

Nachhaltige Mobilität

Mobilitätsgenossenschaften als Ergänzung des nachhaltigen Mobilitätsangebots in großen Organisationen

Ein wichtiger Hebel, um unsere Mobilität nachhaltiger zu gestalten, ist der Berufsverkehr. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten fahren tagtäglich mit dem eigenen Pkw zur Arbeit – meistens allein. Mobilitätsgenossenschaften, die die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen organisieren, sind hier ein vielversprechendes Konzept. Wie dieses Konzept auch in großen Organisationen umgesetzt werden kann, zeigt das Beispiel der Ruhr-Universität Bochum.

Von Michael Roos

1 Einführung

Wie der Expertenrat für Klimafragen in seinem am 15. 04. 2024 vorgelegten Prüfbericht festgestellt hat, überschritt der Verkehrssektor 2023 zum dritten Mal in Folge die Sektorziele bei der Treibhausgaseinsparung und weist „eine erhebliche Erfüllungslücke bis zum Jahr 2030“ auf (Expertenrat 2024: 123). Ein wichtiger Faktor ist der berufliche Verkehr, da 68 % der Berufspendler/innen regelmäßig mit dem Pkw unterwegs zur Arbeit sind, meist als Einzelfahrer/innen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welchen Beitrag Unternehmen beziehungsweise Arbeitgeber leisten können, um die berufliche Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M. e. V.) hat gemeinsam mit dem Umweltbundesamt einen Leitfaden zur nachhaltigen Ausgestaltung von Mobilitätsrichtlinien in Unternehmen erarbeitet [1]. Neben Vorschlägen zur Ausgestaltung von Geschäftsreisen, der Bereitstellung von Mobilitätsbudgets oder der Installierung von Mobilitätsmanagern diskutiert der Leitfaden auch die effizientere Nutzung von unternehmenseigenen Fuhrparks und die Anreizsetzung für die Beschäftigten, nicht als Alleinfahrer/in mit dem Pkw zur Arbeit zu kommen. Geteilte Fahrzeugnutzung (Ride-Sharing oder Car-Sharing) leistet einen wichtigen Beitrag zu nachhaltigerer Mobilität. Unternehmensfuhrparks könnten durch inner- und außerbetriebliches Car-Sharing besser ausgelastet werden und neben Pkw auch andere Fahrzeuge wie Fahrräder und Mikrofahrzeuge enthalten. Einen wichtigen

Anreiz zur Bildung von Fahrgemeinschaften sieht der Leitfaden in Parkraummanagement und vor allem Parkraumbewirtschaftung, bei denen Fahrgemeinschaften gegenüber Einzelfahrer/innen begünstigt werden.

Während private Unternehmen bei vorhandener Transformationsbereitschaft einen großen Einfluss auf die Mobilität ihrer Beschäftigten ausüben können, sind die Handlungsspielräume bei öffentlichen Arbeitgebern wie Verwaltungen, Behörden oder Universitäten aus rechtlichen, personellen und finanziellen Gründen häufig eingeschränkt. Eine Möglichkeit, die Mobilität der öffentlichen Beschäftigten dennoch nachhaltiger zu gestalten, ist die Zusammenarbeit mit einer Mobilitätsgenossenschaft. Dieser Aufsatz beschreibt, welchen Beitrag Mobilitätsgenossenschaften leisten können, um die nachhaltige Mobilität in großen Organisationen zu fördern. Diese Frage wurde im vom BMBF geförderten Projekt *GenoMobil – Genossenschaften als Organisationsform für eine sozial-ökologische Transformation integrierter Mobilität* untersucht [2]. Das Potenzial einer Mobilitätsgenossenschaft wird am Beispiel der Ruhr-Universität Bochum (RUB) als einer großen öffentlichen Organisation gezeigt, jedoch sind viele Aspekte dieses Beispiels auf andere Organisationen übertragbar.

