

Vorhabenbeschreibung im Rahmen der BMBF-Bekanntmachung:

„Nachhaltige Mobilität in regionalen Transformationsräumen – in Metropolregionen, Regiopolregionen und interkommunalen Verbünden“

Projekttitel: „Die Regionale Verkehrswende beschleunigen - Digitale Planungstools, schnellere Verwaltungsprozesse und Change Management für eine effektive Umsetzung von Maßnahmen“ (RegioProzess)

Fördersumme: 3.217.126,30 €

Laufzeit: 01.08.2024 bis 31.07.2029

Antragsteller und Verbundkoordinator:

Difu | Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Forschungsbereich Mobilität | Prof. Dr. Carsten Kühl, Luise Adrian

Zimmerstr. 13–15 | 10969 Berlin

Ansprechpartnerinnen:

Martina Hertel (Projektleiterin)

Tel: +49 30 39001 105 / E-Mail: Hertel@difu.de

Dr. Alexandra Bensler (Co-Projektleiterin)

Tel.: + 49 30 39001 240 / E-Mail: Bensler@difu.de

Verbundpartner:

VERBUNDPARTNER
REGIOPOLE / INTERKOMMUNALE VERBÜNDE
Regiopole Bielefeld (vertreten durch Stadt Bielefeld)
Landkreis Ludwigsburg mit Rems-Murr-Kreis und Städten Ludwigsburg, Waiblingen und Remseck
Landkreis Oberhavel
FORSCHUNG
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)
SHI Stein-Hardenberg Institut GmbH (SHI)

PRAXIS
Experience Consulting GmbH (eco)
FixMyCity GmbH (FMC)
ASSOZIIERTE PARTNER
<p>assoziierte Partner, u.a. Teil Forschungsbegleitkreis und zum Übertrag der Ergebnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regierungspräsidium Stuttgart und Bietigheim-Bissingen • Stadt Offenburg als Teil vom Mobilitätsnetzwerk Ortenau • OWL Verkehr GmbH und Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe • Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Verbundkoordination	
	<p>Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH Forschungsbereich Mobilität Geschäftsleitung: Prof. Dr. Carsten Kühl, Luise Adrian Zimmerstr. 13-15 10969 Berlin Ansprechpartner/-innen: Martina Hertel, Dr. Alexandra Bensler (Vertretung) Telefon: +49 30 39001 105, E-Mail: Hertel@difu.de</p>
Regiopole / interkommunale Verbünde	
	<p>Stadt Bielefeld Amt für Verkehr Olaf Lewald August-Bebel-Straße 92 33602 Bielefeld Ansprechpartner*innen: Barbara Choryan, Julian Püschel Telefon: +49 521 516505 E-Mail: julian.pueschel@bielefeld.de</p>
	<p>Landkreis Ludwigsburg Dezernat III – Recht, Ordnung und Verkehr Jürgen Vogt, Erster Landesbeamter Hindenburgstraße 40</p>

	<p>71638 Ludwigsburg Ansprechpartnerin: Madeleine Janker Telefon: +49 7141 144-42739 E-Mail: madeleine.janker@landkreis-ludwigsburg.de</p>
	<p>Landkreis Oberhavel Dezernat IV – Service, Mobilität und Sicherheit Katja Hermann Fachbereich Mobilität und Verkehr Steven-Benjamin Scholle Fachdienst Mobilität und Verkehrslenkung Adolf-Dechert-Straße 1 16515 Oranienburg Ansprechpartner: Julius Hauser, René Krohn Telefon: +49 3301 601 3642 E-Mail: rene.krohn@oberhavel.de</p>
Forschung	
	<p>Stein-Hardenberg Institut GmbH Geschäftsführer: Stephan Löbel Hardenbergstr. 8, 10623 Berlin Ansprechpartner: Stephan Löbel, Philipp Kuscher (Vertretung) Telefon: +49 177 3690693 E-Mail: loebel@shi-institut.de</p>
Praxis	
	<p>experience consulting GmbH Geschäftsführer: Markus Faul-Seebauer Herzog-Heinrich-Straße 32, 80336 München Ansprechpartner*innen: Dr. Jessica Le Bris, Stephan Vogl (Vertretung) Telefon: +49 1590 4289452 E-Mail: jessica.le-bris@experience-consulting.de</p>
	<p>FixMyCity GmbH Geschäftsführung: Boris Hekele, Heiko Rintelen Oberlandstraße 26-35 12099 Berlin Ansprechpartner: Boris Hekele, Heiko Rintelen (Vertretung) Telefon: +49 30 54908665 E-Mail: boris@fixmycity.de</p>

Inhalt

1. Zusammenfassende Darstellung des Projekts	5
2. Ausgangssituation, Problemstellung und Forschungsbedarf	6
2.1 Ausgangssituation und gesellschaftlicher Problemlösungsbedarf	6
2.2 Stand der Wissenschaft und Technik, eigene Vorarbeiten und Forschungsbedarf	8
2.2.1 Interkommunale Planungsstrukturen und -prozesse – Zusammenarbeit verbessern für passgenaue regionale Lösungen	9
2.2.2 Verwaltungsinterne Prozesse optimieren – kommunale Beispiele auf die interkommunale Ebene übertragen skalieren	10
2.2.4 Potentiale der Digitalisierung nutzen – Digitale Tools zur Stärkung interkommunaler Zusammenarbeit erfolgreich einführen	13
2.2.5 Ausblick: RegioProzess-Forschungsfragen	15
2.3 Bezug zu den förderpolitischen Zielen	16
3. Arbeitsplan und Methoden	17
3.1 Übersicht: Vorhaben und Zusammenwirken der Arbeitspakete	17
3.2 Arbeitspaket 1: Projektsteuerung	20
3.3 Arbeitspaket 2: Grundlagenanalyse zu interkommunaler Zusammenarbeit und der erfolgreichen Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen	22
3.4 Arbeitspaket 3: Leitbildprozess “nachhaltige Mobilität”	24
3.4.1 Arbeitspaket 3.1: Entwicklung eines Leitbildes für eine regionale nachhaltige Mobilität	25
3.4.2 Arbeitspaket 3.2: Konzept zur Leitbildverankerung	28
3.4.3 Arbeitspaket 3.3: Leitbildkommunikation – Übersetzung des Leitbildes in einen digitalen Auftritt in Form einer Projekt-Website	29
3.5 Arbeitspaket 4: Netzwerk-, Struktur- und Prozessanalyse der Modellregionen	30
3.6 Arbeitspaket 5: Entwicklung und Erprobung von Werkzeugen zur Umsetzung governancebezogener Veränderungsvorhaben in den Modellregionen	34
3.7 Arbeitspaket 6: Entwicklung und Implementation digitaler Tools zur verbesserten Steuerung von Transformationsräumen	41

