar. Die Ergebnisse werden mittels qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet. Zentrale Erkenntnisse der Arbeit zeigen, dass das Flächeneigentum potenzieller Mobility Hub-Standorte entscheidend für die Relevanz und Handlungsfähigkeit der einzelner Akteure im Standortplanungsprozess ist. Dabei gewinnen pragmatische Motive in der operativen Planung an Bedeutung, während positiv formulierte Standortkriterien im Sinne von „optimal“ verorteten Standorten in der strategischen Planungsphase eine größere Rolle spielen. Ein weiteres zentrales Ergebnis betrifft die planungsmethodische Ebene: Die Ortsverhandlung, also die Diskussion der einzelnen Standorte im physischen Raum, stellt ein wesentliches Kommunikationsformat dar und beeinflusst maßgeblich die Standortentscheidung. Zudem zeigen sich einige wichtige Erkenntnisse bezüglich zentraler politisch-symbolischer Konfliktlinien im Kontext der Standortplanung, die den Prozess stark beeinflussen können. Neben den Konflikten zwischen Befürworter*innen der privaten PKW-Nutzung und Anhänger*innen alternativer Mobilitätsformen, die sich unmittelbar im Verteilungskampf um öffentliche Flächen manifestieren, wirken sich auch parteipolitische Machtkämpfe zwischen Stadt- und Bezirksebene auf die Prozesse aus. Diese Auseinandersetzungen hängen oft nur indirekt mit der eigentlichen Standortplanung zusammen, haben jedoch das Potenzial der Verlauf maßgeblich zu beeinflussen.

english version on the next page

Mobility Hubs are multimodal nodes where different modes of transportation are integrated in physical space. A central element is often the provision of shared mobility services. Increasingly, public Mobility Hub projects in European cities are being initiated and organized significantly by municipal actors. These projects have a fundamentally open potential user group and are largely located in public spaces. Mobility Hub projects are characterized by actor constellations involving several state or municipal as well as private actors. In contrast to traditional public transport, these structures are less established and are particularly contested in highly urbanized areas, as various actors have different claims on public space. These conflicts and claims are particularly evident in the location planning process of Mobility Hubs. The main objective of this thesis is to analyze the location planning process of Mobility Hubs, focusing on the involved actors, methods, and framework conditions. Special attention is given to external influencing factors that significantly shape the location planning process. Based on the analysis, specific recommendations for action for the respective actor groups are developed. The WienMobil-Stationen, Mobilitätspunkte and the ZüriMobil-Stationen as well as the Zurich follow-up project are examined in a case study analysis. Expert interviews with those actively involved in the planning process are the primary data collection method. The results are evaluated using qualitative content analysis. Key findings of the study show that the ownership of land for potential Mobility Hub locations is crucial for the relevance and actionability of individual actors in the location planning process. Also, pragmatic motives gain importance in operational planning, while positively formulated location criteria in the terms of “optimal” locations play a greater role in the strategic planning phase. Another central finding concerns the planning methodology: location negotiation, i.e. the discussion of individual locations in physical space, is a key communication format and has a significant influence on the location decision. Additionally, there are some important findings regarding central political-symbolic lines of conflict in the context of location planning, which can strongly influence the process. Besides the conflicts between proponents of private car usage and supporters of alternative forms of mobility, which manifest directly in the struggle for the distribution of public space, party-political power struggles between the city and district levels also affect the processes. These disputes are often only indirectly related to the actual location planning, but have the potential to significantly influence the process.

Danksagung

Zahvala

Mein aufrichtiger Dank gilt allen Personen, die mich während meiner gesamten studentischen Laufbahn unterstützt haben. Besonders möchte ich meinen Eltern sowie meiner Schwester meinen tiefen Dank aussprechen. Sie waren mir eine unschätzbare seelische, intellektuelle und materielle Stütze und haben zahlreiche Entbehrungen auf sich genommen, um meine studentische Laufbahn zu ermöglichen.

Ein herzliches Dankeschön gilt auch meiner Partnerin. Ihre tägliche Unterstützung während meines Masterstudiums und insbesondere während des Schreibprozesses dieser Arbeit war von unschätzbarem Wert.

Das Engagement und die Unterstützung meiner Familie, meiner Partnerin und meiner Freund*innen in München und Wien sind keine Selbstverständlichkeit und haben entscheidend zu diesem Studienabschluss beigetragen.

Nicht zuletzt möchte ich mich bei Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Martin Berger und Dipl.-Ing. Christoph Kirchberger Bakk.techn. für ihre wertvolle Betreuung und Unterstützung während der Arbeit an dieser Diplomarbeit bedanken.

Iskreno se zahvaljujem svim osobama koje su me podržavale tijekom cijelog mog studijskog puta. Posebno želim izraziti svoju duboku zahvalnost svojim roditeljima, kao i svojoj sestri. Bili su mi neprocjenjiva emocionalna, intelektualna i materijalna podrška i podnijeli su brojna uskraćivanja kako bi omogućili moju akademsku karijeru.

Također hvala mojoj partnerici. Njezina svakodnevna podrška tijekom mog master studija, a posebno tijekom pisanja ovog rada, bila je neprocjenjiva.

Angažman i podrška moje obitelji, partnerice i prijatelja u Minhenu i Beču nisu nešto što se podrazumijeva i ključni su za postizanje ovog akademskog uspjeha.

Želim se zahvaliti i Prof. Dr. Ing. Martin Bergeru i Dipl. ing. Christoph Kirchberger Bakk.techn. na njihovom mentorstvu i podršci tijekom rada na ovom diplomskom radu.

Inhalt

1. Einleitung und Problemstellung.....	1
1.1 Problemstellung und Forschungsziel	1
1.2 Forschungsfragen.....	2
1.3 Forschungsdesign	4
1.4 Aktueller Forschungsstand.....	5
1.5 Ausrichtung und Abgrenzung der Arbeit.....	5
1.6 Aufbau der Arbeit	7
2 Theoretischer Analyserahmen.....	8
2.1 Theory of Fields nach Fligstein & McAdam (2012).....	9
2.1.1 Strategische Handlungsfelder.....	9
2.1.2 Typen von Akteuren	10
2.1.3 Staatliche Akteure und Entstehung von Strategischen Handlungsfeldern.....	11
2.1.4 Feldumwelt	12
2.2 Fallstudie.....	13
2.2.1 Fallstudiendesign	13
2.2.2 Wahl der Fallbeispiele.....	15
3 Erhebungs- und Analysemethodik.....	18
3.1 Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring 2022.....	19
3.2 Expert*inneninterview	21
3.2.1 Wahl der Expert*innen.....	22
3.2.2 Durchführung der Interviews.....	23
4 Auswertung der Inhalte.....	26
4.1 Mobility Hub-Standortplanung als Strategisches Handlungsfeld	26
4.1.1 Methoden und Aushandlungsformate im Standortplanungsprozess.....	26
4.1.1.1 Strategiepublikation und strategische Beschlüsse	26
4.1.1.2 Planung „am Schreibtisch“ und mittels GIS	30

4.1.1.3 Ausschreibung und Bewilligungen	31
4.1.1.4 Ortsverhandlung und -begehung	32
4.1.1.5 Sonstige.....	34
4.1.2 Zentrale Inhalte der Standortplanung.....	35
4.1.2.1 Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum	35
4.1.2.2 Abhängigkeit von bestehender Sharingmobility-Infrastruktur.....	37
4.1.2.3 Private vs. öffentliche Flächen	39
4.1.2.4 Wirtschaftlichkeit.....	41
4.1.2.5 Heterogene Verteilung von Bevölkerungsgruppen und Urbanität.....	42
4.1.2.6 Öffentlichkeitswirksamkeit von Standorten	43
4.1.3 Diskussion der Akteurskonstellation	44
4.1.3.1 WienMobil-Stationen	44
4.1.3.2 Mobilitätspunkte	46
4.1.3.3 Zürich	47
4.1.3.4 Exkurs: Diskussion der Rolle der Bevölkerung	48
4.2 Feldumwelt	49
4.2.1 Politik.....	50
4.2.1.1 Bezirkspolitik	51
4.2.1.2 Stadtpolitik	53
4.2.1.3 Landes- und Bundespolitik.....	55
4.2.1.4 EU-Politik.....	57
4.2.2 Mobilitätsformen	57
4.2.2.1 Klassischer öffentlicher Personennahverkehr	58
4.2.2.2 Motorisierter Individualverkehr	60
4.2.2.3 Sharingmobility	61
4.2.3 Technologien.....	63
4.2.3.1 E-Mobilität.....	64

4.2.3.2 Technologieentwicklung von Fahrzeugen	65
4.2.4 Andere Organisationskontexte von Sharingmobility	65
4.2.4.1 Privatbetriebene Mobility Hubs	66
4.2.4.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement	68
4.2.4.3 Mobility as a Service	68
4.2.5 Sonstige	71
5 Schlüsselerkenntnisse der Analyse	72
5.1 Flächeneigentum als zentrales Kriterium für den <i>Etablierten</i> -Status	72
5.2 Pragmatismus als zentrales Motiv in der operativen Standortplanung	73
5.3 Ortsverhandlung als zentrale Methode der operativen Standortplanung	74
5.4 Politisch-symbolische Dimension der MH-Standortplanung	75
6 Kritische Reflexion der Methodik	77
6.1 Wahl der Fallbeispiele	77
6.2 Sampling der Interviewpartner*innen	78
6.3 Leitfaden und Durchführung der Interviews	80
6.4 Wahl des Ausgangsmaterials	82
7 Handlungsempfehlungen	83
7.1 „How-To“ MH-Standortplanungsprozess	84
7.2 Übernahme privater MH-Systeme als <i>Innovatives Handeln</i>	87
7.3 Stärkung der Feldeinigung	89
7.3.1 Veröffentlichen von Strategien und Leitfäden	89
7.3.2 Eigentum und Betrieb von Sharing-Fahrzeugflotten	90
7.4 Empfehlungen für den GIS-Bereich als Ergänzung zu Duran-Rodas (2022)	91
8 Ausblick	93
8.1 Ergänzung der Analyse um quantitative Methoden	93
8.2 Tiefergehende Analyse bestimmter Akteursgruppen	95
8.3 Fokussierung auf einzelne benachbarte Felder	96

8.4 <i>Adaptives Strategiemodell</i> – „taktische“ MH-Standortplanung	97
Quellenverzeichnis	102
Anhang I: Ausgangsmaterial Qualitative Inhaltsanalyse.....	109
Anhang II: Übersicht durchgeführte Interviews	111
Anhang III: Suchbefehle Ausgangsmaterial Qualitative Inhaltsanalyse	114
Anhang IV: Basisinterviewleitfaden	117

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersicht Forschungsfragen	3
Abb. 2: Übersicht Forschungsdesign	4
Abb. 3: Ausrichtung und Abgrenzung der Arbeit	6
Abb. 4: Aufbau der Arbeit.....	8
Abb. 5: Variablenmodell	14
Abb. 6: Überblick Erhebungs- und Analysemethodik	18
Abb. 7: Durchgeführte Expert*inneninterviews	24
Abb. 8: Übersicht MH-Standortplanung als Strategisches Handlungsfeld	26
Abb. 9: Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum.....	35
Abb. 10: Akteurskonstellation WienMobil-Stationen	44
Abb. 11: Akteurskonstellation Mobilitätspunkte	46
Abb. 12: Akteurskonstellation ZüriMobil-Stationen	47
Abb. 13: Übersicht der Feldumwelt	50
Abb. 14: Feldumwelt Politik	51
Abb. 15: Feldumwelt Mobilitätsformen	58
Abb. 16: Feldumwelt Technologie.....	64
Abb. 17: Feldumwelt Organisationskontexte Sharingmobility	66
Abb. 18: Feldumwelt Sonstige	72
Abb. 19: Übersicht Diskussion der Gütekriterien	77
Abb. 20: Überblick relevante Zielgruppe für Handlungsempfehlungen.....	84
Abb. 21: "How To"-MH-Standortplanungsprozess	85
Abb. 22: GIS-integrierbare Standortkriterien.....	93
Abb. 23: Geeignete benachbarte Felder und Fragestellungen.....	97
Abb. 24: Analyseeinheiten strategisch - operativ	98
Abb. 25: Analyseeinheiten strategisch - taktisch	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zentrale Charakteristika der Beziehungen zwischen verschiedenen SH (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 18f).....	12
Tabelle 2: Beschreibung Variablen Case Study	15
Tabelle 3: Übersicht Variablen Fallauswahl	17
Tabelle 4: Kategorien der Qualitativen Inhaltsanalyse	20
Tabelle 5: Inhalte der strategischen Dokumente.....	27
Tabelle 6: Anwesende Akteure bei Ortsverhandlungen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).....	33
Tabelle 7: Prämissen des linearen und adaptiven Strategiemodells nach Wiechmann (2018, S. 2613; 2616).....	100

1. Einleitung und Problemstellung

1.1 Problemstellung und Forschungsziel

Mobility Hubs (MHs) sind multimodale Knotenpunkte, an denen verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste im physischen Raum miteinander verknüpft werden. Ein zentrales Element ist dabei häufig das Angebot von Sharingmobility. In immer mehr europäischen Städten werden öffentliche Mobility Hub-Projekte durch kommunale Akteure maßgeblich initiiert und organisiert. Diese Projekte zeichnen sich durch ihre offene potenzielle Nutzer*innengruppe und die Verortung der Standorte im öffentlichen Raum aus. Die Mobility Hub-Projekte bestehen dabei aus Akteurskonstellationen zwischen mehreren staatlichen bzw. kommunalen sowie privaten Akteuren.

Zentrales Forschungsziel dieser Arbeit ist es, den Standortplanungsprozess von Mobility Hubs zu analysieren, insbesondere im Hinblick auf die beteiligten Akteure, Methoden und Rahmenbedingungen. Dabei wird ein Fokus auf die äußeren Einflussfaktoren gelegt, die den Standortplanungsprozess maßgeblich prägen. Basierend auf der Analyse werden spezifische Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Akteursgruppen entwickelt.

Die Zielsetzung dieser Arbeit und der Forschungsgegenstand der Mobility Hubs ist im Zusammenhang mit den Ausführungen von Schwedes (2021) über die aktuelle verkehrspolitische Debatte zu verstehen, die im Kontext seiner Diskussion des Leitbilds der Integrierten Verkehrspolitik wie folgt thematisiert wird:

„Indem es [das Leitbild der Integrierten Verkehrspolitik im Kontext der aktuellen verkehrspolitischen Debatte, Anm. d. Verf.] sich wesentlich auf der Vorstellung einer prinzipiell möglichen und wünschbaren interessenübergreifenden Kompromissbildung gründet, die sich mehr oder weniger harmonisch zur Zufriedenheit aller Beteiligten herstellen lässt, trägt es faktisch zur De-Thematisierung der herrschenden Interessenwidersprüche bei.“ (vgl. Schwedes, 2021, S. 163f)

Auch bei der Planung von Mobility Hubs zeigt sich diese Tendenz, Interessenkonflikte zwischen verschiedenen Akteuren zu übersehen, da der Fokus oft auf der Integration verschiedener Verkehrsmittel und der Bildung von Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Akteuren liegt (vgl. Aono, 2019, S. 6). Hier zeigt sich oft ein grundsätzlich positiver Bezug zu den Akteurskooperationen und der daraus resultierenden Gestaltung der Mobilitätsangebote (vgl. ebd.). Den Hintergrund dieser Arbeit bildet dabei nicht explizit

die Kritik der Annahme, dass sich Kooperationen zwischen verschiedenen Akteuren grundsätzlich positiv auf das allgemeine Mobilitätsangebot auswirken, sondern vielmehr, dass mit einem grundsätzlichen positiven Bezug zur Kooperation vielmals die weiter oben beschriebene De-Thematisierung von Interessenwidersprüchen einhergeht. Ein häufiges Problem in der Diskussion über Mobility Hub-Planung ist, dass der Fokus auf Kompromisse zwischen Akteuren gelegt wird, während das Verständnis dafür, welche Akteure unter welchen Bedingungen von bestimmten Planungsprozessen profitieren, in den Hintergrund rückt. Deshalb ist es Ziel dieser Arbeit, die Interessenkonflikte und -gemeinschaften der verschiedenen Akteure innerhalb der Standortplanung von Mobility Hubs möglichst neutral zu analysieren.

Der Standortplanungsprozess von öffentlichen Mobility Hub-Projekten eignet sich besonders gut für diese Untersuchung, da die Strukturen der Planungsprozesse, etwa die Akteurskonstellationen, rechtlichen Rahmenbedingungen und Planungsmethoden, vergleichsweise weniger gefestigt sind als beispielsweise im klassischen öffentlichen Personennahverkehr. Bei der engen Zusammenarbeit zwischen staatlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren, auf der die öffentlichen Mobility Hub-Projekte basieren, werden die Grenzen der Kooperation stetig neu verhandelt. Dabei geht es oft unmittelbar um die Verteilung öffentlicher Güter, da im MH-Standortplanungsprozess über den Zugang zu öffentlichem Raum und öffentlichen Mitteln entschieden wird. Dies verleiht der Analyse eine wichtige politische Relevanz.

1.2 Forschungsfragen

Die Forschungsfragen lassen sich in drei Blöcke gliedern, die schwerpunktmäßig in einzelnen Kapiteln behandelt werden (vgl. Abb. 1). Der erste Block bezieht sich explizit auf die MH-Standortplanung als Handlungsfeld, also auf die darin aktiven Akteure, Konstellationen, Methoden und Formate, in denen die MH-Standortplanungsprozesse stattfinden. Block II widmet sich den zentralen umliegenden Handlungsfeldern, die einen mehr oder weniger starken Einfluss auf die MH-Standortplanung ausüben. Diese Handlungsfelder sind im Kontext der theoretischen Basis dieser Arbeit von hoher Relevanz (vgl. Kapitel 2.1) und werden daher gesondert behandelt. Der dritte Block der Forschungsfragen bezieht sich auf die Handlungsempfehlungen, die aus der Analyse der vorangegangenen Blöcke abgeleitet werden.

	<i>Forschungsfrage</i>	<i>Schwerpunkt- mäßig thematisiert in Kapitel</i>
Block I: Mobility Hub- Standortplanung als Strategisches Handlungsfeld	FFI.I Welche Akteure sind auf welche Art und Weise an der Mobility Hub-Standortplanung beteiligt?	4.1.3, 4.1.1, 4.2.1
	FFI.II Welche Interessen haben die Akteure bezüglich der Mobility Hub-Standortplanung?	4.1.3, 4.1.1, 4.2.1
	FFI.III In welchen Formaten bzw. mit welchen Methoden findet die Mobility Hub Standortplanung statt und welche Akteure spielen hier welche Rolle?	4.1.1
	FFI.IV Entlang welcher Inhalte werden Standortfragen zwischen den Akteuren diskutiert?	4.1.2
Block II: Einflussfaktoren auf die Mobility Hub- Standortplanung	FFII.I Welche Akteure sind in der strategischen Planung im Kontext Mobility Hubs aktiv und welchen Einfluss hat die strategische Einbettung der Fallbeispiele auf den Standortplanungsprozess?	4.1.1.1, 4.2.1
	FFII.II Welche Rahmenbedingungen haben auf welche Art und Weise einen Einfluss auf die MH-Standortplanung?	4.2
Block III: Handlungs- empfehlungen	FFIII.I Wie können Akteure die Mobility Hub-Standortplanung in ihrem Interesse beeinflussen?	7.2, 7.3
	FFIII.II Welche Rückschlüsse ergeben sich für die Entwicklung geeigneter Planungstools?	7.4, 7.1

Abb. 1: Übersicht Forschungsfragen

1.3 Forschungsdesign



Abb. 2: Übersicht Forschungsdesign

In der Abb. 2 ist eine chronologische Abfolge des Forschungsprozesses hinsichtlich Erkenntnisgewinn und Methodendurchführung skizziert. Hervorzuheben ist, dass das Forschungsinteresse und somit auch die Forschungsfragen vor der Durchführung der ersten Interviews einen deutlich stärkeren Fokus auf strategische Maßnahmen auf Bundesebene haben. Im Laufe der ersten Interviews zeigt sich jedoch, dass diese Ebene für das Feld der MH-Standortplanung, insbesondere in zwei der drei Fallbeispiele sowie für die MH-Standortplanung im urbanen Raum allgemein, vergleichsweise geringere Relevanz aufweist. Aus diesem Grund wird der Fokus auf eine breitere Analyse der Feldumwelt sowie auf die Nutzung privater Flächen für die öffentlich ausgerichteten Fallbeispielprojekte erweitert.

In den Kapiteln 2.2 und 3 werden weitere zentrale Punkte des Forschungsdesigns thematisiert, insbesondere das Fallbeispieldesign sowie die Planung und Durchführung der Qualitativen Inhaltsanalyse.

1.4 Aktueller Forschungsstand

Das Thema der multimodalen und sharingbasierten Personenmobilität steht immer wieder im Fokus von verschiedenen Forschungsprojekten. Im Zusammenhang mit dieser Arbeit sind dabei besonders jene hervorzuheben, die sich explizit mit dem Konzept von Mobility Hubs beschäftigen. Zu nennen sind hier unter anderem Projekte wie *SmartHubs* (vgl. FFG, o. J.-b), *Mo.Hub* (vgl. FFG, o. J.-a) oder *Co-Creating Mobility Hubs: Methoden zur Abschätzung sozialer Ansprüche* (vgl. ETH Zürich, o. J.). Auffällig ist dabei die starke anwendungsorientierte Ausrichtung dieser Forschungsprojekte.

Innerhalb dieser Forschungsprojekte, aber auch darüber hinaus, gibt es verschiedene Publikationen, die sich explizit mit der Standortplanung von Mobility Hubs beschäftigen. Einige eher konzeptionell ausgerichtete wissenschaftliche Arbeiten thematisieren MH-Typologien mit räumlichem Bezug als einen zentralen Forschungsergebnis (vgl. Geurs & Ramirez, 2022, Weustenenk & Mingardo, 2023, Arnold et al., 2023). Daneben existieren Publikationen, die stärker auf die operative Planung ausgerichtet sind und mit quantitativen Daten und Methoden arbeiten (vgl. Seker & Aydin, 2023, Aydin et al., 2022, Luo et al., 2021, Petrović et al., 2019). Eine für diese Arbeit besonders relevante Publikation ist die qualitativ ausgerichtete Studie von Graf & Hansel (2023), welche explizit die Akteurskonstellationen in der Planung von Mobility Hubs untersucht.

1.5 Ausrichtung und Abgrenzung der Arbeit

In Anlehnung an die Studie von Graf & Hansel (2023) hat diese Arbeit insbesondere das Ziel, den Standortplanungsprozess von MHs qualitativ zu untersuchen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den verschiedenen Akteuren, ihren Handlungsmotiven und den zugrunde liegenden Strukturen, wie Rahmenbedingungen und Akteurskonstellationen. Der Forschungsgegenstand wird dabei explizit aus einer prozessualen Perspektive betrachtet. Im Zentrum stehen nicht die einzelnen Standorte der MHs als Endergebnis, sondern vielmehr der Prozess, durch den diese entstanden sind. Sowohl die strategische als auch die operative Planungsebene werden dabei in die Untersuchung einbezogen.

Es ist zu betonen, dass diese Arbeit nicht den Anspruch erhebt, Effekte von Standortfaktoren und Akteurskonstellationen im Kontext der MH-Planung reliabel nachzuweisen oder den Standortplanungsprozess im Detail zu rekonstruieren. Allgemein ist fraglich, inwiefern solche Effekte unter den komplexen realen Bedingungen überhaupt

erhoben werden können. Die für eine Annäherung an die Bestätigung oder Widerlegung von Kausalitäten zwischen einzelnen Faktoren erforderliche umfangreiche Datenbasis und komplexe Modellierung (vgl. Kagerbauer, 2022, Hachette and L’hostis, 2023, S. 271) ist aus ressourcentechnischen Gründen im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich. Dennoch spielt der Stand der Technik bzw. der Wissenschaft eine Rolle, insofern als dass das Wissen darüber von Akteuren im Planungsprozess als Ressource genutzt werden kann.

Darüber hinaus konzentriert sich diese Arbeit explizit auf die MH-Standortplanung innerhalb mehr oder weniger stark urbanisierten Räumen. Die Funktion und Organisation von MHs in ländlichen Gebieten unterscheidet sich in vielen Punkten deutlich von der in urbanen Räumen, in denen ein besonders hoher Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum besteht und eine Grundversorgung durch den ÖPNV vorhanden ist. Auch die Betrachtung von MHs als Verbindungsinfrastruktur zwischen eher ländlichen und eher städtischen Gebieten im Rahmen einer regionalen Perspektive wird in dieser Arbeit nicht schwerpunktmäßig behandelt.

Die Abb. 3 bietet einen Überblick über die Ausrichtung und Abgrenzung der Arbeit.



Abb. 3: Ausrichtung und Abgrenzung der Arbeit

Der Begriff „Mobility Hub“ wird in verschiedenen Kontexten unterschiedlich verwendet und kann eine Vielzahl von Eigenschaften aufweisen, die den allgemeinen Charakter des MH stark beeinflusst. Daher wird die für diese Arbeit relevante Definition von MH an dieser Stelle gesondert behandelt. In dieser Arbeit stehen jene MHs bzw. MH-Projekte im Fokus,

die als öffentlich bezeichnet werden können. Das Merkmal „öffentlich“ bezieht sich dabei auf drei Ebenen:

- a) Öffentlicher Nutzer*innenkreis: Die MHs sind nicht auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt, etwa durch Wohnort oder Betriebszugehörigkeit.
- b) Öffentliche Trägerschaft: Die MHs werden maßgeblich von öffentlichen Trägern wie Kommunen oder kommunalen Unternehmen, etwa öffentlichen Verkehrsunternehmen, initiiert und organisiert, auch wenn privatwirtschaftliche Akteure innerhalb der Akteurskonstellationen der MH-Projekte eine Rolle spielen können.
- c) Verortung im öffentlichen Raum: Die MHs sind oder sollen zu einem Großteil im öffentlichen Raum und nicht auf privaten Grundstücksflächen umgesetzt werden.

Eine weitere Abgrenzung des MH-Begriffs durch den Autor, etwa basierend auf dem Angebot oder der Gestaltung der MHs, wird bewusst vermieden. Bezüglich dieser Kriterien stehen hier die Definitionen von MHs, wie sie innerhalb der jeweiligen MH-Projekte festgelegt werden, im Mittelpunkt der Analyse.

1.6 Aufbau der Arbeit

Der folgende Abschnitt widmet sich der inhaltlichen Struktur dieser Arbeit. Die Abb. 4 bietet eine Übersicht über den Aufbau. Die Kapitel 1, 2 und 3 begründen die Ausrichtung der Arbeit und legen das theoretische Fundament, indem sowohl inhaltliche als auch methodische Aspekte behandelt werden. Kapitel 2 konzentriert sich dabei auf die Erläuterung der zentralen Begriffe und Zusammenhänge des Analyserahmens, insbesondere der *Theory of Fields* nach Fligstein & McAdam (2012) sowie das Fallstudienkonzept. Kapitel 3 beschreibt hingegen die Planung und Durchführung der Erhebungs- und Analysemethodik.

Kapitel 4 bildet das zentrale Kapitel der Arbeit, in dem die empirischen Ergebnisse dargestellt werden. Im darauffolgenden Kapitel 5 werden die Schlüsselerkenntnisse der Arbeit erörtert. Auf dieser Grundlage wird in Kapitel 6 die Planung und Durchführung der Methodik kritisch reflektiert. In den Kapiteln 7 und 8 werden die gewonnenen Erkenntnisse weiter interpretiert, konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet und ein Ausblick auf weiteren Forschungsbedarf und offene Forschungsfragen gegeben.

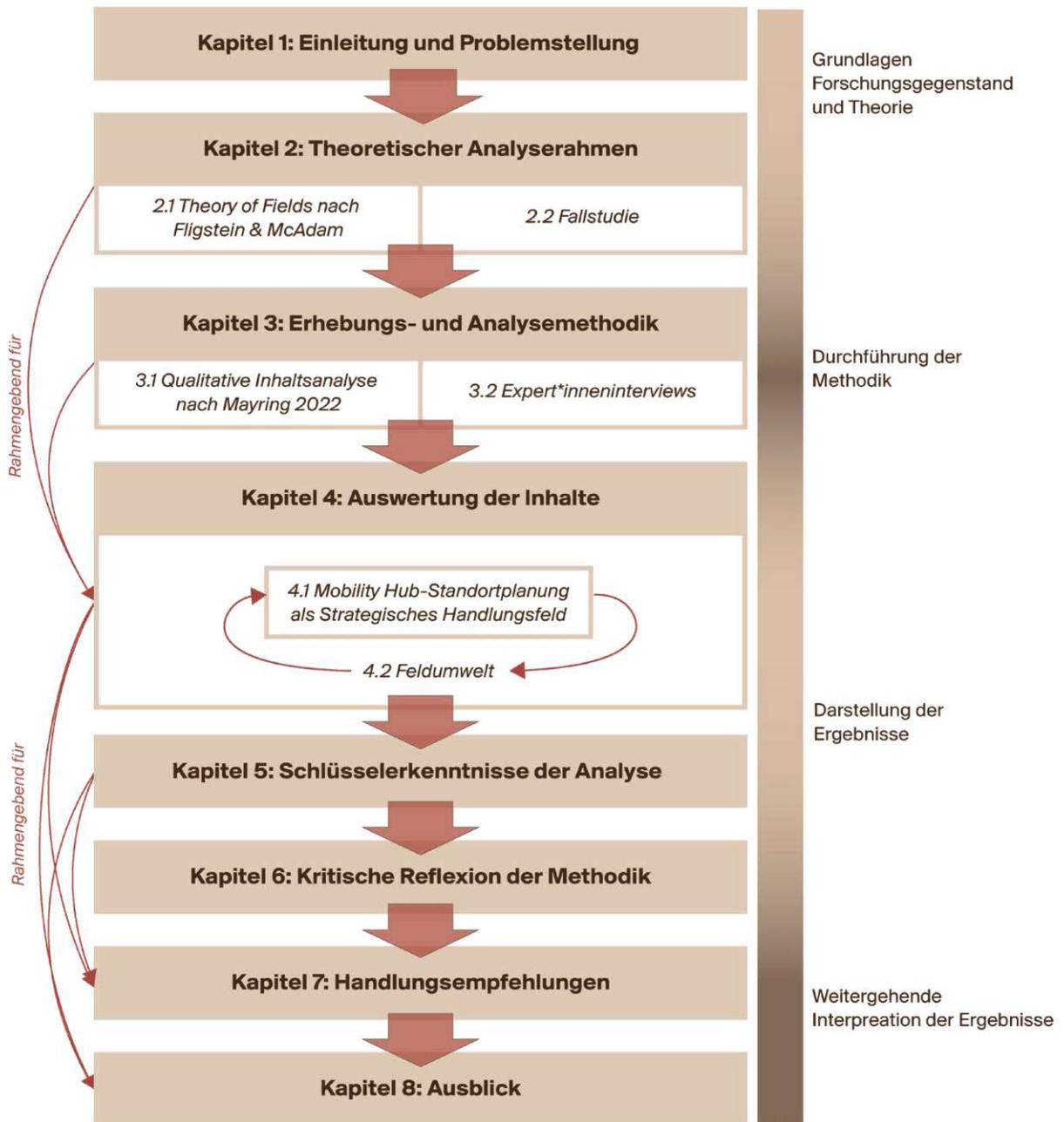


Abb. 4: Aufbau der Arbeit

2 Theoretischer Analyserahmen

Im folgenden Kapitel wird der theoretische Analyserahmen dieser Arbeit dargelegt. Zur Erfassung der Struktur des Forschungsgegenstands der MH-Planungsprozesse dient die *Theory of Fields* von Fligstein & McAdam (2012) (vgl. Kapitel 2.1). Die Untersuchung ist dabei als Fallstudie konzipiert, deren theoretische Prämissen im Kapitel 2.2 erörtert werden.

2.1 Theory of Fields nach Fligstein & McAdam (2012)

Da die Planung von MHs sich in der Regel durch eine Kooperation von teils sehr unterschiedlichen, unter anderem staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren auszeichnet (vgl. Aono, 2019, S. 6, Geurs & Ramirez, 2022, S. 35-37), dient das Konzept der *Strategischen Handlungsfelder* von Fligstein & McAdam (2012) zur Beschreibung des Feldes der MH-Planung sowie einflussreicher benachbarter Felder. Im Folgenden werden einige zentrale grundlegende Begriffe und Annahmen der Theorie erläutert.

2.1.1 Strategische Handlungsfelder

Die *Strategischen Handlungsfelder (SH)* sind nach Fligstein & McAdam (2012) die zentralen Einheiten, auf denen kollektives Handeln in der Gesellschaft basiert. Es handelt sich dabei um

„constructed mesolevel social order in which actors are attuned to and interact with one another on the basis of shared (which is not to say consensual) understandings about the purposes of the field, relationships to others in the field (including who has power and why), and the rules governing legitimate action in the field.“ (Fligstein & McAdam, 2012, S. 9)

Ab wann eine Interaktion von Akteuren als *SH* verstanden werden kann, hängt dabei nicht von einer bestimmten Anzahl von Akteuren, der Menge der involvierten Ressourcen oder der Bedeutung des Ergebnisses der Interaktion ab. Ein *SH* entsteht dann, wenn innerhalb einer konstruierten Arena zwei oder mehrere Gruppen ihre Handlungen aufeinander ausrichten und eine mehr oder weniger stabile Ordnung entwickeln (*settlement*) (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 86 ff). *SHs* zeichnen sich insbesondere durch das gemeinsame Verständnis der Akteure des *SH* über dessen Inhalt und Grenzen aus. Dieses gemeinsame Verständnis hat dabei verschiedene Ebenen (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 10f). So haben die Akteure ein gemeinsames Verständnis darüber, *was auf dem Spiel steht* und wer von den Akteuren mehr oder weniger Macht im Feld hat. Zudem herrscht innerhalb des *SHs* auch ein gemeinsames Verständnis von Regeln, sowohl von formalen (z.B. Verträge und Gesetze) als auch von informellen, beispielsweise aus einer bestimmten Planungskultur abgeleiteten Normen.

Hinsichtlich der Ausführungen im Kapitel 1.1 besteht eine zentrale Stärke der *Theory of Fields* in der Hervorhebung dessen, dass das gemeinsame Verständnis über die Beschaffenheit des Feldes nicht gleichbedeutend mit einer allgemeinen *Konsensualität* aller Akteure über die Feldordnung ist. Auch in *stabilen SHs*, also jenen, die sich über längere Zeit hinweg erfolgreich selbst reproduzieren können (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 9), ringen die einzelnen Akteure grundsätzlich um mehr Einfluss. Die einzelnen Akteure innerhalb der *SHs* haben dabei einen über das gemeinsame Verständnis der Machtverteilung und Regeln herausgehenden Interpretationsrahmen über das *SH* und die Rollen der beteiligten Akteure (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 11). Das bedeutet, sie haben eigene Vorstellungen darüber, welche Akteure als Freund, Feind oder Konkurrent gelten (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 11). Sie können zudem den Standpunkt vertreten, dass die Verteilung von Macht und Ressourcen illegitim ist und im Zuge dessen eine eigene *alternative Vorstellung des Feldes* entwickeln (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 13). Dies bedeutet jedoch nicht zwangsläufig, dass sie aktiv Maßnahmen zur Umsetzung ihrer *alternativen Vorstellung* ergreifen. Dies kann etwa der Fall sein, wenn sie die Realisierung ihrer Vorstellung als unrealistisch einschätzen. Die Handlungen der Akteure basieren weiterhin auf dem gemeinsamen Verständnis der Machtverhältnisse innerhalb des Feldes, und ihre Entscheidungen werden stets entlang dieses Verständnisses abgewogen.

2.1.2 Typen von Akteuren

Bei der Thematisierung dieser Widersprüche innerhalb des Feldes ist dabei die Unterscheidung von drei Typen von Akteuren zentral (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 13-16). Die *Incumbents* bzw. *Etablierten* bezeichnet jene Akteursgruppe, die über großen Einfluss im Feld verfügen. Das *SH* ist weitgehend nach ihren Vorstellungen organisiert, ihre Interessen werden überwiegend durchgesetzt und die Regeln des *SHs* verfestigen ihre privilegierte Position weiter.

Die zweite Gruppe, die *Challengers* bzw. *Herausforderer* hat dagegen einen eher geringen Einfluss auf das Feld und besetzt nur weniger bedeutsame Nischen. Sie sind auch diejenige Gruppe, die, wie weiter oben beschrieben, eine *alternative Vorstellung des Feldes* entwickeln können und unter gewissen Umständen auch die *Etablierten* herausfordern können.

Die dritte Gruppe ist die der *Internal Governance Units (IGUs)*, die eine Überwachungsfunktion im *SH* ausüben und die Einhaltung der Regeln sicherstellen. Sie tragen zur Stabilität des Feldes im Sinne der *Etablierten* bei. Die *IGUs* sind keine neutralen Akteure, auch wenn sie oft in dieser Rolle erscheinen mögen. Sie stehen häufig unter dem direkten Einfluss der *Etablierten* und handeln dabei nicht immer als staatliche Akteure mit verfassungsmäßiger Zuständigkeit, sondern als feldinterne Interessensvertretungen.

In dieser Arbeit wird zusätzlich der im Projektmanagement verbreitete Begriff des *Projekt-Leads* verwendet. Dieser ist zwar kein Begriff der *Theory of Fields* und auch innerhalb von wissenschaftlichen Abhandlungen als Kategorie eher unüblich, jedoch spielt dieser in der Planungsrealität der MH-Planung eine zentrale Rolle. Der *Projekt-Lead* beschreibt jene Akteure, die federführend für die Planung und Durchführung der operativen Prozesse verantwortlich sind. Anders als der ebenfalls im Kontext der MH-Thematik verbreitete Begriff des *Mobility Hub-Operators*, der meist die MH-Projektplanung als Ganzes betrifft, kann die Kategorie *Lead* explizit auf (Teil-)Aspekte des MH-Projektes abzielen, beispielsweise der Standortplanung.

Dabei ist die Unterscheidung zwischen dem Begriff des *Projekt-Leads* und dem Akteurstyp der *Etablierten* hervorzuheben. Akteure, die von den *Etablierten* als *Lead* für die Standortplanung innerhalb eines MH-Projekts legitimiert werden, sind nicht zwangsläufig selbst *Etablierte*. Sie können jederzeit durch die tatsächlichen *Etablierten* entmachtet werden, wenn die Planung nicht ihren Vorstellungen entspricht. Gleichzeitig kann es vorkommen, dass ein *Projekt-Lead* auch die Rolle eines *Etablierten* im Feld einnimmt.