Das Projekt GenoMobil war eine Forschungskoooperation zwischen Mitgliedern der Ruhr-Universität Bochum, der Universität Duisburg-Essen, der Fachhochschule Dortmund und der Bochum Perspektive 2022 GmbH. Eine umfassende Darstellung der Forschungsergebnisse von GenoMobil liefern Roos et al. (im Erscheinen). Dabei diente die Ruhr-Universität Bochum mit ihren knapp 39.000 Studierenden und circa 6.300 Beschäftigten als Reallabor. Die Ruhr-Universität Bochum hat sich im Rahmen ihrer 2023 entwickelten Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, die Mobilität auf dem und zum Campus nachhaltiger zu gestalten [3]. Da es für die Universität schwierig ist, die Mobilität zum Campus zu beeinflussen, konzentrieren sich die Bemühungen dabei zunächst auf die nachhaltigere Gestaltung der Mobilität auf dem Campus, etwa durch die Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung. Eine Mobilitätsgenossenschaft, in der Beschäftigte der Universität Mitglieder sind, könnte helfen, auch die Anreise zum Campus nachhaltiger zu machen, etwa indem sie Fahrdienste anbietet, Car-Sharing organisiert oder Mikrofahrzeuge zur Verfügung stellt. Wie dies geschehen könnte und was die besonderen Vorteile einer Mobilitätsgenossenschaft sind, wird im Folgenden ausgeführt.

2 Mobilitätsgenossenschaft

Genossenschaften sind nicht gewinnorientierte Unternehmen, die genossenschaftlichen Prinzipien wie dem Prinzip der Förderung der Mitglieder, dem Prinzip der Selbsthilfe, dem Prinzip der Freiwilligkeit, dem Prinzip der Selbstverwaltung, dem Prinzip der Identität von Anbieter/innen und Nutzer/innen und dem Demokratieprinzip folgen. Eine Genossenschaft ist dadurch charakterisiert, dass sich ihre Mitglieder als Gemeinschaft verstehen, die gemeinsame Ziele verfolgt und miteinander solidarisch ist. Die genossenschaftlichen Prinzipien können dazu beitragen, Mobilität ressourceneffizienter und sozialer zu gestalten, was durch das Angebot von gewinnorientierten Unternehmen weniger leicht möglich ist (Knickmeier et al. 2021).

Die Kernidee einer Mobilitätsgenossenschaft ist, dass sich Privatpersonen und/oder Organisationen zusammenschließen, um Fahrzeuge zu teilen. Durch die Einbindung der Mitglieder sowohl in Entscheidungsprozesse als auch in die Bereitstellung von Angeboten als „Prosument/innen“ gibt es starke partizipative Elemente, was die Entscheidungsfindung, aber vor allem die Akzeptanz von und die Zufriedenheit mit den kollektiven Entscheidungen positiv beeinflusst (Rodriguez-Oramas et al. 2022).

Das Ziel einer Mobilitätsgenossenschaft ist die Verringerung der Anzahl von privaten Autos in den Stadtregionen, um CO₂-Emissionen zu vermeiden und knappen Raum besser zu nutzen – bei Sicherstellung der individuellen Mobilität. Ein zentrales Problem des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist die ineffiziente Nutzung der Fahrzeuge. Private Autos sind 95 % der Zeit geparkt, sie nehmen also knappen Raum in Städten in Anspruch, ohne zur Mobilität beizutragen. Vor allem an Arbeitstagen transportieren Autos häufig nur den Fahren, obwohl die meisten Pkw fünf Plätze haben. Eine effiziente Nutzung von Fahrzeugen würde bedeuten, dass Nutzer/innen beim jeweiligen Mobilitätsanlass das Verkehrsmittel zur Verfügung steht, das die geringsten Kosten verursacht. Der Unterschied zu einer herkömmlichen Autovermietung oder einem Car-Sharing-Dienst besteht darin, dass der Fuhrpark einer Genossenschaft genau auf die Bedürfnisse der Mitglieder abgestimmt ist. Dazu können neben normalen Pkw auch (Klein-) Busse und Mikrofahrzeuge gehören. Die Anwendung des genossenschaftlichen Selbsthilfeprinzips auf die Mobilität ist eine soziale Innovation im Verkehrssystem, weil damit ein neuer Akteur ins Spiel kommt, der individuelle und kollektive Bedürfnisse zugleich verfolgt. Mobilitätsgenossenschaften könnten über die Umweltwirkungen des motorisierten Individualverkehrs aufklären und das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität stärken. Auch ist es möglich, dass die Mitglieder selbst Mobilitätsangebote (*mobility as a service*) anbieten, entweder unentgeltlich in einer Fahrgemeinschaft oder als Fahrer gegen eine Entlohnung. Die Genossenschaft kann regelmäßige Fahrdienste anbieten. Indem Mitglieder die Fahrzeuge pflegen und instandhalten, können Kosten gespart werden.

