



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**  
Sozial-ökologische Forschung

# Projektblätter

Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“





# BeMoVe – Beteiligungsbasierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen

MobilitätsWerkStadt 2025



Dem Fußverkehr wird im Projekt BeMoVe im Zuge der temporären Neuaufteilung des Straßenraums eine besondere Rolle zukommen.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist nicht allein über rein technische Verbesserungen oder einen effizienteren Ressourceneinsatz zu erreichen. Das individuelle Mobilitätsverhalten spielt eine entscheidende Rolle, so dass Strategien des Vermeidens von Verkehr sowie des Verlagerns auf umweltverträgliche Verkehrsmittel ebenfalls in den Blick genommen werden müssen. Die übergeordnete Frage lautet: Wie kann eine Mobilitätswende in Essen gelingen und welche Bedingungen in der Stadtgesellschaft führen zu einer Veränderung der Mobilitäts- und Planungskultur?

Der Begriff Mobilitätskultur schließt sowohl die Infrastruktur- und Raumgestaltung als auch Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und die zugrunde liegenden

Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen ein. Hier soll mit einer zielgerichteten Analyse transformativer Realexperimente und der Stadtgesundheit Erkenntnisse zu Auswirkungen alternativer Aufteilungen des öffentlichen Raums auf die Lebensqualität und die akustische Wahrnehmung gewonnen werden. Durch die reale Erprobung innovativer, nachhaltiger Maßnahmen können Verhaltensmuster aufgebrochen und neue Perspektiven geschaffen werden. Das Projekt nutzt eine salutogene Sichtweise, um in der Stadtentwicklung Gesundheit explizit zu fördern und zu erhalten.

## Projektansatz und Vorgehen

Eine anwendungsorientierte und transformative Forschung zur sozial-ökologischen Transformation urbaner Mobilität dient als Projektansatz. Im Zentrum

steht die Entwicklung und Durchführung von urbanen Reallaboren, die öffentliche Räume und Verkehrswege transformieren und diese nachhaltig auf Aufenthaltsqualität und Mobilität für alle auslegen. Die Reallabore finden in zwei Stadtgebieten (Urban Sustainable Districts) statt und werden partizipativ entwickelt. Ein Ziel der Realexperimente ist es, stadträumliche Veränderungen sowie zukünftige Mobilitätsangebote in einem modernen Partizipationsansatz für Bürgerinnen und Bürger sichtbar und erlebbar zu machen. Die Reallabore erproben und evaluieren Maßnahmen zur Reduktion des örtlichen motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Förderung der aktiven Mobilität durch Verbesserung von Walkability und Bikeability – das heißt Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit. Insbesondere der Fußverkehr soll hierbei in den Fokus rücken. Ideen zur temporären Neuaufteilung des Straßenraums werden gemeinsam mit dem in Phase 1 aufgebauten Netzwerk und weiteren Akteuren in aufeinander aufbauenden Workshops ausgearbeitet. Eine Besonderheit ist dabei den Fokus auf die urbane Akustik und positive Geräuschwahrnehmung zu richten (Soundscape-Konzept). Dazu erfasst und analysiert das Projekt in den ausgewählten Bereichen die Klangkulisse sowie die subjektive Wahrnehmung von Lärm, Klang, Raum und Licht mittels Sensorik. Es wird zusätzlich ein Nudging-Ansatz zum nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagement umgesetzt – das bedeutet, dass ausgewählte Anreize eine Verhaltensänderung auslösen. Die kontinuierliche wissenschaftliche Begleitung gewährleistet eine umfangreiche systematische Dokumentation und Evaluation der Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, den Verkehr und die Lebensqualität. Das Projekt fördert durch seine Partnerkommunen die Übertragbarkeit von Ergebnissen und Erkenntnissen auf Städte mit ähnlicher Verkehrs- und Mobilitätsproblematik.

### **Projektziele und zu erwartende Ergebnisse**

Ziel des Vorhabens ist es, zu erforschen, wie eine Mobilitätswende in Essen gelingen kann und welche Bedingungen eine Verhaltensänderung der Stadtgesellschaft herbeiführen. Durch die reale Erprobung innovativer Maßnahmen können Verhaltensmuster aufgebrochen und neue nachhaltige Mobilitätskulturen geschaffen werden. Im Ergebnis sollen Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und Ausbaus einer nachhaltigen

#### **Fördermaßnahme**

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### **Projekttitel**

BeMoVe - Beteiligungsbasierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen  
(Förderkennzeichen: 01UV2127)

#### **Laufzeit**

01.07.2021 – 30.06.2024

#### **Projektkoordination**

Stadt Essen,  
Grüne Hauptstadt Agentur  
Kai Lipsius  
E-Mail: kai.lipsius@gha.essen.de

#### **Projektpartner**

Universität Duisburg-Essen, imobis – Institut für Mobilität und Stadtplanung;  
Universitätsklinikum Essen, Institute for Urban Public Health

#### **Kontakt im DLR Projektträger**

Florian Strunk, florian.strunk@dlr.de

#### **Herausgeber**

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### **Gestaltung**

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### **Bildnachweis**

Stadt Essen, Sascha Kreklau

#### **Stand**

April 2023

bmbf.de

Mobilitätsinfrastruktur sowie freiwillige Veränderungen im Mobilitätsverhalten dauerhaft realisiert werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Reduktion von motorisiertem Verkehr in Wohnquartieren. Gezieltes Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, neue Denkmuster anzustoßen, An- und Abfahrten abzubauen und Parksuchverkehre zu reduzieren.



## BüLaMo – Bürgerlabor Mobiles Münsterland



ExpressBus X90 verbindet Menschen und Orte im Münsterland schnell und komfortabel.

### Ausgangssituation und Forschungsfragen

Viele Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum sehen den Bus – fernab von Bahnlinien – nicht als attraktive Mobilitätsalternative zum Auto an. Deshalb entstehen vielerorts Staus auf der Autobahn, verstopfte Einfallstraßen und Parkplatznot in den Städten. Dabei stellt auch das Münsterland keine Ausnahme dar. Das „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“ (BüLaMo) möchte zeigen, dass ein busbasiertes System durchaus eine attraktive Alternative für Pendlerinnen und Pendler sein und damit die angesprochenen Probleme verringern kann. Dazu muss sich der ÖPNV aber verändern: Er muss schneller werden und öfter nutzbar sein, sollte in die Fläche eingebunden, komfortabel und günstig sein. Dafür setzt das Projekt BüLaMo in der Modellregion im Kreis Coesfeld auf ein abgestimmtes Gesamtsystem, das die Hauptverbindung, eine feingliedrige Erschließung der Fläche und eine kundenfreundliche Verknüpfung dieser Elemente umfasst.

### Projektansatz und Vorgehen

Über einen Projektzeitraum von drei Jahren wird das Projektteam mit Hilfe der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Coesfeld erproben, wie ein individueller Personennahverkehr so attraktiv werden kann, dass das Auto immer öfter stehen gelassen und die individuellen Angebote genutzt werden.

In dem Forschungsprojekt, das auch vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gefördert wird, sollen für die Mobilität im ländlichen Raum neue Wege eingeschlagen werden. Das Kernelement des Projektes ist der MünsterlandExpress X90 (x90.nrw), der seit dem 17. August 2020 als Express-Bus die Achse Olfen-Lüdinghausen-Senden-Münster bedient und dank reduzierter Haltestellen und eines begradierten Linienwegs deutlich schneller unterwegs ist als die regulären Schnellbusse.

Zunächst fokussiert auf die Gemeinde Senden soll darüber hinaus in der dreijährigen Projektlaufzeit ein

bedarfsorientierter On-Demand-Dienst eingerichtet werden: Dieser soll Kundinnen und Kunden zu einer komfortablen Mobilstation bringen, an der auch Car-, Bike- oder E-Scooter-Sharing angeboten wird. Tickets für diese Angebote sollen einfach und bequem über eine barrierefreie digitale Plattform oder App gebucht werden können. Das Bürgerlabor und der X90 bieten die Chance, den Pendlerinnen und Pendlern eine schnelle und komfortable Verbindung auf der Straße anzubieten. Über das Projekt sollen daher auch weitere Bausteine einer attraktiven ExpressBus-Verbindung angestoßen werden, beispielsweise die intelligente Verkehrssteuerung der Busse auf der Autobahn A43.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ziel des großen Verbundprojektes ist es, die Mobilität von morgen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern im Münsterland zu gestalten. Partner dieses Verbundes sind der Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM), die RWTH Aachen, das Marktforschungsinstitut Dialego und die e.2GO GmbH. Der Münsterland e.V. übernimmt die Kommunikation des Projektes in die Region. Im Bürgerlabor sollen Lösungen für einen ganzheitlichen, flächendeckenden und attraktiven öffentlichen Verkehr entstehen, der die Bedürfnisse der Menschen bestmöglich berücksichtigt. Deshalb werden die Bürgerinnen und Bürger intensiv an dem Projekt beteiligt.

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Welche Anforderungen stellen die Bürgerinnen und Bürger an die Mobilität vor Ort? Diese und weitere Fragen sollen im Rahmen des „MünsterlandPanels“ beantwortet werden. Das MünsterlandPanel ist ein zentraler Baustein im Bürgerlabor. In dem Panel sollen Interessierte ihre ganz persönlichen Erfahrungen und Anregungen mit den neuen Mobilitätsangeboten über Workshops, Online-Befragungen und Tagebücher einbringen. Das Bürgerlabor wird durch das digitale Marktforschungsinstitut Dialego aus Aachen organisiert und ausgewertet. Die Erkenntnisse aus dem Panel fließen unmittelbar in den weiteren Forschungsprozess ein und können so problem- und bedürfnisorientierte Lösungen ermöglichen.

#### Projekttitle

BüLaMo - Verbundprojekt Bürgerlabor Mobiles Münsterland  
(Förderkennzeichen: 01UV2060)

#### Laufzeit

01.03.2020 – 31.08.2024

#### Projektkoordination

Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)  
Tel.: 0251/4134-48

#### Projektpartner

RWTH Aachen (Werkzeugmaschinenlabor WZL, Institut für Straßenwesen isac, Institut für Kraftfahrzeuge ika)  
Dialego  
e.2GO GmbH

#### Weitere Informationen

<https://muensterland.com/muensterland-kommit/>  
<https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/buergerlabor-mobiles-muensterland.html>  
[buergerlabor.dialego.de](http://buergerlabor.dialego.de)

#### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr.de](mailto:florian.strunk@dlr.de)

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH

#### Stand

Februar 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)



# CADIA – Japanisch-deutsche Forschungs Kooperation zum vernetzten und automatisierten Fahren: Sozioökonomische Folgenabschätzung



Im Fokus unseres deutsch-japanischen Forschungsprojektes CADIA steht die Erforschung der Diffusion von autonomen Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen sowie von Faktoren, welche die gesellschaftliche Akzeptanz beeinflussen.

## **Ausgangssituation und Forschungsfragen**

Das vernetzte und automatisierte Fahren (Connected and automated driving, CAD) im Straßenverkehr wird dazu führen, dass Fahrerinnen und Fahrer teilweise oder vollständig durch eine Automatisierung ersetzt werden. CAD hat das Potenzial, mehrere Dimensionen des Verkehrssystems zu verändern: von verändertem Eigentum an Fahrzeugen über Verfügbarkeit neuer Mobilitätsdienstleistungen bis hin zu Verbesserungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses. Für die Einführung von CAD ist eine Koordination zahlreicher, heterogener Innovationsakteure in unterschiedlichen Bereichen (z.B. Forschung und Entwicklung, Fertigung, Regulierung, Politik, Nutzende/Kundinnen und Kunden) erforderlich. Dabei müssen sowohl technische und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden als auch

Auswirkungen auf den Einzelnen und die Gesellschaft. CADIA fokussiert auf die Erforschung, Beschreibung und Modellierung der Verbreitung von CAD-Fahrzeugen und -Mobilitätsdienstleistungen. Das Projektteam erforscht zudem Faktoren, die die Wahrnehmung, Annahme (Adoption) oder Ablehnung von vernetztem und automatisierten Fahren – auch bezeichnet als „gesellschaftliche Akzeptanz“ – beeinflussen. CADIA ist Teil einer deutsch-japanischen Forschungs Kooperation. Die Analysen sind aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Automobilindustrie in beiden Ländern von besonderer Relevanz. Im Zuge des Projekts findet ein regelmäßiger Austausch mit dem japanischen Partnerprojekt zu Projekteinhalten, -fortschritten und -ergebnissen statt.

## Projektansatz und Vorgehen

Die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von CAD und damit dessen Auswirkungen und Konsequenzen hängen von einer Reihe von Faktoren ab. Dazu gehören die Adoptionsraten und Diffusionsraten von CAD-Fahrzeugen und -Mobilitätsdienstleistungen sowie die Veränderungen des individuellen Mobilitätsverhaltens und damit die kollektive Verkehrsnachfrage, die sich aus der Verfügbarkeit und Nutzung der neuen Verkehrsmittelalternativen ergibt.

Schwerpunkte der Arbeiten des DLR Instituts für Verkehrsforschung in diesem Projekt sind Analysen zur Marktdiffusion von automatisierten Pkw und zu Auswirkungen von CAD auf die Verkehrsnachfrage sowie die damit verbundene Weiterentwicklung vorhandener Modellierungswerkzeuge. Das Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse des Karlsruhe Instituts für Technologie (KIT) untersucht Faktoren, welche die gesellschaftliche Akzeptanz von CAD beeinflussen. Das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH) modelliert die zukünftige Pkw-Ausstattung von Privathaushalten in Abhängigkeit einer Vielzahl von Personen-, Haushalts- und Umgebungscharakteristika sowie CAD. Die Bayerischen Motoren Werke AG (BMW) untersucht Aspekte des Markteintritts, insbesondere hinsichtlich Zeitpunkten der Markteinführung und Kosten von CAD-Fahrzeugen und -Mobilitätsdienstleistungen.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ein tieferes Verständnis zur gesellschaftlichen Akzeptanz und Verbreitung des automatisierten Fahrens kann Innovationsrisiken verringern, wird sozioökonomische Folgen abschätzen und könnte zudem den Verlauf des technisch-wissenschaftlichen Fortschritts im Bereich des automatisierten Fahrens beeinflussen. Der Austausch und die Vernetzung mit den japanischen Partnern innerhalb der Forschungskooperation ermöglichen, deutsche und japanische Perspektiven und wissenschaftliches Denken zu verbinden und Elemente der jeweiligen Forschung in beiden Ländern zu erweitern. Durch den internationalen Vergleich der beiden prototypischen Mobilitätsmärkte wird die Entwicklung eines tiefergehenden Verständnisses von Auswirkungen externer Faktoren auf die Diffusion und den Einfluss der CAD-Technologie auf die Fahrzeugflottenentwicklung der Automobilindustrie und die Verkehrsnachfrage der Gesellschaft erzielt.

### Projekttitel

CADIA – Japanisch-deutsche Forschungskooperation zum vernetzten und automatisierten Fahren: Sozioökonomische Folgenabschätzung  
(Förderkennzeichen: 01UV1901)

### Laufzeit

01.09.2019 – 31.12.2022

### Projektkoordination

Dr.-Ing. Christian Winkler  
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) - Institut für Verkehrsforschung  
Tel.: 030/67055-7951

### Projektpartner

Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR)  
Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (KIT-ITAS) des Karlsruhe Instituts für Technologie  
Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH)  
Bayerische Motoren Werke AG (BMW)

### Weitere Informationen

[https://dlr.de/vf/desktopdefault.aspx/tabid-2974/1445\\_read-59717/](https://dlr.de/vf/desktopdefault.aspx/tabid-2974/1445_read-59717/)

### Kontakt im DLR Projektträger

Barbara Rasche, [barbara.rasche@dlr.de](mailto:barbara.rasche@dlr.de)

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Adobe Stock/Kara

### Stand

März 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)

Die Entwicklung von zukunftsfähigen Modellierungsinstrumenten und Marktdiffusionsszenarien ermöglicht eine Abschätzung von Auswirkungen der CAD-Technologie auf den Fahrzeugabsatz und unterstützt somit Entscheidungsfindungen um die Markteinführung, die über fahrzeugbezogene technische Fragen hinausgehen.



# FreeMove – Transdisziplinäre Erforschung der Datenschutz-bewussten Verfügbarmachung von Bewegungsdaten für nachhaltige urbane Mobilität

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Wie Mobilitätsdaten im Sinne eines bewussten Datenschutzes fair, nützlich, sicher und verständlich bereitgestellt werden können, erforscht das Projekt FreeMove.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Das Potential der Analyse von Bewegungsdaten ist enorm, für die Bewältigung kritischer Probleme wie beispielsweise Epidemien und Katastrophen, aber auch für eine nachhaltige, menschenzentrierte und umweltbewusste Stadt- und Verkehrsplanung. Dem stehen Herausforderungen, die mit der Verfügbarmachung solcher Bewegungsdaten verbunden sind, gegenüber: Der rechtlich wie ethisch erforderliche hohe Schutz der Privatsphäre von Personen verlangt nach anspruchsvollen mathematischen und technischen Anonymisierungsverfahren. Zwischen der Verwertbarkeit der Daten, beispielsweise für statistische und algorithmische Modellierungsverfahren (Nutzbarkeit) einerseits und dem Datenschutz- und dem Datensicherheitsbedürfnis des Einzelnen andererseits gibt es einen sogenannten

Trade-off. Um ein Gleichgewicht zu erreichen, müssen zunächst eine Reihe von Fragen beantwortet werden:

- Wie lässt sich das Risiko einer Deanonymisierung, bezüglich der Daten und dem Kontext, in dem sie entstehen und verwendet werden, zuverlässig schätzen und bewerten?
- Wie können technische Verfahren zur Anonymisierung der Daten den Nutzerinnen und Nutzern vermittelt werden?
- Wie lassen sich die Vorstellungen und Werte von Bürgerinnen und Bürgern, die ihre Daten zur Verfügung stellen, in dem Prozess der Verfügbarmachung berücksichtigen?

Durch die Datenschutz-bewusste Erhebung von Mobilitätsverhalten, die in dem transdisziplinären Vorhaben FreeMove entwickelt und in Feldstudien erprobt wer-



den soll, können neue Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gestützt werden.

### Projektansatz und Vorgehen

Das Projekt FreeMove basiert auf einem iterativen Vorgehen. Im Zentrum dieses Prozesses stehen drei aufeinander aufbauende Anwendungsfälle. In diesem szenariogestützten Ansatz werden die als Rahmenbedingungen formulierten Thesen und Methoden einer datenschutzbewussten Mobilitätshebung erprobt und evaluiert.

Das Forschungsvorhaben gliedert sich in drei Hauptphasen. Es startet mit der Entwicklung integraler Rahmenbedingungen, es folgt eine praxisgestützte Methodenentwicklung und Evaluation innerhalb von drei Szenarioblöcken und es endet mit Auswertung und Dokumentation des Projektes.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Das Ziel von FreeMove ist es, ein ganzheitliches konzeptionelles Rahmenwerk zu entwickeln, das die vielseitigen Anforderungen an eine möglichst faire, nützliche, sichere und verständliche Bereitstellung von Bewegungsdaten wertorientiert erhebt, abbildet und dabei die unterschiedlichen Vorstellungen der relevanten Akteure aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger harmonisiert.



#### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

#### Projekttitel

Freemove – Transdisziplinäre Erforschung der Datenschutz-bewussten Verfügbarmachung von Bewegungsdaten für nachhaltige urbane Mobilität  
(Förderkennzeichen: 01UV2090)

#### Laufzeit

01.01.2021 – 31.12.2023

#### Projektkoordination

Technologiestiftung Berlin  
Markus Sperl, E-Mail: markus.sperl@ts.berlin

#### Projektpartner

HTW Berlin / Dr. Mihaljevic / Informatik, Kommunikation & Wirtschaft  
FU Berlin / Prof. Dr. Müller-Birn / Arbeitsgruppe Human-Centered Computing  
UDK Berlin / Prof. Dr. von Grafenstein / Digitale Selbstbestimmung  
TU Berlin / Prof. Dr. Tschorsch / Distributed Security Infrastructures  
DLR / Herr Kelpin / Institut für Verkehrsforschung – Personenverkehr

#### Assoziierte Projektpartner

Berliner Verkehrsbetrieb (BVG)  
FixMyBerlin  
Stalice GmbH

#### Weitere Informationen

freemove.space

#### Kontakt im DLR Projektträger

Barbara Rasche, barbara.rasche@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Adobe Stock/tatsianamaphoto

#### Stand

März 2023

bmbf.de



# GenoMobil – Genossenschaften als Organisationsform für eine sozial-ökologische Transformation integrierter Mobilität

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Projektfahrzeuge auf dem Campus Mark51<sup>97</sup>: Wesentlicher Bestandteil von GenoMobil ist es, die Nutzung mobilitätsgenossenschaftlicher Angebote anhand realer Fahrzeuge zu simulieren.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

An der Ruhr-Universität Bochum (RUB) wird seit 2011 an einer Mobilitätsstrategie gearbeitet, die den Campus von Pkw entlasten und zugleich die Erreichbarkeit des Campus und der Außenstellen verbessern soll. Als innovatives Konzept für integrierte Mobilität gilt „Mobility as a Service“ (MaaS). Dessen Grundlage sind digitale Plattformen als Marktplätze zur Vermittlung zwischen Mobilitätsangebot und -nachfrage. Bei gewinnorientierten MaaS-Anbietern stellt sich aufgrund der potenziellen Vernachlässigung wenig lukrativer nicht-motorisierter Verkehrsformen die Frage, ob sie tatsächlich zu den Umweltverbesserungen führen, die man sich für eine nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung erhofft.