2.1.3 Staatliche Akteure und Entstehung von Strategischen Handlungsfeldern

Staatlichen Akteuren wird innerhalb der *Theory of Fields* eine grundsätzlich besondere Rolle zugeschrieben, da diese im Unterschied zu nichtstaatlichen Akteuren den Anspruch erheben, Regeln für die öffentliche Interaktion innerhalb ihres (administrativen) Gebietes zu bestimmen und notfalls mit Gewalt durchzusetzen. Sie haben dadurch ein besonders hohes Potenzial, *SHs* zu bestimmen und entstehen zu lassen. Ihr Mandat bedeutet jedoch nicht, dass staatliche Akteure nicht herausgefordert werden können oder über uneingeschränkte Macht in den Feldern verfügen (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 67). Die immer wieder neu geschaffenen oder sich verändernden *SHs* im nichtstaatlichen Kontext stellen oft eine Herausforderung für staatliche Akteure dar, diese zu überwachen

und zu beeinflussen. In diesem Zusammenhang erläutern Fligstein & McAdam (2012, S. 69f), dass Staaten dazu tendieren, ihre Gesetze zu erweitern oder *SHs* zu institutionalisieren, um ihre Kontrolle zu stärken. Grundsätzlich spielen in nahezu jedem nichtstaatlichen *SH* ein oder mehrere staatliche Akteure eine Rolle und üben somit Einfluss auf das Feld aus (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 71).

2.1.4 Feldumwelt

Verschiedene *SHs* können unterschiedlich groß und funktional verschieden sein sowie ineinander verschachtelt existieren. Dies veranschaulichen Fligstein & McAdam (2012, S. 9, 58) anhand des Bildes der russischen Matrjoschka-Puppen, das für den idealtypischen Fall einer formalbürokratischen Hierarchie verwendet wird. Beispielsweise stellt eine Universität als Ganzes ein *SH* dar, aber auch die Institute innerhalb der Universität sowie die einzelnen Forschungsbereiche bilden eigene *SHs*. Das bedeutet auch, dass Akteure innerhalb eines *SHs* ebenfalls als *SHs* interpretiert werden können. Wie das Bild der Matrjoschka-Puppe andeutet, bestehen diese *SHs* nicht isoliert, sondern stehen in einer bestimmten Beziehung zueinander. In Tabelle 1 werden die zentralen Charakteristika der Beziehungen zwischen verschiedenen *SHs* auf bilateraler Ebene gezeigt.

Tabelle 1: Zentrale Charakteristika der Beziehungen zwischen verschiedenen SH (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 18f)

Nähe und Entfernung	<i>SHs</i> können mehr oder weniger miteinander vernetzt und voneinander abhängig sein bzw. sich gegenseitig beeinflussen oder nicht.
Abhängig und unabhängig	Abhängigkeiten zwischen den <i>SHs</i> gehen in bestimmte Richtung und können unterschiedliche Intensität haben
Staatlich und nichtstaatlich	Staatliche Felder nehmen durch ihre Autorität im Gegensatz zu nichtstaatlichen Feldern eine grundsätzlich einflussreichere Rolle ein, i.d.S. können sie die Stabilität von <i>SHs</i> stark beeinflussen.
Vertikal und horizontal	Diese Beziehungsebene beschreibt explizit die Beziehung zwischen den <i>SHs</i> , die innerhalb eines Staates bestehen. Ein Staat ist demnach kein homogener Monolith, sondern beinhaltet verschiedene Ebenen von Gebietskörperschaften sowie andere Abteilungen, welche auf unterschiedliche Ebene voneinander abhängig sein können.

Auch die Entstehung und Stabilität von *SHs* sowie die Formierung der Akteurskonstellationen sind zentrale Themen dieser Arbeit. Eine zentrale These der *Theory of Fields* besagt, dass die Stabilität und Formierung von Akteurskonstellationen innerhalb

eines SHs maßgeblich von Veränderungen bzw. Erschütterungen im Feldumfeld und vom Umgang der Akteure mit diesen Veränderungen abhängt. Idealtypisch wird dieser Prozess wie folgt skizziert: Tritt ein *exogener Schock* auf, muss dieser zunächst von den Akteuren erkannt, das heißt als Chance oder Bedrohung interpretiert, werden (*Attribution of threat/opportunity*). Im nächsten Schritt müssen die Akteure nicht nur die Situation verstehen, sondern auch handlungsfähig sein. Das bedeutet, sie müssen über die notwendigen Ressourcen verfügen und in der Lage sein, diese zu mobilisieren, um die Chance zu nutzen oder die Bedrohung abzuwenden (*social appropriation*). In der Regel führen die Akteure in solchen Fällen Handlungen aus, die dem bisherigen Regelwerk des SHs widersprechen, jedoch im Sinne des handelnden Akteurs effektiv sind. Diese *innovative action* ist insbesondere für *Herausforderer* von Bedeutung. Sind sie nicht in der Lage, auf den *exogenen Schock* mit *innovativen Handlungen* zu reagieren und halten sie weiterhin am bisherigen Regelwerk fest, wird die Stabilität des SHs nicht beeinträchtigt (vgl. Fligstein and McAdam, 2012, S. 19f). Darüber hinaus spielen *IGUs* in diesen Prozessen eine wichtige Rolle, da sie das Feld im Sinne der *Etablierten* stabilisieren (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 94).

2.2 Fallstudie

2.2.1 Fallstudiendesign

Das Fallstudiendesign dieser Arbeit ist insbesondere eine theoriegeleitete (vgl. Blatter et al., 2007, S. 170). Den zentralen Rahmen bildet auch hier die *Theory of Fields* von Fligstein & McAdam (2012). Dabei ist hervorzuheben, dass die Analyseeinheit, also die Fallbeispiele im engeren Sinne (vgl. Lamker et al., 2014, S. 11), nicht die Städte als administrativer Raum sind, sondern die Standortplanungsprozesse der explizit genannten MH-Projekte:

- *Standortplanungsprozess WienMobil-Station* (Wien, AT)
- *Standortplanungsprozess Mobilitätspunkt* (München, DE)
- *Standortplanungsprozess ZüriMobil-Station* und das *Folgeprojekt* (Zürich, Schweiz)

Diese klare Abgrenzung ist insbesondere deshalb notwendig, weil der Begriff der Mobility Hubs in verschiedenen Kontexten unterschiedlich verwendet wird. Teilweise ist die Abgrenzung auch in den analysierten Dokumenten, insbesondere bei der Unterscheidung zwischen öffentlichen und geschlossenen MH-Systemen, nicht eindeutig (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020).

Ein Sonderfall innerhalb der Fallbeispiele ist das der ZüriMobil-Stationen und des Folgeprojekts. Während der Datenerhebung stellt sich heraus, dass eine isolierte Betrachtung lediglich der ZüriMobil-Stationen aufgrund des begrenzten Umfangs, der kurzen Laufzeit und des Pilotcharakters des Projekts sowie der vergleichsweise geringen Anzahl umgesetzter Standorte nicht ausreichend Daten für die Beantwortung der Forschungsfragen liefert. Gleichzeitig wiesen die Expert*innen auf ein derzeit in der Konzeptionsphase befindliches öffentliches MH-Projekt hin. Eine isolierte Betrachtung dieses Projekts wäre ebenfalls nicht sinnvoll, da es sich einerseits explizit als "Folgeprojekt" der ZüriMobil-Stationen versteht und andererseits noch in einer sehr frühen Projektphase befindet.

Obwohl drei verschiedene Fälle untersucht werden, handelt es sich dennoch um eine holistische Fallstudie, da die Analyseeinheit in allen drei Fällen identisch ist: der MH-Standortplanungsprozess (vgl. Yin, 2012, S. 7f). Eine zentrale Gemeinsamkeit der drei Fallstudien ist, dass es sich um MH-Projekte handelt, die öffentlich ausgerichtet sind (vgl. Kapitel 1.5). Darüber hinaus werden diese Projekte maßgeblich von städtischen Trägern beschlossen, betrieben und organisiert.

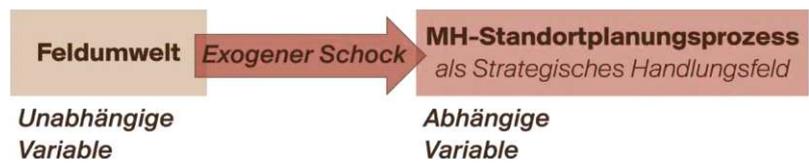


Abb. 5: Variablenmodell

Im Folgenden werden die zentralen unabhängigen und abhängigen Variablen operationalisiert. Die abhängige Variable beschreibt das zu untersuchende Phänomen, also die oben genannten Standortplanungsprozesse der öffentlichen MH-Projekte. Die unabhängigen Variablen sind jene, von denen ein Einfluss auf die abhängige Variable erwartet wird (vgl. Blatter et al., 2007, S. 173f). In dieser Arbeit ist die Feldumwelt die unabhängige Variable, welche durch den Prozess der exogenen Schocks Einfluss auf den MH-Standortplanungsprozess ausübt (vgl. Abb. 5). Eine detailliertere Beschreibung der Variablen findet sich in Tabelle 2.

Tabelle 2: Beschreibung Variablen Case Study

Abhängige Variable	Mobility-Hub-Standortplanungsprozess als Strategisches Handlungsfeld: „constructed mesolevel social order in which actors are attuned to and interact with one another on the basis of shared (which is not to say consensual) understandings about the purposes of the field, relationships to others in the field (including who has power and why), and the rules governing legitimate action in the field.“ (Fligstein and McAdam, 2012, S. 9);
Unabhängige Variable	Feldumwelt Benachbarte Felder mit Einfluss auf das Feld des Mobility-Hub-Standortplanungsprozess (vgl. Kapitel Feldtheorie)

Die oben genannten Variablen dienen als Grundlage für die deduktive Kategorienbildung der Qualitativen Inhaltsanalyse (vgl. Kapitel 3.1). Zusätzlich gibt es sogenannte Hintergrundvariablen, die potenziell großen Einfluss auf die abhängige Variable haben könnten, jedoch nicht im Fokus dieser Untersuchung stehen (vgl. Blatter et al., 2007, S. 174). Zu diesen Hintergrundvariablen zählen beispielsweise die Planungskultur oder die Größe der Städte, in denen die Projekte durchgeführt werden, sowie deren Bedeutung für die Umlandverbindung und weitere Faktoren.

Andere Hintergrundvariablen, wie der Grad der Urbanität/Ruralität oder die Frage, inwiefern die Bezugsgebiete der Fallbeispiele größere politische/administrative Zentren sind, werden bei der Auswahl der Fallbeispiele als gemeinsame unabhängige Variablen berücksichtigt. Diese werden im Rahmen des *Most Similar System Design* gleich gehalten, um vergleichbare Ausgangsbedingungen zu schaffen (vgl. Tabelle 3).

2.2.2 Wahl der Fallbeispiele

Die Wahl der Fallbeispiele orientiert sich an den Forschungsfragen und den entsprechenden Variablen, die von Interesse sind. Dabei wird bei der Fallauswahl das *Most Similar System Design* angewandt. Die Fälle sollen sich in den meisten Merkmalen bzw. Variablen ähneln, außer in der abhängigen Variable sowie den unabhängigen Variablen, die das Forschungsinteresse widerspiegeln. Dementsprechend wird die Differenzmethode angewandt (vgl. Blatter et al., 2007, S. 142f).

Da das Ziel dieser Untersuchung darin besteht, die Wirkung der unterschiedlichen Feldumwelten zu analysieren, werden Fälle ausgewählt, die sich in dieser Variable

möglichst stark voneinander unterscheiden. Diese Unterschiede betreffen unter anderem die strategische Einbettung, den Akteur, der den Standortplanungsprozess leitet, sowie die Rolle der Bezirkspolitik.

Eine wichtige Variable in dieser Untersuchung ist die *Strategietiefe*, die im Kontext dieser Arbeit die Detailliertheit der Vorgaben bzw. der Ausführungen in den entsprechenden Dokumenten beschreibt. Die *Strategietiefe* lässt sich einerseits quantitativ bestimmen, etwa durch die Anzahl der Zeichen, die im Dokument dem Thema der MH-Standortplanungsprozesse gewidmet sind oder durch die Häufigkeit, mit der die Prozesse im Strategiedokument thematisiert werden. Für diese Arbeit ist jedoch die qualitative Bewertung der *Strategietiefe* von größerer Bedeutung, also die Frage, wie stark Vorgaben für den operativen Planungsprozess gemacht werden, wie verbindlich diese Vorgaben sind und inwieweit sie den Planungsprozess tatsächlich steuern. Die *Strategietiefe* im Kontext der Fallbeispiele wird ausführlich im Kapitel 4.1.1.1 diskutiert. Grundsätzlich ist festzustellen, dass in Wien die operative MH-Standortplanung in formellen Strategien einen eher niedrigen Detaillierungsgrad aufweist, während im Fall der Mobilitätspunkte in München durch die Mobilitätsstrategie 2035 und die Teilstrategie Sharing (vgl. Mobilitätsreferat, 2021) vergleichsweise starke Vorgaben für den operativen Standortplanungsprozess formuliert sind. Im Fall der ZüriMobil-Stationen und des Folgeprojekts besteht die Besonderheit, dass mit dem Programm Verkehrsdrehscheiben (vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, 2021) auf Bundesebene hohe Vorgaben gemacht werden und auf städtischer Ebene mit der Netzentwicklungsstrategie 2040 (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023) eine vergleichsweise detaillierte Strategie vorliegt. Eine weitere relevante unabhängige Variable ist die Leitung bzw. der *Lead* des Standortplanungsprozesses. Diese obliegt im Fall der Mobilitätspunkte mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München einem öffentlichen städtischen Akteur, im Fall der WienMobil-Stationen dem städtischen Verkehrsbetrieb Wiener Linien.

Dementsprechend erfolgt die Fallbeispielauswahl informationsbasiert, das heißt, es werden Fälle gewählt, die eine maximale Ausprägung einer für die Forschungsfragen besonders wichtigen Variable aufweisen (vgl. Lamker et al., 2014, S. 24f). Die Fallbeispiele haben gemeinsam, dass sie sich auf urbane Regionen beziehen und sich an eine ähnliche Nutzer*innengruppe richten. Darüber hinaus sind alle drei Projektstädte der Fallbeispiele durch eine sozialdemokratische Führung geprägt, und sie fungieren gleichzeitig als Landes- bzw. Bundeshauptstädte, was sie zu politischen und symbolischen Zentren

macht. Zwar ist Zürich nicht die Hauptstadt der Schweiz, doch als größte Stadt des Landes bildet sie ebenfalls ein bedeutendes symbolisches Zentrum. Dies ist insofern relevant, als das in diesen Städten vorrangig Pilotprojekte, unter anderem im Personenmobilitätsbereich durchgeführt werden.

Tabelle 3: Übersicht Variablen Fallauswahl

	Variable	WienMobil (Wien)	Mobilpunkt (München)	ZüriMobil (Zürich)
Unabhängige Variablen von Interesse	Strategietiefe	Niedrig	Hoch	Hoch (auf informeller Ebene)
	Leitung des Standortplanungsprozesses	Verkehrsbetrieb	Stadtverwaltung	Verkehrsbetrieb (ZüriMobil), noch offen (Folgeprojekt)
Abh. Variable	MH-Standortplanungsprozess	MH-Standortplanungsprozess WienMobil	MH-Standortplanungsprozess Mobilpunkt	MH-Standortplanungsprozess ZüriMobil
Gemeinsame unabhängige Variable	Nutzer*innengruppe	Öffentlich	Öffentlich	Öffentlich
	Einordnung Urban-Rural-Typologie (Eurostat, 2024)	Überwiegend städtische Region	Überwiegend städtische Region	Überwiegend städtische Region
	Politisches / symbolisches / administratives Zentrum	Bundeshauptstadt	Landeshauptstadt	Größte Stadt des Bundes
	Politische Ausrichtung der amtierenden Bürgermeister*in	Sozialdemokratisch	Sozialdemokratisch	Sozialdemokratisch

Zudem werden die Fallbeispiele auch aus pragmatischen Motiven gewählt. Der Autor verfügt über ein erhöhtes Maß an fachlichem (Studienort) und alltäglichem (Wohnort) Wissen über die Wiener und Münchner Mobilitäts- und Stadtplanung. Darüber hinaus sind alle Fallbeispiele in deutschsprachigen Ländern angesiedelt. Es ist jedoch kritisch anzumerken, dass diese Auswahl die Subjektivität der Untersuchung erhöhen kann, da das besondere Wissen des Autors sich lediglich auf zwei der drei Fallbeispiele bezieht.

Ein weiterer Aspekt, der in der weitergehenden Analyse berücksichtigt wird, sind die Unterschiede zwischen den "gemeinsamen" Variablen der Fallbeispiele. Zwar handelt es

sich bei allen Fallbeispielstädten um Großstädte mit dichten urbanen Gebieten, dennoch unterscheiden sich Wien und München auf der einen, und Zürich auf der anderen Seite deutlich hinsichtlich Einwohner*innenzahl und Fläche. Trotz dieser Unterschiede verfügen alle drei Städte über stark urbanisierte Räume, sodass das Ziel der Arbeit, die MH-Standortplanung in Gebieten mit hohem Nutzungsdruck im öffentlichen Raum zu untersuchen, weiterhin erreicht werden kann.

3 Erhebungs- und Analysemethodik

Im folgenden Kapitel werden die Planung und Umsetzung der Erhebungs-, Auswahl- und Analysemethodik detailliert beschrieben. Abb. 6 bietet einen Überblick über die verschiedenen Methodiken sowie die zentralen Medien, die die Datenbasis dieser Arbeit bilden. Besonders hervorzuheben ist, dass diese Methoden im Verlauf der Forschung stark ineinandergreifen und nicht sequenziell, sondern parallel zueinander angewendet werden. So beeinflussen beispielsweise die Erkenntnisse aus den Expert*inneninterviews und den Dokumenten die Online-Recherche, die wiederum die Interpretation und Einordnung der Interviews und Dokumente sowie die Auswahl der Interviewpartner*innen prägt.



Abb. 6: Überblick Erhebungs- und Analysemethodik

In Ergänzung zu den Ausführungen in Kapitel 1.3 zum Forschungsdesign wird in den folgenden zwei Unterkapiteln noch eingehender auf die Wechselwirkungen der Methodiken sowie auf die genutzten Datenquellen eingegangen.

3.1 Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring 2022

Viele Studien zur Standortplanung von MHs zielen auf Methoden zur datenbasierten Berechnung eines „optimalen“ MH-Standorts ab. In einigen Fällen werden explizit Methoden zur Wahl und Gewichtung von Standortfaktoren entwickelt, wie etwa bei Duran-Rodas (2022, S. 18ff). Dieser Ansatz ist primär quantitativ und fokussiert sich auf die Gewichtung und Hierarchisierung der Faktoren.

Im Fokus dieser Arbeit steht jedoch nicht die Ermittlung der „wichtigsten“ Standortfaktoren, sondern vielmehr die Frage, wie bestimmte Akteure im Planungsprozess unter den gegebenen Rahmenbedingungen Standortfaktoren bewerten und erklären. Der Schwerpunkt liegt auf dem kognitiven Handlungshintergrund der Akteure (vgl. Mayring, 2022, S. 58f) im Zusammenhang mit dem Standortplanungsprozess. Aus diesem Grund eignet sich die Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2022) als methodischer Rahmen für die systematische Auswahl und Interpretation der Daten.

In Anlehnung an das Fallstudiendesign (vgl. Kapitel 2.2) verfolgt diese Arbeit zwei Ziele: Zum einen die Erfassung des IST-Zustands der unabhängigen Variable „MH-Standortplanungsprozess“ und zum anderen die Untersuchung des Einflusses der Feldumwelt auf die Feldformation, insbesondere im Hinblick auf den Planungskontext, einschließlich der Akteursinteressen und -beziehungen. Die deduktive Kategorienbildung erfolgt dabei insbesondere entlang der feldtheoretischen Ausführungen von Fligstein & McAdam (2012). In Tabelle 4 wird die Kategorienkonstruktion dargestellt, die als Grundlage für die systematische Analyse dient.

Tabelle 4: Kategorien der Qualitativen Inhaltsanalyse

Hauptkategorie	Beschreibung
K1: Nennung Akteure und Akteurseigenschaften	<p>Im Textabschnitt wird ein Akteur genannt und die Funktion im Standortplanungsprozess erklärt. Wenn sich dies aus der entsprechenden Textstelle heraus direkt ergibt, können folgende Unterkategorien verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • K1.1: Etablierte. Akteursgruppe, die über einen großen Einfluss über das Feld verfügen • K1.2: Herausforderer. Akteursgruppe, die eher weniger Einfluss auf das Feld haben und lediglich weniger bedeutsame Nischen des SH besetzen. • K1.3: Internal Governance Unit. Akteursgruppe mit Funktion der Überwachung und Einhaltung der Regeln des SH
K2: Akteursinteressen bzw. „Alternative Vorstellung des Feldes“	<p>Im Textabschnitt werden konkrete Interessen der Akteure bzgl. des MHs im Allgemeinen bzw. der Standortplanung bis hin zu einer „Alternativen Vorstellung des Feldes“ (vgl. Kapitel 2.1) genannt.</p>
K3: Beschreibung Standortaushandlung / Methoden Standortermittlung	<p>Im Textabschnitt werden Methoden der Standortermittlung bzw. die Kommunikationsformate mit Bezug zur Standortplanung beschrieben.</p>
K4: Beschreibung Feldformation	<p>Im Textabschnitt wird die Entstehungsgeschichte des Feldes bzw. der Akteurskonstellation thematisiert.</p>
K5: Nennung und Beschreibung Feldumwelt(beziehung)	<p>Im Textabschnitt wird eine Rahmenbedingung und die Wirkung auf das Feld beschrieben.</p>
K6: Exogener Schock / Innovatives Handeln	<p>Im Textabschnitt wird ein Ereignis in der Feldumwelt, welche das Potenzial haben maßgebliche Veränderungen im Feld zur Folge zu haben sowie auch die der entsprechenden Reaktion der Akteure im Feld beschrieben.</p>
K7: Beschreibung Beziehung strategische – operative Ebene	<p>Im Textabschnitt wird ein strategisches Dokument oder Vorgabe thematisiert und die Wirkung auf den Standortplanungsprozess thematisiert.</p>

Das Ausgangsmaterial für die Qualitative Inhaltsanalyse besteht aus den Transkriptionen der Expert*inneninterviews sowie den zentralen Publikationen zur Standortplanung der zu untersuchenden MH-Projekte (vgl. Anhang I). Die Auswahl der relevanten Publikationen basiert zum einen auf einer systematischen Recherche und zum anderen auf der Einschätzung der Expert*innen hinsichtlich der Relevanz der jeweiligen Dokumente.

Für die Recherche des Ausgangsmaterials werden die Suchmaschinen *Google*, *Google Scholar* und *CatalogPlus*, der Bibliotheksdatenbank der TU Wien, genutzt. Die verwendeten Suchbegriffe sind in Anhang I aufgeführt. Um gezieltere Ergebnisse für die jeweiligen Fallbeispiele zu erhalten, wird bei der Google-Recherche mittels VPN das Land des entsprechenden Fallbeispiels ausgewählt. Auch wenn einige der gefundenen Dokumente nicht explizit als Ausgangsmaterial für die Qualitative Inhaltsanalyse verwendet werden, dienen sie dennoch im weiteren Forschungsprozess wiederholt zur Einordnung von Aussagen.

Die einzelnen Dokumente werden vor ihrer Analyse hinsichtlich ihrer Entstehungssituation im Sinne einer Quellenkritik eingeordnet (vgl. Mayring, 2022, S. 53f). Bezüglich der Transkriptionen ist diese Einordnung im Kapitel 3.2 ausführlich beschrieben. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Großteil der Expert*innen aktiv in den Standortplanungsprozess involviert ist und ihre Aussagen daher aus ihrer jeweiligen Funktion im Planungsprozess heraus interpretiert werden müssen. Im Kontext der angeführten Planungsdokumente ist hervorzuheben, dass diese durch Stadtratsbeschlüsse einen formalen, bindenden Charakter haben, was ihre Bedeutung im Planungsprozess zusätzlich unterstreicht.

3.2 Expert*inneninterview

Die Ausführungen von Bogner et al. (2014) bilden eine fundierte Grundlage für die Gestaltung von Expert*inneninterviews, da sie die verschiedenen Wissensarten thematisieren, die durch diese Erhebungsmethode gewonnen werden können. Besonders interessant ist die Unterscheidung zwischen Prozesswissen, Deutungswissen und technischem Wissen. Diese Differenzierung ermöglicht es, die in den Interviews erhobenen Daten im Zusammenhang mit der Analyse zielführend einzuordnen.

- Prozesswissen liefert Einblicke in „Handlungsabläufe, Interaktionen, organisationale Konstellationen, Ereignisse usw., in die die Befragten involviert sind oder waren“ (Bogner et al., 2014, S. 18).
- Deutungswissen bezieht sich auf die subjektive Perspektive der Expert*innen, inklusive ihrer normativen Einstellungen und Zielsetzungen (vgl. Bogner et al., 2014, S. 18ff).
- Technisches Wissen umfasst objektive, personenunabhängige Daten und Fakten (vgl. Bogner et al., 2014, S. 17f).

Grundsätzlich sind alle drei Wissensarten für diese Arbeit relevant. Im Fokus jedoch vor allem das Deutungs- und Prozesswissen. Dabei ist die Grenze der beiden Wissensarten teilweise fließend, weil das Deutungswissen der Planer*innen einen starken Einfluss auf den Prozess und somit auch Prozesswissen hat. Es ist festzuhalten, dass durch die Methode der Expert*inneninterviews in erster Linie Deutungswissen erhoben wird. Als Prozesswissen eingeordnet werden insbesondere jene Informationen, welche durch mehrere Expert*innen oder andere Publikationen von anderen Akteuren des gleichen Fallbeispiels unabhängig voneinander bestätigt werden bzw. sich beispielsweise auf gewisse interne und überprüfbare Dokumente beziehen. Zudem wird das allgemeine Interessensprofil der einzelnen Akteure im Feld dafür herangezogen, um Aussagen in Prozess- oder Deutungswissen einzuordnen.

3.2.1 Wahl der Expert*innen

„Experten lassen sich als Personen verstehen, die sich – ausgehend von einem spezifischen Praxis- oder Erfahrungswissen, das sich auf einen klar definierten Problembereich bezieht – die Möglichkeit geschaffen haben, mit ihren Deutungen das konkrete Handlungsfeld sinnhaft und handlungsleitend für Andere zu strukturieren“ (Bogner et al., 2014, S. 13)

In Abgrenzung zum „Spezialisten“ geht es also nicht nur darum, über besonderes Wissen zu verfügen. Auch in Abgrenzung zur „Elite“ geht es nicht primär um die hohe Macht im Feld. Im Fokus steht die Fähigkeit der Expert*innen, Übertragungsleistungen in andere Gebiete tätigen zu können (vgl. Bogner et al., 2014, S. 14f). Übertragen auf die Auswahl der Expert*innen für die Arbeit bedeutet das, dass die Befragten nicht nur über tiefes Wissen im Bereich der MH-Planung oder der konkreten Fallbeispiel-Projektplanung verfügen sollen. Darüber hinaus ist das Verständnis für angrenzende Handlungsfelder, entweder durch direkte Beteiligung oder durch enge Verbindungen zu diesen Bereichen, zentral. Diese Fähigkeit zur Verknüpfung von Betriebs- und Kontextwissen, wie Bogner et al. (2014, S. 23) es beschreiben, ist für die Analyse des Planungsprozesses von großer Bedeutung. Betriebswissen umfasst das Wissen über das Feld, in dem die Expertinnen selbst aktiv sind, während Kontextwissen auf die Felder verweist, in denen die Expert*innen nicht direkt involviert sind, aber relevante Verbindungen und Kenntnisse besitzen.

Wichtig ist dabei, dass die Expert*innen im Rahmen dieser Arbeit insbesondere als Vertreter*innen einer bestimmten Akteursgruppe im Planungsprozess angesprochen werden (vgl. Bogner et al., 2014, S. 25). Die zuerst durchgeführten Interviews haben einen stärker explorativen Charakter, da hierbei der Feldzugang zu den Fallbeispielen (vgl. Bogner et al., 2014, S. 23) und das prozessuale Wissen der Akteur*innen im Vordergrund steht (vgl. Bogner et al., 2014, S. 25).

Die Basis für die Identifikation geeigneter Personen bildet eine Desktop Research sowie das aktive Anfragen verschiedener Institutionen mittels Telefon und E-Mail. Um Netzwerkeffekte zu vermeiden – also lediglich Expert*innen aus einem begrenzten Netzwerk zu generieren – wird gezielt eine hohe Anzahl an verschiedenen Institutionen kontaktiert. Pro Fallbeispiel sollten mindestens die *Leads* der Standortplanungsprozesse, die Verkehrsbetriebe sowie ein Sharingmobility-Betreiber interviewt werden. Auf Ebene der Bezirkspolitik ist im Kontext der WienMobil-Stationen und Mobilitätspunkte das Ziel, Vertreter*innen eines eher zentralen Bezirks mit hoher MH-Standortdichte sowie eines eher peripheren Bezirks mit niedriger MH-Standortdichte zu interviewen. Im Fall der WienMobil-Stationen und des Zürcher Fallbeispiels sollten zusätzlich bundesstaatliche Akteure interviewt werden, die an der strategischen Planung von MH beteiligt sind.

3.2.2 Durchführung der Interviews

Eine Übersicht über die durchgeführten Expert*inneninterviews findet sich in der Abb. 7. Weitere Informationen über die Position der Interviewpartner*innen innerhalb ihrer Institutionen, den Durchführungszeitraum und dem Modus (Vor Ort-/Online-Interview) sind im Anhang II vermerkt.

Akteursgruppe	WienMobil-Stationen	Mobilitätspunkte	ZüriMobil-Station bzw. Folgeprojekt
Stadtverwaltung	MA 18 E6	Mobilitätsreferat E1	Tiefbauamt E13
Öffentlicher Verkehrsbetrieb/ Verkehrsverbund	Wiener Linien E5	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) E2.1, E2.2, E2.3	Verkehrsbetriebe Zürich E11, E12
Bezirksvertretung	Bezirksvorsteher*in in einem peripheren Bezirk mit niedriger MH-Dichte E8		Ebene im Fallbeispiel nicht vorhanden
	Bezirksrat und themenverwandte*r Sonderbeauftragte*r in einem zentralen Bezirk mit hoher MH-Dichte E9	Bezirkssauschuss zentraler Bezirk mit hoher MH-Dichte E3 Bezirkssauschuss zentraler Bezirk mit hoher MH-Dichte E4	
Zuständiges Ministerium auf Bundesebene	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie E10	Ebene für Fallbeispiel nicht relevant	Bundesamt für Raumentwicklung ARE E14
Spezialist*in für Feldexploration	Wissenschaftliche*r Mitarbeiter*in im Themenverwandten Forschungsprojket E15		

Abb. 7: Durchgeführte Expert*inneninterviews

Um ein besseres Verständnis der grundsätzlichen Struktur des Feldes der MH-Standortplanung zu erlangen, wird vor der Durchführung der Expert*inneninterviews mit den Akteuren im MH-Standortplanungsprozess ein Interview mit einer Forscher*in geführt. Diese*r war in einem themenverwandten Forschungsprojekt tätig, in dem er*sie sich insbesondere mit dem Wiener und Münchner MH-Kontext auseinandergesetzt hat und dient in diesem Kontext als Spezialist*in für die Feldexploration.

Auf Basis der Ergebnisse der Desktop Research und des ersten Interviews wird ein Basisleitfaden entwickelt (siehe Anhang IV). Dieser Leitfaden wird an die jeweilige Rolle der*des Expert*in im Standortplanungsprozess sowie an den Wissensstand aus vorherigen Interviews angepasst (vgl. Bogner et al., 2014, S. 30). Diese Vorgehensweise bezüglich des Erstkontaktes zu den potenziellen Interviewpartner*innen orientiert sich an den Überlegungen zur Zugangstaktik von Bogner et al. (2014, S. 37ff).

Ursprünglich ist geplant, den Vorab-Fragenkatalog nur auf Anfrage zu verschicken, um spontane Äußerungen zu ermöglichen und so eine gezieltere und unverfälschte Erhebung von Deutungswissen sicherzustellen (vgl. Bogner et al., 2014, S. 30). Allerdings zeigt sich bereits nach den ersten Kontakten, dass die potenziellen Expert*innen den Fragekatalog

in der Regel vorab anfordern, oft auch, um die passendste Person innerhalb der Organisation auszuwählen. Daraufhin wird im Laufe des Prozesses der Interviewakquise entschieden, den Fragekatalog bereits im Erstkontakt anzubieten, was anschließend auch ausnahmslos von allen Interviewpartner*innen in Anspruch genommen wird.

Die Interviews im Kontext der WienMobil-Stationen und Mobilitätspunkte werden nach Möglichkeit vor Ort und persönlich durchgeführt. Dies ermöglicht der interviewenden Person eine bessere Kontrolle über das Gespräch und die Erfassung nonverbaler Kommunikation. Bei den ZüriMobil-Stationen wird aus pragmatischen Gründen auf Online-Meetings zurückgegriffen.

Die Interviews werden mittels Handymikrofon bzw. über die Online-Meeting-Software aufgezeichnet und anschließend unter Zuhilfenahme von Transkriptionssoftware (Word online und Whisper A.I.) transkribiert. Die Transkription erfolgt dabei in normaler Schriftsprache und wortgetreu entlang des Leitfadens des Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie der Karl-Franzens-Universität Graz (o.J.).

Dabei wird die Rolle des Interviewers als Co-Experte angestrebt, um einen möglichst hohen Informationsgewinn zu generieren (vgl. Bogner et al., 2014, S. 53f). Dennoch ist anzunehmen, dass die Rolle des Interviewers als vorinformierter Laie in vielen Fällen dominanter ist. Dies lässt sich auf verschiedene Asymmetrien zwischen Interviewer und Interviewte*n zurückführen. Die Interviews werden im Rahmen einer studentischen Arbeit durchgeführt und die Expert*innen verfügen mindestens über einen entsprechenden akademischen Titel. Zudem sind verfügen die Partner*innen über eine längere Berufserfahrung im Bereich der Personenmobilität. Weiters ist der Autor als interviewende Person nicht aktiv in die Planungsprozesse der Fallbeispiele involviert und weist daher einen deutlich geringeren Wissensstand im Vergleich zu den Interviewpartner*innen auf.

Der Anonymisierungsgrad der Interviewpartner*innen wird im Erstkontakt offengelassen. Im Zuge der Analyse wird jedoch entschieden, die Anonymisierung weiter zu vertiefen. So werden die Expert*innen auch hinsichtlich ihrer Funktion bzw. Organisationszugehörigkeit anonymisiert, wenn dies keinen signifikanten Mehrwert für die Ausführungen darstellt.

4 Auswertung der Inhalte

4.1 Mobility Hub-Standortplanung als Strategisches Handlungsfeld

Im folgenden Kapitel werden die zentralen Aspekte der MH-Standortplanung diskutiert, darunter Struktur, Inhalt und Akteure (vgl. Abb. 8).

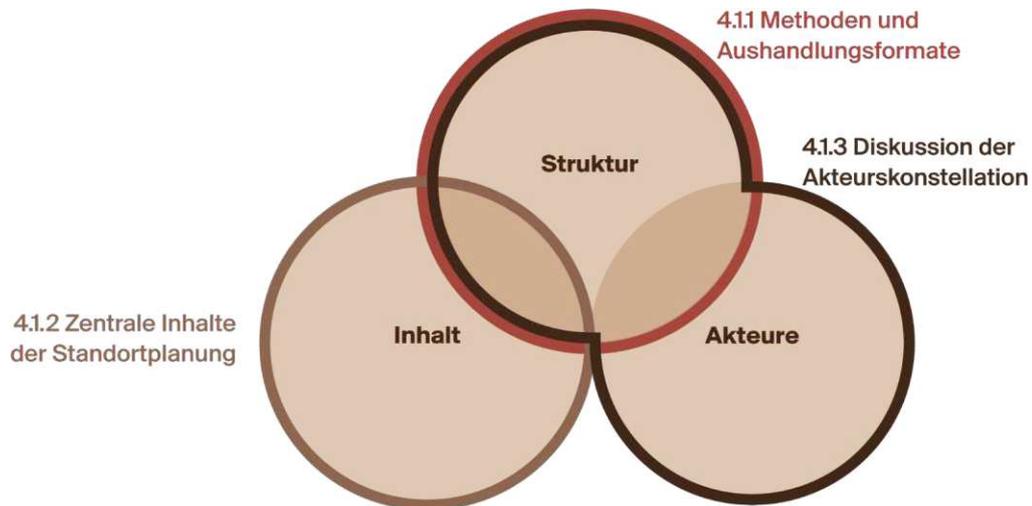


Abb. 8: Übersicht MH-Standortplanung als Strategisches Handlungsfeld

Das erste Unterkapitel widmet sich den Planungsmethoden und Interaktionsformaten innerhalb der Planungsprozesse. In Kapitel 4.1.2 werden anschließend die verschiedenen Inhalte erörtert, die in diesen Methoden und Formaten thematisiert werden. Im letzten Unterkapitel konzentriert sich die Diskussion auf die Akteure sowie die Rollenverteilung.

4.1.1 Methoden und Aushandlungsformate im Standortplanungsprozess

Das Ziel dieses Kapitels ist nicht primär die chronologische Rekonstruktion der Standortplanungsprozesse. Zwar lässt sich aus der vorliegenden Datenbasis eine grobe Reihenfolge ableiten, die auch in der Reihenfolge der Unterkapitel sowie in Kapitel 6.1 dargestellt wird, doch liegt der Schwerpunkt vielmehr darauf, aufzuzeigen, in welchen Formaten und auf welchen Maßstabsebenen Standortfragen thematisiert und ausgehandelt werden. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

4.1.1.1 Strategiepublikation und strategische Beschlüsse

Im Kontext der Fallbeispiele werden einige inhaltliche Punkte bezüglich der Standortplanung der MH in Strategiepublikationen bzw. Stadtratsbeschlüssen

strategischer Art thematisiert. Tabelle 5 zeigt eine Übersicht über die zentralen Inhalte der strategischen Dokumente.

Inwiefern diese Vorgaben auch tatsächlich in der Umsetzung der bisherigen Standorte eine Rolle gespielt haben, gegenwärtig spielen oder in Zukunft spielen werden, kann im Rahmen dieser Arbeit im Sinne einer systematischen Evaluation nicht analysiert werden. Im Fall der Mobilitätspunkte schätzen die Expert*innen jedoch die Zielsetzungen bezüglich der Anzahl der Standorte innerhalb der Umsetzungszeiträume für unrealistisch ein (vgl. E1, E4, E3).