Ein bekanntes Hindernis für Ride-Sharing ist die fehlende Bereitschaft vieler Menschen mit Fremden in einem Auto zu fahren (Hunecke et al. 2021). Die Bereitschaft, Umwege für Fremde bei Fahrgemeinschaften in Kauf zu nehmen, ist oft gering. Die gemeinsame Mitgliedschaft in einer Mobilitätsgenossenschaft könnte die soziale Distanz verringern und somit die Bereitschaft erhöhen, Fahrzeuge und Dienste mit anderen zu teilen. Bei privatem Car-Sharing gibt es die Probleme mangelnder Qualität oder mangelnder Zuverlässigkeit auf beiden Seiten. Eine Genossenschaft kann solche Probleme möglicherweise besser regeln als ein System, das auf unpersönlichen Markttransaktionen beruht. Genossenschaftliche *Solidarität* könnte zu mehr Rücksichtnahme und einem sorgsamem Umgang mit gemeinschaftlichem Eigentum führen.

Im Rahmen von GenoMobil wurde für mehrere Beispielstrecken im Umkreis der Ruhr-Universität Bochum untersucht, wie wirtschaftlich ein Fahrdienst für die Anreise zum Campus für Bedienstete wäre. Das Konzept ist, mit einem Kleinbus zu Dienstbeginn und -ende Strecken zu fahren, die eine schlechte ÖPNV-Anbindung an die Universität haben. Die jeweiligen Strecken und Fahrzeiten könnten (innerhalb gewisser Grenzen) von den Nutzer/innen selbst festgelegt werden. Auf Kurzstrecken innerhalb Bochums lägen die monatlichen Kosten pro Mitfahrer/in beim Angebot einer täglichen Nutzung bei circa 90 EUR, sofern das Fahrzeug nur für den Fahrdienst zur und von der Universität genutzt würde. Diese Kosten könnten erheblich sinken, wenn das Fahrzeug zusätzlich vermietet würde, zum Beispiel an die Universität für Dienstfahrten oder abends und am Wochenende an private Nutzer/innen. Selbst ohne diese Zusatzeinnahmen wäre die Nutzung des Fahrdienstes kostengünstiger als die alleinige Nutzung eines Mittelklasse-Pkw, dessen monatliche Vollkosten für eine vergleichbare Nutzung bei circa 160 EUR liegen. Eine Umfrage unter 204 Beschäftigten mit einer prinzipiellen Bereitschaft zur Nutzung eines Fahrdienstes ergab eine mittlere monatliche Zahlungsbereitschaft von circa 71 EUR. Eine Mobilitätsgenossenschaft könnte also zumindest für einen Teil der Beschäftigten einen kostendeckenden Fahrdienst für den Arbeitsweg anbieten und somit privaten Verkehr reduzieren.

3 Mobilitätsgenossenschaft an einer großen Universität

Während die Universität durch Dienstreiseregulungen einen starken Einfluss auf die Reisetätigkeit ihrer Beschäftigten hat, ist es für sie schwieriger, den Pendelverkehr der Studierenden und der Beschäftigten zu beeinflussen. Da Studierende häufig ein Semesterticket für den ÖPNV nutzen, ist deren Mobilität bereits recht nachhaltig. Eine im Rahmen von GenoMobil durchgeführte Befragung ergab, dass 65 % der Studierenden regelmäßig mit dem ÖPNV zu Ruhr-Universität kommen. Hingegen ist der private Pkw für 60 % der Beschäftigten in Technik und Verwaltung das normale Verkehrsmittel. Das Potenzial, die Mobilität emissionsärmer und nachhaltiger zu

gestalten, ist also vor allem bei den Beschäftigten der Universität hoch.