3.8	Arbeitspaket 7: Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen in den Modellregionen	49
3.9	Arbeitspaket 8: Wirkungs- und Prozessevaluation der Verkehrswendemaßnahmen in den Modellregionen	55
3.10	Arbeitspaket 9: Wissenschaftskommunikation und Wissenstransfer	59
4.	Kooperation und Arbeitsteilung innerhalb des Verbundvorhabens	63
5.	Erwartetes Ergebnis, Anwendungspotenzial, Verwertungsplan.....	65
5.1	Projektweiter Verwertungsplan	66
5.1.1	Wirtschaftliche Erfolgsaussichten	66
5.1.2	Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit	67
5.2	Partnerspezifische Verwertungspläne	68
6.	Zeit-, Arbeits- und Finanzierungsplan	83
6.1	Arbeitsplan	83
6.2	Finanzierungsplan	87
6.3	Zeitplan mit Meilensteinen	88
6.4	Notwendigkeit der Zuwendung	90
6.5	Schutzrechteerklärung.....	90
6.6	EU-Erklärung	90
Anhang 1	Übersicht Änderungsbedarfe/Hinweise aus dem Begutachtungsprozess	92
Anhang 2	Referenzen – Organisationen mit Lebensläufen & Projekten.....	95
I.	Deutsches Institut für Urbanistik	95
II.	Experience Consulting GmbH (ECO).....	105
III.	SHI Stein-Hardenberg Institut.....	116
IV.	FixMyCity.....	122
Anhang 3	Literaturverzeichnis	131

1. Zusammenfassende Darstellung des Projekts

Regionale und interkommunale Zusammenarbeit stärken sowie Maßnahmen zur Mobilitätswende gemeinsam, effektiver und schneller umsetzen – das sind die zentralen Ziele von „RegioProzess“. Dafür werden in RegioProzess zwei zentrale Instrumente entwickelt, die in drei Modellregionen erprobt werden: ein Change-Management-Werkzeugkasten, um Verwaltungsstrukturen und -prozesse effizienter zu gestalten und Arbeitskulturen zu verändern sowie ein digitales Planungstool, den Trassenscout. Gemeinsam wirken die beiden Instrumente am stärksten. Sie sollen auch jenseits der Projektlaufzeit im Planungsalltag umgesetzt werden können, um eine Transformation zu nachhaltiger Mobilität zu beschleunigen.

Das Vorhaben wird in drei Modellregionen erprobt: der Regiopole Bielefeld, dem Landkreis Ludwigsburg sowie dem Landkreis Oberhavel. Diese weisen neben unterschiedlichen raumstrukturellen und sozioökonomischen Voraussetzungen auch verschiedene Ausgangssituationen für die Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität auf. In jeder Region arbeiten die Partner*innen in Reallaboren zusammen, die zwei Komponenten umfassen: Das Reallabor „Verwaltung und regionale Governance“ und das Reallabor „Verkehrswendemaßnahmen“.

Im ersten Schritt des Vorhabens wird der Stand der Forschung und Praxis zu den Voraussetzungen für interkommunale Zusammenarbeit, den Hemmnissen und Lösungsansätzen für eine effektive Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen sowie zu Indikatoren für nachhaltige Mobilität aufbereitet (AP2). Im Anschluss wird gemeinsam mit den Partner*innen in den Modellregionen ein regionales Leitbild für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung erarbeitet (AP3). Diese Leitbilder dienen dazu, Nachhaltigkeit als Leitidee in Forschungskonzept und -umsetzung zu verankern: Zum einen können die Projektmaßnahmen so ausgerichtet und gestaltet werden, dass sie optimal nachhaltig wirken. Zum anderen werden regionale und lokale Akteur*innen befähigt, auch über das Projekt hinaus nachhaltige Transformation in ihren Regionen anzustreben. Im nächsten Schritt wird die Ausgangssituation in jeder Region in Bezug auf interkommunale Planungs- und Steuerungsstrukturen und Verwaltungsprozesse im Bereich Mobilität erhoben und Lösungsansätze für effektivere und schlankere Governancestrukturen entwickelt (AP4). Daraus werden Handlungsempfehlungen abgeleitet, wie die Verwaltungsarbeit im Bereich nachhaltiger Mobilität effizienter und auch innovativer gestaltet werden kann. Mit verschiedenen Ansätzen des Change Management werden ausgewählte Empfehlungen aufgegriffen und erprobt (AP5). In Rahmen des Erprobungsprozesses kommt das digitale Tool „Trassenscout“ zum Einsatz und wird anhand der

Erfahrungen weiterentwickelt (AP6): Der Trassenscout ermöglicht es, in Planungsprozessen verwaltungsinternes wie -externes Wissen miteinander zu verknüpfen und nutzbar zu machen. So können neben interkommunalen Verwaltungsakteur*innen auch externe Stakeholder*innen wie Träger öffentlicher Belange (TÖBs), Verbände/Vereine sowie weitere lokale Interessensträger*innen optimal eingebunden werden. Den konkreten Rahmen für die Erprobung der Governance-Ansätze und der digitalen Tools bilden in allen drei Regionen die Reallabore „Verkehrswendemaßnahmen“ (AP7): Deren Schwerpunkte sind zum einen die ÖPNV-Stärkung in Form von (Schnell-)Bussystemen, der Reaktivierung einer Regionalbahnlinie und der (Weiter-)Entwicklung von On-Demand-Dienstleistungen. Zum anderen werden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung betrachtet, konkret der (Aus-)Bau von Radschnellwegen.

Die Ergebnisse werden schließlich durch nutzergruppenspezifische Kommunikationsprodukte an Entscheidungsträger*innen in Regionen und Kommunen sowie in die wissenschaftliche Gemeinschaft vermittelt (AP9).

2. Ausgangssituation, Problemstellung und Forschungsbedarf

2.1 Ausgangssituation und gesellschaftlicher Problemlösungsbedarf

Für die Erreichung der im Klimaschutzgesetz verankerten Ziele ist nicht nur eine tiefgreifende, sondern auch eine schnelle und wirksame Transformation in Stadt und Land notwendig. Die Entwicklung innovativer Mobilitätslösungen und nachhaltiger Verkehrsangebote fokussierte in der Vergangenheit stark auf die Innenstädte von Metropolen und Großstädten, auch für den ländlichen Raum wurden Alternativen entwickelt. Im Rahmen der Förderkulisse bspw. von BMBF und BMEL wurden nennenswerte und sichtbare Erfolge erzielt. Verkehr findet jedoch vor allem in regionalen Verflechtungsräumen statt, die städtische und ländliche Räume verbinden. Die Kommunen als zentrale Akteure stehen hier vor der großen Herausforderung, insbesondere dann, wenn Projekte über kommunale Grenzen hinweg realisiert werden sollen. Es gilt, genauer zu untersuchen, unter welchen Bedingungen interkommunale Kooperation im Handlungsfeld nachhaltige Mobilität gelingen kann.