Tabelle 5: Inhalte der strategischen Dokumente

Dokument	Beschluss- (Resolutions-) Antrag betreffend „Sharing im Mobilitätsbereich – Inhaltliche Ziele und Leitlinien	Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Sharing	Netzentwicklungs- strategie 2040
Fallbeispiel	WienMobil- Stationen	Mobilitätspunkte	Folgeprojekt ZüriMobil
Nennung Zielanzahl von Standorten	Nicht thematisiert	Stark thematisiert (mit konkreten Umsetzungszeiträumen)	Thematisiert <i>(indirekt über Verortung von Standorten)</i>
Typologie mit Standortbezug	Nicht thematisiert	Thematisiert <i>(3 Typen)</i>	Stark thematisiert <i>(6 Typen)</i>
Konkrete Verortung von Standorten	Nicht thematisiert	Nicht thematisiert	Stark thematisiert <i>(Auf Quartiersebene inkl. Typologisierung)</i>
Thematisierung von Planungsmethoden und Aushandlungsformaten	Nicht thematisiert	Stark Thematisiert <i>(„Heatmaps“ und Ortsbegehungen)</i>	Nicht thematisiert
Sammlung von Standortfaktoren in Listenform	Nicht thematisiert	Thematisiert <i>(differenziert in „Makro- “ und „Mikroskopisch“)</i>	Stark thematisiert <i>(Allgemeine Kriterien sowie entlang der Typologisierung)</i>

Thematisierung von Flächen abseits des öffentlichen Raums	Stark Thematisiert <i>(jedoch nur im Kontext von Stadtentwicklungs- gebieten)</i>	Thematisiert <i>(es solle geprüft werden, inwiefern private Flächen genutzt werden können)</i>	Nicht thematisiert
--	--	---	--------------------

WienMobil-Stationen:

Im Fallbeispiel der WienMobil-Stationen ist vor allem der Beschluss- (Resolutions-) Antrag betreffend „Sharing im Mobilitätsbereich – Inhaltliche Ziele und Leitlinien“ (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020), im Folgenden „Resolutionsantrag“ genannt, hervorzuheben. Dieser wird von der MA 18 aufbereitet (vgl. E6) und vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Zwar existieren im Wiener Kontext bereits Strategien wie der Stadtentwicklungsplan 2025 (vgl. MA 18, 2014a) und das dazugehörige Fachkonzept Mobilität (vgl. MA 18, 2014b) die Mobilität thematisieren, doch wird in diesen Publikationen die öffentliche MH-Infrastruktur nur in geringem Maße behandelt. Dies könnte unter anderem auf das Alter der Publikationen bzw. Beschlüsse zurückzuführen sein.

Aus dem Resolutionsantrag geht hervor, dass ein öffentliches MH-Projekt mit einheitlicher Dachmarke aufgesetzt werden soll, was wichtige Weichen für das Projekt WienMobil-Stationen gestellt habe (vgl. E6). Fragen zur Standortplanung werden Resolutionsantrag jedoch vergleichsweise wenig tiefgreifend thematisiert und die Vorgaben beziehen sich nicht ausschließlich auf die öffentliche MH-Infrastruktur, sondern auch auf geschlossene Systeme. Grundsätzlich wird betont, dass mit öffentlichen Flächen sparsam umgegangen werden soll. Insbesondere Gehsteigen soll besondere Sorgfalt gewidmet werden. Zudem wird die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der MH-Standorte hervorgehoben (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, S. 2f).

Darüber hinaus wird thematisiert, dass die MH-Standorte in Stadtentwicklungsgebieten vorrangig auf privaten Flächen umgesetzt und an die stadtweite Dachmarke angegliedert werden sollen (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, S. 3). In verschiedenen Presseberichten sowie in den Interviews wird eine Zielformulierung von 100 Standorten erwähnt, die jedoch nicht auf den Resolutionsantrag basiert. Laut Expert*innenaussagen geht diese Zahl auf eine Finanzierungsvorgabe der Stadt Wien zurück (vgl. E6).

Mobilitätspunkte:

Im Kontext der Mobilitätspunkte in München ist die die Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Sharing hervorzuheben, die vom Mobilitätsreferat erarbeitet wurde und durch einen Stadtratsbeschluss als formelles Planungsinstrument gilt. Darin werden beispielsweise die jährlich umzusetzende Anzahl von Standorten (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 34) sowie eine Liste von Standortkriterien, die in „makroskopische“ und „mikroskopische“ Kriterien unterteilt sind (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 33), genannt. Auch operative Aspekte des Standortplanungsprozesses werden thematisiert. So werden Ortsbegehungen als Methode genannt, um Rahmenbedingungen für den Mikrostandort zu identifizieren (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 32). Darüber hinaus wird die Prüfung von Integrationsmodellen in Gewerbe- und Wohnflächen als eine weitere Maßnahme angeführt (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 35).

ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt:

Im Züricher Kontext ist die Netzentwicklungsstrategie 2040 (Verkehrsbetriebe Zürich, 2023) zu nennen. Diese wird ebenfalls durch einen Stadtratsbeschluss formell bestätigt und als sehr relevant eingestuft (vgl. E12). Die Netzentwicklungsstrategie 2040 greift vergleichsweise tief in den operativen Standortplanungsprozess ein. So enthält sie eine kartografische Darstellung mit verorteten Standorten, die im Rahmen einer strategieinternen Typologie klassifiziert sind (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023, S. 43).

Diese Typologie bezieht sich auf die ARE-Systematik des „Programms Verkehrsdrehscheiben“ (vgl. Kapitel 4.2.1.3) und wird somit durch die Vorgaben auf Bundesebene beeinflusst. Da die ursprüngliche Systematik (vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, 2021) jedoch vor allem auf Eisenbahninfrastruktur und ländliche Räume ausgerichtet ist, werden der Typologie noch weitere, „tiefere“ Typen zur Feinerschließung innerhalb urbaner Gebiete hinzugefügt (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023, S. 42).

Das Projekt der ZüriMobil-Stationen ist weder in die Systematik der Netzentwicklungsstrategie 2040 noch in die des „Programms Verkehrsdrehscheiben“ integriert (vgl. E12).

4.1.1.2 Planung „am Schreibtisch“ und mittels GIS

In allen Fallbeispielen, insbesondere im Kontext der WienMobil-Stationen und Mobilitätspunkte, spielt auch eine Standortplanung „am Schreibtisch“ eine wichtige Rolle. Diese wird von den Standortplanungs-Leads durchgeführt – bei den WienMobil-Stationen sind dies die Wiener Linien, bei den Mobilitätspunkten das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. Diese Form der Planung findet dabei in einem eher frühen Stadium des Standortplanungsprozesses statt und dient der Vorbereitung weiterer Schritte, wie beispielsweise den Ortsverhandlungen.

WienMobil-Stationen:

Im Fall der WienMobil-Stationen wird die Standortplanung unter Zuhilfenahme von Geoinformationssystemen (GIS) durchgeführt. Zudem kamen GIS auch auf strategischer Ebene zum Einsatz, um die Gesamtanzahl der Stationen zu bestimmen und eine flächendeckende Erreichbarkeit zu sichern (vgl. E6). Auch bei der operativen Standortfindung spielt GIS eine wichtige Rolle. Hierbei werden das bestehende Radwegnetz, das Flächeneigentum sowie die Nachfragedaten von Sharingmobility-Betreibern als Geodaten in die Planung am Schreibtisch einbezogen (vgl. E5). In diesem Zusammenhang wird zudem die Verfügbarkeit von Daten über zukünftige Baumaßnahmen und Umbaupläne seitens der Stadt thematisiert (vgl. E5).

Mobilitätspunkte:

Auch im Kontext der Mobilitätspunkte berichten die Expert*innen über den Einsatz von GIS, die eine zentrale Rolle in der Standortplanung spielen (vgl. E1). Hier werden potenzielle Erreichbarkeiten berechnet (vgl. E2.1, E1). Zudem seien Geodaten über bestehende Angebotsinfrastruktur, Soziodemographie und Nachfragedaten der Sharingmobility-Betreiber von großer Bedeutung (vgl. E1).

ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt:

Im Kontext der ZüriMobil-Stationen wird in den Interviews die Verwendung von GIS-basierten Methodiken nicht thematisiert. Jedoch ist im Kontext des Folgeprojekts auf Basis des Kartenmaterials bzw. der Standortvorschläge in der Netzentwicklungsstrategie 2040 (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023, S. 43) stark anzunehmen, dass eine systematische Verwendung von Geodaten stattgefunden hat.

4.1.1.3 Ausschreibung und Bewilligungen

In den Interviews wird auch die Rolle von Ausschreibungen für die Standortplanung thematisiert.

WienMobil-Stationen:

In der Ausschreibung für die WienMobil-Räder wird die Gesamtanzahl der Standorte sowie die Vorgabe, dass Standorte in jedem Bezirk umgesetzt werden müssen, thematisiert (vgl. E5). Insgesamt seien Standortvorgaben so stark wie möglich in den Ausschreibungen berücksichtigt, um den Betreibern die Möglichkeit zu geben, die Wirtschaftlichkeit der Standorte zu kalkulieren (vgl. E5). Im Kontext der WienMobil-Autos wird ebenfalls in der Ausschreibung explizit festgelegt, dass die Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum angesiedelt sein sollen (vgl. E6). Zudem ist hervorzuheben, dass im Resolutionsantrag Ausschreibungen und Vergaben explizit als Instrumente zur Einflussnahme auf Planungsprozesse im Sinne der Nachhaltigkeit genannt werden (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, S. 3).

Eine tiefere Analyse der Ausschreibungen bzw. des Ausschreibungsprozesses kann im Kontext der WienMobil-Stationen und der einzelnen Angebote allerdings nicht vorgenommen werden, da der Zugriff auf die Ausschreibungsdokumente fehlt.

Mobilitätspunkte:

Im Kontext der Mobilitätspunkte ist die Verwendung von Ausschreibungen für das bestehende Angebot im bisherigen Standortplanungsprozess nicht bekannt. Dies hängt vermutlich mit den Eigenschaften des Mobilitätspunkte-Systems zusammen, insbesondere der grundsätzlichen Anbieterneutralität und der Dominanz des *Freefloating*-Angebots, welche keine fest an die Mobilitätspunkte gebundene Infrastruktur erfordert. Zum Zeitpunkt der Datenerhebung sind jedoch Ausschreibungen für ein *stationäres* Car-Sharing (vgl. E1, Landeshauptstadt München, 2024a) sowie für ein *stationäres* Bike-Sharing-System, das das MVG-Rad-System ersetzen soll, geplant.

Das neue Bike-Sharing-System soll laut den Expert*innen als regionales System mit einem Geschäftsgebiet über die Stadtgrenzen Münchens hinaus konzipiert und ausgeschrieben werden (vgl. Landeshauptstadt München, 2023b, E2.1). Hervorzuheben ist, dass innerhalb der Bike-Sharing-Ausschreibung keine Stationsinfrastruktur mit ausgeschrieben wird; stattdessen sollen die Mobilitätspunkte hier eine besondere Rolle spielen (vgl. E2.2). Inwiefern in dieser Ausschreibung weitere Standortfragen thematisiert werden oder in

welchem Maße beim *stationären* Car-Sharing diese berücksichtigt werden, kann auf Basis der aktuellen Datenlage nicht ermittelt werden. Es gibt jedoch Hinweise auf Verzögerungen im Kontext der Carsharing-Ausschreibung (vgl. E1) und es wird berichtet, dass bereits veröffentlichte Ausschreibungen aus rechtlichen Gründen zurückgezogen werden mussten (vgl. E3, E4).

ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt:

Im Kontext des ZüriMobil-Folgeprojekts konnte zum Zeitpunkt der Untersuchung keine Ausschreibung mit direktem Bezug zu den MHs identifiziert werden. Lediglich eine Ausschreibung, die sich auf die Software-Komponente des MaaS-Systems (Mobility-as-a-Service) bezieht, ist dem Autor bekannt (vgl. Informationssystem über das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz, 2023).

4.1.1.4 Ortsverhandlung und -begehung

Die Ortsverhandlung und Begehung wird in den Fallbeispielen der WienMobil-Stationen sowie der Mobilitätspunkte als zentrales Format der Aushandlung und Methode im Standortfindungsprozess hervorgehoben. Aus der Datenbasis geht jedoch nicht immer eindeutig hervor, ob es sich bei den Begehungen explizit um eine *Ortsverhandlung*, also eine Begehung mit verschiedenen Akteuren, in der eine tatsächliche Aushandlung der Standorte stattfindet, oder lediglich um die Begehung der Standorte durch einen einzelnen Akteur handelt.

WienMobil-Stationen und Mobilitätspunkte:

Die Expert*innen berichten aus ihrer Funktion im Standortplanungsprozess, dass bei den Begehungen ausnahmslos alle potenziellen Standorte in Augenschein genommen werden (vgl. E3, E6). Standorte, die in den Ortsverhandlungen festgelegt werden, würden in der Regel auch umgesetzt (vgl. E5, E4). Allerdings bleibt bei der Thematisierung der Begehungen teils unklar, ob diese mit mehreren Akteuren oder lediglich durch den Standortplanungs-*Lead* durchgeführt werden. Teilweise wird die besondere Relevanz der Begehungen für die Standortplanung betont, da die Planung „am Schreibtisch“ viele wichtige Rahmenbedingungen nur unzureichend erfasse (vgl. E6, E5, E3).

Die Ortsverhandlungen, also die gemeinsame Begehung verschiedener Akteure, werden von den Standortplanungs-*Leads* organisiert und geleitet. In der Regel wird den Begehungen eine Aussendung möglicher Standorte vorausgeschickt (vgl. E3, E9). Aus

Sicht der Bezirksvertreter*innen wird die Ortsverhandlung als eine zentrale Möglichkeit betrachtet, sich aktiv am Standortplanungsprozess zu beteiligen (vgl. E3, E4). Zu den Akteuren, die an den Ortsbegehungen teilnehmen, gehören neben den *Leads* in der Regel auch städtische Akteure (Referate/Magistrate) mit Bezug zur Verkehrssicherheit und zum Verkehrsrecht sowie Akteure, die für die bauliche Errichtung im öffentlichen Raum zuständig sind. Teilweise ist auch die Polizei als Akteur anwesend (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Anwesende Akteure bei Ortsverhandlungen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

WienMobil-Stationen	Mobilitätspunkte
Wiener Linien (Anfangs auch Abteilungen des klassischen ÖPNV-Betriebs, nach Absprache nur Abteilung Sharing) (vgl. E5)	Mobilitätsreferat
Vertreter*innen der Bezirksvorstehung (vgl. E5)	Bezirksvorstand aber auch Vertreter*innen von thematisch passenden Unterausschüssen (vgl. E4)
MA 28, MA 46 (vgl. E5, E8)	Baureferat (vgl. E3), Vertreter Stadtverwaltung mit Thema Verkehrssicherheit und Recht (vgl. E4)
Polizei, jedoch eher selten dabei (vgl. E5, E8)	Polizei (vgl. E3)

Inhalte, die innerhalb der Ortsbegehung thematisiert werden, sind unter anderem die Nutzung von Flächen für Aktive Mobilität (vgl. E9, E5, E3), der Informationsaustausch über zukünftige Umbaupläne auf oder in unmittelbarer Nähe der Fläche eines potenziellen Standorts (vgl. E5, E8), die Ausstattung an den begangenen Standorten (vgl. E3) sowie die Diskussion weiterer Standorte über die Vorschläge der *Leads* hinaus (vgl. E3). In diesem Zusammenhang würden in der Regel alternative Standorte ausgemacht, häufig nur wenige Meter entfernt (vgl. E5, E3).

ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt:

Bei den ZüriMobil-Stationen werden von den Expert*innen keine vergleichbaren Methoden erwähnt. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die ZüriMobil-Stationen überwiegend auf den eigenen Flächen der VBZ errichtet werden und die Anzahl der Standorte im

öffentlichen Raum im Vergleich zu den anderen Fallbeispielen deutlich geringer ist (vgl. E12).

4.1.1.5 Sonstige

Darüber hinaus berichten die Expert*innen von bilateralen Verhandlungen zwischen Akteuren über einzelne Standorte (vgl. E9, E3), die einen erheblichen Einfluss auf die endgültigen Standortentscheidungen haben können. Diese Verhandlungen finden oftmals außerhalb der formalen Ortsbegehungen statt und ermöglichen es, spezifische Anliegen im kleineren Rahmen zu diskutieren.

Weiters wird die Thematisierung von Standorten bei Bürgerversammlungen (vgl. E4, E3), in Bezirksrats bzw. -ausschusssitzungen (vgl. E4, siehe auch Kapitel 4.2.1.1) angesprochen. Darüber hinaus finden sich im Kontext der WienMobil-Stationen Anfragen von Bezirksräten an die Bezirksvorstehungen, welche bestehende Standorte diskutieren (vgl. Kopschar & Dvorak, 2023, Dvorak et al., 2023, Gudenus, 2023). Im Zusammenhang mit den Mobilitätspunkten werden zudem Anträge zur „Prüfung“ konkreter Standorte gestellt (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 108). Inwiefern diese Sphäre jedoch einen direkten Einfluss auf die konkrete MH-Standortplanung hat, lässt sich anhand des vorliegenden Datenmaterials nicht eindeutig beurteilen.

Aus den oben genannten Anträgen sowie den Interviews (vgl. E9, E3) ist zu entnehmen, dass es vereinzelt konkrete Standortvorschläge von aus der Bezirkspolitik gab, was darauf schließen lässt, dass bei den Akteuren Vorstellungen über geeignete Standorte existieren. Ob diese Vorschläge am Schreibtisch erarbeitet werden, im Rahmen von Verhandlungen in Bezirksvertretungssitzungen entstehen oder spontan aus alltäglichem Ortswissen heraus angebracht werden, wird im Rahmen dieser Arbeit jedoch nicht erhoben.

Im Kontext der WienMobil-Stationen haben Vertreter*innen der Wiener Linien in allen Wiener Bezirksvertretungen, teilweise mehrmals, die Produkte WienMobil-Rad und -Auto vorgestellt (vgl. E5). Ziel ist hier primär das Bereitstellen von Wissen und die Schaffung eines gemeinsamen Bezugsrahmens und weniger die explizite MH-Standortplanung.

4.1.2 Zentrale Inhalte der Standortplanung

Im Folgenden werden die zentralen Inhalte des MH-Standortplanungsprozesses diskutiert, die im Datenmaterial eine wesentliche Rolle spielen. Die Anordnung der Kapitel orientiert sich dabei an der Gewichtung und Relevanz der jeweiligen Themen.

Während Nutzungskonflikte, insbesondere mit dem MIV, ein zentrales Thema in den Expert*inneninterviews darstellen, ergibt sich die Öffentlichkeitswirksamkeit von Standorten nur indirekt aus dem vorliegenden Datenmaterial.

4.1.2.1 Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

Die Expert*innen betonen wiederholt den allgemein hohen Platzmangel im öffentlichen Raum im Kontext der Standortplanung von MHs (vgl. E6, E5). Neben dem Interessenskonflikt insbesondere mit dem ruhenden MIV, lassen sich anhand der Datengrundlage zwei weitere zentrale Nutzungskonflikte ausmachen: Einerseits mit anderen Formen der aktiven Mobilität und andererseits mit der Begrünung. Abb. 9 zeigt eine Übersicht über die Nutzungskonflikte und deren jeweilige Relevanz in den einzelnen Fallbeispielen.

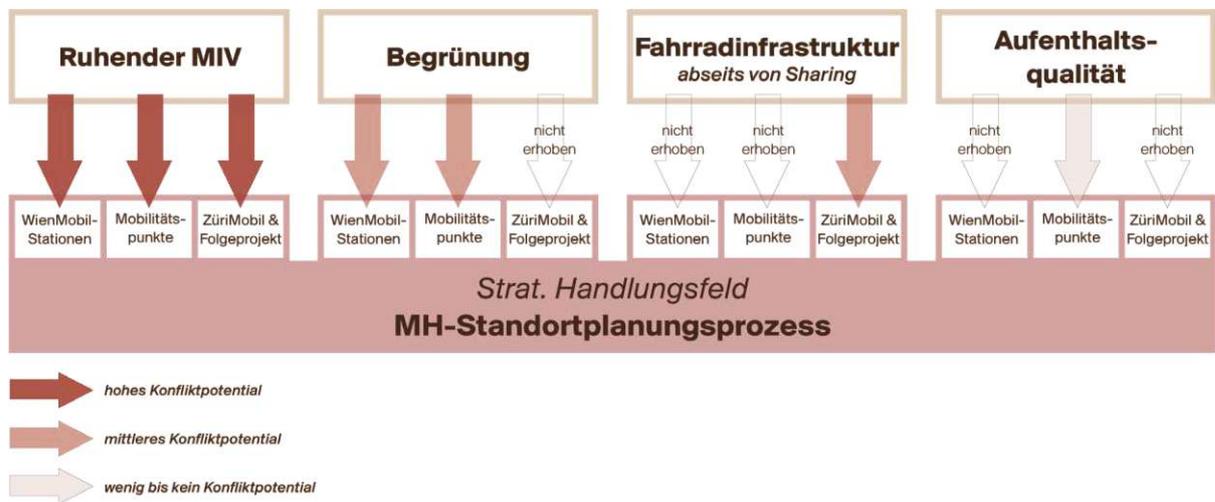


Abb. 9: Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

Nutzungskonflikt mit dem ruhenden MIV

Im Zusammenhang mit den drei Fallbeispiele wird der Nutzungskonflikt mit dem ruhenden MIV hervorgehoben, insbesondere Konflikten rund um die Umwidmung von MIV-Stellplätzen im öffentlichen Raum für MH-Infrastruktur (vgl. E4, E3, E5). Diese werden im Fall vom Züricher Folgeprojekt prognostiziert (vgl. E11, E12). In den Städten Wien und

München ist dabei insbesondere das Handlungsfeld der Bezirkspolitik Austragungsort dieser Konflikte. Zwei der interviewten Bezirksvertreter*innen thematisieren explizit die Zielsetzung, den ruhenden MIV im öffentlichen Raum zu verdrängen und nennen MHs als Kompensation für das wegfallende Mobilitätsangebot (vgl. E9, E3). Ebenso wird von einigen Akteuren formuliert, dass MH-Standorte in keinem Fall auf Flächen der aktiven Mobilität umgesetzt werden sollen (vgl. E3, E4, E9). Auch von strategischer Seite werden in der Stadt Wien Vorgaben gemacht, dass primär MIV-Flächen für die WienMobil-Stationen genutzt werden sollen (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, E6).

Laut Aussage mehrerer Expert*innen besteht zudem eine Abhängigkeit der Ausstattung bzw. des angebotenen Verkehrsmittels davon, ob ein MIV-Stellplatz für MHs genutzt wird. Vor allem Fahrradinfrastruktur (vgl. E4, E8, E5, E11) bzw. Lastenradinfrastruktur (vgl. E4) stoße hier auf besonderen Widerstand. Insgesamt führe die Diskussion rund um die Umnutzung der MIV-Stellplätzen immer wieder an verschiedenen Punkten des Standortplanungsprozesses zu Diskussionen, dennoch wird die Zusammenarbeit mit anderen Parteien auf Ebene der Bezirksvertretungen als grundsätzlich konstruktiv bewertet (vgl. E9, E4, E3).

Nutzungskonflikt mit der Begrünung

Ein weiterer zentraler Nutzungskonflikt im öffentlichen Raum betrifft die Begrünung des öffentlichen Raums. Mehrere Expert*innen betonen, dass im Hinblick auf zukünftige Hitzewellen eine Priorisierung von Begrünungsmaßnahmen gegenüber der MH-Infrastruktur notwendig sei (vgl. E4, E9, E6, E7, E3). Dabei wird auch auf das höhere Anforderungsprofil für Baumbepflanzungen in urbanen Räumen als Argument für die Priorisierung hingewiesen (vgl. E4, E3, E6, E9). Aus Sicht der Expert*innen, die am Standortplanungsprozess beteiligt sind, geht es jedoch meist nicht um den vollständigen Verzicht auf MH-Standorte, sondern um eine alternative Verortung an möglicherweise aus Sicht der MH-Planung weniger optimalen Standorten (vgl. E6, E4, E10).

Auf Basis des Interviewmaterials lässt sich jedoch annehmen, dass es in der Praxis der bisherigen Standortplanungsprozesse noch nicht zu solchen Abwägungen zwischen Begrünung und MH-Standorten gekommen ist. Die Äußerungen bezüglich der Bevorzugung von Flächen für Begrünung zugunsten von MH-Standorten scheinen zum Zeitpunkt der Erhebung eher hypothetischer Natur zu sein (vgl. E4, E5).

Nutzungskonflikt mit der Fahrradinfrastruktur abseits von Sharing

Insbesondere im Kontext der Stadt Zürich ist von den Expert*innen wiederholt auf die besonders von der Stadt stark forcierte Förderung von Fahrradinfrastruktur hingewiesen (vgl. E11), teilweise explizit zuungunsten des MIV (vgl. E13). In diesem Zusammenhang wird der Widerspruch zwischen der Nutzung neu frei gewordener Flächen für MH- und Fahrradinfrastruktur thematisiert (vgl. E13), wobei hier jene Infrastruktur abseits von Sharingmobility gemeint ist. Dabei sieht es ein*e Expert*in, die im MH-Standortprozess aktiv ist, in bestimmten Fällen für sinnvoll, Sharing-Mobility-Infrastruktur zu bevorzugen, um insgesamt ein besseres Alternativangebot zum MIV zu schaffen (vgl. E13).

Im Kontext der WienMobil-Stationen und der Münchner Mobilitätspunkte wird dieser Widerspruch nicht explizit thematisiert. Dennoch ist davon auszugehen, dass dieser Konflikt im Zusammenhang mit MHs als *First-* und *Last-Mile*-Verknüpfung (vgl. Kapitel 4.2.2.1) relevant ist. Hier könnte auch die Abstellinfrastruktur für private Fahrräder in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen von Bedeutung sein.

Andere Zielkonflikte im öffentlichen Raum spielen, abgesehen von einem Verweis auf die Aufenthaltsqualität (vgl. E3), im vorliegenden Datenmaterial eine weniger prominente Rolle.

4.1.2.2 Abhängigkeit von bestehender Sharingmobility-Infrastruktur

Sowohl in Wien, München als auch in Zürich gab bzw. gibt es vor der Umsetzung von MH-Standorten im Rahmen der Fallbeispiele Sharingmobility-Infrastruktur. Es ist hervorzuheben, dass vor allem *stationäres* Angebot eine große Relevanz auf die Standortplanung von MH-Infrastruktur haben kann. Ein wichtiger Faktor, der für die Beibehaltung bestehender Standorte spricht, ist, dass ein Teil der potenziellen Nutzer*innengruppen diese Standorte bereits kennt (vgl. E5). Zudem sind aus Planungssicht bereits Nutzungsdaten verfügbar, die den Planungsprozess unterstützen können (vgl. E9).

Das Argument, dass möglicherweise auch weniger geeignete Standorte im Sinne einer Pfadabhängigkeit weitergeführt werden, ist durch die Berichte der Expert*innen zu entkräften. Sie betonen, dass bestehende Standorte auch neu positioniert werden, wenn diese unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht mehr passend waren (vgl. E9). Im Züricher Kontext wird darüber hinaus berichtet, dass bestehende Fahrrad-Sharing-Stationen von Flächen der aktiven Mobilität auf MIV-Stellplätze verlegt werden (vgl. E12).

WienMobil-Stationen

Im Kontext der WienMobil-Stationen ist insbesondere das im Jahr 2022 eingestellte *stationäre* „Citybike Wien“-Bikesharingsystem, das vom Privatunternehmen Gewista betrieben wurde, von Bedeutung. Das WienMobil-Rad-System wird unter anderem als Folgeprojekt der Citybikes konzipiert und wird von den Expert*innen als eines der zentralen Angebote im Rahmen der WienMobil-Stationen hervorgehoben (vgl. E5, E6).

Mehrere Expert*innen betonen, dass viele der ehemaligen Citybike-Standorte in den Bezirken, in denen sie existierten, direkt übernommen werden und somit einen großen Einfluss auf das heutige Netzwerk der WienMobil-Stationen haben (vgl. E9, E5). Darüber hinaus haben auch andere bereits bestehende Sharing-Angebote die Grundlage für die Standortplanung der WienMobil-Stationen gebildet (vgl. E5).

Mobilitätspunkte

Im Kontext der Mobilitätspunkte München zeigt sich, dass bestehende E-Scooter-Abstellzonen im Bereich des Bezirks Altstadt-Lehel als MH-Standorte übernommen und im Rahmen der Mobilitätspunkte erweitert werden (vgl. E3). Ein Unterschied zu den Citybike-Stationen in Wien besteht darin, dass weiterhin E-Scooter-Abstellzonen existieren, die nicht in das Mobilitätspunkte-System integriert sind.

Zudem wird in München derzeit kein rein *stationäres* öffentliches Fahrrad-Sharing-System betrieben. Das MVG-Rad-System hat zwar einige baulich angebundene Stationen in Nähe von ÖPNV-Haltestellen, ist jedoch als *Freefloating*-Angebot konzeptioniert. Eine Orientierung an den MVG-Rad-Stationen wie in Fallbeispiel der WienMobil-Stationen und den Citybikes werden in der in den Interviews nicht direkt thematisiert, dennoch wird die Anbindung an bestehende Infrastruktur als wichtiges Standortkriterium genannt (vgl. E1). Von den 52 Mobilitätspunkten in München sind 20 an eine MVG-Station gebunden. Zudem wird das *stationäre* Car-Sharing-Angebot von Stattauto teilweise in die Standorte der Mobilitätspunkte integriert. Laut der Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie Sharing sollen zudem zwei MH-Modellprojekte in Mobilitätspunkte umgewandelt werden (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 32).

ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt

Im Kontext der ZüriMobil-Stationen wird erwähnt, dass sich bei der Standortwahl an den Stationen des städtischen Bike-Sharing-Systems PubliBike orientiert wird (vgl. E11). Diese Orientierung an bestehenden Strukturen kann auch im Folgeprojekt eine Rolle spielen, wie

eine Expert*in betont (vgl. E12). Allerdings findet sich in der Netzentwicklungsstrategie 2040 jedoch kein direkter Bezug auf Standorte bestehende Sharingmobility-Angebote.

4.1.2.3 Private vs. öffentliche Flächen

Innerhalb der Fallbeispiele werden alle MH-Standorte bis auf einzelne Ausnahmen auf öffentlichen Grund bzw. auf Flächen, die im Besitz der Verkehrsbetriebe sind, umgesetzt.

Vor- und Nachteile der Nutzung privater Flächen

Zentrale Vorteile für die Umsetzung von MH in öffentlichen Räumen ist den Expert*innen zu Folge die hohe Sichtbarkeit und zeitlich uneingeschränkte Erreichbarkeit der MH für eine breite Nutzer*innengruppe, die in privaten Räumen, insbesondere in abgeschlossenen Garagen nicht oder im geringeren Maße gegeben ist (vgl. E12, E5, E13, E1, E3, E6). Besonders in der Einführungsphase der MH-Projekte sei die Sichtbarkeit im physischen Raum wichtig, damit potenzielle Nutzer*innen von dem Angebot erfahren (vgl. E6, E5, E7). Im Kontext geschlossener Räume wird oft die mangelnde Signalstärke und damit die erschwerte Auffindbarkeit der Fahrzeuge als Problem genannt (vgl. E5). Außerdem wird auf den vertraglichen Mehraufwand bei der Nutzung privater Flächen hingewiesen (vgl. E5, E11, E9). Im Gegensatz dazu bieten geschlossene Räume Vorteile wie besseren Schutz vor Vandalismus und Witterung sowie die Entlastung des öffentlichen Raums (vgl. E9, E3). In diesem Kontext wird auch die Verlagerung von ruhenden MIV in Garagen genannt, sodass im öffentlichen Raum geeignete Standorte für MH frei würden (vgl. E4). Laut einigen Expert*innen seien Carsharing-Stationen in Garagen bereits etablierter (vgl. E12, E9).

Stellenwert privater Flächen in den Fallbeispielen

Insgesamt kann aufgrund der Datengrundlage von einer grundsätzlichen Offenheit für die Umsetzung von MH-Standorten auf privaten Flächen ausgegangen werden (vgl. E9, E13, E3, E4), jedoch im unterschiedlichen Ausmaß bzw. unterschiedlicher Priorität. Auch strategische Dokumente weisen auf die Möglichkeit hin, private Flächen zu nutzen (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 35, Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020). Aus den Interviewmaterial zeichnet sich dabei die Tendenz ab, dass insbesondere Bezirksvertreter*innen in urbanisierten Bezirken ein stärkeres Interesse an der Umsetzung in privaten Flächen haben als die Akteure, welche konkret die Standortvorschläge erarbeiten, im Fall der untersuchten Beispiele also die Verkehrsbetriebe bzw.

Stadtverwaltungen. Dies könnte sich einerseits aus dem Umstand erklären, dass aus Sicht dieser Akteure die Akquise und vertragliche Abklärung privater Flächen sowie die Organisation eines öffentlichen Zugangs einen direkten Mehraufwand darstellen würden (vgl. E5, E12, E1, E2.1, E10) und Stadtverwaltungen leichter auf öffentliche Flächen zugreifen können, bzw. im Fall von WienMobil-Stationen zwischen Wiener Linien und Stadt ein Vertrag über die Nutzung öffentlicher Flächen vorliegt, welcher den Prozess ebenfalls vereinfacht (vgl. E6, E5). Andererseits haben die Bezirksvertreter*innen aus ihrer Funktion heraus stärker den hohen Nutzungsdruck des öffentlichen Raums vor Ort im Fokus. Im Kontext der Städte Wien und München wird auf Ebene der Bezirke gefordert, dass sich explizit die Ebene des Stadtrats stärker für die Akquise von Sharingmobility-Flächen in Garagen einsetzen sollte, wobei hier aber nicht explizit nur die MH-Projekte gemeint sind (vgl. E4, E9, E3). Bestrebungen für die Umsetzung von öffentlichen MH gäbe es vor allem innerhalb von Stadtentwicklungsgebieten (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, E6). Dies könnte mit dem Umstand zusammenhängen, dass in Feld der Stadtentwicklungsgebiete staatliche Akteure stärker vertreten sind und eher im Neubau als im Bestand geplant werden kann, dementsprechend auch die Planung von MH-Infrastruktur architektonisch bzw. quartiersplanerisch zu einem frühen Punkt im Planungsprozess berücksichtigt werden kann.

Grundeigentümer*innen als Akteure in der Standortplanung öffentlicher MH

Die Expert*innen nennen Beispiele, in denen auch die Grundeigentümer*innen Interesse an der Umsetzung von MH auf ihren Flächen haben. Besonders Firmen- und Einzelhandelsareale stehen im Fokus (vgl. E12, E2.1, E2.2), ebenso Standorte in unmittelbarer Nähe zum Einzelhandel (vgl. E9). Der Vorteil für den Einzelhandel könnte in der durch die MH erzeugte potenziell höhere Verkehrsstärke und verbesserte Erreichbarkeit liegen. Während die Vorteile öffentlicher MH-Systeme für Bewohner*innen, wie beispielsweise die bessere Durchführung intermodaler Wegeketten im Zusammenhang mit *First/Last-Mile* und eine höhere Nutzer*innenfreundlichkeit durch weniger Buchungs- und Abrechnungssysteme, betont werden (vgl. E7, E2.2), wird aus Sicht der Bauträgerinnen bzw. Grundeigentümer*innen von Wohnnutzungsflächen vor allem auf die Nachteile hingewiesen. Bauträger*innen und Grundeigentümer*innen zeigen wenig Interesse an öffentlichen MH-Infrastrukturen, die über die Bewohner*innen hinaus auch anderen Nutzer*innen zugänglich sind (vgl. E6, E7). Dies läge unter anderem daran, dass sie für die Errichtung der öffentlichen MH-Infrastrukturen auf ihren Grundstücken finanziell

aufkommen müssten (vgl. E7, E6). Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit der Errichtung öffentlich zugänglicher MHs auf privaten Flächen mit überwiegender Wohnnutzung von negativen Erfahrungen berichtet, insbesondere hinsichtlich Vandalismus (vgl. E6).

4.1.2.4 Wirtschaftlichkeit

Innerhalb der öffentlichen MH-Projekte wird kein unmittelbarer Anspruch darauf formuliert, diese profitabel zu führen (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, E7), dennoch spielt das Thema Wirtschaftlichkeit der Standorte im Planungsprozess eine wichtige Rolle.

Widersprüche und Synergien zwischen Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge

Während aus Sicht der Stadt bzw. städtischen Betriebe auch politische Ziele verfolgt werden und somit eine Daseinsvorsorge bzw. stadtweite Mobilitätsgarantie als übergeordnetes Ziel besteht (vgl. E6, E7), ist davon auszugehen, dass die Sharing-Anbieter bzw. -Betreiber als gewinnorientierte Privatunternehmen primär Profite im Fokus haben. Die Expert*innen berichten, dass Sharingmobility-Anbieter insbesondere Standorte mit hoher Zentralität und Dichte an potenziellen Kundinnen bevorzugen (vgl. E3), was sich unter anderem in der Wahl der Geschäftsgebiete von Sharing-Anbietern außerhalb der von öffentlicher Hand getragenen Projekte zeigt (vgl. E6). E5 betont dabei, dass sich in großflächigen Bezirken mit geringerem Nutzungsdruck die Standortplanung im öffentlichen Raum teils leichter gestaltet. Gleichzeitig hebt E7 die hohe MIV-Abhängigkeit in diesen Bezirken hervor, unter anderem aufgrund des fehlenden ÖV- und Sharing-Angebots. Dieser Widerspruch ergibt sich daraus, dass beispielsweise im Fallbeispiel der WienMobil-Stationen durch die MHs über weite Strecken ein Sharingmobility-Basisangebot im gesamten Stadtgebiet geschaffen wird, jedoch anzunehmen ist, dass zusätzliche Mobilitätsangebote aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

Grundsätzlich lässt sich auch abseits eines Fokus auf Wirtschaftlichkeit argumentieren, Standorte in der Nähe von Gebieten mit möglichst hoher Bevölkerungsdichte umzusetzen. Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge stehen nicht zwangsläufig im Widerspruch zueinander. Die Nutzer*innenzahlen der Betreiber stellen für die städtischen Akteure und öffentlichen Verkehrsbetriebe eine wichtige Planungsgrundlage dar (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 33, E5, E2.1, E1). Darüber hinaus wird in den Interviews von Diskussionen um

einzelne Standorte zwischen Betreibern und Standortplanung-*Leads* berichtet (vgl. E1, E5). Die Städte bzw. städtischen Verkehrsbetriebe formulieren jedoch auch explizit das Ziel, Standorte an Orten umzusetzen, die in einer freien Marktsituation nicht bedient würden (vgl. E5, E4). Insgesamt wird im Kontext der MH-Projekte auf die Standortinteressen privater Betreiber insofern eingegangen, als dass diese die Möglichkeit haben, sich aufgrund mangelnder Rentabilität nicht an den öffentlichen MH-Projekten zu beteiligen und an den Ausschreibungsprozessen nicht teilzunehmen. Es ist zudem hervorzuheben, dass durch die geringere Bindung (vgl. Kapitel 4.2.2.3) im Kontext der Mobilitätspunkte den Betreibern weiterhin möglich ist, nur besonders lukrative Geschäftsgebiete zu bedienen, während dies die Betreiber im Fallbeispiel der *stationären* WienMobil-Stationen diesen Spielraum nicht haben.

