

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Stadt-Land-Zukunft Konferenz Zukunftsstadt 2024

Poster der Ausstellenden auf dem
„Markt der Möglichkeiten“

13.- 14.03.2023
Alte Münze, Molkenmarkt 2, 10179 Berlin

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Inhaltsverzeichnis

Mobilität

| | |
|--------------|--|
| BeNaMo | Synthese- und Transferprojekt zur Forschungsagenda "Nachhaltige urbane Mobilität" |
| RaMo | Phase II: Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain |
| MobilCharta5 | Mobilität in einer neuen Ebene - Innovativ, flächensparend, klimaschützend und umweltschonend am Beispiel des südöstlichen "Bergischen RheinLands" |
| NUDAFA II | Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung |
| Be-MoVe | Beteiligungsbasierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen |
| pimoo2 | Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel: Praxis und Anwendung. Verkehrliche Maßnahmen in Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik |
| MobiLe | Mobilitätswende @ Lebensqualität |
| MoveRegionM | Mobilitätsverbund Region München |
| GlaMobi | Gladbecker Mobilität für Alle |
| InterMoDe | Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems |
| in2Lübeck | in2Lübeck |
| GREEN | Experimental and empirical analyses on the relevance of regulatory and behavioral instruments for individual sustainable mobility. Gamification, Regulations, and Environment Enhancing Nudges |
| MOBITAT 2050 | Wohnen und Arbeiten 2050 – Nachhaltiges Pendeln für die Region der Zukunft |
| Freemove | Transdisziplinäre Erforschung der Datenschutz-bewussten Verfügbarmachung von Bewegungsdaten für nachhaltige urbane Mobilität |
| Pendellabor | Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main |

| | |
|------------------------|--|
| Kompass | Entwicklungs- und Veränderungsprozesse der Alltagsmobilität in regionalen Zukunftslaboren |
| MCG | MobileCity |
| Social2Mobility | Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung |
| NaMoLi2/QuartierMobil2 | Nachhaltige Mobilität in Lincoln 2: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt / Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote |
| MyFairShare | Individuelle Mobilitätsbudgets als Grundlage für eine soziale und ethische Reduktion der CO2- Emissionen - Auswertung von Mobilitätsdaten und Betrieb des Deutschen LivingLabs |
| BüLaMo | Verbundprojekt Bürgerlabor Mobiles Münsterland |
| WalkUrban | Fußgängerfreundliche Quartiere - Freisetzung von Potenzialen für nachhaltige und aktive Mobilität durch Verbesserung des Fußverkehrs und seiner Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr |
| NaKoMo | Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität |

Stadt

| | |
|----------------|--|
| SynVer*Z | Synthese und Vernetzung Zukunftsstadt |
| SuPraStadt II | Lebensqualität, Teilhabe und Ressourcenschonung durch soziale Diffusion von Suffizienzpraktiken in Stadtquartiere |
| EHSS II | Entwicklungschancen und -hemmnisse einer suffizienzorientierten Stadtentwicklung |
| SQ4.1 | Stadtquartier 4.1 - Entwicklung und praktische Umsetzung flexibler Quartier-Hubs in der Metropolregion Berlin- Brandenburg |
| TransZ | Transformation urbaner Zentren |
| GEWA | Grün statt Grau-Gewerbegebiete im Wandel |
| NachWo | Akzeptanzforschung Kleinstwohnungen |
| Lernende Stadt | Lernende Stadt - Bildung und Partizipation als Strategien sozialräumlicher Entwicklung. |
| 2sgoesE | Zukunftsstadt goes Europe - Die geförderten Städte waren: Bielefeld, Dortmund, Mannheim, Ulm, Zwickau |
| DFZW | Deutsch-Französisches Zukunftswerk |

| | |
|----------------------|--|
| KAHR | Wissenschaftliche Begleitung des Wiederaufbaus nach der Flutkatastrophe in RLP & NRW |
| ISAP II | Weiterentwicklung und Erprobung der integrativen stadt-regionalen Anpassungsstrategien in einer polyzentrischen Wachstumsregion: Modellregion – Region Stuttgart |
| QUARREE100 | Resiliente, integrierte und systemdienliche Energieversorgungssysteme im städtischen Bestandsquartier unter vollständiger Integration erneuerbarer Energien |
| SMARTilienceGoesLive | Anwendung und Transfer der Urban Governance Toolbox für eine klimaresiliente Stadtentwicklung |
| ProPolis/PALM-4U GUI | Grafische Nutzeroberfläche für das Stadtklimamodell PALM-4U |
| TrinkWave Transfer | Großtechnische Erprobung der sequentiellen Grundwasseranreicherung für die Stützung der Trinkwasserversorgung in urbanen Wasserkreisläufen |
| FloReST | Urban Flood Resilience – Smart Tools |
| ReProLa | Regionalproduktspezifisches Landmanagement in Stadt-Land-Partnerschaften am Beispiel der Metropolregion Nürnberg |

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Mobilität



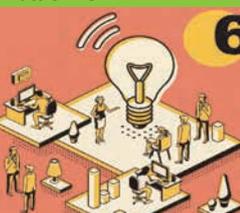
Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



BeNaMo – Innovationsbaukasten Wissen für die Mobilitätswende

| | | |
|--|--|---|
|  1 On-Demand-Verkehr |  2 Autonome Shuttles |  3 Multimodale digitale Plattformen |
|  4 Hubs und Mobilitätsstationen |  5 Quartiersentwicklung und Neubauquartiere |  6 Partizipative Umsetzung/Methoden |
|  7 Mobilitätsmanagement |  8 Experimentierräume & Experimentierklauseln |  9 Aktive Mobilität |
|  10 Mobilitätsdaten |  11 Replik auf die beliebtesten Verkehrswende-Einwände | Bausteine des Innovationsbaukastens. Quelle: Eigene Darstellung. |

Um kommunalen Mobilitätsprojekten einen leichten Zugang zu spezifischen Informationen und den Transfer von Erfahrungen zu ermöglichen, wurde von der Begleitforschung (BeNaMo) ein Innovationsbaukasten mit Informationen, Studien, Leitfäden und Praxisbeispielen zu verschiedenen Lösungsansätzen nachhaltiger Mobilität erstellt. Der Innovationsbaukasten wird von BeNaMo als agiles Tool konzipiert, dessen Inhalte sich im Verlauf der Transfer- und Syntheseforschung dem Informationsbedarf und den Fortschritten der begleiteten FONA Projekte (insbesondere den MobilitätsWerk-Stadt2025-Projekten) anpassen. Der Baukasten wird sukzessive ausgebaut und um neue Bausteine erweitert. Der Innovationsbaukasten unterteilt sich in drei Ebenen:

Auf **konzeptioneller Ebene** werden Lösungsansätze zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität dargestellt. Dabei werden Definitionen, Ziele, Probleme, Herausforderungen sowie mögliche Auswirkungen und Beiträge berücksichtigt. Auf der **informativen Ebene** werden wissenschaftliche Studien zu diesem Themenbereich sowie Informationen zu Chancen und Risiken des Lösungsansatzes präsentiert. Diese werden nach thematischen Hauptlinien gruppiert, sowie mit kurzen Teasern versehen. Auf der **praktischen Ebene** werden Praxisbeispiele aus verschiedenen Anwendungsfeldern und Kontexten zusammengetragen. Der Zugang zu und das Wissen um aktuelle umsetzungsorientierte Entwicklungen und Projekte soll den Transfer von praktischen Lernerfahrungen unterstützen.

Kontakt

Fördermaßnahme
Begleitforschung Nachhaltige Mobilität - BeNaMo

Projektpartner
Nexus Institut / WZB

Förderkennzeichen
01UV2250

Weitere Informationen
zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/

Projektkoordination
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38
12203 Berlin, Deutschland
mail@nexusinstitut.de
Fon: +49 (0)30 31805463
Fax: +49 (0)30 31805460

Stand
März 2024



Gestaltung: DLR Projektträger

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin

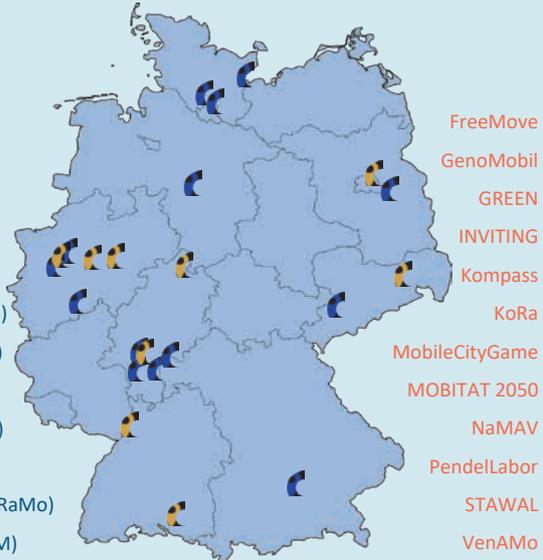


BeNaMo – Begleitforschung Nachhaltige Mobilität

BeNaMo - Projektlandschaft

MobilitätsWerkStadt 2025 MobilitätsZukunftLabore 2050

- Lübeck (in2Lübeck)
- Norderstedt (MobiLe)
- Hamburg (KoGoMo)
- Hannover (sprinti)
- Eichwalde (NUDAFA)
- Gladbeck (GlaMoBi)
- Essen (BeMoVe)
- Overath (MobilCharta5)
- Zwickau (Z-Move 2025)
- Oberursel (pimoo 2.0)
- Offenbach (InterMoDe)
- Darmstadt (NaMoLi 2)
- Frankfurt Rhein Main (RaMo)
- München (MoveRegionM)



BeNaMo-Projektlandschaft. Eigene Darstellung.

Das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und das nexus Institut sind vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) beauftragt, die Vorhaben der Forschungsagenda "Nachhaltige urbane Mobilität" zu begleiten und bei der Umsetzung von Mobilitätsprojekten zu unterstützen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den transdisziplinär und transformativ ausgerichteten Modelprojekten der Fördermaßnahmen MobilitätsWerkStadt 2025 (MWS2025) und MobilitätsZukunftLabor 2050 (MZL2050).

Diese umfassen eine große thematische Breite (vom On-Demand Verkehr bis zum interkommunalen Radverkehrsmanagement) sowie unterschiedliche Raumtypen. Neben Groß- und Mittelstädten sind auch Kleinstädte sowie interkommunale Verbünde vertreten.

6 Kernziele der Begleitforschung:

1. Vernetzung der Projekte der FONA-Fördermaßnahmen um zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch beizutragen und komplementäre Lösungen und zukünftige Zusammenarbeit zu ermöglichen.
2. Unterstützung der Projekte durch einen gemeinsamen Rahmen, Zielvorstellungen und einen methodischen Werkzeugkasten (insbesondere die Kommunen der MobilitätsWerkStadt 2025), begleitende Evaluation und Beobachtung der Projekte.
3. Zusammentragen von Erkenntnissen und Innovationen, um daraus Hinweise, Anregungen und Ideen für die Projekte abzuleiten und an diese zurückspielen.
4. Generierung und Verdichtung von neuen Erkenntnissen aus der vergleichenden und synthetischen Perspektive. Reflexion der Erkenntnisse für Fachöffentlichkeit und Projekte.
5. Aufbereitung und Veröffentlichung von Medienformaten von Impulsen für Praktiker*innen der Verkehrsplanung und -wirtschaft, für Verkehrspolitiker*innen in Bund, Ländern und vor allem Kommunen und Bürger*innen
6. Zusammenbringen der Akteure aus Wissenschaft, Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft zu gemeinsamen Austausch- und Transferformaten.

MWS2025/MZL2050 - Zeithorizont



Kontakt

Fördermaßnahme
Begleitforschung Nachhaltige Mobilität - BeNaMo

Projektpartner
nexus Institut / WZB

Förderkennzeichen
01UUV2250

Weitere Informationen
zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/

Projektkoordination
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38
12203 Berlin, Deutschland
mail@nexusinstitut.de
Fon: +49 (0)30 31805463
Fax: +49 (0)30 31805460

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



BeNaMo – visuelle Kommunikationstools

Zukunftsbilder



Intermodale Mobilität und Mobilitätsstationen im ländlichen/suburbanen Raum



Beteiligung im städtischen Raum



Aktive Mobilität im städtischen Raum

Die Verkehrswende braucht nicht nur griffige Narrative. Sie braucht auch starke Bilder, die zukünftige Veränderungen visualisieren und zur gemeinsamen Diskussion anregen. Orientiert an den Themenschwerpunkten der Projekten der MobilitätsWerkStadt2025 (MWS2025) und des MobilitätsZukunftsLabor2050 (MZL2050) wurden zu den Themenbereichen intermodale Mobilität, aktive Mobilität und Beteiligung sechs Zukunftsbilder entwickelt. Jeweils eines für den städtischen Raum und eines mit ländlich/suburbanen Kontext.

Augmented Reality



AR- Anwendung MWS 2025 in Oberursel

Mit Hilfe von Augmented Reality wird die virtuelle Umsetzung von zukünftigen Mobilitätsmaßnahmen an konkreten Orten ermöglicht und kann in der realen Umgebung veranschaulicht werden. Dadurch soll zum Diskurs angeregt, neue Formen und Formate der Beteiligung erprobt sowie die Akzeptanzsteigerung für konkrete nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen gefördert werden.



Interaktive Beteiligung und Kommunikation

Kontakt

Fördermaßnahme
Begleitforschung Nachhaltige Mobilität - BeNaMo

Projektpartner
Nexus Institut / WZB

Förderkennzeichen
01UV2250

Weitere Informationen
zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/

Projektkoordination
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38
12203 Berlin, Deutschland
mail@nexusinstitut.de
Fon: +49 (0)30 31805463
Fax: +49 (0)30 31805460

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



BeNaMo – Wirkungsevaluation transdisziplinärer Projekte

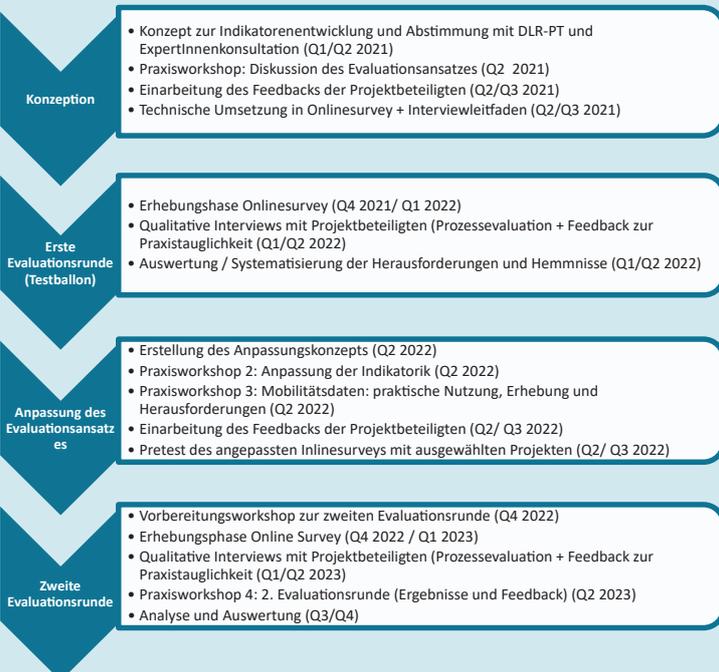
Partizipative Entwicklung und Umsetzung für die Projekte der MobilitätWerkStadt2025

Zielstellung und Ansatz der Evaluation

Die Ermittlung und Erfassung der Wirkungen heterogener transdisziplinärer Projekte stellt eine Herausforderung dar. Dies sowohl für die wissenschaftliche Begleitforschung als auch für Projektbeteiligte, die mit Evaluationskriterien und -fragebögen konfrontiert werden, die sich allzu oft schwerlich in die eigenen Projektkontexte übersetzen lassen. Wann und wo wirken Projekte? Welche Indikatoren können Veränderungen und Wirkungen messen? Wie lassen sich qualitative und quantitative Ansätze zielführend verbinden? Diese Aspekte antizipierend, hat BeNaMo-Team hat die Entwicklung und Erprobung des Evaluationsansatzes als partizipativen Prozess gemeinsam mit den Mws2025 Projekten vollzogen und schrittweise weiterentwickelt.

Zentrale Ziele waren hierbei: Die Wirkung der FONA-Fördermaßnahme zu dokumentieren, Veränderungseffekte umgesetzter Maßnahmen zielgerichtet zu erfassen. Prozesse, Zusammenhänge und Lerneffekte besser verständlich zu machen und Übertragungsmöglichkeiten zu sondieren. Ein weiterer Mehrwert dieses partizipativen Ansatzes liegt zudem im Sensibilisieren für erreichte Veränderungen in der Kommune und im Beitrag zum Peer-Learning.

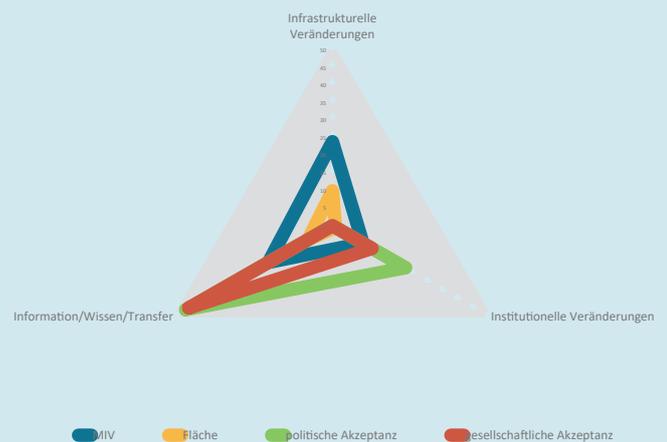
Partizipativer Prozess



Kombination aus Wirkungs- und Prozessevaluation



Wirkungsdimensionen der Indikatoren



Kontakt

Fördermaßnahme
Begleitforschung Nachhaltige Mobilität - BeNaMo

Projektpartner
Nexus Institut / WZB

Förderkennzeichen
01UV2250

Weitere Informationen
zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/

Projektkoordination
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38
12203 Berlin, Deutschland
mail@nexusinstitut.de
Fon: +49 (0)30 31805463
Fax: +49 (0)30 31805460

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Phase II: RaMo – Raum für neue Mobilität Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain

Neue Mobilitätsangebotsformen, wie z.B. Mobilitätsstationen, sind wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Das Projekt RaMo – „Raum für neue Mobilität“ hat zum Ziel, Mobilitätsstationen in den Kommunen des Wetteraukreises erfolgreich zu etablieren und perspektivisch auf die ganze Region FrankfurtRheinMain auszuweiten.

Das Projekt setzt auf die digitale Vernetzung und räumliche Bündelung umweltfreundlicher Verkehrsträger und Angebote durch eine regionsweite Umsetzungsstrategie von Mobilitätsstationen.

Für einen Wandel der Mobilität bedarf es neuer und vielfältiger Mobilitätsangebote, die allen Menschen zur Verfügung stehen. Sie schaffen gemeinsam Alternativen zum privaten Pkw und stärken den öffentlichen Personennahverkehr, das Rückgrat der Mobilität von Morgen. Neue Mobilitätsangebote wie Mobilitätsstationen müssen an der Quelle des Verkehrs ansetzen: in den Kommunen, wo die Menschen wohnen. **Lokal isolierte Lösungsansätze zeigen oft nur begrenzt Wirkung – eine regionale Strategie ist erforderlich.**

Die Antwort ist, gemeinsame Modelle für den Wetteraukreis zu entwickeln, denn Verkehrsströme enden nicht an den kommunalen Grenzen. Auch Mobilitätsstationen ergeben aus verkehrsplanerischer Sicht nur in einem Netz Sinn. Die bereits vorhandenen Mobilitätsangebote werden in das neue Modell integriert, Aktivitäten und Ressourcen der Akteure in der Region können verzahnt und gebündelt werden.

Mobilitätsstationen sind neue Formen der Mobilität, für die es in den gewachsenen Organisationsstrukturen noch keine Trägerschaft gibt. Um die Aufgaben von der Planung bis hin zum Betrieb abzuwickeln, bedarf es eines geeigneten Organisationsmodells, in dem Strukturen geschaffen und Aufgabenbereiche der Beteiligten definiert werden.



Pilotlandkreis Wetteraukreis
(Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2024)

Illustration Mobilitätsstation
(Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2023)

Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort. Sie verknüpfen mindestens zwei Mobilitätsangebote und erleichtern somit den Umstieg. Größe und Ausstattungsmerkmale variieren bedarfsgerecht von Station zu Station, das gemeinsame Erscheinungsbild bildet zugleich eine Klammer des Wiedererkennens. Die in RaMo II empfohlene Startlösung ist die erste Ausbaustufe von Mobilitätsstationen im Wetteraukreis. Sie stellt ein Sprungbrett für den stufenweisen Ausbau zu einem engmaschigen Netz an Mobilitätsstationen dar. Sie umfasst auf der konzeptionellen Ebene überwiegend Bahnhöfe, wichtige Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sowie bereits geplante Mobilitätsstationen.

Kontakt

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

Förderkennzeichen
01UV2006

Projektkoordination
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Ansprechpartner: Alina Arnold
arnold@region-frankfurt.de
Tel.: +49 69 2577-1580

Projektpartner
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Hochschule RheinMain Fachgruppe
Mobilitätsmanagement

Weitere Informationen
region-frankfurt.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



MobilCharta5

Mobilität in einer neuen Ebene Innovativ, flächensparend, klimaschützend und umweltschonend am Beispiel des südöstlichen „Bergischen RheinLands“



Beteiligungsformat auf dem Klimatag in Hennef (Foto:Projektteam)

Herausforderungen

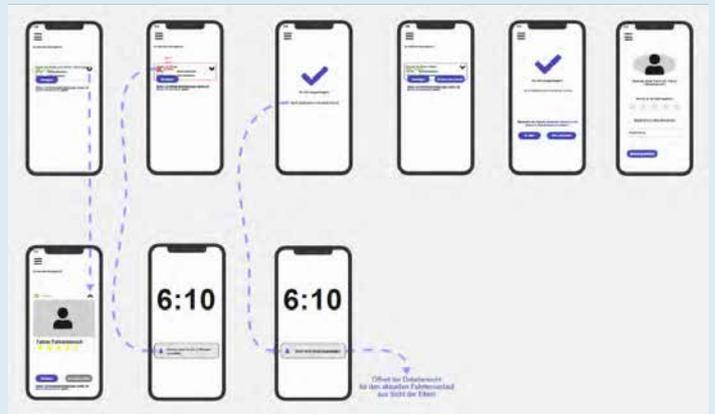
Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zwischen dem südöstlichen *Bergischen RheinLand* und den Großstädten Köln und Bonn (Rheinschiene) ist bereits heute überlastet. Die vorherrschende autodominierte Mobilitätskultur – infolge eines zum Teil wenig attraktiven ÖV-Angebotes sowie der dispersen Siedlungsstruktur – führt zu vermehrten Staus, Lärmemissionen sowie einer weiteren Verschlechterung der Luftqualität.

Projektziele und thematischer Fokus

Workshops, Anforderungsanalysen, Machbarkeitsstudien und prototypische Lösungsentwicklung in den Bereichen:

- On Demand Verkehr
- Einbindung privater Organisationsformen
- Verbesserter ÖPNV
- Rad & Fuß
- Geteilte Mobilität

Besonderer Fokus auf partizipative Methoden und Herausforderungen ländlicher Mobilität.