Wie bereits erläutert, leistet vor allem die kollektive Mobilität einen signifikanten Beitrag zur Nachhaltigkeit. Eine Universität kann aufgrund rechtlicher, personeller und finanzieller Restriktionen in der Regel kein Car- oder Ride-Sharing für ihre Beschäftigten anbieten. Die gesetzlichen Aufgaben einer Universität sind vor allem Forschung, Lehre und Wissenstransfer, sodass alle Tätigkeiten einer Universität einen Beitrag zu diesen Aufgaben leisten müssen. Eine Mobilitätsgenossenschaft als eigenes Unternehmen könnte die Organisation kollektiver Mobilität übernehmen, jedoch darf sich eine Universität normalerweise nicht finanziell an der Genossenschaft beteiligen, da unternehmerische Hochschultätigkeit mit den Aufgaben der Universität in Verbindung stehen muss (siehe zum Beispiel § 5 (7), Hochschulgesetz NRW). Dennoch gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, wie die Universität die Tätigkeit einer Mobilitätsgenossenschaft unterstützen und fördern kann. Diese Möglichkeiten kann man in drei Kategorien einteilen: (1) Schaffen von Voraussetzungen, (2) Anreize für geteilte Mobilität und gegen den motorisierten Individualverkehr und (3) Veränderung der Mobilitätskultur.

Eine ausreichende Anzahl von Mitgliedern ist eine wichtige Erfolgsvoraussetzung für eine Mobilitätsgenossenschaft. Dazu kann die Universität Informationen über die Mobilitätsgenossenschaft bereitstellen, etwa auf Internetseiten, in Einstellungsgesprächen oder in Newslettern. Die Universität könnte auch versuchen, Beschäftigte, die nahe beieinander wohnen, auf die Möglichkeit eines Ride-Sharings aufmerksam zu machen. Eine andere Voraussetzung ist infrastruktureller Natur. Die Mobilitätsgenossenschaft benötigt Platz für das Abstellen ihrer Fahrzeuge und geeignete Haltestellen für Ride-Sharing. Damit Zeit gespart wird und das Angebot attraktiv ist, sollten möglichst kurze Fußwege zwischen den Stell- und Halteplätzen für die Mobilitätsgenossenschaft und den Arbeitsorten der Beschäftigten liegen. Da zukünftige Mobilität vor allem mit elektrischen Fahrzeugen erfolgt, braucht die Mobilitätsgenossenschaft Lademöglichkeiten. Schließlich kann die Universität die Mobilitätsgenossenschaft unterstützen, indem sie Fahrdienste bei ihr zu marktüblichen Konditionen einkauft. Eine Universität hat immer wieder Bedarf für Dienstfahrten, etwa im Rahmen von Lehrexkursionen, Fahrten von technischem Personal zwischen verschiedenen Liegenschaften oder Besuche von wissenschaftlichem Personal an anderen Universitäten. Eine gute Auslastung der Fahrzeuge der Mobilitätsgenossenschaft ist wichtig für deren Wirtschaftlichkeit und die Möglichkeit, Mobilitätsdienste zu attraktiven Preisen anzubieten.

Über das Setzen von Anreizen kann die Universität kollektive Mobilitätsangebote der Mobilitätsgenossenschaft wirkungsvoll fördern. Anreize gegen die alleinige Verwendung des eigenen Pkw lassen sich durch die Bewirtschaftung des Parkraums der Universität setzen. Eine spürbare Erhöhung von Parkgebühren macht die Nutzung des Angebots einer Mobilitätsgenossenschaft finanziell attraktiver. In einer Umfrage

zur möglichen Einführung von Parkgebühren gaben 34% der befragten Beschäftigten an, dass sie häufiger den Umweltverbund für Wege zur RUB nutzen würden, wenn eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt würde. Dabei wurde zuvor ein Referenzwert von 30 EUR pro Monat für einen Parkplatz genannt. Der Medianwert der monatlichen Parkgebühr, den die Befragten als zu hoch empfinden, liegt für die Beschäftigten in Verwaltung und Technik bei 205 EUR und für das wissenschaftliche Personal bei 300 EUR. Eine Parkgebühr von 100 EUR im Monat halten 38% des nichtwissenschaftlichen und 19% des wissenschaftlichen Personals für zu hoch. Wenn „zu hoch“ bedeutet, dass die Befragten ab dieser Parkgebühr auf das eigene Auto für den Weg zur Universität verzichten würden, könnte man mit einer monatlichen Parkgebühr von 100 EUR bereits eine erhebliche Lenkungswirkung erzielen. Wie im vorigen Abschnitt gezeigt, ließe sich für einen monatlichen Beitrag von 100 EUR ein regelmäßiger Fahrdienst innerhalb Bochums finanzieren. Dabei sind in dieser Betrachtung die Fahrtkosten, die durch die Nutzung des eigenen Pkw entstehen, noch gar nicht enthalten. Ein Anreiz, die Fahrdienste der Mobilitätsgenossenschaft zu nutzen, könnte sein, attraktive Parkflächen nicht nur zu bepreisen, sondern auch für den Individualverkehr zu sperren und für Genossenschaftsfahrzeuge vorzuhalten.