Das Forschungsprojekt GenoMobil entwickelt daher ein Konzept für eine Mobilitätsgenossenschaft als MaaS-Anbieter mit dem Ziel, die individuelle Mobilität von sozial schwächer gestellten Gruppen (zum Beispiel

Studierenden) zu gewährleisten und dabei den motorisierten Verkehr zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich unter anderem folgende Forschungsfragen:

1. Wie kann ein Geschäftsmodell einer Mobilitätsgenossenschaft aussehen?
2. Wie lassen sich psychologische Barrieren durch partizipativ organisierte Genossenschaften verringern?
3. Durch welche sozialen Aktivierungsmaßnahmen lässt sich die Akzeptanz für eine multimodale Mobilität fördern?
4. Wie lässt sich das Genossenschaftskonzept auf andere Kontexte übertragen?
5. Wie wirken sich Mobilitätsgenossenschaften auf die Ausgestaltung von Verkehrssystemen aus?
6. Wie entwickelt sich langfristig der Pkw-Besitz und gibt es Effekte für unterschiedliche Zielgruppen?
7. Welchen Einfluss haben Einstellungen und Mobilitätskulturen bei der Verkehrsmittelwahl?

## Projektansatz und Vorgehen

Ein zentraler Beitrag des Projekts ist die ganzheitliche Betrachtung von Governance-Fragen. Eine Genossenschaft verbindet die privatwirtschaftliche Nachfragebedienungsleistung mit dem Verfolgen gemeinschaftlicher Ziele durch ein integriertes Mobilitätskonzept aus der Hand eines Akteurs. Dies stellt ein fundamental anderes Governance-Modell dar als die Kooperation gewinnorientierter Mobilitätsunternehmen.

In ersten Arbeitsschritten untersucht GenoMobil die ökonomischen und organisatorischen Voraussetzungen einer Mobilitätsgenossenschaft, erörtert die verkehrs- und raumwissenschaftliche Perspektive auf die lokalen Bedingungen und analysiert den Bedarf zur Mobilitätsnutzung in den Zielgruppen.

Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse wird im Rahmen einer Realsimulation die Gründung einer Mobilitätsgenossenschaft als Planspiel erforscht.

GenoMobil wird in einer Reihe aufeinanderfolgender Realexperimente unterschiedliche Aspekte und Prozesse der Initiierung und des Betriebs einer Mobilitätsgenossenschaft mit Mitgliedern der RUB und Beschäftigten auf dem Technologie- und Wissenscampus Mark 51°7 simulieren. So wird im Rahmen eines Realexperiments der Ansatz der sozialen Aktivierung auf die Organisationsform einer Mobilitätsgenossenschaft an einer Universität übertragen. Zudem werden in Realexperimenten die Entscheidungsfindungs- und Abstimmungsprozesse während einer Genossenschaftsgründung sowie die Nutzung mobilitätsgenossenschaftlicher Angebote anhand realer Fahrzeuge simuliert.

Im Anschluss gilt es die Ergebnisse zu evaluieren, die Übertragbarkeit auf andere Orte und Kontexte unter anderem anhand eines agentenbasierten Modells zu untersuchen und einen Handlungsleitfaden für die Gründung einer Mobilitätsgenossenschaft zu erstellen. Flankiert werden alle Arbeitsschritte durch ein Konzept zur kognitiven Wissensintegration.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Die Ergebnisse des Projekts sollen nicht nur in diesem speziellen Kontext vor Ort eine Verbesserung der Mobilitätssituation rund um den Campus bewirken. Vielmehr soll es mit dem Handlungsleitfaden möglich sein, auch andere Akteure an anderer Stelle bei der Gründung einer Mobilitätsgenossenschaft zur Verbesserung ihrer lokalen Bedingungen zu unterstützen.



GENOMOBIL

### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

### Projekttitle

GenoMobil – Genossenschaften als Organisationsform für eine sozial-ökologische Transformation integrierter Mobilität

(Förderkennzeichen: 01UV2089)

### Laufzeit

01.01.2021 – 31.12.2023

### Projektkoordination

Ruhr-Universität Bochum

Prof. Dr. Michael Roos

Tel.: 0234/32-22886

E-Mail: michael.roos@rub.de

### Projektpartner

Ruhr-Universität Bochum

Fachhochschule Dortmund

Universität Duisburg-Essen

Bochum Perspektive 2022 GmbH

### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Referat Nachhaltige Stadtentwicklung

53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Paula Blumenschein CC BY-NC-SA 4.0

### Stand

Februar 2023

bmbf.de

Die Realsimulation einer Mobilitätsgenossenschaft soll neue Perspektiven für eine sozial-ökologische Transformation der Mobilität im Ruhrgebiet und weit darüber hinaus eröffnen.



# GlaMoBi – Gladbecker Mobilität für Alle. Innerstädtische und interkommunale Neuorientierung urbaner Personenverkehre

MobilitätsWerkStadt 2025



Die umgestaltete Friedrichstraße in Gladbeck-Mitte ist ein Ort für alle mit besonderem Fokus auf aktiven Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Gladbeck befindet sich mitten im Ballungsraum Ruhrgebiet. Seit Jahrzehnten ist die Stadt von einer autozentrierten Stadtentwicklung geprägt, die sich noch heute in der städtischen Infrastruktur und in der Verkehrsmittelwahl der Stadtbevölkerung widerspiegelt. Um Nachhaltigkeit voranzubringen gilt es viele verschiedene ökonomische und soziale Voraussetzungen ebenso wie unterschiedliches Mobilitätsverhalten und -verständnis miteinander zu vereinen und neue Strukturen abseits der lange vorangetriebenen Automobilkultur zu etablieren. Schon jetzt bieten Gladbecks begrünte Straßenzüge gute städtebauliche Voraussetzungen für den gezielten Ausbau aktiver Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr.

Um eine „Gladbecker Mobilität für Alle“ zu etablieren, gilt es folgende Fragen zu beantworten:

- Welche Effekte hat die Mobilitätskultur auf die Wahl des Verkehrsmittels und der Transformation?

- Wie können unterschiedliche Mobilitätsgruppen, deren Bedarfe und Probleme gezielt in Richtung einer nachhaltigen Mobilität angesprochen werden? Inwiefern lassen sich Strukturen systematisieren?
- Wie müssen Formate zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Einführung von Mobilitätsangeboten gestaltet werden, dass diese positiv und lokal verankert wahrgenommen und tatsächlich genutzt werden?
- Durch welche sozialen Aktivierungsmaßnahmen lässt sich die Akzeptanz für Fortbewegungsarten, die nicht der gewohnten entsprechen, fördern?
- Wie lässt sich eine innerstädtische Logistik- und Lieferlösung langfristig und nachhaltig etablieren? Wie kann das Geschäftsmodell eines kommunen-gestützten Logistik- und Lieferdienstes aussehen?

## Projektansatz und Vorgehen

Zentral innerhalb des Projektes ist die Etablierung und die nachhaltige Förderung einer inklusiven Mobilität in Gladbeck. Dafür wurden in Phase 1 zunächst unterschiedliche vulnerable Gruppen identifiziert: Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund, Seniorinnen und Senioren sowie Kinder und Jugendliche sehen sich im Straßenverkehr teilweise gravierenden Hürden gegenüber. Hier gilt es, individuelle Ansätze zu identifizieren, gezielt zu sensibilisieren und nachhaltig zu fördern. Aufgrund der kleinteiligen Herangehensweise und der Individualisierung der Maßnahmen pro Mobilitätsgruppe werden über die gesamte Projektlaufzeit zwei große „Anker-Labore“ sowie mehrere „Mikro-Labore“ im Stadtbild entstehen. In enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten werden so zielgruppenspezifisch Visionen entwickelt, Maßnahmen in Realexperimenten erprobt und evaluiert. Begleitende computergestützte Verkehrssimulationen ermöglichen es, die Wirkung unterschiedlicher Entwicklungsszenarien abzuschätzen und auf andere Experimentiergebiete und Partnerkommunen zu übertragen.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Das Projekt „Gladbecker Mobilität für Alle“ hat das Ziel, Mobilitätsgerechtigkeit herzustellen und benachteiligten Gruppen mit Hilfe von intensiver, individualisierter Betreuung einen verbesserten Zugang zu gesundheitsfördernden und nachhaltigen Mobilitätsformen zu verschaffen. Die gruppenspezifischen Erhebungen ermöglichen es, unterschiedliche und von den lokalen Gegebenheiten abhängende Bedarfe zu identifizieren und zu adressieren. So entsteht ein detailliertes Bild der Gladbecker Bevölkerung, das es erlaubt, nachhaltige individuelle Mobilität auf gerechte Weise zu schaffen, zu fördern und zu erhalten. Der verbesserte Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsoptionen fördert zusätzlich die soziale Teilhabe: Kinder und ältere Menschen werden bei der Planung und Nutzung des Straßenraumes schnell übersehen; Menschen mit Flucht- und Migrationsgeschichte haben häufig andere Voraussetzungen oder Kenntnisse über das deutsche Verkehrssystem. Einfache, inklusive, barrierefreie und gerechte Mobilitätsoptionen führen dagegen zu mehr Eigenverantwortlichkeit, zu mehr individueller Bewegung und damit zu mehr Teilhabe am Verkehrssystem.

### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

### Projekttitel

GlaMoBi – Gladbecker Mobilität für Alle.  
Innerstädtische und interkommunale Neuorientierung urbaner Personenverkehre  
(Förderkennzeichen: 01UV2126)

### Laufzeit

01.09.2021 – 30.08.2024

### Projektkoordination

Stadt Gladbeck  
Umweltabteilung  
Willy-Brandt-Platz 2  
45964 Gladbeck  
E-Mail: juergen.harks@stadt-gladbeck.de

### Projektpartner

Universität Duisburg-Essen, Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung  
Technische Universität Berlin, Fachgebiet Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik

### Weitere Informationen

[https://gladbeck.de/Leben\\_Wohnen/Gladbecker\\_Mobilit%C3%A4t\\_f%C3%BCr\\_Alle\\_\(GlaMobi\)/](https://gladbeck.de/Leben_Wohnen/Gladbecker_Mobilit%C3%A4t_f%C3%BCr_Alle_(GlaMobi)/)

### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr.de](mailto:florian.strunk@dlr.de)

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Annalena Grobbel

### Stand

April 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)



# GREEN – Gamification, Regulations, and Environment Enhancing Nudges

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Das Projekt GREEN möchte alternative Mobilitätskonzepte erforschen und in die tägliche Praxis bringen.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Der flächendeckenden Durchsetzung nachhaltiger Mobilität stehen – neben noch bestehenden technischen und organisatorischen Hürden – primär gesellschaftliche Hindernisse im Weg: Deutschland ist ein Land der Pendelnden und des privaten Individualverkehrs. Hinter dieser Tatsache verbergen sich tief verankerte soziale Gegebenheiten: Zu nennen sind hier die lokale Verwurzelung der Bevölkerung auf der einen Seite und das individuelle Bedürfnis nach Privatheit, Unabhängigkeit und Autonomie in der Gestaltung der Wegezeiten auf der anderen Seite. Eine nachhaltige Verkehrspolitik steht daher vor der schwierigen Aufgabe, gewohnheitsmäßig verankerte und in der täglichen Praxis bewährte Mobilitätsmuster aufzubrechen, ohne dabei offenen Widerstand auszulösen. Starke umweltpolitische Instrumente, wie Regulierungen, bergen erhebliches gesellschaftliches Konfliktpotenzial. Sie sollten daher mit Maßnahmen kombiniert werden, die

die Akzeptanz in der Bevölkerung für neue Wege nachhaltiger Mobilität steigern und gleichzeitig das Einüben neuer Mobilitätsmuster vereinfachen.

## Projektansatz und Vorgehen

Die Herausforderung, alternative Mobilitätskonzepte und deren Akzeptanz zu erforschen und in die tägliche Praxis zu bringen, teilt sich in drei wesentliche Ziele auf, welche das Projekt GREEN verfolgt.

1. Auf der Basis von Choice-Daten soll das Re-Framing von nachhaltigen Mobilitätskonzepten untersucht werden. Dabei erforscht GREEN milieuspezifische Aspekte, um auf dieser Basis später entsprechende politische Maßnahmen umsetzen zu können.
2. Um das Verkehrsverhalten in der Praxis zu erforschen, werden digitale Informationstafeln entwickelt und in teilnehmenden Kommunen aufgestellt. Dies hat zum Ziel, digitale Innovationen und deren Einfluss in diesem Kontext zu testen.

3. Mit einer Spiele-App wird schließlich die Integration von Mobilitätsgewohnheiten in einen sozialen Kontext vorgenommen. Hier wird betrachtet, wie sich dies auf das Verhalten der Menschen auswirkt.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Angestrebte Ergebnisse des Projekts beinhalten zum einen neue empirisch belastbare umweltökonomische und soziologische Forschungsergebnisse. Zum anderen entsteht aus den Machbarkeitsstudien, die den Forschungsergebnissen unterliegen und die die Projektrealisierbarkeit untersuchen, ein übertragbarer Baukasten, um auch im ländlichen Raum und in kleineren Kommunen nachhaltige Mobilitätsmodi zu etablieren. Dieser beinhaltet

1. eine Materialsammlung graphisch ansprechender milieuspezifisch adressierter Kommunikationsmittel zur Nutzung emissionsarmer Transportmittel,
2. ein übertragbares Konzept für eine digitale Mobilitätsplattform für den ländlichen Raum, bestehend aus einer Produktionsanleitung für eine Mobilitätstafel, einer Mobilitäts-App und einem Webauftritt sowie
3. ein digitales ‚Mixed Reality Game‘ zur spielerischen Einübung der Nutzung sogenannter grüner Verkehrsmodi, die die Umwelt schonen und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen.

#### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

#### Projekttitel

GREEN – Gamifizierung, Regulierung und umweltbezogene Nudges - Experimentelle und empirische Analysen zur Relevanz von politischen Regulierungsinstrumenten und verhaltensökonomischen Ansätzen für individuelle nachhaltige Mobilität (Förderkennzeichen: 01UV2083)

#### Laufzeit

01.04.2021 – 31.03.2024

#### Projektkoordination

Universität Kassel  
Dr. Anja Köbrich León  
Dr. Janosch Schobin

#### Projektpartner

Deutsche Umweltstiftung e.V.

#### Weitere Informationen

<https://mobitafel.de/>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr.de](mailto:florian.strunk@dlr.de)

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Deutsche Umweltstiftung

#### Stand

Februar 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)



# In2Lübeck – Nutzer:innenzentrierte Integration von On-Demand-Ridepooling in den ÖPNV

MobilitätsWerkStadt 2025



Mit LÜMO wurde in Lübeck ein flexibles Ride-Sharing-Angebot eingerichtet, das möglichst vielen Menschen den Umstieg vom eigenen Auto auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erleichtern soll.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Das Verbundprojekt „in2Lübeck“ befasst sich mit der Integration von On-Demand-Ridepooling in den ÖPNV und berücksichtigt dabei insbesondere die Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer. Die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) konnte im Bereich On-Demand-Ridepooling, das heißt, Passagiere auf Anfrage flexibel zwischen Haltepunkten zu befördern, bereits seit 2018 Erfahrungen sammeln und übernimmt hier eine Vorreiterrolle. Die erfolgreiche Einbindung innovativer, digitaler Mobilitätsangebote ist bereits fest in den Bestrebungen und Strategien der Hansestadt Lübeck verankert, die sich zukünftig zu einer intelligent vernetzten Stadt (Smart City) entwickeln möchte.

Gleichzeitig sind für die Verkehrsentwicklung in Richtung Nachhaltigkeit langfristige Veränderungen im Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen nötig. Daher untersuchen Forschende der Professur für Ingenieurpsychologie und Kognitive Ergonomie am Institut für Multimediale und Interaktive Systeme (IMIS) der Universität zu Lübeck insbesondere die Perspektive unterschiedlicher Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern. Zentral dabei ist:

- wie eine nachvollziehbare Integration des On-Demand-Ridepoolings in die verfügbaren Mobilitätsoptionen realisiert werden kann und
- wie die Wahrnehmung der individuellen Mobilität und das Mobilitätsverhalten beeinflusst werden können.



## Projektansatz und Vorgehen

Für die zweite Phase des Projekts in2Lübeck werden zwei Testgebiete ausgewählt, die sich für die Erprobung der Integration eines On-Demand-Verkehrs in ein ÖPNV-Konzept im Reallabor der Hansestadt Lübeck besonders eignen.

Neben der erfolgreichen Integration soll innerhalb dieses Projekts der Transfer der Erkenntnisse an eine Nachbargemeinde sichergestellt werden. Mit den gesammelten Erfahrungen wird so eine Ausweitung des On-Demand-Verkehrs für die Nachbargemeinde geplant. Außerdem sollen übertragbare Formate und Produkte entwickelt werden, die von den im Projekt als Netzwerkpartner eingebundenen Verkehrsunternehmen aus Schleswig-Holstein in ihren Planungen einer zukunftsfähigen Mobilität genutzt werden können.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Mit der Ausweitung des On-Demand-Angebots in Lübeck und Travemünde soll möglichst vielen Menschen vor Ort der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver gemacht werden, da mit On-Demand-Angeboten Fahrgästen eine bedarfsgerechte und flexible Mobilitätsdienstleistung angeboten wird.

Auf wissenschaftlicher Seite werden die Erwartungen der Nutzerinnen und Nutzer an die Funktion des Ridepooling-Konzepts erfasst und strukturiert. Weiterhin wird das Vertrauen verschiedener Nutzergruppen in Aspekte des Ridepooling-Systems untersucht, um entsprechende Barrieren zu erkennen und Lösungsansätze zu entwickeln.

Ein weiteres Ergebnis des Projekts besteht in der Strukturierung von Faktoren, die die Akzeptanz von Ridepooling-Systemen in unterschiedlichen Personengruppen verstärken können.

### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

### Projekttitle

In2Lübeck – Nutzer:innenzentrierte Integration von On-Demand-Ridepooling in den ÖPNV (Förderkennzeichen: 01UV2121)

### Laufzeit

01.07.2021 – 30.06.2024

### Projektkoordination

Stadtverkehr Lübeck GmbH  
Dr. Carolin Höhnke  
E-Mail: carolin.hoehnke@svhl.de

### Verbundpartner

Institut für Multimediale und Interaktive Systeme der Universität zu Lübeck  
Prof. Dr. Thomas Franke  
franke@imis.uni-luebeck.de

### Weitere Informationen

in2luebeck.de

### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, florian.strunk@dlr.de

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Stadtverkehr Lübeck GmbH

### Stand

April 2023

bmbf.de



# InterMoDe – Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems

MobilitätsWerkStadt 2025



Die entwickelten Mobilitätsszenarien werden in einem Virtual Reality (VR)-Lab getestet.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Ein leistungsfähiges und umweltschonendes kommunales Mobilitätssystem zu schaffen beziehungsweise zu erhalten gilt als zentrale Zukunftsaufgabe der Stadt Offenbach am Main. Ziel ist es, neue Formen der Steuerung, Planung und Entwicklung zu entwickeln – unter Einbeziehung von Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Zudem ist ein systemisch ausgerichtetes, skalierbares und übertragbares Konzept zu entwickeln, um ein intermodales Mobilitätssystem zu gestalten, das die Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigt.

Die Mobilitätsangebote in Offenbach weisen bislang funktionale Verknüpfungsmängel bezüglich Information und Orientierung auf, aber auch Defizite hinsichtlich Zugänglichkeit und Gebrauchstauglichkeit. Somit fehlen günstige Zugangsvoraussetzungen für Mobilitätsangebote sowohl im physischen Raum als auch bei digitalen Angeboten. Diese werden bislang nicht

kohärent als zusammenhängende Angebote vermittelt und entsprechend von den Nutzenden nicht intuitiv als intermodales Mobilitätssystem erfahren.