Hinzu kommt, dass trotz positiver Entwicklung und Erfolge im Bereich nachhaltiger Mobilität das Tempo der Veränderung bisher nicht ausreicht. Bisherige Forschungen verdeutlichen, dass die Transformation in den bestehenden hierarchischen Verwaltungsstrukturen und der damit einhergehenden mangelnden Netzwerk- und Kooperationsfähigkeit, den linearen und nicht-digitalen

Arbeits- und Planungsprozessen sowie fehlender Trans- und Interdisziplinarität nur schleppend vorangeht. Auch der konfliktreiche politische und öffentliche Diskurs verlangt nach mehr Aufmerksamkeit, professionellem Know-How in Kommunikation und Wissenstransfer, Transparenz und adäquaten Ressourcen in den Kommunalverwaltungen.

Es gilt daher, Kommunen zu motivieren und zu befähigen, in regionaler bzw. interkommunaler Zusammenarbeit, Maßnahmen der Mobilitätswende schneller und gemeinsam umzusetzen. Effizientes Verwaltungshandeln ist hierfür unabdingbar. Ein zentraler Hebel ist dabei die verbesserte interkommunale Zusammenarbeit der handelnden Akteur*innen (bspw. Landkreise, Gemeinden, Landesbetriebe, ÖPNV-Unternehmen) und die verbesserte Einbindung externer Stakeholder (bspw. TÖBs, Verbände und Bürger*innen). Mit Blick auf den Fachkräftemangel sind (digitale) Lösungen für personaleffiziente Verwaltungs- und Planungsverfahren (besonders) gefragt. **Hier setzt das Projekt RegioProzess an: Regionale Verwaltungsverfahren werden mit Hilfe innovativer digitaler Tools, Prozessanalysen und -beratungen sowie Elementen des Change Managements optimiert und somit die Umsetzung der Maßnahmen vor Ort beschleunigt.** Dazu werden in drei Modellregionen Verwaltungs- und Governancestrukturen analysiert und weiterentwickelt sowie zur Effizienzsteigerung digital unterstützt. Die entwickelten Lösungen werden bei der Umsetzung lokaler Maßnahmen (bspw. Einrichtung eines Schnellbussystems in der Regiopole Bielefeld) unmittelbar angewendet. Die lange Projektlaufzeit erlaubt es, organisatorische, soziale und technische Innovationen nicht nur vor auszudenken, sondern auch testweise zu implementieren, zu evaluieren und im Idealfall dauerhaft zu verankern. Am Ende des Projekts sind je Modellregion:

- Leitbilder zur nachhaltigen Mobilität und regionalen Zusammenarbeit (weiter)entwickelt und regional verankert,
- umsetzungsstarke regionale Planungs- und Steuerungsstrukturen (weiter)entwickelt,
- Angebotsverbesserungen im Umweltverbund (ÖPNV inkl. On-Demand-Dienstleistungen, Radverkehr) in den Reallaboren umgesetzt und hinsichtlich Prozess und Wirkung evaluiert,
- innovative, digitale Tools in Form von Demonstratoren und Prototypen zur Unterstützung von (inter)kommunalen und akteursübergreifenden Abstimmungen sowie für das externe Stakeholder-Management entwickelt, erprobt und implementiert,
- Handlungsempfehlungen für die Übertragbarkeit Maßnahmen im Umweltverbund sowie für prozess- und strukturbezogenen Lösungen aus den Modellregionen formuliert.

2.2 Stand der Wissenschaft und Technik, eigene Vorarbeiten und Forschungsbedarf

Die Komplexität der notwendigen Transformation des Verkehrssystems ist politisch erkannt. Problematisch dabei ist, dass die damit verbundenen Herausforderungen nicht von einzelnen Gebietskörperschaften gelöst werden können, sondern regionaler sowie interkommunaler Kooperationen bedürfen und von verschiedenen Planungsreferaten und angrenzender Fachbereiche integriert gelöst werden müssen. Die Gespräche im Städtenetzwerk des BMBF-Projekts „KoRa“¹ haben bzgl. der Radverkehrsplanung u.a. ergeben, dass beispielsweise die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Leipzig und der angrenzenden Regionen deutliches Verbesserungspotential existiert.

Die Kommunen, die eine Mobilitätswende anstreben, ringen dabei oftmals mit ihren eigenen Verwaltungsstrukturen und -prozessen: Auch nach Reformansätzen, wie dem *Neuen Steuerungsmodell*, arbeitet der Großteil der Kommunalverwaltungen nicht ziel- und ergebnisorientiert sondern budgetfokussiert (vgl. Bogumil und Holtkamp 2013, 79ff.). Verantwortungsübernahme und Gestaltungskultur sind verwaltungskulturell ausbaufähig (vgl. Prochazka et al., S. 5), Anreize für die (freiwillige) interkommunale Zusammenarbeit aus kommunaler Sicht schwach (vgl. Zimmermann 2018)).

Hinzu kommt, dass im Zuge der Digitalisierung fortlaufend neue Technologien und digitale Möglichkeiten entstehen: Sie so einzusetzen, dass sie nachhaltig wirken, ist für eine nachhaltige (räumliche) Transformation zentral.

Notwendig ist demnach ein Wandel der (inter-)kommunalen Arbeitskultur, verwaltungsinterne wie -externe Strukturen, Prozesse und Arbeitskulturen müssen reflektiert und weiterentwickelt werden (vgl. Meyer 2020, S. 76). Digitale Tools können zu einer effizienteren Umsetzung von Planungen beitragen, wenn sie in eine solche neue Arbeitskultur eingebettet werden. Dafür braucht es ein proaktives Change Management. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden der bisherige Stand der Wissenschaft und Praxis sowie Forschungsbedarfe zu den Themen interkommunaler Zusammenarbeit, der Rolle von Verwaltungsprozessen und -strukturen im Kontext von Verkehrswendemaßnahmen sowie zu den Potentialen digitaler Tools für eine effektivere Planung und Stakeholder-Beteiligung dargestellt.

¹ Vollständiger Projekttitel „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“

2.2.1 Interkommunale Planungsstrukturen und -prozesse – Zusammenarbeit verbessern für passgenaue regionale Lösungen

Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsangebote, wie beispielsweise Schnellbusse oder Radschnellwege, überschreiten oft kommunale Grenzen. Sie bedürfen daher entsprechender Planungsansätze, die über die Grenzen von Gebietskörperschaften hinausgehen. Grundsätzlich ist interkommunale Kooperation potentiell mit großen Vorteilen für die beteiligten Kommunen verbunden: Zusätzlich zum direkt entstehenden Mehrwert bei grenzüberschreitenden Mobilitätsprojekten können weitere Stärken und Synergieeffekte entstehen (vgl. Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBD.NRW) 2022, S. 16): Durch interkommunale Kooperation können finanzielle und personelle Ressourceneffizienz gestärkt werden, wenn beispielsweise organisatorische Doppelstrukturen rückgebaut, Kompetenzen gebündelt und potentiell vertieft werden. Verantwortung und Risiken können auf mehrere Kommunen verteilt, regionale Entwicklung kooperativ-abgestimmt statt potentiell konkurrierend gestaltet werden.