Schließlich kann die Universität für einen Wandel der Mobilitätskultur werben. Nach einer Definition des Umweltbundesamts ist die Mobilitätskultur das individuelle und kollektive Verhalten sowie die Auseinandersetzung der Menschen mit ihrer Mobilität und dem dafür notwendigen Verkehr. Die Umfrage an der Ruhr-Universität ergab wenig überraschend, dass das eigene Auto von vielen mit Freiheit, Flexibilität, Komfort und Zuverlässigkeit assoziiert wird. Zugleich geben über 50% der befragten Beschäftigten an, dass sie die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen wichtig finden, selbst wenn sie es persönlich kaum tun. Ein Hindernis für Ride-Sharing ist geringe wahrgenommene Planbarkeit und Zuverlässigkeit. Ein Wandel der Mobilitätskultur kann bedeuten, dass die grundsätzlich positive Einstellung zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen verstärkt wird, indem die wahrgenommenen Nachteile gegenüber der individuellen Nutzung des eigenen Pkw entkräftet werden. Gerade hinsichtlich der Planbarkeit und Zuverlässigkeit könnte eine Mobilitätsgenossenschaft große Vorteile gegenüber der privaten Organisation von Mitfahrgelegenheiten bieten, weil sie professionell ist. Zudem könnte den Beschäftigten der Universität verdeutlicht werden, dass sie durch die Beteiligung an einer Mobilitätsgenossenschaft Einflussmöglichkeiten auf das Mobilitätsangebot haben, das ihnen zur Verfügung steht. Diese Stärkung des gemeinschaftlichen Engagements für eine nachhaltigere Mobilität könnte durch Workshops, die die Universität organisiert, gefördert werden. Im Rahmen von GenoMobil wurden solche Workshops in Studentenwohnheimen und auf dem neuen Innovationscampus Bochums durchgeführt. Dabei zeigte es sich, dass Studierende und Beschäftigte für ein gemeinsames Nach-

denken über die eigene Mobilität gewinnbar sind. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann ebenfalls im Zusammenhang mit der Änderung der Mobilitätskultur gesehen werden. Wenn bisher kostenloses Parken einen Preis bekommt, wird damit verdeutlicht, dass der MIV verschiedene Arten von Kosten verursacht, die bisher nicht vom Einzelnen zu erbringen waren, etwa bei der Inanspruchnahme knappen Raums. Dies stellt die wahrgenommene Normalität infrage, mit der der MIV der Standardfall und andere Arten der Mobilität Ausnahmen oder Sonderfälle sind. Eine weitere Möglichkeit, den Kulturwandel zu unterstützen, ist vorbildhaftes Verhalten von exponierten Repräsentant/innen der Universität wie den Mitgliedern des Rektorats oder den Dezernent/innen der Verwaltung. Wenn diese öffentlichkeitswirksam der Mobilitätsgenossenschaft beitreten und ihre Dienste nutzen würden, könnte dies Normen verändern.