Screenshot eines App-Prototypen für ein Fokusgruppeninterview

Maßnahmen im Projekt

- Mobilitätstagebuchstudie + Interviews mit Kindern/Jugendlichen zum Thema On-Demand, Bürgerbusse und ÖPNV/Schulbusse
- Interviews + Austauschworkshop mit Bürgerbusvereinen im Projektgebiet
- Interviews mit Sharing-Angebots-Nutzer*innen eines lokalen Sharing-Anbieters im Projektgebiet
- Expert*innen-Interviews und erstellen einer interaktiven Mobilitätskarte für das Projektgebiet
- Interviews und Austauschworkshop mit Stakeholdern zur Umsetzung von Radwegeninfrastruktur im ländlichen Raum
- Durchführung einer Haushaltsbefragung

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsWerkStadt2025

Förderkennzeichen
01UV2123A+B

Projektkoordination
Stadt Overath
Hauptstr. 25
51491 Overath

Ansprechpartner:
Johann Klug, j.klug@overath.de
Tel.: 02206 – 602 238

Projektpartner
Hochschule Bonn Rhein Sieg

Weitere Informationen
mobilcharta5.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

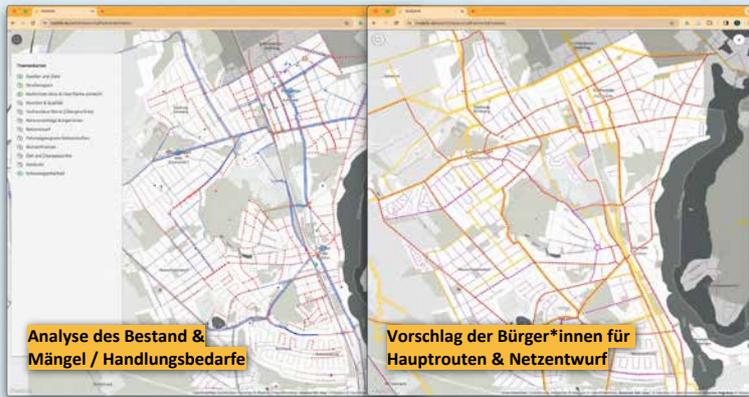
Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



NUDAFA-Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung

Von der Nutzerdaten-gestützte Planung eines Fahrradverkehrsnetzes zu umsetzungsorientierten Empfehlungen für kleine Kommunen

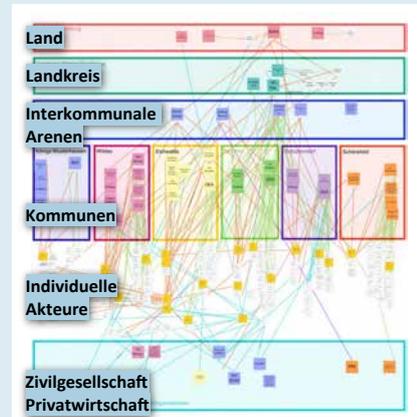


Zwei Auszüge aus dem Radverkehrs atlas

(links: Infrastruktur Bestand & Sicherheit, rechts: Zielnetz Entwurf der Bürger*innen & Netzentwurf, ©NUDAFA)



Beteiligung zum interkommunalen Radweg (©Christoph Kollert)



Akteurskartierung, inkl. der Relationen zwischen den Akteure (©Ute Samland/TU Berlin)

Ausgangslage: Die Gemeinde Eichwalde und die Nachbarkommunen Zeuthen, Schulzendorf, Wildau, Schönefeld und Königs Wusterhausen gehen nahezu ineinander über. Durch die kurzen Distanzen und die enge funktionale Verknüpfung der Kommunen spielt der Radverkehr im Alltag der Bewohner*innen bereits jetzt eine große Rolle, soll jedoch weiter gestärkt werden.

Unsere Ziele: Um die Radverkehrsförderung in der Region – vor allem auch die interkommunale Zusammenarbeit – besser zu verstehen und zu fördern, setzt das Reallabor zwei Schwerpunkte:

- Die Entwicklung einer datenbasierten Webplattform** zur Beschleunigung von Planungsprozessen und zur Unterstützung von Abstimmungs- und Kommunikationsprozessen.
- Die Identifizierung von Merkmalen erfolgreicher interkommunaler Kooperationen** zur Ableitung von umsetzungsorientierten Handlungsempfehlungen.

Der Radverkehrs atlas verdeutlicht als prototypisches, digitales Planungstool die Möglichkeiten und Vorteile der Nutzung von OSM-Daten in Planungsprozessen, aber auch die Grenzen der Einbindung und Automatisierung. Dazu wird der Prototyp in der Projektregion ausgebaut und gepflegt, vor allem um mit den beteiligten Kommunen ein gemeinsames Zielnetz zu beschließen und weitere Maßnahmen zu initiieren. Gleichzeitig kann so die Anwendung evaluiert und weitere Funktionen erprobt werden.

In mehreren Folgeprojekten wird das Tool bereits erprobt und weiter professionalisiert (vgl. [radverkehrs atlas.de](https://www.radverkehrs atlas.de)).

Um das Feld der Radverkehrsförderung und der interkommunalen Kooperationen besser verstehen zu können, wurden vom NUDAFA-Reallabor diverse Maßnahmen angestoßen bzw. umgesetzt. Die Projekte reichen bspw. von der gemeinsamen Planung eines 10 km langen Radweges durch vier Kommunen, dem Prototyp eines „Modularen Baukastensystems“ für Fahrradparkhäuser bis hin zur Organisation von Events, dem Erfassen des Verkehrsverhaltens mit KI-basierte Systeme und gemeinsamen Vergabeprozessen. Dabei lernen wir bereits viel über interkommunale Kooperationen.

Im Rahmen der Begleitforschung wurden parallel dazu alle relevanten Akteure erfasst und kartiert (insb. die s.g. „Radverkehrsfördernden“) und ergänzend Experteninterviews durchgeführt. So konnten Hemmnisse und Potenziale, aber auch die Praktiken der Akteure identifiziert werden. Darauf aufbauend werden nun konkrete Empfehlungen für interkommunale Projekte erarbeiten.

Kontakt

Fördermaßnahme
NUDAFA-Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung

Förderkennzeichen
01UV2124

Projektkoordination
Gemeinde Eichwalde
Grünauer Str. 49, 15732 Eichwalde

Ansprechpartner:
Christoph Kollert
Tel.: 030-67502-132
Mail: christoph.kollert@eichwalde.de

Projektpartner
FixMyCity GmbH, Berlin
TU Berlin, FG Integrierte Verkehrsplanung
TH Wildau, Stiftungsprofessur Radverkehr

Weitere Informationen
nudaфа.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Be-MoVe Ein Reallabor für die urbane Mobilitätswende

„Beteiligungs-basierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen“

In den letzten Jahrzehnten wurde in vielen deutschen Städten eine stark PKW-orientierte Verkehrsinfrastruktur entwickelt, so auch in Essen. Die Stadt hat sich jedoch das Ziel gesetzt, bis 2035 einen Modal Split von 4 x 25 Prozent zu erreichen. Das heißt, dass jeder vierte in der Stadt zurückgelegte Weg jeweils mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit Bus und Bahn oder dem MIV zurückgelegt werden soll. Dafür muss der PKW und LKW-Verkehr in Essen reduziert und der Umweltverbund stark gefördert werden.

Wie sich der Fuß- und Radverkehr nachhaltig fördern lässt, ist Gegenstand des 2022 gestarteten Forschungs- und Praxisprojektes Be-MoVe (Beteiligungs-basierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen). Be-MoVe erforscht u.a., wie die Mobilitätswende in Essen – konsensorientiert - gelingen kann und wie Verhaltensänderungen herbeigeführt werden können. Dabei stehen besonders die aktive und gesundheitsfördernde Mobilität und die Beteiligung der Bürger*innen im Mittelpunkt.

In Reallaboren testet Be-MoVe Maßnahmen und Veränderungen im städtischen Umfeld und wertet diese aus. Zu den Maßnahmen, die getestet werden, gehören zum Beispiel die (temporäre) Umgestaltung öffentlicher Plätze und Räume zum Verweilen, schulische und betriebliche Mobilität, Angebote wie moderne Mobilstationen und ein Bonusprogramm für nachhaltige Mobilität gemeinsam mit dem ÖPNV, Leihrad- und Carsharingunternehmen. Durch die Reallabore erhalten die Bürger*innen vor Ort die Möglichkeit, den Prozess zur nachhaltigen Mobilität aktiv mitzugestalten und daran mitzuwirken. Gemeinsam werden alltägliche Bedarfe erkannt und Innovationen direkt in der Praxis in Experimenten umgesetzt. Dadurch werden städteräumliche Veränderungen sowie zukünftige Mobilitätsangebote für Bürger*innen sichtbar und erlebbar gemacht und Konzepte entwickelt, die skaliert und transferiert werden können.

Es werden außerdem die städtische Akustik und die Geräuschwahrnehmung der Straßenräume thematisiert. Dabei geht es zum Beispiel um die Frage, welchen Einfluss die Klangqualität auf Aufenthalts- und Lebensqualität sowie auf das Mobilitätsverhalten hat.



Einrichtung von Elternhaltestellen und Schulstraßen (Stadt Essen)



Erprobung von Mobilpunkten (Stadt Essen)



Gewinnung von Aufenthaltsqualität (Stadt Essen)

Kontakt

Fördermaßnahme

Be-MoVe - Beteiligungs-basierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen

Förderkennzeichen
01UV2127A-C

Projektkoordination

Grüne Hauptstadt Agentur (Stadt Essen)
I. Dellbrügge 2/4
45127 Essen

Ansprechpartner:
Dr. Björn Ahaus, björn.ahaus@gha.essen.de
Tel.: +49 201 88-82351

Projektpartner

Imobis (Uni Duisburg-Essen)
InUph (Uniklinikum Essen)

Weitere Informationen

www.essen.de/be-move



Stand

März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel

Ziel von „pimoo 2.0“ ist es, Instrumente zu entwickeln und in Oberursel zu etablieren, die Diskussionen und Entscheidungsprozesse über Wege zu einem nachhaltigeren Verkehr auf politischer, (stadt)gesellschaftlicher und individueller Ebene unterstützen und zu versachlichen helfen.

Strategien

- Politik und BürgerInnen informieren und beraten
- In Reallaboren und Verkehrsversuchen ausprobieren und lernen
- Maßnahmen bewerten und Entscheidungshilfen liefern

| „Bausteine-Strategien-Adressaten-Matrix“ | | | |
|---|------------------------------|--|--|
| Bausteine | Informieren + Beraten | Ausprobieren + Lernen | Bewerten + Entscheiden |
| Wissensspeicher | Politik Zivilgesellschaft | | |
| Mobilitätsberatung zu Gebäuden | Bauherren | Bauherren, Politik Verwaltung | Bauherren |
| Gestaltungsleitfaden | Bauherren Verwaltung | | Politik Verwaltung |
| Bewertungsverfahren erarbeiten und erproben | Zivilgesellschaft, Politik | Politik, Verwaltung Zivilgesellschaft | Politik, Verwaltung (Zivilgesellschaft) |
| Bewertungsverfahren nutzen | | Politik, Verwaltung Zivilgesellschaft | Politik, Verwaltung |
| Verkehrsversuche im öffentlichen Raum | | Zivilgesellschaft | Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung |
| Reallabore im Quartier mit App zum Verkehrsverhalten | Nutzerschaft | Nutzerschaft | Nutzerschaft |

Bausteine-Strategien-Adressaten-Matrix (eigene Darstellung)

Bewertungsverfahren für Magistratsvorlagen



Screenshots des Bewertungsverfahrens

MandatsträgerInnen erhalten eine einfach lesbare, transparente und fundierte Darstellung als Anlage einer Beschlussvorlage.

Die Darstellung umfasst im Einzelnen:

- Informationen zur jeweiligen Maßnahme
- Benennung der sieben Leitziele aus dem Verkehrlichen Leitbild mit jeweils 3-4 abgeleiteten konkreten Unterzielen
- Jeweils eine textliche Erläuterung zu Wirkrichtung und -stärke inkl. Begründung und Verweisen auf einschlägige Regelwerke.
- Farbliche Markierung der Wirkrichtung und Wirkstärke

Produkte von pimoo

- Verkehrliches Leitbild: 7 Leitziele für den Verkehr in Oberursel
- Mobilitätsberatung zu Gebäuden (oberursel.de/mobilitaetsberatung)
- App für BürgerInnen, um Hinweise und Tipps zum Mobilitätsverhalten zu geben
- Bewertungsverfahren, um Maßnahmen hinsichtlich ihrer Zielerreichung auf das verkehrliche Leitbild zu analysieren
- Wissensspeicher: Pläne und Konzepte (Klimaschutz-, Fußverkehrskonzept etc.) gebündelt und einfach zugänglich
- Verkehrsversuche, um real „auszuprobieren“ und durch Evaluation zu lernen
- Gestaltungsleitfaden zu Oberflächengestaltung, Stadtmobiliar etc.

Kontakt

Fördermaßnahme
pimoo 2.0

Förderkennzeichen
01UV2128A

Projektkoordination
Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Rathausplatz 1 | 61440 Oberursel (Taunus)

Ansprechpartner:
Dr. Uli Molter, uli.molter@oberursel.de
Markus Vedder, markus.vedder@oberursel.de
Tel.: 06171 502-434, 06171 502-442

Projektpartner
Hochschule RheinMain Wiesbaden
Fachgruppe Mobilitätsmanagement
Prof. Dr.-Ing. Volker Brees,
Nathalie Schneider, Johann Grobe

Weitere Informationen
Oberursel.de/pimoo

Stand
Februar 2024



Stadt-Land-Zukunft

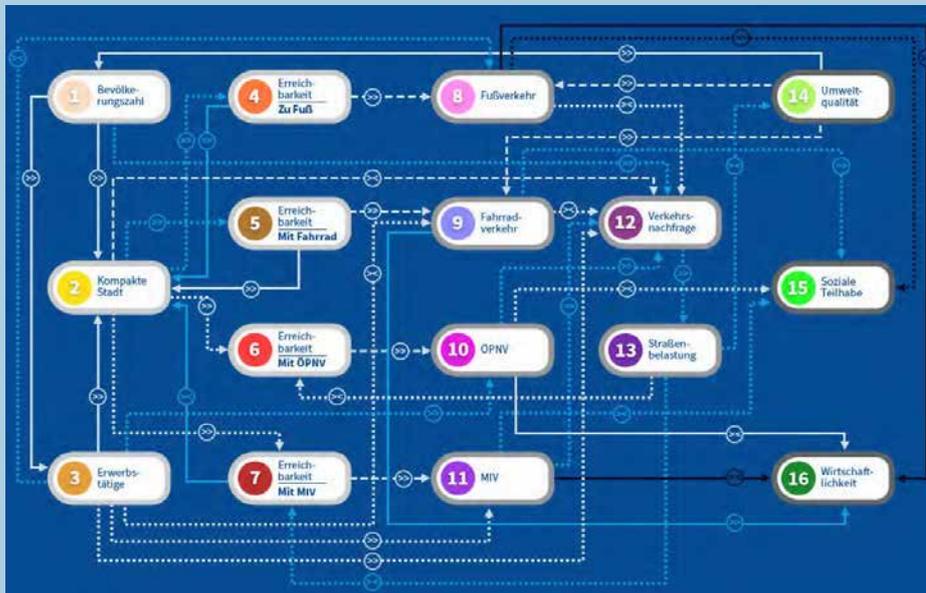
Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



MobiLe – Mobilität @ Lebensqualität

MobiLe bietet eine neuartige Entscheidungshilfe für verkehrsbezogene Entscheidungen als Web-Anwendung. Sie soll Kommunalpolitiker*innen sowie andere Interessierte in die Lage versetzen, ohne verkehrliches Studium die komplexen Auswirkungen verkehrlicher Entscheidungen abzuschätzen. Das lokale Verkehrssystem wird mit 16 Elementen abgebildet, wovon 7 durch kommunale Entscheidungen direkt beeinflusst werden können. MobiLe unterscheidet zwischen klein- und großräumigen Planungen. Die Auswirkungen der ausgewählten Maßnahmen werden berechnet und als mittel- und langfristige Wirkungen auf das gesamte Verkehrssystem dargestellt.



Qualitative Modellierung des kommunalen Verkehrssystems Norderstedt (MOSCHDESIGN)



Stark aggregiertes kybernetisches Sensitivitätsmodell nach Prof. Vester



Beeinflussung des Systems durch die Auswahl von Maßnahmen – bislang nur auf kleinräumiger Ebene



Co-kreativer Entwicklungsprozess mit der Politik unter wissenschaftlicher Begleitung



Speziell für MobiLe programmierte Web-Anwendung

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsWerkStadt 2025

Förderkennzeichen
01UV2049

Projektkoordination
Stadt Norderstedt
Stabsstelle Nachhaltiges Norderstedt
Ansprechpartner:
Herbert Brüning, herbert.bruening@norderstedt.de

Alexander Papke, alexander.papke@norderstedt.de
Tel.: 040/53595-333

Projektpartner
Carl von Ossietzky Universität
Oldenburg

Weitere Informationen
stadt-mobile.eu/

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



MoveRegioM – Mobilitätsverbund Region München

Von A nach B ohne eigenes Fahrzeug sowohl in der Stadt als auch in der Region München: MoveRegioM will die Mobilität auf den alltäglichen Wegen umweltfreundlicher, leichter zugänglich und sicherer machen.

AP 1 Mobilitätsplattform

Identifikation von Anknüpfungspunkten und Synergien zwischen den Mobilitätsplattformen im Raum München.

AP 2 Schnittstellen zur Schiene

In AP 2 soll im gesamten MVV-Raum mit On-Demand-Mobilität (AP 2.1), Regionalen Shared-Mobility-Angebote (AP 2.2) und Mobilitätspunkten (AP 2.3) ein möglichst komfortabler Weg zum ÖPNV geschaffen werden.

AP 3 Tangentialen im ÖPNV

Evaluierung der Wirkungspotenziale von Urbanen Seilbahnen (AP 3.1) und Schnellbussen (AP 3.2).

AP 4 Radschnellwege

Identifikation möglicher Wechselwirkungen von Radschnellverbindungen (RSV) und Mobilitätspunkten.

AP 5 Management des öffentlichen Raums

Neuorganisation des ruhenden Verkehrs und Konzepte zur Feinerschließung hin zu einer Altstadt für alle (AP 5.1) sowie eines Gutachtens zur dynamischen Bepreisung des Parkraums (AP 5.2).

AP 6 Parkstadt Schwabing

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Parkstadt Schwabing.

AP 7 Kommunikation und Partizipation

Partizipative Einbindung der Bevölkerung inklusive Kommunikation des Angebotes.

AP 8 Potenzial-Regionalmodell und Evaluation

Untersuchung und Bewertung der Einzel- und Gesamtwirkungen.

Projektgebiet
MoveRegioM mit
Verortung der
Arbeitspakete
Quelle: Eigene
Darstellung,
LHM, 2024



Fokus: Das Potenzial-Regionalmodell in MoveRegioM

Im Rahmen von AP 8 wird eine umfassende Evaluierung von Maßnahmen durch einen Bottom-Up-Ansatz durchgeführt, wobei reale Quell-Ziel-Beziehungen und ein Potenzial-Regionalmodell abgeleitet werden. Konzeptionierung, Implementierung, Simulation und Evaluation eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts in wesentlichen Bausteinen im Nordsektor von Stadt und der Region München.

Die gesamtverkehrliche Wirkung wird in virtueller Umgebung auf Basis des Gesamtverkehrsmodells München modelliert und evaluiert. Integration neuer innovativer Technologien und Umsetzung flankierender Maßnahmen zur Optimierung des Umweltverbunds.

Beispiel Potenzial Regionalmodell: Verlängerung einer bestehenden Buslinie.

Quelle: Eigene Darstellung, UniBW, 2024



Kontakt

Fördermaßnahme
MoveRegioM

Förderkennzeichen
01UV2133A

Projektkoordination
Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
80313 München
Marie-Theres Schuster
Stefanie Richter
moveregiom@muenchen.de

Projektpartner
Landkreis München
Stadtwerke München GmbH
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
Universität der Bundeswehr München

Weitere Informationen
muenchenunterwegs.de/moveregiom

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



GlaMobi – Gladbecker Mobilität für Alle

Das Forschungsprojekt verfolgt das Ziel, der kulturell und soziodemografisch sehr vielfältigen Gladbecker Stadtgesellschaft die gleichberechtigte Möglichkeit zu geben, mobil zu sein und übertragbare wissenschaftliche Erkenntnisse für die Implementierung und Verstetigung gerechter und nachhaltiger Mobilitätsstrukturen zu generieren.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden in Gladbeck mehrere Reallabore zu verschiedenen mobilitätsbezogenen Themen installiert. Die durchgeführten Realexperimente werden unter der Verwendung von MATSim, einem agentenbasierten dynamischen Verkehrssimulationsmodell simuliert, um so potenzielle Wirkungen der Maßnahmen für die Stadt Gladbeck abschätzen zu können.

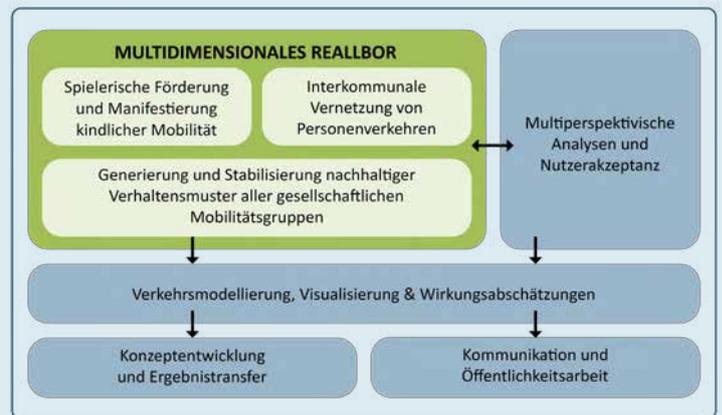
Mikrolabor Schulmobilität

Das Labor befasst sich mit der spielerischen Förderung und Manifestierung einer aktiven und eigenständigen **Mobilität von Kindern und Jugendlichen**, welche anhand folgender verschiedener Maßnahmen und Aktionen im Schulkontext in den Blick genommen wird:

- Sperrung einer Schulstraße an einer Gladbecker Grundschule
- Bespielung des Straßenraums mit einer Reihe von Aktionen
- Untersuchung des Mobilitätsverhaltens auf dem Schulweg, sowie die subjektive kindliche Wahrnehmung des Straßenraum

Realexperiment - Protected Bike Lane

Auf einer wichtigen Verbindungsstraße in Gladbeck wurde mangels Verkehrssicherheit und veralteter Standards der Radverkehrsführung unter Wegfall von 190 Parkplätzen die Installation einer **Protected Bike Lane** ermöglicht, welche wissenschaftlich anhand von Verkehrserhebungen und Befragungsformaten evaluiert wird.