Zugleich können aus der Kooperation aber auch „Nachteile und Belastungen unter den betroffenen Kommunen“ entstehen (Michalski und Pätzold 2020, S. 9), die es auszugleichen gilt: Flächenbedarfe und mögliche Kosten müssen möglichst gerecht bzw. im Sinne aller aufgeteilt werden. Machtverluste von Kommunen zugunsten interkommunaler Strukturen können auftreten, zusätzliche (Transaktions-)Kosten bei der Initiierung und Begleitung solcher Kooperationen entstehen. Auch können ungleiche kommunale Ausgangsvoraussetzungen wie Größe, Wirtschafts- und Finanzkraft das Aushandeln kommunaler Interessen in interkommunalen Geflechten erschweren (vgl. Zimmermann 2018, S. 1216). Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Potentiale interkommunaler Kooperation bisher noch nicht ausgeschöpft werden (ebd.). Oftmals überwiegen die Hürden und angenommenen Transaktionskosten, sodass eine Kooperation nicht in Angriff genommen wird. Hier gilt es genauer zu verstehen, welche Anreize gesetzt werden können, um diese Hürden zu überwinden.

Konzeptionell wurden die Voraussetzungen für interkommunale Kooperation gut erforscht (vgl. Kiepe (2010) bis hin zum aktuellen **UBA-Projekt interkommunalMobil**, s. difu.de/17111), Forschungs- und Experimentierbedarf besteht hingegen bei der Umsetzung solcher Kooperationen speziell im Handlungsfeld nachhaltige Mobilität. Dafür wurde in einem **Eigenprojekt des Difu „Lasten-Nutzen-Ausgleich in der interkommunalen Planung“** u. a. für den Mobilitätssektor Instrumente der interkommunalen Zusammenarbeit identifiziert (difu.de/12727) und in einem Folgeprojekt auf Praxistauglichkeit getestet (difu.de/15759). Das Testen der Kooperationsinstrumente

erwies sich als nur bedingt möglich: Es fehlten personelle und finanzielle Ressourcen sowie insbesondere in kleinen Kommunen Wissen zu interpersoneller Kooperation. Zu Projektbeginn war keine Institution als „regionaler Kümmerer“ vorhanden – bei der Suche nach einem solchen sorgten sich Kommunen um die Einschränkung ihrer regionalen Hoheit. Schließlich stieß die interkommunale Kostenaufteilung auf praktische Umsetzungsgrenzen.

Ausgewählte gute Beispiele zur interkommunalen Umsetzung geben Aufschluss über Erfolgsfaktoren: So institutionalisierten zehn Kommunen im Ortenaukreis Baden-Württembergs im Rahmen des **BMBF-Projekts Mobilitätsnetzwerk Ortenau** (difu.de/15637) ihre interkommunale Zusammenarbeit vertraglich via Satzung: Gemeinsam planen die Kommunen unter anderem ein Netz von Mobilitätsstationen, um interkommunalen Pendlerströmen zu begegnen. Das Beispiel zeigt, dass es bereits etablierte organisatorische und rechtliche Formen gibt, um interkommunale Kooperation zu etablieren. Im Rahmen von RegioProzess soll näher untersucht werden, welche Ansätze für unterschiedliche räumliche Kontexte und Handlungsfelder zielführend sind und wie gute Beispiele auf andere interkommunale Geflechte und Koordinationsbereiche übertragen werden können.

In der Zusammenschau zeigt sich, dass es notwendig ist, praktische Vorgehensweisen zu interkommunalen Kooperationen weiter zu erforschen, um Kooperationsanreize zu identifizieren und Hemmschwellen abzubauen und durch konkrete Empfehlungen, Kommunen in interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit zu bestärken.

2.2.2 Verwaltungsinterne Prozesse optimieren – kommunale Beispiele auf die interkommunale Ebene übertragen skalieren

Eingangs ist der Bedarf nach strukturellen, prozessualen und kulturellen Weiterentwicklungen in Kommunalverwaltungen deutlich geworden, um (inter-)kommunale Mobilitäts Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen. Kozica et al. (2019) schlagen im Sinne einer lernenden Verwaltung vor, flache Organisationsstrukturen, geringe Arbeitsteilungen, Teamarbeit und organisatorische wie auch zeitliche Flexibilität zu stärken.

Eine Möglichkeit, auf die komplexen Herausforderungen bei der Transformation der Verkehrssysteme zu reagieren, sind Neustrukturierungen innerhalb kommunaler Verwaltungen. So haben bspw. die Städte Hamburg, Frankfurt/Main und Berlin Stabstellen für die Förderung des Radverkehrs gegründet. Diese haben einerseits eine starke Außenwirkung, indem sie die Relevanz des Handlungsfelds signalisieren. Nach innen gerichtet können sie dazu beitragen „verwaltungsinterne Blockaden zu lösen und ‚Mut zum radikalen Denken‘ zu fördern“ (Stein et al. 2022, S. 32).

Integrierte Mobilitätsentwicklung haben verschiedene Städte innerhalb der letzten fünf Jahre durch die Entwicklung eigener Mobilitätsdezernate bzw. -behörden vorangetrieben, in denen Wissen, Kompetenzen und Ressourcen aus relevanten Organisationseinheiten wie Wirtschaft und Bauen gebündelt wurden, so etwa in Hamburg, München und Frankfurt/Main. In einigen Fällen wurden agile Projektgruppen oder Lenkungsgruppen etabliert um den fachübergreifenden Austausch zum Beispiel bei der Umsetzung von Fahrradstraßen zu fördern (ebd.) Ähnliche Ansätze wurden etwa auch im Bereich der Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bereits erprobt (vgl. Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2020, 68ff.).

Begleitforschung und Monitoring dieser Neustrukturierungen stehen allerdings aus – und es stellt sich die Frage, wie sich der Aufbau solcher Organisationseinheiten in ländlicheren und kleinen bzw. mittleren Landkreisen gut gestalten lässt, etwa im Landkreis Oberhavel.