Die in Phase I etablierte Steuerungsgruppe hat als wesentliches Ergebnis mit wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Vertreterinnen und Vertretern eine konkrete Zieldefinition entwickelt: „Die Schaffung bzw. die Erhaltung eines leistungsfähigen und umweltschonenden Mobilitätssystems ist eine zentrale Zukunftsaufgabe der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Wesentlich ist dabei die Stärkung umweltfreundlicher, multimodaler Mobilität. Entsprechend ist ein intermodal ausgerichtetes Mobilitätssystem zu fördern, d. h. ein Verkehrssystem, das durch die problemlose und barrierefreie Kombination von zu Fuß gehen, Rad, Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Autos (Sharing) effiziente, attraktive und umweltfreundliche Lösungen für individuelle Mobilitätsbedürfnisse schafft.“

## Projektansatz und Vorgehen

Für Phase II werden diese vier Handlungsebenen zur Entwicklung der Gesamtstrategie gesehen:

1. Iterative Entwicklung des Gesamtkonzepts
  - kontinuierliche Einbeziehung des Feedbacks von Nutzenden aus unterschiedlichen sozialen Milieus (Befragungen/Test; 2D- und 3D-Visualisierungen)
  - Zusammenarbeit von kommunalen Vertreterinnen und Vertretern, Forscherinnen und Forschern sowie Praxispartnerinnen und Praxispartnern zur Ko-Kreation (Reallabor-Ansatz)
2. Profilierung des intermodalen Mobilitätssystems
  - Identifikation von wesentlichen Gestaltungselementen des intermodalen Mobilitätssystems
  - Überführung in ein Arbeitskonzept, Systematisierung der Gestaltungsansätze, Ausarbeitung der Gestaltungsleitlinien (Übertragbarkeit), Handbuch (Transfer)
3. Konsensfähigkeit herstellen und erhalten
  - das Binnenverhältnis der organisierenden und verwaltenden, planenden und gestaltenden Akteurinnen und Akteure durch die Prozessstrukturierung nachhaltig gestalten (Steuerungs- und Lenkungsremium zur Prozesssteuerung; Reallabore) sowie den Aufbau von akteurs- und verwaltungsübergreifenden Kooperationsmöglichkeiten ermöglichen
4. Stärkung der kommunalen Verwaltung
  - ein integriertes Mobilitätsmanagement etablieren, das kommunal ämterübergreifend und an der Schnittstelle zu den anderen Partnerinnen und Partnern notwendige Steuerungskompetenzen durch die Einrichtung einer Stelle für Mobilitätsmanagement bündelt

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ziel ist es, durch die Förderung intermodaler Mobilität den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und verkehrsbedingte Schadstoffemissionen zu reduzieren, den Zugang zu Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern sowie die Aufenthaltsqualität in Bezug auf Sicherheit, Verlässlichkeit und Komfort (Gestaltungsqualität) aufzuwerten. Dazu wird von den Forschungspartnerinnen Stadt Offenbach und HfG Offenbach

- eine Verkehrssystemdatenbank zur Identifizierung intermodaler Schnittstellen aufgebaut,
- ein »Leitfaden Mobilität« durch das Mobilitätsmanagement erstellt,

### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

### Projekttitel

InterMoDe – Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems (Förderkennzeichen: 01UV2131)

### Laufzeit

01.09.2021 – 31.08.2024

### Projektkoordination

Hochschule für Gestaltung Offenbach  
Designinstitut Mobilität und Logistik  
Prof. Dr. Kai Vöckler  
Schlossstr. 31  
63065 Offenbach am Main  
Tel.: 069/80059-140  
E-Mail: voeckler@hfg-offenbach.de

### Projektpartner

Stadt Offenbach am Main  
Hochschule für Gestaltung Offenbach

### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, florian.strunk@dlr.de

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Julian Schwarze, HfG Offenbach

### Stand

April 2023

bmbf.de

- auf der Basis von GIS-Kartierungen Mobilitätsszenarien entwickelt und in 2D- und 3D-Visualisierungen (VR-Lab) getestet,
- in Reallaboren Praxispartner und Zivilgesellschaft einbezogen,
- Gestaltungsleitlinien für den Aufbau eines intermodalen Mobilitätssystems ausgearbeitet.



# InvitinG – Incentivierung für emissionsarme Mobilität in urbanen Gewerbegebieten

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Mobilitätsangebote und -systeme in Gewerbegebieten nachhaltig gestalten und durch psychologische, wirtschaftliche und raumplanerische Anreize die „individuelle Bequemlichkeit“ überwinden – dieses Ziel verfolgt das Projekt InvitinG.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die größten Hindernisse für ein anderes Mobilitätsverhalten werden laut Umfragen in der eigenen Bequemlichkeit sowie in längeren Fahrzeiten und höheren Kosten gesehen. Die Überwindung dieser „individuellen Bequemlichkeit“ ist gekoppelt an intrinsische und extrinsische Anreizsysteme, die sowohl auf psychologischer, wirtschaftlicher, kommunaler und raumplanerischer Ebene verortet sind. Diese Anreizmechanismen zu analysieren, hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen zu untersuchen und daraus Handlungsempfehlungen für aktuelle und zukünftige Gewerbegebiete abzuleiten, ist das Anliegen des Projekts InvitinG.

## Projektansatz und Vorgehen

InvitinG will vorhandene Incentivierungsoptionen im Kontext räumlicher Gegebenheiten in vier Gewerbegebieten in der MEO-Region (Mülheim an der Ruhr, Essen, Oberhausen) erheben, zukünftige Optionen in Reallaboren erarbeiten und bewerten, um daraus psychologische, planungs- und politikrelevante Handlungs- und Umsetzungsoptionen ableiten. Das Forschungskonsortium sieht Potenziale für geeignete Anreizsysteme und -maßnahmen sowohl auf Ebene des

Individuums als auch auf Unternehmens- und Makroebene. Eine ideale Incentivierung funktioniert nur ebenenübergreifend. Hierzu werden Analyse-Tools zum Mobilitätsverhalten, Tagebuchstudien zu Nutzererfahrungen, Speculative-Design- und Design-Thinking-Methoden sowie verkehrs- und raumwissenschaftliche Methoden angewandt. Durch die Einbeziehung von Praxisakteuren aus Planung und Versorgung wird der Grundstein für die Weiternutzung der Projektergebnisse gelegt. Ein übertragbares Integrationskonzept liegt abschließend vor.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Im Projekt werden nachhaltige Mobilitätsformen für Erwerbstätige und Unternehmen erprobt mit dem Ziel, aus dem Nutzerfeedback Rückschlüsse auf bestehende Hemmnisse und begünstigende Rahmenbedingungen schließen zu können. Mit den Ergebnissen liegen geeignete Anreizsysteme für die Einführung und verstärkte Nutzung emissionsarmer Mobilitätsoptionen vor. Aus den empirischen Daten erstellt InvitinG ein Wirkungsmodell, mit dem eine Analyse der Anreizsetzung für nachhaltige Mobilitätsformen möglich wird, Wechselwirkungen und Wirkungen innerhalb des

Mobilitätssysteme erkennbar werden und Handlungsbedarfe unter anderem für Verkehrs- und Stadtpolitik und -planung abgeleitet werden können. Aus dem systemischen Modell heraus lassen sich gebietsbezogene Handlungsempfehlungen für Incentivierungspakete für die Mikro-, Meso- und Makroebene ableiten. Mobilitätsangebote und -systeme sollen in und um Gewerbegebiete zukünftig so ausgelegt werden können, dass sie eine emissionsarme Mobilität auf Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite fördern.

Möglichkeiten der Übertragbarkeit auf bundesweite Gewerbegebiete werden im gesamten Projekt berücksichtigt und durch Projekt-Workshops mit nationaler Beteiligung gefördert. InvitinG erstellt einen Akteursleitfaden, der Verantwortliche in den Gebieten und anderen Kommunen Wege zeigt, wie sich durch strukturiertes Einbeziehen von Akteuren ein langfristig funktionierender Mobilitäts-Akteursverbund aufbauen lässt. Mit diesen Ergebnissen werden Grundlagen für ökonomisch sinnvolle Investitionen für Kommunen und kommunale Akteure im Bereich emissionsarme Mobilität gelegt.

Da es bislang kein vergleichbares Werkzeug für die Unterstützung der Transformationsprozesse von Gewerbegebieten gibt, wird das Projekt auf diesem Gebiet einen relevanten wissenschaftlichen Fortschritt bieten. Dies betrifft differenzierte Erkenntnisse über die breitflächige Anwendung und motivations- sowie gesundheitsbezogenen Wirkungen von innovativen Mobilitätsoptionen, die den sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen in kommunalen Gewerbegebieten gerecht werden und zugleich auch die Anforderungen an die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit erfüllen.

**Fördermaßnahme**

MobilitätsZukunftsLabor 2050

**Projekttitel**

InvitinG – Incentivierung für emissionsarme Mobilität in urbanen Gewerbegebieten  
(Förderkennzeichen: 01UV2085)

**Laufzeit**

01.11.2020 – 31.10.2023

**Projektkoordination**

Fraunhofer UMSICHT

Dr. Boris Dresen

Tel.: 0208/8598-1190

E-Mail: boris.dresen@umsicht.fraunhofer.de

**Projektpartner**

Universität Duisburg-Essen

Bergische Universität Wuppertal

Ruhrbahn GmbH

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Krahmann und Kollegen

**Weitere Informationen**

<https://inviting.ruhr/>

**Kontakt im DLR Projektträger**

Barbara Rasche, [barbara.rasche@dlr.de](mailto:barbara.rasche@dlr.de)

**Herausgeber**

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Referat Nachhaltige Stadtentwicklung

53170 Bonn

**Gestaltung**

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

**Bildnachweis**

Boris Dresen, Fraunhofer UMSICHT

**Stand**

Februar 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)



# KoGoMo – Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern

MobilitätsWerkStadt 2025



KoGoMo geht der Frage nach, wie die Kommunen neue (private) Mobilitätsangebote steuern können – hier dargestellt ist die hvv switch-Mobilitätsstation in Harburg des assoziierten Projektpartners Hamburger Hochbahn AG.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Hamburg ist in den letzten Jahren zum Testfeld für Fahrzeug-Sharing- und Ride-Pooling-Anbieter geworden; auch die Zahl der Mobilitätsstationen wächst kontinuierlich. Neue Mobilitätsangebote bieten niedrigschwellige, spontan nutzbare Ergänzungen zu den bekannten Mobilitätsoptionen Privatfahrzeug und ÖPNV. Sie haben – in Kombination mit dem klassischen Umweltverbund – das Potenzial, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren beziehungsweise das Leben ohne privaten Pkw komfortabler zu machen. Mit den Sharing- und Ride-Pooling-Diensten geht auch das Versprechen eines effizienter genutzten Verkehrsnetzes und einer positiven Wirkung auf die Umweltbilanz des Verkehrs einher: Unter anderem könnte der Mobilitätsbedarf durch eine bessere Auslastung mit weniger Fahrzeugen gedeckt und Fahrzeuge mit höchsten Umweltstandards eingesetzt werden. Neben diesen Potenzialen hat die Verbreitung einiger Dienste jedoch auch Risiken. Erste internationale Erfahrungen zeigen, dass die Einführung privater Ride-Pooling-Dienste das

Risiko von Mehrverkehr in den Städten birgt, wenn sie nicht oder kaum kommunal gesteuert wird. KoGoMo geht davon aus, dass Kommunen in Deutschland eine aktive Rolle bei der Steuerung neuer Mobilitätsangebote einnehmen können und sollen. Um dieses Gestaltungspotenzial zu unterstützen, verfolgt KoGoMo das Ziel, die kommunale Steuerungsfähigkeit gegenüber privatwirtschaftlichen Sharing- und Mobilitätsanbietern zu stärken sowie Kooperationen mit ihnen zu fördern. Damit können Kommunen leichter auf eine Mobilitätslandschaft hinwirken, die den Nachhaltigkeitszielen entspricht.

Steuerungsfähigkeit heißt hierbei, über Ziel- und Systemwissen sowie Steuerungstools zu verfügen. Die zentralen Fragen für die Kommunen in diesem Kontext sind:

- Wohin wollen wir als Kommune steuern?
- Was soll gesteuert werden?
- Wo sind wirkungsvolle Steuerungsansätze?

## Projektansatz und Vorgehen

KoGoMo erarbeitet eine Governance-Strategie, die ein Toolkit mit konkreten Methoden und Instrumenten enthält, und prozessbezogene Empfehlungen für die Zusammenarbeit mit privaten Anbietern umfasst. Diese Governance-Strategie wird in einem Reallabor anhand eines exemplarischen Umsetzungsprozesses entwickelt: Im Bezirk Harburg implementieren private Anbieter Fahrzeug-Sharing, Ride-Pooling und Mobilitätsstationen, die in anderen Teilen Hamburgs ihre Funktionsfähigkeit im Realbetrieb bewiesen haben. Unter Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern suchen die Stadt, Unternehmen (Anbieter) und Wissenschaftspartner gemeinsam nach Kooperationsmöglichkeiten, formulieren Steuerungsbedarfe und entwickeln Lösungen für Umsetzungshemmnisse und Akzeptanzprobleme.

Governance-Tools können beispielsweise ein mit Zielwerten hinterlegtes Monitoring, Vertragsmuster, Vorschläge für kommunale Förderprogramme oder ökonomische Mechanismen sein. Hierfür wird eine kooperative, an Innovationsprozesse angelehnte Herangehensweise angewandt, die von den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzenden ausgeht und angebotsübergreifend ist.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

KoGoMo zielt mit der Governance Strategie darauf ab, einen Beitrag zur schnelleren Transformation zu einer nachhaltigen Mobilitätslandschaft zu leisten. Dies beinhaltet unter anderem, dass die im Rahmen von KoGoMo im Projektraum eingeführten Mobilitätsangebote nach Projektende weiterhin bestehen, genutzt und ausgebaut werden. Die Governance-Strategie oder einzelne Tools sollen von anderen Bezirken Hamburgs und anderen Kommunen angewandt werden, so dass sich auch dort passende, weitgehend eigenwirtschaftlich betriebene Mobilitätsangebote in Randlagen etablieren. Erkenntnisse zu Nutzenden, Nutzungsmustern und Wirkungen neuer Mobilitätsangebote in Randlagen werden in der Fachcommunity dazu dienen, das Zusammenspiel von neuen Mobilitätsangeboten und ÖPNV im Sinne von nachhaltiger Mobilität weiter zu verbessern.



### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

### Projekttitle

KoGoMo – Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern (Förderkennzeichen: 01UV2122)

### Laufzeit

01.08.2021 – 31.07.2024

### Projektkoordination

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) Stadt Hamburg, Abteilung Verkehrsentwicklung

### Projektpartner

TU Hamburg - Institut für Verkehrsplanung und Logistik (VPL)  
Bezirk Harburg - Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
MOIA Operations Germany GmbH  
cambio Hamburg CarSharing GmbH  
Hamburger Hochbahn AG – Stabsstelle komplementäre Mobilität

### Weitere Informationen

<https://tuhh.de/kogomo/projekt/>

### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Tyll Diebold, TU Hamburg

### Stand

April 2023

bmbf.de



# Kompass – Entwicklungs- und Veränderungsprozesse der Alltagsmobilität in regionalen Zukunftslaboren

MobilitätsWerkStadt 2025



Das alltägliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main steht neben dem Raum Augsburg im Fokus des Projektes Kompass.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Verkehrswende ist ein viel diskutiertes Thema, verbunden mit Hoffnungen auf einen nachhaltigen Alltagsverkehr. Die Debatte verliert sich jedoch häufig in Teillösungen oder setzt auf einzelne Elemente, wie den Radverkehr, das Carsharing oder neue Mobilitätsformen. Auch fehlt mitunter der gute Umgang mit bereits verfügbaren Daten oder deren ganzheitlich praxisorientierte Aufbereitung. Zudem wird die Mobilität zu oft losgelöst von ihren Ursachen betrachtet. Weiterhin zeigte die Corona-Pandemie, dass Trendbruchereignisse einen großen Effekt auf das Mobilitätsverhalten im Alltag haben, die in ihren Auswirkungen auch von längerer Dauer sein können. Diesen Defiziten soll das Projekt Kompass begegnen, eine umfassende Analyse ermöglichen und dabei Forschung und Praxis enger zusammen führen.

Die zentrale Forschungsfrage lautet: Wie lassen sich Mobilitätsmaßnahmen, die sich in Datenanalysen als besonders vielversprechend für Verhaltensänderungen,

als besonders relevant aufgrund der Gruppengröße oder die zu eingeschränkter Mobilität führen können, strategisch in regionalspezifischen Zukunftslaboren für ausgewählte Zielgruppen ausrichten?

Die zentrale Forschungsfrage geht der strategischen Ausrichtung von Mobilitätsmaßnahmen in regionalspezifischen Zukunftslaboren für ausgewählte Zielgruppen nach.

## Projektansatz und Vorgehen

Die TU Dresden – als verantwortliche Institution für Mobilität in Städten –, SrV und infas – als langjährige Auftragnehmer von Mobilität in Deutschland (MiD) – verfügen über umfassendes methodisches und inhaltliches Wissen zu den Datenbeständen. Diese sollen im Projekt Kompass im Zeitverlauf harmonisiert, zusammengeführt und ausgewertet werden. Die darauf aufbauende inhaltliche Analyse liefert eine Zeitreihe, Daten zu Umweltfaktoren und wird zum Ausgangspunkt für verschiedene Szenarien und Handlungsableitungen.



Dieser Ansatz wird erweitert durch laborraumspezifische Wirkungsmodelle, die verkehrsexterne Wirkungsfaktoren einbeziehen und so erkennbar werden lassen, welche verkehrlichen Änderungen angebotsinduziert sind und welche durch andere Faktoren beeinflusst werden. Die Erkenntnisse sollen mit zwei Praxispartnern in Form von Zukunftslaboren reflektiert und weiterentwickelt werden. Die Praxispartner sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) mit dem Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main sowie das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Freistaat Bayern.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Die Projektziele bestehen darin, evidenzbasiert und mit einer einzigartigen, erstmals harmonisierten und um externe Variablen angereicherten MiD/SrV-Datenbasis Handlungsoptionen zu nachhaltiger Mobilität bereitzustellen, die einen verbesserten Zugang zu Mobilität, insbesondere für ökonomisch schlechter gestellte Bevölkerungsgruppen, ermöglichen. Folgende Ergebnisse will das Projekt Kompass erzielen:

1. Belastbare und angereicherte Zeitreihen zur Beschreibung und Erklärung von Mobilitätsverhalten basierend auf Daten aus MiD/SrV-Erhebungen,
2. Wirkungsmodelle zum Mobilitätsverhalten für das Rhein-Main-Gebiet und für eine Region im Freistaat Bayern unter Berücksichtigung von deutlich über die Mobilitätsdaten hinausgehenden Determinanten der Mobilität einschließlich gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sowie ein für die Szenario-Rechnungen nutzbares Anwendungstool,
3. in Zukunftslaboren unter Nutzung der Datenanalysen erarbeitete, für die beiden Untersuchungsregionen maßgeschneiderte Szenarien zur Stärkung nachhaltiger Mobilität,
4. Wirkungsabschätzungen für die Szenarien durch Nutzung der in dem Anwendungstool umgesetzten Wirkungsmodelle und weiterführender qualitativer Überprüfungen in den Zukunftslaboren,
5. konkrete Empfehlungen für Strategien und Maßnahmen zur Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilität.