Projektbausteine

Reallabore zur Generierung und Stabilisierung nachhaltiger Mobilitätsverhaltensmuster möglichst vieler Mobilitätsgruppen:

- Im Rahmen einer **ÖPNV-Flatrate** erhielten 40 Teilnehmende für vier Monate kostenlos ein ÖPNV-Ticket, um den Zugang zu nachhaltiger Mobilität zu erleichtern, Nutzungshemmnisse zu reduzieren und das negative Image des ÖPNVs abzubauen. Durch Mobilitätsbefragungen und Wegetagebücher wurde die Flatrate wissenschaftlich begleitet.
- Drei **Fahrradkurse mit Frauen und Mädchen mit Flucht- und Migrationshintergrund** lehrten neben Fahrradfahren die Verkehrssicherheit und stärkten zugleich das Selbstvertrauen der Teilnehmerinnen im Straßenverkehr
- Die **Klima-Taler App** in Gladbeck soll im Gamification Ansatz eine Anreizfunktion für umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung erfüllen. Für die Einsparung von CO₂ durch umweltfreundliche Fortbewegung erhalten Nutzer:innen Klima-Taler, welche wiederum für Angebote lokaler Unternehmen und Einrichtungen eingelöst werden können.

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

Förderkennzeichen
01UV2126B

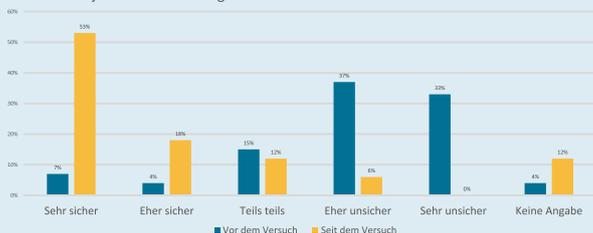
Projektkoordination
Stadt Gladbeck, Umweltabteilung
Willy-Brandt-Platz 2
45964 Gladbeck
Ansprechpartner:
Jürgen Harks, juergen.harks@stadt-gladbeck.de
Tel.: 02043/992610

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



Stand
März 2024
Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger

Subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden auf der Buersche Straße



Sicherheitsgefühl vor und während der Installation der Protected Bike Lane

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



InterMoDe – Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems

Ziel des Forschungsprojekts »InterMoDe« ist es, einen strategischen Ansatz für ein intermodales Mobilitätssystem zu entwickeln, das einen einfachen Zugang und die problemlose Kombination von Fuß-, Rad-, Sharing- und öffentlichem Verkehr (ÖV) sowie On-Demand-Angeboten (Taxi oder [autonome] Shuttles) gewährleistet. Um ein Umdenken im Mobilitätsverhalten zu fördern, untersucht das Projekt die Wahrnehmung und das Verständnis von intermodaler Mobilität bei der Nutzung gegenwärtiger Angebote und überprüft, inwiefern gestalterische Maßnahmen diese Wahrnehmung positiv beeinflussen können.



Konzept-Entwurf Haltestelle mit kohärenter Informationsgestaltung
(Bildrechte: OIMD/Andreas Grzesiek)

Virtual Reality Studie zur Überprüfung von Gestaltungsentscheidungen

Für derartige Studien hat sich das VR-Lab, bei dem Teilnehmende während des Erlebens einer Situation in virtueller Realität (VR) befragt werden, bereits in vorangegangenen Forschungsprojekten als innovative Partizipations- und Analyseverfahren bewährt. Situationen des Mobilitätsalltags werden für Bürger:innen virtuell erlebbar gemacht, um dann deren subjektive Raumwahrnehmung mittels sozialwissenschaftlicher Interviews als auch deren objektives Suchverhalten durch Eye-Tracking zu untersuchen. Nicht nur die Reproduktion gegenwärtiger Mobilitätsräume ist hierbei möglich, sondern auch die Simulation fiktiver, zukünftiger Situationen. So kann der Ist-Zustand den gestalteten Zukunftsvisionen gegenübergestellt werden, was einen Vergleich möglich macht und eine empirische Argumentationsgrundlage für oder gegen einzelne planerische und gestalterische Entscheidungen liefert. Das VR-Lab ist eine wissenschaftlich fundierte Methode, um den Einfluss von Gestaltungsentscheidungen auf das Mobilitätsverhalten empirisch zu belegen, aber auch eine Form partizipativer Gestaltung, da es die Einbindung von Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ermöglicht – auf diese Weise kann das Feedback der Verantwortlichen und der zukünftigen Nutzenden in die weitere Planung und Gestaltung einfließen.

VR-Testing (Bildrechte: OIMD/Annika Storch)

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsWerkStadt 2025

Förderkennzeichen
01UV2131A / 01UV2131B

Projektkoordination
Hochschule für Gestaltung Offenbach
Schlossstraße 31, 63065 Offenbach
Ansprechpartner: Prof. Dr. Kai Vöckler
Mail: voeckler@hfg-offenbach.de

Projektpartner
Stadt Offenbach, Amt für Mobilität
Berliner Straße 60, 63065 Offenbach
Projektkoordination: Hanna Bader
Mail: hanna.bader@offenbach.de



Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



in2Lübeck – Nutzer:innenzentrierte Integration von On-Demand-Ridepooling in den ÖPNV

Als Beitrag zur Mobilitätswende befasst sich das Verbundprojekt „in2Lübeck“ mit einer bedürfnisorientierten Transformation des ÖPNV durch die Integration von On-Demand-Ridepooling.

Motivation:

Das bundesweite Klimaschutzgesetz erfordert eine **Mobilitätswende**, die darauf abzielt, dass Menschen zu motivieren zukünftig verstärkt mit dem ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein, statt den eigenen Pkw zu nutzen. Ein attraktiver ÖPNV ist dabei ein entscheidender Beitrag zum Erfolg der Mobilitätswende.

Um zu einer **Änderung des Mobilitätsverhaltens zu motivieren**, sollte der ÖPNV neben den Bedarfen auch auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger eingehen, die bisher nicht auf ihr privates Auto verzichten. Das langfristige Ziel ist es, dass der ÖPNV eine **attraktive Alternative zum privaten Pkw** darstellt, die im besten Fall sogar bevorzugt wird. Neben dem grundsätzlichen Ausbau des Linienverkehrs ist die Integration von On-Demand-Ridepooling Angeboten ein vielversprechendes Konzept. Es kann die Vorteile des privaten Pkw, wie Komfort, Flexibilität und Unabhängigkeit, mit den Vorteilen des öffentlichen Verkehrs, wie Zuverlässigkeit und effiziente Bündelungsmöglichkeiten, verbinden.

Ziele des Projekts:

- Etablierung eines kommunalen On-Demand-Ridepooling Angebots als **Ergänzung zum Linienverkehr**.
- Weiterentwicklung des Systems anhand erhobener **Mobilitätsbedürfnisse** (wie Autonomie, Sicherheit, etc.) der Fahrgäste.
- **Verankerung** des On-Demand-Angebots in kommunalen und interkommunalen Planwerken (**z.B. Regionaler Nahverkehrsplan**)



Lümo-Fahrzeug (SWL Mobil, 2023)

Maßnahmen im Projekt:

- Erweiterung des bestehenden On-Demand-Angebots in Lübeck
- Entwicklung einer Skala zur Erfassung der wahrgenommenen Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen
- Entwicklung und Durchführung von Erklär- und Trainingskonzepten für Informations- und Weiterbildungsmaßnahmen
- Aufbau von Expertise auf kommunaler und interkommunaler Ebene zur Einführung und Etablierung von On-Demand-Angeboten im ÖPNV

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsWerkStadt2025

Förderkennzeichen
01UV2121A

Projektkoordination
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH
Ratekauer Weg 1-7, 23554 Lübeck
Dr. Carolin Höhnke, carolin.hoehnke@swhl.de
Tel.: 0451 / 888-2025

Projektpartner
Universität zu Lübeck

Weitere Informationen
in2luebeck.de
swhl.de/mobil/luemo

Stand
März 2024

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



GREEN

Gamification, Regulations and Environmental Enhancing Nudges

Trotz aller Bemühungen stellt uns der Verkehrssektor weiterhin vor ökologische Herausforderungen. Befürworter*innen der E-Mobilität sehen in der Elektrifizierung des Verkehrs eine Problemlösung. Doch genügt ein „weiter so“? Oder ist ein grundlegendes Umdenken erforderlich – eines, das nicht nur die rurale Mobilität stärkt, sondern auch den sozialen Zusammenhalt fördert? Das Projekt **GREEN**, in Partnerschaft mit der Deutschen Umweltstiftung, untersucht, wie es gelingen kann!

Das Projekt **GREEN** hatte zum Ziel, Instrumente zu entwickeln, die eine positive Neuraumung ("reframing") der Debatte um nachhaltige Mobilität ermöglichen und gleichzeitig die praktische Akzeptanzbarriere verringern. Dabei wurden drei konkrete Strategien untersucht:

- Einfluss von **ex-ante Politikankündigungen** und milieuspezifischer Nachhaltigkeitskommunikation auf die Verkehrsmittelwahl
- Kausale Effekte von **Nudges** auf die Teilnahme an einer neuen digitalen Mobilitätsplattform
- Verhaltensverfestigung durch ein digitales ‚**Mini Game**‘ auf der digitalen Mobilitätsplattform

Im Fokus stand die Förderung positiver Veränderungen im Mobilitätsverhalten aller Altersgruppen und die Unterstützung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Gemeinden. Dies erfolgte durch kostenlose Mitfahrgelegenheiten, verbesserte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie Zugang zu lokalen Kultur- und Sportangeboten. Gleichzeitig wurde versucht, den Mobilitätsbedarf durch Unterstützung von mobilen Händlern und Dienstleistern für wichtige Versorgungs- und Gesundheitsdienstleistungen zu reduzieren. Praktisch umgesetzt wurden diese Maßnahmen durch **digitale Mobilitätstafeln** an Verkehrsknotenpunkten in den Gemeinden, die Bürgerinnen und Bürgern die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Organisation von Hilfsangeboten ermöglichen.

Insgesamt zeigt sich ein gemischtes Bild: Trotz vorhandener Mitfahrangebote bleibt die Nachfrage hinter den Erwartungen zurück. Effektive Mobilität erfordert mehr als die kurzfristige Implementierung digitaler Lösungen. Eine gezielte Mischung aus langfristigen Maßnahmen ist notwendig, die sowohl die Bedürfnisse der Nutzer*innen als auch soziale und kulturelle Gegebenheiten berücksichtigt.



Eigene Darstellungen

Ergebnisse:

- Ex-ante Politikankündigungen beeinflussen die Wahl nachhaltiger Mobilitätsmodi, abhängig von Vertrauen in die Politik und Zustimmung zu politischen Maßnahmen.
- Nudging weckt Neugier, zeigt jedoch begrenzte Wirkung für konkrete Handlungen.
- Kann die gamifizierte App die Neugier in nachhaltiges Handeln umwandeln und langfristige Verhaltensänderungen fördern?

Hindernisse:

- Wahl des Zeitpunkts
- Häufigkeit der Nudging-Maßnahmen
- Psychologische und emotionale Aspekte der Zielgruppe
- Heterogene Perspektiven und Kenntnisse im Team

Kontakt

Fördermaßnahme
SOEF-Sozial-ökologische Forschung

Förderkennzeichen
01UV2083A

Projektkoordination
Universität Kassel
Nora-Platiel Str. 4, 34109 Kassel
Ansprechpartner:
Anja Köbrich Leon
anja.koebrich@uni-kassel.de

Projektpartner
Deutsche Umweltstiftung

Weitere Informationen
mobitafel.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin

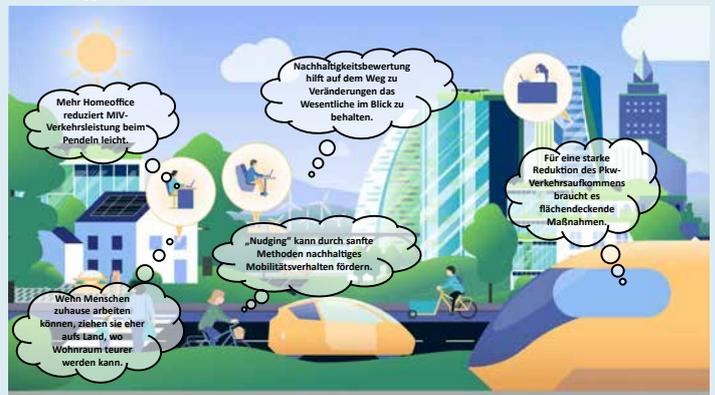


MOBITAT 2050 – Wohnen und Arbeiten 2050 Nachhaltiges Pendeln für die Region der Zukunft

Jeden Tag legen Millionen von Menschen Wege zwischen ihrem Zuhause und ihrem Arbeitsort zurück. Wo sie wohnen und arbeiten ist daher ausschlaggebend dafür, wie sie pendeln. Für das nachhaltige Pendeln in der Region der Zukunft ist entscheidend, zu wissen, wie nachhaltig der aktuelle Zustand ist und was verändert werden müsste. Dafür baut das Projekt anhand der Region Frankfurt RheinMain (2) ein übertragbares Instrumentarium aus **Empirie**, **Modellierung** und **Nachhaltigkeitsbewertung** auf (1).

Interviews und eine Gruppendiskussion mit Personen aus der Untersuchungsregion verraten Hintergründe der Entscheidungen über den Wohnort, das Pendeln und die Verkehrsmittelwahl dabei. Die Interviews zeigen, dass die Verkehrsinfrastruktur eine nachrangige Rolle bei der **Wohnstandortwahl** spielt (6). Auch ein Online-Experiment belegt, dass Wohnungsmerkmale wichtiger sind (4).

Welche Auswirkungen zunehmendes **Homeoffice** hat (6), untersuchte das Projekt mittels empirischer Methoden (Erhebungen und Online-Experiment) und Modellierung der Wohnstandorte und Arbeitsplätze in Verbindung mit dem Verkehr. So sind Personen bereit, weitere Wege zurückzulegen (3), wenn sie mehr im Homeoffice

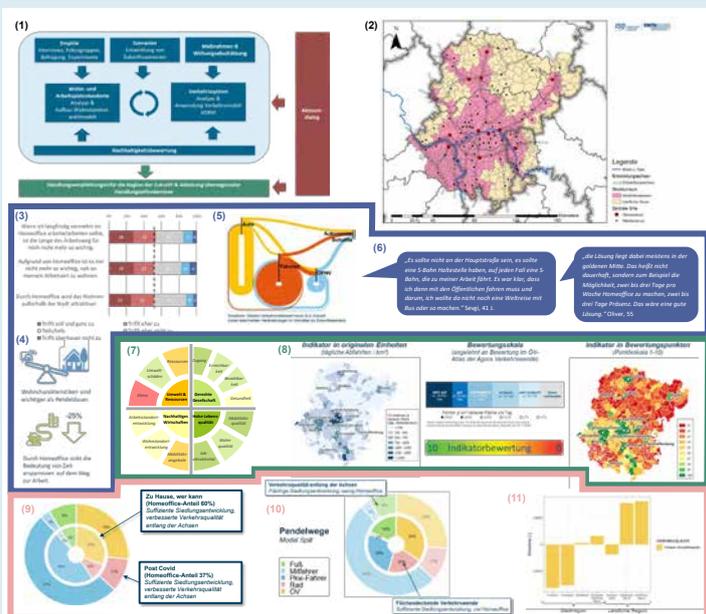


Denkanstöße aus dem Projekt (Quelle: DLR, RWTH Aachen, ConPolicy GmbH, ifeu, ivm)

arbeiten. Ein Grund dafür ist, dass ihnen die auf dem Arbeitsweg gesparte Zeit weniger wert ist (4). Unsere Modelle zeigen, dass bei einem weniger regulierten Wohnungsmarkt Menschen eher aufs Land ziehen (11), während der Anteil des MIV am Modal Split zugunsten des ÖPNV leicht zurückgeht (9).

Beim Blick auf die **Verkehrsmittelwahl** zeigt ein weiteres Online-Experiment, dass Personen nachhaltigere Verkehrsmittel wählen würden, wenn diese attraktiv wären (5). Für signifikante Änderungen braucht es aber flächendeckende Maßnahmen (10).

Für die Bewertung der aktuellen **Nachhaltigkeit** in einer Region und Ableitung von Handlungsfeldern entwickelte das Projekt zudem eine Methodik (8), die verschiedene Leitbilder (7) berücksichtigt und Kommunen bei der Zielsetzung und Planung (nicht nur) für ein nachhaltiges Pendeln unterstützen kann.



Kontakt

Fördermaßnahme
MOBITAT 2050 – Wohnen und Arbeiten 2050

Förderkennzeichen
01UV2087A

Projektkoordination
DLR Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7, 12489 Berlin

Ansprechpartner:
Dr. Claudia Nobis, Claudia.Nobis@dlr.de
Dr. Viktoriya Kolarova, Viktoriya.Kolarova@dlr.de
Benjamin Heldt, Benjamin.Heldt@dlr.de
Tel.: 030670557971

Projektpartner
RWTH Aachen, Prof. Tobias Kuhnimhof
ConPolicy GmbH, Dr. A. Cerulli-Harms
ifeu, Frank Dünnebeil
ivm Frankfurt RheinMain, Heike Mühlhans

Weitere Informationen
mobitat2050.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



freemove – Transdisziplinäre Erforschung der Datenschutzbewussten Verfügbarmachung von Bewegungsdaten für nachhaltige, urbane Mobilität

Wie lassen sich Bewegungsdaten technisch anonymisieren? Welche Rest-Risiken bleiben, wie lassen sich diese messen und wie Nutzer:innen erklären? freemove vereint die Kompetenzen von universitären und praxis-nahen Partnern aus den Bereichen Machine Learning, Digitale Selbstbestimmung, Human-Centered Computing und Informationssicherheit um sich Antworten auf diese und ähnliche Fragen anzunähern.

Mobilitätsdaten, und darunter individuelle **Bewegungsdaten** von Menschen, Geräten oder Fahrzeugen (Trajektorien mit Raum-Zeitangaben), haben einen großen Wert für die **datengestützte Gestaltung unseres Alltags** und stellen damit eine wichtige Ressource für viele Projekte dar. Eine Auswertung von Mobilitätsdaten hilft bei der Optimierung von Verkehrsflüssen, bei der Konzeption und Verifizierung von Maßnahmen zur Verkehrswende und bei der Modellierung der Ausbreitung von Krankheiten. Jedoch sind solche Daten gleichzeitig **hochsensibel** und personenbezogen, da die Orte, die wir besuchen Informationen über uns preisgeben können, von Wohn- und Arbeitsorte, Routinen, Interessen, religiöse und politische Zugehörigkeiten, bis hin zu medizinischen Informationen.

„Einfache“ **Anonymisierung reicht nicht aus**, da Datenpunkte über die Verknüpfung mit anderen Informationsquellen oft wieder Individuen zugeordnet werden können. Deswegen muss bei der Nutzung und Weitergabe von Bewegungsdaten für solche Zwecke Sorgfalt angewandt werden um zu entscheiden für welche Zwecke die Mobilitätsdaten verwendet werden dürfen und welche Technologien der Anonymisierung verwendet werden um die Privatsphäre der Individuen in den Daten zu schützen.

Im Projekt wurden Anonymisierungstechnologien datenwissenschaftlich erprobt und evaluiert (Differential Privacy, synthetische Datengenerierung), Werte von Bürger:innen erhoben, Studien zur Risikokommunikation und Erklärbarkeit durchgeführt und daraus ein **Framework für verantwortungsbewusste Mobilitätsdatenprojekte** entwickelt.



Screenshot der Informationsplattform freemove Guide

Nutzbare Ergebnisse des Projekts neben wissenschaftlichen Publikationen:

- **Open-Source-Python-Package** „DP Mobility Report“ zur automatisierten **Analyse von Bewegungsdatensätzen**, optional mit Differential Privacy-Privatsphäregarantien; Link: t.ly/kgGZl
- **Informationsplattform** und **Schritt-für-Schritt-Anonymisierungswegweiser** “freemove Guide“ – Entscheidungshilfe bzgl. Anonymisierungsmethoden; Link: guide.freemove.space/
- **Scrollytelling-Artikel** zur einfachen Erklärung des Privatsphäre-Risikos von Bewegungsdatensätzen [Veröffentlichung März 2024]

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsZukunftsLabor 2050

Förderkennzeichen
01UV2090A%

Projektkoordination
Technologiestiftung Berlin
Grünwaldstr. 61-62, 10825 Berlin
Ansprechpartner:
Markus Sperl, markus.sperl@ts.berlin
Tel.: +49 151 549838 10

Projektpartner
HTW Berlin, FU Berlin, UdK, TU Berlin,
DLR Institut für Verkehrsforschung

Weitere Informationen
freemove.space

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

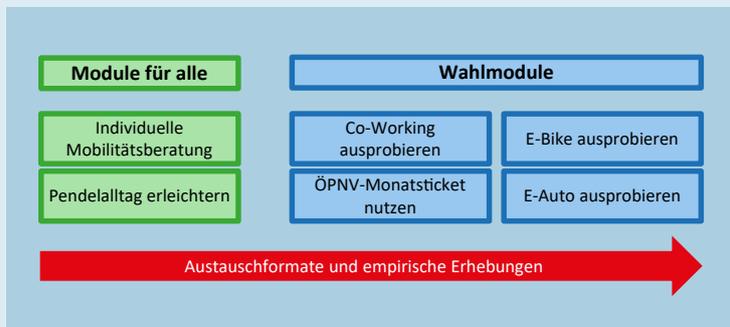
13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Pendellabor - Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main

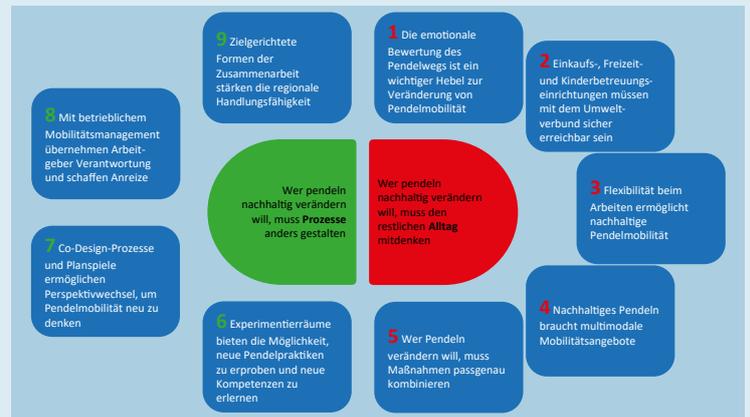
Im Forschungsprojekt „Pendellabor“ untersuchte ein transdisziplinäres Team aus Wissenschaftler*innen und Praxisakteur*innen, wie Pendeln verträglicher organisiert werden kann, um damit die Mobilitätswende zu befördern.

Die zentralen Forschungsfragen des Projekts waren, (1) inwiefern eine umfassendere Perspektive auf Pendeln dabei hilft, ein verbessertes Verständnis zu den Mobilitätsbedürfnissen, -orientierungen und Mobilitätsmustern von Pendler*innen zu erlangen und (2) inwieweit es möglich ist, Pendelpraktiken und damit zusammenhängende Planungspraktiken zu verändern. Dabei ging es darum, zu untersuchen, (3) welche Gestaltungsspielräume Kommunen, Unternehmen und die Pendler*innen selbst haben und (4) die Wirkungen solcher Maßnahmen abzuschätzen.