Im **BMBF-MobilitätsZukunftsLabor Forschungsprojekt „KoRa“** (<https://difu.de/16316>) wurden erste praktische Erfahrungen bei der Weiterentwicklung von Strukturen und Arbeitskulturen in Kommunalverwaltungen gesammelt. Dort zeigte sich, dass effizientes Verwaltungshandeln ein zentraler Hebel für eine effektivere Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen auf kommunaler Ebene ist. Hierarchische Verwaltungsstrukturen und analoge Arbeits- und Planungsprozesse behinderten die Umsetzung von Maßnahmen. Weitere Hemmnisse zeigten sich in der fehlenden Interdisziplinarität, im Umgang mit externen Stakeholdergruppen sowie in skeptischen Einstellungen zur Mobilitätswende bei den Mitarbeitenden und wenig flexible Arbeitskulturen.

Diese Hemmnisse bestanden nicht nur in Bezug auf die Radverkehrsplanung, sondern sind auch auf andere Handlungsfelder wie bspw. den ÖPNV übertragbar. Zugleich zeigte sich ein Kontrast bei den Herausforderungen städtischer und regionaler Kontexte. In den Regionen fehlt es oft an Grundlagenwissen zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten und die Handlungsfähigkeit der Akteur*innen ist aufgrund des komplexeren Zuständigkeitsgeflechts begrenzt. Vergleichbar sind hingegen die Herausforderungen bei neuen (digitalen/ agilen) Arbeitskulturen oder Einstellungen gegenüber der Mobilitätswende in Bürgerschaft, Politik und Verwaltung. Umso wichtiger ist es, die Fragen aus dem KoRa-Projekt mit seinem städtischen Fokus auch im regionalen Kontext zu stellen und Lösungsansätze für effektivere Formen der Zusammenarbeit und Kommunikation in interkommunalen Verbünden zu schaffen.

Binnenstrukturelle und -kulturelle Veränderungen denkbar und erlebbar zu machen wird jenseits von KoRa auch in anderen Kommunen getestet, etwa in der **Stadt Heidelberg**: Um die Effizienz der

Kommunalverwaltung im **Amt für Mobilität** zu stärken, identifizierten die Mitarbeitenden in einer zweiwöchigen Klausur zentrale Herausforderungen und entwickelten dafür ko-kreativ Lösungen, für beispielsweise klarere Priorisierungen und „mehr Agilität und Entscheidungsfreiräume“ (vgl. Schmidt-Lamontain 2023), kriteriengestützte Ziele und einen präziseren Abgleich zwischen Ressourcen und Aufgaben. Der Erfolg des Ansatzes spiegelt sich u. a. in einer verstärkten Attraktivität der Stadt Heidelberg als Arbeitgeber wider: Das Amt erhalte auf Stellenausschreibungen hin seitdem mehr Bewerbungen. Vertiefend erforscht werden sollten demnach die Potentiale von Kreativmethoden in (inter-)kommunalen Verwaltungen mit ihrer spezifischen Arbeitskultur: Durch entsprechendes Ausprobieren sind Erfolgsfaktoren und Hemmnisse zu identifizieren und Umsetzungshinweise für eine Übertragbarkeit in andere Kommunen zu formulieren und zu skalieren.

2.2.3 Verwaltungsexterne Akteur*innen beteiligen – Wissen nutzen und Stakeholder befähigen, um Mobilitätsstrukturen zu verändern

Die Stärken beim Einbinden relevanter Akteur*innen aus Wirtschaft und Verkehrsunternehmen, Verbänden und Vereinen sowie Bürger*innen in kommunale Vorhaben sind spätestens durch das sog. Partizipationsrad (vgl. Davidson 1998) bekannt geworden: Akteur*innen können ihre eigene Expertise und ihr lokales Wissen beisteuern, konzeptionell mitwirken oder gar befähigt werden, selbst Vorhaben umzusetzen. Die verschiedenen Formen der Beteiligung tragen dazu bei, lokales bzw. fachspezifisches Wissen für Verwaltungen nutzbar zu machen. Beteiligung jenseits der formell vorgeschriebenen Verfahren zu konzipieren und umzusetzen ist in Kommunalverwaltungen allerdings unterschiedlich weit etabliert: Während ressourcenstarke Verwaltungen teils über eigene Partizipationsstabstellen verfügen, etwa in der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, stehen insbesondere kleinere und ländliche Kommunen oftmals erst am Anfang, ihr Wissen um Partizipationsformate und Kooperationen aufzubauen (vgl. Knobloch 2022, 119ff.). Das RegioProzess-Reallabor ‚Verwaltung und regionale Governance‘ ist hierfür ein geeignetes regionales Lern- und Transferfeld.

Für regionale Beteiligungsansätze müssen zudem eigene Beteiligungsformate eingesetzt werden, wie im **BWMSB-Projekt Koordinierungs- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities** (difu.de/16784) deutlich geworden ist. Das Projekt begleitet neben Städten auch Kommunalverbünde und Regionen darin, technologische Entwicklungen „smart“ für ihre Stadtentwicklung einzusetzen. Bei *regionalen* Bürgerbeteiligungsverfahren für Strategieentwicklung und zur Einführung von Maßnahmen zeichnete sich ab, dass der Bezug zum lokalen Alltag der Bürger*innen her-

gestellt werden muss, um diese zur Beteiligung zu motivieren. Dafür waren lokale Schwerpunktsetzungen sowie Präsenztermine vor Ort notwendig – anschließend wurden die Ergebnisse auf einer regionalen Ebene zusammengeführt. Über Erfahrungen mit lokalen Beteiligungsformaten, die für regionale Vorhaben skaliert bzw. weiterentwickelt werden können, verfügt das Projektkonsortium etwa in Form des **Projekts Handbuch Betriebliches Mobilitätsmanagement** (vgl. Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2020, durchgeführt von eco) über einen selbst entwickelten Kommunikations-Werkzeugkasten. Praktisch erlebbar gemacht wurden neu eingeführte Mobilitätsangebote etwa im Rahmen des BMU-Projekts city2share (difu.de/10708): In großstädtischen Modellquartieren wurden Mobilitätsangebote wie E-Carsharing und Pedelecs in Mobilitätsstationen integriert, wo sie von Bürger*innen getestet werden konnten. Dadurch wurden Nutzungsbarrieren reduziert und Kompetenzen für die Angebotsnutzung aufgebaut. Schließlich konnten Nutzende die Angebote durch standardisierte Befragungen wie auch Fokusgruppendifkussionen bewerten und Wünsche zur weiteren Angebotsgestaltung formulieren. Die Frage ist aber, wie solche Ansätze auf eine regionale Ebene übertragen werden könnten: Die regionale Ebene kennt (abgesehen von Ausnahmen wie beispielweise der Region Hannover) keinen zentralen Akteur, der für die Umsetzung solcher Prozesse zuständig ist. Kommunen dazu zu befähigen, lokale Beteiligungs- und Erlebnisformate insbesondere für den ländlichen Raum regional zu konzipieren, mit den gegebenen Ressourcen umzusetzen und zu verstetigen – hierzu besteht weiterer Forschungsbedarf.