Staatliche Rahmenbedingungen und private Profitziele

Bei der Diskussion um die Wirtschaftlichkeit ist festzuhalten, dass eine Gegenüberstellung von staatlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren, als gegensätzliche Instanzen - Daseinsvorsorge vs. Profit - im Kontext der Fallbeispiele und darüber hinaus nicht zielführend ist. In kapitalistischen Wirtschaftssystemen verfolgen auch staatliche Akteure das Ziel, Profite für privatwirtschaftliche Akteure in ihrer Gesamtheit zu gewährleisten. Staatliche Akteure, insbesondere auf städtischer Ebene, tragen zur Schaffung von Rahmenbedingungen bei, die profitable Geschäftsmodelle unterstützen. Wie bereits in Kapitel 4.1.1.3 erwähnt, seien im Fallbeispiel der WienMobil-Stationen Standorte in den Ausschreibungen unter anderem deswegen so stark wie möglich thematisiert, um auch den Sharingmobility-Betreibern eine Berechnung der Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen (vgl. E5). Auch der Stadtratsbeschluss formuliert die Leitlinie kalkulierbarer Rahmenbedingungen für Betreiberfirmen (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, S. 3). Dies unterstreicht das Bestreben der öffentlicher Akteure, den Markt der Sharingmobility auf eine Weise zu gestalten, die sowohl die Bedürfnisse der Anbieter als auch die der öffentlichen Hand berücksichtigt. Dem entspricht auch das Bestreben des BMKs als staatlicher Akteur, Einfluss auf den Sharing-Markt zu nehmen (vgl. Kapitel 4.2.2.3).

4.1.2.5 Heterogene Verteilung von Bevölkerungsgruppen und Urbanität

Abseits der Wirtschaftlichkeit gibt es noch weitere Faktoren, die zu einer unterschiedlichen Dichte an MH-Standorten zwischen zentralen urbanen sowie eher peripheren ländlichen

Gebieten innerhalb der Projektgebiete führen können. Von den Expert*innen werden verschiedene Gründe für diese Heterogenität der räumlichen Verteilung genannt. Einerseits gäbe es eine unterschiedliche Bereitschaft der Bezirksvertreter*innen, Flächen für die MH zur Verfügung zu stellen. Dadurch könne es, aufgrund der umzusetzenden Vorgaben für die Anzahl der Standorte, zu einer Verlagerung in andere Bezirke kommen (vgl. E5). Andererseits verweisen die Expert*innen darauf, dass es in innerstädtischen urbanen Bezirken kaum „schlechte“ bzw. „nicht funktionierende“ Standorte gäbe (vgl. E9). In peripheren Gebieten hingegen würden viele Sharingmobility-Angebote nur in bestimmten Teilen des Bezirks funktionieren. So würden sich laut einer Bezirksvorstehung eines peripheren Wiener Bezirks Sharingmobility-Angebote besonders in jenen Gebieten eignen, in denen viele junge Familien wohnen, während Gegenden mit einer hohen Bevölkerungsdichte an älterer Menschen weniger geeignet seien (vgl. E8). Im Fall der Mobilitätspunkte kann der Unterschied zwischen der Standortdichte in zentraleren und peripheren Gebieten nur bedingt behandelt werden, da die Umsetzung vieler Standorte noch aussteht. Dennoch lässt sich festhalten, dass bei der Reihenfolge der Umsetzung die innerstädtischen Bezirke bevorzugt werden. Zudem ist anzumerken, dass sich jene Standorte, die sich in peripheren Gebieten befinden, zu einem großen Teil in Stadtentwicklungsgebieten konzentrieren.

4.1.2.6 Öffentlichkeitswirksamkeit von Standorten

Die Öffentlichkeitswirksamkeit von MH-Standorten basiert darauf, dass diese als vergleichsweise günstige, jedoch sichtbare Mobilitätsinfrastruktur im öffentlichen Raum von politischen Akteuren dafür genutzt werden kann, der potenziellen Wählerschaft oder anderen Zielgruppen eine Umsetzungsbereitschaft für Mobilitätsmaßnahmen zu signalisieren (vgl. E2.1). Wie im Kapitel 8.4 im Kontext von Großveranstaltungen angedeutet, kann die symbolische Funktion der MHs insbesondere im Sinne des Wahlkampfmarketings für Stadt- und Bezirkspolitiker von Bedeutung sein. Ein*e Expert*in nennt in diesem Kontext auch die Veranstaltung von Eröffnungsevents von MHs (vgl. E2.1). Solche Effekte auch auf einer größeren Maßstabsebene denkbar, etwa wenn ganze Bezirke in der Standortumsetzung aus taktischen Gründen priorisiert werden.

Im Rahmen der WienMobil-Stationen und Mobilitätspunkte werden solche Eröffnungsevents an bestimmten Standorten durchgeführt, an denen auch politische Vertreter*innen anwesend waren (Landeshauptstadt München, 2023a, Schnabl, o.J.,

Wiener Linien, 2021b, Wiener Linien, 2021a). Ob diese Events und die Öffentlichkeitswirksamkeit im Allgemeinen in den Fallbeispielen tatsächlich eine signifikante Rolle in der Standortplanung spielen, kann jedoch anhand des vorliegenden Datenmaterials nicht abschließend bewertet werden. Darüber hinaus sollte beachtet werden, dass solche Eröffnungsereignisse auch das Ziel haben können, die Sichtbarkeit und Akzeptanz der MHs in der Bevölkerung zu fördern.

4.1.3 Diskussion der Akteurskonstellation

Im folgenden Kapitel werden die Akteurskonstellationen in den Fallbeispielen diskutiert und visuell dargestellt. Die horizontale Achse illustriert den Einfluss der Akteure auf den MH-Standortplanungsprozess, während die vertikale Achse aufzeigt, inwiefern die jeweiligen Akteure eher am operativen oder strategischen Planungsprozess beteiligt sind. Die Schriftgröße gibt Aufschluss über das Aktivitätsniveau der einzelnen Akteure im Standortplanungsprozess der Fallbeispiele.

4.1.3.1 WienMobil-Stationen

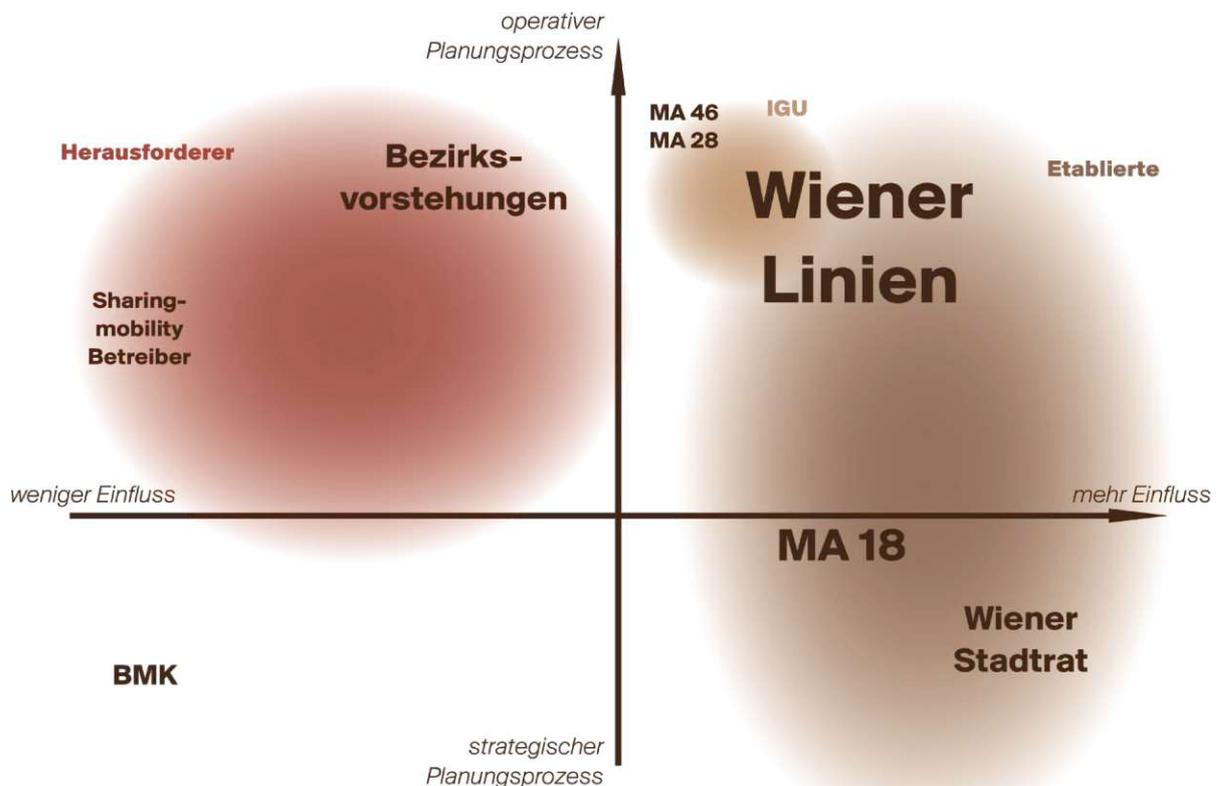


Abb. 10: Akteurskonstellation WienMobil-Stationen

Die Leitung bzw. der *Lead* des Standortplanungsprozesses im Fallbeispiel der WienMobil-Stationen liegt bei einer spezialisierten Abteilung der Wiener Linien. Diese Abteilung organisiert den Prozess weitgehend selbstständig und erarbeitet Standortvorschläge, die anschließend in verschiedenen Formaten diskutiert werden (vgl. E5, E6, E9, E8). Trotz dieser zentralen Rolle können die Wiener Linien in ihrer Funktion nicht nur als reine *Etablierte* im Sinne der *Theory of Fields* interpretiert werden. Vielmehr nehmen sie eine Doppelrolle als *Etablierte* und *IGU* ein.

Sie sind im Sinne einer *Etablierten*-Rolle mit vergleichsweise geringen formellen und informellen Vorgaben bzgl. der Standortplanung seitens des Stadtrats oder anderer, ihr hierarchisch überlegener Akteure konfrontiert und verfügen so über eine hohe Autonomie insbesondere innerhalb des operativen Planungsprozesses. Gleichzeitig sind sie aber auch stark von städtischen Akteuren wie dem Stadtrat und der Stadtverwaltung abhängig, da diese die Finanzierung und damit das grundsätzliche Bestehen des *strategischen Handlungsfelds* der Standortplanung sichern. Zudem haben die städtischen Akteure die Möglichkeit, durch Beschlüsse den operativen Prozess stark zu beeinflussen, da sie die Hoheit über den öffentlichen Raum haben. Eine ähnliche Rolle nehmen die verschiedenen Magistrate der Stadt ein, die an rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben des Stadtrats gebunden sind. Als wichtigste *Herausforderer* im Standortplanungsprozess treten die Bezirksvorstehungen auf. Sie sind stark in den Prozess eingebunden, unterliegen jedoch ebenfalls der Stadtverwaltung. Die Sharingmobility-Betreiber spielen als weiterer *Herausforderer* im Planungsprozess eine vergleichsweise kleine Rolle. Sie haben keinen aktiven Einfluss auf die Standortauswahl, können jedoch bei Verhandlungen in Ausschreibungsprozessen, bilateralen Gesprächen mit den Wiener Linien oder in Stakeholderformaten Einfluss nehmen (vgl. E10, Kapitel 4.1.2.4).

4.1.3.2 Mobilitätspunkte

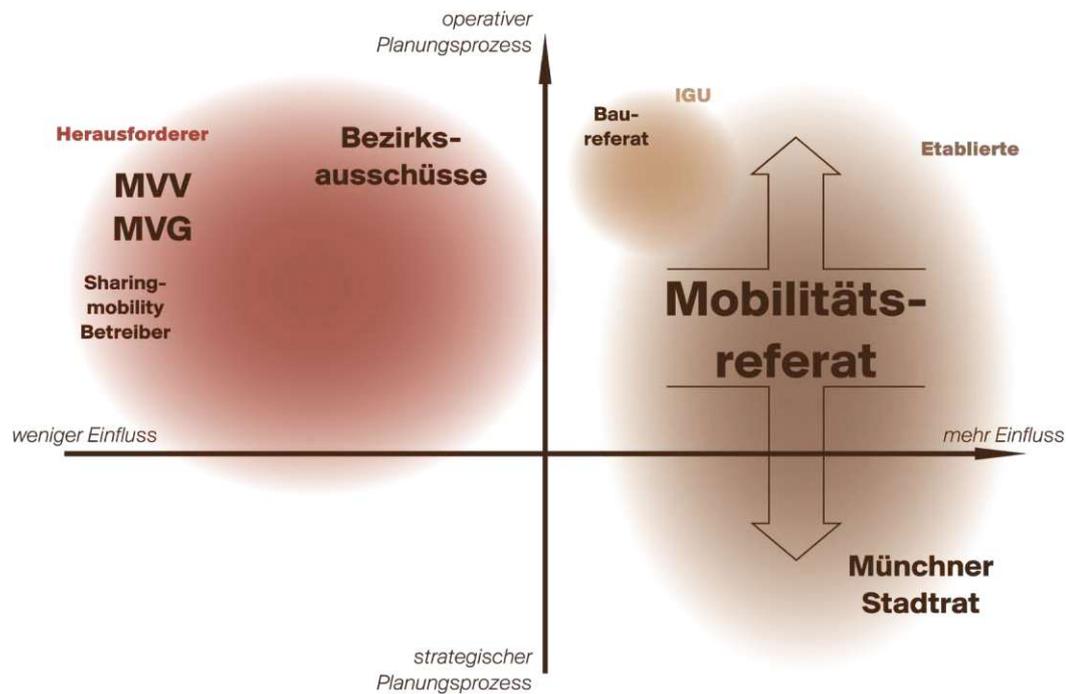


Abb. 11: Akteurskonstellation Mobilitätspunkte

Im Kontext der Mobilitätspunkte in München erfüllt das Mobilitätsreferat eine ähnliche Rolle wie die Wiener Linien bei den WienMobil-Stationen, wobei das Mobilitätsreferat als Akteur der Stadtverwaltung dem Stadtrat organisatorisch näher steht. Auch hier ist die Abgrenzung zwischen *Etablierten* und *IGU* hinsichtlich des Akteurs, der den Standortplanungsprozess leitet, nicht eindeutig. Das Mobilitätsreferat hat die Teilstrategie Sharing erarbeitet, in der weitreichende operative Leitlinien vorgegeben sind und ist gleichzeitig für die operative Umsetzung dieser Strategie verantwortlich. Allerdings wird auch hier die Teilstrategie durch den Stadtrat beschlossen, was die Abhängigkeit des Mobilitätsreferats von städtischen Beschlüssen verdeutlicht.

Ein zentraler Unterschied zu den WienMobil- und ZüriMobil-Stationen besteht in der vergleichsweise marginalen Rolle der städtischen Verkehrsbetriebe (MVG) bzw. des regionalen Verkehrsverbands (MVV) im Fallbeispiel der Mobilitätspunkte. Während die MVV im Ausbau der Mobilitätspunkte im Verbundsgebiet eine zentrale Rolle spielt, ist sie innerhalb des administrativen Gebiets der Landeshauptstadt München explizit von der Standortplanung ausgeschlossen und lediglich für die Gestaltung der Stelen zuständig (vgl. E2.1). In diesem Sinne sind MVV und MVG in München als *Herausforderer* zu interpretieren, da sie nur eine untergeordnete Rolle im Planungsprozess einnehmen.

Die Sharingmobility-Betreiber in ihrer Gesamtheit haben dabei dadurch, dass sie im Vergleich zu den WienMobil-Stationen deutlich schwächer an die MH-Infrastruktur gebunden sind und das Mobilitätspunkte-System stärker auf *Freefloating*-Angebot basiert, insgesamt einen geringen Einfluss auf den Standortplanungsprozess. Beispielsweise die im Fall der WienMobil-Stationen relevanten Ausschreibungsprozesse spielen hier keine Rolle als Einflussmöglichkeit. Dennoch gibt es auch im Münchner Kontext Möglichkeiten für die Sharingmobility-Betreiber, ihre Interessen anzubringen.

Die Rolle der Bezirksausschüsse in München ist vergleichbar mit der der Bezirksvorstehungen bei den WienMobil-Stationen. Sie sind stark in den Standortplanungsprozess eingebunden, haben jedoch weniger formelle Entscheidungsbefugnisse und müssen sich ebenfalls dem Stadtrat unterordnen.

4.1.3.3 Zürich

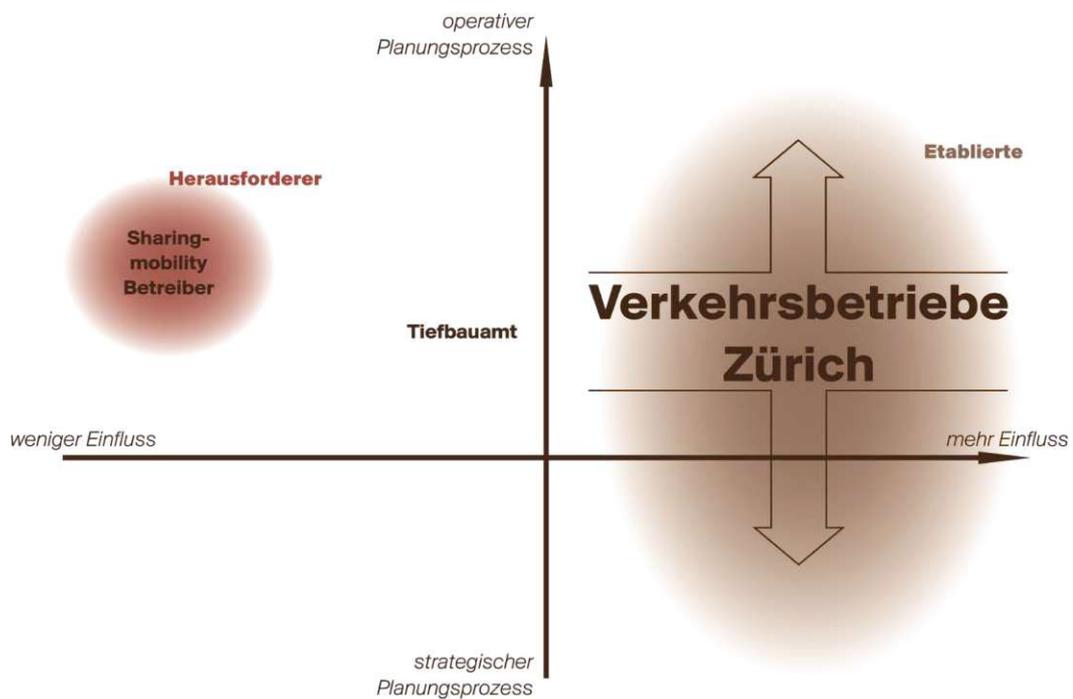


Abb. 12: Akteurskonstellation ZüriMobil-Stationen

Bei der Betrachtung der Akteurskonstellation des Standortplanungsprozesses der ZüriMobil-Stationen nehmen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) klar die Rolle des *Etablierten* ein. Dies lässt sich darauf zurückführen, da sie die Planung und Umsetzung des Projekts ohne Beschlüsse oder bindende Vorgaben anderer Art maßgeblich leiten. Die

städtischen Akteure, die in anderen Fallbeispielen oft stärker als *Etablierte* agieren, spielen im Fall der ZüriMobil-Stationen eine kleinere Rolle. Der *Etablierten*-Status der VBZ ist jedoch auch hinsichtlich der kleineren Projektgröße und der zeitlichen Begrenzung des Pilotprojekts einzuordnen. Das geringe Projektvolumen ist eine zentrale Voraussetzung für die hohe Autonomie der VBZ und das geringe Eingreifen staatlicher Akteure. Hier ist auch die Nutzung von Flächen im Eigentum der VBZ zu betonen. Zu einem späteren Zeitpunkt werden allerdings auch öffentliche und private Flächen für die Realisierung weiterer Standorte genutzt (vgl. E12), was die Rolle des Tiefbauamts und anderer städtischer Akteure verstärkt haben kann.

Im Folgeprojekt der ZüriMobil-Stationen ist die zukünftige Akteurskonstellation noch unklar, jedoch gibt es Hinweise aus dem Datenmaterial, dass das Tiefbauamt eine stärkere Rolle übernehmen könnte (vgl. E12).

4.1.3.4 Exkurs: Diskussion der Rolle der Bevölkerung

Eine Besonderheit in allen drei Fallbeispielen ist die geringe formelle Beteiligung der Bevölkerung am Standortplanungsprozess der MH. Die Bevölkerung, in diesem Sinne Privatpersonen, die in den Städten wohnen, einpendeln oder sich regelmäßig dort aufhalten, stellen in Abgrenzung zu der Gruppe der Tourist*innen oder dienstlich mobilen Personen, die zentrale Nutzer*innengruppe für die öffentlichen MH-Systeme dar. Trotz dieser Bedeutung zeigt das Datenmaterial keine direkte Beteiligung der Bevölkerung am Planungsprozess. In keinem der drei Fallbeispiele werden relevante Partizipationsprozesse festgestellt, die eine relevante Einbeziehung der Bevölkerung, weder als Einzelpersonen noch in organisierter Form, vorsehen.

Lediglich im Fall der Mobilitätspunkte in München besteht für Privatpersonen die Möglichkeit über eine Website Standortvorschläge einzureichen (vgl. Landeshauptstadt München, 2024b). Diese Möglichkeit würde bisher jedoch nur selten genutzt werden (vgl. E1). In Zürich gab es einen Partizipationsprozess im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie (vgl. Stadt Zürich, 2020, E12), dieser bezog sich nicht explizit auf die ZüriMobil-Stationen oder das Folgeprojekt (vgl. E12). Einige Expert*innen äußerten den Wunsch nach mehr Bürger*innenbeteiligung in zukünftigen Planungsprozessen (vgl. E1, E2.3).

Nichtsdestotrotz wird sich im vorliegenden Datenmaterial insbesondere von den Bezirksvertreter*innen vergleichsweise stark auf die Interessen der Bevölkerung bezogen. Häufig wird ein Gesamtinteresse der Bevölkerung oder spezifischer Bevölkerungsgruppen angesprochen (vgl. E3, E8, E9, E8) oder über konkrete Ereignisse, in denen Personen aus der Bevölkerung auf die Akteure bezüglich der Standortplanung an diese herangetreten sind (vgl. E9), über andere Wege Rückmeldung gegeben haben (vgl. E8, E3) oder in Bürger*innenversammlungen (vgl. E4) sich zu dem Thema MH bzw. Sharingmobility geäußert haben. Die Themen betrafen dabei Konflikte um Parkplätze für den MIV (vgl. E11), das Leerstehen der Carsharing-Abstellplätze, welches als mangelnde Nutzung der Carsharing-Infrastruktur ausgelegt wird (vgl. E4, E9), Wünsche nach bestimmten Sharing-Angeboten (vgl. E3, E9) oder Beschwerden über wild abgestellte E-Scooter auf Gehwegen (vgl. E3, E8, E9).

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Bevölkerung in den Planungsprozess der MH-Standorte zwar teilweise indirekt einbezogen wird oder sich über verschiedene Wege aktiv einbringt, jedoch keine zentrale Rolle spielt. Es gibt keine formellen Partizipationsformate, in denen die Zivilbevölkerung systematisch in die Standortplanungsprozesse einbezogen wird.

4.2 Feldumwelt

In den folgenden Kapiteln wird die Feldumwelt dargestellt. Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit gestellt. Es handelt sich um eine Auswahl verschiedener Felder, die im Datenmaterial, insbesondere den Expert*inneninterviews thematisiert und bewertet werden. Die Abb. 13 bietet eine Übersicht über die zentralen Felder in der Umwelt. Es ist wichtig zu erwähnen, dass die einzelnen Felder, wie sie in den Unterkapiteln diskutiert werden und in Abb. 13 dargestellt sind, nicht klar voneinander abzugrenzen sind und unterschiedlich groß sein können. Die Abgrenzung der einzelnen Felder untereinander orientiert sich insbesondere daran, wie die Expert*innen die Felder in den Interviews thematisieren. Dies führt dazu, dass die Darstellungen der einzelnen Felder teils stark unterschiedlich strukturiert sind. Manchmal liegt der Fokus mehr auf den Akteurskonstellationen, ein anderes Mal mehr auf technischen Aspekten. Diese Herangehensweise erschwert zwar die quantitative Vergleichbarkeit des Einflusses der

Felder auf die MH-Standortplanung, ermöglicht jedoch eine zielgerichtete Erklärung der Zusammenhänge.

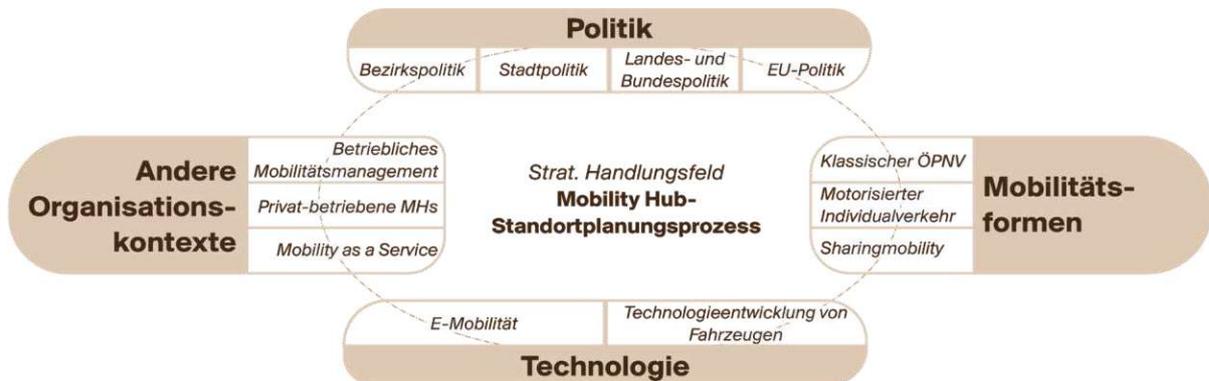


Abb. 13: Übersicht der Feldumwelt

4.2.1 Politik

Mit dem Feld der Politik ist in den folgenden Ausführungen insbesondere das repräsentative Element des Parlamentarismus gemeint. Dies schließt die damit verbundenen Verfassungsorgane wie Regierungen und Verwaltungen ein (vgl. Pelinka 2004, S. 30). Auch die im Parlament aktiven Parteien sind dabei von Interesse. Andere repräsentative Elemente, wie die der Verbände bzw. des Neokorporatismus, spielen in diesem Unterkapitel und der gesamten Arbeit eine untergeordnete Rolle, da sie im vorliegenden Datenmaterial nur eine geringe Bedeutung haben.

Vorab sollen für die Betrachtung des Feldes „Politik“ zwei zentrale theoretische Annahmen beschrieben werden. Erstens haben staatliche Akteure nach der *Theory of Fields* eine besondere Macht, die sie auf *strategische Handlungsfelder* ausüben können. Staatliche Akteure besitzen aufgrund ihrer Legitimität und Fähigkeit, Gesetze zu erlassen sowie durchzusetzen, eine übergeordnete Autorität gegenüber nichtstaatlichen Akteuren (vgl. Kapitel 2.1). Zweitens ist der Staat kein einheitlicher Akteur, sondern setzt sich aus verschiedenen *strategischen Handlungsfeldern* zusammen. Dazu gehören unter anderem verschiedene Verfassungsorgane, die untereinander widersprüchliche Interessen haben und somit auch in Konflikt zueinander stehen können (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 74). Solche Konflikte können auch zwischen verschiedenen Verwaltungseinheiten wie Referaten oder Magistratsabteilungen einer Stadtverwaltung auftreten, aber auch zwischen unterschiedlichen Ebenen der Gebietskörperschaften, wie etwa zwischen Stadt, Bundesland oder Bund.

In der Abb. 14 wird eine Übersicht über die verschiedenen Einflussfelder und ihre Wechselwirkungen dargestellt.

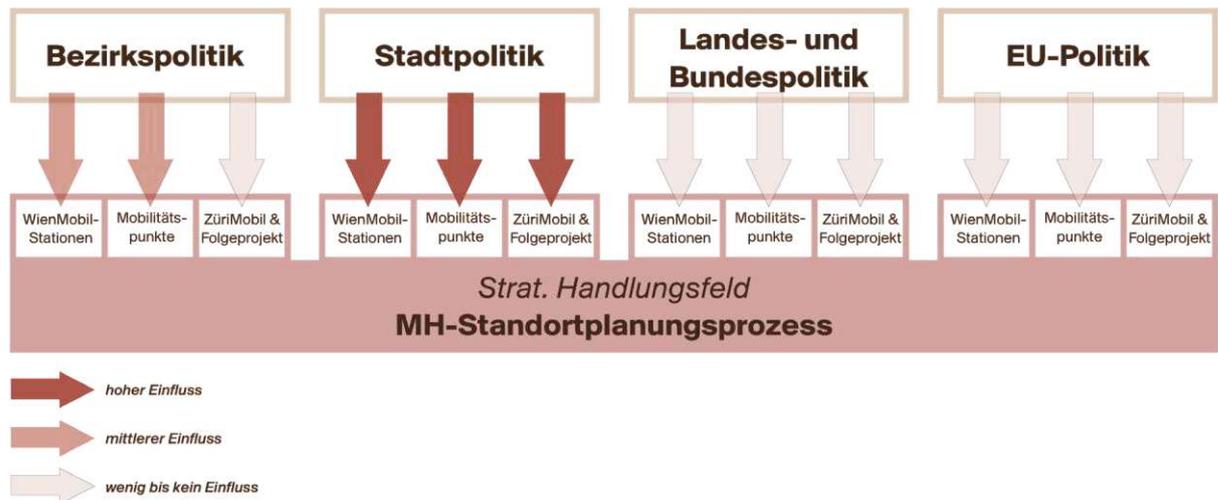


Abb. 14: Feldumwelt Politik

4.2.1.1 Bezirkspolitik

Das Feld der Bezirkspolitik umfasst die Bezirksvertretung in Wien und den Bezirksausschuss in München. Diese politischen Organe agieren auf einer Ebene unterhalb der Landeshauptstadt München bzw. des Landes Wien. In der Stadt Zürich existiert hingegen keine vergleichbare politische Ebene. Laut den Aussagen der Expert*innen gibt es dort auch keine andere Institution, die eine ähnliche Rolle im Standortplanungsprozess der Mobility Hubs übernehmen könnte (vgl. E14, E11).

Rolle der Bezirksvertretungen im MH-Standortplanungsprozess

Die aktive Teilnahme am Standortplanungsprozess der WienMobil-Stationen obliegt laut den Expertinnen insbesondere den Bezirksvorsteher*innen und deren direkten Vertreter*innen (vgl. E9, E8). Bezirksräte werden zwar über den Planungsprozess informiert, jedoch nicht aktiv eingebunden und haben kein formales Mitspracherecht, da für das WienMobil-Stationen-Projekt keine Bezirksmittel verwendet werden (vgl. E9).

Im Kontext der Mobilitätspunkte in München sind Vertreter*innen der Bezirkspolitik fester Bestandteil des MH-Planungsprozesses. Neben den Vorsitzenden und deren Vertreter*innen des Bezirksausschusses sind auch Mitglieder und Vorsitzende themenverwandter Unterausschüsse aktiv beteiligt (vgl. E4, E3). Aus dem Datenmaterial geht hervor, dass bei den Ortsverhandlungen auch Vertreter*innen von Parteien ohne

Vorsitzfunktion anwesend sind und somit aktiv in den Standortplanungsprozess eingebunden werden (vgl. E4). Ein*e Expert*in weist darauf hin, dass der Bezirksausschuss lediglich ein Anhörungsrecht hat und die Stadträte im Falle fehlenden Konsenses die Einwände des Bezirksausschusses überstimmen könnten (vgl. E4).

Zwar sind die Bezirksparlamente als solche nicht bzw. in einem geringeren Maß an der operativen Planung der MH-Standorte beteiligt, dennoch bilden sie eine Arena für die Austragung von Konflikten im Kontext der Fallbeispiele. Relevant ist hier einerseits die Konfliktlinie um den MIV-Stellplatz, welche in Kapitel 4.1.2.1 ausführlich beschrieben wird. Andererseits wird in einem Interview thematisiert, dass Parteien auf Ebene des Bezirke Projekte auf Ebene der Stadtpolitik aus politischem Kalkül schwächen würden (vgl. E8).

Konfliktlinie MIV vs. Alternative Mobilitätsformen in den Bezirksvertretungen

Wie bereits im Kapitel 4.2.2.2 erwähnt, beschreiben die Expert*innen innerhalb der Bezirksvertretungen und darüber hinaus den Prozess der Standortaushandlung als grundsätzlich konstruktiv. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass sich dieser im Kontext eines Erstarkens der Parteien „Alternative für Deutschland“ (AfD) (vgl. E3) bzw. „Freiheitliche Partei Österreichs“ (FPÖ) (vgl. E8) konfliktreicher gestalten könnte. Diese Einschätzung wird teilweise auf bisherige Erfahrungen mit anderen stark MIV-orientierten Parteien in den Bezirksvertretungen gestützt (vgl. E4). Derzeit belegen weder die AfD noch die FPÖ Bezirksausschussvorsitze bzw. Bezirksvorstehungen. Im Kontext der WienMobil- und WienMobil-Rad-Stationen sind diese Parteien jedoch bereits mit Anfragen in Erscheinung getreten, in denen die Umwidmung von MIV-Stellplätzen hin zu WienMobil-Radstationen kritisch thematisiert werden (vgl. Kopschar & Dvorak, 2023, Dvorak et al., 2023, Gudenus, 2023).

In Zusammenhang mit der Bezirkspolitik ist zudem zu erwähnen, dass strategische Anträge, Strategien, Leitbilder und vergleichbare konzeptionell ausgerichtete Planungsinstrumente auf Bezirksebene die Standortplanung von MHs beeinflussen können. Neben Anträgen, das Oberflächenparken im Bezirk abzuschaffen (vgl. E3), oder Entwicklungsplänen, in denen ruhender Verkehr im öffentlichen Raum vermieden werden soll und der Begrünung sowie der Entwicklung von Flächen für aktive Mobilität Priorität eingeräumt wird (vgl. E9), hätten diese Maßnahmen nach Aussage der Bezirksvertreter*innen die Umsetzung von MH-Standorten, unter anderem auf MIV-Stellplätzen, bestärkt.

Präferenzen bezüglich des Sharing-Angebots an den MH

Zwei Bezirksvertreter*innen äußern sich bezüglich der Ausstattung von MHs dahingehend, dass grundsätzlich ein erweitertes Sharing-Angebot positiv bewertet wird, jedoch mit Ausnahme von *Freefloating*-E-Scootern (vgl. E9, E3).

4.2.1.2 Stadtpolitik

Das Feld der Stadtpolitik umfasst im Fallbeispiel der WienMobil-Stationen den Wiener Gemeinde- bzw. Landtag, in München den Stadtrat und in Zürich den Gemeinderat. Während im Münchner Stadtrat eine Koalition aus den Fraktionen „Die Grünen – Rosa Liste“ und „SPD / Volt“ regiert, gibt es in Wien eine Koalition aus SPÖ und NEOS. In Zürich hat die SP die absolute Mehrheit. Alle drei Städte haben sozialdemokratische Oberbürgermeister bzw. eine Stadtpräsidentin.

Rolle der Stadtpolitik im MH-Standortplanungsprozess

Das Feld der MH-Standortplanung weist insofern eine hohe Abhängigkeit von der Stadtpolitik auf, als dass die Projekte in Stadtratsbeschlüssen fixiert und zu einem Großteil über städtische Mittel finanziert sind (vgl. E5). Dementsprechend ist auch die Finanzlage sowie die (mobilitäts)strategische Ausrichtung von hoher Relevanz für die Fallbeispiele (vgl. E2.1). Die Expert*innen betonen, dass die Stadtparlamente bzw. die jeweilige politische Zusammensetzung den Fallbeispielprojekten grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Die Stadt Wien habe eine traditionell hohe Affinität zum öffentlichen Verkehr und eine Verankerung von Sharingmobility (vgl. E6). Auch in München seien die stadtpolitischen Akteure dem Thema Sharingmobility grundsätzlich positiv eingestellt (vgl. E4, E3). Zudem wird betont, dass im Koalitionsvertrag der regierenden Münchner Fraktionen die Reduzierung des Oberflächenparkens sowie die Etablierung von Mobilitätsstationen verankert ist (vgl. Reiter, 2020, S. 16, E3).

Exogene Schocks im Kontext der Stadtpolitik

Auch auf Ebene der Stadtparlamente ist die im Kapitel 4.2.1.1 thematisierte Konfliktlinie zwischen MIV und alternativen Mobilitätsformen relevant (vgl. E11, E12). Inwiefern eine Veränderung politischer Mehrheiten im Sinne eines *exogenen Schocks* einen großen Einfluss auf die Fallbeispiele bis hin zu einer existenziellen Gefährdung haben könnte, wird von den Expert*innen aufgrund der Verankerung der Projekte in städtischen Strategien (vgl. E6) sowie der hohen Rückbaukosten (vgl. E6, E3) grundsätzlich als gering eingeschätzt.

Teilweise wird jedoch die fortlaufende Finanzierung der Fallbeispiele als gefährdet angesehen (vgl. E5).

Insbesondere im Fall des ZüriMobil-Folgeprojekts, das auf Basis einer Städtekooperation zwischen Basel, Bern und Zürich aufgesetzt wird, ist die starke Verflechtung der Felder Stadtpolitik und MH-Planung deutlich. Nur wenige Wochen nach den Interviews wird in einer Medienaussendung verkündet, dass das Projekt in der ursprünglich geplanten Form aufgrund hoher Gesamtkosten nicht weitergeführt werde. Nichtsdestotrotz soll die Zusammenarbeit im Bereich MH fortgeführt werden (vgl. Stadt Zürich et al., 2024) und ein*e Expert*in weist schon während des Interviews darauf hin, dass die MHs auch ohne das MaaS-Projekt umgesetzt werden sollen (vgl. E12). Welchen Einfluss dieses Ereignis als *exogener Schock* auf die MH-(Standort-)Planung hat, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht untersucht werden. Jedoch wird hier der grundsätzlichen Einfluss der Stadtpolitik auf MH-Projekte verdeutlicht, insbesondere wenn diese mit hohen Kosten verbunden sind.

Strategische Einbettung auf Ebene der Stadtpolitik

Während eine tiefgehende Diskussion der wichtigsten Strategiepapiere sowie des Resolutionsantrags bezüglich der Frage der MH-Standorte im Kapitel 4.1.1 zu finden ist, wird im Folgenden die allgemeine strategische Einbettung auf Ebene der Stadtpolitik thematisiert.

Betrachtet man die strategische Einbettung der Fallbeispiele, ist im Kontext der Mobilitätspunkte insbesondere die Teilstrategie Shared Mobility der Mobilitätsstrategie 2035 hervorzuheben. Dies ist ein formeller Beschluss, der eine besondere Relevanz hat und in dem das Projekt der Mobilitätspunkte stark verankert ist. Darüber hinaus berichten die Expert*innen zudem über die Relevanz von Städtebauprojekten und Konzepten, die für die operativen Standortplanungsprozess der MHs eine Rolle gespielt haben (vgl. E3).

Im Gegensatz dazu bietet der Stadtentwicklungsplan 2025 (vgl. Stadtplanung, 2014a) und die Smart City Klima Strategie (vgl. Magistrat der Stadt Wien, 2022) zwar Anknüpfungspunkte zum Thema MH, aber mit wenigen bis keinen konkreten Vorgaben für den operativen Planungsprozess. In diesem Kontext ist der Resolutionsantrag „Sharing im Mobilitätsbereich – Inhaltliche Ziele und Leitlinien“ hervorzuheben (vgl. E6), der die strategischen Inhalte für die Ausarbeitung der WienMobil-Stationen enthält (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020). Die befragten Expert*innen empfinden das WienMobil-Projekt als strategisch ausreichend eingebettet (vgl. E6). Es wird jedoch auch

erwähnt, dass lange Zeit die Zuständigkeiten für die Umsetzung und Formulierung der formulierten Ziele und Maßnahmen unklar waren (vgl. E5).