Aufbau des Mobilitätsexperiments im Projekt Pendellabor (Pendellabor, ISOE)

Ein wesentlicher Baustein des Projekts Pendellabor war die Durchführung eines Mobilitätsexperiments mit 40 Teilnehmenden in den Landkreisen Hochtaunuskreis und Groß-Gerau. Über mehrere Monate wurden dabei nachhaltige Pendelpraktiken, u.a. mit dem Pedelec und dem ÖPNV eingeübt. Hierdurch veränderten sich die Einstellungen gegenüber dem Pendeln, die Fähigkeiten der Teilnehmenden bei der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel nahmen zu und 75 % der Teilnehmenden pendelten nach dem Experiment umweltverträglicher als davor.



Botschaften aus dem Projekt Pendellabor (Pendellabor, ISOE)

Auf der Grundlage der inter- und transdisziplinären Zusammenarbeit im Projektverbund und darüber hinaus, sowie informiert durch qualitative, quantitative und experimentelle empirische Erhebungen wurden Handlungsempfehlungen in Form von neun Botschaften erarbeitet. Diese sind auf Grund der Komplexität des Pendelns insbesondere als eine Art Wegweiser bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu verstehen.

Die Botschaften adressieren zum einen die Verbindung des Pendelwegs mit dem restlichen Alltag. Zum anderen zeigen sie, wie der im Pendellabor vorgenommene Perspektivwechsel auch in der Praxis verankert werden kann. Hierfür braucht es neue Prozesse und Planungspraktiken in den Kommunen, aber auch in der Kooperation zwischen Akteuren.

Kontakt

Fördermaßnahme
„MobilitätsZukunftsLabor 2050“ (FONA3/ SÖF)

Förderkennzeichen
01UV2084 A-D

Projektkoordination
ISOE-Institut für sozial-ökologische Forschung
Hamburger Allee 45, 60486 Frankfurt a.M.
Ansprechpartner:
Dr. Luca Nitschke
luca.nitschke@isoe.de
069-7076919-20

Projektpartner
- Technische Universität Dortmund
(Fachgebiet für Stadt und Regionalplanung)
- ivm – integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement Region Frankfurt
RheinMain
- Hochschule RheinMain

Weitere Informationen
pendellabor.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Kompass: Entwicklungs- und Veränderungsprozesse der Alltagsmobilität in regionalen Zukunftslaboren

Im Verbundvorhaben *Kompass* wurden Daten der beiden bundesweiten Haushaltsbefragungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Mobilität in Städten“ (SrV) harmonisiert und mit zusätzlichen Parametern zu Raum- und Verkehrssystemen angereichert. In mehreren Zukunftslaboren in den Laborräumen Frankfurt-RheinMain und Augsburg wurden die Ergebnisse der quantitativen Datenanalysen diskutiert und um qualitative Aspekte und Interpretationen erweitert.

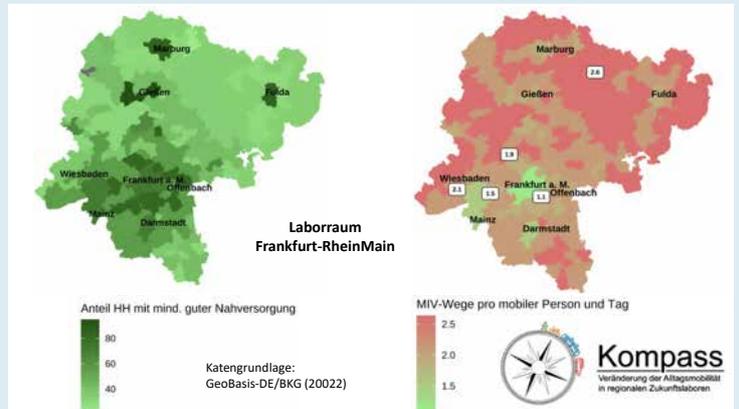
Im Rahmen des Verbundvorhabens *Kompass* wurden erstmals Daten aus den beiden Mobilitätserhebungen MiD und SrV für die Erhebungsjahre 2017/2018 miteinander harmonisiert und gemeinsam ausgewertet. Zudem wurden weitere Hintergrundvariablen zur Raumstruktur und den jeweiligen verkehrlichen Rahmenbedingungen zugespielt. Mit der dadurch entstandenen stichprobenstarken Datenbasis für Stadt und Land konnten regionalspezifische Mobilitätsanalysen mit hohem Detailgrad erfolgen. Dies ermöglichte die Untersuchung von Wirkungszusammenhängen und die Erstellung von statistischen Erklärungsmodellen zur Alltagsmobilität in den Laborräumen Frankfurt-RheinMain und Stadt Augsburg. Über die gesamte Projektlaufzeit (01/2021–12/2023) wurde als Wissensspeicher ein Literaturüberblick zum Thema Alltagsmobilität angelegt und gepflegt. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf den Einfluss von Trendbruchereignissen gelegt, wie der SARS-CoV-2-Pandemie oder der Energiekrise nach Ausbruch des Ukraine-Krieges.

Ergebnis: Visualisierungs- und Berechnungstool



Screenshot Dashboard Modul „Basiskenngrößen“, Beispiel Augsburg SrV 2018 (Eigene Darstellung)

Die Ergebnisse der Datenanalyse wurden im Rahmen von qualitativen Zukunftslaboren validiert und erweitert. In den beiden Laborräumen Frankfurt-RheinMain und Stadt Augsburg wurden dazu jeweils drei interaktive Online-Workshops mit Teilnehmenden aus verschiedenen Bereichen durchgeführt. Neben der ÖPNV-Branche waren Expertinnen und Experten aus der wissenschaftlichen Mobilitätsforschung sowie aus den Stadtverwaltungen und der Planung beteiligt. Im Raum Frankfurt-RheinMain wurden zusätzlich in zwei Befragungswellen 2021 und 2022 Bürgerinnen und Bürger über die RMV-Community zu ihrer Alltagsmobilität und relevanten Einflussgrößen befragt.



Laborraum Frankfurt-RheinMain – Anteil Haushalte mit mind. guter Nahversorgung und Wege je mobiler Person und Tag nach RegioStaR (Eigene Auswertung auf Basis des integrierten MiD-SrV-Datensatzes 2017/2018, werktags Mo bis Do, gewichtet)

Schwerpunkt des ersten Zukunftslabors (2021) war es, Input für die Datenanalysen zu generieren und damit die Entwicklung der quantitativen Wirkmodelle zu stützen. Im zweiten Zukunftslabor (2022) wurden besonders wichtige Einflussgrößen auf die Alltagsmobilität, sogenannte „Hebelfaktoren“, herausgearbeitet. Die Teilnehmenden identifizierten Faktoren, die sowohl (politisch) steuerbar sind als auch spürbaren Einfluss auf das individuelle Mobilitätsverhalten nehmen können. Im dritten Zukunftslabor (2023) wurden entlang vorgegebener kontroverser Thesen praktische Implikationen abgeleitet und Handlungsempfehlungen für die zukünftige Gestaltung von Alltagsmobilität entwickelt.

Die im Projekt erzielten Erkenntnisse wurden synoptisch in einem Policy-Brief zusammengeführt. Dieser enthält 20 Maßnahmen für eine nachhaltigere Alltagsmobilität in den Laborräumen und gibt so den Entscheidern vor Ort praxisrelevante Handlungsempfehlungen.

Ergebnis: Policy-Brief mit Handlungsempfehlungen zur nachhaltigeren Gestaltung von Alltagsmobilität

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsZukunftsLabor2050

Förderkennzeichen
01UV2088

Projektkoordination
Technische Universität Dresden
Nöthnitzer Str. 43, 01187 Dresden
Ansprechpartnerin:
Prof. Dr. Regine Gerike,
regine.gerike@tu-dresden.de
Tel.: 0351/46336501

Projektpartner
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH,
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau
und Verkehr (StMB), Infas GmbH, Rhein-Main-
Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

Weitere Informationen
<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/msp/forschung/kompass>

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



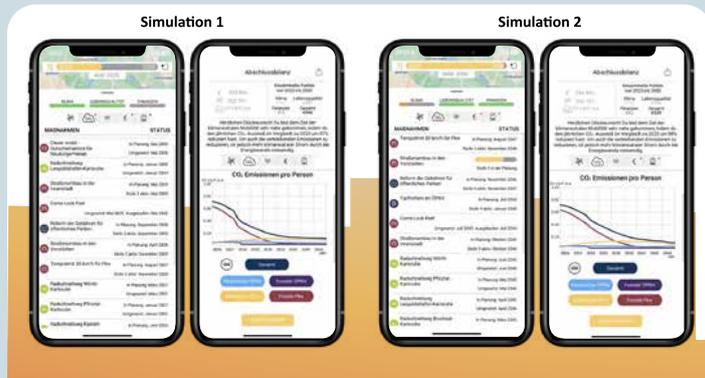
Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



MobileCity



! "\$ % & # ' (&) *"

Neue Mobilität, neue Stadt: Erleben Sie die Zukunft mit MobileCity-Simulation!

- Stadttransformation live erleben
- Entscheidungskontrolle für strategische Planung
- Echtzeit-Konsequenzen erkunden
- Planungswerkzeug für städtische Mobilität
- Interaktives Lernen für umfassendes Verständnis

Präsentieren und visualisieren Sie nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) mit MobileCity!

- Interaktive Diagramme zeigen langfristige Auswirkungen
- Chronologische Maßnahmenliste bis 2050
- Detaillierte Informationen zu geplanten Maßnahmen
- Stadtweite Auswirkungen auf einen Blick erfassbar
- Aktueller Stand des Mobilitätsplans

➔ **Alles in 1 Hand!**

Interessiert? Fragen Sie uns, wir simulieren mit Ihnen!

+%, "#\$"

Fördermaßnahme
Mobilitätszukunftslabore 2050

Förderkennzeichen
01UV2080 A-C

Projektpartner



Kooperationspartner:



Projektkoordination



Dr. Claus Doll und
Dr.-Ing. Susanne Bieker

isi.fraunhofer.de/mobilecitygame

Stand

März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Social2Mobility II

Soziale Teilhabe und Fahrradmobilität ermöglichen

In der ersten Projektphase von Social2Mobility (Laufzeit: 04/2019-03/2022) wurde der Zusammenhang von Mobilität und sozialer Teilhabe am Beispiel von armutsgefährdeten Personen in der Region Hannover untersucht. Die Ergebnisse belegen, dass finanzielle Armut Mobilitätsoptionen einschränken und sich somit das Risiko von mobilitätsbezogener sozialer Exklusion für die Betroffenen erhöhen kann. Auf qualitativen als auch quantitativen empirischen Erkenntnissen aufbauend, wurden Maßnahmen zur Steigerung der Mobilitätsoptionen und somit zur Stärkung der sozialen Teilhabe entwickelt. Diese Maßnahmen werden in der zweiten Projektphase unter dem Akronym Social2Mobility II (Laufzeit: 04/2022-09/2024) umgesetzt. Der Fokus liegt dabei auf Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität, da diese ein besonders großes Potenzial besitzen, die soziale Teilhabe von armutsgefährdeten Personen zu erhöhen und gleichzeitig einen Beitrag zu einer sozial und ökologisch gerechten Verkehrswende zu leisten. Folgende Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität werden in Social2Mobility II umgesetzt und evaluiert:

| |
|---|
| Radlernkurse/Reparaturkurse |
| Informationsangebote/-kampagne |
| Fahrradangebote durch soziale Einrichtungen |
| Versorgung mit Fahrrädern & Zubehör |
| Unterstützen von Fahrradwerkstätten |
| Verknüpfung mit bestehenden Aktionen & Förderprogrammen |
| Dialog und Vernetzung (Kommune & Region) |



Räumliche & zeitliche
Verknüpfung

Im Rahmen der Umsetzung und wissenschaftlichen Begleitung der Maßnahmen sind folgende übergeordnete Forschungsfragen leitend:

1. Inwiefern tragen die umgesetzten Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität zu einer Stärkung der sozialen Teilhabe armutsgefährdeter Personen bei?
2. Welchen Beitrag zur Verkehrswende können Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität, die gezielt die Mobilitätsoptionen armutsgefährdeter Personen erhöhen, leisten?
3. Wie sollte der Umsetzungsprozess von Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität armutsgefährdeter Personen gestaltet werden, damit ein größtmöglicher Beitrag auf individueller und gesellschaftlicher Ebene geschaffen wird?



Fahrradmobilität (© Jakob Kohlbrenner)

Begleitet wird die Maßnahmenumsetzung sowohl durch eine Prozessevaluation zur fortwährenden Optimierung des Umsetzungsprozesses als auch durch eine qualitative und quantitative Wirkungsevaluation. Die qualitative Wirkungsevaluation zielt auf die Erforschung verkehrlicher und sozialer Wirkungen der Maßnahmen v.a. im Hinblick auf die Teilhabe, aus der Perspektive armutsgefährdeter Personen ab.

Die quantitative Wirkungsevaluation untersucht insbesondere die Veränderung der Mobilitätsoptionen, der Verkehrsmittelwahl und der Umweltwirkungen. Da Mobilitätsmanagement-Maßnahmen und deren Wirkungen (auf die Verkehrsmittelwahl) bisher nicht mit Verkehrsnachfragemodellen abgebildet werden können, wird ein neuer Modellansatz entwickelt und in das Verkehrsnachfragemodell der Region Hannover implementiert.

Kontakt

Fördermaßnahme
Social2Mobility II
Soziale Teilhabe und Fahrradmobilität ermöglichen

Förderkennzeichen
01UR2203

Projektkoordination
Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

Mönchbergstraße 7, 34125 Kassel

Ansprechpartner:
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer
c.sommer@uni-kassel.de
+49 561 804 3381

Projektpartner
Region Hannover: Fachbereich Verkehr und Fachbereich Soziales

Goethe-Universität Frankfurt am Main:
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung

Weitere Informationen
social2mobility.de/

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



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

Darmstadt steht vor den Herausforderungen einer wachsenden Bevölkerung, steigendem motorisierten Individualverkehr und daraus resultierenden Schadstoffbelastungen. Inmitten dieser Rahmenbedingungen wird die Lincoln-Siedlung mit einem nachhaltigen Mobilitätskonzept entwickelt, welches auf die Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen setzt, um die Autoabhängigkeit der Bewohnenden zu reduzieren sowie die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu stärken.

Förderung nachhaltiger Mobilität und Aufenthaltsqualität

Das Projekt begleitet die Umsetzung und Weiterentwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung und stellt dabei zwei übergeordnete Fragen: 1) Wie können das Mobilitätskonzept und das Mobilitätsmanagementfortlaufend an die vielfältigen Bedürfnisse der Bewohnenden und an veränderte Begebenheiten im Quartier angepasst werden, ohne von den Zielen auto-reduzierter Mobilitätsentwicklung abzuweichen? 2) Wie kann ein nachhaltiges Mobilitätskonzept transferiert und damit von einem Nischenprodukt zu einem neuen Standard für Quartiersentwicklungen werden?

Von zentraler Bedeutung für das transdisziplinäre Vorhaben sind das integrierte Reallabor mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten, die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes mittels (baulicher) Maßnahmen sowie verschiedene empirische Untersuchungen.

Reallabor Lincoln-Siedlung: Die Stadt Darmstadt begleitet federführend die Arbeit im Reallabor und dabei auch die Umsetzung (baulicher) Maßnahmen im Quartier, wozu z. B. die Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements sowie die Durchführung eines Ideenwettbewerbs und die Organisation einer MobiTour in der Lincoln-Siedlung gehören.

Quantitative Panel-Befragung im Quartier: Die Goethe-Universität befragt zwei quantitativen Befragungen die Bewohnenden zu deren Mobilitätsverhalten. Dabei zeigt sich, dass mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung Autobesitz und -nutzung spürbar zurückgehen und sich dafür die Nutzung von Carsharing-Angeboten im Vergleich zum vorherigen Wohnort erhöht. Auch im Vergleich zu anderen Wohnungszüglern bestätigt sich, dass Bewohnende der Lincoln-Siedlung seltener ein Auto besitzen und autounabhängiger mobil sind.

Qualitative Mobilitätstagebücher: Das Büro StetePlanung begleitet das Projekt als Unterauftragnehmer und führt eine qualitative Studie mittels Wegetagebüchern zur Alltags- und Freizeitmobilität durch. Die erhobenen Mobilitätskennwerte unterschiedlicher Personengruppen zeigen, dass die (neuen) Rahmenbedingungen sowohl hinsichtlich Nutzungsqualität (z. B. Einkaufs- und Freizeitmöglichkeit) als auch der Vielfalt an Mobilitätsangeboten wahrgenommen und genutzt werden.



Vogelperspektive Lincoln-Siedlung (Torsten Friedrich, 2022)

Analyse der Strategien und Interessen städtischer und privater Akteure:

Mittels einer qualitativen Befragung untersucht das ILS die Interaktionen zwischen an der Planung beteiligten Akteuren, um Chancen und Hindernisse autoreduzierter Quartiersentwicklungen aufzudecken. Erste Ergebnisse zeigen, dass die unterschiedlichen Überzeugungen der Akteure den Prozess maßgeblich prägen und ein Wandel von autoorientierten zu autoreduzierten Überzeugungen durch praktische Erfahrungen mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten möglich ist.

Nachhaltige Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene: Aus der Nische zum neuen Standard?

Aufbauend auf den wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnissen möchte das Projekt letztlich Empfehlungen zum Transfer des Mobilitätskonzeptes auf weitere Neubauquartiere in Darmstadt (Ludwigshöhviertel) und in anderen Städten (Köln und Bielefeld) ableiten, um die sozial-ökologische Transformation des Verkehrssektors weiter voranzutreiben.

Kontakt

Fördermaßnahme
MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

Förderkennzeichen
01UV2130A

Projektkoordination
Wissenschaftsstadt Darmstadt,
Mobilitäts- und Tiefbauamt, Abt. Mobilität,
Sachgebiet konzeptionelle Mobilitätsplanung
Stadthaus West, Mina-Rees-Str. 8, 64295 Darmstadt
Ansprechpartnerin:
Hanna Wagener, hanna.wagener@darmstadt.de
Tel.: 06151/132809

Projektpartner
Goethe-Universität Frankfurt am Main
(Institut für Humangeographie),
unterstützt vom Büro StetePlanung,
ILS-Research gGmbH Dortmund
(Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“)

Weitere Informationen
quartiermobil-
darmstadt.de/namoli-2/

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



QuartierMobil 2: Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote

Wenngleich die Umgestaltung des urbanen Parkens von zentraler Bedeutung für die sozial-ökologische Transformation urbaner Mobilität im Quartier ist, wird das Thema sehr emotional zwischen verschiedenen Interessensgruppen ausgehandelt. Der Schwerpunkt des Projektes liegt demnach auf dem Transfer von Maßnahmen zum ruhenden Verkehr inklusive der Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten in verschiedenen Quartieren in Frankfurt a. M. und Darmstadt.

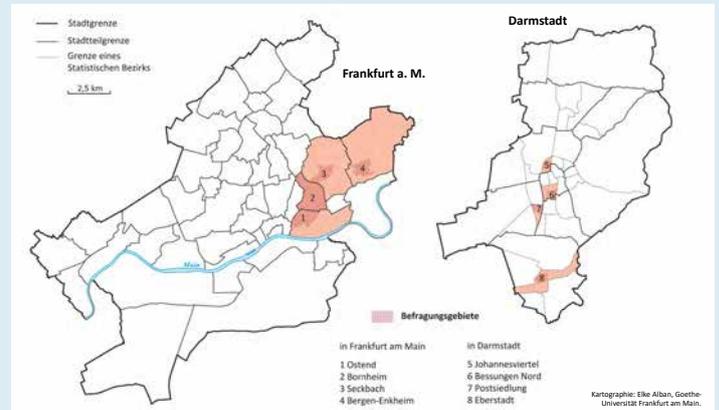
Projektziele und Vorgehen

Aufbauend auf zwei Reallaboren in Frankfurt-Bornheim (Bestandsquartier) und Darmstadt/Lincoln-Siedlung (Konversionsfläche, Neubauquartier) in der ersten Förderphase von *QuartierMobil*, verfolgt das Projekt nun das Ziel, Maßnahmen zur Transformation städtischer Quartiere hin zu einer nachhaltigeren Mobilitätsgestaltung weiterzuentwickeln und auf weitere Quartiere in beiden Städten zu übertragen. Neu ist der Transfer der Erkenntnisse von innenstadtnahen hin zu randstädtischen Quartieren (Frankfurt) und die gezielte Einordnung in unterschiedliche Quartierstypen (Darmstadt). Die Forschungsfragen lauten:

- (1) Welche Erkenntnisse und Maßnahmen zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs können auf weitere Quartiere in Darmstadt und Frankfurt übertragen werden, inwiefern sollten alternative Mobilitätsangebote bzw. -dienstleistungen in diese eingebunden werden und welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für die Transformation des urbanen Parkens aus gesamtstädtischer Perspektive ziehen?
- (2) Wie werden diese angedachten Transformationen von den relevanten Akteuren (z. B. lokale Bevölkerung, kommunale Akteure) in den Quartieren aufgenommen und welche Hemmnisse und Chancen zur Umsetzung gibt es?
- (3) Welche Wirkungen lassen sich durch die angedachten Transformationen erwarten, insbesondere wenn auch sozial-räumliche Unterschiede hinsichtlich der Wahrnehmung von Problemlagen und Lösungsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden?

Reallabor Darmstadt

Im Reallabor Darmstadt wurde eine Steuerungsgruppe *Urbane Mobilität* ins Leben gerufen, die das Projekt begleitet und die Auswahl der Quartiere anhand von vorab erstellten Steckbriefen getroffen hat. In den vier ausgewählten Quartieren wurden dann Workshops durchgeführt, um Anregungen von den vor Ort ansässigen Bewohnenden zu den Themen (1) Kfz-Verkehr (ruhend & fließend), (2) Multimodalität und (3) Nahmobilität aufzunehmen. Darauf aufbauend und unter Einbeziehung der bereits politisch beschlossenen Leitziele in puncto Mobilität wurde eine Wirkungsanalyse samt Handlungsstrategie ausgearbeitet.



Ausgewählte Quartiere in Darmstadt und Frankfurt a. M.

Ausgewählte Ergebnisse der Akzeptanzbefragung

Im Februar und März 2022 wurde eine quantitative Haushaltsbefragung (N=1.186) in jeweils vier Quartieren in Darmstadt und Frankfurt durchgeführt. Dabei wurde deutlich, dass mitunter auch restriktive Maßnahmen (bspw. erhöhte Parkgebühren für SUVs) befürwortet werden. Auch zeigen sich räumliche Unterschiede in der Zustimmung zu Maßnahmen des Parkraummanagements. So werden die meisten untersuchten Maßnahmen eher in urbanen und innenstadtnahen statt in randstädtischen Quartieren akzeptiert. Zudem wurde sichtbar, dass Personen ohne Auto den Maßnahmen häufiger zustimmen als Personen mit Auto, insbesondere wenn diese ihr Auto üblicherweise weniger als einen Tag parken. Die Parksituation in einem Quartier beeinflusst somit ebenfalls die Zustimmung zu Maßnahmen des Parkraummanagements.

Projektabschluss

Abschließend werden die Interventionen hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet und die Erkenntnisse aus den Reallaboren mit denen der Befragung zusammengeführt, um Handlungsoptionen abzuleiten.