#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitel

Kompass – Entwicklungs- und Veränderungsprozesse der Alltagsmobilität in regionalen Zukunftslaboren (Förderkennzeichen: 01UV2088)

#### Laufzeit

01.01.2021 – 31.12.2023

#### Projektkoordination

Technische Universität Dresden  
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik  
Prof. Dr. Regine Gerike  
Tel.: 0351/46336501  
E-Mail: regine.gerike@tu-dresden.de

#### Projektpartner

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)  
infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH  
Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

#### Weitere Informationen

<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/ivst/forschung/kompass>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Stefan Gröschner, stefan.groeschner@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Adobe Stock/Anselm

#### Stand

April 2023

bmbf.de



# KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – sozio-technische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten

MobilitätsZukunftsLabor 2050



In KoRa werden Optimierungspotenziale für erfolgreiche Radverkehrsförderung ermittelt und Aktionspläne in Modellkommunen aufgestellt.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Viele Kommunen verfügen seit Langem über ambitionierte Beschlüsse zur Förderung des Radverkehrs und über innovative Konzepte und Maßnahmenplanungen. Seit einigen Jahren bekommt dieses Ziel deutlichen Rückenwind durch zivilgesellschaftlich getragene „Radentscheide“. Auch zusätzliche Bundesfördermittel für den Radinfrastrukturausbau sollen Kommunen auf dem Weg zu mehr Radverkehr unterstützen. Die konkrete Umsetzung von Radverkehrsprojekten vor Ort ist jedoch oft ein komplexes Verfahren, bei dem verschiedenste Perspektiven und Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen. In Städten ist der Konflikt um den begrenzten Raum und zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen besonders bedeutsam. Wenn Um-

setzungsprozesse (zu) lange dauern oder Umsetzungsziele nicht im gewünschten Umfang erreicht werden, steigt oftmals der Druck auf Politik und Verwaltung und die Unzufriedenheit in der Bevölkerung nimmt zu. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung erfolgreich und schneller umzusetzen, aber auch realistische Umsetzungspfade und -zeiträume zu entwickeln und zu kommunizieren, sind zentrale Herausforderungen für kommunale Verwaltungen.

Was hemmt die Umsetzung ambitionierter Radverkehrspolitik? Wie können Planungs-, Umsetzungs- und Entscheidungsprozesse verbessert werden? Diese Fragen stehen im Fokus des Forschungsvorhabens KoRa. Dazu gehört es, Radverkehr als Teil einer integrierten Verkehrspolitik und Stadtentwicklung wahrzunehmen

und sowohl Schnittstellen zu als auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu berücksichtigen.

### Projektansatz und Vorgehen

In den drei Modellkommunen Aachen, München und Potsdam werden zunächst Prozesse der Radverkehrsplanung und deren Umsetzung analysiert. Dabei geht es zum Beispiel um die Zusammenarbeit verwaltungsinterner wie -externer Akteure, den finanziellen und personellen Ressourceneinsatz, vorhandene oder benötigte Daten, Verwaltungsstrukturen und konkrete Umsetzungsschritte und -beteiligte. KoRa analysiert Schnittstellen, begleitet Prozesse und untersucht den Einsatz vorhandener oder neuer digitaler Hilfsmittel. Auf diese Weise ermittelt KoRa Stellschrauben und Optimierungspotenziale für erfolgreiche Radverkehrsförderung. Auf dieser Basis werden konkrete Maßnahmen zur Prozessoptimierung entwickelt und je Modellkommune in Aktionsplänen festgehalten. Ein projektbegleitendes Städtenetzwerk weiterer Kommunen, die vor vergleichbaren Aufgaben stehen („Radentscheids-Städte“), liefert hilfreiche Inputs bei der Problemanalyse und -lösung und stellt sicher, dass weitere kommunale Perspektiven und Erfahrungen in den laufenden Forschungsprozess einfließen.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ziel von KoRa ist es, die Effektivität ambitionierter Radverkehrspolitik zu verbessern. Als Ergebnisse sollen übertragbare Tools, Verfahren oder Vorgehensweisen (digitaler und sozio-technischer Art) entwickelt werden, die bei der Überwindung typischer Prozesshemmnisse, Konfliktkonstellationen und Problemstellungen bei der Förderung des Radverkehrs angewendet werden können. Zudem werden die praktischen Erfahrungen aus dem Projekt einen Beitrag zur Politikwissenschaft (insbesondere der Verwaltungswissenschaft, der Implementierungsforschung und der Governance-Forschung) sowie zum sozialwissenschaftlichen Transition Management leisten. Zentrales Produkt des Vorhabens ist eine Abschlussbroschüre, die sich gezielt an Personen aus der kommunalen Praxis richtet. Zusätzlich werden die Ergebnisse auch durch Vernetzungsaktivitäten (Begleitforschung, Städtenetz, Multiplikatorennetzwerke, Konferenzen), Veranstaltungsformate (Online-Seminare, Abschlussveranstaltung, Difu-Seminare) und weitere Publikationen (Factsheets, Artikel in Fachzeitschriften, OpenAccess) fortlaufend zugänglich gemacht.

#### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

#### Projekttitel

KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – sozio-technische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten  
(Förderkennzeichen: 01UV2086)

#### Laufzeit

01.01.2021 – 31.12.2023

#### Projektkoordination

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH  
Zimmerstr. 13-15, 10969 Berlin  
Thomas Stein  
Tel. 030/39001 181  
E-Mail: stein@difu.de

#### Projektpartner

Green City Experience GmbH  
Stein-Hardenberg Institut GmbH  
Landeshauptstadt München  
Landeshauptstadt Potsdam  
Stadt Aachen

#### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Doris Reichel

#### Stand

Februar 2023

bmbf.de



## MOBICOR – Mobilität zu Zeiten von Corona



Unser alltägliches Mobilitätsverhalten ist unmittelbar von den Routinebrüchen durch die Corona-Pandemie betroffen.

### **Ausgangssituation und Forschungsfragen**

Die Corona-Pandemie stellt unser aller Leben auf den Kopf: Maskenpflicht beim Einkaufen und in öffentlichen Verkehrsmitteln, geschlossene Schulen und Kindergärten, sowie die Verlagerung von Erwerbsarbeit ins Homeoffice prägen unseren neuen Alltag. Von diesen Routinebrüchen im privaten und beruflichen Lebensbereich unmittelbar betroffen ist unser alltägliches Mobilitätsverhalten. Bislang bewährte Routinen sind in der neuen Situation nicht mehr aufrechtzuerhalten, stattdessen fordern Beschränkungen im privaten und öffentlichen Bereich Umstellungen in unserem räumlichen und virtuellen Mobilitätsverhalten.

Vor diesem Hintergrund macht es sich das MOBICOR-Projekt zur Aufgabe, Corona-bedingte Veränderungen in der Alltagsmobilität der Menschen in Deutschland zu beobachten und sozialwissenschaftlich einzuordnen.

Neben der Frage, wie sich das räumliche und virtuelle Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden während der Corona-Pandemie entwickelt, interessiert die Beständigkeit der veränderten Mobilität und somit die Frage, ob die Corona-bedingten Mobilitätsumbrüche permanent oder temporär sind. Darüber hinaus werden im MOBICOR-Projekt auch Veränderungen in den Bedürfnissen und Einstellungen der Verkehrsteilnehmenden durch die Corona-Pandemie in den Blick genommen. Hier interessiert, wie die Menschen ihre veränderte Mobilität – seien es Einschränkungen der räumlichen oder Erweiterungen der virtuellen Mobilität – wahrnehmen und wie sie Neuerungen in ihrer Verkehrsmittelwahl bewerten. Darüber hinaus nimmt das MOBICOR-Projekt auch die sozialen und infrastrukturellen Effekte von Corona in den Blick. Ein besonderer Fokus liegt auf der Frage, was die Corona-

bedingten Mobilitätsveränderungen für das Gelingen der Verkehrswende bedeuten.

### Projektansatz und Vorgehen

Um diese vielfältigen Fragestellungen beantworten zu können, fußt das MOBICOR-Projekt auf einem Multi-Methoden-Design, in welchem quantitative und qualitative empirische Daten mit Erkenntnissen aus einer Tracking-Stichprobe vereint werden. In Anlehnung an das Design der quantitativen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wird im MOBICOR-Projekt die Alltags- und Stichtagsmobilität einer repräsentativen Stichprobe zu drei Zeitpunkten erhoben (infas). Neben der Verkehrsmittelwahl erfassen die Forschenden Informationen wie Unterwegszeiten, Distanzen und Zwecke der während der Pandemie zurückgelegten Wege. Mit Hilfe der im Mai 2020, Oktober 2020 und im Frühjahr 2021 gewonnenen Daten können so die Corona-bedingten Mobilitätsveränderungen abgebildet, auf die über 16-jährige Gesamtbevölkerung in Deutschland hochgerechnet und mit Daten aus dem Corona-freien Jahr 2017 verglichen werden. Erklärungen für die in den quantitativen Daten aufgetauchten Beobachtungen sowie Einblicke in die Beweggründe, Einstellungen und Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden, liefern die qualitativen Befragungen (NutsOne, nexus). Vollständig ist das MOBICOR-Untersuchungsdesign unter Einbezug der Daten einer Tracking-App, die durch regelmäßiges Messen die Wege und die dazugehörigen Verkehrsmittel der App-Nutzerinnen und -Nutzer rekonstruiert. Insgesamt folgt das MOBICOR-Projekt damit einem innovativen Ansatz, der erlaubt, die Mobilität zu Zeiten der Corona-Pandemie umfänglich abzubilden.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Das übergeordnete Ziel des Projekts ist es, unter Erleben der Ausnahmesituation einer pandemischen Verbreitung des Corona-Virus herauszufinden, welche Mobilität für das Funktionieren unserer Gesellschaft unverzichtbar ist und welche Wege womöglich auch nach der Pandemie eingespart werden können. Insbesondere die zu beobachtende Verschiebung weg von räumlichen, hin zu virtuellen Mobilitätsbewegungen könnte mit Blick auf die zu erreichenden Klimaziele von enormer Bedeutung sein. Hierbei ist denkbar, dass wegfallende Pendlerbewegungen, die Verlagerung der Arbeit ins Homeoffice, aber auch zukünftig reduzierte

#### Projekttitel

MOBICOR – Mobilität in Zeiten von Corona  
(Förderkennzeichen: 01UV2099)

#### Laufzeit

15.04.2020 – 31.12.2023

#### Projektkoordination

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung  
(WZB) - Forschungsgruppe Digitale Mobilität und  
gesellschaftliche Differenzierung  
Prof. Dr. Andreas Knie  
Tel.: 030/25491-588  
E-Mail: andreas.knie@wzb.eu

#### Projektpartner

Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft)  
MOTIONTAG  
NutsOne  
nexus

#### Weitere Informationen

mobicoapp.de

#### Kontakt im DLR Projektträger

Barbara Rasche, barbara.rasche@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Shutterstock

#### Stand

Februar 2023

bmbf.de

Flugreisen enorme Einsparpotenziale mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen bieten. Ob diese und andere Corona-bedingte Mobilitätsmuster tatsächlich auch nach der Pandemie Bestand haben, steht noch aus.



# MobilCharta5 – Mobilität in einer neuen Ebene – innovativ, flächensparend, klimaschützend und umweltschonend am Beispiel des südöstlichen „Bergischen RheinLands“

MobilitätsWerkStadt 2025



Um im ländlichen Raum ein Umdenken und Andershandeln zu erreichen, sind nicht nur erweiterte ÖPNV-Angebote notwendig, sondern auch die Förderung der Akzeptanz für den ÖPNV.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zwischen dem südöstlichen Bergischen RheinLand und den Großstädten Köln und Bonn ist bereits heute überlastet. Die vorherrschende autodominierte Mobilitätskultur – infolge eines zum Teil wenig attraktiven ÖPNV-Angebotes sowie der dispersen Siedlungsstruktur – führt zu vermehrten Staus, Lärmemissionen sowie einer weiteren Verschlechterung der Luftqualität. Derzeit sind bereits erste Überschwappeffekte zur Deckung der Wohnraumbedarfe in der Rheinschiene in den zweiten Ring (Projektraum) festzustellen.

Um das im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung und der EU für den Verkehrssektor aufgerufene Ziel der Reduktion der Treibhausgasemissionen zu erreichen, ist ein umfassender Strukturwandel im derzeitigen Mobilitätssystem sowie in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Produzieren erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich diese Forschungsfragen:

- Wie sehen die Anforderungen aller beteiligten Akteure für die in der ersten Phase identifizierten Themenschwerpunkte aus?
- Inwiefern sind die erarbeiteten Mobilitätskonzepte technologisch und wirtschaftlich umsetzbar?
- Wie können die erarbeiteten Mobilitätskonzepte bedarfsgerecht gestaltet werden?
- Welche Maßnahmen ergeben sich für eine flächendeckende Umsetzung?

## Projektansatz und Vorgehen

Um im ländlichen Raum ein Umdenken und Andershandeln zu erreichen, sind nicht nur erweiterte ÖPNV-Angebote notwendig, sondern auch die Förderung der Akzeptanz für den ÖPNV.

In vergleichenden Szenarien wurden zum Abschluss der Phase I mögliche Zukunftsvisionen insbesondere

im Hinblick auf die erwarteten Einwohnerzuwächse beziehungsweise Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur entwickelt und in Bezug auf ihre ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen betrachtet.

In der zweiten Phase sollen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg als wissenschaftlichem Partner diese Ergebnisse nun prototypisch weiterentwickelt und erprobt werden, um weitere Erkenntnisse über Auswirkungen der multimodalen Anwendungen des Mobilitätssystems zu erhalten und diese zu evaluieren. Hier ist eine Kombination aus Kommunikationsstrategie und Workshopreihe geplant.

Mit dem Projekt soll insbesondere gezeigt werden, welche Prozesse für ein Umdenken im Mobilitätsverhalten notwendig sind und wie eine Sensibilisierung der Menschen für neue Technologien und schlussendlich die Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätssysteme funktionieren kann. Die Workshopreihe umfasst folgende Themenschwerpunkte:

- flexible Bedienung im Flächenverkehr
- Einbindung privater Organisationsformen
- verbesserter ÖPNV
- muskelbasierte Mobilität
- geteilte Mobilität

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Die Projektziele bestehen darin, evidenzbasiert und mit einer einzigartigen, erstmals harmonisierten und um externe Variablen angereicherten MiD/SrV-Datenbasis Handlungsoptionen zu nachhaltiger Mobilität bereitzustellen, die einen verbesserten Zugang zu Mobilität, insbesondere für ökonomisch schlechter gestellte Bevölkerungsgruppen, ermöglichen. Folgende Ergebnisse will das Projekt Kompass erzielen:

1. belastbare und angereicherte Zeitreihen zur Beschreibung und Erklärung von Mobilitätsverhalten basierend auf Daten aus MiD/SrV-Erhebungen
2. Wirkungsmodelle zum Mobilitätsverhalten für das Rhein-Main-Gebiet und für eine Region im Freistaat Bayern unter Berücksichtigung von deutlich über die Mobilitätsdaten hinausgehenden Determinanten der Mobilität einschließlich gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sowie ein für die Szenario-Rechnungen nutzbares Anwendungstool
3. in Zukunftslaboren unter Nutzung der Datenanalysen erarbeitete, für die beiden Untersuchungsregionen maßgeschneiderte Szenarien zur Stärkung nachhaltiger Mobilität

#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitel

MobilCharta5 - Mobilität in einer neuen Ebene – innovativ, flächensparend, klimaschützend und umweltschonend am Beispiel des südöstlichen „Bergischen RheinLands“  
(Förderkennzeichen: 01UV2123)

#### Laufzeit

01.08.2021 – 31.07.2024

#### Projektkoordination

Stadtverwaltung Overath, Stabsstelle Stadtentwicklung, Mobilität, Klimaschutz, Fördermittelakquise, Frau Dipl.-Ing. (FH) Nicole Mirgeler, Hauptstraße 10a, 51491 Overath  
Tel.: 02206/602-222  
E-Mail: n.mirgeler@overath.de

#### Projektpartner

Stadt Overath, Hochschule Bonn-Rhein-Sieg, Stadt Hennef, Gemeinde Much, Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid, Gemeinde Ruppichterath, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Region Köln/Bonn e.V., Regionale 2025 GmbH

#### Weitere Informationen

<https://overath.de/mobilcharta5.aspx>  
<https://h-brs.de/de/mobilcharta5>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr.de](mailto:florian.strunk@dlr.de)

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Nicole Mirgeler

#### Stand

April 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)

4. Wirkungsabschätzungen für die Szenarien durch Nutzung der in dem Anwendungstool umgesetzten Wirkungsmodelle und weiterführender qualitativer Überprüfungen in den Zukunftslaboren
5. konkrete Empfehlungen für Strategien und Maßnahmen zur Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilität



# MobiLe – Mobilitätswende @ Lebensqualität

MobilitätsWerkStadt 2025



Der Mobilstern steht stellvertretend für die Norderstedter Mobilitätsangebote und komplexen Wechselwirkungen unterschiedlicher Verkehrsmittel, die in dem dynamischen Verkehrsmodell des Projektes MobiLe aufgegriffen werden.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Der Verkehr stellt nach wie vor ein besonderes Problem für eine nachhaltige Entwicklung dar. An der Ausgestaltung des Verkehrssystems muss sich deshalb auch in Norderstedt etwas ändern: Eine Mobilitätswende ist nötig. Das kommunale Mobilitätsverhalten wird maßgeblich durch die kommunale Verkehrspolitik der ehrenamtlich tätigen Verkehrspolitikerinnen und -politiker beeinflusst. Ihnen soll MobiLe einen gut verständlichen Zugang und ein solides Verständnis für das Verkehrssystem und die wesentlichen Wirkungszusammenhänge bieten. Als vertrautes Bild dafür dient das Mobile, bei dem die Verschiebung eines Bestandteils das gesamte System in Bewegung bringt und neu positioniert.

Daher wurde in Phase I ein gesamtstädtisches Grundmodell für das Norderstedter Verkehrssystem

entwickelt - gemeinsam mit Expertinnen und Experten sowie mit Politikerinnen und Politikern. Erste Anwendungen konnten in Workshops mit Teilnehmenden aus Politik, Forschung und Verwaltung erprobt werden.

Auf dieser Basis aus Phase I soll das Modell in Phase II so weiterentwickelt werden, dass damit folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Wie kann MobiLe so weit abgesichert, verfeinert und stabilisiert werden, dass damit eine realistische Richtungsprognose für die relevanten kommunalpolitischen Entscheidungen mit verkehrlichen Auswirkungen abgerufen werden kann?
- Wie kann die bislang nur statische Wirkungsaussage von MobiLe mit geringem Aufwand über den Zeitverlauf dynamisiert werden?
- Auf welche Weise kann das Modell so anwendungsfreundlich gestaltet werden, dass MobiLe für alltägliche Entscheidungen und deren Wirkungsb-



schätzungen eine relevante Arbeitshilfe für Politik und Öffentlichkeit darstellt?

- Wie kann MobiLe öffentlich zugänglich und auch für Dritte nutzbar gemacht werden?

### Projektansatz und Vorgehen

In Phase II sind folgende Schritte vorgesehen:

1. Der Co-Creation-Prozess mit Verwaltung und Politik wird auf Basis des in Phase I Erreichten fortgeführt und abgeschlossen.
2. Das entwickelte Modell wird in Zusammenarbeit mit der Universität Oldenburg in eine dynamische (voraussichtlich webbasierte) Computeranwendung überführt. Damit wird es möglich sein, die Reaktion des Systems auf Eingriffe über den Zeitverlauf abzubilden.
3. Mit dem dynamischen Modell wird die Öffentlichkeit an das städtische Grundmodell und seine Einsatzmöglichkeiten herangeführt; dafür sind auf spezifische Zielgruppen zugeschnittene Prozesse und Formate vorgesehen.
4. MobiLe wird praktisch erprobt, wodurch Erkenntnisse für eine nutzungsfreundliche Modellausgestaltung und die vorgeschlagenen Einsatzformen gewonnen werden sollen.
5. Im Rahmen eines Kommunkalkreises mit etwa acht weiteren Kommunen wird das Modell fachlich weiter abgesichert und für eine spätere Einsatzmöglichkeit in anderen Städten vorbereitet.
6. Um eine langfristige Nutzbarkeit des Modells zu ermöglichen, wird MobiLe in einem Handbuch dokumentiert. Diese Dokumentation ermöglicht zugleich eine Anpassung, Weiterentwicklung und Aktualisierung des Modells durch Dritte.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ziel von MobiLe ist es, bessere verkehrsplanerische Entscheidungen auf kommunaler Ebene durch die ehrenamtlich tätige Politik zu ermöglichen. Dazu sind wissenschaftlich fundierte Zusammenhänge eines kommunalen Verkehrssystems in dem Modell für Laien verständlich aufbereitet. Dabei liegt der Fokus auf den qualitativen Auswirkungen verkehrlicher Veränderungen, einer systemischen Betrachtung und dem Aufzeigen von mittel- und langfristigen Änderungen innerhalb des Systems. Mit diesem Ziel ist die Erwartung verbunden, dass das Modell auch zu Veränderungen zugunsten einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrspolitik führen wird.