2.2.4 Potentiale der Digitalisierung nutzen – Digitale Tools zur Stärkung interkommunaler Zusammenarbeit erfolgreich einführen

Digitale Werkzeuge werden bereits seit einigen Jahren in immer mehr Kommunalverwaltungen eingesetzt – seien es Digitale Zwillinge für eine datenbasierten Stadt- und Mobilitätsentwicklung (etwa München, Hamburg und Leipzig mit ihrem ‚Connected Urban Twins‘-Projekt (CUT)) oder Beteiligungs-Apps wie die HEIDI- und die Smart-Village-App² als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Bürger*innen. In der bisherigen Forschung zu diesen Tools zeigt sich, dass digitale Werkzeuge nicht isoliert betrachtet werden sollten: Ihre Effektivität hängt davon ab, wie gut sie in die jeweiligen (inter-) kommunalen Arbeitsprozesse eingebettet sind. Für ein zielgerichtetes und nachhaltiges Wirken im Sinne des E-Government-Ansatzes ist es ratsam, Digitalisierungsschritte

² S. <https://heimat-digital.com/> bzw. <https://smart-village.app/>

zeitgleich mit Prozessoptimierungen und -verschlankungen im Sinne einer innovationsfördernden Arbeitskultur zu gehen (vgl. Meyer 2020, S. 76). Die strukturellen und prozessualen Veränderungen sollten sich dabei in den digitalen Tools widerspiegeln, etwa in der Datenverfügbarkeit und den Datenflüssen (vgl. Meuche 2022, S. 106). Z. B. ist zu klären: Welches Referat liefert welche Daten? Wer ist zuständig für die Integration verschiedener Datenbestände? Insbesondere wenn mehrere Kommunen zusammenarbeiten sollen braucht es entsprechende Tools, die auf gemeinsam entwickelte IT-Standardisierungen zurückgehen (vgl. Schophaus 2022, S. 65). Eine zentrale Anforderung an die Tools ist zudem, dass sie Beteiligungsprozesse mit (regionalen) Stakeholder*innen und Bürger*innen erleichtern. Insgesamt tragen also zwei zentrale Merkmale zu einer effektiven digitalen Zusammenarbeit zwischen Kommunen bei: (1) funktionspezifisch adaptierte und interkommunal standardisierte Tools und (2) neue Arbeits- und Kooperationskulturen mit ihren entsprechenden Denk- und Handlungsweisen, für die die Verwaltungsmitarbeitenden gewonnen werden.

Daran anknüpfende Herausforderungen und Potentiale zeigten sich im **NRVP-Forschungsprojekt "Baukasten-RSV"** (durchgeführt von FMC)³. Landkreisen und Kommunen fehlt es bei der Umsetzung von Maßnahmen, wie bspw. Radschnellverbindungen – ein in Deutschland verhältnismäßig neuem Infrastrukturelement – weithin an geübter Governance, Konzepten zur interkommunalen Zusammenarbeit und digi-

talen Tools zur Steuerung derartiger (Groß)Bauprojekte. Denn eine Vielzahl an lokalen und regionalen Stakeholdern müssen einbezogen, diverse Interessen wie auch fachliche Aspekte müssen berücksichtigt werden, während die

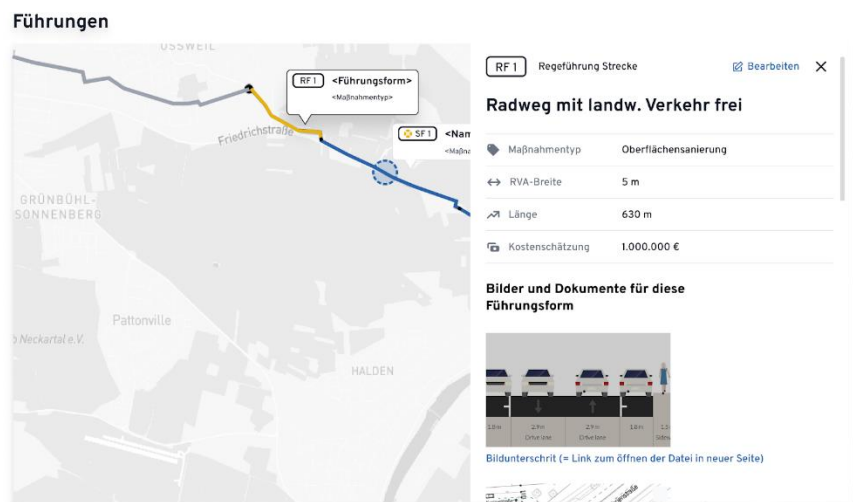


Abbildung 1: Trassenscout für interkommunale Abstimmungsprozesse, siehe auch <https://trassenscout.de> (testweise Implementation)

politische Unterstützung über die lange Laufzeit sichergestellt sein will. Als Lösungsansatz wurde die Anwendung „Trassenscout“⁴ (vgl. Abb. 1) als *proof of concept* zur Steuerung interkommunaler

³ vgl. auch Zwischenergebnis zu Abstimmungsprozessen in der Berliner Verwaltung im Kontext Radschnellverbindungen: <https://radschnellverbindungen.info/abstimmungen/abstimmungsprozesse>

⁴ siehe auch <https://trassenscout.de> (testweise Implementation)

Abstimmungsprozesse sowie zur Abbildung konkreter kommunaler Planung konzipiert. Gleichzeitig bekommen Koordinator*innen mit dem Trassenscout strategische Tools an die Hand, um Prozesse besser zu steuern und Stakeholder gezielt und wirksamer einzubinden (z.B. auch durch frühzeitige und aktive Einbindung von Bürger*innen). Herausforderungen in der Governance, wie z.B. die Rolle von Mittelbehörden, Gemeinde- und Landräten sind identifiziert und Lösungen konzeptionell vorgedacht. Ein Übertrag auf das Regierungspräsidium Stuttgart als verantwortliche Mittelbehörde und Aufgabenträger für den RS 21 ist im Projekt vorgesehen. Im Rahmen des noch laufenden **BMBF-MobilitätsWerkstatt2025 Forschungsprojekt "NUDAFA"**⁵ (durchgeführt von FMC) wurden zudem Potenziale von OpenStreetMap und damit verbundene ko-kreative Planungsprozesse untersucht. Entstanden sind nachweislich übertragbare Crowdsourcing-Verfahren zur Gewinnung von planungsrelevanten Daten. Bürger*innen können so konstruktiv und wirksam in kommunale Planungsprozesse eingebunden werden. Sie erlernen in Crowdsourcing-Workshops das Vorgehen zum Sammeln von Daten und die Handhabung der vorgesehenen Tools. Die gesammelten Daten speichern die Tools in der OpenStreetMap-Datenbank. Die so gewonnenen Daten werden in Form von thematischen digitalen Karten für die Planung automatisiert aufbereitet und sind prototypisch im "Radverkehrsatlas" (Radverkehrsatlas – Daten für die Radverkehrsplanung 2024) implementiert. Im Zusammenspiel mit dem "Trassenscout" werden so Transformationsprojekte datenbasiert steuerbarer gemacht. Sie werden für die Modellregionen in RegioProzess angepasst und zu einem Demonstrator weiterentwickelt.