Kontakt

Fördermaßnahme
Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt

Förderkennzeichen
01UR2102A

Projektkoordination
Goethe-Universität Frankfurt a. M.,
Institut für Humangeographie,
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, 60629 Frankfurt a. M.

Ansprechpartner: Prof. Dr. Martin Lanzendorf,
lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de und Annabell
Baumgartner, a.baumgartner@geo.uni-frankfurt.de

Projektpartner
Wissenschaftsstadt Darmstadt,
Mobilitäts- und Tiefbauamt,
Abteilung Mobilität,
unterstützt durch StetePlanung und
Planersocietät
Assoziierter Partner: Stadt Frankfurt a. M.

Weitere Informationen
quartiermobil-darmstadt.de/
quartiermobil-2/

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



DLR MyFairShare

Im transeuropäischen Forschungsprojekt MyFairShare untersuchen wir das Konzept eines persönlichen CO₂-Budgets für Mobilität und sein Potenzial, klimafreundliche Mobilitätsformen zu fördern. Zugleich soll Politik und Planung aufgezeigt werden, wo die Voraussetzungen für eine faire CO₂-arme Mobilität erst noch geschaffen werden müssen.

Die Idee des CO₂-Budgets: Nationale CO₂-Reduktionsziele für schädliche Klimagasen werden auf die individuellen Anteile der einzelnen Bürger:innen heruntergebrochen und CO₂-Obergrenzen für ihr Mobilitätsverhalten festgesetzt. Abstrakte Klimaziele und der persönliche Beitrag werden so greifbar.

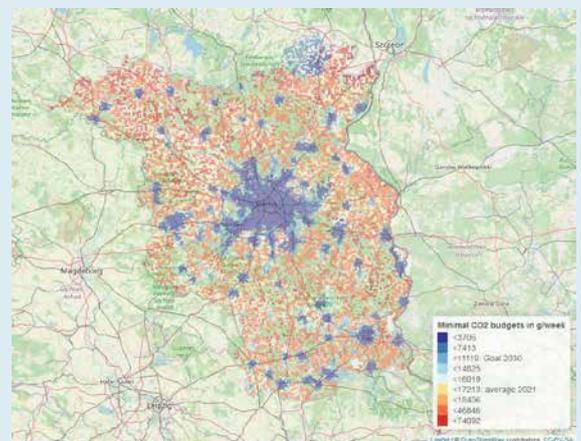
Kernstück des Projekts: das entwickelte Prinzip des „Minimum Mobility Standard“, d.h. ein garantiertes Mindestmaß an Mobilität, mit dem jede Person in angemessener Zeit ihre essentiellen Aktivitäten ausüben kann. Der Minimumstandard ist Grundlage für die Festlegung einer „fairen“ Budgethöhe.

CO₂-Budgetrechner-Tool: Auf Grundlage des Minimumstandards haben wir ein Tool entwickelt, mit dem die lokalen Erreichbarkeiten für verschiedene soziale Gruppen berechnet und visualisiert werden. Das Tool kann für Planung und Politik genutzt werden, um Verbesserungsbedarfe zu identifizieren und priorisieren.

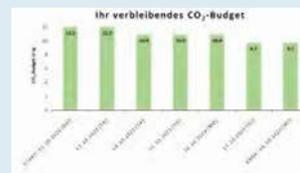
Berlin-Studie: Es werden 6 „Living Labs“ im Projekt durchgeführt, eines davon in Berlin-Adlershof. Unser Living Lab untersuchte mit einem qualitativen Ansatz und unter Einsatz der DLR-Forschungsapp „MovingLab“, wie ein persönliches CO₂-Budget zu einer autoarmen Mobilität beitragen könnte und wie es gestaltet werden müsste, damit es als fair wahrgenommen wird.

Die Studienteilnehmer:innen sollten mit einem fiktiven CO₂-Budget (12 kg) für eine Woche für alle ihre Wege auskommen. Sie erhielten tägliche Infos zu ihrem Budgetverbrauch in Relation zu den genutzten Verkehrsmitteln. In anschließenden Interviews untersuchten wir die *Fairness* von drei CO₂-Budgetdesigns:

1. Einheitliche Verteilung: Alle erhalten das gleiche Budget
2. Soziale Staffelung: Budget wird nach sozialen/räumlichen Kriterien erhöht/verringert
3. Einheitliche Verteilung mit Handlungsoption: Alle erhalten das gleiche Budget, aber nicht benötigtes Budget kann verkauft /zusätzliches Budget kann gekauft werden



Beispielergebnis des CO₂-Budgetrechner-Tools für Berlin – wie viel Budget steht einer Person zu, wenn sie im Zentrum wohnt?



Beispielergebnisse einer Studienteilnehmerin nach einer Woche Tracking

Erste Ergebnisse zur Akzeptanz eines persönlichen CO₂-Budgets:

- Bereitstellung valider Informationen und Transparenz bzgl. Verbrauch und Berechnungsgrundlagen sind wichtig
- Teilnahme an einer solchen Maßnahme sollte freiwillig erfolgen, d. h. nicht über Zwang, sondern über Anreize
- Persönliches CO₂-Budget nur als ein Element im Werkzeugkasten der Klimapolitik, keine Überbetonung der Verantwortung der Einzelnen
- CO₂-Budgets mit sozialer Staffelung werden als fairer wahrgenommen

Kontakt

Fördermaßnahme
EN-UAC, FC4010 Sozial-ökologische Forschung

Projektkonsortialführung
AIT Austrian Institute of Technology

Förderkennzeichen
01UV2156

Weitere Informationen
s.dlr.de/myfairshare
myfairshare.eu

Projektkoordination
DLR Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7, 12489 Berlin
Ansprechpartner:
Dr. Kerstin Stark
Kerstin.stark@dlr.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



BüLaMo – Bürgerlabor Mobiles Münsterland

kommit – MOBILITÄT, DIE INEINANDER GREIFT

Im Bürgerlabor Mobiles Münsterland „BüLaMo“ werden derzeit zahlreiche Projekte erprobt, mit denen eine Verkehrswende hin zu mehr umweltfreundlicher Mobilität gelingen soll. Dazu zählen unter anderem der ExpressBus X90, das Quartiers-Car-Sharing in der Gemeinde Senden sowie die Eröffnung einer Mobilstation als Verkehrsknotenpunkt.

Unter dem Titel „kommit“ fördern der Bund und das Land NRW zahlreiche Projekte, die von den Kommunen und dem Kreis Coesfeld umgesetzt werden. Ziel ist es eine ganzheitliche und vernetzte Mobilität unter enger Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern zu erproben und geeignete Maßnahmen auf andere Räume transferfähig aufzubereiten.



Muster-Mobilstation in der Gemeinde Senden – Vernetzt die Angebote auf der starken Achse (Kreis Coesfeld / Zweckverband Mobilität Münsterland)

Seit 2020 arbeitet das Projektteam an verschiedenen Mobilitätslösungen und vernetzt diese über eine eigene MaaS-App. Neben den eigentlichen Mobilitätsangeboten werden im Rahmen von BüLaMo auch einige Forschungsprojekte durchgeführt. So zum Beispiel Versuche zur Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV durch intelligente Lichtsignalanlagen durch das ISAC oder Akzeptanzforschung durch das ika der RWTH Aachen.

Im Dezember 2023 wurde das Projektkonsortium mit dem erstmals vergebenen **Mobilitätspreis NRW** ausgezeichnet.



Verschiedene Angebot intelligent vernetzt (Kreis Coesfeld / Zweckverband Mobilität Münsterland)

Design-Thinking im BüLaMo

- Die Maßnahmen werden im realen Betrieb getestet und die Wechselwirkungen erfasst.
- Bedarfe werden vorab ermittelt und geeignete Maßnahmen entwickelt.
- Maßnahmen werden durch Dialego in Form von engen Beteiligungsverfahren begleitet (ca. 1.700 Bürgerinnen und Bürger)
- Wissenschaftliche Begleitung durch die RWTH Aachen evaluiert die Akzeptanz der Maßnahmen
- Ergebnisse aus Beteiligung und Wissenschaft werden im BüLaMo zusammengeführt und Mobilitätsprojekte entsprechend angepasst

Kontakt

Fördermaßnahme
Forschungsagenda nachhaltige urbane Mobilität

Förderkennzeichen
01UV2060A, 01UV2060B, 01UV2060C, 01UV2060D

Projektkoordination
Kreis Coesfeld c/o Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
Projektbüro Bürgerlabor Mobiles Münsterland
Schorlemerstraße 26
48143 Münster
Ansprechpartner: Sven Schulz
kommit@zvmbus.info
Tel.: +49 (0) 251 4134-49

Projektpartner
RWTH Aachen University
ika – Institut für Kraftfahrzeuge
ISAC – Institut für Straßenwesen
WZL – Werkzeugmaschinenlabor der RWTH Aachen University
e.Mobility.Hub GmbH
Dialego AG

Weitere Informationen
muensterland-kommit.com

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



WalkUrban - Walkable Urban Neighbourhoods

Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt?

- WalkUrban untersucht und vergleicht die objektive und wahrgenommene Walkability in den Städten Göteborg, Dortmund und Genua
- WalkUrban setzt einen Mix aus Methoden ein
- WalkUrban identifiziert unterstützende und hindernde Faktoren für das Zufußgehen
- WalkUrban strebt nach einem tieferen Verständnis der Walkability in urbanen Quartieren



Multi-Methodenansatz zur Walkability in Göteborg, Dortmund und Genua
Eigene Abbildung ILS; Fotos v.o.n.u. Göteborg: Pasi Mämmälä, Pixabay; Dortmund: DerMische, CC BY-SA 4.0 via Wikimedia Commons; Genua: Comune di Genova



Symbolische Darstellung der SPWS
Eigene Darstellungen, ILS

| Einflussfaktor | Koeffizient |
|--|-------------|
| Alter | -.002 |
| Geschlecht weibl. | -.092* |
| Bildung hoch | .005 |
| Anzahl Pkw im HH | -.025 |
| ÖPNV Monatssticket ja | -.058 |
| Mobilitätseinschränkung ja | -.282** |
| wahrgenommene Walkability (meine Ziele) | |
| genug Querungsmöglichkeiten | .151*** |
| erzwungene Umwege | -.075** |
| viele Treppen u. Steigungen | -.137*** |
| hohe Lärmbelastung | -.062** |
| geparkte Pkw auf Gehweg | -.021 |

Einflussfaktoren in Regressionsanalyse (OLS)

Die Messung der wahrgenommenen Walkability im Quartier wurde anhand der neu entwickelten Short Perceived Walkability Scale – SPWS vorgenommen. Dafür wurde in den Haushaltsbefragungen die Zustimmung zu verschiedenen Aussagen zum zu Fuß Gehen im Wohngebiet gemessen.

De Vos, I., Lättman, K., van der Vlugt, A.-L., Welsch, J., & Otsuka, N. (2023). Determinants and effects of perceived walkability: a literature review, conceptual model and research agenda. *Transport Reviews*, 43(2), 303–324. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2101072>

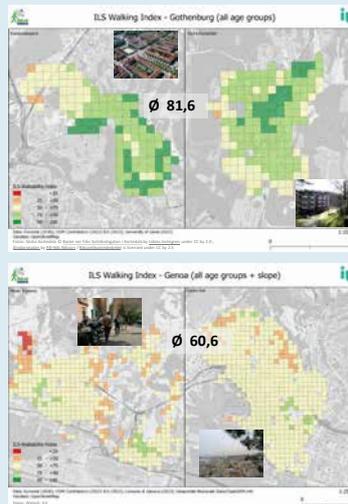


Ausgewählte Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung in Göteborg, Dortmund und Genua
Eigene Darstellungen, ILS



Walk-Along-Interviews mit vulnerablen Zielgruppen

Fotos aus Dortmund und Genua: van der Vlugt / Otsuka / Welsch, ILS



ILS-Walkability-Index zur objektive Walkability
Module Fußwegennetz/-fläche, Nähe zu Einrichtungen und Grünflächen
Eigene Abbildungen ILS; Fotos v.o.n.u. Göteborg: Pasi Mämmälä, Pixabay; Dortmund: DerMische, CC BY-SA 4.0 via Wikimedia Commons; Genua: Comune di Genova

Kontakt

Fördermaßnahme
ERA-NET Cofund Urban Accessibility and Connectivity

Förderkennzeichen
01UV2150

Projektkoordination
ILS Research gGmbH
Brüderweg 22-24, 44135 Dortmund
Ansprechpartnerin:
Janina Welsch, janina.welsch@ils-forschung.de
Tel.: 0231 – 9051 - 274

Projektpartner
ILS Research gGmbH, Municipality of Genoa, University of Gävle, University College London

Weitere Informationen
walkurban.eu

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



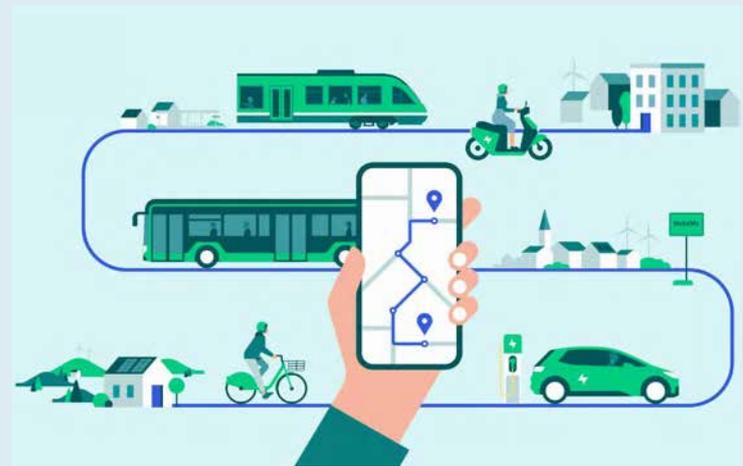
NaKoMo – Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität

Das NaKoMo ist die zentrale Anlaufstelle für Bund, Länder und Kommunen zum Thema nachhaltige Mobilität. Das NaKoMo bringt Fachleute und Stakeholdern aus ganz Deutschland zusammen.

Dabei **informiert** es über Maßnahmen und Projekte zum Aufbau einer modernen, nachhaltigen Mobilität und **unterstützt** bei der praktischen Umsetzung.

Herzstück des Netzwerkes ist die **Online-Plattform nakomo.de**. Im digitalen Raum können sich die Mitglieder vernetzen und Impulse rund um zentrale Themenfelder der nachhaltigen Mobilität austauschen.

Die **NaKoMo-Veranstaltungen** schaffen einen Ort, an dem sich Mobilitätsmanagerinnen und -manager aus ganz Deutschland vernetzen können. Hier bringen große und kleine Kommunen ihre Ideen und Erfahrungen ein – und profitieren vom Wissen der anderen!



Sie arbeiten für den Bund, ein Land oder eine Kommune im Bereich **nachhaltige Mobilität**?

Dann **registrieren Sie sich** kostenlos auf nakomo.de und profitieren Sie vom Wissen und den Erfahrungen des Netzwerkes!



Kontakt

NaKoMo-Geschäftsstelle
im Bundesministerium für
Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
nakomo-team@now-gmbh.de





Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Stadt



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



SynVer*Z präsentiert Produkte der Zukunftsstadtforschung Bundesweite Tour durch 18 Städte

Wie soll die Stadt der Zukunft aussehen? Wie werden unsere Städte lebenswert, CO₂-neutral, klimaangepasst energie- und ressourceneffizient? Dazu haben rund 50 _Forschungsteams aus unterschiedlichsten Disziplinen praxisnahe Strategien und Produkte entwickelt und gemeinsam mit Partnern in den Kommunen erprobt.

BMBF fördert nachhaltige Stadtentwicklung

Die transdisziplinären Projekte orientierten sich an zentralen Themen und Zukunftsherausforderungen: Klimaanpassung und urbane Resilienz, Grünflächen und Freiräume, urbane Mobilität und Logistik, sozialer Zusammenhalt und Teilhabe, urbane Produktion sowie städtische Infrastrukturen.

Seit 2016 fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) die Zukunftsstadtprojekte im Rahmen der Förderlinien „Leitinitiative Zukunftsstadt“ und „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“.

Mit Reallaboren in die Stadt von morgen

Die Forschung zur Stadt der Zukunft ist sehr praxisorientiert. Wissenschaft, Kommunalpolitik, -verwaltung sowie Zivilgesellschaft und Wirtschaft arbeiten vor Ort eng zusammen. Ziel der Projekte war es, innovative Lösungswege für Städte zu entwickeln und auch umzusetzen. Experimentelle Forschung und Reallabore sind für diesen transformativen Weg kennzeichnend. In ko-produktiven Formaten wurden in konkreten Quartieren vielfältige Maßnahmen erarbeitet.



Foto*Stadt Leipzig, Amt für Stadtgrün und Gewässer



Fotos (im Uhrzeigersinn): Anastasiya Sultanova; Gröschel Branding; KlimaNetze 2.0; Tobias Hopfgarten; Luisa Gehnen; Myriam Thürigen

Zukunftsstadt*Tour zeichnet Bild der Zukunftsstadt

Die vielfältigen, innovativen Forschungsergebnisse wurden mit einer virtuellen Deutschland-Tour für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Präsentiert wurden Konzepte und Produkte aus der Zukunftsstadt-forschung der beteiligten Städte. Zudem berichteten die Akteure aus der Wissenschaft und Kommunalpraxis von den Wirkungen der Forschung und ihrem Bild der Zukunftsstadt. Die Tour führte von Juni 2022 bis Dezember 2023 durch 18 Städte.

Kontakt

Fördermaßnahme
Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z)

Förderkennzeichen
01UR2107C

Projektkoordination
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstr. 13 R 15, 10969 Berlin
Ansprechpartner: Dr. Jens Libbe
libbe@difu.de
Tel: 030-39001-1167

Projektpartner
Deutsches Institut für Urbanistik /
ISOE ? Institut für sozialökologische
Forschung / Gröschel Branding

Weitere Informationen
www.nachhaltige-zukunftsstadt.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



SuPraStadt II -

Soziale Diffusion von Suffizienzpraktiken in Stadtquartiere



Bild 1: Collegium Academicum | Bild 2: ifeu gGmbH | Bild 3: Myriam Thuerigen

"In unserem **Reallabor Heidelberg** arbeiten wir mit einer Projektgruppe junger Menschen zusammen, die in Eigenregie das Wohnheim **Collegium Academicum (CA)** zu einem Lern- und Lebensort entwickeln. Die baulichen und organisatorischen Strukturen des CA sollen Suffizienz im Alltag ermöglichen. Damit können die Bewohner*innen ausprobieren, ob und wie eine hohe Lebensqualität innerhalb planetarer Grenzen funktioniert."
(Dr. Lars-Arvid Brischke, Projektleiter von SuPraStadt)



Bild 1+3: Stadt Dortmund / Moritz Niermann | Flyer Mitte: Fachhochschule Dortmund

"Einerseits wurde im **Reallabor Dortmund-Nordwest** in Kooperation mit zivilgesellschaftlichen, politischen und kommunalen Akteure*innen im Rahmen der **"Klimanachbarschaft Dorstfeld"** eine Reihe von Infoveranstaltungen und Mitmachaktionen mit dem Ziel durchgeführt, das Konzept der Suffizienz in der Stadtgesellschaft zu verbreiten. In enger Zusammenarbeit mit der Bezirksvertretung von Dortmund-Mengede wurden darüber hinaus die **suffizienzpolitischen Handlungsspielräume von Bezirksvertretungen** sowie Erfolgsfaktoren und Hürden bei der Umsetzung einschlägiger Maßnahmen identifiziert."
(Moritz Niermann, Stadt Dortmund)



Gemeinsam Gärtnern im Quartier | Sharing-Lastenrad Testen Sommerfest @UMP

"Damit Suffizienz gelebt werden kann, ist eine gute sprachliche Vermittlung entscheidend. Dafür braucht es Beispiele, die im Alltag der Menschen im Quartier ankommen. Durch gute Kommunikation besteht ein großes Potenzial, auch in migrantisch geprägten Quartieren etwas zu verändern. Wie das gelingen kann, erproben wir im **Reallabor Kelsterbach-Mainhöhe**."
(Bürgermeister Manfred Ockel, Stadt Kelsterbach)

Inhalt

Welche Bedürfnisse haben Bewohner*innen in Bezug auf Wohnen, Freiraum und Mobilität? Wie können diese gelebt und gleichzeitig mit ökologischen Anforderungen der Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden („Suffizienz“)? In drei Reallaboren werden Suffizienzpraktiken in Wohnquartieren identifiziert, initiiert, entwickelt sowie hinsichtlich sozialer und ökologischer Wirkungen evaluiert.

Ziele der Verstetigungsphase:

Durch langfristig angelegte Strukturen, sog. Diffusionsformate, wird Suffizienz im Alltag der Bürger*innen sichtbar, erfahrbar und attraktiv. Ansätze und Strukturen für ein bewusstes Handeln, das Veränderungen von Konsummustern und Alltagsroutinen sowie neue soziale und kulturelle Praktiken zulässt, werden so auch für Entscheidungsträger*innen der Lokalpolitik, Kommunalverwaltung und lokalen Wirtschaft als maßgebliches Element von Transformationsstrategien anwendbar gemacht.

Die im Projekt entwickelten **„Anleitungen zum Selbermachen“** sind kompakte Darstellungen der Ansätze, Erfahrungen und Evaluationsergebnisse von erfolgreich durchgeführten Formaten. Diese sind so weit verallgemeinert, dass sie auf andere Kommunen übertragbar sind. Sie sollen Bürger*innen inspirieren und befähigen, Suffizienz zu praktizieren und zu verbreiten. Die Anleitungen werden in einer **Toolbox** gebündelt zur Verfügung gestellt.

Ziel 1: Förderung von Suffizienzpraktiken auf kommunaler Ebene
→ Pilotierung & Transfer von Diffusionsformaten, Entwicklung einer Toolbox

Ziel 2: Einsatz und Entwicklung von Suffizienzchecks
→ Gestaltung & Erprobung

Ziel 3: Bewertung der Wirkungen digitaler vs. analoger Methoden auf die Diffusion von Suffizienz
→ Wirksamkeit zur Förderung von Partizipation/Interaktion



Toolbox zur Diffusion von Suffizienzpraktiken in Stadtquartieren (Grafik: SuPraStadt-Konsortium)

Kontakt

Fördermaßnahme
Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt

Projektpartner
siehe Projektseite

Förderkennzeichen
01UR2201A

Weitere Informationen
ifeu.de/projekt/suprastadt

Projektkoordination
ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung
Heidelberg gGmbH
Wilckensstraße 3
69120 Heidelberg

Stand
März 2024

Ansprechpartner: Dr. Lars-Arvid Brischke
lars.brischke@ifeu.de

Tel.: +49 30 2844 578 18

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



EHSS – Entwicklungschancen und Hemmnisse suffizienzorientierter Stadtentwicklung (EHSS)

Wie gelingt es, Städte so zu gestalten, dass Menschen möglichst wenig Ressourcen verbrauchen müssen und zugleich ein sicheres, gesundes, bezahlbares und lebenswertes Leben führen können?

Zwischen 2017 und 2023 untersuchte ein transdisziplinäres Team aus Mitarbeitenden der Stadt Flensburg und Wissenschaftler*innen des Norbert Elias Center der Europa Universität Flensburg, wie eine sozial gerechte und nachhaltige Stadtentwicklung ohne Wachstum möglich ist.