#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitel

MobiLe – Mobilitätswende @ Lebensqualität  
(Förderkennzeichen: 01UV2129)

#### Laufzeit

01.11.2021 – 31.10.2024

#### Projektkoordination

Stadt Norderstedt- Die Oberbürgermeisterin -  
Stabsstelle Nachhaltiges Norderstedt  
Herbert Brüning, herbert.bruening@norderstedt.de  
Tel.: 040/535 95-367  
Alexander Papke, alexander.papke@norderstedt.de  
Tel.: 040/535 95-372

#### Projektpartner

Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

#### Weitere Informationen

norderstedt.de

#### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Herbert Brüning

#### Stand

Februar 2023

bmbf.de

Die erzielten Projektergebnisse sollen im politischen Alltag in Norderstedt und später auch in anderen Kommunen genutzt werden. Außerdem sollen Inhalte des Projektes mittelfristig auch in Lehrveranstaltungen an der Universität Oldenburg eingebunden werden.



# MOBITAT 2050 – Wohnen und Arbeiten 2050 – Eine nachhaltige Mobilität für Pendler der Zukunft

## MobilitätsZukunftsLabor 2050



Wie kann die Vernetzung von Wohnen und Arbeiten im Sinne nachhaltiger Mobilität gelingen und den steigenden Wohn- und Mobilitätskosten begegnet werden?

### Ausgangssituation und Forschungsfragen

Großstädte in Deutschland erleben seit Jahren ein starkes Wachstum. In den letzten 20 Jahren ist die Bevölkerung in deutschen Städten mit über 500.000 Einwohnern um rund 20 Prozent gestiegen. Neben positiven Entwicklungen, zum Beispiel durch den Zuzug junger Menschen und die Zunahme arbeitsfähiger und innovativer Bevölkerungsgruppen, kommt es zu Problemen. Zu diesen gehören der Preisanstieg auf dem Wohnungsmarkt, die Verdrängung insbesondere einkommensschwacher Gruppen sowie die Zunahme des Verkehrs und damit von Lärm, Luftschadstoffen und Flächeninanspruchnahme, die zu einer Verschlechterung der Aufenthalts- und Lebensqualität der Menschen führen.

Das starke Bevölkerungswachstum, die Verknappung und Verteuerung von städtischem Wohnraum und der

vor allem bei Familien ausgeprägter Wunsch nach Wohnen im Grünen mit gleichzeitiger Nähe zu städtischer Infrastruktur hat zu steigenden Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten geführt. Durch die häufige Lage des Wohn- und Arbeitsplatzstandortes in unterschiedlichen Gemeinden ist die Länge von Pendelwegen in der Vergangenheit gestiegen. Die Bedeutung des Autos ist hier besonders hoch: Während ein knappes Fünftel aller Wege auf das Pendeln zur Arbeit zurückzuführen ist, verursacht der Pendelverkehr aber ein Drittel der gesamten Pkw-Fahrleistung in Deutschland.

Es stellt sich daher die Frage: Wie lassen sich Wohn-, Arbeits- und Mobilitätswelt so vernetzen, dass nachhaltige Mobilitätsformen gestärkt und Umweltbelastungen reduziert werden und zugleich Bezahlbarkeit und Teilhabe gewährleistet bleiben?

## Projektansatz und Vorgehen

Nur mit einer integrierten Betrachtung von Wohnen, Arbeiten und Verkehr entstehen tragfähige Konzepte für Regionen der Zukunft. Durch eine Analyse aller drei Teilbereiche, empirische Erhebungen und den Aufbau integrierter Modelle, die die gegenseitige Abhängigkeit von Wohnen, Arbeit und Verkehr berücksichtigen, entsteht ein Instrumentarium zur umfassenden Bewertung von Maßnahmen und ihren Auswirkungen. MOBITAT2050 entwickelt das stadtreionale Modellprojekt am Beispiel der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main. Diese Region weist besonders starke Pendlerverflechtungen auf und Frankfurt ist deutschlandweit die Stadt mit den meisten Einpendlern.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ziel des Forschungsvorhabens ist die Entwicklung eines übertragbaren Instrumentariums, mit dem unter anderem die Effekte der Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrssystems tiefgreifend analysiert werden können. Auf Basis dieser Analyse werden Maßnahmen für eine nachhaltige Regionalentwicklung abgeleitet. Im Kern geht es um die Vernetzung von Wohn-, Arbeits- und Mobilitätswelt. Es gilt nachhaltige Mobilitätsformen zu stärken und zugleich den sozialen Herausforderungen steigender Wohn- und Mobilitätskosten zu begegnen.

Das Projekt berücksichtigt dabei die Ansprüche an eine nachhaltige urbane Mobilität und hat das Ziel, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren. Überdies sollen gleichwertige Teilhabechancen aller Bevölkerungsgruppen gewährleistet sein.

Mit Hilfe der Modelle können mögliche Wirkungen von Maßnahmen und Zukunftsszenarien quantifiziert werden. Neben den Effekten der Digitalisierung geht es hierbei zum Beispiel auch um mobiles Arbeiten und Homeoffice sowie neue Arbeitszeitmodelle oder die Nutzung von Coworking Spaces.

Das im Projekt entwickelte Konzept wird durch das aktive Einbeziehen regionaler Unternehmen und Planungsbehörden auf Zielführung und Umsetzbarkeit geprüft.

### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

### Projekttitel

MOBITAT 2050 – Wohnen und Arbeiten 2050 – Eine nachhaltige Mobilität für Pendler der Zukunft (Förderkennzeichen: 01UV2087A)

### Laufzeit

01.11.2020 – 31.10.2023

### Projektkoordination

DLR-Institut für Verkehrsforschung  
Dr. Claudia Nobis  
Tel.: 030/67055 233  
E-Mail: Claudia.Nobis@dlr.de

### Projektpartner

RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr  
ConPolicy GmbH – Institut für Verbraucherpolitik  
ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung  
Heidelberg GmbH  
ivm GmbH – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

### Kontakt im DLR Projektträger

Barbara Rasche, Barbara.Rasche@dlr.de

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Adobe Stock/Nokturnal

### Stand

Februar 2023

bmbf.de



# MobileCityGame – Interdisziplinäres Mobilitätsplan- und -simulationsspiel am Beispiel der Stadt Karlsruhe

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Das vom Projekt MobileCityGame zu entwickelnde Simulationsspiel soll niedrigschwellig komplexe verkehrs- und stadtplanerische Zusammenhänge und Entscheidungsoptionen in der urbanen Nachhaltigkeits- und Mobilitätspolitik veranschaulichen.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Gestaltung nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrssysteme in urbanen Räumen stellt auf begrenztem Raum und mit Interessens- und Zielkonflikten bezüglich Landnutzung, Lebensführung und Lebensqualität, Umwelt- und Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Komfort eine enorme Herausforderung dar. Neue Technologien und Organisationsformen in der Mobilität, wie etwa das automatisierte und geteilte Fahren, machen die Gestaltung einer zukunftsfähigen urbanen Mobilität zunehmend komplex – aber auch spannend. Die Entwicklung von Zukunftskonzepten, die alle Dimensionen der Nachhaltigkeit erfüllen

und von möglichst vielen Interessensgruppen getragen werden sollen, bedürfen der aktiven Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und kommunalen Stellen. Das Projekt MobileCityGame setzt hier mit spielerischen Mitteln an.

## Projektansatz und Vorgehen

Über einen kooperativen und interdisziplinären Ansatz aus Gamification, Citizen Science und Partizipation entwickelt das interdisziplinäre Forschungsprojekt MobileCityGame ein computerbasiertes Serious Game zur niedrigschwelligen und allgemeinverständlichen Veranschaulichung von komplexen verkehrs- und

stadtplanerischen Zusammenhängen und Entscheidungsoptionen. Existierende Simulationsmodelle der Verkehrsplanung und -entwicklung sowie Technologie- und Verhaltensdaten werden darin zu einem dynamischen Gesamtmodell mit einem Planungshorizont bis 2050 verknüpft. Das Ergebnis von MobileCityGame ist ein voll einsatzfähiger und kalibrierter Demonstrator eines interaktiven Simulationsspiels für urbane Nachhaltigkeits- und Mobilitätspolitik am Beispiel der Stadt Karlsruhe.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Im Projekt wird eine niedrighschwellige und allgemeinverständliche Plattform zur Vermittlung der komplexen Zusammenhänge, Möglichkeiten und Grenzen der Gestaltung städtischer Mobilitätssysteme für Privatpersonen, Bildungseinrichtungen, Wissenschaft und Kommunen geschaffen. Die Nutzerinnen und Nutzer des MobileCityGame sollen damit einen spielerischen Einblick in die Möglichkeiten, Grenzen, Abhängigkeiten und Auswirkungen unterschiedlicher Ansätze urbaner Mobilitätspolitik erhalten.

MobileCityGame soll zudem städtischen Entscheiderinnen und Entscheidern erlauben, Strategie- und Handlungsoptionen bis zum Jahr 2050 einfach, schnell und kostengünstig zu testen und zu bewerten. Es ergänzt damit gängige Verfahren zur Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen durch eine strategische und partizipative Komponente. Insgesamt soll die kooperative und nachhaltige Gestaltung des Stadt- und Mobilitätsraumes mit MobileCityGame einfacher und transparent gestaltbar werden, um diese lebenswerter zu machen und das Interesse der Menschen an Politik und Teilhabe zu wecken.

#### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

#### Projekttitel

MobileCityGame – Interdisziplinäres Mobilitätsplan- und -simulationsspiel am Beispiel der Stadt Karlsruhe (Förderkennzeichen: 01UV2080)

#### Laufzeit

01.09.2020 – 31.08.2023

#### Projektkoordination

Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI

Dr. Claus Doll und

Dr.-Ing. Susanne Bieker

#### Projektpartner

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

takomat GmbH

#### Weitere Informationen

<https://isi.fraunhofer.de/de/competence-center/nachhaltigkeit-infrastruktursysteme/projekte/mobile-citygame.html>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr](mailto:florian.strunk@dlr).

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Referat Nachhaltige Stadtentwicklung

53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Adobe Stock/Girts

#### Stand

Februar 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)



# MoveRegioM – Modellhafte Schaffung eines regionalen Mobilitätsverbunds im Nordsektor von Stadt und Region München

MobilitätsWerkStadt 2025



In MoveRegioM werden sowohl klassische als auch neue Mobilitätsformen wie Schienenverkehr, Schnellbusse, Fahrrad, Sharing-Angebote und Seilbahnen erprobt.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Betrachtet man stark wachsende Großstädte wie München auf dem Luftbild, wird schnell deutlich, dass sie Teil eines urbanen Organismus sind, der längst über bestehende Verwaltungsgrenzen hinausgewachsen ist. Entsprechend kann eine geplante und nachhaltige Entwicklung durch die herkömmliche politische Gliederung und dazugehörige Planungsinstrumente kaum mehr gewährleistet werden. Weiterhin ist ein leistungsfähiger öffentlicher Schienenverkehr mangels ausreichender Dichte und Konzentration nur schwer wirtschaftlich zu betreiben. Verbunden mit einer mangelnden tangentialen ÖPNV-Struktur führt dies zu enormen Pendlerverkehrsströmen, die durch einen hohen Anteil an KFZ-Verkehr in alle Richtungen gekennzeichnet sind.

Vor diesem Hintergrund stellen sich diese Forschungsfragen:

- Welche neuen, innovativen, kooperativen, räumlich und fachlich integrierten Mobilitätskonzepte können entwickelt werden, um ein zukunftsweisendes integriertes, multimodales und nachhaltiges Mobilitätsangebot für Stadt und Region München zu gewährleisten?
- Wie können neue Technologien und Mobilitätsdienste aller Art in multimodalen und übergreifenden Konzepten sinnvoll integriert werden, um eine nachhaltige Wirkung zu erzielen?
- Wie und anhand welcher Parameter können einzelne Maßnahmen auf ihre Wirkung und ihre Übertragbarkeit hin getestet werden?

## Projektansatz und Vorgehen

Zentraler Ansatz des integrierten regionalen Mobilitätsverbunds München (MoveRegioM) ist die verwaltungsgrenzen- und raumkategorienübergreifende, multimo-

dale, operative und digitale Integration konventioneller und innovativer Angebote, um kommunale Mobilitätsprobleme zu lösen. Der Ansatz wird von drei Grundüberzeugungen getragen:

- Der öffentliche Verkehr ist heute und in Zukunft das flächensparsamste, effektivste und effizienteste Massenverkehrsmittel. Damit steht die Verbesserung der physischen, digitalen und organisatorischen Schnittstellen des Fuß- und Radverkehrs sowie der Sharing- und On-Demand-Dienste im Mittelpunkt des Mobilitätsverbunds.
- Für eine multimodale Integration mit dem ÖPNV im Mittelpunkt müssen Siedlungsstrukturplanung, Stadtplanung, Städtebau und Stadtsanierung sowie moderne Mobilitätskonzepte unter Beachtung des Prinzips „Push and Pull“ mitberücksichtigt werden.
- Neue Fahrzeugtechnologien und neue Mobilitätsdienste aller Art müssen in die multimodalen und übergreifenden Maßnahmen sinnvoll integriert sein, um eine nachhaltige Wirkung zu erzielen.

Das Maßnahmenbündel wird für den Projektraum in Fokusarealen der verschiedenen Raumkategorien Innenstadt, mittleres Stadtgebiet, Stadtrand sowie Region durch alle Stakeholder in Zusammenarbeit erprobt, unter der Begleitung des Forschungspartners evaluiert und in Teilen umgesetzt. Aufgabe des Forschungspartners ist es dabei, ein Bewertungskonzept für die einzelnen geplanten Maßnahmen zu erarbeiten und exemplarisch zu testen. Flankierend zur umfangreichen Evaluation werden über eine Bottom-Up-Betrachtung die realen Quell-Ziel-Beziehungen in einem Potenzial-Regionalmodell erfasst.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Ziel des Projekts ist die nachhaltige Verbesserung der (individuellen) Mobilität in Stadt und Region München durch eine systemische Optimierung der Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Stabilität, der Umwelt- und Sozialverträglichkeit sowie der Wirtschaftlichkeit. Konkret sollen dabei bestehende Mobilitätsdienstleistungen sinnvoll und stärker vernetzt, neue innovative Technologien integriert und flankierende Maßnahmen zur Optimierung des Umweltverbunds entwickelt und umgesetzt werden.



#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitlel

MoveRegioM – Modellhafte Schaffung eines regionalen Mobilitätsverbunds im Nordsektor von Stadt und Region München  
(Förderkennzeichen: 01UV2133)

#### Laufzeit

01.11.2021 – 31.10.2024

#### Projektkoordination

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Dr. Martin Schreiner/Patrick Diel  
Blumenstraße 31  
80331 München  
Tel.: 0152/568-09838  
E-Mail: patrick.diel@muenchen.de

#### Projektpartner

Landeshauptstadt München (LHM)  
Münchner Verkehrsverbund (MVV)  
Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)  
Europäische Metropolregion München (EMM)  
Universität der Bundeswehr (UniBW)  
Landkreis München (LKM)

#### Weitere Informationen

<https://stadt.muenchen.de/infos/mobilitaet-stadtteilen.html>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Stefan Gröschner, stefan.groeschner@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Patrick Diel

#### Stand

April 2023

bmbf.de



# NaMAV – Nachhaltige Mobilität und städtebauliche Qualitäten durch Automatisierung im Verkehr

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Das Projekt NaMAV möchte die Stadtplanung schon heute auf zukünftige Verkehrsszenarien vorbereiten.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Ausgangspunkt des Projekts „Nachhaltige Mobilität und städtebauliche Qualitäten durch Automatisierung im Verkehr“ (NaMAV) ist die Hypothese, dass hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge auch in urbanen Räumen zum Einsatz kommen werden. Es ist davon auszugehen, dass damit erhebliche Chancen aber auch Risiken verbunden sein werden. Grund genug, dass sich Stadt- und Verkehrsplanung schon heute auf derartige Szenarien einer Automatisierung im Verkehr vorbereiten und diese aktiv mitgestalten sollte.

Die Integration von Nachhaltigkeit im Bereich der zukunftsorientierten Mobilität ist unerlässlich, damit auch folgende Generationen ihre Bedürfnisse erfüllen und ein menschenwürdiges Leben führen können. Es gilt die wirtschaftlich-gesellschaftliche Entwicklung mit den sozialen Interessen und der Umwelt in Ein-

klang zu bringen, um so ganzheitliche Nachhaltigkeit zu ermöglichen.

Das Projekt NaMAV erarbeitet gemeinsam mit der Stadt Leipzig als Praxispartner Konzepte, die für eine vorausschauende Nutzung künftiger, höher automatisierter Verkehrssysteme mögliche Chancen erschließen und Risiken unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten minimieren.

## Projektansatz und Vorgehen

Das Projekt NaMAV möchte

1. Einsatzszenarien für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge (Stufen vier und fünf) am Beispiel der Stadt Leipzig erarbeiten,
2. diese hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeiten sowie Auswirkungen auf die Ziele der strategischen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung und ins-



besondere der formulierten Nachhaltigkeitskriterien bewerten,

3. daraus Empfehlungen für konkrete Schritte zur Vorbereitung der Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen ausgewählter Szenarien einschließlich Planungen für Meilensteine, Kommunikation und Beteiligung ableiten und
4. die Übertragbarkeit der gewonnenen Erkenntnisse und erarbeiteten Szenarien auf andere urbane Räume und Kontexte prüfen und verallgemeinerbare Handlungsempfehlungen formulieren.

Für den Entwurf der Szenarien ist die TU Dresden verantwortlich, in enger Abstimmung mit den Partnern. Neben Rechercharbeiten sind vor allem Workshops mit Stakeholdern durchzuführen, um neue Anregungen für den Szenariientwurf zu gewinnen und die Szenarien zu konkretisieren.

Die Auswirkungen ausgewählter Szenarien werden mithilfe der Verkehrssimulationssoftware MATSim ([matsim.org](http://matsim.org)) von der TU Berlin modelliert und anschließend hinsichtlich ihrer Wirkungen auf nachhaltige Mobilität bewertet. Daraus lassen sich dann Handlungsempfehlungen für die Stadt Leipzig sowie für weitere lokale Akteure ableiten.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Als Ergebnis des Projekts NaMAV liegen für die Stadt Leipzig maßgeschneiderte Einsatzszenarien für automatisierte Verkehre vor, die im Hinblick auf ihre Wirkungen zur Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität bewertet und für deren Umsetzung konkrete Schritte und Empfehlungen formuliert werden.

Der Betrachtungsraum für die Szenarien umfasst die gesamte Stadt Leipzig. Das vom Stadtrat im Jahr 2018 einstimmig beschlossene Nachhaltigkeitsszenario der Mobilitätsstrategie 2030 bildet eine zentrale Grundlage für die Erarbeitung der Szenarien.

Das für die Stadt Leipzig aufgesetzte MATSim-Verkehrsmodell sowie Modellkonfigurationen und -anpassungen für Anwendungen automatisiert fahrender Fahrzeuge stehen im Anschluss an das Projekt auf einer öffentlichen Serverstruktur zur Verfügung und können damit unter anderem von der Stadt Leipzig kostenfrei genutzt und weiterentwickelt werden. Im Rahmen des Projekts werden zudem verallgemeinerbare Handlungsoptionen zu nachhaltiger urbaner

#### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

#### Projekttitel

NaMAV – Nachhaltige Mobilität und städtebauliche Qualitäten durch Automatisierung im Verkehr (Förderkennzeichen: 01UV2081)

#### Laufzeit

01.09.2020 – 31.08.2023

#### Projektkoordination

Technische Universität Dresden  
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik  
Prof. Dr. Regine Gerike  
Tel: 0351/4633-6501  
[regine.gerike@tu-dresden.de](mailto:regine.gerike@tu-dresden.de)

#### Projektpartner

Stadt Leipzig Verkehrs- und Tiefbauamt  
Torben Heinemann  
Technische Universität Berlin – Institut für Land- und Seeverkehr (ILS) – Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik  
Prof. Dr. Kai Nagel

#### Weitere Informationen

<https://tu-dresden.de/vkw/ivst>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr.de](mailto:florian.strunk@dlr.de)

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Adobe Stock/Kara

#### Stand

Februar 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)

Mobilität entwickelt, die auch über die konkrete Anwendung in Leipzig hinaus dazu beitragen, einen verbesserten Zugang zu Mobilität zu gewähren, motorisierte Verkehre zu reduzieren sowie negative Umweltwirkungen zu vermindern.



# NaMoLi – Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt

MobilitätsWerkStadt 2025



Für die Bevölkerung in der Lincoln-Siedlung sollen die Vorteile des Mobilitätskonzepts im Alltag positiv spürbar werden.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Wachsende Bevölkerung, steigender motorisierter Individualverkehr und daraus resultierende Schadstoffbelastungen sind auch für Darmstadt aktuelle Herausforderungen. Inmitten dieser Rahmenbedingungen wird bei der Lincoln-Siedlung – einer ehemaligen US-Housing-Area – Stadt- und Mobilitätsentwicklung zusammengeführt.