2.2.5 Ausblick: RegioProzess-Forschungsfragen

Vom Stand der Wissenschaft und Technik ausgehend zielt RegioProzess auf die folgenden Forschungsfragen ab.

- Was sind Erfolgsfaktoren für gelungene interkommunale und regionale Kooperationen im Kontext einer Mobilitätswende? Wie können Anreize für gelebte interkommunale und regionale Kooperationen geschaffen und Hürden abgebaut werden?
- Welche interkommunalen Organisations- bzw. Kooperationsformen sind für verschiedene Aufgabenbereiche im Handlungsfeld Mobilität zielführend? Wie können gute Beispiele auf andere Regionen übertragen werden?
- Wie können verwaltungsinterne Arbeitskulturen im Handlungsfeld Mobilität verändert entwickelt werden, um Planungseffizienz und Innovationskultur zu stärken? Welche Strukturen,

⁵ vgl. <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/mit-digitalisierung-und-open-street-map-daten-zum-lebendigen-rad-netz>

Prozesse sowie Methoden bewähren sich dafür in der Praxis? Welche Rolle spielen hierbei digitale Werkzeuge?

- Wie können lokale Beteiligungs- und Erlebnisformate für regionale Partizipationsbedarfe angepasst und umgesetzt werden? Welche Rolle können hierbei digitale Werkzeuge spielen?

2.3 Bezug zu den förderpolitischen Zielen

Das Projekt RegioProzess baut unmittelbar auf Ergebnissen des Projekts KoRa der BMBF-Förderlinie MobilitätsZukunftLabor2050 auf. Gewonnene Erkenntnisse werden so verstetigt und bundesweit zu transferiert. Im Gegensatz zu den Vorgängerprojekten geht RegioProzess über die reine Betrachtung, Analyse und Benennung von Umsetzungshürden in der (inter-)kommunalen Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten hinaus und entwickelt konkrete Lösungsansätze (digitale Tools, Organisationsentwicklung, Prozessoptimierung) in einem interdisziplinären Projektverbund (vgl. Kap. 4). Verwaltungshandeln und interkommunale Zusammenarbeit werden so erleichtert und Prozesse beschleunigt. Das Projekt trägt somit zu einer schnelleren Umsetzung von Maßnahmen für die zwingend benötigte Verkehrswende und folglich zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor bei. Der interdisziplinäre Forschungsansatz verknüpft dabei sozio-technische Forschungs- und Entwicklungsperspektiven mit der konkreten interkommunalen Verwaltungs- und Umsetzungspraxis. Damit leistet das Projekt einen konkreten Beitrag zum Thema *“Voranbringen der Mobilitätswende in regionalen Transformationsräumen durch Digitalisierung und neue Geschäftsmodelle”*. Das Verfahren des Crowdsourcing bindet Bürger*innen und die lokale Presse konstruktiv in Planungsprozesse ein, in Online-Workshops wird ihnen das Crowdsourcing von Planungsdaten erläutert. Gleichzeitig werden die tragenden Leitbilder so in die Gesellschaft kommuniziert. Das Ziel des gesellschaftlichen Zusammenhalts wird durch gemeinsames Arbeiten von Verwaltung und Bürger*innen adressiert. Nicht zuletzt wird durch den Vergleich der drei Modellregionen und mit Blick auf ihre unterschiedlichen Ausgangslagen die Übertragbarkeit und Skalierung der Lösungsansätze in anderen Regionen gesichert.

3. Arbeitsplan und Methoden

3.1 Übersicht: Vorhaben und Zusammenwirken der Arbeitspakete

Das Vorhaben gliedert sich in neun Arbeitspakete, die aufeinander aufbauen (vgl. Abbildung 2): Dabei stehen die drei Modellregionen **Regiopole Bielefeld**, der **Landkreis Ludwigsburg** sowie der **Landkreis Oberhavel** (OHV) im Mittelpunkt. Dort werden organisatorische und fachliche Verkehrs-wendemaßnahmen in Reallaboren umgesetzt und erprobt.