Das Forschungsprojekt konzentrierte sich auf die Nachhaltigkeitsstrategie der Suffizienz sowie auf Suffizienzpolitik. Suffizienz ist neben Effizienz und Konsistenz eine von drei Nachhaltigkeitsstrategien. Suffizienz bedeutet, den Verbrauch von Natur und Ressourcen nicht durch die technische Optimierung von Produkten und Produktionsprozessen zu senken, sondern durch Nutzungs- oder soziale Innovationen.

Mit Suffizienzpolitik wiederum sind politische Interventionen gemeint, die ein ressourcenschonendes und zugleich erfüllendes Leben ermöglichen. Dies umfasst sowohl neue Regelungen, Fördermaßnahmen, Gesetze und Ordnungen als auch die Veränderung von Infrastrukturen. Im Mittelpunkt von EHSS stand die politisch heikle Frage, wie (Kommunal-)Politik das Wohlergehen der Einwohnerinnen und Einwohner einer Kommune ermöglichen kann, ohne dafür immer weiter auf Wachstum setzen zu müssen.

Im Rahmen eines Reallabors in Flensburg wurden zunächst Leitlinien für suffizienzorientierte Stadtentwicklung erarbeitet und vom Rat der Stadt verabschiedet. Um die Umsetzung der Leitlinien und ihre Operationalisierung in einem Planungsprozess ging es im zweiten Schritt: Im Flensburger Hafen-Ost, einem rund 53,5 Hektar großen Sanierungsgebiet direkt an der Förde, soll ein neues urbanes gemischtes Quartier entstehen. Auf Grundlage der beschlossenen Leitlinien wurde ab dem Sommer 2021 ein städtebaulicher Rahmenplan für das Quartier entwickelt.



Im Flensburger Sanierungsgebiet Hafen-Ost soll ein neues lebenswertes und ressourcenschonendes Stadtquartier entstehen. (Foto: Thomas Raake)

Mehrere Planungsbüros waren damit beauftragt, den Rahmenplanprozess zu gestalten und die sozial-ökologischen Ansprüche an das geplante Quartier bestmöglich zu realisieren. Die kooperative Planung wurde von umfassenden Beteiligungsveranstaltungen flankiert.

Kennzahlen wie eine angestrebte Wohnfläche von 30 Quadratmetern Wohnfläche pro Kopf, ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,4 und 2-4 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit sowie 18,5 Quadratmetern Grünfläche pro Kopf sind exemplarische Ergebnisse des Rahmenplans. Daneben hat der Rat der Stadt beschlossen, die Grundstücke nicht zu verkaufen, sondern im Erbbaurecht zu vergeben. Zudem sollen mindestens 30 Prozent der Wohnungen im geförderten Wohnungsbau entstehen.

Kontakt

Fördermaßnahme
Entwicklungschancen und Hemmnisse
suffizienzorientierter Stadtentwicklung (EHSS)

Förderkennzeichen
01UR1704A & 01UR2104A (2017-2023)

Projektkoordination
Europa Universität Flensburg - Norbert Elias Center
for Transformation Design & Research
Auf dem Campus 1, 24943 Flensburg
Ansprechpartner: David Petersen
david.petersen@uni-flensburg.de
Tel.: +49 461 805 2872

Projektpartner
Stadt Flensburg
Claudia Takla Zehrfeld,
Takla-Zehrfeld.Claudia@Flensburg.de

Weitere Informationen
<https://www.uni-flensburg.de/nec/forschung/ehss>

Stand
März 2024

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



SQ 4.1 – Entwicklung und praktische Umsetzung flexibler Quartier-Hubs in der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Idee & Ziele

Wie kann eine zukunftsfähige, stadtverträgliche und möglichst nachhaltige Logistik in Stadtquartieren der Zukunft aussehen? Diese Frage war für das Projekt „Stadtquartier 4.0“ zentral, bei dem die Entwicklung eines nachhaltigen und integrierten Logistiksystems als Lösungsansatz angestrebt wurde. Im Folgeprojekt „Stadtquartier 4.1“ standen ausgehend von den gewonnenen Erkenntnissen die Entwicklung und praktische Umsetzung verschiedener Bausteine mit angepassten Zielstellungen im Fokus des Vorhabens.

Das Projekt zeigt Wege und Lösungsansätze für Städte auf und evaluiert diese im Rahmen der praktischen Erprobung. Ziel ist die nachhaltige Entlastung von Stadtquartieren durch Ansätze, wie dem Einsatz von Lastenrädern für Logistikprozesse, der Entwicklung einer quartiersbezogenen Logistikinfrastrukturlösung mit bedarfsgerechten, multifunktionalen Be- und Entladezonen sowie eines Sharing-Systems.

Umsetzung & Transfer

Die Untersuchung und Umsetzung erfolgt zunächst auf Quartiersebene, wobei eine hohe Übertragbarkeit auf andere Quartiere im Vordergrund steht. Das „flexible Quartiers-Hub“ (kurz: „Flex Q-Hub“) bildet den zentralen Projektbaustein und dient als Logistikinfrastruktur für die Abwicklung der quartiersbezogenen Lieferverkehre. Es stellt eine Weiterentwicklung der BentoBox aus dem Vorgängerprojekt „Stadtquartier 4.0“ dar. Der Hub, vergleichbar mit einer anbieteroffenen Paketstation, ermöglicht neben der Paketabholung für Anwohnende z.B. auch die Zwischenlagerungen durch Kurier-, Express- und Paketdienste. Einsatzgebiet ist die Mierendorff-Insel im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.

Parallel Umsetzung der Projektbausteine werden Anforderungen relevanter Akteursgruppen erfasst und berücksichtigt. Ziel ist eine Entlastung städtischer Infrastrukturen, die möglichst verträgliche Abwicklung notwendiger Verkehre und die Sicherstellung einer hohen Akzeptanz.

Das Vorhaben wird begleitet durch eine sozialwissenschaftliche Untersuchung hinsichtlich sozio-ökologischer und gesellschaftlicher Wirkungspotenziale sowie des Verstetigungs- und Transferpotenzials. Die wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnisse können wertvoll für die kommunale Planung sein, um eine stadtverträgliche Logistik in Quartieren umzusetzen.



Konzeptidee für die Gestaltung des Flex-Q-Hubs

Um das Flex Q-Hub optisch in das Quartier zu integrieren, wurde dessen Gestaltung durch lokale Personen vor der Implementierung öffentlich ausgeschrieben. Die Ausschreibung wurde zusätzlich über Social-Media, Plakate und Postkarten auf der Mierendorff-Insel im Projektgebiet verbreitet. Insgesamt folgten sieben Bewerber*innen dem Aufruf und reichten ihre qualitativ hochwertigen Design-Vorschläge ein. Diesen Gestaltungswettbewerb konnte ein ansässiger Architekt und Designer mit dem in der Abbildung gezeigten Design für sich entscheiden. Das Design macht dabei die möglichen Nutzungen besonders anschaulich und trägt damit zum Verständnis des geschaffenen Angebotes bei.

Kontakt

Fördermaßnahme
BMBF Rahmenprogramm FONA
„Anschlussvorhaben Nachhaltige Transformation urbaner Räume“

Förderkennzeichen
01UR2004A

Projektkoordination
LNC LogisticNetwork Consultants GmbH
Invalidenstr. 34 - 10115 Berlin
Ansprechpartner:
Luc Kaiser, lk@lnc-berlin.de
Tel.: +49 30 58 58 458 - 03

Projektpartner

- Fraunhofer-Institut für Produktionsanlagen und Konstruktionstechnik
- Insel-projekt.berlin UG
- Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung

Weitere Informationen
Urbanelogistik.de

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



TransZ – Transformation urbaner Zentren

Ziel von TransZ war es, von lokalen Innovationsakteuren getragene Prozesse zu initiieren, in denen neue Konzepte und Handlungsansätze entwickelt werden, die zur Attraktivitätssteigerung und somit zur nachhaltigen und resilienten Transformation der Innenstädte beitragen können. Die TransZ-Reallabore wurden bundesweit in fünf Zentren im Zeitraum 2017 bis 2022 durchgeführt.

TransZ hat sich als ein „lernendes Projekt“ unter Realbedingungen verstanden und ist davon ausgegangen, dass sich Stadt(teil)zentren nur dann zukunftsfähig entwickeln können, wenn es gelingt, Synergien zwischen den unterschiedlichen Nutzungen und den Akteuren herzustellen. Die Arbeitsthese war, dass es vom gemeinsamen Handeln der verschiedenen Akteure (Gewerbe, Immobilien, Kultur, Bildung, Soziales, Zivilgesellschaft, Verwaltung, Politik) und ihrer Selbstorganisation abhängt, ob und inwieweit eine nachhaltige Transformation der Zentren erreicht werden kann.

Die TransZ-Reallabore waren durch folgende Merkmale geprägt:

- Trans- und Interdisziplinarität
- thematische Offenheit: Die Inhalte der Projekte haben ausschließlich die Beteiligten vor Ort bestimmt
- angelegte Ergebnisoffenheit der Projekte/Prozesse macht ein Scheitern grundsätzlich möglich
- Befähigung der Akteure zur Selbstorganisation
- Agieren der Hochschulen als Impulsgeber und unabhängiger „neutraler“ Player ohne Eigeninteresse
- besondere Rolle der Kommunen: keine inhaltliche Steuerung der Prozesse vorab, aber ein (wichtiger!) Akteur unter vielen
- begrenzte Verfügbarkeit von Sachmitteln, Beschränkung auf Anschubfinanzierungen in der Initialphase der Projekte.

TransZ hat eine Reihe von Projekten initiiert und unterstützt. Eines davon ist das **Kreativhaus Eimsbüttel (KHE) e. V.** (kreativhaus-eimsbuettel.de). Das KHE dient als kreativer Ort und soziale

Begegnungsstätte und bietet Kurse, Treffpunkte und kreatives Arbeiten für andere aus dem Stadtteil an (Klönschnack, Malen, Fotografieren, Singen, Flohmärkte, Messen für Kleingewerbe, Ausstellungen und Konzerte). Dafür wurden Räume im Nebengebäude einer Schule in direkter Nähe zum Zentrum Osterstraße angemietet. Das Projekt wird von Ehrenamtlichen betrieben, finanziert sich über Einnahmen aus Veranstaltungen, durch Mitgliedsbeiträge und wird mittlerweile auch vom Bezirk finanziell unterstützt. In 2023 fanden im KHE mehr als 1.000 Veranstaltungen statt.



Ausräumaktion der Bürgergenossenschaft, Quelle: Bürgergenossenschaft Holzminden eG

Ziel der **Bürgergenossenschaft Holzminden eG** (bg-hol.de) ist es, durch Erwerb, Sanierung und Nutzung leerstehender Gebäude zum Erhalt der Bausubstanz in der Altstadt und damit zur Belebung der Innenstadt beizutragen. Eine Beteiligung ist durch den Erwerb von Genossenschaftsanteilen, das Einbringen von Sachwerten oder durch Mithilfe bei Sanierungsarbeiten möglich. Die Finanzierung erfolgt durch gezeichnete Genossenschaftsanteile (darunter ist auch die Stadt Holzminden) und Spenden. In 2019 wurde das erste Haus gekauft, mittlerweile wurden mehr als 700 Arbeitsstunden in Eigenleistung für die Sanierung investiert.

Kontakt

Fördermaßnahme
FONA, Nachhaltige Transformation urbaner Räume

Förderkennzeichen
01UR2019A bis 01UR2019F

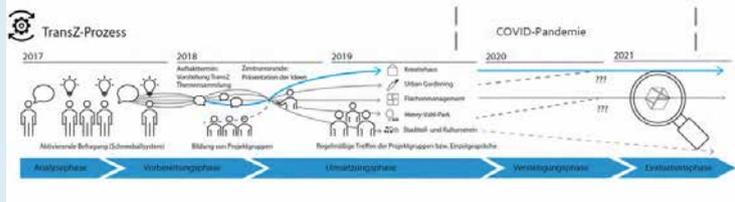
Projektkoordination
HafenCity Universität Hamburg (HCU)
Henning-Voscherau-Platz 1, 20457 Hamburg
Ansprechpartner:
Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger,
thomas.krueger@hcu-hamburg.de
Dr.-Ing. Sascha Anders,
sascha.anders@hcu-hamburg.de

Projektpartner
HAW Hamburg, HAWK Hildesheim/
Holzminden/Göttingen, HFT Stuttgart,
Bezirke Hamburg-Altona, - Eimsbüttel,
Stadt Holzminden, Stadt Stuttgart

Weitere Informationen
<https://transz.de>

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Ablauf des TransZ-Prozesses im Projektgebiet Hamburg-Eimsbüttel; Quelle: TransZ

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Netzwerk Gewerbegebiete im Wandel

Vom Projekt zum Netzwerk

Aus dem Projekt "Grün statt grau – Gewerbegebiete im Wandel" wird das offene "Netzwerk Gewerbegebiete im Wandel"

Ursprünglich als Verbundprojekt im Rahmen des Forschungsprogramms „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“ konzipiert und aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung gefördert, ist ein kommunales Netzwerk entstanden. Die Leitung liegt beim WILA Bonn.

Erste Förderphase: Juli 2016 – September 2019

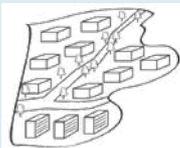
Zweite Förderphase: Oktober 2019 – Mai 2022

Dritte Phase: Bundesweites Netzwerk

Handlungsebenen



EBENE
Kommu
ne



EBENE
Gebiet



EBENE
Unternehmen

Gewerbegebiete bieten zahlreiche Chancen und vielfältige Potenziale im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung, insbesondere in Bezug auf :

- Klimaschutz
- Klimaanpassung
- Erhalt der Biodiversität
- Aufenthaltsqualität

Im Netzwerk sollen Wege aufgezeigt werden, wie einzelne Firmengelände/-gebäude sowie ganze Gewerbegebiete nachhaltig weiterentwickelt werden können, um sie in integrierte kommunale Konzepte zu integrieren.

Mehr über das Netzwerk erfahren Sie unter gewerbegebiete-im-wandel.de/



Verknüpfung der Fachbereiche, Konzepte, Menschen

- Wirtschaftsförderung
- Stadtentwicklung
- Stadtplanung
- Umwelt- und Landschaftsplanung
- Unternehmer/innen vor Ort



Starke Partnerschaften für nachhaltige Gewerbegebiete

Kontakt

Fördermaßnahme
Transformation urbaner Räume

Förderkennzeichen
O1UR1906A

Projektkoordination
WILA Bonn
Reuterstr. 157
53113 Bonn

Ansprechpartner:
Hildegard Boisserée
hildegard.boisserée@wilabonn.de
Tel: 0228-2016125

Projektpartner
WILA Bonn

gewerbegebiete-im-wandel.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin

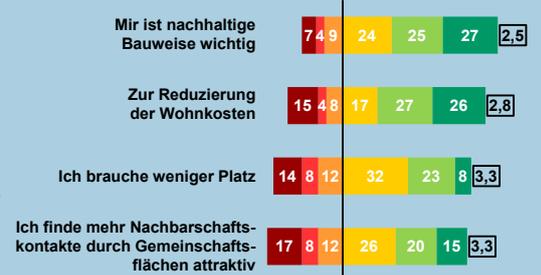
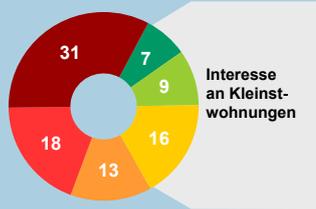


NachWo – Nachhaltiges Wohnen

Da kostengünstiger Wohnraum vielerorts fehlt, ging das Verbund-Forschungsvorhaben NachWo der Frage nach, ob Kleinstwohnraum eine attraktive Alternative sind, um Bezahlbarkeit und Nachhaltigkeit zu verknüpfen. Eine repräsentative Befragung der Norderstedter Bevölkerung ergab: das Interesse an Wohnungen bis maximal 40 m² ist viel größer als das Angebot. Gleichzeitig ermittelte ein architektonischer Ideenwettbewerb Lösungen, die von den Zielgruppen akzeptiert werden. Das gilt für Wohnungen wie für Einfamilienhäuser.

Umfrage – Interesse an Kleinstwohnraum

Laut einer repräsentativen Umfrage in Norderstedt interessieren sich aktuell 32 Prozent der Befragten für Kleinstwohnungen, zwölf Prozent würden dort gerne sofort einziehen. 54 Prozent können sich vorstellen, dass das Thema für sie in Zukunft interessant wäre.



Attraktivität von sehr kleinen Wohnungen sowie Gründe für das Interesse an diesen (Chartbericht, Stadt Norderstedt)

Architektonischer Ideenwettbewerb

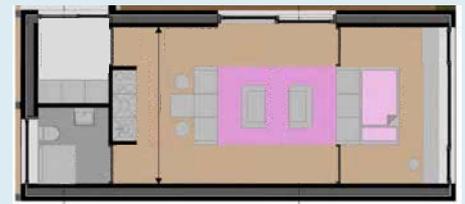
Wie können Kleinstwohnungen aussehen, die von den Zielgruppen akzeptiert werden? Das zeigen Lösungen für 1 sehr günstiges, 2 günstiges barrierefreies, 3 möglichst nachhaltiges Wohnen (alle im Geschosswohnungsbau) und 4 sehr kleine Einfamilienhäuser.



1 studio blau sieben | Höfig Nierzwicki Architekten PartGmbB



2 Daniel Schöne | Architektur und Stadtplanung



4 Frank Görgе | architektur stadt landschaft



3 Felix Henri Rebers | Ina-Marie Kapitola

Kontakt

Fördermaßnahme
Wettbewerb Zukunftsstadt

Förderkennzeichen
13ZS0059A

Projektkoordination

Stadt Norderstedt
Stabsstelle Nachhaltiges Norderstedt
Ansprechpartner:
Herbert Brüning, herbert.bruening@norderstedt.de
Annabell Lehne, annabell.lehne@norderstedt.de
Tel.: 040/53595-333

Projektpartner
Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit
(RIFS)

Weitere Informationen
norderstedt.de/zukunftsstadt

Stand
März 2024



Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Lernende Stadt - Bildung und Partizipation als Strategien sozialräumlicher Entwicklung

- Ziel der „Lernenden Stadt“ Gelsenkirchen war die Realisierung der gemeinsam entwickelten Vision „Zukunftsbildung“, die die Menschen zur aktiven Gestaltung und Bewältigung von Zukunft befähigt.
- Dabei haben die Beteiligten aus Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft viel über Kooperation gelernt und Weichen für die Zukunft gestellt.

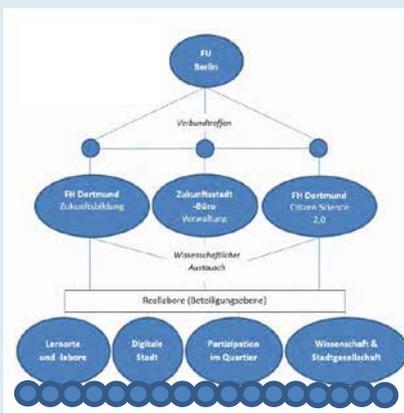
Unter „Zukunftsbildung“ wird in Gelsenkirchen die Verbindung von inklusiver, chancengerechter und qualitativ hochwertiger Bildung mit der ‚Bildung für nachhaltige Entwicklung‘ verstanden. Der Erwerb von Lernkompetenzen soll auf alle möglichen ‚Zukünfte‘ bestens vorbereiten, und Gestaltungskompetenzen zur Schaffung der gewünschte Zukunft befähigen.

Die Vision wurde in der ersten Phase des Wettbewerbs „Zukunftsstadt“ in einem breiten Beteiligungsprozess mit Vertreter*innen der Stadtgesellschaft entwickelt. In der zweiten Phase wurden vier Reallabore ins Leben gerufen, in denen sie in Form verschiedener Bausteine praktisch und wissenschaftlich begleitet umgesetzt werden sollte. In der dritten Phase wurde die Umsetzung schließlich praktisch erprobt und auf verschiedenen Ebenen der Projektarchitektur wissenschaftlich erforscht.



Reallabore der Lernenden Stadt Gelsenkirchen

Auf Gesamtprojektebene wurde vor allem das Verhältnis zwischen Erwartungen und Entwicklung in den Blick genommen. Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Zukunftsbildung wurden auf unterkomplexe Annahmen über Zusammenarbeit zurückgeführt. Genau in dem Bereich konnten Lerneffekte festgestellt werden, die sich nicht nur als Voraussetzungen für eine gemeinsame Zielerreichung erwiesen, sondern auch Beiträge zu einer Steigerung der allgemeinen Handlungs- und Problemlösefähigkeit leisten. Im Projekt wurde der Ansatz einer „wissenschaftlichen Transferarbeit“ entwickelt, die anfängliche Erwartungen bewusst nutzt, um jene Lernprozesse zu initiieren, die Kooperationen erfordern – und die zugleich Weichen für zukunftsfähige Bildung stellen!



Projektarchitektur in der Reallaborphase

Kontakt

Fördermaßnahme
Lernende Stadt - Bildung und Partizipation als Strategien sozialräumlicher Entwicklung

Förderkennzeichen
I3ZS0056B

Projektpartner
Institut: Freie Universität Berlin
Adresse: Habelschwerdter Allee 45, 14195 Berlin
Ansprechpartner: Dr. Anika Duveneck
anika.duveneck@fu-berlin.de
Tel.: 030 – 838 60283

Projektkoordination
Stadt Gelsenkirchen

Weitere Informationen
gelsenkirchen.de/de/bildung/bildung_fuer_nachhaltige_entwicklung/zukunftsstadt2030_/index.aspx

Stand
März 2024

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Participation for Transformation

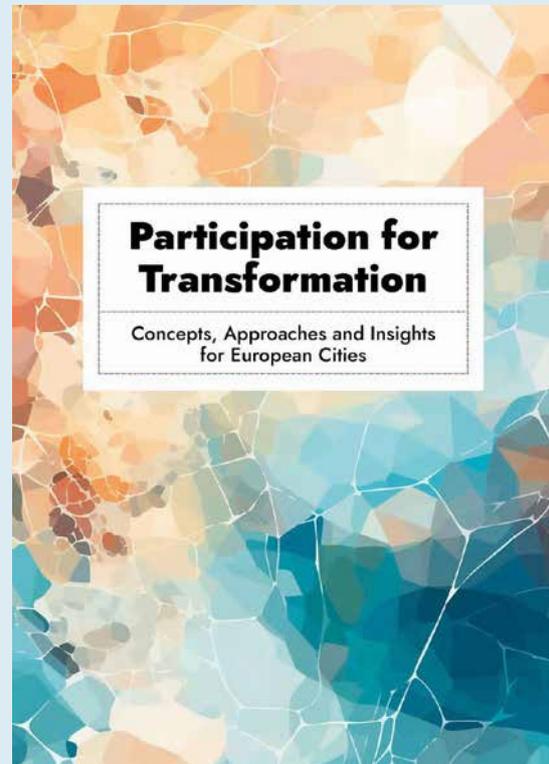
- Theoretische Konzepte, praktische Ansätze und Einblicke zusammengefasst in einer Publikation
- Zukunftsstadt goes Europe: Sammelband der geförderten Städte Bielefeld, Dortmund, Mannheim, Ulm und Zwickau

Das Buch, erschienen im November 2023, liefert einen detaillierten Überblick über die Rolle der Bürgerbeteiligung in städtischen Entwicklungsprozessen.