Im Züricher Kontext ist besonders die Netzentwicklungsstrategie 2040 (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023), die gemeinsam von den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), dem Tiefbauamt der Stadt Zürich und dem Züricher Verkehrsverbund (ZVV) erarbeitet wurde, von Bedeutung. Diese Strategie enthält weitreichende Inhalte zum Thema MH.

Neben der Relevanz von Sharing-Mobilität in den verschiedenen formellen und informellen Strategien auf Ebene der Stadt wird die strategische Ausrichtung weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu nachhaltiger Mobilität von den Expert*innen als sehr hoch eingeschätzt. Im Kontext der Stadt Zürich betonen die Expert*innen insbesondere die hohe strategische Bedeutung des Fahrradverkehrs (vgl. E11, E13, E12). Dies könnte der Flächenverfügbarkeit für die MH-Standortplanung zugutekommen, gleichzeitig wird teilweise auch von Flächenkonkurrenzen zwischen Fahrrad- und Sharingmobility-Infrastruktur berichtet (vgl. Kapitel 4.1.2.1).

4.2.1.3 Landes- und Bundespolitik

Rolle der Landes- und Bundespolitik im MH-Standortplanungsprozess

Für die Handlungsfelder der WienMobil-Stationen und Mobilitätspunkte spielt das Feld der Bundes- bzw. Landespolitik eine vergleichsweise geringe Rolle.

In Österreich existiert zwar auf Bundesebene eine spezielle Sharing-Strategie (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, 2023), laut eine*r Expert*in liegt der Schwerpunkt dieser Strategie jedoch eher auf der Organisation des „Mitfahrens“ im Kontext des MIV, ohne eine wesentliche Verbindung zum Thema der MH. Das Thema multimodale Mobilität werde dabei als Nische betrachtet (vgl. E10). Obwohl in der Sharing-Strategie des Bundes „Multimodale Mobilitätsknoten“ als Maßnahme genannt und darüber hinaus die Erstellung eines „Multimodalen Mobilitätsknoten-Aktionsplans“ bis 2025 vorgesehen ist (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, 2023, S. 37f), schätzen die Expert*innen die Relevanz dieses Konzepts für den städtischen Raum als eher gering ein. Das Konzept der „Multimodalen Mobilitätsknoten“ wird zudem vielmehr als eine Maßnahme für den ländlichen Raum und insbesondere für die Bahnhofsentwicklung angesehen (vgl. E6). Trotz der geringeren Bedeutung des Bundes im urbanen Kontext ist es erwähnenswert, dass das

Bundesministerium für Klimaschutz als staatlicher Akteur ein Interesse daran hat, Einfluss auf den Sharing-Markt zu nehmen (vgl. Kapitel 4.2.2.3).

Im bayrischen Landes- sowie bundesdeutschen Feld gibt es derzeit keine Strategien mit Bezug zum Thema MH. Es werden zudem keine Entwicklungen in diesem Gebiet thematisiert.

Im Schweizer Kontext weist das Konzept der MH eine vergleichsweise starke Verankerung in den Bundesstrategien auf. Das Konzept der „Verkehrsdrehscheibe“ ist in strategischen Publikationen des Bundes fest verankert und verfügt über eine eigene Typologie (vgl. UVEK et al., 2021, S. 31). Darüber hinaus ist es durch das „Programm Agglomerationsverkehr“ mit finanziellen Fördermöglichkeiten verbunden. Die strategische Ausrichtung dieses Programms fokussiert jedoch stärker auf den ländlichen Raum (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023, S. 42, E12). So sind innerhalb der Typologie der „Verkehrsdrehscheiben“ keine dezentralen Hubs innerhalb der Agglomerationskerne vorhanden (vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, 2021, S. 31, Verkehrsbetriebe Zürich, 2023, S. 42f). Während das Projekt ZüriMobil und die zugehörigen ZüriMobil-Stationen laut den Expert*innen keinen direkten Bezug zum Programm Verkehrsdrehscheiben haben (vgl. E12, E11), greift die Netzstrategie der Stadt Zürich das Konzept der „Verkehrsdrehscheiben“ auf und entwickelt es weiter (vgl. Verkehrsbetriebe Zürich, 2023, S. 42 ff). Dadurch besteht die Möglichkeit, Fördergelder für die Umsetzung zu beantragen (vgl. E12).

Bewertung von Landes- und Bundespolitischen Eingriffen in den MH-Planungsprozess

Mehrere Expert*innen sehen im Kontext der WienMobil-Stationen unter anderem aufgrund des fortgeschrittenen Projektstatus keine Notwendigkeit für strategische Vorgaben auf Bundesebene (vgl. E6, E5). Lediglich der Wunsch nach einem Carsharing-Gesetz nach deutschem Vorbild sowie einem bundesweit einheitlichen MaaS-System wird geäußert (vgl. E6). Auch die stärkere Förderung von E-Ladeinfrastruktur wird in diesem Zusammenhang als weiterer Punkt genannt (vgl. E9).

Im Zusammenhang mit den Mobilitätspunkten äußerten die Expert*innen ebenfalls keinen Wunsch nach strategischen Vorgaben auf Bundesebene, betonten jedoch die Relevanz von Fördermitteln aus diesem Bereich (vgl. E2.1, E3).

Eine gewisse Skepsis gegenüber bundesweiten Vorgaben werden von mehreren Expert*innen subtil angedeutet (vgl. E8, E6, E5, E4). So wird beispielsweise befürchtet, dass eine Mitwirkung des Bundes die Planungsprozesse durch zusätzliche Bürokratie

verlangsamen könnte (vgl. E3). Zudem äußern die Expert*innen die Einschätzung, dass die Bundesebene zu weit vom operativen Geschehen entfernt sei, um sinnvolle Vorgaben zu machen (vgl. E6).

4.2.1.4 EU-Politik

Rolle der EU-Politik im MH-Standortplanungsprozess

Das Feld der EU-Politik wird von den Expert*innen als kaum bis gar nicht relevant für die MH-Standortplanung eingeschätzt (vgl. E3, E6). Auch in anderen Dokumenten konnten keine Hinweise auf einen Einfluss festgestellt werden. Zudem konnten zwischen den Schweizer und den deutschen bzw. österreichischen Fallbeispielen keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden, die direkt mit der (Nicht-)Mitgliedschaft der Staaten in der EU zusammenhängen. Teils werden im Handlungsfeld MH-Planung jedoch Initiativen verschiedener Art begrüßt (vgl. E3, E5, E2.1). Spezifisch wird der Wunsch geäußert, dass seitens der EU mehr Maßnahmen ergriffen werden sollten, welche die Zuständigkeiten von städtischen Verkehrsbetrieben für Sharing-Systeme stärken (vgl. E5), sowie die Bereitstellung von Fördergeldern unterstützen (vgl. E3, E2.1).

EU-Förderungen für Pilotprojekte

Im Kontext dieses Kapitels ist jedoch erwähnenswert, dass die ersten WienMobil-Stationen im Rahmen des Projekts „Smarter Together“, das durch das H2020 Programm der Europäischen Union gefördert wird, entstanden sind (vgl. Schnabl, o.J.). Auch in München werden im Kontext des gleichen Projekts MH-Pilotstandorte implementiert, allerdings nicht unter dem Label der Mobilitätsstationen (vgl. Landeshauptstadt München, o.J.). Innerhalb der Expert*inneninterviews im Kontext der Mobilitätsstationen wird das Projekt allerdings nicht thematisiert. Daher lässt sich festhalten, dass die EU-Politik zwar einen marginalen direkten Einfluss auf die MH-Standortplanungsprozesse der untersuchten Fallbeispiele hat, aber dennoch bei der Umsetzung von Pilotstandorten in einer frühen Vorprojektphase relevant ist.

4.2.2 Mobilitätsformen

Im Folgenden wird der Einfluss verschiedener Mobilitätsformen auf das Feld der MH-Standortplanung untersucht. Diese Mobilitätsformen sind teilweise in die MH-Projekte der Fallbeispiele integriert, jedoch erörtert die Diskussion in diesem Unterkapitel auf einer

allgemeineren Ebene die Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Mobilitätsformen und der Standortplanung, die über die bloße Integration in die MH-Projekte hinausgehen. Wie in der Abb. 15 dargestellt, üben alle thematisierten Mobilitätsformen einen Einfluss auf das Feld der MH-Standortplanung aus. Während die Felder des klassischen ÖPNV und der Sharingmobility jedoch generell einen positiven Einfluss auf die MH-Standortplanung haben, da sie in die MHs integriert werden, steht das Feld des motorisierten Individualverkehrs in einer eher konflikthafter Beziehung dazu.

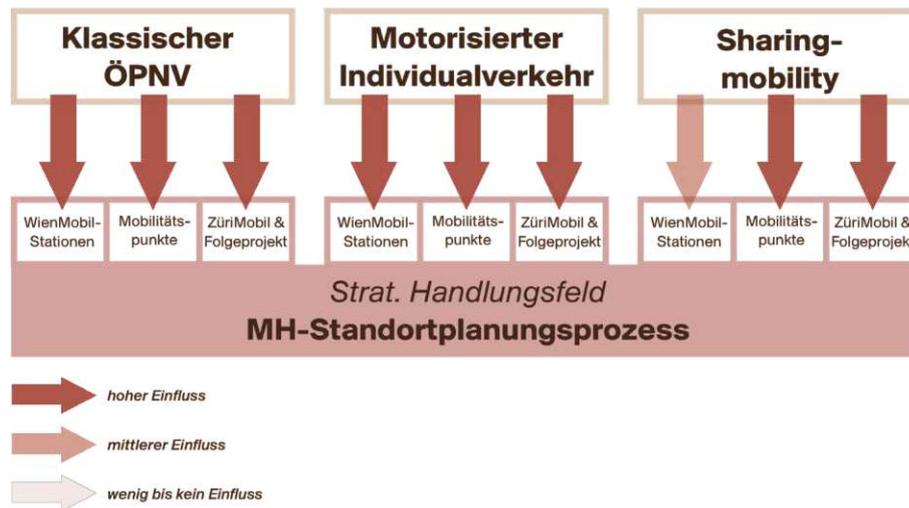


Abb. 15: Feldumwelt Mobilitätsformen

4.2.2.1 Klassischer öffentlicher Personennahverkehr

Der klassische öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), hier gemeint das in der Regel liniengebundene Bus-, Bahn- und Straßenbahnsystem bzw. -netz, steht dem Feld der MH-Standortplanung in allen drei Fallbeispielen sehr nahe. Dies zeigt sich besonders im Kontext der WienMobil- und ZüriMobil-Stationen durch die Akteurskonstellation, bei der die städtischen Verkehrsbetriebe eine zentrale Rolle einnehmen (vgl. Kapitel 4.1.3). Darüber hinaus basiert die allgemeine Zielsetzung und Logik von öffentlichen MH-Systemen stark auf der Verknüpfung von Sharingmobility-Angeboten mit dem „klassischen“ ÖPNV, um multimodale Mobilität zu fördern (vgl. E10, E12, E5).

Funktion von MH im Kontext des klassischen ÖPNV

Duran-Rodas (2022, S. 8) nennt drei zentrale Funktionen von MHs im Zusammenhang mit dem ÖPNV: *Ergänzen*, *Anschließen* und *Förderung der nachhaltigen Mobilität*. Diese Funktionen haben weitreichende Implikationen auf die Standortplanung. Ähnliche

Ausführungen, finden sich auch in der Teilstrategie Sharing der Mobilitätsstrategie 2035 mit den Begriffen *Ergänzen* und *Verdichten* (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 33).

Demnach können MHs den ÖPNV *ergänzen*, d.h. Erreichbarkeit in Gebieten schaffen, in denen kein ausreichender klassischer ÖPNV vorhanden ist. Diese Funktion wird in der Teilstrategie Sharing zwar erwähnt (vgl. Mobilitätsreferat, 2021, S. 33), von den Expert*innen in den Interviews jedoch nicht weiter thematisiert. Es ist anzunehmen, dass diese Funktion vor allem in dünn besiedelten oder ländlichen Gebieten relevant ist, wo Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen besteht, aber das Fahrgastaufkommen zu gering ist, um ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot zu betreiben (vgl. E15). Aber auch in besonders dicht besiedelten Gebieten kann laut eine*r Expert*in die Funktion der *ÖPNV-Ergänzung* eine Rolle spielen. So wird in diesem Zusammenhang eine hochfrequentierte Münchner Buslinie beschrieben, die aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens entlang der Linie zu den Stoßzeiten im Stau stünde. Maßnahmen wie eine höhere Taktung würden hier keine Wirkung entfalten, das Ausweichen auf Sharing-Verkehrsmittel könne jedoch für Entlastung sorgen (vgl. E4). Allerdings formulieren die Expert*innen teils, dass sie den Ausbau von MHs als Ersatz für den ÖPNV-Ausbau ablehnen (vgl. E3, E4, E6).

Weiters beschreiben Duran-Rodas (2022, S. 8) die MH-Zielsetzung, den ÖPNV im Sinne intermodaler *First/Last-Mile-Wegekett*en *anzuschließen*. Diese Logik wird auch von eine*r Expert*in im österreichischen bundesstrategischen Bereich explizit genannt (vgl. E10), jedoch in den anderen Expert*inneninterviews nicht weiter thematisiert. Es ist anzumerken, dass die Funktionen der *ÖPNV-Ergänzung* und des *ÖPNV-Anschlusses* in den Interviews nicht immer direkt abgefragt werden, was eine tiefere Diskussion dieses Aspekts innerhalb der Interviews einschränkt.

MH und klassischer ÖPNV als alternatives Gesamtangebot zum MIV

Häufiger in den Interviews ist die Zielsetzung der *Förderung der nachhaltigen Mobilität* genannt (vgl. Duran-Rodas, 2022, S. 8). Hierbei soll ein alternatives Gesamtangebot zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden, das sich aus Sharing-Angeboten und dem ÖPNV zusammensetzt.

E6 spricht in Bezug auf die Smart Klima City Strategie (vgl. Magistrat der Stadt Wien, 2022) vom „erweiterten Umweltverbund“ als einem wichtigen Bestandteil, um eine Mobilitätsgarantie ohne Privat-PKW zu gewährleisten. Dieser „erweiterte Umweltverbund“, bestehend aus Gehen, Radfahren, ÖPNV sowie Sharing- und Pooling-

Angeboten, soll bis 2030 85 % der zurückgelegten Wege in Wien abdecken (vgl. Magistrat der Stadt Wien, 2022, S. 55). Auch im Münchner (vgl. E1) und Züricher (vgl. E12, E11) Kontext werden ähnliche Ziele im Sinne eines erweiterten Umweltverbunds angesprochen.

Zielkonflikte MH- und ÖPNV-Infrastruktur

Mögliche Zielkonflikte zwischen dem Ausbau oder Betrieb von MH- und ÖPNV-Infrastruktur werden in den Interviews wenig thematisiert. Lediglich im Züricher Kontext wird die Zielsetzung einer Nicht-Konkurrenzierung des ÖPNV genannt und auf Studienergebnisse aus innerstädtischen Gebieten in Zürich hingewiesen (vgl. E12, E11). Einige Expert*innen verweisen zudem auf die aktuelle Studienlage im Zusammenhang mit Sharing-E-Scootern und äußern auf dieser Basis Skepsis gegenüber dem Mehrwert dieser Verkehrsmittel im Mobilitätssystem (vgl. E5, E4).

Strategische Ausrichtung von ÖPNV-Unternehmen

Bei der Betrachtung des Feldes des ÖPNV zeigt sich auch eine unternehmensstrategische Ausrichtung der städtischen Verkehrsunternehmen von *Verkehrs-* hin zum *Mobilitätsbetrieb*. Dies bedeutet eine Ausweitung des Tätigkeitsbereichs auf Sharingmobility-Angebote abseits der klassischen ÖPNV-Dienstleistungen (vgl. E5, E2.1, E11). Dieser Wandel könnte ein zentraler Faktor dafür sein, dass sich Verkehrsbetriebe zunehmend stärker im Feld der MH-Planung als relevante Akteure einbringen.

4.2.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Das Feld des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) bezieht sich auf die Verkehrsplanung von MIV-Infrastruktur, die Nutzung und den Besitz von MIV sowie auf jene Akteure, die das Ziel verfolgen, den MIV-Nutzungsanteil in der Bevölkerung zu fördern bzw. beizubehalten.

Das Feld des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird im Kontext der Umwidmung von MIV-Flächen als besonders konfliktreich beschrieben. Eine detaillierte Ausführung dieser Konfliktlinie findet sich in Kapitel 4.1.2.1. Einige Expert*innen nennen die Reduktion von MIV-Nutzung und MIV-Besitz als ein zentrales Ziel von MH-Projekten (vgl. E1, E12, E11, E7). Dem ist jedoch entgegenzusetzen, dass die Expert*innen den Konflikt um MIV-Stellplätze zwar als einen zentralen Punkt in der Standortdiskussion ansehen, ihn aber insgesamt als konstruktiv bewerten im Hinblick auf die Umsetzung der Fallbeispielprojekte.

Dies wird unter anderem dadurch erklärt, dass MIV-fördernde Akteure aufgrund der Freiwilligkeit der Nutzung von MH-Infrastruktur, diese teilweise nicht als direkte Konkurrenz oder als restriktive Maßnahme gegen die MIV-Nutzung wahrnehmen (vgl. E3). Darüber hinaus verweist ein*e Expert*in auf die Verflechtung der MIV-Autoindustrie mit dem Sharingmobility-Markt (vgl. E4).

4.2.2.3 *Sharingmobility*

In diesem Kapitel werden einerseits die Sharingmobility-Systeme (*freefloating / stationär*) sowie der Sharingmobility-Markt diskutiert. Das Feld des Sharingmobility-Markts ist stark mit dem der Fallbeispiele vernetzt, da alle drei MH-Systeme auf private Sharingmobility-Anbieter als Betreiber der einzelnen Modi zurückgreifen. Dabei nehmen die Sharingmobility-Anbieter organisatorisch eine unterschiedliche Rolle in den Fallbeispielen ein.

Sharingmobility-Angebot in den Fallbeispielstädten

Im Kontext der WienMobil-Stationen handelt es sich bei den Sharingmodi ausschließlich um *stationäre* Angebote, die nur an den WienMobil-Stationen angemietet und abgestellt werden können. Gleichzeitig dürfen an diesen Stationen ausschließlich die vertraglich vereinbarten Sharingmobility-Betreiber die MH-Flächen nutzen. Die Sharingmobility-Betreiber wurden durch ein Ausschreibungsverfahren ausgewählt. Darüber hinaus gibt es in der Stadt Wien noch weiteres Sharingmobility-Angebot, das jedoch unabhängig von den WienMobil-Stationen betrieben wird. Eine Ausnahme bildet die Bestrebung der Stadt Wien, die geplanten gekennzeichneten Abstellflächen für *Freefloating*-Sharing-E-Scooter möglichst in unmittelbarer Nähe der WienMobil-Stationen zu planen (vgl. E6, E5).

Im Unterschied zu den WienMobil-Stationen sind die Mobilitätspunkte in der Stadt München anbieterneutral und überwiegend *freefloating*-basiert (vgl. E2.2). Das bedeutet, dass die Fahrzeuge jedes in München aktiven Sharingmobility-Anbieters auf den Mobilitätspunkten abgestellt werden können. Sie sind jedoch nicht fest an die Mobilitätspunkte gebunden und können auch an anderen Orten im öffentlichen Raum abgestellt werden. Es gibt dabei zwei Ausnahmen von diesem Prinzip: Das *stationäre* Car-Sharing-Angebot von *stattauto* ist teilweise, aber nicht ausschließlich, an die Mobilitätspunkte gekoppelt bzw. in diese integriert. Zudem haben sich laut einer Expert*innen-Aussage bisher alle E-Scooter-Sharing-Anbieter (vgl. E2.1) durch freiwillige

Selbstverpflichtungserklärungen (vgl. Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat, 2022a) an die Mobilitätspunkte orientiert. In einem gewissen Radius um die Mobilitätspunkte können die E-Scooter mithilfe von Geofencing-Technologie ausschließlich dort abgestellt werden. Im Bezirk Altstadt-Lehel ist das Abstellen von E-Scootern nur an definierten Abstellflächen gestattet, von denen einige als Teil von Mobilitätsstationen sind (vgl. Mobilitätsreferat, o.J.). Den Expert*innen zufolge soll sich in Zukunft eine Entwicklung hin zum *stationären* Angebot im Kontext der Mobilitätsstationen vollziehen (vgl. E2.1, E1). Eine Ausschreibung für ein neues *stationäres* Bikesharing-Angebot ist geplant (vgl. Mobilitätsreferat, 2023, E2.1, E1), das das bisherige *freefloating*-basierte „MVG-Rad“ ablösen soll.

Ähnlich strukturiert waren die ZüriMobil-Stationen, wobei das Folgeprojekt laut den Expert*innen überwiegend *stationäre* Angebote beinhalten soll, während in vereinzelt Gebieten weiterhin *Freefloating*-Modi betrieben werden können (vgl. E12).

Betriebsformmerkmal *stationär* und *freefloating*

Ein Vorteil, der explizit im Zusammenhang mit *stationären* Angeboten genannt wird, ist die erhöhte Sichtbarkeit der MH-Standorte, insbesondere wenn die Stationen über bauliche Elemente verfügen (vgl. E5).

Das Betriebsformmerkmal „*stationär* / *freefloating*“ beeinflusst die Bindung der Sharingmobility-Betreiber an die MH-Infrastruktur und die Standortwahl maßgeblich. Während Sharingmobility-Betreiber bei MH-Infrastruktur mit *stationären* Angebot in den im Ausschreibungsverfahren entwickelten Verträgen fest an die MH-Infrastruktur und -Standorte gebunden werden (zur Rolle von Standortfragen innerhalb von Ausschreibungsprozessen mehr im Kapitel 4.1.1.3), sind die Sharingmobility-Betreiber im Kontext von eher anbieterunabhängigen und *freefloating* basierten MH-Systemen deutlich geringer von den MH-Standorten abhängig.

Laut zwei Expert*innen hängen die freiwilligen Verpflichtungserklärungen der Sharingmobility-Betreiber im Fallbeispiel der Mobilitätspunkte unter anderem damit zusammen, dass diese ihr Image und die Akzeptanz ihrer Produkte im öffentlichen Raum erhöhen wollen, da die Unzufriedenheit der Bevölkerung mit wildparkenden Sharing-E-Scootern den Unternehmen schadet (vgl. E2.1, E3).

Privatwirtschaftliche Sharingmobility-Anbieter und Sharingmobility-Markt

Bei stationsbasierten MH-Systemen ist die stärkere Abhängigkeit der Betreiber von den Standorten besonders relevant. Dies macht das System anfälliger für wirtschaftliche Erschütterungen wie Insolvenzen oder Fusionen der Betreiber. Der noch weitgehend nicht konsolidierte Markt im Sharing-Bereich wird von mehreren Expert*innen als potenzieller *exogener Schock* bewertet (vgl. E5, E7). Zudem erschwere der Umstand, dass viele Sharingmobility-Unternehmen außerhalb der EU ihren Sitz haben, die Kontrolle über den Markt und die Anbieter (vgl. E5).

Im Schweizer Kontext schätzen Expert*innen die Unsicherheit hinsichtlich lokaler Anbieter mit wenig Konkurrenz als weniger problematisch ein (vgl. E12). In diesem Zusammenhang sind die in der Sharing Strategie verankerten Maßnahmen zur Festigung des Sharingmobility-Marktes in Österreich (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, 2023) hervorzuheben. So sieht sich das BMK in der Rolle, Maßnahmen zur ökonomischen Stabilität der Anbieter zu fördern (vgl. E10). Auch der Wiener Stadtrat verfolgt das Ziel, stabile und kalkulierbare Rahmenbedingungen für Betreiberfirmen zu schaffen (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, S. 3)

Auf die grundsätzlichen Standortinteressen und die Rolle im Planungsprozess von privaten Sharingmobility-Betreibern wird insbesondere im Kapitel 4.1.2.4 näher eingegangen.

4.2.3 Technologien

In diesem Unterkapitel werden Fahrzeugtechnologien diskutiert, wobei ein besonderer Fokus auf die Entwicklung der E-Mobilität und der zugehörigen Infrastruktur im Kontext der MH-Standortplanungsprozesse gelegt wird. Für das Fallbeispiel der ZüriMobil-Stationen und das Folgeprojekt kann aufgrund fehlender Daten, der Größe des ZüriMobil-Projektes bzw. der frühen Projektphase des Folgeprojekts keine Einschätzung über die Stärke des Einflusses dieser Technologiefelder vorgenommen werden.

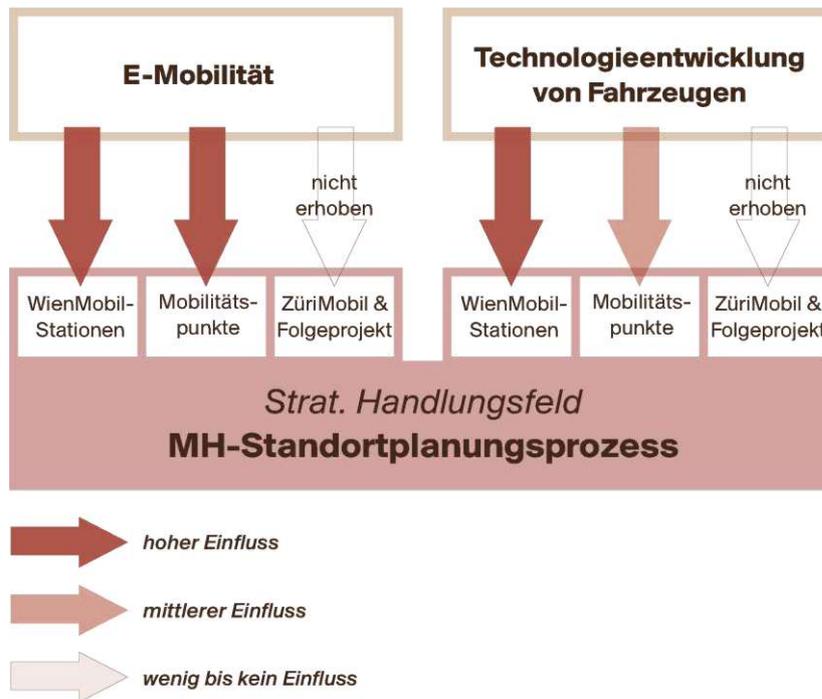


Abb. 16: Feldumwelt Technologie

4.2.3.1 E-Mobilität

Das Feld der E-Mobilität, in diesem Sinne die Fahrzeugtechnologie bzw. der Antrieb der Sharing-Fahrzeuge (siehe auch Kapitel 4.2.3.2) sowie die vorhandene E-Ladeinfrastruktur steht mit der MH-Standortplanung ebenfalls in Verbindung. Die gesamte Flotte des Carsharing-Angebots der WienMobil-Stationen besteht aus elektrisch betriebenen Autos. Da für die WienMobil-Autos keine eigene, exklusiv für die Fahrzeuge reservierte Ladeinfrastruktur gegeben ist, findet das Aufladen überwiegend an öffentlicher Ladeinfrastruktur statt. Dadurch besteht eine vergleichsweise hohe Abhängigkeit von dieser in Fragen der Nutzer*innenfreundlichkeit. Bei den Mobilitätspunkten ist das Carsharing-Angebot zwar nur teilweise elektrisch, aber ebenfalls von öffentlicher Ladeinfrastruktur abhängig.

Die Frage, ob eine hohe Dichte an öffentlicher E-Ladeinfrastruktur den operativen Standortplanungsprozess für bestimmte Akteure erleichtert, wird von den Expert*innen unterschiedlich bewertet (vgl. E9, E7, E5, E6). Dennoch herrscht Einigkeit darüber, dass die E-Ladeinfrastruktur für MH-Systeme insgesamt ein entscheidender Faktor ist (vgl. E1) und es wird mehrfach betont, dass der derzeitige Ausbau der Ladeinfrastruktur als unzureichend empfunden wird (vgl. E3, E4).

4.2.3.2 Technologieentwicklung von Fahrzeugen

Die Expert*innen berichten von Herausforderungen im Betrieb der MH-Projekte, die mit der Ortungstechnologie zusammenhängen. Die MH-Systeme und ihre Modalitäten basieren auf Ortungstechnologie, um die Auffindbarkeit und regelkonforme Rückgabe der Sharing-Fahrzeuge sicherzustellen. Aufgrund der begrenzten Genauigkeit dieser Technologien werden Fahrzeuge manchmal wenige Meter von der MH-Station entfernt abgestellt, was die Funktion der MHs als Strukturierungselement im öffentlichen Raum beeinträchtigen kann (vgl. E3). Dieses Problem wird jedoch nicht als besonders gravierend eingeschätzt, da Falschabstellungen in der Nähe der Stationen nicht häufig vorkommen würden (vgl. E3, E2.1). Größere Herausforderungen ergeben sich den Expert*innen zufolge durch die fehlende Möglichkeit, Fahrzeuge in geschlossenen Räumen wie beispielsweise Tiefgaragen präzise zu orten, was den Standortplanungsprozess teilweise einschränkt (vgl. E5, E6) (vgl. auch Kapitel 4.1.2.3).

Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit Fahrzeugtechnologie die Verfügbarkeit und Entwicklung neuer Fahrzeuge sowie die Ladeinfrastruktur als relevanter Faktor für die MH-Planung hervorgehoben. Ein*e Expert*in (vgl. E7) weist zudem darauf hin, dass die technologische Entwicklung im Bereich Fahrzeug- und Sharing-Technologie deutlich schneller voranschreitet als die entsprechenden Implementierungsprozesse in MH-Projekten, was zusätzliche Herausforderungen mit sich bringt.

4.2.4 Andere Organisationskontexte von Sharingmobility

In dieser Arbeit werden öffentliche Mobility Hubs als ein Organisationskontext von Mobilität, insbesondere der Sharingmobility, verstanden. Das folgende Kapitel diskutiert weitere Organisationskontexte von Sharingmobility und deren Einfluss auf die MH-Standortplanungsprozesse der Fallbeispiele.

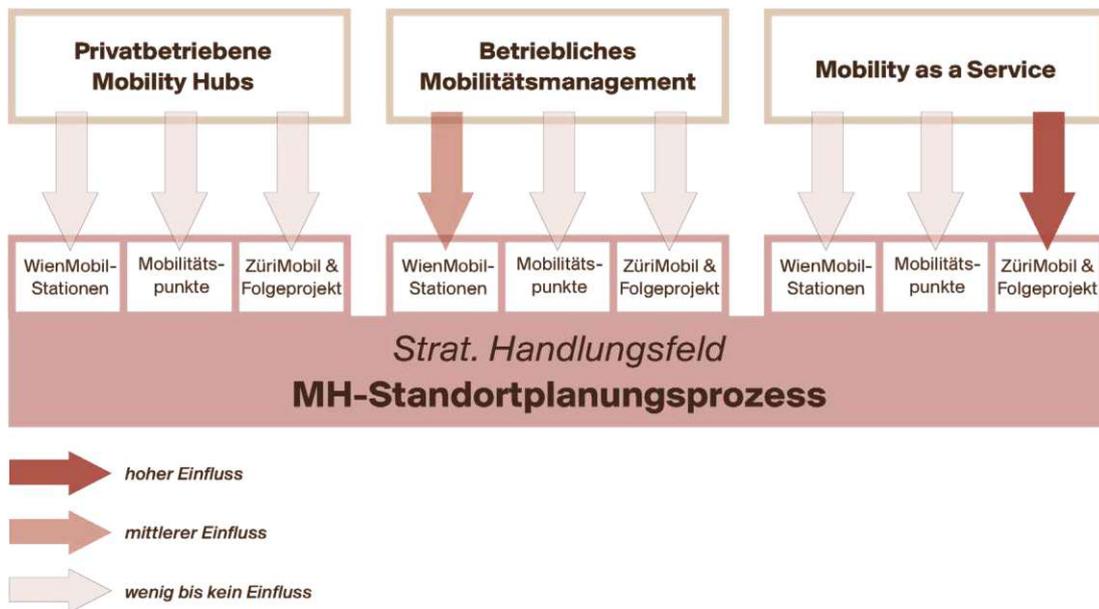


Abb. 17: Feldumwelt Organisationskontexte Sharingmobility

4.2.4.1 Privatbetriebene Mobility Hubs

Das Feld der privat-betriebenen Mobility Hubs bzw. Sharingmobility-Angebote umfasst jene Systeme, die im Gegensatz zu den Fallbeispielprojekten einen im Vorhinein klar abgegrenzten Nutzer*innenkreis haben, in der Regel die Bewohner*innen eines Wohnhauses oder -quartiers. Diese Angebote werden in der Regel auf private Flächen umgesetzt und richten sich ausschließlich an bestimmte Nutzer*innengruppen, wodurch sie andere Dynamiken im Vergleich zu den öffentlich zugänglichen MH-Systemen aufweisen.

Einfluss staatlicher Akteure

Staatliche Akteure spielen im Feld der privat-betriebenen Mobility Hubs eine geringere Rolle, insbesondere aufgrund des Eigentumsrechts, das dem Bauträger oder Gebäudeeigentümer eine dominante, *etablierte* Position verleiht. Diese Akteure können weitgehend autonom entscheiden, ob und welche Art von Mobilitätsangeboten sie auf ihren Grundstücken bereitstellen.

Trotzdem haben staatliche Akteure einen gewissen Einfluss auf dieses Feld. Einerseits werden von den Expert*innen stellplatzregulatorische rechtliche Rahmenbedingungen hervorgehoben, die im Neubau relevant sind. In allen drei Fallbeispielstädten gibt es gesetzliche Vorgaben dafür, wie viele MIV-Stellplätze im Wohnbau, aber auch anderen

Nutzungen, umgesetzt werden müssen. Während dies im Züricher Kontext von den Expert*innen teils als wünschenswerte Zukunftsvision formuliert wird (vgl. E11), können in Wien und München bereits Stellplätze mit Carsharing-Angebot die Gesamtzahl an zu errichteten Stellplätzen im Sinne einer „Kompensation“ reduzieren (vgl. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2016, Wiener Landtag, 2023). Zwar nennen die Expert*innen vereinzelt auch anderweitige Gründe für das Interesse an Bereitstellung von Sharingmobility von Bauträger*innen (vgl. E15, E5), zentral sei jedoch die Baukostensparnis bei Wegfall von MIV-Pflichtstellplätzen (vgl. E15, E7, E5). Im Wiener Kontext wird zusätzlich auf überdimensionierte Stellplatzvorgaben und die ungenutzte private Parkplatzinfrastruktur verwiesen (vgl. E7).

Andererseits werden im Münchner (vgl. E1) und Wiener (vgl. E7, E6) Kontext Stadtentwicklungsgebiete als zentrale Kooperationsarena zwischen Bauträgern und städtisch-staatlichen Akteuren thematisiert. In Wien ermittelt das Magistrat 21 (Stadtteilplanung und Flächenwidmung) beispielsweise, inwiefern Voraussetzungen für Mobility Hubs in neuen Projekten gegeben sind und beteiligt sich an der Standortplanung auf Makroebene (vgl. E7). Dazu wird im Jahr 2018 der „Leitfaden Mobilitätsstationen“ von der MA 18 und MA 21 veröffentlicht, der Bauträger*innen, Liegenschaftseigentümer*innen und Projektentwicklern eine Hilfestellung für die Umsetzung von Mobility Hubs bietet (vgl. Zientek et al., 2018, S. 10, E6, E7). In München gibt es ebenfalls vergleichbare Publikationen, veröffentlicht vom Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, die jedoch weniger ausführlich sind (vgl. Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat, 2022b, S. 46 f).

Beschränkter und offener Nutzer*innenkreis

Die Expert*innen berichten von zahlreichen Hürden, die es erschweren, private Sharingmobility-Angebote einem Nutzer*innenkreis über die Bewohner*innen eines Gebäudes oder Quartiers hinaus zugänglich zu machen. Zudem fehlt es an einem unmittelbaren Interesse staatlicher Akteure, solche privaten Angebote in die öffentlichen MHs zu integrieren. Dies hängt damit zusammen, dass diese von den Akteuren aus der Planungsperspektive als zwei separate Maßnahmen betrachtet werden (vgl. E6, E5), eine Marktsituation mit konkurrierenden Anbietern grundsätzlich positiv bewertet wird und beibehalten werden sollte (vgl. E6, E2.1) sowie, dass das Handeln der Grundeigentümer*innen als nicht beeinflussbar angesehen wird (vgl. E2.1, E3).

Auch in den Züricher und Münchner Fallbeispielen wird das Feld der privaten MH nicht als direkt konkurrierend oder in enger Beziehung zum öffentlichen MH-System betrachtet (vgl.

E3, E4, E11). Allerdings wurden von einigen Expert*innen auch die potenziellen Vorteile einer Integration von privaten in die öffentlichen MH-Projekte thematisiert (vgl. E5, E7, E2.1, E2.2). Eine tiefere Diskussion dieses Spannungsfelds zwischen offenen und privaten Sharingmobility-Systemen findet sich in Kapitel 7.2 im Rahmen einer Handlungsempfehlung.

4.2.4.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zum Feld des betrieblichen Mobilitätsmanagements, also insbesondere der Bereitstellung von Fahrzeugen für Dienstwege sowie die arbeitgeberseitige Organisation von Wegen zur und von der Arbeitsstelle, finden sich im vorliegenden Material nur wenige Verweise.

Es wurde lediglich angemerkt, dass Unternehmen teilweise an die Wiener Linien herantreten, um Sharingfahrzeuge zu organisieren, und dass diese Fahrzeuge teilweise auch in das WienMobil-System integriert werden (vgl. E5). Auf österreichischer Bundesebene wurde in einem Interview ausdrücklich erwähnt, dass eine Verknüpfung öffentlicher MH-Systeme mit betrieblichen Mobilitätsmanagement nicht im Fokus der österreichischen Mobilitätsplanung stünde (vgl. E10).

Die Diskussionen rund um die Bereitstellung privater Unternehmensflächen durch Unternehmen wird im Kapitel 4.1.2.3 thematisiert.

4.2.4.3 Mobility as a Service

Das Feld von Mobility as a Service (MaaS) bezieht sich in dieser Arbeit auf die Integration verschiedener Mobilitätsangebote in einer digitalen Plattform. Anhand der Fallbeispiele wird deutlich, dass die MH-Projekte und das MaaS-Feld insbesondere auf konzeptioneller eng miteinander verknüpft sind, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß.

Eine direkte Verbindung zwischen dem Handlungsfeld MaaS und der operativen MH-Standortplanung in den untersuchten Fallbeispielen konnte nicht identifiziert werden. Der einzige Zusammenhang, der aus dem Material ableitbar ist, betrifft die Verbesserung der digitalen Sichtbarkeit und Planbarkeit von Sharingmobility-Angeboten durch eine MaaS-App. Dies könnte möglicherweise die Relevanz des physischen Standortkriteriums der Sichtbarkeit von MH-Infrastruktur verringern (vgl. E7).