Das nachhaltige Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung soll die Autoabhängigkeit reduzieren und alternative Verkehrsmittel zur alltäglichen Fortbewegung stärken.

In dem Projekt werden sowohl planungspraktische als auch wissenschaftliche Fragestellungen verfolgt:

1. Wie können das Mobilitätskonzept und das Betreiberkonzept für Mobilitätsmanagement in der Lincoln-Siedlung fortlaufend an die vielfältigen Bedürfnisse der neu hinzuziehenden Bevölkerung im Quartier angepasst werden, ohne bei der Implementation vom Ziel der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung abzuweichen?
2. Wie wird das Mobilitätskonzept von der Wohnbevölkerung in der Lincoln-Siedlung bewertet? Wie verändern sich Mobilitätsverhalten und Einstel-

lungen mit dem Einzug in das Quartier? Wie lässt sich das in sozial-ökologischer Hinsicht bewerten und inwiefern ist dieses auf das Mobilitätskonzept zurückzuführen.

3. Welche Strategien und Interessen städtischer und privatwirtschaftlicher Akteure (zum Beispiel Stadtpolitik, -verwaltung, Investoren, Wohnungsgesellschaften, Projektentwickler) bieten Chancen oder bilden Barrieren für den Erfolg nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubaugebieten?
4. Welche Schlussfolgerungen lassen sich aus den Erfahrungen in der Lincoln-Siedlung für den Transfer des Mobilitätskonzepts auf weitere Neubaugebiete innerhalb Darmstadts (am Beispiel LHV) und in anderen Städten (Bielefeld Schilling-Gelände, Köln-Mühlheim) ziehen und wie kann es gelingen, nachhaltige Mobilitätskonzepte zum Standard für Neubauquartiere zu machen?

## Projektansatz und Vorgehen

Das nachhaltige Mobilitätskonzept setzt auf eine Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen, die einerseits die Pkw-Nutzung durch Parkraumbewirtschaftung und einen reduzierten Stellplatzschlüssel

einschränkt und andererseits vielfältige Mobilitätsalternativen bereitstellt, um die Unabhängigkeit vom privaten Pkw zu fördern.

Die Zusammenarbeit im Projekt ist transdisziplinär (mit Praxispartnern) organisiert und setzt die Vorarbeiten im Reallabor Lincoln-Siedlung fort. Charakteristisch sind die Einbindung der Bevölkerung sowie öffentlicher und privater Akteure im Rahmen von verschiedenen Beteiligungsprozessen, die zugleich wissenschaftlich informiert, begleitet und analysiert werden.

Die Perspektiven während der Bezugsphase des Quartiers sollen im weiteren Prozess mit den Zielen des Mobilitätskonzeptes so verbunden werden, dass die Bedürfnisse aller Beteiligten ausreichend beachtet und die Ziele einer autoreduzierten Neubausiedlung in der Praxis sicht- und erlebbar werden. Um dies zu erreichen sollen

1. die weitere Entwicklung der Lincoln-Siedlung begleitet und das Mobilitätskonzept unter Einbindung der Bevölkerung weiterentwickelt und optimiert werden, so dass nachhaltige Mobilität und Aufenthaltsqualität gefördert werden,
2. die Wirkung des Mobilitätskonzepts, insbesondere Verhaltensänderungen und deren sozialökologische Bedeutung sowie die Bewertungen durch die Bevölkerung, evaluiert werden,
3. die Strategien und Ziele städtischer und privater Akteure bei der Entwicklung von Neubaugebieten mit innovativen Mobilitätskonzepten analysiert werden und
4. daraus Empfehlungen zum Transfer des Mobilitätskonzepts auf weitere Neubauquartiere in Darmstadt und in andere Städten abgeleitet werden.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Auf kommunaler Ebene soll die Lincoln-Siedlung mit dem entwickelten Mobilitätskonzept einen Beitrag zur sozialökologischen Transformation urbaner Mobilität im Quartier leisten. Für die Bevölkerung in der Lincoln-Siedlung sollen die Vorteile des Mobilitätskonzepts im Alltag positiv spürbar werden.

Planungspraktisch entstehen Erkenntnisse zur Umsetzbarkeit, Finanzierung und Wirkung nachhaltiger Mobilitätskonzepte („Best Practice“), die in Planungstools für zukünftige Quartiersentwicklungen einfließen können. Außerdem kann die Erprobung der Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Akteuren zur Institutionalisierung von Austauschfor-

#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitle

NaMoLi – Nachhaltige Mobilität in Lincoln 2: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt (Förderkennzeichen: 01UV2130)

#### Laufzeit

01.09.2021 bis 31.08.2024

#### Projektkoordination

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
Mobilitätsamt, Abteilung Mobilität, Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung  
Hanna Wagener  
Tel.: 06151/132809  
E-Mail: hanna.wagener@darmstadt.de

#### Projektpartner

Goethe Universität Frankfurt am Main, (Institut für Humangeographie),  
ILS-Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“)

#### Kontakt im DLR Projektträger

Stefan Gröschner, stefan.groeschner@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Torsten Friedrich

#### Stand

April 2023

bmbf.de

maten und -prozessen bei weiteren Quartiersentwicklungen genutzt werden.

Wissenschaftlich werden neue Erkenntnisse geschaffen

1. zu mobilitätsbezogenen Verhaltensänderungen im Kontext von Wohnumzügen durch die Wirkung des Schlüsselereignisses „Umzug in ein Quartier mit nachhaltigem Mobilitätskonzept“,
2. zur Bewertung des Mobilitätskonzepts sowie
3. zu Chancen und Widerständen der Umsetzung durch private und städtische Akteure am Wohnungsmarkt.



# NUDAFA – Reallabor zur interkommunalen Radverkehrsförderung

MobilitätsWerkStadt 2025



Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der teilnehmenden Kommunen auf gemeinsamer Radtour bei der Auftaktveranstaltung des Reallabors.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

In den Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf trifft die sozioökonomische Dynamik der Hauptstadtregion auf einen suburban geprägten Raum und erhöht dort den Druck auf die Flächen, das Verkehrsnetz und die Umwelt. Durch die enge Verflechtung der Kommunen ergibt sich gleichzeitig ein hohes Potenzial für den Radverkehr.

Um dieses auszuschöpfen, braucht es ein durchgehendes, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz, das komfortables Pendeln ermöglicht (zum Beispiel für die Partnerkommunen Schönefeld, Wildau und Königs Wusterhausen). Dem Potenzial entgegen stehen aktuell beispielsweise Lücken im Wegenetz, schlechte Oberflächenqualität, unsichere Kreuzungspunkte und fehlende Radabstellanlagen. Nichtmonetäre Hemmnisse, wie die fehlende Abstimmung relevanter Akteure, erschweren Infrastrukturinvestitionen und mindern die Wirkungskraft vieler Förderprogramme. Für eine effektive Förderung des Radverkehrs erfordern diese Umstände das

abgestimmte, koordinierte Handeln der Kommunen. Im NUDAFa-Reallabor soll daher erforscht werden, ob und wie eine Webplattform als datengestützte, konsensfördernde Arbeitsgrundlage dienen kann. Angestrebt ist dabei, dass die beteiligten Akteure ein ähnliches Verständnis der Problemlagen entwickeln, sich auf Handlungsoptionen einigen und gemeinsam Projekte umsetzen. Gleichzeitig soll mit Modellprojekten und Realexperimenten der notwendige Transformationsprozess in den Kommunen angeregt und beschleunigt werden

## Projektansatz und Vorgehen

Die Beantwortung der Fragen erfolgt durch transformative, transdisziplinäre Forschung in einem Reallabor. Dieses bringt die Kommunen und die Politik mit Hochschulen, den Bürgerinnen und Bürgern zusammen,

1. um innovative Planungs- und Beteiligungsansätze, Technologien und Instrumente zu entwickeln und zu erproben,

2. um einen wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Lernprozess anzustoßen und

3. um einen Transformationsprozess einzuleiten.

Zentral ist dabei die Weiterentwicklung der Open-Source-basierten (Web-)Plattform ZESplus.de im Rahmen einer Forschungs- und -Entwicklungs Kooperation mit FixMyCity. Als agiles Planungs- und Beteiligungsinstrument soll die Plattform zukünftig

1. das Visualisieren von Analysen des Siedlungsgebiets mit innovativen (Geo-)Datenverarbeitungsmethoden,

2. basierend auf den Infrastrukturdaten das systematische Identifizieren geeigneter Führungsformen sowie

3. das kontinuierliche Abbilden von Planungsvarianten und tatsächlich stattfindenden Veränderungen ermöglichen.

Verschiedene Informationsebenen werden dabei in sogenannten Themenkarten zusammengeführt. Sie unterstützen Planungs- und Beteiligungsprozesse, machen sie transparenter und nachvollziehbar. Antworten auf spezifische lokale Problemstellungen werden in Modellprojekten und Realexperimenten entwickelt. Mit einer Stelle für interkommunales Radverkehrsmanagement wird parallel erprobt, wie Kommunen bestmöglich bei der Umsetzung von Maßnahmen unterstützt werden können. Unterstützt wird das NUDAFAs-Projekt dabei durch die Stiftungsprofessur für Radverkehrsplanung an der TH Wildau. Die sozial- und politikwissenschaftliche Begleitforschung übernimmt das Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin, welches Hemmnisse und Potenziale identifiziert, die Aktivitäten des Reallabors evaluiert und Impulse für Anpassungen gibt.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Das Ziel des NUDAFAs-Projekts ist die Entwicklung innovativer, übertragbarer Planungsmethoden zur Förderung des Radverkehrs. Den Kern bildet die agile, Open-source-basierte und (Nutzer-)datengestützte Webplattform, welche mit einer übertragbaren Methodik interkommunale Planungsprozesse unterstützt und die Einbindung der Bevölkerung ermöglicht. Mit den Erfahrungen aus den Modellprojekten und Realexperimenten sollen Handlungsempfehlungen für Kommunen mit vergleichbaren Rahmenbedingungen und Herausforderungen erstellt werden. Sie sollen umsetzungsorientierte Möglichkeiten der Radverkehrsförderung aufzeigen und Verwaltungen wie auch

#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitle

NUDAFA - Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung. Gestaltung der Mobilitätswende in kleinen und mittleren Umland-Kommunen: Partizipative Erprobung innovativer, datengestützter, umsetzungsorientierter und agiler Planungsinstrumente (Förderkennzeichen: 01UV2124)

#### Laufzeit

01.07.2021 – 30.06.2024

#### Projektkoordination

Gemeinde Eichwalde  
Grünauer Straße 49  
15732 Eichwalde  
Christoph Kollert,  
Tel.: 030/67502-409  
E-Mail: christoph.kollert@eichwalde.de

#### Projektpartner

FixMyCity GmbH, Berlin  
FG Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin  
Stiftungsprofessur Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen, TH Wildau  
FG Mobile Cloud Computing, TU Berlin  
Partnerkommunen:  
Schulzendorf, Zeuthen, Wildau, Schönefeld, Königs Wusterhausen

#### Weitere Informationen

<https://nudafa.de/forschungsprojekt>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Stefan Gröschner, stefan.groeschner@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Christoph Kollert

#### Stand

April 2023

bmbf.de

den Bürgerinnen und Bürgern helfen, einen sozialen, institutionellen und infrastrukturellen Transformationsprozess zu initiieren.



# NUMIC2 – NUMIC 2.0 – Neues Urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz

## Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt



Schülerinnen und Schüler helfen mit beim Aufbau eines Parklets – eine Maßnahme zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Freien.

### Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Mobilität ist eine entscheidende Stellschraube für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Denn die Mobilität prägt die lokale Wirtschaft, Klimaschutz- und Klimaanpassung, die Luftqualität und Gesundheit, die soziale Teilhabe, das gesellschaftliche Miteinander und die Lebensqualität. Dennoch werden knapp 52 Prozent aller Wege in Chemnitz mit dem Auto zurückgelegt. Damit versteht sich Chemnitz im Verhalten vieler Bürgerinnen und Bürger als „Autostadt“. Daher besteht in Chemnitz noch viel Potential für neue Entwicklungen urbaner Mobilität in Richtung Nachhaltigkeit. Somit bietet Chemnitz für die Anwendung ideale Voraussetzungen, um sich mit dem Bewusstsein der Menschen für nachhaltige Mobilität zu befassen. Konkret untersucht das Projekt NUMIC 2.0 die Frage, wie partizipativ gestaltete Planungsprozesse im Bereich der Verkehrs- und Stadtentwicklung individuelles Mobilitätsverhalten beeinflussen können.

### Projektansatz und Vorgehen

Das vorhergehende Projekt NUMIC hatte zum Ergebnis, dass eine effektive und effiziente Umsetzung von Beteiligungen ein wesentliches Erfolgskriterium für einen nachhaltigen gesellschaftlichen Wandel darstellt. Gleichzeitig ist die Umsetzung solcher Prozesse eine gewichtige Herausforderung für die kommunale Verwaltung. Im Projektverlauf NUMIC 2.0 wird daher ein Rahmenmodell für gelingende Beteiligungen erstellt. Dieses Modell umfasst grundlegend wirkende Mechanismen, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse. Dazu begleitet die Technische Universität Chemnitz die von der Stadtverwaltung durchgeführten Bürgerbeteiligungen wissenschaftlich. Sie untersuchen unter anderem die Auswirkungen des Erwartungsmanagements, des Bezugsrahmens und der Beteiligungsebene sowie den Einbezug unterschiedlicher Akteure. Ein weiterer in NUMIC 2.0 besonders beachteter Faktor ist die Erforschung des Nutzens von digitalen Unterstützungsformaten. Dies umfasst Virtual-Reality-Techno-

logien und realistische Vorführmodelle, die erklärende Hilfestellungen und Einführungen in die Thematik der jeweiligen Beteiligung bieten.

Weiterhin legt NUMIC 2.0 einen praktischen Fokus auf die die Beteiligung begleitende Kommunikation und Ansprache der Bürgerinnen und Bürger.

### **Projektziele und zu erwartende Ergebnisse**

In Chemnitz fördert NUMIC 2.0 das nachhaltige Mobilitätsbewusstsein der Bürgerinnen und Bürger weiter. Bereits im Vorgängerprojekt NUMIC konnte gezeigt werden, dass etwa die Hälfte der Befragten angab, durch die Beteiligung an den durchgeführten Partizipationsformaten ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein entwickelt zu haben. Durch den Einbezug weiterer Akteure ist davon auszugehen, dass auch NUMIC 2.0 diese Entwicklung weiterhin begünstigt und den Umbau zur lebenswerten Stadt beschleunigt. Zeitgleich werden auch in der Verwaltung neue Formen der Planung und Beteiligung gelernt und verankert. Die Erforschung grundlegender Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für gelingende Bürgerbeteiligung führt auf Seiten der wissenschaftlichen Perspektive zu neuem Erkenntnisgewinn und fördert den engen Austausch mit Praxis und Gesellschaft. NUMIC 2.0 entwickelt neue Unterstützungsformate und formuliert Handlungsempfehlungen für Kommunen sowie andere in der Beteiligungspraxis relevante Akteure. Die Formate und Handlungsempfehlungen werden zum bundesweiten Transfer bereitgestellt. Die Ergebnisse werden nach dem Projektende den städtischen Entscheidern und Akteuren für die Umsetzung von Beteiligungsprozessen zur Verfügung stehen und können in zukünftigen Bürgerbeteiligungsprojekten genutzt werden.

#### **Fördermaßnahme**

Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt

#### **Projekttitel**

NUMIC2 – NUMIC 2.0 - Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz  
(Förderkennzeichen: 01UR2204)

#### **Laufzeit**

01.12.2022 – 30.11.2024

#### **Verbundkoordination**

Stadt Chemnitz  
Alexander Kirste  
Tel.: 0371/488-6660  
E-Mail: alexander.kirste@stadt-chemnitz.de

#### **Projektpartner**

Technische Universität Chemnitz

#### **Weitere Informationen**

chemnitz.de/numic

#### **Kontakt im DLR Projektträger**

Florian Strunk, florian.strunk@dlr.de

#### **Herausgeber**

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### **Gestaltung**

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### **Bildnachweis**

Stadt Chemnitz/Holzkombinat

#### **Stand**

April 2023

bmbf.de



# ODM – On-Demand besser ans Ziel! ÖPNV-Integration von On-Demand-Verkehren

MobilitätsWerkStadt 2025



Unter dem Produktnamen „sprinti“ wurde 2021 in der Region Hannover ein On-Demand-Angebot geschaffen, das im Projekt ODM u.a. hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Angebots und seiner Akzeptanz untersucht wird.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Als Aufgabenträgerin des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) möchte die Region Hannover auch abseits der Linien des Bus- und Bahnverkehrs ein attraktives Angebot schaffen. Hierzu greift die Region Hannover aktuelle Entwicklungen bei On-Demand-Verkehren mit der Zielsetzung auf, die Angebote der ersten und letzten Meile des ÖPNV-Angebots zu modernisieren. Dabei geht es um Verbindungen mit niedriger Nachfrage, auf denen sich ein attraktiver Linienverkehr nicht realisieren lässt.

Das ÖPNV-Angebot in der Region Hannover ist hierarchisch aufgebaut. Diese Struktur schafft gute Verbindungen in die Stadt Hannover, führt aber auch dazu, dass Verbindungen zwischen Orten, die unterschiedlichen Anschlussverbindungen zugeordnet sind, Umwege erfordern. Unter dem Produktnamen „sprinti“ (in Anlehnung an die seit Ende 2019 eingesetzten „sprint H“, die Qualitätsbuslinien in der Region Hannover) wurde ein On-Demand-Angebot geschaffen, das für abseits der Hauptachsen des Bahn- und Busverkehrs gelegene Orte einerseits die Verbindung zu den Hauptachsen verbessert und andererseits neue und umwegfreie Direktverbindungen schafft. Zum 1. Juni 2021 nahm das On-Demand-Angebot „sprinti“ den Pilotbetrieb in drei unterschiedlich strukturierten Gemeinden in der Region Hannover auf.

Untersucht werden die Zuverlässigkeit des Angebots, seine Akzeptanz und Möglichkeiten der Übertragbarkeit auf andere Kommunen bzw. Regionen.

## Projektansatz und Vorgehen

Das Projekt ODM untersucht die Erfahrungen in der Region Hannover im Zuge einer Evaluation, die aus drei Bausteinen besteht:

1. Auswertung von Daten des in der Pilotphase mit der Durchführung des On-Demand-Verkehrs beauftragten Software- und Verkehrsunternehmens
2. Fokusgruppen, die während der Testphase zu ihren Erfahrungen mit dem Angebot zu ausgewählten Aspekten vertieft befragt werden
3. Online-Befragungen, im Gegensatz zu den auf Vertiefung ausgewählter Aspekte zielenden Fokusgruppen wird in diesem Evaluationsbaustein ein breiteres Bild von der Akzeptanz des Angebots durch die Nutzerinnen und Nutzergewonnen

Zur Reflexion und Diskussion der Erkenntnisse aus der Evaluation sind Workshops mit Fachleuten und Stakeholdern zu spezifischen Fragestellungen und kritischen Themen geplant, wie beispielsweise: Umsetzung der Barrierefreiheit (Fahrzeuge, virtuelle Haltestellen), novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Erfahrungen aus anderen Projekten (beispielsweise Zürich, Darmstadt, Mainz). Die Partnerkommune, der



Verkehrsverbund Rhein-Neckar, ist an diesen Workshops beteiligt.

Zusätzlich sind Workshops in der Partnerkommune geplant, die Fragen der Übertragbarkeit und Anpassung (Adaption) von Erfahrungen aus der Region Hannover behandeln werden.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Zielsetzung des Projekts ODM ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie On-Demand-Verkehre zu einem integrierten Bestandteil des ÖPNV-Angebots weiterentwickelt werden können. Hierbei geht es um die wesentlichen Systemeigenschaften, die On-Demand-Angebote erfüllen müssen, die in den ÖPNV integriert sind bzw. Bestandteil werden sollen. Zu denken ist hier beispielsweise an die Gewährleistung der Barrierefreiheit. Erkenntnisbedarf besteht, wie eine erfolgreiche Ausweitung in die Fläche erreicht werden kann. Wichtig ist hierbei, im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen einen tragfähigen Kompromiss zu finden.

Ebenso entscheidend sind Erkenntnisse zu Fragen der Verstetigung des Angebots im Hinblick auf Finanzierung und Skalierbarkeit, wenn sich die Angebote in unterschiedlichen Räumen zum Standard entwickeln sollen.