Der Sammelband verbindet theoretische Konzepte mit praktischen Beispielen aus fünf ausgewählten Städten und beleuchtet damit verschiedene Aspekte der nachhaltigen Stadtentwicklung, wie Resilienz, Klimaanpassung, nachhaltige Mobilität und Digitalisierung.

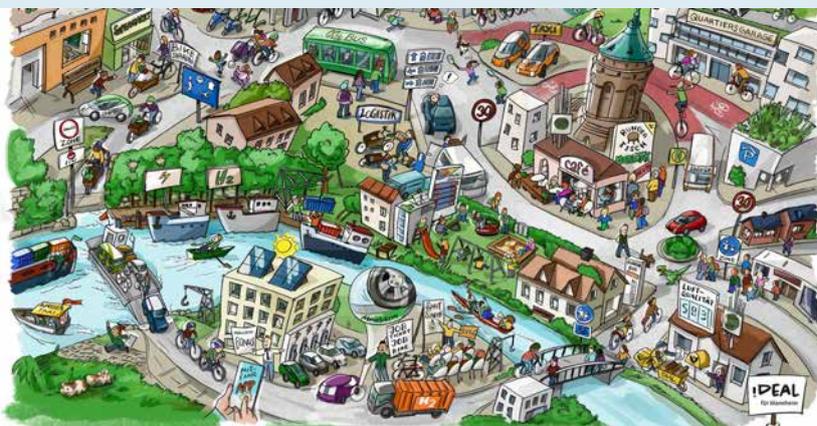
Das Hauptziel dieser Publikation ist es, den Wissensaustausch und Wissenstransfer in Bezug auf aktuelle Forschungsthemen im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung zu fördern.

Das Buch richtet sich an ein Fachpublikum, das in der Schnittstelle zwischen Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung tätig ist oder in diesem Bereich forscht.



Buchcover Participation for Transformation

"Participation for Transformation" ist als Open-Access-Publikation über die Universitäts- und Landesbibliothek Münster sowie als Print-on-Demand-Ausgabe bei Bookmundo verfügbar.



Kontakt

Fördermaßnahme
Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema „Zukunftsstadt Goes Europe“

Förderkennzeichen
01ZS00080, 01ZS00077 und weitere

Projektkoordination
Carolin Bauer (Südwall 2-4, 44122 Dortmund),
Claudia Mauser (ES, 68159 Mannheim),
Sven Steinkamp (Niederwall 25, 33602 Bielefeld),
Sindy Würffel (Marktplatz 1, 89073 Ulm),
Pauline Ziegert (Hauptmarkt 1, 08056 Zwickau)

Projektpartner
Verschiedene europäische Städte

Weitere Informationen
doi.org/10.17879/68948702045

Stand
März 2024



Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Deutsch-Französisches Zukunftswerk



Der Ansatz des Deutsch-Französischen Zukunftswerks

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk ist 2019 mit dem Ziel geschaffen worden, sozial-ökologische Transformationsprozesse im deutsch-französischen Erfahrungsaustausch zu fördern. Dabei geht das Zukunftswerk von wegweisenden lokalen Initiativen aus und zeigt neue Wege staatlichen Handelns auch auf Landes- und Bundesebene auf.

Das Zukunftswerk tut dies durch

- vertiefte Dialoge zwischen ausgewählten deutschen und französischen Vorreiterkommunen zu den konkreten Chancen und Herausforderungen sozial-ökologischer Transformation,
- begleitende Forschung zu hemmenden und förderlichen Faktoren lokalen Handelns,
- Entwicklung von Handlungsempfehlungen an die Regierungen,
- Anregung eines breiteren deutsch-französischen Dialogs zu den großen Zukunftsfragen, zu den Handlungsspielräumen von Kommunen und zu den Möglichkeiten der Politik, lokale Transformationsprozesse zu beschleunigen.

Unsere Arbeitsweise: bottom-up, transdisziplinär und transnational

In Absprache mit dem binationalen Lenkungskreis greifen wir aktuelle Themenfelder auf, zu denen sowohl Kommunen in Deutschland als auch in Frankreich arbeiten. In Arbeitszyklen von 12 bis 18 Monaten bearbeiten wir Themenbereiche wie zum Beispiel „sozial-ökologische Transformation“, „Resilienz“ oder „nachhaltige Stadtentwicklung“.

Wir begleiten einige beispielhafte kommunale Initiativen aus Frankreich und Deutschland durch einen vertieften Dialog- und Analyseprozess, über den wir förderliche und hinderliche Faktoren lokaler Transformation erforschen.

Dieser Ansatz ermöglicht einen Perspektivenwechsel für die lokalen Akteur:innen und einen offenen Austausch über die lokalen und strukturellen Chancen und Hemmnisse, die für politische Entscheidungsträger:innen auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene relevant sind.



Foto: Thierry Marro

Unsere bisherigen Erfahrungen zeigen: Der Austausch von Erkenntnissen kann Kommunen, die vielfältige und komplexe Transformationsprozesse bewältigen müssen, wesentlich unterstützen.

Gemeinsam mit den Mitgliedern des „Resonanzraums“, der aus Vertreter:innen der lokalen Initiativen, Expert:innen aus Zivilgesellschaft, öffentlicher Verwaltung und Wissenschaft beider Länder besteht, entwickeln wir in einem kollaborativen Prozess politische Handlungsempfehlungen, die sich insbesondere an die Regierungen und die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung richten.

Kontakt

Fördermaßnahme
Aufbau und Durchführung des Deutsch-Französischen Zukunftswerks

Förderkennzeichen
01US2001

DLR Projektträger | Umwelt und Nachhaltigkeit |
Sozial-ökologische Forschung (SÖF)
Heinrich-Konen-Str. 1 | 53227 Bonn
Ansprechpartnerin: Dr. Konstanze Ameskamp

Projektpartner: France Stratégie

Kontakt: Emilie Sani, Deutsch-Französisches Zukunftswerk
emilie.sani@df-zukunftswerk.eu
+49 151 159 73 642

df-zukunftswerk.eu/

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



10 Empfehlungen aus Sicht der Wissenschaft

Projektverbund KAHR | KlimaAnpassung, Hochwasser, Resilienz | Mehr Informationen unter hochwasser-kahr.de



10 Empfehlungen aus Sicht der Wissenschaft zum Thema Wiederaufbau und Zukunftsfähigkeit der flutbetroffenen Regionen

Empfehlung 1

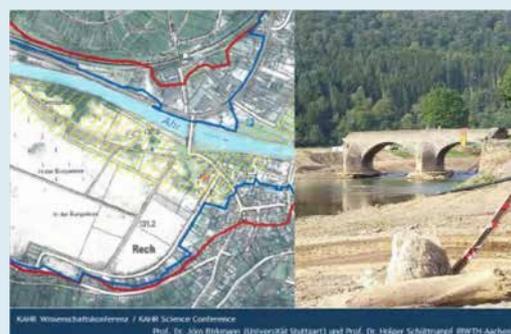
Der Wiederaufbau nach dem Hochwasserereignis 2021 bietet auch eine Chance, einen strategischen Transformationsprozess einzuleiten und die Katastrophenresilienz zu stärken.

Empfehlung 2

Alle Potenziale der Hochwassermodellierung und Risikoanalyse sollten zur Planung von Schutzstrategien sowie zur Vorbereitung und Warnung Betroffener ausgeschöpft werden.

Empfehlung 3

Mehr Raum für den Fluss ist wichtig, dies bedeutet aber nicht nur Siedlungsrückzug – sondern auch angepasste Landnutzungen. Flüsse brauchen Raum. Ist dieser Raum nicht vorhanden, so werden Siedlungsflächen, Gewerbe- und Industriegebiete überflutet.



Differenzierte Sichtweisen und Versachlichung der Diskussion notwendig

Quelle: Birkmann und Schüttrumpf
KAHR Wissenschaftskonferenz
29. + 30. Juni 2022

Empfehlung 4

Brücken müssen in Zukunft in der Betrachtung von Hochwassergefahren stärker berücksichtigt werden. Brücken können bei Hochwasserereignissen die Überflutungsgefahr deutlich erhöhen.

Empfehlung 5

Die Frühwarnung vor Hochwasserereignissen ist zu stärken.

Empfehlung 6

Die Signalfunktion von Plänen und Planungen muss gestärkt werden. Starkregengefahren- und Risikokarten müssen öffentlich zugänglich sein.

Empfehlung 7

Hochwasser- und klimaresilientes Planen und Bauen muss auf allen Ebenen der räumlichen Planung integriert werden und alle Facetten der Klimawandelauswirkungen berücksichtigen.

Die Empfehlungen beruhen auf ersten Befunden des vom Bund (BMBF) geförderten Projekts KAHR zur wissenschaftlichen Begleitung des Wiederaufbaus der von der Flutkatastrophe betroffenen Regionen in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Ausgewählte Empfehlungen wurden auf einer internationalen Wissenschaftskonferenz am 29. und 30. Juni 2022 sowie im Rahmen eines Dialogs zwischen Wissenschaft, Politik und Verwaltung am 29. Juni in Remagen vorgestellt und diskutiert.

Von der starren HQ100-Grenzlinie müssen wir stärker zur Berücksichtigung von Szenarien kommen



Quelle: vorläufige Auswertung KAHR Hochwassergefahrenkarten: ©MKUEM Rheinland Pfalz, wasserportal.rlp-umwelt.de; Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz sowie SGD Nord, 2021; DTK 100. ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP, dl-de/by-2-0, lvermgeo.rlp.de; Gebäude: OpenStreetMap, 2022; Map data © OpenStreetMap

Wissen über Hochwasser- und Starkregenerisiken muss gestärkt werden



Quelle: Befragung betroffener Haushalte im Sommer 2022 im Rahmen des KAHR Projekts

Empfehlung 8

Ein nachhaltiger Wiederaufbau gelingt, wenn Akteure Formen der Zusammenarbeit etablieren und interkommunal zusammenarbeiten. Fördermittel sollten diese Zusammenarbeit stärken.

Empfehlung 9

Intensive Vorbereitung des Katastrophenschutzes und der Wasserwirtschaft auf seltene Hochwasser- und Starkregenerisiken verbessert die Bewältigung dieser Ereignisse.

Empfehlung 10

Neue Schutzstandards und Schutzziele für kritische und Sensible Infrastrukturen müssen definiert und das Bewusstsein für ein unvermeidbares Restrisiko muss gestärkt werden.

Unterstütztes von:
Die Sprecher des KAHR-Verbandes: Prof. Dr. Jörn Birkmann (Stuttgart) und Prof. Dr. Holger Schüttrumpf (Aachen)
weitere Unterstützerinnen (alphabetisch nach Vornamen): M.Sc. Alissa Trüding (Stuttgart), M.Sc. M.Sc. Alexandra Schüller (Kornwestheim), Dr. Andrea Hück (Deutscher Bundestag), Dr. Astrid Köber (Tropenstadt), Dr. Birgit Thies (Bonn), Dr.-Ing. Bert-Dieter Frenke (Bad Neuenahr-Ahrweiler), PD-Dr. Sibylle Grottel (Potsdam), Prof. Dr. Bruno Hübner (Potsdam), Dr.-Ing. Carsten Kottisch (Langgöbel), Prof. Dr. Christiane Köhler (Aachen), Dipl.-Ing. Daniela Mischke (Berlin), Prof. Dr. Daniela Mollath (Münster), M.Sc. Daniela Rodriguez Castro (Lage-REZIDUM), Dr. Doreen Kröner (Kornwestheim), Dr.-Ing. Frank Hees (Aachen), Dr.-Ing. Frank Hees (Aachen), Dr. Felix Bader (Aachen), M.Sc. Felix Bader (Aachen), Dipl.-Hydrolog. Georg Jöhrens (Köln), M.Sc. Ines Lauer (Düsseldorf), Dr. Ines Lauer (Düsseldorf), M.Sc. Ines Lauer (Düsseldorf), Prof. Dr.-Ing. Heide Zechert (Darmstadt), PD-Dr. Heidi Köhler (Potsdam), Dr. Heide Köhler (Potsdam), M.Sc. Heide Meyer (Köln), M.Sc. Henning Franck (Langgöbel), Dr. Holger Hoyer (Gallardon), Dipl.-Ing. Jens Haack (Köln/Berlin), Dr.-Ing. Jürgen Molgaber (Kornwestheim), Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Stamm (Dresden), M.Sc. Katharina Ende (Kornwestheim), M.Sc. Kerstin Langemann (Düsseldorf), M.Sc. Lisa Bergmann (Aachen), Prof. Dr. Lutz Krüger (Aachen), Prof. Dr. Lutz Krüger (Aachen), Prof. Dr. Markus Matzinger (Bonn), Prof. Dr.-Ing. Markus Ochs (Münster), Dr. Marco Bauer (Düsseldorf), M.Sc. Matthias Schuler (Darmstadt), Prof. Dr. Matthias Garschagen (Münster), Dr.-Ing. Michael Baranovsky (Bad Neuenahr-Ahrweiler), M.A. Moritz Paul (Düsseldorf), Dr. Nadja Thissen (Darmstadt), M.Sc. Oliver Koch (Köln), Petra Mahrenholz (Deutscher Bundestag), M.Sc. Philip Meyer (Köln), Dr. Peter Behrens (Aachen), Prof. Dr. Robert Köper (Kornwestheim), Dipl.-Ing. Sandra Krammüller (Gottlieb), Dr. Sergio Vengopalan (Potsdam), Dipl.-Psych. Simone Schömer (Bonn), Prof. Dr. Stefan Gröning (Darmstadt), M.Sc. Stefanie Weid (Aachen), Dipl.-Geogr. Tanja Neuge (Bad Neuenahr-Ahrweiler), M.Sc. Tobias Hellmuth (Kornwestheim), Dipl.-Ing. Volker Kormann (Berlin), Dr.-Ing. Wolfgang Kren (Wehrheim), M.Sc. Zora Redlich (Langgöbel)

Kontakt

Fördermaßnahme

Wissenschaftliche Begleitung der Wiederaufbau- prozesse nach der Flutkatastrophe in RLP und NRW

Förderkennzeichen

01LR2102A

Projektkoordination

Prof. Dr.-Ing. Jörn Birkmann
Universität Stuttgart
Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung
Pfaffenwaldring 7, 70569 Stuttgart
joern.birkmann@ireus.uni-stuttgart.de
In enger Kooperation mit Univ.-Prof. Dr.-Ing. Holger Schüttrumpf

Projektpartner

IWW RWTH Aachen University, IREUS
Universität Stuttgart, IUG Universität
Potsdam, Hochschule Koblenz, FWW RPTU
Kaiserslautern-Landau, IQIB, UFZ, GFZ, DIFU,
HKC, WVER, IRPUD TU Dortmund, Landkreis
Ahrweiler

Weitere Informationen
hochwasser-kahr.de

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



Haushaltsbefragung im Landkreis Ahrweiler

Projektverbund KAHR | KlimaAnpassung, Hochwasser, Resilienz | Mehr Informationen unter hochwasser-kehr.de

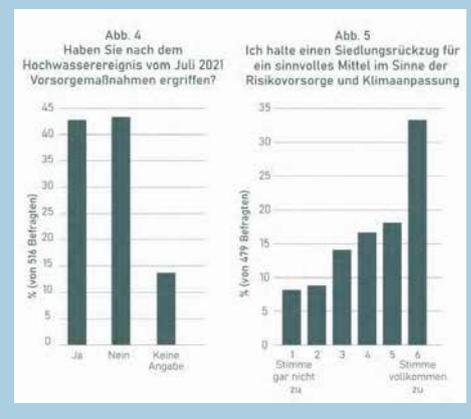
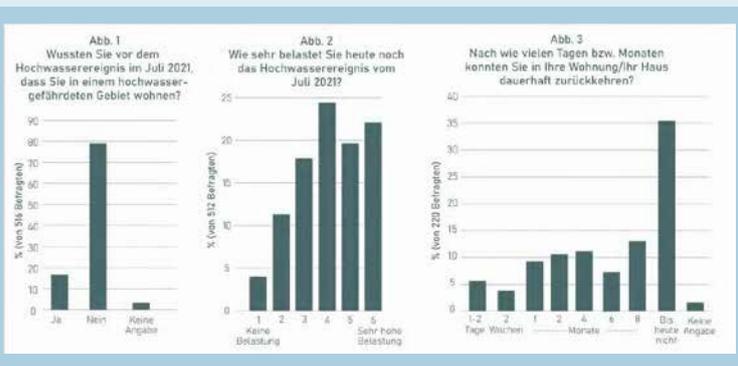
Alessa Trüdinge (alessa.truedinger@ireus.uni-stuttgart.de), Philip Bubeck, Lisa Dillenardt, Jörn Birkmann und Annegret H. Thieken (annegret.thieken@uni-potsdam.de)



Hintergrund: Um den Wiederaufbauprozess betroffener Regionen zu unterstützen, wurden im Landkreis Ahrweiler von Juni bis August 2022 vom Hochwasser betroffene Haushalte befragt. 5.000 Haushalte, die eine Soforthilfe beantragt hatten, wurden vom Landkreis eingeladen, an der Befragung teilzunehmen, wovon 516 den Fragebogen ausfüllten.

Erste Ergebnisse zeigen, dass der Mehrheit der Betroffenen nicht bewusst war, dass sie in einem hochwassergefährdeten Gebiet wohnen (Abb. 1). Für viele Menschen stellt das Ergebnis vom Juli 2021 immer noch eine sehr hohe Belastung dar (Abb. 2). Dies sind deutlich höhere Werte als nach anderen Hochwasserereignissen. Rund 40% der Befragten mussten nach dem Ereignis ihr Haus verlassen, wovon mehr als ein Drittel bis heute nicht zurückkehren konnte (Abb. 3).

Einen Siedlungsrückzug hält eine große Mehrheit der Befragten für sinnvoll (Abb. 5). Hierbei konnte kein signifikanter Unterschied zwischen Mieter:innen und Eigentümer:innen festgestellt werden. Fast zwei Drittel stimmen außerdem der Aussage, dass besonders sensible und kritische Infrastrukturen, z. B. Krankenhäuser und Schulen, aus der direkten Nähe der Ahr umgesiedelt werden sollten, (vollkommen) zu (ohne Abbildung).



Ausblick und Empfehlungen: Die Ergebnisse verdeutlichen die große Bedeutung und Herausforderung der Risikokommunikation, wobei hier neben der Information der Bevölkerung über das (persönliche) Hochwasser- und Starkregenrisiko auch die Information über Verwundbarkeiten und Vorsorgemaßnahmen wichtig ist.

Etwa 43% der Haushalte haben nach dem Ereignis Vorsorgemaßnahmen ergriffen, um sich zukünftig besser zu schützen (Abb. 4). Allerdings haben auch nahezu gleich viele keine (weiteren) Maßnahmen unternommen. Fehlende Möglichkeiten oder fehlendes Wissen sind häufig genannte Gründe dafür, dass keine Maßnahmen ergriffen werden.

Eine Möglichkeit der fundierten Beratung wird durch das HKC-Infomobil im Rahmen des KAHR-Projekts geschaffen. Angebote zur psychosozialen Beratung sollten bei Bedarf ausgeweitet und mittelfristig in den Hochwassergebieten aufrecht erhalten werden. Zudem sollten im Rahmen des Wiederaufbauprozesses auch die Möglichkeit des Siedlungsrückzuges und der verstärkte Schutz kritischer und sensibler Infrastruktur bedacht und mit allen Beteiligten diskutiert werden. Gerade im Wiederaufbauprozess kritischer und sensibler Infrastruktur bietet sich dabei die Chance, Standortentscheidungen zu überdenken und höhere Schutzstandards zu implementieren, sodass auch seltenen und extremen Ereignissen Rechnung getragen wird.

Unser Beitrag für die Region

Flyer mit Erkenntnissen der Befragung

Wissenschaftliche Veröffentlichungen und deutsche Zusammenfassungen

Unterstützung der Praxispartner vor Ort mit Ergebnissen aus der Befragung

Abrufbar unter: hochwasser-kehr.de/images/pdf/FlyerIGUuIREUSBroschuer_KAHR_final.pdf

Abrufbar unter: hochwasser-kehr.de/index.php/de/publikationen#P_01

Z.B. Vorstellung ausgewählter Ergebnisse bei der Hochwasserpartnerschaft des Landkreises; bei weiterem Bedarf gerne Kontakt aufnehmen

Kontakt

Fördermaßnahme
Wissenschaftliche Begleitung der Wiederaufbauprozesse nach der Flutkatastrophe in RLP und NRW

Förderkennzeichen
01LR2102A

Projektkoordination
Prof. Dr.-Ing. Jörn Birkmann
Universität Stuttgart
Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung
Pfaffenwaldring 7, 70569 Stuttgart
joern.birkmann@ireus.uni-stuttgart.de
In enger Kooperation mit Univ.-Prof. Dr.-Ing. Holger Schüttrumpf

Projektpartner
IWW RWTH Aachen University, IREUS Universität Stuttgart, IUG Universität Potsdam, Hochschule Koblenz, FWW RPTU Kaiserslautern-Landau, IQIB, UFZ, GFZ, DIFU, HKC, WVER, IRPUD TU Dortmund, Landkreis Ahrweiler

Weitere Informationen
hochwasser-kehr.de

Stand
März 2024

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



ISAP: Integrative stadt-regionale Anpassungsstrategien

Ziele des ISAP-Projekts „Integrative stadt-regionale Anpassungsstrategien in einer polyzentrischen Wachstumsregion: Modellregion – Region Stuttgart“:

- Darstellung stadt-regionaler Anpassungsbedarfe
- Verbesserung der Planungsgrundlagen und deren Anwendung in Entscheidungsprozessen
- ein Beratungsinstrument für Kommunen

Zur Erfassung regionaler Klimarisiken bedarf es Informationen zur Vulnerabilität und zur Exposition kombiniert mit Klimaanalysen und Starkregengefahrenkarten, mit dem Ziel Anpassungsnotwendigkeiten räumlich zu differenzieren.

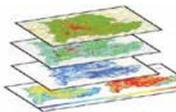
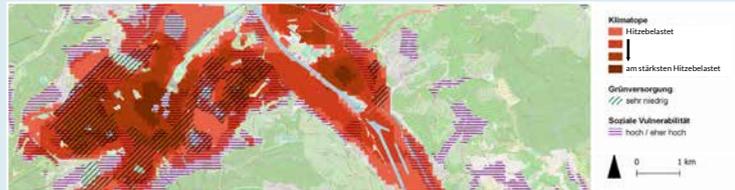
| | | |
|---|---|---|
| <p>Säule 1 Regionale Klimainformation</p>  <p>Interaktive anwenderfreundliche Karten Planungsgrundlagen: Klimaanalysen, Planungshinweise Starkregengefahren, Vulnerabilität, kritische Infrastruktur</p> | <p>Säule 2 Klimaangepasste Ortsentwicklung</p>  <p>Wirksimulationen & integrierte Bewertung Integrierte Bewertung der Wirksamkeit ausgewählter Anpassungsmaßnahmen in Fokusräumen</p> | <p>Säule 3 Wissensbibliothek</p>  <p>Grundlagenwissen zur Klimaanpassung Hintergrundinformationen, Erklärungstexte & -grafiken verknüpft mit Säulen 1 & 2</p> |
|---|---|---|

Schaubild zur Drei-Säulenstruktur des ISAP-Tools und wesentlichen Inhalten

Das Kernprodukt ist ein neuer regionaler Klimaatlas als Informations- & Beratungssystem für die Region Stuttgart für planerische Fragen der Klimaanpassung. Die Analyseergebnisse sind in verständlicher Form in das Tool eingebettet, basierend auf den in Workshops ermittelten Nutzer:innenbedarfen.