MaaS im Kontext der Fallbeispiele

Die WienMobil-Stationen sind konzeptionell stark an der WienMobil-App orientiert. Innerhalb der App können Nutzer*innen die Standorte der WienMobil-Stationen sowie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge einsehen und intermodale Routen planen. Allerdings können die Mobilitätsangebote nicht direkt über die WienMobil-App gebucht werden. Dafür müssen die Nutzer*innen auf die entsprechenden Apps der Betreiber wechseln, die sich jedoch in der appinternen Gestaltung an das WienMobil-Layout anpassen. So wird eine einheitlichere Nutzer*innenerfahrung gewährleistet.

Das Projekt der Mobilitätspunkte verfügt über keine gleichnamige oder anderweitig konzeptionell vereinheitlichte MaaS-App bzw. -Plattform. Die Stele, die im physischen Raum der Mobilitätspunkte vorhanden ist, verweist auf die MVGO- sowie die MVV-App, in denen die Mobilitätspunkt-Standorte einsehbar sind. Darüber hinaus können in der MVGO-App Sharing-E-Scooter, -Bikes und -E-Bikes bestimmter Betreiber auch gebucht sowie Standorte von Carsharing-Fahrzeugen eingesehen werden.

Insbesondere die ZüriMobil-Stationen weisen eine besondere Abhängigkeit von der gleichnamigen ZüriMobil-MaaS-Plattform auf. Das Projekt war stark auf die ZüriMobil-App orientiert, und die Stationen wurden hier explizit als ergänzende Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt des Projektprozesses implementiert (vgl. E12, E11). Auch das Folgeprojekt soll in erster Linie als MaaS-Projekt mitsamt zugehöriger MH-Infrastruktur aufgesetzt werden (vgl. Informationssystem über das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz, 2023). Einige Wochen nach der Durchführung der letzten Interviews wird jedoch mittels Medienaussendung verkündet, dass das MaaS-Projekt nicht weiterverfolgt wird (vgl. Stadt Stadt Zürich et al., 2024). Inwiefern das als *exogener Schock* bezüglich der MH-Standortplanung gewertet werden kann, kann innerhalb dieser Arbeit nicht mehr erhoben werden.

Staatliche Akteure in Handlungsfeld MaaS

Im Kontext des ZüriMobil-MaaS-Projekts tritt eine weitere, möglicherweise auch für öffentliche MH-Projekte relevante Konfliktlinie auf. Mehrere Medienberichte kritisieren die hohen Kosten des ZüriMobil-Projekts und die geringen Nutzer*innenzahlen der App. Weiters weisen sie darauf hin, dass bestehende privatwirtschaftliche Apps wie Uber oder Google Maps bereits ähnliche oder erweiterte Funktionen im Vergleich zur ZüriMobil-App bieten (von Ledebur, 2023a, Beck, 2021, persoenlich.com, 2020, von Ledebur, 2023b, Kälin, 2020, Siegrist, 2021). Ein*e Expert*in mit Leitungsfunktion im ZüriMobil-Projekt

erwiderte auf diese Kritik, dass die in der Presse genannten Nutzer*innenzahlen mit denen der vorhergehenden Ticketing-App der Verkehrsbetriebe Zürich verglichen würden. Darüber hinaus sei die ZüriMobil-App im Züricher Kontext in ihrer Funktion einzigartig und viele der vorgebrachten Argumente gegen die Plattform basierten auf Unwissen oder mangelndem Verständnis im Bereich MaaS (vgl. E11). Neben politischen Akteuren sieht die*der Expert*in auch verstärkende Effekte innerhalb der Presse: Das Skandalisieren solcher Themen nütze den ökonomischen Interessen der Pressehäuser, da es zu erhöhten Aufrufzahlen der Artikel führe (vgl. E11).

Dieser Konflikt kann im Rahmen der feldtheoretischen Annahmen von Fligstein & McAdam (2012) als Ausdruck der Kritik bestimmter Akteursgruppen interpretiert werden, die die Beteiligung der Stadt Zürich und verbündeter staatlicher Akteure im Feld des Züricher MaaS-Marktes hinterfragen. Ein zentraler Vorteil staatlichen Einflusses auf *Strategische Handlungsfelder* besteht laut Fligstein & McAdam (2012, S. 71) darin, dass staatliche Akteure durch die Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen oder finanzieller Zuwendungen in Krisen für Planungssicherheit sorgen können. In diesem Zusammenhang verweist ein*e Vertreter*in von ZüriMobil darauf, dass die europäischen Best-Case-MaaS-Systeme immer unter der Führung staatlicher Akteure realisiert wurden. Systeme ohne staatliche Beteiligung würden hingegen langfristig nicht überleben (vgl. E11).

Fligstein and McAdam (2012, S. 71) thematisieren zudem den verschärften Ressourcenkonflikt zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren innerhalb *Strategischer Handlungsfelder*. Auch dieser Aspekt wird im Kontext des Züricher MaaS-Marktes deutlich, da sich in den ZüriMobil-kritischen Artikeln explizit Vertreter des im MaaS-Markt aktiven Mobilitätsunternehmens UBER zu Wort melden (von Ledebur, 2023a).

Inwiefern sich diese Konfliktlinie auch auf städtisch finanzierte MH-Systeme übertragen lässt, bleibt offen, da die Expert*innen in den Interviews keine explizite Stellungnahme zum möglichen Rückzug oder Fernbleiben staatlicher Akteure im Feld der MH-Planung und -Standortplanung abgegeben haben. Die Frage, ob und unter welchen Umständen ein privatwirtschaftlich dominiertes MaaS-System mit öffentlicher MH-Infrastruktur kompatibel ist, wird auch nicht erörtert.

Stellenwert von MaaS aus Sicht der Expert*innen

Grundsätzlich bewerten alle Expert*innen in ihrer Rolle im Standortplanungsprozess eine weitere Entwicklung von MaaS positiv, da diese die Akzeptanz und

Nutzer*innenfreundlichkeit der Mobilitätsangebote verbessern könnte. Allerdings räumen sie dem Thema keine besonders hohe Priorität ein (vgl. E9, E7, E14). Im österreichischen Kontext wird ein bundesweites MaaS-System zudem in naher Zukunft als unrealistisch eingeschätzt (vgl. E6, E10).

4.2.5 Sonstige

Einige Expert*innen nennen auch Großevents als Faktoren, die Einfluss auf Planungsprozesse von MH haben können. Ein*e Expert*in brachte beispielsweise die Durchführung der Internationalen Automobil-Ausstellung in München (IAA) mit der Umsetzung von Mobilitätspunkte-Standorten in Verbindung (vgl. E2.2). Zudem wurden andere Projekte mit MH-Bezug außerhalb der Mobilitätspunkte zumindest temporär im Zusammenhang mit der IAA durchgeführt (vgl. E4). Darüber hinaus könnte nach Aussage einer Expert*in auch andere Großevents Einfluss auf die Planungsprozesse von MH-Projekten haben (vgl. E2.2). Im Kontext der Fußball-Europameisterschaft 2024 der Herren, die zum Zeitraum der Interviews kurz bevorstand, wurde jedoch kein direkter Einfluss auf den Mobilitätspunkte-Planungsprozess festgestellt (vgl. E2.1, E2.2, E2.3). Ein*e Expert*in betont, dass MH-Infrastruktur sich in diesem Zusammenhang nur begrenzt für die Abwicklung besonders hoher Verkehrsstärken eigne (vgl. E2.3). Die verstärkte Umsetzung von MH-Standorten könnte auch mit der Öffentlichkeitswirksamkeit in Zusammenhang stehen, wie in Kapitel 4.1.2.6 erörtert wird.

Weitere von den Expert*innen genannte Felder, die mit dem Feld der Standortplanung verwoben sind, umfassen die Felder E-Commerce bzw. Paketlogistik (vgl. E7) sowie das Pandemiegeschehen im Kontext von Corona (vgl. E13, E6, E7, E4). Zudem wurde auch das Feld des kommunalen Datenmanagements thematisiert (vgl. E5). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass auch diese Felder einen großen Einfluss auf die Fallbeispiele ausüben. Im Zuge der Interviews wurden sie jedoch nur beiläufig thematisiert.

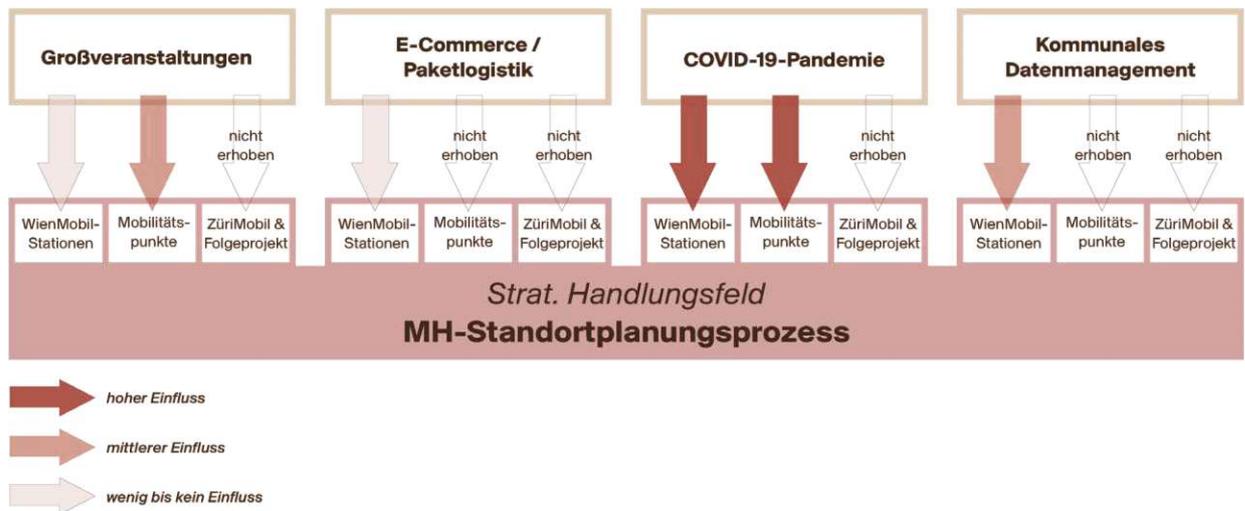


Abb. 18: Feldumwelt Sonstige

5 Schlüsselerkenntnisse der Analyse

Das folgende Kapitel hat das Ziel, die zentralen Erkenntnisse der Arbeit darzustellen, wobei der Fokus insbesondere auf die Wechselwirkungen zwischen Inhalten, Akteuren und Methoden im MH-Standortplanungsprozess gelegt wird. Es werden jene Aspekte der Planung und Umsetzung von MH-Standorten zusammengeführt, die im Hinblick auf das Forschungsziel (vgl. Kapitel 1.1) besonders relevant sind.

5.1 Flächeneigentum als zentrales Kriterium für den *Etablierten-Status*

Das Eigentum der Flächen, auf denen potenzielle MH-Standorte umgesetzt werden sollen, spielt eine zentrale Rolle für die Ausprägung der Akteurskonstellation, insbesondere in Bezug auf die Machtverteilung zwischen den beteiligten Akteuren. Stadtpolitische Akteure nehmen in MH-Projekten, die vorrangig auf öffentlichen Flächen umgesetzt werden, eine *Etablierten*-Rolle ein, während private Flächeneigentümer*innen diesen Status für MH-Systeme auf ihren privaten Grundstücken innehaben (vgl. Kapitel 4.1.2.3). Auch im Fallbeispiel der ZüriMobil-Stationen zeigt sich, dass öffentliche Verkehrsbetriebe, sofern sie die Standorte auf ihren eigenen Flächen umsetzen, weitgehend autonom agieren können und dabei eine *Etablierten*-Position einnehmen (vgl. Kapitel 4.1.3.3). Dieses Erkenntnis mag zunächst trivial erscheinen, da Akteure – basierend auf dem Eigentumsrecht und innerhalb eines bestimmten gesetzlichen Rahmens – naturgemäß die Hoheit darüber haben, was auf ihren eigenen Flächen geschieht.

Zentral ist jedoch die Tatsache, dass *etablierte* Akteure, insbesondere kommunale Akteure, unterschiedliche Anreize haben, Flächen jenseits ihres eigenen Eigentums für MH-Projekte zu nutzen (vgl. Kapitel 4.1.2.4). In den dafür notwendigen Kooperationen müssen die *Etablierten* vergleichsweise starke Zugeständnisse an die *Herausforderer* machen, was ihre Position als dominierende Akteure infrage stellen kann (vgl. Kapitel 4.1.2.3). Aus Sicht *etablierter* kommunaler Akteure gibt es bislang keine rechtliche Grundlage, private Flächen zu nutzen und gleichzeitig ihre *Etablierten*-Rolle im MH-Standortplanungsprozess und darüber hinaus im MH-Projekt zu wahren, also wesentliche Merkmale wie eine unbegrenzte Nutzer*innengruppe und einen öffentlichen Zugang zu gewährleisten.

Folglich bedeutet dies, dass *etablierte* kommunale Akteure, sofern sie ihre Rolle sichern bzw. festigen möchten, auf die Nutzung privater Flächen weitgehend verzichten müssen. Dies zeigt sich auch in den Fallbeispielen, in denen bis auf wenige vernachlässigbare Ausnahmen auf private Flächen verzichtet wird. Um umfassend auf private Flächen zugreifen zu können, müssten die Bedingungen, insbesondere die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Einschränkung des privaten Flächeneigentums, derart verändert werden, dass dies einem *exogenen Schock* gleichkäme. Ein solcher Fall wird in Kapitel 7.2 näher diskutiert.

5.2 Pragmatismus als zentrales Motiv in der operativen Standortplanung

Durch die verschiedenen Aspekte hinweg, die im MH-Standortplanungsprozess der Fallbeispiele in dieser Arbeit thematisiert werden, wird deutlich, dass ein Großteil der Standortentscheidungen auf operativer Ebene eher auf pragmatischen Motiven basiert, während auf strategischer Ebene häufig ideale Motive im Vordergrund stehen. Eine klare Trennung zwischen den beiden Motiven sowie zwischen strategischer und operativer Ebene ist oft nicht möglich, was es schwierig macht, diese Aspekte für einzelne oder alle Standorte zu quantifizieren. Es ist jedoch festzustellen, dass MH-Standorte in der Praxis häufig an jenen Flächen realisiert werden, bei denen zum Zeitpunkt der Planung und Errichtung der geringste Widerstand besteht (vgl. Kapitel 4.1.2). Dies steht oftmals im Gegensatz zu den potenziellen Flächen, die aus strategischer Perspektive aufgrund

positiver mobilitätsbezogener Standortkriterien – wie etwa Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und unmittelbare Nähe zur ÖPNV-Infrastruktur – priorisiert werden (vgl. Kapitel 4.1.1.1).

Während die strategische Planung Flächen bevorzugt, die die Funktion eines multimodalen Umsteigepunkts optimal erfüllen, spielen in der operativen Planung vor allem solche Flächen eine Rolle, die nicht bereits für andere Nutzungen vorgesehen sind oder bei denen keine konkurrierenden Ansprüche von anderen Akteuren formuliert werden. Hierbei beeinflussen auch die Akteurskonstellationen in bestimmten Räumen, wie beispielsweise die Parteizugehörigkeit der Bezirksvertretungen, die Standortentscheidungen erheblich (vgl. Kapitel 4.2.1.1).

5.3 Ortsverhandlung als zentrale Methode der operativen Standortplanung

Eine weitere zentrale Erkenntnis betrifft die planungsmethodische Ebene: Die Ortsverhandlung, also die Diskussion der einzelnen Standorte im physischen Raum, stellt ein wesentliches Kommunikationsformat dar und beeinflusst maßgeblich die Standortentscheidung (vgl. Kapitel 4.1.1.4). Sowohl im Fallbeispiel der WienMobil-Stationen als auch der Mobilitätspunkte wird die Ortsverhandlung als zentrale Planungsmethodik genannt. Sie wird von den Standortplanungs-*Leads* organisiert, die diese mit einer Sammlung von potenziellen Standorten vorbereiten und in einem mehr oder weniger festen Kreis von Akteur*innen durchführen.

Diese Methode bietet den Standortplanungs-*Leads* die Möglichkeit, einerseits von der Ortskenntnis anderer Akteure zu profitieren, beispielsweise in Bezug auf anstehende Umbauprojekte oder anderen Ausschlusskriterien für potenzielle Standorte. In diesem Zusammenhang wird im Kontext der MH-Standortplanung von den Expert*innen auf die Unzulänglichkeiten anderer Planungsmethoden, wie etwa GIS-gestützter Analysen hingewiesen, da unter anderem die Datenverfügbarkeit nicht ausreichend sei. Andererseits können aus Sicht der Standortplanungs-*Leads* innerhalb der Ortsverhandlung zeiteffizient alternative Standorte festgelegt werden, falls die im Vorhinein erarbeiteten Standortvorschläge nicht umsetzbar sind. Diese Flexibilität ermöglicht es, schnelle Anpassungen vorzunehmen und den Planungsprozess trotz unvorhergesehener Hindernisse effizient voranzutreiben. Für die *Herausforderer*, die an

den Ortsverhandlungen teilnehmen, bietet dieses Verfahren zudem eine Möglichkeit, ihre Standortinteressen aktiv einzubringen und durchzusetzen.

5.4 Politisch-symbolische Dimension der MH-Standortplanung

Zudem beziehen sich einige zentrale Erkenntnisse auf Konfliktlinien, die den Prozess der MH-Standortplanung stark beeinflussen können bzw. ein Potenzial dazu haben. Dazu gehören ideologische Konflikte zwischen Befürworter*innen des motorisierten Individualverkehrs und Anhänger*innen alternativer Mobilitätsformen sowie parteipolitische Machtkämpfe zwischen Stadt- und Bezirksebene.

Der Konflikt zwischen Befürworter*innen des motorisierten Individualverkehrs und Anhänger*innen alternativer Mobilitätsformen findet in der MH-Standortplanung eine besondere Arena, da hier unmittelbar Verteilungskämpfe um den öffentlichen Raum zwischen diesen beiden Mobilitätsformen thematisiert und ausgetragen werden (vgl. Kapitel 4.1.2.1). Insbesondere die Neuorganisation der Straßenkante, die in vielen Fällen lange Zeit dem ruhenden MIV vorbehalten war, ist zentral. Dabei ist auch die ideologische Ebene dieser Konfliktlinie hervorzuheben. In Anlehnung an die Erkenntnisse von Graf & Hansel (2023, S. 82) gibt es auch im Datenmaterial dieser Arbeit Hinweise darauf, dass das Selbstverständnis der Akteure als Befürworter*innen des motorisierten Individualverkehrs und Anhänger*innen alternativer Mobilitätsformen – in beide Richtungen – nicht zwangsläufig mit dem tatsächlichen Verhalten im MH-Standortplanungsprozess übereinstimmt. Hier ist die Unterscheidung zwischen den Politikdimensionen *Policy*, also der inhaltlich-ideologischen sowie *Politics*, der prozessualen Dimension, die Politik als Prozess und gesellschaftliches Handeln unter Rücksichtnahme auf andere Akteure versteht, relevant (vgl. Bernauer 2015, S. 36).

Zudem sind hier die parteipolitischen Machtkämpfe zwischen Vertreter*innen auf Stadt- und Bezirksebene zu nennen (vgl. Kapitel 4.2.1.1 und 4.2.1.2). In den öffentlichen MH-Projekten haben die regierenden Parteien im Stadtparlament den Status der *Etablierten* und die Projekte werden teilweise auch in der Bevölkerung mit diesen Parteien assoziiert. Dementsprechend könnten rivalisierende Parteien und Akteure das Interesse haben, diese Projekte zu blockieren. Politische Vertreter*innen auf Bezirksebene haben im Rahmen der MH-Standortplanung die Möglichkeit, dies zu beeinflussen, da sie ein fester Bestandteil des Prozesses sind. In dieser Konfliktlinie ist explizit die *Politics*-Ebene hervorzuheben, da

der tatsächliche Inhalt der Projekte eher nebensächlich ist, auch wenn unterschiedliche *Policy*-Positionen zwischen Stadt- und Bezirksvertretungen im Kontext des Projektinhalts die Konfliktlinie stark verschärfen können. Diese Konfliktlinie wird zwar nur einmal im Datenmaterial genannt, dies lässt sich jedoch darauf zurückführen, dass in den Fallbeispielstädten die parteipolitischen Konstellationen zwischen Stadt- und Bezirksebene zum Zeitpunkt der Erhebung tendenziell harmonisch waren. Es ist festzuhalten, dass der Ausgang künftiger Wahlen auf Stadt- und Bezirksebene im Sinne eines *exogenen Schocks* diese Konfliktlinie stärker in den Vordergrund rücken könnte.

6 Kritische Reflexion der Methodik

Im folgenden Kapitel erfolgt eine kritische Reflexion der Planung und Durchführung der Methodik dieser Arbeit, ausgerichtet an den wissenschaftlichen Gütekriterien der Objektivität, Reliabilität und Validität (Universität Leipzig, o. J.). Die Abb. 19 zeigt eine Übersicht der einzelnen Aspekte, die in den Unterkapiteln diskutiert werden.

	Reliabilität	Validität	Objektivität
6.1 Wahl der Fallbeispiele		Unterschiedlichkeit der Fallbeispiele	
	Fehlende räumliche und thematische Eingrenzung der Fallbeispiele		
6.2 Sampling der Interviewpartner*innen		Fehlendes interviewen bestimmter Akteursgruppen	
		Missverständnis über Erhebungsziel zwischen Forscher und (potentiellen) Interviewpartner*innen	
6.3 Leitfaden und Durchführung der Interviews		Thematisierung einzelner MH-Angebote statt MH als Ganzes	
	Unterschiedliche Gewichtung einzelner Themen über den Erhebungsprozess hinweg		
	Missverstandene und suggestive Fragestellung		
6.4 Wahl des Ausgangsmaterials		Fehlende systematische Analyse von Beschlüssen, Anträgen, Anfragen und Sitzungsprotokollen aus Stadt- und Bezirksrat	
		Fehlende Analyse von Ausschreibungsdokumenten	
		Fehlende Analyse von Geodaten	

Abb. 19: Übersicht Diskussion der Gütekriterien

6.1 Wahl der Fallbeispiele

Unterschiedlichkeit der Fallbeispiele

Alle drei Fallbeispiele befinden sich in teils sehr unterschiedlichen Projektphasen. Insbesondere die ZüriMobil-Stationen stechen als abgeschlossenes Pilotprojekt heraus, während sich das ZüriMobil-Folgeprojekt, das sich noch in einer sehr frühen Planungsphase befindet, stark von den beiden anderen Fallbeispielen unterscheidet. Wie

bereits im Kapitel 2.2.2 thematisiert, ist die Stadt Zürich im Vergleich zu den Projektstandorten Wien und München auch hinsichtlich der Einwohner*innenzahl und Fläche deutlich kleiner. Insgesamt ergibt sich hieraus die Schwierigkeit, die einzelnen Fallbeispiele miteinander zu vergleichen, weil die Kontrolle der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit Projektstand und Stadtgröße nicht gewährleistet werden kann.

Fehlende räumliche und thematische Eingrenzung der Fallbeispiele

Zudem wirft die Betrachtung der MH-Projekte in ihrer Gesamtheit, ohne weitere räumliche oder thematische Eingrenzung, die Frage auf, ob eine Analyse innerhalb des Rahmens dieser Arbeit mit der nötigen Tiefe möglich ist. Es könnte zielführender sein, den MH-Standortplanungsprozess anhand von einzelnen, untereinander möglichst vergleichbaren Bezirken der verschiedenen Städte zu untersuchen. Dies würde eine gezieltere Datenerhebung hinsichtlich der Akteurskonstellationen und räumlichen Rahmenbedingungen ermöglichen. Zwar werden die Bezirke, in denen beispielsweise politische Vertreter*innen als Interviewpartner*innen angefragt werden, systematisch ausgewählt (vgl. Kapitel 3.2.1), dennoch bleibt die Übertragbarkeit der Daten auf die gesamten Projektstädte, die als zentrale räumliche Analyseeinheit dienen, fraglich. Eine größere Anzahl an Interviews mit Vertreter*innen aus einer signifikant hohen Menge an Bezirken wäre hierfür dienlich, jedoch ist dies im Rahmen dieser Arbeit aufgrund von Ressourcenbeschränkungen nicht durchführbar.

6.2 Sampling der Interviewpartner*innen

Fehlendes interviewen bestimmter Akteursgruppen

Bei der Wahl der zu interviewenden Expert*innen ist zu kritisieren, dass ein starker Fokus auf staatliche bzw. städtische Akteure und öffentliche Verkehrsbetriebe im kommunalen Eigentum liegt. Die Darstellungen bezüglich des Interessensprofils privater Sharingmobility-Betreiber und privater Grundeigentümer basieren größtenteils auf den Aussagen und Einschätzungen der interviewten Expert*innen. In ihrer Rolle als Expert*innen ist zwar zu erwarten, dass diese auch andere Akteure innerhalb des MH-Standortplanungsprozesses im Kontext des Forschungsfragen einordnen können, jedoch besteht aufgrund potenzieller Interessenwidersprüche die Möglichkeit einer Verzerrung. Es ist anzumerken, dass im Rahmen dieser Arbeit zahlreiche Versuche unternommen

werden, insbesondere private Sharingmobility-Betreiber für Expert*inneninterviews zu akquirieren, diese sich jedoch im Gegensatz zu anderen angefragten Gruppen in keinem Fall für ein Interview zur Verfügung stellen.

Aber auch innerhalb der interviewten Akteursgruppen der Bezirksvertreter*innen gibt es einen Überhang von Parteien aus dem grünen und ökosozialen Spektrum. Es ist zu erwarten, dass diese Parteien alternative Mobilitätsformen abseits des motorisierten Individualverkehrs grundsätzlich positiv bewerten. Dies hat sich auch in den Interviews bestätigt. Vertreter*innen von Parteien aus dem rechtspopulistischen, konservativen und neoliberalen Spektrum, von denen basierend auf dem vorliegenden Datenmaterial eher eine negative Einstellung zu MIV-Alternativen zu erwarten ist, können trotz zahlreicher Anfragen nicht für Interviews akquiriert werden. Dabei wird bei der Erstkontaktaufnahme besonders darauf geachtet, den potenziellen Interviewpartner*innen einen neutralen Bezug des Forschers zu öffentlichen MH-Projekten zu vermitteln. Neben einem möglichen Misstrauen gegenüber dem Forscher und einer grundsätzlichen Antipathie gegenüber dem Forschungsthema könnte auch ein mangelndes Wissen über das Thema ein Grund dafür sein. Von einer weiteren Interpretation der ausbleibenden Interviews dieser Akteure wird abgesehen, da die Gründe für die Absagen bzw. fehlenden Rückmeldungen nicht erörtert werden können.

Ebenfalls im Zusammenhang mit den interviewten Bezirksvertreter*innen ist anzumerken, dass im Fallbeispiel der Mobilitätspunkte trotz zahlreicher Anfragen keine Interviewpartner*innen in peripheren Bezirken akquiriert werden konnten. Dies könnte damit zusammenhängen, dass im Kontext der Mobilitätspunkte zum Zeitpunkt der Datenerhebung in einem Großteil der peripheren Bezirken noch keine MH-Standorte umgesetzt waren und sich die jeweiligen Bezirksvertreter*innen selber nicht als Expert*innen zu diesen Thema verstanden.

Missverständnis über Erhebungsziel zwischen Forscher und (potenziellen) Interviewpartner*innen

Eine zentrale Herausforderung im Sampling, die auch ein mögliches Erklärungsmuster für die oben beschriebenen Defizite sein könnte, ergibt sich aus dem Missverständnis zwischen den Forschenden und den potenziellen Interviewpartner*innen über das Ziel der Erhebungen. Wie im Kapitel 3.2 beschrieben, zielt die Erhebung neben dem Prozesswissen insbesondere auch auf das Deutungswissen der Akteure ab. Nach der Erstkontaktaufnahme kommt es jedoch wiederholt zu Absagen der Interviews mit der

Begründung, dass die Befragten nicht für den Standortplanungsprozess zuständig seien, mit anschließendem Verweis auf die Standortplanungs-*Leads* als geeignetere Interviewpartner*innen. Diese Selbsteinschätzung wurde oft von Akteuren vorgenommen, bei denen sich in einem späteren Zeitpunkt des Forschungsprozess herausstellt, dass sie in verschiedenen Formen an der MH-Standortplanung beteiligt sind bzw. klare Interessen und Standortansprüche formulieren können. Es ist davon auszugehen, dass viele angefragte Expert*innen annehmen, dass das Ziel der Erhebung darin bestünde, den MH-Standortplanungsprozess im Sinne einer empirischen Untersuchung möglichst detailliert zu rekonstruieren. Der Fokus liegt jedoch darauf, alle beteiligten Akteure sowie deren allgemeine Bewertung des Planungsprozesses und potenziellen Strategien zur Einflussnahme einzubeziehen. Im Laufe des Forschungsprozesses wird bei der Erstkontaktaufnahme zunehmend darauf geachtet, dieses Missverständnis zu vermeiden. In den meisten Fällen ist dennoch nach Absage eine weitere Konkretisierung des Erhebungszieles nötig, um Interviewzusagen zu erhalten.

6.3 Leitfaden und Durchführung der Interviews

Thematisierung einzelner MH-Angebote statt MH als Ganzes

Während der Interviews wird häufig statt explizit über den Standortplanungsprozess der MH über die einzelnen Angebote innerhalb der MH gesprochen. Dies kann grundsätzlich im Sinne des Forschungsinteresses sein, beispielsweise wenn die Entwicklung einzelner Angebote die Planung der MH als Ganze maßgeblich beeinflusst. In vielen Interviewverläufen ist jedoch oft nicht klar, inwiefern die Planung der MH tatsächlich von den einzelnen Angeboten abhängt. Es ist anzunehmen, dass durch eine explizite Fragestellung über die Relevanz einzelner Angebote im Standortplanungsprozess im Leitfaden diese Ungenauigkeit vermieden werden kann. Diese Ungenauigkeit kann auch mit der oft unklaren Definition von MHs zusammenhängen. Eine allgemeine Thematisierung des jeweiligen MH-Verständnisses innerhalb der Interviews kann dazu beitragen, dass hier auch die Relevanz einzelner Angebote stärker reflektiert wird.

Unterschiedliche Gewichtung einzelner Themen über den Erhebungsprozess hinweg

Die verwendeten Leitfäden und Interviews weisen im Laufe der Forschung eine unterschiedliche Gewichtung der Themen auf. Obwohl der Leitfaden nur geringfügig angepasst wird, liegt der Fokus bei den ersten Interviews stärker auf den strategischen

Maßnahmen auf Bundesebene, während in späteren Interviews zunehmend Fragen zur Nutzung privater Flächen für öffentliche MH-Standorte im Mittelpunkt stehen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der Interviews und führt zudem zu Erhebungslücken in einzelnen Fallbeispielen.

Missverstandene und suggestive Fragestellung

Die Frage 5.3 im Interviewleitfaden (siehe Anhang IV) zielt darauf ab, relevante *exogene Schocks* zu erheben. Bei der Durchführung der Interviews wird die Frage jedoch oft missverstanden. Antworten, die nicht im Zusammenhang mit der Feldumwelt, sondern direkt mit dem Feld der MH-Standortplanung zusammenhängen, sind häufig. Ebenso können die Befragten oft keine *exogenen Schocks* nennen. Wenn anschließend Beispiele für *exogene Schocks* durch den Interviewer genannt werden, werden diese oft bestätigt, jedoch ohne, dass weitere Aspekte des genannten bzw. anderer Schocks ausgeführt werden. Dies deutet darauf hin, dass die Nennung der Beispiele durch den Interviewer in diesem Kontext einen suggestiven Charakter hat und somit die Erhebung verzerrt. Ein Pretest des Interviewleitfadens vor den Expert*inneninterviews könnte helfen einzuschätzen, ob es zielführender wäre, die Frage umzuformulieren, detaillierter auszuführen, zu einem anderen Zeitpunkt zu stellen oder eine andere Erhebungsmethode zu wählen.

Zurückhaltung der Expert*innen bei sensiblen Fragestellungen

Ein weiteres Problem bei der Durchführung der Interviews ist, dass sich einige Expert*innen bei der Thematisierung von Konflikten und Interessensgegensätzen im Standortplanungsprozess stark zurückhielten oder nach Formulierung der Kritik diese für die Verwendung in der Arbeit zurückzogen. Diese Verzerrung ist besonders problematisch, da die Arbeit stark auf die Darlegung der Interessenkonflikte zwischen verschiedenen Akteuren fokussiert (vgl. Kapitel 1.1). Um die Erhebung der Interessenwidersprüche und Konflikte zu gewährleisten, werden den Expert*innen bereits im Vorfeld der Durchführung der Interviews eine Anonymisierung angeboten. Weitere Maßnahmen könnten sein, die Anonymisierung vertraglich zu fixieren oder die Veröffentlichung der Arbeit auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben und dies den Expert*innen im Vorfeld der Durchführung des Interviews mitzuteilen. Zudem kann es zielführend sein, sensible Informationen über mögliche Konflikte von Interviewpartner*innen zu erheben, die zum Zeitpunkt der Erhebung keine aktive Rolle im Standortplanungsprozess haben, wie beispielsweise ehemalige Mitarbeiter*innen von an der Planung beteiligten Institutionen.

6.4 Wahl des Ausgangsmaterials

Fehlende systematische Analyse von Beschlüssen, Anträgen, Anfragen und Sitzungsprotokollen aus Stadt- und Bezirksrat

Als Datenbasis bzw. das Ausgangsmaterial für die Analysen dieser Arbeit fungieren die Transkriptionen der durchgeführten Expert*inneninterviews sowie weitere Dokumente, insbesondere die Strategiepublikationen und -beschlüsse im Kontext der öffentlichen MH-Projekte. Zudem fließen weitere Dokumente in die Analyse ein, wie in Kapitel 3.1 beschrieben. Diese Dokumente werden mittels einer systematischen Online-Analyse ermittelt, allerdings sind dabei einige Lücken entstanden. Beschlüsse, Anträge, Anfragen sowie Sitzungsprotokolle der Stadt- und Bezirksräte, die im Zusammenhang mit den öffentlichen MH-Projekten stehen, fließen zwar vereinzelt in die Analyse ein (vgl. Kapitel 4.1.1.5 und 4.2.1.1), jedoch werden die Dokumente nicht systematisch gescreent. Diese können wichtige Inhalte des Standortplanungsprozesses und Positionen einzelner Akteure enthalten. Da diese Informationen größtenteils öffentlich zugänglich sind, bieten sie sich aus pragmatischen Gründen für die Analyse an.

Fehlende Analyse von Ausschreibungsdokumenten

Eine weitere relevante Datenquelle sind die Ausschreibungsdokumente. Wie in Kapitel 4.1.1.3 detaillierter beschrieben, können innerhalb von Ausschreibungen einige zentrale Aspekte der MH-Standortplanung festgelegt werden. Die Ausführungen in diesem Kapitel basieren jedoch ausschließlich auf den Aussagen der interviewten Expert*innen und nicht auf den originalen Ausschreibungsdokumenten, da diese trotz Bemühungen nicht verfügbar sind. Durch die Einbeziehung dieser Dokumente können zusätzliche Erkenntnisse bezüglich der Struktur des MH-Standortplanungsprozesses gewonnen und die Aussagen in den Expert*inneninterviews trianguliert werden, was die Validität der Ergebnisse erhöhen würde.

Fehlende Analyse von Geodaten

Zudem ist die Ergänzung der Analyse um quantitative Methoden, insbesondere von Geodaten, zu nennen, die im Kapitel 8.1 ausführlicher diskutiert wird. Als ein zentrales Problem stellt sich dabei die Verfügbarkeit von aktuellen und reliablen Geodaten im Kontext der öffentlichen MH-Projekte dar. Ein Grund hierfür könnte sein, dass MHs im Vergleich zu Haltestellen des klassischen öffentlichen Verkehrs ein vergleichsweise neues

Phänomen sind und zudem eine höhere Dynamik in Bezug auf Standort und Ausstattung aufweisen. Eine zielführende Analyse wird zusätzlich erschwert durch das anbieterunabhängige und insbesondere *freefloating*-basierte MH-Projekt der Mobilitätspunkte, da die Geschäftsgebiete der einzelnen Sharingmobility-Anbieter variabel sind, oft nur für registrierte Nutzer*innen einsehbar und nicht in GIS-geeigneten Datenformaten verfügbar sind.

7 Handlungsempfehlungen

Wie bereits in Kapitel 1.1 erläutert, ist das Ziel dieser Arbeit, mit einer möglichst neutralen Haltung dem Forschungsgegenstand gegenüber den Standortplanungsprozess aus Sicht der Akteure zu beschreiben. Dementsprechend soll es sich bei dieser Arbeit in Anlehnung an Schwedes (2021, S. 163f) auch um keine „beratende Studie“ handeln. Methodisch betrachtet können aus einer Fallstudie heraus nur bedingt Handlungsempfehlungen formuliert werden (vgl. Lamker et al., 2014, S. 18f). Als Verfasser der Handlungsempfehlungen verzichtet der Autor zudem bewusst auf die Rolle des „Planers als neutralen Vermittler“ zwischen den Akteuren. In Bezug auf Roggendorf et al. (2011, S. 301) besteht die Annahme, dass es innerhalb von Planungsprozessen keinen neutralen und wertfreien Standpunkt gibt. Darüber hinaus würde der Autor, mit einem vermittelnden Forschungsselbstverständnis, in der Logik der Feldtheorie von Fligstein & McAdam (2012) mit großer Wahrscheinlichkeit im Sinne bestehender Felddynamiken agieren. Selbst wenn die Handlungsempfehlungen darauf abzielen, den *Herausforderern* mehr Macht und Einfluss zuzugestehen, zielt eine „Vermittlung“ immer auf die Verfestigung der Stabilität des *Strategischen Handlungsfeldes* und somit auf die Reproduktion bestehender Rollen ab. Daher werden die Handlungsempfehlungen explizit aus der Perspektive der jeweiligen Akteure bzw. Akteurstypen heraus formuliert (vgl. Abb. 20). Lediglich die im Unterkapitel 7.1 diskutierte Handlungsempfehlung ist nicht an einen bestimmten Akteurstyp adressiert. Sie dient dem allgemeinen Verständnis von MH-Standortplanungsprozessen, unabhängig von der Position des lesenden Akteurs im Planungsprozess bzw. Handlungsfeld. Ziel ist es zudem, die theoretischen Annahmen von Fligstein & McAdam (2012) über die Entstehung, (Re-)Stabilisierung, den Wandel und die Erschütterung von SHs in Form von adaptiven Strategieelementen in die Handlungsempfehlungen einzubauen.