Wenn On-Demand-Verkehre Teil des ÖPNV werden, kommen Fragen zu ihrer Steuerbarkeit durch den Aufgabenträger auf. Zu ihrer Beantwortung sind zahlreiche Erkenntnisse relevant: zur Darstellung im Nahverkehrsplan, zur Bestimmung von Qualitätsmerkmalen sowie zur Ausschreibung und Vergabe, wie auch zu vorteilhaften Modellen der Arbeitsteilung zwischen Softwareunternehmen und Verkehrsunternehmen. Nachdem zum 1. August 2021 das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten ist, ist eine reguläre Genehmigung von in den ÖPNV integrierten On-Demand-Verkehren zukünftig möglich, weil mit den Linienbedarfsverkehren (§ 44 PBefG) ein entsprechender Angebotstyp definiert und in das Gesetz aufgenommen wurde. Das Wissen um moderne flexible ÖPNV-Angebote gewinnt damit für die Praxis der Regionen, die sich in Richtung Nachhaltigkeit entwickeln möchten, an Bedeutung.

#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitle

ODM – On-Demand besser ans Ziel! ÖPNV-Integration von On-Demand-Verkehren  
(Förderkennzeichen: 01UV2120)

#### Laufzeit

01.07.2021 – 30.06.2024

#### Projektkoordination

Region Hannover  
Fachbereich Verkehr  
Klaus Geschwinder  
Tel.: 0511/616-23207  
E-Mail: klaus.geschwinder@region-hannover.de

#### Projektpartner

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH  
Partnerkommune: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

#### Weitere Informationen

<https://difu.de/projekte/oePNV-on-demand-phase-ii>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Stefan Gröschner, stefan.groeschner@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Region Hannover

#### Stand

Februar 2023

bmbf.de



# PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Mit welchen Ideen und Konzepten das Pendeln nachhaltiger gestaltet werden kann, untersucht das Projekt PendelLabor in und um Frankfurt am Main.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Zahl von Berufspendlerinnen und -pendlern in Deutschland wächst stetig. Dies prägt nicht nur das Verkehrsgeschehen in vielen urbanen Räumen in Deutschland, sondern hat auch weitreichende Auswirkungen auf die Ein- und Auspendlerkommunen, auf die pendelnden Menschen selbst und auf ihr soziales Umfeld sowie auf die lokale und globale Umwelt. Im Projekt „PendelLabor“ untersucht ein interdisziplinäres Team aus Wissenschaft und Praxis am Beispiel der Stadtregion Frankfurt Rhein-Main, wie bislang nicht-nachhaltige Pendelpraktiken künftig verträglicher und im Einklang mit einer Mobilitätswende organisiert werden können. Das Projekt geht folgenden Forschungsfragen nach:

1. Inwiefern hilft eine erweiterte (praxistheoretische) Perspektive auf Pendeln durch Integration der Bereiche wie z. B. Wohnort, Mobilitätsangebote, digitalisierte Arbeitswelt dabei, ein verbessertes Verständnis

- zu den Mobilitätsbedürfnissen, -orientierungen und -mustern der pendelnden Bevölkerung zu erlangen?
2. Wie wird es Pendlerinnen und Pendlern ermöglicht, ihre Pendelgewohnheiten zu ändern und beispielsweise einen anderen Verkehrsträger zu nutzen? Welche Einflussfaktoren spielen hierbei eine Rolle?
3. Welche Gestaltungsspielräume haben Kommunen?
4. Welche quantitative Relevanz hat der Pendelverkehr in der Stadtregion?
5. Was bewirken die ausgearbeiteten und erprobten Maßnahmen ökologisch und sozial?

## Projektansatz und Vorgehen

Sowohl das Pendeln als auch das planerische Handeln werden im PendelLabor als Praxisformen untersucht. Damit ist es möglich, verschiedene Faktoren ganzheitlich zu betrachten. Somit kann eine neue Perspektive entstehen, bei der soziale Praktiken als Strukturen verstanden werden, die auf das praktische Handeln der

Menschen, die pendeln oder planen, wirken.

An Hand einer qualitativen Interviewstudie in zwei Pendelkorridoren im Frankfurter Raum wird eine Segmentierung von Pendelgewohnheiten erarbeitet und in einer Regionalbefragung überprüft. In einem partizipativen Ideenfindungsprozess mit lokalen Akteurinnen und Akteuren werden für die zwei Untersuchungskorridore Maßnahmen erarbeitet, die für mehr Nachhaltigkeit wirksam sein könnten. Eine Auswahl davon wird in einem Feldexperiment über mehrere Monate von Pendlerinnen und Pendlern erprobt. Diese Lösungsansätze werden anschließend auf ihre Wirkungspotentiale hin untersucht und bewertet. Begleitet wird der Untersuchungsprozess dieser Maßnahmen durch einen regionalen Stakeholder-Dialog.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse


Das Ziel des Projektes PendelLabor ist es, in einem transdisziplinären Prozess neue Handlungsoptionen für die Veränderungen von Pendelpraktiken aufzuzeigen, die als sozio-technische Innovationen Richtung Nachhaltigkeit auf andere Stadtregionen übertragbar sind.

Hierbei verfolgt das Projekt drei übergreifende Ziele:

1. besseres Verständnis von Pendel- und Planungspraktiken und Wissen darüber, wie nachhaltige Stadt-Umland-Mobilität gefördert werden kann,
2. Beitrag zu einem geteilten Problemverständnis der Akteure im Untersuchungsraum der Rhein-Main-Region,
3. Entwicklung neuer, bedürfnisorientierter Ideen durch die Perspektive auf Praktiken des Pendelns.

Die Handlungsempfehlungen und Konzepte bieten alltagstaugliche Maßnahmen für pendelnde Personen, prozessuale Empfehlungen für beteiligte Akteure, sowie hilfreiche Hinweise bezüglich des Rechts- und Ordnungsrahmens auf kommunaler, Landes- oder Bundesebene. PendelLabor will zeigen, wie Kommunen insbesondere in Bezug auf eine nachhaltigere Verkehrs- und Raumplanungspraxis eine stärker gestaltende Rolle als bisher einnehmen können.

Wissenschaftlich trägt das Projekt zur inhaltlichen und methodischen Weiterentwicklung des Konzepts sozialer Praktiken im Mobilitäts- und Planungsbereich bei. Darüber hinaus werden die Ergebnisse auch für Akteure in anderen Stadt-Umland-Regionen interessant sein, da ein tiefgehendes Verständnis von Pendel- und Planungspraktiken und die Etablierung neuer Um-



**PendelLabor**

**Fördermaßnahme**  
MobilitätsZukunftsLabor 2050

**Projekttitel**  
PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main (Förderkennzeichen: 01UV2084)

**Laufzeit**  
01.09.2020 – 31.08.2023

**Projektkoordination**  
ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung  
Dr. Luca Nitschke  
Tel.: 069/707691920  
E-Mail: nitschke@isoe.de

**Projektpartner**  
Technische Universität Dortmund, Stadt- und Regionalplanung  
ivm - Region Frankfurt RheinMain  
Hochschule Rhein-Main - Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung

**Praxispartner**  
Regionalverband Frankfurt RheinMain  
Stadt Frankfurt am Main

**Weitere Informationen**  
<https://isoe.de/nc/forschung/projekte/project/pendellabor/>  
<https://pendellabor.de/>

**Kontakt im DLR Projektträger**  
Barbara Rasche, barbara.rasche@dlr.de

**Herausgeber**  
Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

**Gestaltung**  
DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

**Bildnachweis**  
Adobe Stock/sp4764

**Stand**  
Februar 2023

bmbf.de

gangsweisen in der interkommunalen stadtregionalen Mobilitätsplanung von hoher Bedeutung sind.



# Pimoo2 – Machen: Mit pimoo 2.0 informieren, ausprobieren, bewerten und lernen. Plattform für integrierte Mobilität Oberursel

MobilitätsWerkStadt 2025



Eine Wissens- und Austauschplattform zu schaffen, ist das zentrale Ziel von pimoo.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Stadt Oberursel (Taunus) mit knapp 47.000 Einwohnenden und ca. 20.000 Beschäftigten liegt im stark wachsenden Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Der Zuzug vieler Menschen in die Region und insbesondere auch nach Oberursel verursacht zusätzlichen Verkehr, der auf dem vorhandenen Straßennetz teilweise nicht mehr sicher und leistungsfähig abgewickelt werden kann. Außerdem sollen Beiträge des Verkehrssektors zu Klimazielen der Stadt Oberursel sowie der Erhalt von Grün- und Freiräumen erreicht werden. Um diese Anforderungen vereinen zu können, wurde in Phase I des Projektes ein verkehrliches Leitbild für Oberursel entwickelt und durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Produkte von Phase I sind neben dem verkehrlichen Leitbild der Entwurf einer Wissens- und Austausch-

plattform, die es Politik und Zivilgesellschaft ermöglicht, sich über aktuelle Planungen und Maßnahmen zu informieren und darüber zu diskutieren.

In der zweiten Phase geht es darum, die vorhandenen Maßnahmen aus verschiedenen Konzepten wie Klimaschutz- oder Radverkehrskonzept auf ihren Beitrag zum Erreichen der Ziele des verkehrlichen Leitbildes zu bewerten. So werden Diskussionen in der Politik zur Umsetzung von geeigneten Maßnahmen erleichtert. Hierfür wird die Bewertungssystematik weiter ausgebaut und operationalisiert. Im Vordergrund steht die Forschungsfrage:

Wie kann die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität durch Informieren, Ausprobieren, Bewerten und Lernen erleichtert und befördert werden?

## Projektansatz und Vorgehen

In Phase II werden drei Strategien verfolgt und zugehörige Bausteine in lernenden Prozessen entwickelt und umgesetzt:

1. Informieren und Beraten: Bausteine sind der Ausbau des Prototyps der Wissens- und Austauschplattform pimoo; eine Bauherrenbroschüre zeigt sinnvolle Maßnahmen für nachhaltige Verkehre auf und Bewohnerinnen und Bewohner bekommen Hinweise zu ihrem Mobilitätsverhalten über eine App.
2. Bewerten und Entscheiden: Zentraler Baustein ist die Ergänzung der pimoo-Plattform durch ein Bewertungsverfahren verkehrlicher Maßnahmen für Politik und Gesellschaft. Dort können verschiedene Parameter verändert und die Zielerreichung einzelner Maßnahmen geprüft werden.
3. Ausprobieren und Lernen: Bausteine sind Verkehrsversuche und Reallabore im öffentlichen Raum. Die Versuche bieten die Möglichkeit, Änderungen erleben und ihre Wirkung bewerten zu können.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Die Komplexität aktueller verkehrlicher Entwicklungen erschwert fundierte Entscheidungen deutlich: Verschiedene mögliche Maßnahmen müssen von verschiedenen Akteuren – der Zivilgesellschaft, den politischen Entscheidungstragenden und der direkten Nutzerschaft – bewertet werden. Ziel von pimoo 2.0 ist es daher:

- die Bewertung von verkehrsbezogenen Entscheidungen für alle relevanten Stakeholder transparent und einfach zu ermöglichen,
- dezidierte Bewertungsverfahren und Entscheidungsgrundlagen in der Verwaltungsarbeit und der politischen Gremienarbeit zu verankern,
- Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bei verkehrsbezogenen Beurteilungen zu ermöglichen und zu festigen – sowohl in (verkehrs-)politischen Prozessen, bei Bauvorhaben als auch bei individuellen verkehrsbezogenen Entscheidungen.

Pimoo 2.0 soll als Katalysator dazu beitragen, dass aus sozialer, ökologischer und ökonomischer Sicht dringend notwendige Veränderungen in Verkehr und Mobilität auf kommunaler Ebene in einem breiten öffentlichen Konsens oder Kompromiss angegangen werden.

Entscheiderinnen und Entscheidern soll es ermöglicht werden, auf der Basis der bereitgestellten Informa-



### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

### Projekttitel

Pimoo2 – Machen: Mit pimoo 2.0 informieren, ausprobieren, bewerten und lernen. Plattform für integrierte Mobilität Oberursel  
(Förderkennzeichen: 01UV2128)

### Laufzeit

01.08.2021 – 31.07.2024

### Projektkoordination

Stadt Oberursel (Taunus) - Geschäftsbereich Stadtentwicklung - Abteilung Verkehrsplanung  
Dr. Uli Molter  
E-Mail: [uli.molter@oberursel.de](mailto:uli.molter@oberursel.de)

### Projektpartner

Hochschule RheinMain Wiesbaden  
Prof. Dr.-Ing. Volker Brees

### Weitere Informationen

[oberurselindialog.de/pimoo](http://oberurselindialog.de/pimoo)

### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, [niels.dreber@dlr.de](mailto:niels.dreber@dlr.de)

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Stadt Oberursel (Taunus)

### Stand

April 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)

tionen, der Versuche vor Ort und der Bewertungen fachlich fundierte Entscheidungen zu treffen.



# RaMo – Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain

MobilitätsWerkStadt 2025



Ginsheim-Gustavsburg ist Pilotkommune für die Umsetzung von Mobilitätsstationen auf dem Gemeindegebiet.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Mobilitätsstationen stellen ein vielfältiges Bindeglied zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr dar. In der Region FrankfurtRheinMain gibt es bereits verschiedene konzeptionelle Ansätze, um die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern zu fördern. Diese beschränken sich jedoch bislang entweder auf die Kombination ausschließlich zweier Verkehrsträger oder beinhalten nur sehr allgemeine Hinweise zu wünschenswerten Verknüpfungsqualitäten von ÖPNV-Haltestellen. Hinzu kommen Modellstandorte, die im Ansatz die hohe Verknüpfungsqualität einer Mobilitätsstation aufweisen, deren Wirkung jedoch auf ein kleines Gebiet begrenzt ist. Vor diesem Hintergrund möchte der Regionalverband Frankfurt-RheinMain den Baustein Mobilitätsstationen in die beschlossene Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain verankern. Das Projekt RaMo adressiert hierzu folgende Forschungsfragen:

- Welche Standorte sind für Mobilitätsstationen geeignet?
- Wie können Mobilitätsstationen in formellen und informellen Planwerken integriert werden?
- Welche zusätzlichen Angebote sollen die Mobilitätsstationen bieten?
- Wie sieht ein geeignetes Betreibermodell aus?

## Projektansatz und Vorgehen

Ein wesentlicher Schritt ist die Identifikation von geeigneten Standorten für Mobilitätsstationen. Der Wetteraukreis mit seinen 25 Kommunen fungiert dabei als Pilot in der Fläche. Ausgangspunkt eines Umsetzungskonzeptes sind Bedarfs- und Standortanalysen, sodass die Mobilitätsangebote und zusätzlichen Services auf die örtlichen Begebenheiten und Nutzergruppen bedarfsgerecht und zielorientiert zugeschnitten werden. Daher bindet RaMo Bürgerinnen und Bürger in einem transparenten Informations- und Beteiligungsver-

fahren in das Projekt mit ein. Veranstaltungsformate wie Bürgerforen und eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit legen den Grundstein zum Austausch aller Bevölkerungsgruppen. Um die Sichtbarkeit zu erhöhen, werden Mobilitätsstationen und die dort verfügbaren Mobilitätsangebote in die digitalen Vertriebs- und Informationskanäle des Verkehrsverbunds (Rhein-Main-Verkehrsverbund) integriert.

Die Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule RheinMain begleitet das Projekt wissenschaftlich, erschließt den aktuellen Forschungsstand zu wesentlichen Kernthemen, stellt den wissenschaftlichen Transfer der Ergebnisse sicher und führt wissenschaftlich fundierte Wirkungskontrollen durch. Wichtige Erkenntnisse werden dann im weiteren Projektverlauf auf andere Kreise der Region übertragen.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

In Phase II des Projekts RaMo steht die Planung, Umsetzung und Erprobung von Mobilitätsstationen im Fokus. Dazu gehören die umsetzungsreife planerisch-konzeptionelle Vorbereitung und der Start eines regionsweiten Netzes von intermodalen und multimodalen Angebotskonzepten.

Ein wesentliches Projektziel ist die Entwicklung eines Corporate-Designs und einer Dachmarke für Mobilitätsstationen, sodass ein einheitliches regionsweites Angebot an Mobilitätsstationen für die Bürgerinnen und Bürger klar erkennbar ist. Zudem ermöglicht eine Integration in eine digitale Mobilitätsplattform eine direkte Buchung und Nutzung der Mobilitätsdienstleistungen. Zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen setzen weitere Anreize, um Nutzerinnen und Nutzer für die neuen nachhaltigen Mobilitätsangebote zu gewinnen. Somit verfolgt RaMo das Ziel, Nutzungshürden zu minimieren und den Zugang zu intermodalen und multimodalen Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern.

Das übergeordnete Ziel von RaMo ist es, auf diese Weise nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen zu fördern und eine Sensibilisierung der Bevölkerung in der Region anzustoßen. Es werden ideale Rahmenbedingungen für die flächenwirksame Umsetzung von Mobilitätsstationen geschaffen.

Zusammenfassend sollen aus dem Projekt ein aktives Akteursnetzwerk, eine Dachmarke als Marketingbaustein, ein regionales Netz von Mobilitätsstationen und wissenschaftliche Erkenntnisse aus den umgesetzten Standorten als Ergebnisse hervorgehen.



#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitel

RaMo – Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain (Förderkennzeichen: 01UV2125)

#### Laufzeit

01.07.2021 – 30.06.2024

#### Projektkoordination

Regionalverband FrankfurtRheinMain  
Alina Arnold  
Tel.: 069/2577-1580  
E-Mail: arnold@region-frankfurt.de

#### Projektpartner

Hochschule RheinMain  
Rhein-Main-Verkehrsverbund

#### Weitere Informationen

<https://region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Mobilit%C3%A4t-in-der-Region/Aktuelle-Projekte/Mobilit%C3%A4tsstationen/>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Regionalverband FrankfurtRheinMain

#### Stand

April 2023

bmbf.de



# STAWAL – Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Wohnstandortentscheidungen sind stets mit Mobilität verbunden – das Projekt STAWAL beschäftigt sich mit diesen Wechselwirkungen und leitet aus den erhobenen Daten Handlungsempfehlungen für verschiedene Akteure ab.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die räumliche Struktur von Städten beziehungsweise Stadtregionen und die Alltagsmobilität ihrer Bevölkerung sind auf vielfältige Weise miteinander verbunden. Dies ist in starkem Maße durch die Wohnstandorte der Haushalte und weitere im Alltag relevante Orte, insbesondere die Arbeits- und gegebenenfalls Ausbildungsorte der Haushaltsmitglieder geprägt. Die Entwicklung des Verkehrs in einer Stadt(-region) ist deshalb eng mit den Wohnstandortentscheidungen ihrer Bevölkerung verknüpft. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Stadtentwicklung insgesamt, auf klimarelevante Emissionen, Verkehrssicherheit und viele andere Faktoren, die für eine nachhaltige Entwicklung wichtig sind. Das Projekt STAWAL befasst sich mit diesen Fragen:

1. Welche Mechanismen sind am Werk, wenn räumliche Strukturen und Mobilitätsangebote am Wohnort die Alltagsmobilität beeinflussen? Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Lage und

Erreichbarkeit von wichtigen alltäglichen Zielorten (zum Beispiel Arbeitsplatz)?

2. Welche Mobilitätsbedarfe, -anforderungen und -wünsche prägen die Wohnstandortwahl? Welche Rolle spielen dabei Mobilitätsangebote, subjektive Mobilitätseinstellungen, (Geschlechter-)Rollen in (Paar-)Haushalten und die multilokale Arbeit?

## Projektansatz und Vorgehen

Das Vorhaben untersucht drei Perspektiven: Mobilitäts- und Standortnachfrage, Mobilitäts- und Standortangebote und Möglichkeiten der Steuerung der Wechselwirkungen zwischen Wohnen und Mobilität. Kernbestandteile sind jeweils quantitative und qualitative Panelbefragungen von Haushalten vor und nach einem Umzug und Querschnittsbefragungen von Haushalten in den gleichen Quartieren, um ein umfassendes Bild von Mobilität(-sbedarfen) zu erhalten. STAWAL führt Befragungen in drei Metropolregionen



mit unterschiedlichen räumlichen und sozioökonomischen Charakteristika durch: Berlin, München und Ruhrgebiet. Ausgewählt werden Modellquartiere mit expliziten Mobilitätskonzepten und Kontrollquartiere ohne Mobilitätskonzept, so dass Evaluationen der Konzepte möglich sind.