Risikobetrachtung (Kartenausschnitt), Quellen: Klimatope (Lohmeyer GmbH 2023, vorläufige Ergebnisse), Grünversorgung und soziale Vulnerabilität (IREUS 2023, Datengrundlage: Nexiga GmbH 2021/2022, Indikatoren: Alter und sozioökonomische Struktur).

Vorschau Säule 1 des ISAP-Tools (Quelle: indblik.io) mit integrativen regionalen Karten, hier abgebildet: Klimakenngröße Sommer Tage (Quelle: KIT) und Starkregengefahrenkarte, maximale Überflutungstiefen (Quelle: Dr. Pecher AG)

Kontakt

Fördermaßnahme
RegiKlim Regionale Informationen zum Klimahandeln

Förderkennzeichen
01LR2007A

Projektkoordination
Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung (IREUS), Universität Stuttgart
Pfaffenwaldring 7, 70569 Stuttgart
Ansprechpartner: Prof. Dr.-Ing. habil. Jörn Birkmann
info@ireus.uni-stuttgart.de
Tel.: +49 (0)711 685 66332

Projektpartner
KIT, LHS, VRS, IÖW, Difu, Dr. Pecher AG

Weitere Informationen
project.uni-stuttgart.de/isap/

Stand
Oktober 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



QUARREE100 - Resiliente, integrierte und systemdienliche Energieversorgungssysteme im städtischen Bestandsquartier unter vollständiger Integration erneuerbarer Energien

Lennart Winkler, David Unland, Torben Stührmann

Das als „Leuchtturmprojekt“ eingestufte Forschungsvorhaben wird als eines von sechs Demonstrationsobjekten gefördert. Im Zentrum steht die Untersuchung der Umsetzung einer eigenen Energieerzeugung und -versorgung innerhalb eines 20 Hektar großen Quartiers (Gebäudestruktur 1950er-60er Jahre), die sowohl zentrale als auch dezentrale regenerative Energiequellen berücksichtigt. Dazu gehören Wärme- und Stromversorgung, sowie Mobilität. Um die Versorgung insgesamt auch unter Extremsituationen und in Störfällen gewährleisten zu können, müssen die Energiesysteme resilienten Leitbildern folgen. Gleichzeitig soll das Quartier eine stabilisierende Wirkung auf das Energiesystem insgesamt entfalten.

Im Rahmen des Arbeitsbereiches „Beteiligung, Akzeptanz und Transfer“ wurde, neben der praktischen Einbindung der Bewohner:innen durch regelmäßige Veranstaltungsformate, die Untersuchung des Einflusses sozio-technischer Komponenten auf das Quartier und die Gestaltung und Entwicklung eines resilienten Energiesystems untersucht. Ein Beteiligungswerkzeug auf Basis einer Agentenbasierten Modellierung wurde hierzu entwickelt, das die Betrachtung der zeitlichen Dimensionen von Transformationsprozessen (wie die Energiewende) ermöglicht.



Q-Scope: Interaktive Partizipationsplattform (© Jens Lehmkuhler / U Bremen Research Alliance)

Die Datenbasis bildet eine Kombination techno-ökonomischer Quartiersdaten sowie sozialpsychologischer Daten der Haushalte. Mithilfe einer Agentenbasierten Modellierung (ABM) wird eine Bottom-Up Perspektive auf die Quartiersentwicklung ermöglicht, die unterschiedliche Entscheidungsmöglichkeiten aus Sicht der Haushalte simuliert. „Q-Scope“ ist eine interaktive Entscheidungs-Visualisierungs-Umgebung (Decision Visualization Environment, DVE) die auf Basis des CityScope-Ansatzes vom MIT Media Lab entwickelt wurde. Sie stellt einen digitalen Zwilling des Quartiers mit einer haptischen Interaktionsfläche dar. Im Rahmen von Stakeholder-Workshops wurde das Tool als Abschluss der Informations- und Partizipationsarbeiten im Projekt erprobt.



Kontakt

Fördermaßnahme
Energieeffiziente Stadt

Förderkennzeichen
03SBE113B

Projektkoordination
Universität Bremen, artec Forschungszentrum
Nachhaltigkeit, FG Resiliente Energiesysteme
Enrique-Schmidt-Str. 7, 28359 Bremen
Dr. Torben Stührmann
t.stuehrmann@uni-bremen.de
Tel.: +49 421 218 64896

Projektpartner
Universität Bremen,
artec Forschungszentrum Nachhaltigkeit,
FG Resiliente Energiesysteme

Weitere Informationen
quarree100.de/

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



SMARTilienceGoesLive

Die Urban Governance Toolbox unterstützt kommunale Entscheidungs- und Handlungsträger*innen bei der erfolgreichen Gestaltung und Umsetzung klimaresilienter Stadtentwicklung.

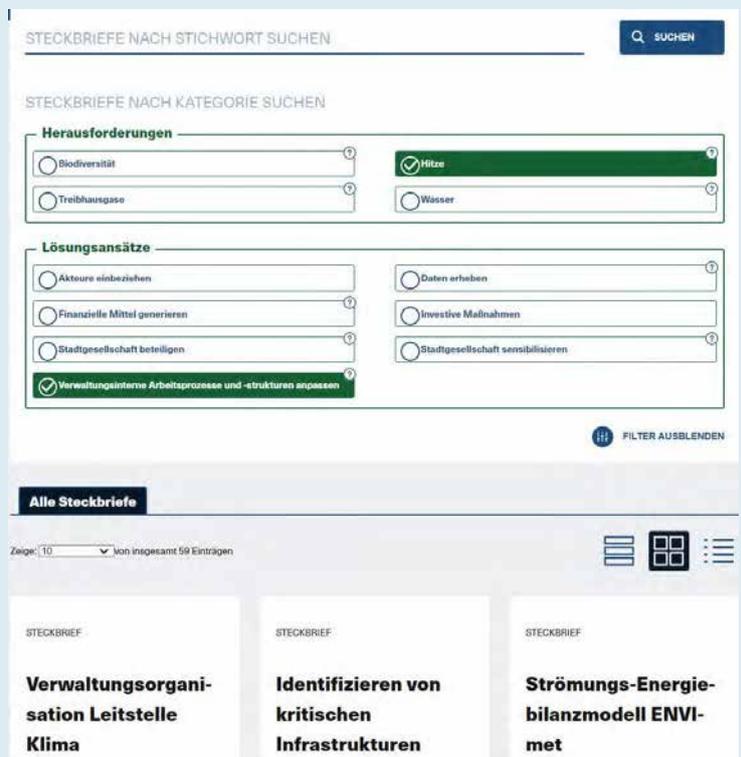
Das Projekt "SMARTilienceGoesLive - Anwendung und Transfer der Urban Governance Toolbox für eine klimaresiliente Stadtentwicklung" hat in den vergangenen fünf Jahren erfolgreich eine praxisorientierte Arbeitshilfe für kommunale Bemühungen in Klimaschutz und Klimaanpassung entwickelt. Die Urban Governance Toolbox bündelt nicht nur Wissen zu konkreten Maßnahmen, beispielsweise baulicher Art, sondern legt insbesondere einen Schwerpunkt auf Aspekte der Prozessgestaltung, Zusammenarbeit und Sensibilisierung.



Startseite der Urban Governance Toolbox (eigene Darstellung)

Um eine hohe Benutzerfreundlichkeit zu gewährleisten, wurde die Toolbox in enger Kollaboration aus Wissenschaft und Praxis konzipiert und fortlaufend mit Projektbeteiligten und Verwaltungsmitarbeitenden evaluiert. Ausgewählte Maßnahmen wurden im Rahmen des Projekts mithilfe eines Reallaboransatzes in den Städten Halle (Saale) und Mannheim umgesetzt und wissenschaftlich begleitet. Die erzielten Ergebnisse sind ebenfalls in die Toolbox integriert.

Herzstück der Toolbox sind die mittlerweile über 150 Steckbriefe. Diese können nach verschiedenen Kriterien gefiltert werden:



Suchmaske der Urban Governance Toolbox (eigene Darstellung)

Sei es nach der spezifischen Problemstellung wie Hitze oder nach aktuellen Fragen, beispielsweise "Über welche Formate der Zusammenarbeit beziehe ich die richtigen Akteure ein?" oder "Wie kann ich finanzielle Mittel zur Maßnahmenumsetzung generieren?". Die Lösungsansätze sind vielfältig und jeder Steckbrief bietet neben einer kurzen Beschreibung auch Informationen zu Handlungsschritten, Tipps, Kosten, relevanten Akteuren, Daten und Referenzstädten.

Kontakt

Fördermaßnahme
Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt

Förderkennzeichen
01LR2020B

Projektkoordination
Universität Stuttgart, IAT
Nobelstraße 12, 70569 Stuttgart
Zoe Back
zoe.back@iat.uni-stuttgart.de
+49 151 16327737

Projektpartner
HafenCity Universität Hamburg, Stadt
Halle (Saale), Stadt Mannheim

Weitere Informationen
klimawerkzeugkasten.smartilience.de

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



ProPolis - Grundlagen für die Operationalisierung von PALM-4U - Praktikabilität und Verstetigungsstrategie

Städte reagieren sehr sensibel auf Veränderungen des Klimas. Gleichzeitig verändern sie sich nur sehr langsam. Daher müssen bereits heute Maßnahmen ergriffen werden, um Städte an die zu erwartenden Folgen des Klimawandels anzupassen. Wichtige Grundlage für zukünftige planerische Entscheidungen in Städten sind leistungsstarke Stadtklimamodelle, wie das in der Fördermaßnahme „Stadtklima im Wandel“ entwickelte innovative und anwenderfreundliche Stadtklimamodell PALM-4U.

ProPolis ist eines von drei Projekten, die in der Fördermaßnahme „Stadtklima im Wandel“ gemeinsam an der Entwicklung von **PALM-4U** arbeiteten. Zusammen mit den Projekten **MOSAİK-2** und **3DO+M** war es das Ziel, ein praxistaugliches Stadtklimamodell zu entwickeln, das sowohl den Bedürfnissen von Kommunen und anderen Praxisanwendern entspricht als auch für die wissenschaftliche Forschung geeignet ist.

ProPolis verfolgte dabei die Mission, PALM-4U zu einem praxistauglichen Instrument weiterzuentwickeln, das die tägliche Planungsarbeit im städtischen Umfeld unterstützt und so dazu beiträgt, stadtklimatologische Aspekte angemessen zu berücksichtigen. Am Ende der Fördermaßnahme steht das Modell den Anwender*innen frei zur Verfügung und wurde in den operationellen Betrieb überführt.

Aus dieser Zielsetzung leiteten sich die für ProPolis zentralen Themenfelder ab:

- Verstetigungsstrategie zum operationellen Betrieb
- Praxistauglichkeit und Anwenderfreundlichkeit
- Kapazitätsaufbau zur eigenständigen Anwendung

Die Bearbeitung dieser Themen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Anwender*innen aus der Praxis: **12 Praxispartner** wurden über unterschiedliche Formate kontinuierlich in nahezu alle Aufgaben eingebunden. Zentrales Element hierfür waren die sogenannten **Experimentierräume**.



Praxis- und Projektpartner des Verbundprojekts ProPolis (GERICS, 2019)



Endprodukte des Verbundprojekts ProPolis (Fraunhofer IBP, 2024)

Kontakt

Fördermaßnahme
Stadtklima im Wandel

Förderkennzeichen
01LP1913 A - E

Projektkoordination
Climate Service Center Germany (GERICS)
Chilehaus, Eingang B, Fischertwiete 1
20095 Hamburg
Ansprechpartner:
Dr. Jörg Cortekar
joerg.cortekar@hereon.de
Tel.: +49 (0)40-226 338-445

Projektpartner
Deutsches Institut für Urbanistik
Fraunhofer-Institut für Bauphysik IBP
GEO-NET Umweltconsulting GmbH
TU Dortmund/Sozialforschungsstelle

Weitere Informationen
<https://www.uc2-propolis.de/>

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



TrinkWave Transfer



Großtechnische Erprobung neuer Entwicklungen bei der Sequentiellen Grundwasseranreicherung

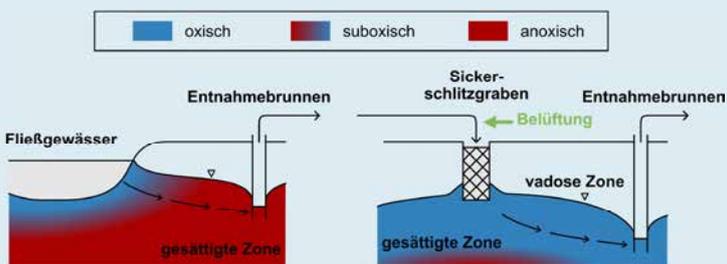
Aufbauend auf den langjährigen Erfahrungen in der Grundwasserbewirtschaftung und Uferfiltration in Deutschland wurden bereits neue Multibarrieren-Aufbereitungsprozesse für eine Wasserwiederverwendung entwickelt. Auch ohne den Einsatz technologisch und energetisch aufwendiger Techniken sind diese neuen Konzepte in der Lage eine einwandfreie Wasserqualität für die Stützung von Trinkwasserressourcen liefern zu können.

Die zentralen Technologieelemente dieses Konzeptes sind:

- sequentielle Grundwasseranreicherung - SMART (Sequential Managed Aquifer Recharge Technology)
- hocheffiziente Infiltration über Sickerschlitzgräben
- direkte Anreicherung des Wassers mit Sauerstoff (*in-situ* Eintrag von Elektronenakzeptoren)

Im Rahmen dieses BMBF-Folgeprojektes wird das Verfahren als Rückgrat einer weitergehenden Abwasserbehandlung bzw. bei der Nutzung belasteter Oberflächenwässer zur Trinkwasserproduktion weiterentwickelt.

Beim SMART-Verfahren werden durch den Eintrag von Elektronenakzeptoren, in diesem Fall der Anreicherung des Wassers mit Sauerstoff, während der Untergrundpassage/Filtration kontrollierte Redoxbedingungen entlang der Fließpfade realisiert. Hierdurch wird ein verbesserter mikrobiologischen Umsatz von anthropogenen Spurenstoffen etabliert.



Schematische Darstellung der sequentiellen Grundwasseranreicherung (SMART) mit Hilfe eines Sicker-Schlitzgrabens.



Foto: Berliner Wasserbetriebe (Sven Bock)

Versuchsfeld in Berlin Johannisthal während der Konstruktionsarbeiten des Sicker-Schlitzgrabens.

Des Weiteren stehen die betriebliche Optimierung, die Etablierung einer adäquaten Prozessüberwachung sowie eine mögliche Hochskalierung der Technologie im Vordergrund der Untersuchungen.

In TrinkWave Transfer wird das Verfahren, zusammen mit den Berliner Wasserbetrieben (BWB) und der BGS Umwelt GmbH, in seiner optimierten Form mit integrierter Sickerschlitzgrabentechnologie und aktiver hydrologischer Steuerung demonstriert.

Kontakt

Fördermaßnahme
WavE -Verbundprojekt TrinkWave Transfer:
Großtechnische Erprobung neuer Entwicklungen
bei der Sequentiellen Grundwasseranreicherung

Förderkennzeichen
02WAV1672A

Projektkoordination
Institut: Technische Universität München
Adresse: Am Coulombwall 3, 85748 Garching
Ansprechpartner: Prof. Dr.-Ing. Jörg E. Drewes
Mail: jdrewes@tum.de
Tel.: +49.89.289.13701

Projektpartner
Berliner Wasserbetriebe, Brandt Gerdes
Sitzmann (BGS) Umweltplanung GmbH,
Carl von Ossietzky Universität
Oldenburg

**Weitere
Informationen**



**Stand
März 2024**

Gestaltung: familie redlich, DLR Projektträger

Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



FloReST - Urban Flood Resilience – Smart Tools

Der Augmented Reality-Sandkasten ermöglicht den Zugang zum Thema Starkregen und Hochwasser für alle Altersklassen.

Die Beregnungs-Option mit Abflusssimulation zeigt anschaulich, wie sich Wasser bei unterschiedlichen Niederschlagszenarien im Gelände verhält.

Hintergrund:

In den letzten Jahren haben Starkregen und die daraus resultierenden Sturzfluten vermehrt beträchtliche Schäden an technischen und sozialen Infrastrukturen verursacht. Für die Schäden waren vor allem kleinere Gewässer bzw. hohe Oberflächenabflüsse fernab der eigentlichen Gewässerrläufe, sogenannte Sturzfluten, ursächlich.

Das Projektziel besteht darin, verschiedene Maßnahmen zu entwickeln, welche die Widerstandsfähigkeit urbaner Infrastrukturen gegen Starkregeneignisse verbessern können. Im Rahmen des Arbeitspakets „Risikokommunikation“ werden zudem Ansätze zur Sensibilisierung der Bevölkerung entwickelt und auf ihre diesbezügliche Eignung hin evaluiert. Ein Ansatz stellt dabei die AR-Sandbox dar.

Idee:

Ein AR-Sandkasten ermöglicht es spielerisch, die Bedeutung der Topografie für das Abflussverhalten und die direkten Auswirkungen von Landschaftsveränderungen zu begreifen und die daraus resultierenden Folgen besser nachvollziehen zu können.

Das projizierte Geländemodell zeigt dabei die (Sand-)Orographie mittels Farbverlauf von Grün (tiefe-), Gelb, Orange bis hin zu Rot/Braun (höher gelegene Bereiche).

Mithilfe einer Gesteinssteuerung erkennt die Kinect-Kamera die Position im Gelände, an der das jeweilige Niederschlagsereignis stattfinden soll. Dabei kann beobachtet werden, wie das Wasser entlang der Abflusswege seinen Weg zu den Vorflutern bzw. in die Senken sucht.



Beregnungsszenario am AR-Sandkasten

AR-Sandbox in der Risikokommunikation:

Die AR-Wassersimulation ist einfach und liefert trotzdem realistische Starkregenszenarios. Sie wird über den Projektrahmen hinaus als innovatives und attraktives Werkzeug eingesetzt, um partizipative Bürgerbeteiligung zu fördern, indem sie unter anderem auch benachteiligte Gruppen aktiv in die Hochwasservorsorge einbezieht und ein anschauliches Verständnis für komplexe Umweltprozesse bietet.

Indem über Schulprojekte auch Schüler als Multiplikatoren fungieren, tragen diese das Wissen und die Sensibilisierung für Hochwasserrisiken in ihre Familien, stärken das Problembewusstsein in ihrer lokalen Gemeinschaft und fördern so die aktive Implementierung präventiver Maßnahmen zum Hochwasserschutz auf lokaler und auch individueller Ebene.

Kontakt

Fördermaßnahme
Wasser-Extremereignisse (WaX)

Förderkennzeichen
02WEE1634D

Projektkoordination
Hochschule Koblenz
Konrad-Zuse-Straße 1
Ansprechpartner:
Lothar Kirschbauer, kirschbauer@hs-koblenz.de
Tel.: 02619528631

Projektpartner
Hochschule Trier,
Umweltcampus Birkenfeld,
Institut für
Softwaresysteme

Stand
März 2024



Stadt-Land-Zukunft

Konferenz Zukunftsstadt 2024

13. und 14. März | Alte Münze, Berlin



ReProLa – Aktionsplan Heimat für Regionalprodukte in der Metropolregion Nürnberg -Transportkooperationen

Im Rahmen des Bundesforschungsprojekts „Regionalproduktspezifisches Landmanagement in Stadt-Land-Partnerschaften am Beispiel der Metropolregion Nürnberg – ReProLa“ wurden Flächenbedarfe und Wertschöpfungspotenziale von Regionalprodukten untersucht. Im Austausch mit Akteuren auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene wurden dann die bedeutenden Aufgabenstellungen der Land- und Ernährungswirtschaft in der Region erfasst.

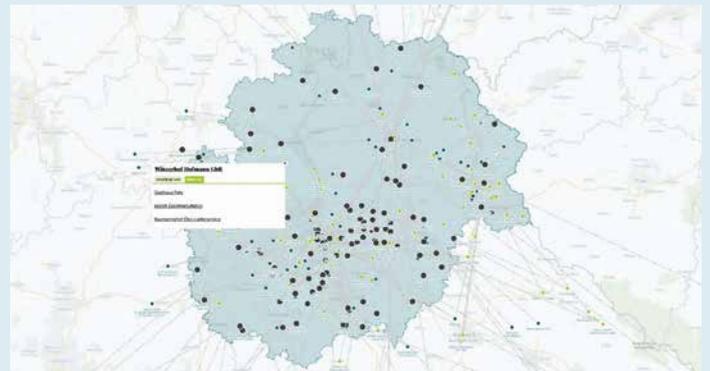
In einem Beteiligungsprozess erarbeiteten rund 350 Akteure aus Wissenschaft, Politik und Praxis den Aktionsplan „Heimat für Regionalprodukte“. Er enthält zehn strategische Projekte in den Bereichen Wertschöpfung steigern, Kulturlandschaften bewahren und landwirtschaftliche Flächen für Regionalprodukte erhalten.



Quelle: Metropolregion Nürnberg Geschäftsstelle – Katharina Gebauer

Als erste Metropolregion europaweit verfügt die Metropolregion Nürnberg damit über ein großräumiges Konzept, um landwirtschaftliche Flächen und die Herstellung regionaler Produkte zu sichern.

Eines der strategischen Projekte ist „Transportkooperationen für Regionalprodukte“. Die Regiothek GmbH hat eine digitale Plattform entwickelt, die Lieferbeziehungen zwischen Erzeugern und Abnehmern regionaler Produkte sichtbar macht. Mit Mitteln aus dem Projekt ReProLa hat die Regiothek ein zusätzliches Feature entwickelt: Die Lieferbeziehungen der registrierten Betriebe werden verglichen. Darauf basierend werden den Betrieben über die Plattform datenbasierte Vorschläge für konkrete Transportkooperationen gemacht.



Plattform Transportkooperationen, Regiothek GmbH

Die digitale Plattform funktioniert dann wie eine Art Mitfahrzentrale für Regionalprodukte. Neben der Einsparung von Kosten und CO₂-Emissionen können auch weitere Kooperationen und Vernetzung in der Regio-Food-Branche initiiert werden.



Die Plattform wird aktuell u.a. in den drei Landkreisen Nürnberger Land, Roth und Amberg-Weizsach im Praxistest erprobt.

Kontakt

Fördermaßnahme
Stadt Land Plus

Förderkennzeichen
123456789

Projektkoordination

Metropolregion Nürnberg
Theresienstraße 9 - 90403 Nürnberg
Dr. Patricia Schläger-Zirlik
metropolregion@metropolregion.nuernberg.de
Tel.: 0911 231 10519

Projektpartner
Regiothek GmbH

Weitere Informationen
regiothek.de/b/schnelle-und-guenstigere-lieferfahrten-fuer-lokale-erzeuger-gastronomen-und-einzelhaendler

Stand
März 2024