	Etablierte und GIU	Herausforderer
7.1 "How-To" MH-Standortplanungsprozess		
7.2 Übernahme privater MH-Systeme als Innovatives Handeln	<i>Kommunale Akteure als Etablierte im Feld der öffentlichen MH-Systeme</i>	<i>Kommunale Akteure als Herausforderer im Feld der geschlossenen MH-Systemen</i>
7.3.1 Veröffentlichen von Strategien und Leitfäden		
7.3.2 Eigentum und Betrieb von Sharing-Fahrzeugflotten		
7.4 Empfehlungen für den GIS-Bereich als Ergänzung zu Duran-Rodas (2022)		

Als Zielgruppe relevant
 Als Zielgruppe nicht relevant

Abb. 20: Überblick relevante Zielgruppe für Handlungsempfehlungen

7.1 „How-To“ MH-Standortplanungsprozess

Die folgenden Ausführungen basieren auf den empirischen Ergebnissen dieser Arbeit, insbesondere den in Kapitel 4.1 dargestellten Erkenntnissen. Wie weiter oben beschrieben, zielt diese Handlungsempfehlung darauf ab, verschiedenen Akteuren und Interessierten einen Überblick über die Gestaltung von MH-Planungsprozessen zu bieten. Abb. 21 zeigt eine chronologische Abfolge zentraler Arbeitspakete innerhalb der MH-Standortplanung. Dabei handelt es sich um eine idealtypische Darstellung. Die einzelnen Arbeitspakete müssen nicht zwingend in der angegebenen Reihenfolge stattfinden, zudem ist anzunehmen, dass einige Arbeitspakete in der Realität zeitgleich ablaufen bzw. sich zeitlich überschneiden.

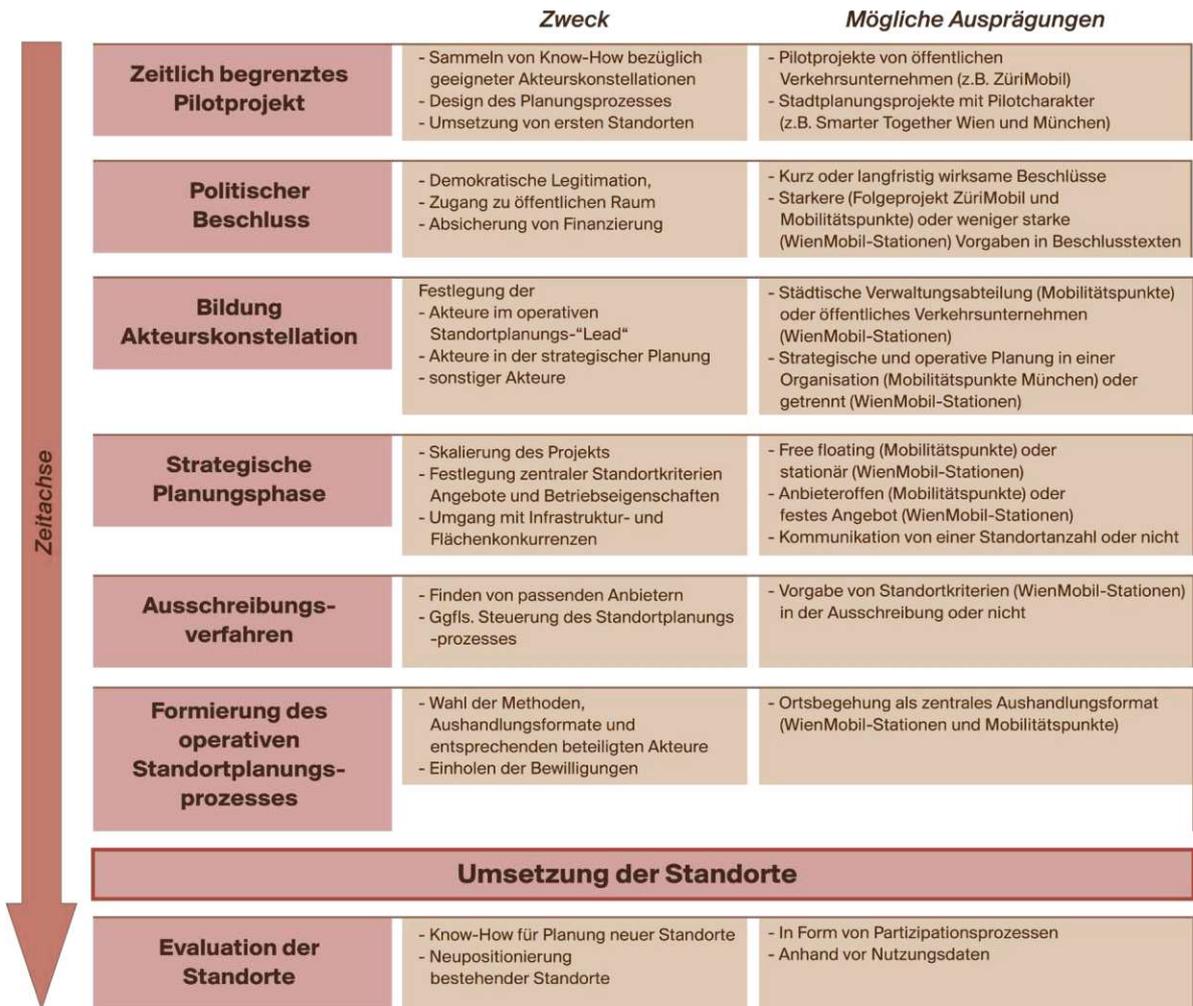


Abb. 21: "How To"-MH-Standortplanungsprozess

Zeitlich begrenztes Pilotprojekt

In allen drei Fallbeispielen sind zeitlich begrenzte Projekte mit Pilotcharakter entscheidend für die Formierung des Feldes (vgl. Kapitel 4.2.1.4). Dabei kann es sich um Projekte verschiedener Art handeln. In der Empirie sind manche stärker an der Forschung, andere hingegen mehr auf die Umsetzung von Pilotstandorten ausgerichtet. Gemeinsam ist ihnen, dass sie gezielt Wissen im Kontext des jeweiligen Bezugsraums aufbauen, insbesondere hinsichtlich möglicher Akteurskonstellationen, des Designs des Standortplanungsprozesses und der konkreten Umsetzung von Standorten. Ein zentraler Vorteil der zeitlichen Begrenztheit dieser Projekte liegt darin, dass ihr Finanzierungsvolumen und somit das Risiko deutlich geringer sind, während es gleichzeitig leichter fällt, die erforderlichen Mittel zu mobilisieren. Darüber hinaus bilden erfolgreich durchgeführte Pilotprojekte eine wichtige Grundlage, um zu einem späteren Zeitpunkt größere Finanzierungsvolumen vor Fördergeber*innen zu argumentieren.

Politischer Beschluss

Die Bildung der Akteurskonstellation, die strategische Planungsphase und der politische Beschluss des öffentlichen MH-Projekts sind zeitlich und inhaltlich eng miteinander verknüpft. Der politische Beschluss ist ein zentraler formeller Bestandteil des Prozesses. Neben der Festigung des Feldes durch demokratische Legitimation ermöglicht dieser meist den Zugang zum öffentlichen Raum und sichert eine längerfristige Finanzierung. In den Beschlüssen können dabei im unterschiedlichen Maß Vorgaben für die Standortplanung gemacht werden (vgl. Kapitel 4.1.1.1)

Bildung Akteurskonstellation

Oft entwickelt sich eine Akteurskonstellation, die die zentralen Zuständigkeiten in der operativen und strategischen Planung festlegt. In den Fallbeispielen werden unterschiedliche Modelle identifiziert, wobei sich insbesondere die Rolle der öffentlichen Verkehrsunternehmen deutlich unterscheidet (vgl. Kapitel 4.1.1.4 und 4.1.3). Die genaue Entstehung dieser Akteurskonstellationen konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht behandelt werden.

Strategische Planungsphase

Die entsprechenden Akteure initiieren die strategische Planungsphase, in der die wichtigsten Eckpunkte des MH-Projekts sowie die Standortplanung festgelegt werden. In den Fallbeispielen ist dieses Arbeitspaket eng mit den entsprechenden Beschlüssen verknüpft. Ein zentrales Element ist dabei die öffentliche Kommunikation der Zielvorgaben hinsichtlich der Anzahl der Standorte. Darüber hinaus können in dieser Phase wichtige Weichen für die Priorisierung der Standortkriterien gestellt werden (vgl. Kapitel 4.1.2).

Ausschreibungsverfahren

Ein weiterer wichtiger Schritt zur konkreten Umsetzung und zum Betrieb von MH-Standorten ist der Ausschreibungsprozess für die entsprechenden Sharingmobility-Betreiber. In diesem Prozess können Vorgaben für die Standortplanung in unterschiedlichem Umfang gemacht werden, wobei auch die Interessen der Betreiber in unterschiedlichem Maße berücksichtigt werden können.

Formierung des operativen Standortplanungsprozesses

Bei der Formierung des operativen Standortplanungsprozesses wird festgelegt, welche Akteure bei der operativen Planung und Umsetzung von Standorten beteiligt sind und in welchen Modus diese diskutiert werden. Im Fallbeispiel der WienMobil-Station und

Mobilitätspunkten werden Standortvorschläge durch den *Lead* erarbeitet und anschließend in einer gemeinsamen Ortsbegehung begutachtet. In diesem Schritt spielt auch die Planung und Einholung von Bewilligungen sowie die Berücksichtigung potenzieller Umbauprojekte in naher Zukunft eine zentrale Rolle für die Umsetzung der MH-Standorte.

Evaluation der Standorte

Nach der Umsetzung der ersten Standorte erfolgt eine Evaluierung. Das Ziel besteht darin, Erfahrungen für zukünftige Standorte zu sammeln und gegebenenfalls bestehende Standorte anzupassen oder neu zu positionieren. Im Rahmen der Fallbeispiele wurden für diesen Schritt keine spezifischen Daten erhoben. Grundsätzlich eignen sich partizipative Prozesse wie Befragungen und Workshops mit Nutzer*innen und Anrainer*innen sowie die Auswertung von Nutzungsdaten der Fahrzeuge für eine solche Evaluierung.

7.2 Übernahme privater MH-Systeme als *Innovatives Handeln*

In den folgenden Ausführungen soll auf Basis der feldtheoretischen Annahmen von Fligstein & McAdam (2012) die Übernahme privater MH-Systeme diskutiert werden. Dabei wird erörtert, inwiefern geschlossene Systeme (vgl. 4.2.1.2), umgesetzt werden könnten, insbesondere auf privaten Stellplatzflächen.

Aus dem Interessenprofil verschiedener Akteure im Kontext der öffentlichen MH-Systeme ergeben sich mehrere Vorteile. In allen Fallbeispielen wird die Umsetzung von MH-Infrastruktur auf privaten Flächen thematisiert (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, Mobilitätsreferat, 2021). Aus Sicht von verkehrs- und raumplanerischen Akteuren könnte durch den weitgehenden Zugriff auf private Flächen der steigende Nutzungsdruck im öffentlichen Raum verringert werden. Zusätzlich könnte die Vergrößerung der Zielgruppe den Nutzungsgrad der einzelnen Fahrzeuge erhöhen. Intermodale *First-/Last-Mile*-Wegekette könnten effizient umgesetzt und attraktiver gestaltet werden (vgl. E7, E2.1, E2.2), da sich die Sharingmobility-Angebote in unmittelbarer Nähe der Anfangs- und Endpunkte von Wegen befinden. Dies stellt auch aus der Perspektive der Nutzer*innen einen wesentlichen Vorteil dar, ebenso wie die Vereinheitlichung der Buchungssysteme (vgl. E5, E7). Aus Sicht der Fahrzeugbetreiber bietet die Nutzung privater Flächen den Vorteil, dass die Fahrzeuge besser vor Witterungseinflüssen geschützt sind, da private Flächen häufiger überdachte Bereiche umfassen. Auch für Grund- bzw.

Immobilieeigentümer*innen stellt dies eine attraktive Nachnutzungsmöglichkeit für ungenutzte Tiefgaragenstellplätze dar.

In Bezug auf die Akteurskonstellationen von privaten im Vergleich zu öffentlichen MH-Systemen ist die vergleichsweise schwache Rolle staatlicher Akteure hervorzuheben, während Grundeigentümer*innen eine eindeutige *Etablierten*-Position einnehmen. So agieren beispielsweise die Wiener Linien als typische *Herausforderer*, wenn sie sich als Koordinatorin für Sharing-Angebote anbieten. Die endgültige Entscheidung über die Nutzung der Dienstleistung liegt jedoch bei den Grundeigentümer*innen oder deren Vertreter*innen, wie etwa Immobilienentwickler*innen.

Die Stabilität dieser Ordnung basiert unter anderem auf einem gemeinsamen Verständnis über Regeln und Rollen innerhalb des Feldes (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 88f). Die Expert*innen rechtfertigen die Ordnung im Feld der privaten MHs auf Basis des Eigentumsrechts und der Finanzierungsverantwortung unter den gegebenen Bedingungen. Zudem bewerten sie eine Marktsituation, in der öffentliche und private MH-Systeme nebeneinander bestehen, grundsätzlich positiv (vgl. E6, E1). Gleichzeitig erwähnen sie aber auch die Vorteile der Nutzung privater Flächen im Standortplanungsprozess, was als *alternative Vorstellung* des Feldes interpretiert werden könnte (vgl. Fligstein & McAdam, 2012, S. 13). Diese alternative Vision wird jedoch als unrealistisch eingeschätzt und nicht aktiv verfolgt.

Wie im Kapitel 2.1 beschrieben, erklären Fligstein & McAdam (2012) bedeutende Veränderungen in der Akteurskonstellation durch einen *exogenen Schock*, kombiniert mit *innovativem Handeln* der Akteure. Ein zentraler *exogener Schock* könnte aus dem Feld der Stadtpolitik resultieren, wenn nach einer Wahl jene Parteien oder politischen Akteure an die Macht kommen, die ein großes Interesse am umfassenden Ausbau öffentlicher MH-Systeme haben. In diesem Zusammenhang kann eine Novelle des Stellplatzregulativs, die die Kompensation von Pflichtstellplätzen explizit auf das öffentliche MH-Angebot bezieht, im Sinne *innovativen Handelns* forciert werden.

Ein weiterer potenzieller *exogener Schock* kann sich aus technologischen Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugtechnik ergeben (vgl. Kapitel 4.2.3.2), etwa durch kostengünstige Ortungstechnologien, die auch in geschlossenen oder unterirdischen Räumen einsetzbar sind. *Innovatives Handeln* kann darin bestehen, diese Technologie in privaten Räumen zu nutzen.

In einem solchen Szenario müssen jedoch rechtliche Fragen geklärt werden, etwa welche Rechte und Pflichten für die Akteure bei einem weitreichenden Betrieb öffentlicher MH-Strukturen auf privaten Grundstücken bestehen. Andernfalls kann ein erheblicher Mehraufwand für *etablierte* Akteure oder *IGUs* entstehen, der jedoch durch ein effektives Vertragsmanagement abgemildert werden kann.

Zudem besteht das Risiko, dass Sharingmobility-Betreiber, die in das öffentliche MH-Projekt integriert sind, sich zu Monopolisten oder Oligopolisten entwickeln, was ihre Position im öffentlichen MH-System immens stärkt und möglicherweise zulasten des *etablierten* Akteurs und großer Teile der Nutzer*innengruppen geht (vgl. Behrendt et al., 2020, S. 15f). Der Betrieb von Sharingmobility-Infrastruktur durch kommunale Akteure kann hier als Gegenmaßnahme diskutiert werden (vgl. Kapitel 7.3.2).

7.3 Stärkung der Feldeinigung

Im folgenden Kapitel werden zwei Aspekte diskutiert, die das Ziel verfolgen, die Akteursstrukturen des MH-Standortplanungsprozesses zu festigen und diesen zudem resilienter gegenüber *exogenen Schocks* zu machen. Die Handlungsempfehlungen richten sich dabei explizit an die Akteursgruppe der *Etablierten*, insbesondere an städtische Akteure bzw. städtische Verkehrsbetriebe.

7.3.1 Veröffentlichen von Strategien und Leitfäden

Die folgende Handlungsempfehlung stützt sich auf Aussagen in zwei verschiedenen Interviews (vgl. E2.3, E7), in denen die Veröffentlichung von Leitfäden abseits der Fallbeispiele besprochen wird. Die zentralen Erkenntnisse können jedoch auch grundsätzlich auf das Feld der MH-Standortplanung sowie auf Strategiepublikationen angewendet werden. Das Verfassen und Veröffentlichen von Strategien oder Leitfäden hat aus Sicht der *Etablierten* zwei wesentliche Vorteile:

Einerseits ermöglicht es, planerische Vorgaben im Sinne des eigenen Interessenprofils in den Planungsprozess einfließen zu lassen und nach eigenen Vorstellungen zu gestalten. Andererseits haben *etablierte* Akteure mit dem Veröffentlichen von Strategien und Leitfäden die Möglichkeit, das gemeinsame Verständnis des Feldes (vgl. Fligstein and McAdam, 2012, S. 10f bzw. Kapitel 2.1.1) verschiedener Akteure nach eigenen

Interessensprofilen zu beeinflussen. Durch die Veröffentlichung der Strategie bzw. des Leitfadens können die eigenen planerischen Standpunkte einer breiten Anzahl an Akteuren vermittelt werden. Dies betrifft nicht nur jene Akteure, die bereits direkt an der MH-Standortplanung beteiligt sind und möglicherweise bereits nicht veröffentlichte Strategien der *Etablierten* kennen. Auch Akteure in der erweiterten Feldumwelt, die einen indirekten Einfluss auf den Planungsprozess haben könnten, werden durch die Veröffentlichung erreicht.

Auch ohne rechtlich verbindliche Vorgaben stärkt dies die Position der *etablierten* Akteure im Planungsprozess. Es kann dabei zielführend sein, nicht alle strategischen Vorgaben oder nur in einem bestimmten Detaillierungsgrad in Form von formellen Beschlüssen zu veröffentlichen. Ein großer Nachteil rechtlich bindender Vorgaben ist die mangelnde Flexibilität in der operativen Planungspraxis, die angesichts der hohen Diversität der Standortbedingungen hinderlich sein kann. Durch Strategien und Leitfäden informeller Art bleibt hier ein größerer Handlungsspielraum erhalten.

7.3.2 Eigentum und Betrieb von Sharing-Fahrzeugflotten

Auch das Eigentum und der Betrieb von Sharing-Fahrzeugflotten durch kommunale Akteure kann Vorteile für die Festigung der Rolle der *Etablierten* haben. Obwohl die Sharingmobility-Anbieter in den untersuchten Fallbeispielen lediglich einen geringen direkten Einfluss auf die MH-Standortplanung haben, sind diese Akteure sehr anfällig für verschiedene *exogene Schocks*. Der potenziell krisenanfällige Sharingmobility-Markt (vgl. Kapitel 4.2.2.3) und die langfristige Entwicklung des Einflusspotenzials der privaten Anbieter lassen sich schwer abschätzen.

Neben der erhöhten Krisenresilienz ist zudem davon auszugehen, dass sich auch die digitale Integration im Sinne eines städtischen Mobility-as-a-Service-Konzepts (MaaS) (vgl. Kapitel 4.2.4.3) sich mit einem kommunalen Betrieb leichter umsetzen ließe. In diesem Rahmen hätten gegensätzliche Interessenprofile zwischen öffentlichen Akteuren und privaten Anbietern bezüglich Fragen der Datenweitergabe und Buchungsplattformen weniger Bedeutung.

Beim auslaufenden „MVG-Rad“, welches in die Mobilitätspunkte integriert ist, handelt es sich um eine Fahrradsharing-Flotte, die durch den städtischen Verkehrsbetrieb MVG betrieben wird. Inwiefern die Umsetzung eigens betriebener Sharing-Flotten für städtische

Akteure in Zukunft hinsichtlich ausschreibungsrechtlicher Vorgaben und Finanzierungsmöglichkeiten realistisch ist, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht geprüft werden. Auch die Gründe für die Einstellung des „MVG-Rads“ bzw. die Ausschreibung eines neuen Fahrradsharing-Systems können nicht erörtert werden. Innerhalb des begutachteten Datenmaterials finden sich zwar Hinweise auf eine Skepsis gegenüber den privaten Sharingmobility-Anbietern aufgrund der oben genannten Gründe, jedoch wird in keinem Fall eine Perspektive auf MH-Systeme ohne Beteiligung privater Akteure eröffnet.

7.4 Empfehlungen für den GIS-Bereich als Ergänzung zu Duran-Rodas (2022)

Die folgenden Handlungsempfehlungen beziehen sich auf die Verwendung von Geoinformationssystemen (GIS) im Standortplanungsprozess. Auch diese Empfehlungen haben insbesondere die Zielgruppe der *Etablierten*, im Kontext dieser Arbeit also der städtischen Akteure bzw. der städtischen Verkehrsunternehmen. Die folgenden Ausführungen sind dabei als Ergänzung des Leitfadens „Guidelines for the integration of mobility hubs into urban space“ von Duran-Rodas (2022) zu verstehen.

In den untersuchten Fallbeispielen wird die GIS-Methodik zu zwei entscheidenden Zeitpunkten im Planungsprozess angewandt: Einerseits in der frühen, strategischen Phase zur Abschätzung der Standortanzahl und andererseits in der operativen Phase zur Ausarbeitung von Standortvorschlägen vor Ortsbegehungen (vgl. Kapitel 4.1.1.2).

Eine ähnliche Logik lässt sich auch bei Duran-Rodas (2022, S. 10) finden. Die Autor*innen unterscheiden in ihrem Leitfaden zwischen *macro level* und *micro level*, wobei es bei die GIS-gestützte Untersuchung des *macro level* nicht die Ermittlung der Gesamtanzahl an umzusetzenden Standorten, sondern auf die Priorisierung von Stadtbezirken gerichtet ist. Diese Priorisierung erfolgt in den untersuchten Fällen jedoch nicht nach quantitativen Kriterien, sondern orientiert sich an der Akteurskonstellation und bestehenden verkehrsbezogenen Projekten, was die Standortauswahl beeinflusst (vgl. E4, E3). Auch städtebauliche Entwicklungsgebiete werden laut den Expert*innen in der Realität aufgrund des leichteren Zugangs zu Flächen priorisiert (vgl. Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020, E6, E1). Dies zeigt, dass die strategische Standortplanung oft stärker von praktischen Erwägungen als von idealistischen Zielvorstellungen geleitet wird, wie der Leitfaden von Duran-Rodas (2022) es nahe legt. Eine Anpassung der GIS-Methodik, um Faktoren wie

Parteizugehörigkeit der Bezirksvorstehungen oder aktuelle Stadtentwicklungsprojekte einzubeziehen, könnte diese Realitäten besser widerspiegeln.

GIS-Methoden explizit für die Ermittlung der Gesamtanzahl an umzusetzenden Standorten finden sich in dieser Form nicht bei Duran-Rodas (2022), jedoch kann die Methodik für die Ermittlung von MH-Standorten auf dem *micro level* hierfür hilfreich sein. Im Rahmen dieser Arbeit werden spezifische GIS-Methodiken auf der operativen beziehungsweise Mikroebene nicht detailliert untersucht. Dennoch offenbart das Interviewmaterial einige GIS-integrierbare Standortkriterien von hoher Relevanz, die im Leitfaden von Duran-Rodas (2022) unerwähnt bleiben (vgl. Abb. 22).

Ein zentrales, wiederholt diskutiertes Kriterium betrifft die Berücksichtigung von Umbauprojekten und Baustellen im Rahmen der MH-Standortplanung. Es gilt zu verhindern, dass Standorte unmittelbar vor Beginn eines Bauprojekts realisiert werden, während gleichzeitig das Potenzial dieser Flächen für die Integration in die Standortplanung genutzt werden könnte (vgl. Kapitel 8.4). Obwohl technische Aspekte bezüglich der Integration in das GIS meist unproblematisch sind, stellt die Verfügbarkeit entsprechender Daten oft eine Herausforderung dar (vgl. E5).

Im Kapitel 4.1.2.1 werden die Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum diskutiert, wobei das Thema Begrünung besondere Aufmerksamkeit erhielt. Zudem wird wiederholt auf die hohen Standortansprüche für Baumpflanzung aufmerksam gemacht (vgl. E4, E3, E6, E9). Inwiefern eine Priorisierung von Begrünung entgegen der MH-Standortplanung auch tatsächlich im Interesse der *Etablierten* bzw. der Standortplanungs-*Leads* ist, muss im Einzelfall betrachtet werden. Für ein GIS mit einem aus raumplanerischer Sicht ganzheitlichen Ansatz empfiehlt es sich jedoch jene Mikrostandorte, welche Baumbepflanzung in Frage kommen in das System einzuarbeiten. Zudem können aktuelle und potenziell in der Zukunft liegenden Hitze-Hotspots in das GIS eingearbeitet werden.

Ein weiteres Standortkriterium, das im Leitfaden von Duran-Rodas (2022) keine Erwähnung findet, sind eventuelle ehemalige Standorte von Sharingmobility-Angebote. In Kapitel 4.1.2.2 findet sich eine ausführliche Thematisierung dieses Standortkriteriums.



Abb. 22: GIS-integrierbare Standortkriterien

8 Ausblick

Im folgenden Kapitel werden Forschungsfragen und -designs erörtert, die sich implizit aus der Sichtung und Analyse des Datenmaterials ergeben haben, jedoch innerhalb der Arbeit nicht vertieft behandelt werden. Diese Fragestellungen und Forschungsansätze bieten Potenzial für weiterführende Studien und könnten wichtige Erkenntnisse für das Thema der MH-Standortplanung liefern.

8.1 Ergänzung der Analyse um quantitative Methoden

Diese Arbeit bedient sich ausschließlich qualitativer Methodik. Dies insofern beabsichtigt, als dass der Fokus der Forschungsfragen auf der Analyse des Planungsprozesses, insbesondere der Akteure und ihrer Interessens- und Handlungshintergründe steht. Der tatsächliche Output des Planungsprozesses, also die quantitative „Messung“ von MH-Standorten und den Eigenschaften im physischen Raum, steht weniger im Fokus. Eine Untersuchung dieser Ebene im Zusammenhang mit den erhobenen Daten und Erkenntnissen dieser Arbeit wäre interessant. So könnten Ergebnisse dieser Arbeit, insbesondere jene aus dem Kapitel 4.1.2 mit quantitativen Methoden trianguliert werden. Aussagen einzelner Akteure bezüglich ihrer Einschätzung über den Planungsprozess, insbesondere den tatsächlich umgesetzten Standorten, könnten mit den tatsächlich umgesetzten Standorten verglichen werden. Zudem könnten Verzerrungen, die mit der Interviewmethodik verbunden sind, wie beispielsweise sozial erwünschtes Antwortverhalten, korrigiert werden.

Zudem bietet sich die Möglichkeit, mit Hilfe einer geoinformationsgestützten Analyse zu erörtern, inwiefern sich die Dichte von MH-Standorten mit anderen räumlichen Faktoren

deckt, wie beispielweise dem Einkommen der Bevölkerung oder anderen sozialraumanalytischen Faktoren. Erkenntnisse aus dieser Analyse könnten wiederum qualitativ untersucht werden, um Erklärungsmuster aufzudecken.

Die spannendste Frage im Rahmen dieser Arbeit wäre jedoch, inwiefern die Akteurskonstellation Einfluss auf die tatsächliche Verortung der Standorte hat. Insbesondere könnten hier zwei Hypothesen diskutiert werden:

- Wenn öffentliche Verkehrsbetriebe den *Lead* im Standortplanungsprozess innehaben, werden mobilitätsbezogene Standortfaktoren im Zusammenhang mit dem ÖPNV höher gewichtet.
- Wenn kommunale Akteure den *Lead* im Standortplanungsprozess innehaben, wird die Vermeidung von Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum höher gewichtet.

Diese Thesen lassen sich aus dem Interessenprofil der Akteursgruppen ableiten. Während zu erwarten wäre, dass die städtischen Verkehrsbetriebe mit den MH eher das Ziel verfolgen, Sharingmodi als Zubringer in ihr „klassisches“-ÖV-System zu nutzen, könnte angenommen werden, dass für kommunale stadtplanerische Akteure die ganzheitliche Strukturierung des Öffentlichen Raums und der Mobilität im Fokus steht.

Ein Forschungsdesign, das weniger auf einer Fallstudie basiert, könnte hierbei dienlich sein. Der Fokus sollte darauf liegen, möglichst viele ähnliche Fälle zu untersuchen, in denen städtische Verkehrsbetriebe und kommunale stadtplanerische Akteure den MH-Standortplanungs-*Lead* innehaben. Methodisch ergeben sich hierbei zwei Herausforderungen: Einerseits ist fraglich, inwiefern eine ausreichende Stichprobengröße erreicht werden kann, bei der sich die einzelnen Stichprobenelemente in möglichst vielen Ausprägungen außer dem *Lead* ähneln. Damit zusammenhängend, ist es andererseits hinsichtlich der Komplexität der Planungsverfahren und urbaner Räume nahezu unmöglich, alle Einflussvariablen vollständig zu erfassen und zu dimensionieren. Die Fallbeispiele dieser Arbeit zeigen zudem, dass bereits innerhalb der begrenzten Projekträume die Standorte heterogen verteilt sind. Eine Triangulation mit qualitativen Methoden könnte hier hilfreich sein, in denen die entsprechenden *Lead*-Akteure in einem virtuellen Setting MH-Standorte verorten. So könnte im Sinne einer Laboruntersuchung eine Vielzahl an Einflussfaktoren kontrolliert werden.

8.2 Tiefergehende Analyse bestimmter Akteursgruppen

Sachbearbeiter*innen in der Verwaltung

Innerhalb dieser Arbeit bzw. der durchgeführten Interviews liegt der Fokus insbesondere auf den Akteursgruppen der Bezirksvertretung, öffentlicher Verkehrsunternehmen sowie bundesstaatlicher Akteure. Auch Akteure der städtischen Verwaltung werden interviewt, allerdings nur jene, die schwerpunktmäßig an der Konzeptionierung der untersuchten MH-Projekte beteiligt sind. Verwaltungseinheiten, die zwar nicht direkt an der Standortplanung beteiligt sind, aber die Genehmigungen bzw. Bewilligungen für einzelne MH-Standorte erteilen, sind in der Untersuchung unterrepräsentiert. Dazu zählen beispielsweise Verwaltungseinheiten, die für die Verkehrssicherheit zuständig sind. Diese Akteure werden in den Interviews lediglich am Rande erwähnt und oft als nicht beeinflussbarer Faktor betrachtet. Da jedoch die Genehmigungen bzw. Bewilligungen eine unverzichtbare Voraussetzung für die Umsetzung der Standorte darstellen, ist eine weiterführende Untersuchung dieser Akteursgruppen von großem Interesse. Hier könnte untersucht werden, welche Vorgaben im Kontext der Verkehrssicherheit relevant sind und in welcher Form (z.B. Verordnungen oder Richtlinien) diese festgeschrieben sind. Auf Basis dessen könnte analysiert werden, inwieweit einzelne Sachbearbeiter*innen Vorgaben im Hinblick auf ihre eigenen Interessen und Wertvorstellungen unterschiedlich interpretieren und wie sich dies auf die abschließende Standortplanung auswirkt. Um diese Fragestellung zu beleuchten, ist es sinnvoll, Fallbeispiele mit vergleichbaren rechtlichen Rahmenbedingungen und Akteurskonstellationen zu wählen. Mit den entsprechenden Akteuren könnten über die Fallbeispiele hinweg bestimmte Standortszenarien diskutiert werden und anschließend die Argumentationslinien miteinander verglichen werden.

Privatwirtschaftliche Sharingmobility-Anbieter und Verkehrsunternehmen

Eine weitere in dieser Arbeit unterrepräsentierte Gruppe bilden die Anbieter von Sharingmobility. Neben den allgemeinen Perspektiven auf einzelne MH-Standortplanungsprozesse wäre eine zentrale zu erörternde Frage, wie Sharingmobility-Anbieter grundsätzlich öffentliche MH-Projekte bewerten, im Speziellen wie sie eine eher laissez-faire Entwicklung weg vom *stationären* hin zum *Freefloating*-Betrieb aus unternehmerischer Sicht bewerten. Im Datenmaterial gibt es Hinweise darauf, dass einige Anbieter von Sharing-Mobilität staatliche oder städtische Eingriffe zugunsten *stationärer* Abstellzonen befürworten. Dies zeigt sich beispielsweise an den freiwilligen Selbstverpflichtungserklärungen der Anbieter im Fallbeispiel der Münchner

Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 4.2.2.3). Es wäre interessant zu untersuchen, welche Motivation genau hinter diesen Selbstverpflichtungserklärungen steht, ob sie rein taktischer Natur sind und unter welchen Umständen sie möglicherweise wieder zurückgezogen würden.

Eine Herausforderung bei der Untersuchung dieses Themenkomplexes liegt darin, dass die Akquise von Interviewpartner*innen aus der Gruppe der Sharingmobility-Anbieter sich besonders schwierig gestaltet. Zudem könnte in den Interviews der Effekt sozialer Erwünschtheit eine große Rolle spielen. Um diesem Effekt entgegenzuwirken, könnte es hilfreich sein, den Interviewpartner*innen einen vertraglich zugesicherten hohen Anonymisierungsgrad anzubieten. Für die Akquise von Interviewpartner*innen wäre es zudem sinnvoll, angelehnt an die Empfehlungen von Bogner et al. (2014), zuerst leichter zugängliche Personen aus dem Umfeld der potenziellen Gesprächspartner*innen zu kontaktieren. Dies könnte dazu beitragen, ein höheres Vertrauensverhältnis aufzubauen, das den Zugang zu den eigentlichen Interviewpartner*innen erleichtert und möglicherweise weniger verzerrte Antworten zur Folge hat.

Zudem könnten die Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteursgruppen genauer untersucht werden. Ein besonderer Fokus könnte dabei auf die Interessenwidersprüche zwischen den städtischen Verkehrsbetrieben, dem Stadtrat und der Verwaltung gelegt werden. Diese Akteure spielen eine zentrale Rolle im MH-Standortplanungsprozess, haben jedoch häufig unterschiedliche Prioritäten und Handlungsmotive. Dadurch, dass diese oft nach außen als Allianz auftreten, bleiben potenzielle Konfliktlinien verborgen.

8.3 Fokussierung auf einzelne benachbarte Felder

Das Ziel dieser Arbeit ist es, einen umfassenden Überblick über die verschiedenen Bereiche zu schaffen, die potenziell Einfluss auf das Feld der MH-Standortplanung nehmen. Diese Bereiche werden im Kapitel 4.2 anhand des vorhandenen Datenmaterials untersucht.

Es ist zu beachten, dass die Ermittlung und Diskussion der einzelnen Felder innerhalb der Interviews meist nicht in Form direkter Fragestellungen erfolgt. Die meisten Erkenntnisse aus Kapitel 4.2 resultieren aus einer eher indirekten Behandlung der Felder. Aufgrund der zeitlichen Begrenzungen von Expert*inneninterviews sowie der begrenzten Ressourcen innerhalb des Forschungsprozesses war eine eingehendere Behandlung der einzelnen

Felder nicht möglich. Für zukünftige Forschungen wäre es sinnvoll, den Fokus auf den Einfluss einzelner Felder auf die MH-Standortplanung zu legen. Dabei würde die Auswahl der Expert*innen gezielt auch Akteure aus benachbarten Feldern einschließen. Der Interviewleitfaden könnte außerdem gezielter auf die Wechselwirkungen zwischen diesen Feldern ausgerichtet werden. In der Abb. 23 sind benachbarte Felder mitsamt entsprechenden Fragestellungen und Datenquellen aufgeführt, die sich besonders für weiterführende Untersuchungen anbieten.

Bezirkspolitik Kapitel 4.2.1.1

- Welche Interessen haben verschiedene Akteure innerhalb der (formellen) Bezirkspolitik bei der MH-Standortplanung?
- Welche Methoden nutzen diese Akteure um Einfluss auf die MH-Standortplanung zu nehmen?

Öffentliche Verkehrsbetriebe Kapitel 4.2.2.1

- Was bedeutet die strategische Ausrichtung öffentlicher Verkehrsbetriebe hin zu öffentlichen Mobilitätsbetrieben für die MH-Standortplanung?
- Inwiefern eignen sich MH-Projekte als Geschäftsfeld für öffentliche Verkehrsbetriebe und wie wirkt sich dieser wirtschaftliche Aspekt auf die Standortplanung aus?

Sharingmobility-Markt Kapitel 4.2.2.3

- Welchen Einfluss haben Fusionen und Insolvenzen von Sharingmobility-Betreibern auf öffentliche MH-Projekte?
- Welchen Einfluss haben Sharingmobility-Flotten in kommunalen Eigentum und Betrieb auf den MH-(Standort-)Planungsprozess?

Einzelhandel und Betriebe Kapitel 4.2.3.1 & 4.2.4.2

- Welche Akteure könnten für eine Drittfanzierung von einzelnen oder mehreren MH-Standorten in Frage kommen?
- Wie wirkt sich eine Drittfanzierung privater Akteure auf den Standortplanungsprozess öffentlicher MH-Projekte aus?

Abb. 23: Geeignete benachbarte Felder und Fragestellungen

8.4 Adaptives Strategiemodell – „taktische“ MH-Standortplanung

Innerhalb der Arbeit, insbesondere in der Diskussion der Akteurskonstellationen (vgl. Kapitel 4.1.3) sowie der strategischen Publikationen und strategischen Beschlüsse (vgl. Kapitel 4.1.1), dominieren die bipolaren Analyseeinheiten *strategisch* und *operativ* (vgl. Abb. 24). Dies spiegelt sich auch methodisch in der Kategorienbildung der QIA wider (vgl. Kapitel 3.1). Die Betrachtung dieser Einheiten erweist sich bei der Analyse der Akteurskonstellation, wie am Beispiel der WienMobil-Stationen gezeigt, als besonders

nützlich, da sich die Zuständigkeiten im Planungsprozess entlang dieser Einheiten formieren (vgl. Kapitel 4.1.3).

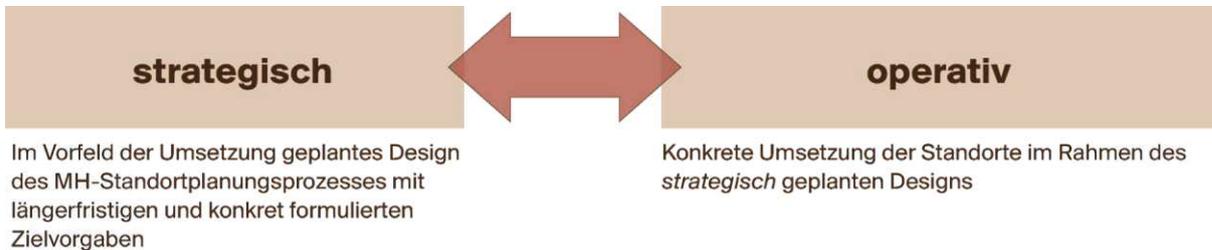


Abb. 24: Analyseeinheiten *strategisch* - *operativ*

Aus dem Datenmaterial geben sich jedoch Hinweise auf eine weitere bipolare Analyseeinheiten, nämlich dem Gegensatz *strategisch* und *taktisch*. Hierbei liegt der Fokus weniger auf der Funktion einzelner Akteure im Planungsprozess als vielmehr auf den Inhalten bzw. den angewendeten Methodiken in der Standortplanung. Wie im Kapitel 7.1 idealtypisch dargestellt, können MH-Standorte innerhalb von mehr oder weniger bewusst im Vorfeld designten Planungsprozessen entstehen und hinsichtlich bestimmter Zielvorgaben bzgl. Standortkriterien und Standortanzahl für jeweilige räumliche Einheit gestaltet werden. In diesem Kontext der Ausführungen in diesem Kapitel kann der MH-Standortplanungsprozess als *strategisch* beschrieben werden.