### **Projektziele und zu erwartende Ergebnisse**

Ziel des Vorhabens ist es, besser zu verstehen, wie die Wohnstandortwahl – und insbesondere ein Umzug an einen neuen Wohnstandort innerhalb einer Region – die Alltagsmobilität beeinflusst, welche Mobilitätsbedarfe, anforderungen und wünsche die Wohnstandortentscheidung von Haushalten prägen und welche Rolle Mobilitätseinstellungen in den Wechselwirkungen zwischen Mobilität und Wohnstandortwahl spielen. Der praktische Nutzen des Projekts besteht in wissenschaftlich abgesichertem, strategischem und unmittelbar verwertbarem Wissen zu den Verkehrsauswirkungen der Stadtentwicklung und der Wohnstandortwahl, den Mobilitätsanforderungen von Haushalten und einer integrierten, flächensparenden und klimafreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Für den Praxistransfer werden aus den Projektergebnissen zudem verwaltungspraktische und kommunalpolitische Handlungsempfehlungen abgeleitet und Handlungsoptionen für Wohnungswirtschaft und Mobilitätsdienstleister erarbeitet.

#### **Fördermaßnahme**

MobilitätsZukunftsLabor 2050

#### **Projekttitel**

STAWAL – Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität  
(Förderkennzeichen: 01UV2082)

#### **Laufzeit**

01.11.2020 – 30.04.2024

#### **Projektkoordination**

Technische Universität Dortmund  
Fakultät Raumplanung  
Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung  
Prof. Dr. Joachim Scheiner  
Tel.: 0231/755 4822  
E-Mail: joachim.scheiner@tu-dortmund.de

#### **Projektpartner**

Technische Universität Dortmund - Fakultät Raumplanung  
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH - Forschungsbereich Mobilität

#### **Kontakt im DLR Projektträger**

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

#### **Herausgeber**

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### **Gestaltung**

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### **Bildnachweis**

Qimby/Benedikt Glitz

#### **Stand**

Februar 2023

bmbf.de



# transform-R – Die Gestaltung der Energie- und Mobilitätswende als sozial-ökologische Transformation in der Region FrankfurtRheinMain



Das Projekt transform-R möchte im Rahmen von regionalen Reallaboren innovative Maßnahmen im Verkehrs- und Energiesektor in der Region FrankfurtRheinMain erproben, um hieraus Handlungsempfehlungen für die gesamte Region ableiten zu können.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Eine Vielzahl an Forderungen und Empfehlungen, Ideen, Projekten und (Teil-)Konzepten für eine nachhaltige Entwicklung wurden zu den Handlungsfeldern Mobilität und Energie in den letzten Jahren von Akteuren auf verschiedenen Ebenen formuliert. Was aktuell fehlt, ist Kohärenz zwischen den involvierten Akteuren auf verschiedenen planerischen und verwaltungstechnischen Ebenen. Diese wird vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren verschärften politischen Zielsetzungen und Rahmenbedingungen umso wichtiger für die Zukunft. Notwendig ist nicht nur eine übergeordnete Koordination und Ansprache dieser Akteure, sondern eine gemeinsam formulierte Vision, ein Leitbild, das den Zielen der Energiewende und der Verkehrswende

gleichermaßen gerecht wird. Angesichts der sich stetig verschärfenden Klimakrise, steigender Energiekosten, der notwendigen Neuverteilung öffentlicher Flächen, der Überlastung der Verkehrsinfrastruktur, Luftreinhaltung sowie der Notwendigkeit der Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz ist die Forschung mehr denn je gefordert. Ihre zentrale Aufgabe wird sein, Kommunen, Energieversorger, Verkehrsbetriebe und andere Wirtschaftsbereiche mit konkreten Antworten und Lösungsansätzen bei der Bewältigung dieser Herausforderungen zu unterstützen.

## Projektansatz und Vorgehen

Zu Beginn des Projekts transform-R steht die Aufarbeitung des aktuellen Forschungsstandes und der Pla-

nungspraxis seitens der wissenschaftlichen Beteiligten. Auf dieser Grundlage soll eine umfassende Strategie für die Region Frankfurt-Rhein-Main entwickelt werden. Anschließend werden in einem ko-kreativen Prozess Ideen für vier beispielhafte Reallabore in der Region entwickelt, um innovative Maßnahmen, Kooperationsstrukturen, Kommunikations- und Organisationsprozesse für die Region zu erproben. Zentral ist während und nach der dreijährigen Reallabor-Phase deren Evaluierung und die Entwicklung von übertragbaren Handlungsempfehlungen für andere Regionen. Die Maßnahmen adressieren insbesondere die Lebensqualität der Menschen, die daher bei der gesamten Planung, Durchführung sowie Umsetzung des Projektes im Mittelpunkt stehen sollen. Eine langfristig hohe Lebensqualität in der Region kann nur erreicht werden, wenn Klima und Energie, Mobilität sowie soziale Faktoren zusammengedacht und zukunftsfähig gestaltet werden.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Übergeordnetes Ziel ist es, Erkenntnisse zur Stärkung der sozial-ökologischen Transformation regionaler Energie- und Mobilitätssysteme zu gewinnen und wissenschaftliche sowie praktische Schlussfolgerungen daraus für die weitere Verbreitung und Anwendung zu formulieren.

transform-R soll unter anderem folgende Erkenntnisse hervorbringen:

- wie sich erfolgreiche, häufig kommunal oder quartiersbezogene Transformationsprozesse auf die regionale Ebene systematisch ausweiten lassen,
- welche Bedeutung für solche Prozesse die politischen Mehrebenen-Systeme im Wechselspiel mit öffentlichen Aufgabenträgern, privaten Unternehmen und weiteren Interessensgruppen haben,
- wie ein Leitbildprozess für „Nachhaltige Mobilität in Regionen“ gemeinsam mit den relevanten Stakeholdern gelingen und die experimentelle Umsetzung von Transformationen in Reallaboren fördern kann,
- wie dabei die Ziele einer Mobilitäts- und Energiewende miteinander verbunden und regionale Synergien zur Transformation befördert werden können,
- wie experimentelle Umsetzungen in verschiedenen Bereichen als Teil des Prozesses, die Mobilitätswende in einer größeren Region flächenhaft voranzubringen, gelingen können und
- welche methodischen und förderpolitischen Erkenntnisse sich aus den experimentellen und partizipativen Umsetzungen mit dem Instrument

#### Projekttitle

transform-R – Die Gestaltung der Energie- und Mobilitätswende als sozial-ökologische Transformation in der Region FrankfurtRheinMain  
(Förderkennzeichen: 01UV2201)

#### Laufzeit

01.11.2022 – 31.10.2027

#### Verbundkoordination

Regionalverband FrankfurtRheinMain  
Poststraße 16, 60329 Frankfurt am Main  
Ansprechpartner:  
Georg Angele, angele@region-frankfurt.de  
Tel.: 069/25771566  
Bernhard Kinkel, kinkel@region-frankfurt.de,  
Tel.: 069/25771569

#### Projektpartner

Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt a.M.  
ifeu gGmbH - Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg  
ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt a.M.

#### Weitere Informationen

transform-region.de

#### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Regionalverband FrankfurtRheinMain

#### Stand

Oktober 2024

bmbf.de

der Reallabore für die flächenhafte Ausweitung der sozial-ökologischen Transformation ziehen lassen. Strategisches Ziel des Vorhabens ist ein abgestimmtes Leitbild „Nachhaltige Mobilität in Regionen“ für die Region als Orientierungsrahmen für die Transformation des Mobilitätssystems und deren Akzeptanz. Das Leitbild soll die Ziele der Energiewende und des Klimaschutzes mit den Zielen der Verkehrswende in Einklang bringen, um so Kohärenz zu erzielen.



# VenAMo – Verkehrsentslastung durch neue Arbeitsformen und Mobilitätstechnologien

MobilitätsZukunftsLabor 2050



Das Potential der Nutzung alternativer Mobilitätsformen auf dem Weg zur Arbeit und damit verbundene Verhaltensänderungen sind ein Untersuchungsgegenstand des Projektes VenAMo zur Bestimmung von Verkehrsentslastungseffekten.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Verkehrssysteme vieler deutscher Metropolregionen sind überlastet. Die Region Stuttgart ist aufgrund wirtschafts-, siedlungs- und verkehrsstruktureller Bedingungen besonders betroffen und fungiert im Forschungsprojekt VenAMo als Untersuchungs- und Testfeld. Da in der Region Stuttgart rund 900.000 Beschäftigte regelmäßig zur Arbeit pendeln und an einem Werktag 40 Prozent der Verkehrsleistung durch Berufsverkehr verursacht wird, kann bereits eine Verhaltensänderung bei den Arbeitswegen einen deutlichen Beitrag zu weniger Verkehr und zu einer nachhaltigeren Mobilität leisten.

Das Projekt geht der Frage nach, inwieweit durch raumzeitlich flexible Arbeit und ein verändertes Mobilitätsverhalten bei arbeitsbezogenen Wegen (einschließlich der Nutzung neuer Mobilitätstechnologien wie zum Beispiel die Verbesserung der Interkonnektivität durch Ride-Pooling und E-Bikes oder die Anschaffung von Lastenrädern) Verkehrsentslastungseffekte erzielt werden können. Welche Form von Arbeit und Mobilität

kann im Besonderen eine Verringerung des Berufsverkehrs in den Kernstädten bewirken?

VenAMo verfolgt diese Ziele im Projekt:

1. Bestimmung des Potenzials zur Nutzung raumzeitlich flexibler Arbeitsformen und nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf dem Weg zur Arbeit in der Region Stuttgart
2. Entwicklung und Testung alternativer Arbeits- und Mobilitätsformen in Realexperimenten mit Beschäftigten in den teilnehmenden Unternehmen
3. Erhebung der Verkehrsentslastungspotenziale in der Region mittels mikroskopischer Mobilitätsverhaltensenerhebung
4. sozioökonomische Bewertung der Entlastungspotenziale mittels Nachhaltigkeitsanalyse
5. Konsolidierung der Ergebnisse im Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern regionaler Unternehmen und der Verkehrs- und Stadtpolitik und Entwicklung von Instrumenten zur Verkehrsentslastung

## Projektansatz und Vorgehen

Das Projekt VenAMo hat den Anspruch, sowohl auf Mikroebene der Vielfalt individueller Interessen, Bedarfe, Wohn- und Arbeitsverhältnisse gerecht zu werden, als auch auf Mesoebene die Anforderungen- und Ressourcen auf Arbeitgeberseite angemessen zu berücksichtigen. Zugleich wird VenAMo auf Makroebene stichhaltige Aussagen zur aktuellen und potenziellen Nutzung mobiler Arbeitsformen und multipler Verkehrsmittel ableiten.

Im Projektdesign wird diesen Anforderungen Rechnung getragen, indem Szenarien alternativer Arbeitsformen und Mobilitätspraktiken in Reallaboren getestet und mittels Beschäftigten- und Unternehmensbefragungen hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet werden. Zugleich wird aufbauend auf der mikroskopischen Verkehrsverhaltenserhebung ein auf die Verhaltensannahmen der Szenarien abgestimmtes Verkehrsmodell entwickelt. In dieses Verkehrsmodell fließen die Szenarien alternativer Arbeits- und Mobilitätsformen ein, um ihr jeweiliges Verkehrsentslastungspotential zu bestimmen. Die so gewonnen Erkenntnisse erlauben im Austausch mit den betrieblichen und kommunalen Gestalterinnen und Gestaltern mögliche Maßnahmen abzuleiten und zu bewerten.

## Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Das Projekt VenAMo erarbeitet, in welchem Ausmaß durch raum-zeitlich flexible Arbeit und flexible Verkehrsmittelwahl sowie durch Nutzung neuer Mobilitätstechnologien auf den Wegen von und zur Arbeit Verkehrsentslastungseffekte erzielt werden können und welche sozio-ökonomischen Wirkungen damit verbunden sind. Darauf aufbauend wird ein Instrumentarium zur kommunalen und betrieblichen Förderung eines veränderten arbeitsbezogenen Mobilitätsverhaltens entwickelt, geprüft und konsolidiert.

Modul für individuelle Nutzerinnen und Nutzer

1. Leitfaden zur persönlichen Veränderung arbeitsbezogener Mobilität mit Fallstudien zu Kosten und Nutzen einzelner Maßnahmen

Modul kommunale Instrumente

1. Instrument zur Bestimmung räumlicher Verkehrsentslastungseffekte für Szenarien und Potenziale veränderter arbeitsbezogener Mobilität
2. Instrument zur sozioökonomischen Bewertung der Wirkungen veränderter arbeitsbezogener Mobilität

### Fördermaßnahme

MobilitätsZukunftsLabor 2050

### Projekttitel

VenAMo – Verkehrsentslastung durch neue Arbeitsformen und Mobilitätstechnologien  
(Förderkennzeichen: 01UV2091)

### Laufzeit

01.09.2020 – 29.02.2024

### Projektkoordination

Zeppelin Universität Friedrichshafen gemeinnützige GmbH

Prof. Dr. Dr. Manfred Moldaschl

Tel.: 07541/6009-2521

E-Mail: manfred.moldaschl@zu.de

### Projektpartner

Karlsruher Instituts für Technologie (KIT)

Universität Stuttgart – Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung (ZIRIUS)

Balluff GmbH

### Weitere Informationen

<https://venamo.de>

### Kontakt im DLR Projektträger

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Referat Nachhaltige Stadtentwicklung

53170 Bonn

### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

### Bildnachweis

Adobe Stock/ Chan2545

### Stand

April 2023

bmbf.de

3. Maßnahmenkatalog zur Umsetzung in der kommunalen Verkehrsplanung

Modul betriebliche Instrumente

1. Zielgruppenanalyse für Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
2. Analyse institutioneller Hindernisse (zum Beispiel juristischer, infrastruktureller, kultureller Art)
3. Dokumentationen betriebsspezifischer Implementationsstrategien mit Kosten/Nutzen-Analyse



# Z-MOVE 2025 – Zwickauer Mobilitätsmanagement für berufsbedingte Verkehrsbewegungen 2025

MobilitätsWerkStadt 2025



Wie durch digitale Mobilitätstools bedarfsgerechte Angebote entwickelt und Arbeitswege umwelt- und nutzerfreundlicher werden können, beschäftigt die Stadt Zwickau im Projekt Z-Move 2025.

## Ausgangssituation und Forschungsfragen

Die Stadt Zwickau verfügt über einen hohen PKW-Anteil bei der Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel – dem Modal Split. Dem gegenüber steht nur eine geringe Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, bestehend aus dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Rad- und Fußverkehr. Diese Verkehrssituation führt häufig zu Staus und Umweltbelastungen. Um mit smarten Lösungen diesen Problemen zuvorzukommen, fehlen der Kommune und den maßgeblichen Mobilitätsakteuren konkretes Wissen in Form von Daten. In Phase 1 von Z-MOVE 2025 wurden bereits in einem partizipativ entwickelten Mobilitätskonzept verschiedene Handlungsansätze und Maßnahmen erarbeitet, aus denen nun in Phase 2 ausgewählte Lösungen umgesetzt wer-

den sollen. Diesen Forschungsfragen geht das Projekt Z-MOVE 2025 in der zweiten Phase nach:

- Inwieweit können partizipativ entwickelte digitale Mobilitätstools die örtliche Mobilitätswende in Zwickau beschleunigen und den Umweltverbund stärken?
- Kann die Einbindung nutzerspezifischer Präferenzen für maßgeschneiderte Mobilitätslösungen sorgen?
- Welche Rahmenbedingungen müssen für die erfolgreiche Entwicklung und Anwendung eines Mobilitätstools erfüllt werden, das eine nachhaltige Mobilität ermöglicht?

## Projektansatz und Vorgehen

Ein auf die individuellen Gegebenheiten einer Stadt abgestimmtes, lokales Mobilitätsangebot soll auf das

in Phase 1 entwickelte Mobilitätskonzept aufsetzen. Durch ein digitales Tool werden berufsbedingte Verkehrsströme in Form eines Reallabors in Zwickau modelliert.

Das Tool ist dabei kein klassisches Angebot, wie es bereits bestehende Apps im Bereich Mobilität darstellen. Der innovative Ansatz sieht vor, unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen, auf den ersten Blick mobilitätsfremde, „neue“ Daten ebenfalls in die Anwendung zu integrieren. Daraus sollen bedarfsgerechte Angebote entwickelt werden – mit dem Ziel, die Arbeitswege umwelt-, aber auch nutzerfreundlicher zu gestalten. In einem Verbundprojekt unter Federführung der Stadt Zwickau sollen die Entwicklungsfähigkeiten der Hochschule Zwickau (WHZ) genutzt werden, um den partizipativen Prozess aus Phase 1 dahingehend weiterzuentwickeln, gemeinsam eine für alle Akteure nutzerfreundliche Anwendung zu entwickeln. Dazu zählen Mobilitätsdienstleister, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber und die Kommune sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und die Bevölkerung der Stadt. Die Prototypen-Konzeption erfolgt zum einen inhaltlich, aber auch gestalterisch in einem iterativen Prozess, in dem die Nutzerinnen und Nutzer eingebunden sind. Nur so kann sichergestellt werden, ein bedarfsgerechtes Produkt zu entwerfen, das künftig durch die unterschiedlichen Anwendergruppen auch tatsächlich genutzt wird. Das bereits aufgebaute Netzwerk „Zwickau innovativ mobil“ wird weiterentwickelt, um in den bereits etablierten Arbeitsgruppen gemeinsam passgenaue Lösungen zu entwickeln und die mit dem Projekt angestoßene Mobilitätswende langfristig zu begleiten.

### Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Aktivitäten der Verkehrs- und Mobilitätswende sind oft in Großstädten und Metropolregionen anzutreffen. Dort ist der Druck zu notwendigen Veränderungen stärker und auch die Bedingungen für die Umsetzung alternativer Maßnahmen meist besser, da eine hohe Nachfrage möglich ist. Je kleiner die Städte, je ländlicher das Umland, desto mehr sind die Verkehrsinfrastrukturen auf das Auto ausgerichtet. Die Erfahrungen diverser Mobilitätsprojekte haben gezeigt, dass Verhaltensänderungen, wie beispielsweise die häufigere Nutzung von nachhaltigeren Mobilitätsalternativen, nur mit einem veränderten Angebot einhergehen. Unter anderem haben die Ergebnisse aus den Z-MOVE 2025-Workshops und Befragung der ersten

#### Fördermaßnahme

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

#### Projekttitel

Z-MOVE 2025 – Zwickauer Mobilitätsmanagement für berufsbedingte Verkehrsbewegungen 2025  
(Förderkennzeichen: 01UV2132)

#### Laufzeit

01.09.2021 – 31.08.2024

#### Projektkoordination

Stadt Zwickau  
Erik Höhne  
E-Mail: erik.hoehne@zwickau.de

#### Projektpartner

Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ)  
Westfälische Hochschule Zwickau (WHZ)

#### Weitere Informationen

<https://zwickau.de/de/politik/emobilitaet/region/forschungsprojekte/Z-Move.php>

#### Kontakt im DLR Projektträger

Florian Strunk, [florian.strunk@dlr.de](mailto:florian.strunk@dlr.de)

#### Herausgeber

Bundesministerium für Bildung und Forschung  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

#### Gestaltung

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

#### Bildnachweis

Adobe Stock/ArTo

#### Stand

Februar 2023

[bmbf.de](http://bmbf.de)

Projektphase deutlich gemacht, dass auch in Zwickau Vorbehalte gegenüber der Verkehrswende bestehen und das Beibehalten des Status-Quo oftmals aus Sicht der Bevölkerung als die einfachste Alternative angesehen wird. Ein digitales Mobilitätstool, das den Bedarf von Nutzern und Akteuren erfasst und berücksichtigt, einfach zu bedienen ist sowie Mehrwerte generiert, kann auf eine niederschwellige Art in die Alltagsroutinen der Nutzer und Akteure übergehen und so die Verkehrs- und Mobilitätswende auch in einer mittelgroßen Stadt vorantreiben. Die Stadt Zwickau dient somit als wichtiges Beispiel und soll Erkenntnisse bringen für die Entwicklung von Mobilität in Richtung Nachhaltigkeit in mittelgroßen Städten.

# Impressum

**Herausgeber**

Bundesministerium  
für Bildung und Forschung (BMBF)  
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung  
53170 Bonn

**Stand**

August 2023

**Gestaltung**

DLR Projektträger - Umwelt und Nachhaltigkeit

**Bildnachweis**

Titel: Adobe Stock/connel\_design

Diese Publikation wird als Fachinformation des Bundesministeriums für Bildung und Forschung kostenlos herausgegeben. Sie ist nicht zum Verkauf bestimmt und darf nicht zur Wahlwerbung politischer Parteien oder Gruppen eingesetzt werden.