4 Fazit

Der Ausgangspunkt dieses Aufsatzes war, dass die Förderung gemeinschaftlicher Mobilität zum Arbeitsplatz einen wichtigen Beitrag zur Verminderung der CO₂-Emissionen leisten kann. Während private Arbeitgeber finanzielle und personelle Mittel zur Verfügung haben, um selbst direkt das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten zu beeinflussen, unterliegen öffentliche Arbeitgeber stärkeren Restriktionen. Am Beispiel der Ruhr-Universität Bochum, die der größte Arbeitgeber der Stadt Bochum ist, wurde gezeigt, dass eine Mobilitätsgenossenschaft Aufgaben zur Förderung der nachhaltigen Mobilität für die Universität übernehmen kann. Dabei ist die Mobilitätsgenossenschaft ein eigenständiges, nicht gewinnorientiertes Unternehmen, in dem die Mitglieder, die weitgehend Beschäftigte der Universität wären, nachhaltige Mobilität nach ihren Wünschen und Bedürfnissen gestalten könnten. Die Universität kann die Genossenschaft auch ohne finanziellen oder personellen Beitrag unterstützen. Sie kann Voraussetzungen für einen erfolgreichen Betrieb der Mobilitätsgenossenschaft schaffen, zum Beispiel durch die Bereitstellung von Stellflächen für Fahrzeuge oder Informationen über die Angebote der Genossenschaft. Sie kann Anreize für die Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit setzen, vor allem, indem sie Parkraum für private Pkw kostenpflichtig macht. Und sie kann auf eine Veränderung der Mobilitätskultur hinwirken, durch die der MIV als Normalfall infrage gestellt und die gemeinschaftliche Organisation von Mobilität aufgewertet wird.

Auch wenn die konkreten Umstände bei anderen öffentlichen Arbeitgebern anders sind, lässt sich dieser Ansatz weitgehend auf andere Organisationen wie öffentliche Verwaltungen, Behörden oder Krankenhäuser übertragen. Auch diese Organisationen bieten viele an einem Ort konzentrierte Arbeitsplätze, sodass es bei ausreichender Größe der Organisation eine hinreichende kritische Masse an Beschäftigten geben sollte, die einen ähnlichen Arbeitsweg haben. In diesem Fall kann der tägliche berufliche Verkehr durch eine Mobilitätsgenossenschaft

organisiert werden. Die hier vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilitätsgenossenschaft dürften in den meisten Fällen auch von diesen Organisationen durchgeführt werden können.

Anmerkungen

- [1] Der Leitfaden ist frei zum Download verfügbar unter www.mobilitypolicy.de.
- [2] www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/genomobil-genossenschaften-als-organisationsform-fuer-eine-sozial-oekologische-transformation-integrierter-mobilitaet
- [3] www.nachhaltigkeit.ruhr-uni-bochum.de/de/mobilitaet

Literatur

- B.A.U.M (2022): MobilityPolicy – Leitfaden für eine nachhaltige betriebliche Mobilität. www.mobilitypolicy.de
- Expertenrat für Klimafragen (2024): Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2023. <https://expertenrat-klima.de>
- Hunecke, M./Richter, N./Heppner, H. (2021): Autonomy loss, privacy invasion and data misuse as psychological barriers to peer-to-peer collaborative car use. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 10: 100403. DOI: 10.1016/j.trip.2021.100403
- Knickmeier, A./Paetzel, U./Roos, M. (2021): Gemeinsam besser ans Ziel – Wie Genossenschaften die Mobilitätswende voranbringen könnten. Weiterdenken – Diskussionspapier des Landesbüros NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung 4/2021. <https://collections.fes.de/publikationen/content/titleinfo/451858>
- Rodríguez-Oramas, A./Burgues-Freitas, A./Joanpere, M./Flecha, R. (2022): Participation and Organizational Commitment in the Mondragon Group. In: *Frontiers in Psychology* 13: 806442. DOI: 10.3389/fpsyg.2022.806442
- Roos, M./Hunecke, M./Weiß, M./Werbeck, N./Wittowsky, D. (im Erscheinen): *Genossenschaftliche Mobilität von nachhaltiger Mobilität*. Springer VS, Wiesbaden.

AUTOR + KONTAKT

Prof. Dr. Michael Roos ist Inhaber des Lehrstuhls für Makroökonomik an der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der Ruhr-Universität Bochum. Außerdem ist er Sprecher des Kompetenzfeldes Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) der Fakultät. Sein Arbeitsschwerpunkt ist die komplexitätsökonomische Forschung zu verschiedenen Nachhaltigkeitsthemen.



Ruhr-Universität Bochum,
Fakultät für Wirtschaftswissenschaft,
Universitätsstraße 150, 44801 Bochum.
E-Mail: michael.roos@rub.de