Einen *taktischen* MH-Standortplanungsprozess beschreibt hingegen die Umsetzung einzelner oder mehrerer MHs an bestimmten Standorten, die aufgrund kurzfristiger Handlungsmöglichkeiten ausgewählt werden, welche die Umsetzung aus verschiedenen Gründen begünstigen. Dies kann beispielsweise im Kontext von Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum geschehen, wenn dort die Möglichkeit einer MH-Standortumsetzung genutzt wird. Ein weiterer potenzieller Fall wäre, wenn, wie im Kapitel 4.1.2.6 beschrieben, MH-Standorte im Kontext von Großveranstaltungen aufgrund des Bedarfs nach Mobilitätsgelegenheiten entstehen und deshalb die Umsetzung von MH-Standorten durch politische oder privatwirtschaftliche Akteure forciert werden. Übertragen auf die *Theory of Fields* von Fligstein & McAdam (2012) kann dieser Umsetzungsmodus von MH-Standorten im *taktischen* MH-Standortplanungsprozess als *innovatives Handeln* im Kontext von *exogener Schocks*, in diesem Fall den Umbaumaßnahmen und Großveranstaltungen, beschrieben werden (vgl. Kapitel 2.1).

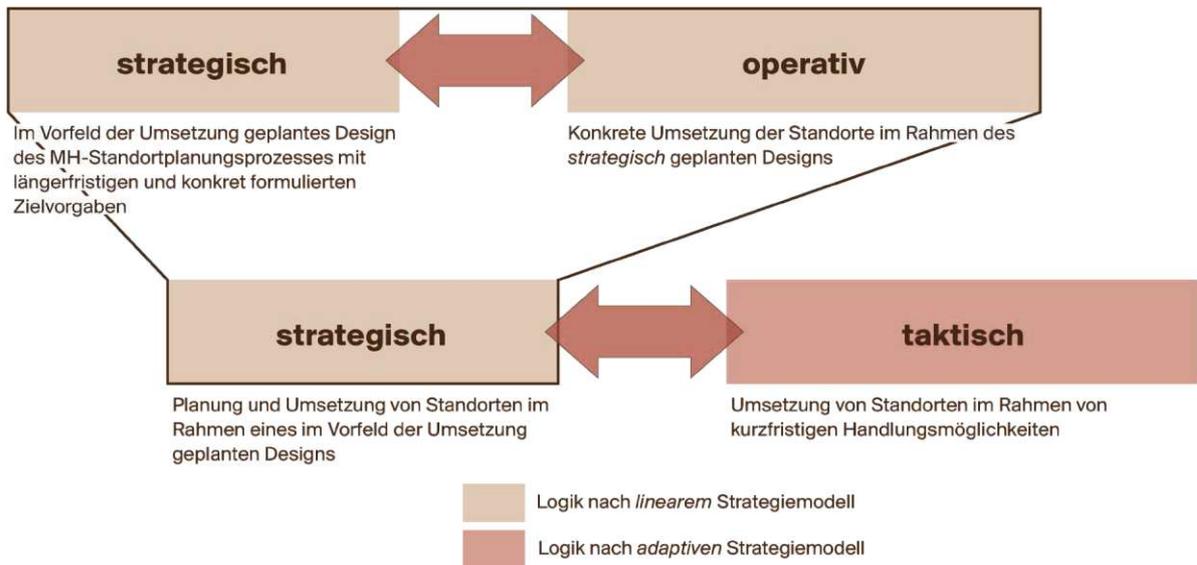


Abb. 25: Analyseeinheiten strategisch - taktisch

Darüber hinaus kann der hier beschriebene Gegensatz von *strategisch* und *taktisch* mit dem Strategiebegriff von Wiechmann (2018) erfasst werden. Wiechmann (2018, vgl. S. 2613 - 2617) versteht beide Analyseeinheiten als strategisches Handeln und unterscheidet zwischen den *linearen* (in diesem Kontext als *strategisch* bezeichneten) und *adaptiven* (in diesem Kontext als *taktisch* bezeichneten) Strategiemodell (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Prämissen des linearen und adaptiven Strategiemodells nach Wiechmann (2018, S. 2613; 2616)

Lineares Strategiemodell	Adaptives Strategiemodell
<p>Strategiefindung ist ein bewusster Entscheidungsprozess rational handelnder Akteure, der gesteuert werden muss.</p>	<p>Monokausales Ursache-Wirkung- bzw. Ziel-Mittel-Denken wird den Interdependenzen in komplexen Systemen nicht gerecht.</p>
<p>Strategien müssen auf einer umfassenden Analyse aufbauen.</p>	<p>Eine bewusste Kontrolle der komplexen realen Umwelt ist ausgeschlossen.</p>
<p>Die Verantwortung für die Strategieformulierung liegt beim Strategen, der als Führungskraft in der oberen Organisationshierarchie angesiedelt ist und den Prozess kontrolliert.</p>	<p>Strategieentwicklung muss die Form eines Prozesses annehmen, in der Formulierung und Umsetzung letzten Endes nicht unterschieden werden können.</p>
<p>Die aus dem Entscheidungsprozess hervorgehenden Strategien sind explizit und vollständig zu formulieren.</p>	<p>Strategieentwicklung erfolgt nicht Top-down, sondern durch kollektives Lernen und Anpassen.</p>
<p>Im letzten Arbeitsschritt wird die Strategie umgesetzt.</p>	<p>Aufgabe des Strategen ist es nicht, bewusste Strategien zu konzipieren, sondern den Prozess des strategischen Lernens so zu gestalten, dass neue Strategien entstehen können.</p>

Für eine Untersuchung dieser Ebenen eignet sich ein ähnliches Forschungsdesign und ähnliche Erhebungs- und Analysemethoden wie in Kapitel 2 und 3 beschrieben. Während diese Arbeit jedoch das Ziel hat, den MH-Standortplanungsprozess der Fallbeispielprojekte ganzheitlich zu analysieren, wäre es für eine Untersuchung von *taktischen* MH-Planungsprozessen ratsam, den Fokus auf die Umsetzung einzelner Standorte zu legen. Die Fallbeispiele würden hier also explizit nicht den gesamten MH-Planungsprozess der einzelnen öffentlichen MH-Projekte beleuchten, sondern einzelne

konkrete Standorte bzw. den Standortplanungsprozess in deren Kontext. In einem zweiten Schritt könnten die Erkenntnisse aus der *taktischen* Umsetzung denen der *strategischen* entgegengesetzt werden und daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Quellenverzeichnis

Aono, S. (2019): Identifying Best Practices for Mobility Hubs. Prepared for TransLink. Verfügbar unter:

https://sustain.ubc.ca/sites/default/files/Sustainability%20Scholars/2018_Sustainability_Scholars/Reports/2018-71%20Identifying%20Best%20Practices%20for%20Mobility%20Hubs_Aono.pdf [Letzter Aufruf: 02.02.2024].

Arnold, T., Dale, S., Timmis, A., Frost, M. & Ison, S. (2023): An exploratory study of Mobility Hub implementation. *Research in Transportation Economics*, 101, 101338. Verfügbar unter:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885923000781> [Letzter Aufruf: 05.06.2024].

Aydin, N., Seker, S. & Özkan, B. (2022): Planning Location of Mobility Hub for Sustainable Urban Mobility. *Sustainable cities and society*, 81. [Letzter Aufruf: 15.05.2024].

Beck, C. (2021): Die Stadtzürcher App floppt zum Start. Verfügbar unter:

<https://www.persoendlich.com/digital/die-stadtzuercher-app-floppt-zum-start> [Letzter Aufruf: 22.03.2024].

Behrendt, S., Bormann, R., Faber, W., Jurisch, S., Kollosche, I., Kucz, I., Müller, D. & Rammler, S. (2020): Mobilitätsdienstleistungen gestalten. Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit, Zugangschancen sichern. *WisD Diskurs*, 2024. Verfügbar unter:

<https://orlis.difu.de/items/edfa3a23-3e93-4773-9f27-74b161d24d45> [Letzter Aufruf: 05.03.2024].

Bernauer, T., Jahn, D., Kuhn, P., Walter, S. (2015): Einführung in die Politikwissenschaft. 3. Auflage. Nomos. Baden-Baden.

Blatter, J. Q. J., Janning, F. Q. F. & Wagemann, C. Q. C. (2007): Qualitative Politikanalyse : eine Einführung in Forschungsansätze und Methoden, Wiesbaden, Wiesbaden : VS, Verl. für

Sozialwiss. Verfügbar unter: <https://permalink.catalogplus.tuwien.at/AC06318704> [Letzter Aufruf: 03.02.2024].

Bogner, A. Q. A., Littig, B. Q. B. Q. & Menz, W. Q. W. Q. (2014): Interviews mit Experten : eine praxisorientierte Einführung, Wiesbaden, Wiesbaden : Springer VS. Verfügbar unter:

<https://permalink.catalogplus.tuwien.at/AC11318945> [Letzter Aufruf: 03.02.2024].

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

(BMK) (2023): Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich. Eine Umsetzungsstrategie des

Mobilitätsmasterplans 2030 für das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren).

Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:2b506ac1-8f9e-4939-a3cf-703921a1f904/BMK_Sharing_Strategie_UA.pdf [Letzter Aufruf: 27.05.2024].

Duran-Rodas, D., Navarro-Ávalos, F., Hall, J., Nichols, A., Büttner, B., Baguet, J., Susilo, Y. (2022): Deliverable D 3.1: Guidelines for the integration of mobility hubs into the urban space. Verfügbar unter:

https://www.smartmobilityhubs.eu/_files/ugd/c54b12_7fb2609f18144afaa32d6d46ba408705.pdf [Letzter Aufruf: 15.02.2024].

Dvorak, A., Hobek, M. & Koger, H. (2023): Anfrage 5 der FPÖ-Fraktion zur

Bezirksvertretungssitzung am 16.11.2023 bezüglich WienMobil Radanlagen. Verfügbar unter:

<https://www.wien.gv.at/pdf/bv15/sitzungen/20231116-anfrage-wien-mobil-radanlagen.pdf> [Letzter Aufruf: 23.05.2024].

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, Bundesamt für Umwelt BAFU(2021): Mobilität und Raum 2050. Sachplan Verkehr. Teil Programm. Verfügbar unter:

<https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/bericht/sachplan-verkehr-programm-m-u-r-2050.pdf.download.pdf/sachplan-verkehr-programm-m-u-r-2050-de.pdf> [Letzter Aufruf: 09.03.2024].

ETH Zürich (o. J.). Co-Creating Mobility Hubs: Methoden zur Abschätzung sozialer Ansprüche .

Verfügbar unter: <https://spur.ethz.ch/de/research-overview/spatial-planning-and-development/co-creating-mobility-hubs--methods-to-assess-social-demands.html> [Letzter

Aufruf: 23.05.2024].

Eurostat (2024): Territorial typologies manual - urban-rural typology. Verfügbar unter:

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Territorial_typologies_manual_-_urban-rural_typology [Letzter Aufruf: 07.07.2024]

FFG (o. J.-a). Mo.Hub. Kooperative Mobilitätsstationen im Grätzl. Verfügbar unter:

<https://projekte.ffg.at/projekt/3991169> [Letzter Aufruf: 08.05.2024].

FFG (o. J.-b). SmartHubs. Smart Mobility Hubs as Game Changers in Transport. Verfügbar unter:

<https://projekte.ffg.at/projekt/3989485> [Letzter Aufruf: 08.05.2024].

Fligstein, N. & McAdam, D. (2012): A theory of fields. Oxford Univ. Press. New York

Geurs, K. T., Münzel, K., Duran, D., Gkavra, R., Graf, A., Grigolon, A., Hansel, J., Kirchberger, C., Klementsitz, R., Martinez & Ramirez, L., Pappers, J. (2022): A multidimensional mobility hub typology and inventory. SmartHubs Deliverable D 2.1. Verfügbar unter: https://www.smartmobilityhubs.eu/_files/ugd/c54b12_819c85702a6442c6bebb18538fb93516.pdf [Letzter Aufruf: 11.03.2024].

Graf, A. & Hansel, J. (2023): Deliverable D 2.3. GOVERNANCE FRAMEWORKS FOR MOBILITY HUBS IN THE SMARTHUBS LIVING LAB AREAS. Verfügbar unter: https://www.smartmobilityhubs.eu/_files/ugd/c54b12_cf001ff9daa643049bccbe53a6c65faf.pdf [Letzter Aufruf: 02.03.2024].

Gudenus, C. (2023): Bezirksrat Clemens Gudenus stellt gemäß § 24 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretung zur Sitzung der Bezirksvertretung am 14. Dezember 2023 nachstehende Anfrage Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/bv04/sitzungen/20231214-anfrage-wienmobil-radanlagen.pdf> [Letzter Aufruf: 25.05.2024].

Informationssystem über das Öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz (2023): Ausschreibung Meldungsnummer 1361101. Verfügbar unter: <https://www.simap.ch/shabforms/COMMON/search/searchresultDetail.jsf> [Letzter Aufruf: 04.04.2024].

Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie Karl-Franzens-Universität Graz (o.J.): Regeln zur Transkription qualitativer Interviews. Verfügbar unter: <https://static.uni-graz.at/fileadmin/gewi-institute/Volkskunde/Studieren/Transkriptionsregeln-fr-Interviews.pdf> [Letzter Aufruf: 03.04.2024].

Kälin, A. (2020): Diese neue App teilt den VBZ-Kunden mit, wo sie besser das Trottinett statt das Tram nehmen sollen. Verfügbar unter: <https://www.nzz.ch/zuerich/neue-app-in-zuerich-zeigt-vbz-kunden-optimales-verkehrsmittel-ld.1570741> [Letzter Aufruf: 28.06.2024].

Kopschar, R. & Dvorak, A. (2023): Anfrage an den Herrn Bezirksvorsteher, eingebracht in der Sitzung der Bezirksvertretung Wien Donaustadt am 06.12.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/bv22/sitzungen/20231206-anfrage-wien-mobil-radstationen.pdf> [Letzter Aufruf: 05.05.2024].

Lamker, C., Langenscheidt, K., Lersmacher, T. & Sendal, J. (2014): Fallstudien. Materialien "Studium und Projektarbeit". Verfügbar unter: https://raumplanung.tu-dortmund.de/storages/raumplanung/r/Downloads/Gelbe_Reihe/GR11_Fallstudien.pdf [Letzter Aufruf: 02.03.2024].

Landeshauptstadt München (2023a). „Mobilität auf den Punkt gebracht“: Stadt, MVG und MVV eröffnen den ersten von 200 Mobilitätspunkten im Münchner Stadtgebiet. Pressemitteilung. Verfügbar unter: <https://muenchenunterwegs.de/index.php/presse/mobilitaet-auf-den-punkt-gebracht-stadt-mvg-und-mvv-eroeffnen-den-ersten-von-200-mobilitaetspunkten-im-muenchner-stadtgebiet> [Letzter Aufruf: 06.07.2024].

Landeshauptstadt München (2023b): Regionales Bikesharing-System für den Großraum München. Rathaus Umschau, Ausgabe 148. Verfügbar unter: <https://ru.muenchen.de/pdf/2023/ru-2023-08-04.pdf> [Letzter Aufruf: 06.07.2024].

Landeshauptstadt München (2024a): Bedeutung des Carsharings wächst auch in München. Rathaus Umschau, Ausgabe 104. Verfügbar unter: <https://ru.muenchen.de/pdf/2024/ru-2024-06-03.pdf> [Letzter Aufruf: 06.07.2024].

Landeshauptstadt München (2024b). Standortvorschläge. Standort für einen weiteren Mobilitätspunkt vorschlagen. Verfügbar unter: https://unser.muenchen.de/mobilitaetspunkte-standortvorschlaege?projekt_phase_id=600&page=null#projekt-footer [06.07.2024].

Landeshauptstadt München (o.J.). Smarter Together München - Gemeinsam an der Zukunft bauen. Verfügbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/smartertogether.html> [06.07.2024].

Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat (2022a): Freiwillige Selbstverpflichtungserklärung für Anbieter von Mietsystemen für E-Tretroller und sonstige Elektrokleinstfahrzeuge in der Landeshauptstadt München. Stand 06.04.2022. Verfügbar unter: <https://muenchenunterwegs.de/content/113/download/weiterentwicklung-freiwillige-selbstverpflichtungserklärung-ekf-sharing-stand-06042022.pdf> [Letzter Aufruf: 09.07.2024].

Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat (2022b): Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau. Von notwendigen Stellplätzen und alternativen Mobilitätsbausteinen. Verfügbar unter: https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/static-content/mobilitaetskonzepte/Leitfaden_Wohnungswirtschaft_bar_k.pdf [Letzter Aufruf: 14.07.2024].

Luo, Q., Li, S. & Hampshire, R. C. (2021): Optimal design of intermodal mobility networks under uncertainty: Connecting micromobility with mobility-on-demand transit. EURO Journal on Transportation and Logistics, 10, 100045. Verfügbar unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2192437621000170> [Letzter Aufruf: 19.03.2024].

Magistrat Der Stadt Wien (2022): Smart City Klima Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt. [Letzter Aufruf: 29.05.2024].

Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2014a):

Stadtentwicklungsplan 2025. Wien. [Letzter Aufruf: 23.02.2024].

Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2014b): Fachkonzept

Mobilität. Miteinander Mobil. Wien. [Letzter Aufruf: 23.02.2024].

Magistratsdirektion Der Stadt Wien (2020): Beschluss- (Resolutions-) Antrag betreffend "Sharing im Mobilitätsbereich - Inhaltliche Ziele und Leitlinien". Verfügbar unter:

<https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/2020/pgl-536679-2020-gat.pdf> [Letzter Aufruf: 04.04.2024].

Mayring, P. (2022): Qualitative Inhaltsanalyse : Grundlagen und Techniken. Beltz. Weinheim.

Mobilitätsreferat (2021): Mobilitätsstrategie 2035. Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility.

Etablierung von Mobilpunkten und Angebotsausweitung in München, Mobilitätsreferat. [Letzter Aufruf: 21.05.2024].

Mobilitätsreferat (2023). Regionales Bikesharing-System und mehr Abstellflächen für Mikromobilität. Verfügbar unter: <https://muenchenunterwegs.de/news/regionales-bikesharing-system-und-mehr-abstellflaechen-fuer-mikromobilitaet> [Letzter Aufruf: 21.07.2024].

Mobilitätsreferat (o.J.). Elektro-Tretroller: Sharing. Verfügbar unter:

<https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing> [Letzter Aufruf: 21.05.2024].

Pelinka, A. (2004): Grundzüge der Politikwissenschaft. Böhlau. Wien.

Persoendlich.Com (2020): In Zürich geht jeder seinen eigenen Weg. Verfügbar unter:

<https://www.persoendlich.com/werbung/in-zurich-geht-jeder-seinen-eigenen-weg> [Letzter Aufruf: 13.08.2024].

Petrović, M., Mlinarić, T. J. & Šemanjski, I. (2019): Location Planning Approach for Intermodal Terminals in Urban and Suburban Rail Transport. Promet - Traffic&Transportation, 31.

Verfügbar unter: <https://traffic.fpz.hr/index.php/PROMTT/article/view/3034> [Letzter Aufruf: 23.11.2023].

Referat Für Stadtplanung Und Bauordnung (2016): Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau.

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V13593. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und

Bauordnung vom 29.06.2016. Verfügbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/4108717> [Letzter Aufruf: 12.05.2024].

Reiter, D., Sozialdemokratische Partei Deutschlands; Die Grünen; Stadtratsfraktion Die Grünen -

Rosa Liste; Fraktionsgemeinschaft SPD/Volt (2020): Mit Mut, Visionen und Zuversicht: Ganz

München im Blick. Koalitionsvereinbarung für die Stadtratsperiode 2020-2026. Verfügbar unter:

https://spd-rathausmuenchen.de/wp-content/uploads/2022/03/druckfassung_koalitionsvertrag-5eb182453a5e4.pdf [Letzter Aufruf: 24.07.2024].

Roggendorf, W., Scholl, B., Scholles, F., Schönwandt, W. & Signer, R. (2011): Methoden der Raumplanung. Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung. Hannover: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Schnabl, B. (o.J.). WienMobil-Station eröffnet. Smarter Together. Verfügbar unter: [https://www.smartertogether.at/wienmobil-station-eroeffnet/#:~:text=On%2021.,WienMobil%20Station\)%20to%20the%20public.](https://www.smartertogether.at/wienmobil-station-eroeffnet/#:~:text=On%2021.,WienMobil%20Station)%20to%20the%20public.) [Letzter Aufruf: 17.08.2024].

Schwedes, O. (2021): Verkehr im Kapitalismus. transcript Verlag. Bielefeld.

Seker, S. & Aydin, N. (2023): Fermatean fuzzy based Quality Function Deployment methodology for designing sustainable mobility hub center. Applied Soft Computing, 134, 110001. Verfügbar unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1568494623000194> [Letzter Aufruf: 22.01.2024].

Siegrist, P. (2021): Der Start der neuen VBZ-Super-App ist gefloppt. Verfügbar unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/der-start-der-neuen-vbz-super-app-ist-gefloppt-510079673020> [Letzter Aufruf: 04.06.2024].

Stadt Zürich (2020): Zürich gestaltet die Zukunft des ÖV mit. Verfügbar unter: https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/medien/medienmitteilungen/zukunftsbild.html [Letzter Aufruf: 09.05.2024].

Stadt Zürich, Stadt Basel & Stadt Bern (2024): Basel, Bern und Zürich verzichten auf Mobilitätsplattform. Medienmitteilung. Verfügbar unter: <https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2024/05/basel-bern-und-zuerich-verzichten-auf-mobilitaetsplattform.html> [Letzter Aufruf: 11.07.2024].

Universität Leipzig (o. J.): Gütekriterien. Verfügbar unter: <https://home.uni-leipzig.de/methodenportal/guetekriterien/> [Letzter Aufruf: 11.09.2024].

Verkehrsbetriebe Zürich (2023): Netzentwicklungsstrategie 2040. Schlussdokumentation. [Letzter Aufruf: 03.03.2024].

Von Ledebur, M. (2023): Die Stadt Zürich entwickelt eine Mobilitätsapp, die bei den Nutzern durchfällt – aber ein Rückzieher kommt für den Stadtrat nicht infrage. Verfügbar unter: <https://www.nzz.ch/zuerich/die-stadt-zuerich-entwickelt-eine-mobilitaets-app-die-bei-den-nutzern-durchfaellt-aber-ein-rueckzieher-kommt-fuer-fuer-den-stadtrat-nicht-infrage-ld.1745146> [Letzter Aufruf: 05.06.2024].

Weustenenk, A. G. & Mingardo, G. (2023): Towards a typology of mobility hubs. *Journal of Transport Geography*, 106, 103514. Verfügbar unter:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669232200237X> [Letzter Aufruf: 23.04.2024].

Wiechmann, T. 2018. *Strategische Planung. Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung.* ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Wiener Landtag (2023): Gesetz, mit dem die Bauordnung für Wien, das Wiener Kleingartengesetz 1996 und das Wiener Garagengesetz 2008 geändert werden (Bauordnungsnovelle 2023). Entwurf. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/begutachtung/pdf/2023003.pdf> [Letzter Aufruf: 23.05.2024].

Wiener Linien (2021a). Wiener Linien eröffnen erste WienMobil Station in der Donaustadt. *Presse-Service Rathauskorrespondenz.* Verfügbar unter: <https://presse.wien.gv.at/2021/12/22/wienerlinien-eroeffnen-erste-wienmobil-station-in-der-donaustadt> [Letzter Aufruf: 21.05.2024].

Wiener Linien (2021b). WienMobil: Neue Station am Westbahnhof eröffnet. *Presse-Service Rathauskorrespondenz.* Verfügbar unter: https://presse.wien.gv.at/kategoriennavigation/-/asset_publisher/zraFORwNk9Zp/content/wienmobil-neue-station-am-westbahnhof-eroeffnet?inheritRedirect=false&redirect=https%3A%2F%2Fpresse.wien.gv.at%3A443%2Fkategoriennavigation%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_zraFORwNk9Zp%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1%26_101_INSTANCE_zraFORwNk9Zp_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_zraFORwNk9Zp_keywords%3D%26_101_INSTANCE_zraFORwNk9Zp_delta%3D20%26p_r_p_564233524_resetCur%3Dfalse%26_101_INSTANCE_zraFORwNk9Zp_cur%3D575%26_101_INSTANCE_zraFORwNk9Zp_andOperator%3Dtrue [Letzter Aufruf: 21.05.2024].

Yin, R. K. (2012): *Applications of case study research.* SAGE Publications. Los Angeles, California.

Zientek, J., Günther, I., Posch K., Müller A., Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018): *Leitfaden Mobilitätsstationen : die Umsetzung von Mobilitätsstationen in Stadtentwicklungsgebieten am Beispiel Zielgebiet Donauefeld.* Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18), Stadtteilplanung und Flächennutzung (MA 21) (Hrsg.). Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/urn/urn:nbn:at:AT-WBR-575386> [Letzter Aufruf: 15.09.2024].

Anhang I: Ausgangsmaterial Qualitative Inhaltsanalyse

Fallbeispiel	Dokumente
Mobilitätspunkte	Interviewtranskription Mitarbeiter*in Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München (E1)
	Interviewtranskription Gruppeninterview mit Personen mit Leitungsfunktionen sowie Mitarbeiter*innen (insg. 4 Personen) Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) (E2.1, E2.2, E2.3)
	Interviewtranskription Bezirkssauschuss und Vorsitz in einem themenverwandten Unterausschuss; Partei des ökosozialen Spektrums (E3)
	Interviewtranskription Bezirkssauschuss und Mitglied in einem themenverwandten Unterausschuss; Partei des ökosozialen Spektrums (E4)
	Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Sharing (Mobilitätsreferat, 2021)
Mobilitätspunkte/ WienMobil- Stationen	Interviewtranskription Wissenschaftliche Mitarbeiter*in Themenverwandtes Forschungsprojekt (E15)
WienMobil-Stationen	Interviewtranskription Person mit Leitungsfunktion Wiener Linien (E5)
	Interviewtranskription Mitarbeiter*in MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (E6)
	Interviewtranskription Person mit Leitungsfunktion MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost (E7)
	Interviewtranskription Bezirksvorsteher in einem peripheren Bezirk Sozialdemokratische Partei Österreichs (E8)
	Interviewtranskription Bezirksrat und themenverwandte*r Sonderbeauftragte*r in einem zentralen Bezirk Die Grünen – Die grüne Alternative (E9)
	Interviewtranskription Mitarbeiter*in in themenverwandter Sektion Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (E10)
	Beschluss- (Resolutions-) Antrag betreffend „Sharing im Mobilitätsbereich – Inhaltliche Ziele und Leitlinien (Magistratsdirektion der Stadt Wien, 2020)
ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt	Interviewtranskription Person mit Leitungsfunktion Verkehrsbetriebe Zürich (E11)
	Interviewtranskription Mitarbeiter*in mit Leitungsfunktion bei den Verkehrsbetrieben Zürich (E12)
	Interviewtranskription Person mit Leitungsfunktion Tiefbauamt der Stadt Zürich (E13)

	Interviewtranskription Person mit Leitungsfunktion Bundesamt für Raumentwicklung ARE (E14)
	Netzentwicklungsstrategie 2040. Schlussdokumentation. (Verkehrsbetriebe Zürich, 2023)

Anhang II: Übersicht durchgeführte Interviews

Expert*in	Fallbeispiel	Funktion	Organisation	Datum	Modus (Vor Ort / Online Meeting)
E1	Mobilitätspunkte	Mitarbeiter*in	Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München	14.03.2024	Onlinemeeting
E2.X	Mobilitätspunkte	Gruppeninterview mit Personen mit Leitungsfunktionen (E2.1 und E2.2) sowie Mitarbeiter*innen (E.2.3) (insg. 4 Personen, davon 3 zitiert)	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)	16.04.2024	Vor Ort
E3	Mobilitätspunkte	Bezirkssauschuss zentraler Bezirk mit hoher MH-Dichte und Vorsitz in einem themenverwandten Unterausschuss	Eine Partei des ökosozialen Spektrums	19.04.2024	Onlinemeeting
E4	Mobilitätspunkte	Bezirkssauschuss zentraler Bezirk mit hoher MH-Dichte und Mitglied in einem themenverwandten Unterausschuss	Eine Partei des ökosozialen Spektrums	02.05.2024	Vor Ort
E5	WienMobil-Stationen	Person mit Leitungsfunktion	Wiener Linien	23.04.2024	Onlinemeeting

E6	WienMobil-Stationen	Mitarbeiter*in	MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung	12.04.2024	Onlinemeeting
E7	WienMobil-Stationen	Person mit Leitungsfunktion	MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost	09.04.2024	Vor Ort
E8	WienMobil-Stationen	Bezirksvorsteher*in in einem peripheren Bezirk mit niedriger MH-Dichte	Sozialdemokratische Partei Österreichs	30.04.2024	Vor Ort
E9	WienMobil-Stationen	Bezirksrat und themenverwandte*r Sonderbeauftragte*r in einem zentralen Bezirk mit hoher MH-Dichte	Die Grünen - Die grüne Alternative	22.03.2024	Vor Ort
E10	WienMobil-Stationen	Mitarbeiter*in in themenverwandter Sektion	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	06.05.2024	Vor Ort
E11	ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt	Person mit Leitungsfunktion	Verkehrsbetriebe Zürich	27.03.2024	Onlinemeeting
E12	ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt	Mitarbeiter*in mit Leitungsfunktion	Verkehrsbetriebe Zürich	02.05.2024 (Doppelinterview mit E13)	Onlinemeeting
E13	ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt	Person mit Leitungsfunktion	Tiefbauamt der Stadt Zürich	02.05.2024 (Doppelinterview mit E12)	Onlinemeeting
E14	ZüriMobil-Stationen / Folgeprojekt	Person mit Leitungsfunktion	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	18.03.2024	Onlinemeeting

E15	Mobilitätspunkte / WienMobil-Stationen	Wissenschaftliche Mitarbeiter*in	Themenverwandte s Forschungsprojekt	11.03.2024	Onlinemeeting
-----	--	-------------------------------------	---	------------	---------------

Anhang III: Suchbefehle Ausgangsmaterial Qualitative Inhaltsanalyse

<Stadt des Fallbeispiels> AND "Mobility+Hub"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Verkehrsdrehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Mobilitätsdrehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Verkehrsknoten*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Mobilitätsknoten*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Mobilitätsstationen*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "multimodal"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Verkehrspunkt"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Mobilitätspunkt"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "multimodale+Drehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "multimodal*+Verkehr*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "multimodal+*station"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "intermodal*+Verkehr*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "Vernetzung Öffentlicher Verkehr Sharing"

<Name des Fallbeispiel-Projektes>
<Name des Fallbeispiel-Projektes> AND "station"
<Name des Fallbeispiel-Projektes> AND "hub"
<Name des Fallbeispiel-Projektes> AND "*drehscheibe"
<Name des Fallbeispiel-Projektes> AND "Interview"
<Name des Fallbeispiel-Projektes> AND "Bericht"
<Name des Fallbeispiel-Projektes> AND "Analyse"

<Stadt des Fallbeispiels> AND "Strategie" AND "Mobility Hub"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Verkehrsdrehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Mobilitätsdrehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Verkehrsknoten*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Mobilitätsknoten*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "multimodal"

<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Verkehrspunkt"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Mobilitätspunkt"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Multimodale Verkehrsdrehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "multimodale Drehscheibe"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "multimodal*+Verkehr*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "intermodal*+Verkehr*"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Sharing"
<Stadt des Fallbeispiels> AND "strategie" AND "Vernetzung Öffentlicher Verkehr Sharing"

<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobility Hub"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Verkehrsdrehscheibe"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobilitätsdrehscheibe"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Verkehrsknoten"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobilitätsknoten"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "multimodal"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Verkehrspunkt"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobilitätspunkt"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Multimodale Verkehrsdrehscheibe"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "multimodale Drehscheibe"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "multimodal*+Verkehr*"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "intermodal*+Verkehr*"
<Land/Kanton des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Vernetzung Öffentlicher Verkehr Sharing"

<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobility Hub"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Verkehrsdrehscheibe"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobilitätsdrehscheibe"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Verkehrsknoten"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobilitätsknoten"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "multimodal"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Verkehrspunkt"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Mobilitätspunkt"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "Multimodale Verkehrsdrehscheibe"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "multimodale Drehscheibe"
<Staat des Fallbeispiels> AND "strateg*" AND "multimodal*+Verkehr*"

<Staat des Fallbeispielles> AND "strateg*" AND "intermodal*+Verkehr*"

<Staat des Fallbeispielles> AND "strateg*" AND "Vernetzung Öffentlicher Verkehr Sharing"

"EU" AND "strateg*" AND "Mobility Hub"

"EU" AND "strateg*" AND "Verkehrsdrehscheibe"

"EU" AND "strateg*" AND "Mobilitätsdrehscheibe"

"EU" AND "strateg*" AND "Verkehrsknoten*"

"EU" AND "strateg*" AND "Mobilitätsknoten*"

"EU" AND "strateg*" AND "multimodal"

"EU" AND "strateg*" AND "Verkehrspunkt"

"EU" AND "strateg*" AND "Mobilitätspunkt"

"EU" AND "strateg*" AND "Multimodale+Verkehrsdrehscheibe"

"EU" AND "strateg*" AND "multimodale+Drehscheibe"

"EU" AND "strateg*" AND "multimodal* Verkehr*"

"EU" AND "strateg*" AND "intermodal* Verkehr*"

"EU" AND "strateg*" AND "Vernetzung Öffentlicher Verkehr Sharing"

Anhang IV: Basisinterviewleitfaden

1 VORGEHEN STANDORTPLANUNGSPROZESS „OPERATIV“

1.1 Wie lief die „durchschnittliche“ Standortrealisierung (Flächenakquise/Standortplanung) für die bestehenden [Fallbeispiel]-Stationen ab?

1.1.1 Was waren Ausreiser bzgl. der Standortplanung und wieso?

1.2 Nutzen Sie Standortplanungstools (Geoinformationssysteme, Checkliste o.Ä.)?

1.2.1 Wenn ja: Bitte beschreiben Sie diese Tools und wieso Sie diese nutzen.

1.2.2 Wenn ja: Inwiefern können diese Standorte auch umgesetzt werden?

1.2.3 Wenn nein: Was müsste ein solches Tool leisten können, damit Sie es benutzen können?

2 AKTEURE UND FLÄCHENAKQUISE

2.1 Welche Akteure waren bei dem Thema Standort und Flächenakquise in welcher Form beteiligt?

2.1.1 Welchen Einfluss haben diese Akteure auf den Standortplanungsprozess der [Fallbeispiel]?

2.1.2 Gibt es eine unterschiedliche Bereitschaft zur Flächenbereitstellung von den Bezirksräten/Bezirksausschüssen?

2.1.3 Was müsste passieren, um die Akteure davon zu überzeugen im Standortplanungsprozess mehr und besser zu kooperieren?

2.1.3.1 Inwiefern haben private Akteure wie beispielsweise Sharingfahrzeug-Anbieter direkt oder indirekt Einfluss auf das Thema Standort?

2.2 Was würde Ihrer Meinung nach die Standortplanung bzw. Flächenakquise erleichtern?

2.2.1 Was sind die größten Hindernisse (Akteure oder Rahmenbedingungen) für die Umsetzung von „Best-Case“-Standorten?

2.3 Welcher Prozess nimmt im Standortplanungsprozess mehr Ressourcen (zeitlicher Aufwand / Kommunikation / Finanzen) ein: Die Ermittlung aus verkehrlicher Sicht geeigneter Standorte oder die Akquise von Flächen?

3 VORGEHEN STANDORTPLANUNGSPROZESS „STRATEGISCH“

3.1 Was sind die wichtigsten Standortkriterien für die [Fallbeispiel]-Stationen?

3.1.1 Welche Relevanz haben die Standortkriterien im tatsächlichen Standortplanungsprozess hinsichtlich einer pragmatischen Umsetzung von Standorten?

3.2 Gibt es derzeit interne Zielvorgaben bzgl. der Standortanzahl?

3.2.1 Wenn ja: Beziehen sich diese rein auf die Anzahl von Standorten oder haben diese noch weitere Dimensionen z.B. Typologien?

3.2.2 Wenn ja: Wie ist die diese Zahl zu Stande gekommen?

3.2.3 Wenn nein: Warum wird auf Zielvorgaben verzichtet?

3.3 Gab und gibt es strategische Überlegungen bzw. bewusste Entscheidungen darüber, welche Akteure in den Standortplanungsprozess involviert werden und welche nicht?

3.4 Haben Sie eine interne Standortstrategie oder strategische Überlegungen?

3.4.1 Wenn ja, wie sieht diese aus? / Was sind die Kernelemente dieser Strategien?

3.5 Was erwarten Sie sich als Organisation [Organisation der*s Interviewpartner*in] längerfristig durch die Errichtung der [Fallbeispiel]-Stationen?

4 VERKEHRSRAUMTYPOLOGIEN

4.1 Wie wurden die MH-Flächen vor ihrer Inbetriebnahme genutzt?

4.1.1 Was schätzen Sie: Bei wie viel Prozent der umgesetzten Mobility Hubs handelt es sich in etwa um umgewidmete PKW-Stellplätze / Fussgänger*innenzonen / öffentliche Plätze / Parks / anderweitige Verkehrsflächen etc.

4.1.2 Inwiefern stellt die Art der öffentlichen Fläche eine relevante Variable für den Standortplanungsprozess dar?

4.2 Inwiefern spielen private Flächen eine Rolle?

4.2.1 Welche Unterschiede gibt oder gäbe es in der Nutzung von [Fallbeispiel]-Stationen auf privaten und öffentlichen Flächen?

4.2.2 Welche Chancen / Risiken sehen Sie in der Nutzung von privaten Flächen für [Fallbeispiel]-Stationen?

5 FELDUMWELT – STRATEGIE

5.1 Welche externen Strategien haben auf welche Art und Weise im Standortplanungsprozess der [Fallbeispiel]-Stationen eine Rolle gespielt?

5.1.1 Welche Prozesse wurden durch die Strategien erleichtert bzw. sind durch die Strategie überhaupt erst zu Stande gekommen?

5.1.2 Hat die Strategie aus Ihrer Sicht einschränkend auf Teilprozesse in der Planung gewirkt? / Inwiefern waren die Strategien eine Hilfe bzw. Hindernis bei der Standortplanung?

5.1.3 Was glauben Sie erwartet sich die*der Herausgeber*in der Strategie durch die Publikation der Strategie?

5.2 Sehen Sie Bedarf an externen Strategien hinsichtlich des Standortplanungsprozesses?

5.2.1 Haben Sie Erwartungen an Strategien auf nationaler Ebene?

5.3 Außerhalb des Planungsprozesses: Wovon hängt in Zukunft der Erfolg oder Misserfolg von dem Projekt [Fallbeispiel] oder ähnlichen Projekten ab? Welche Ereignisse könnten einen großen Einfluss auf das Projekt haben?