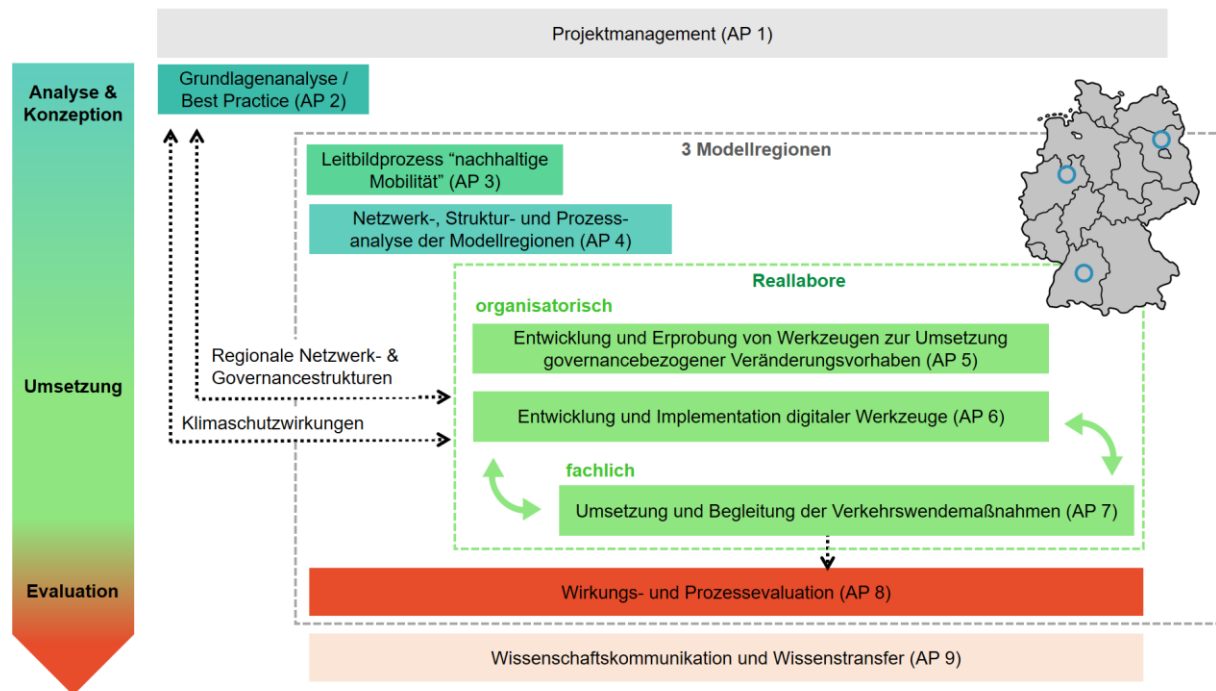


Abbildung 2: Inhaltlicher Aufbau von RegioProzess

Die drei Regionen wurden ausgewählt, weil sie unterschiedliche Voraussetzungen für die Umsetzung einer regionalen Mobilitätstransformation aufweisen. Der Landkreis OHV nimmt eine **Star-ter-Rolle** im Projekt ein. Im Jahr 2023 wurden zusätzliche Personalstellen und eine neue Verwaltungsstruktur für den Mobilitätsbereich beschlossen. Das Projekt wird u.a. die strategischen und strukturellen Weichenstellungen begleiten und beratend unterstützen. Der Landkreis OHV profitiert in Peer2Peer-Learnings von den Erfahrungen der Vorreiter und fortgeschrittenen Gebietskörperschaften.

Die Regiopole Bielefeld nimmt eine **Fortgeschrittenen-Rolle** ein. Die beteiligten Kommunen arbeiten projektbezogen, ohne institutionalisierte Struktur, zusammen. Für das aktuelle Handlungskonzept Mobilität werden neue Formen der Zusammenarbeit in der Regiopole untersucht und

weiterentwickelt. In der Stadt Bielefeld wurden vor kurzem neue Projektstrukturen für den Mobilitätsbereich geschaffen und können als Anknüpfungspunkt für die Übertragung in die Arbeitsprozesse der Regiopolen dienen.

Der Landkreis Ludwigsburg nimmt im Projekt eine **Vorreiterrolle** ein. Dort gibt es, durch das Land unterstützt⁶, bereits gute Kooperationsstrukturen und Personalkapazitäten. Vor allem der Ausbau des Radverkehrs ist in den letzten Jahren dynamisch vorangegangen und ein enger Austausch zwischen den beteiligten Baulastträgern - u.a. unterstützt durch den RegioProzess-Verbundpartner FixMyCity (FMC), wurde etabliert. Diese soll im RegioProzess weiterentwickelt werden und die Erfahrungen für andere Regionen nutzbar gemacht werden.

In jeder Modellregion werden je zwei Reallabore (insgesamt sechs) durchgeführt, die vorbereitend auf die organisatorische Ebene innerhalb der Verwaltungen (**Reallabor Verwaltung und regionale Governance - organisatorisch**) zielen und daran anknüpfend und begleitend die Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen der Verkehrswende (**Reallabor Verkehrswendemaßnahme - fachlich**) adressieren.

Reallabor Verwaltung und regionale Governance (organisatorisch)

Im Reallabor "Verwaltung und regionale Governance" stehen die regionalen Verwaltungsstrukturen und -prozesse im Fokus. Diese werden analysiert, darauf aufbauend passgenaue Optimierungsansätze mit den Modellregionen entwickelt und getestet. Mögliche Ansätze sind bspw. eine Unterstützung bei der Initiierung / Weiterentwicklung regionaler Planungs- und Kooperationsstrukturen sowie veränderter Verwaltungskultur im Rahmen eines Change-Management Prozesses oder auch die Entwicklung und Testung neuer Arbeitsprozesse in Reallaboren (bspw. agiles Arbeiten, interkommunale Netzwerkbildung). In allen Modellregionen soll ein digitales, organisationsinternes Koordinations-/Abstimmungstool für den Umgang mit Daten zu Planungsprozessen und/oder Mobilitätsverhalten über verschiedene Verwaltungs- und Organisationsebenen hinweg entwickelt und erprobt werden.

⁶ "Die Landesregierung hat das Ziel, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu machen.", vgl. diverse Förderungs- und Kommunikationsmaßnahmen des Landes: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/so-foerdert-bw-den-radverkehr/>

Reallabor Verkehrswendemaßnahmen (fachlich)

Eng verknüpft mit den genannten Arbeiten und Fragestellungen sind die konkreten “Verkehrswendemaßnahmen” zur Verbesserung der regionalen Mobilität. Folgende Maßnahmen sind für das Projektvorhaben vorgesehen:

Tabelle 1: Verkehrswendemaßnahmen für die Modellregionen

WER? Modellregion	WAS? Verkehrswendemaßnahmen	
	Erweiterter ÖPNV (ÖPNV+) inkl. On-Demand-Verkehren	Radverkehr
Regiopole Bielefeld	Implementierung eines Schnellbussystems in der Region, Konzeption und ggf. Implementierung eines regionalen On-Demand-Verkehr-Angebots	Konzeption und ggf. Implementierung eines interkommunalen Radschnellwegs
Landkreis Ludwigsburg	Reaktivierung einer kommunalübergreifenden Regionalbahnlinie (Bottwartalbahn)	Ausbau interkommunaler Radschnellverbindungen ⁷
Landkreis Oberhavel	5-Jahres-Programm zum landkreisweiten ÖPNV-Haltestellenausbau, Verstetigung eines On-Demand-Verkehr-Angebots	Machbarkeitsanalyse Radschnellwege, Gesprächsreihe Radverkehr

Die “Verkehrswendemaßnahmen” dienen als konkretes Testfeld (“UseCase”) für die Erprobung der Lösungsansätze aus dem Reallabor „Verwaltung und regionale Governance“ und gleichzeitig als konkrete (zu evaluierende) Wirkungsebene für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in der Region.

⁷ Direkt beteiligt sind neben dem LK Ludwigsburg noch der Rems-Murr-Kreis und die Städte Ludwigsburg, Waiblingen und Remseck.

3.2 Arbeitspaket 1: Projektsteuerung

Für eine erfolgreiche Gesamtkoordination des Vorhabens ist der regelmäßige Austausch der Projektbeteiligten sowie ein koordiniertes Berichtswesen für den Auftraggeber zentral. So wird sichergestellt, dass Meilensteine fristgerecht erreicht und die gewünschten Produkte und Arbeitsergebnisse erzielt werden.

Dafür sind vorgesehen:

Federführung und Mitarbeit

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik; Mitarbeit: alle Verbundpartner*innen

Das Difu übernimmt die administrative sowie die inhaltliche Koordination des Projektkonsortiums.

Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

In seiner Rolle als Konsortialführer verantwortet das Difu das fristgerechte und ressourcenkonforme Erreichen der formalen und inhaltlichen Projektziele und Meilensteine im Sinne des Auftraggebers und der Konsortialpartner*innen und sichert funktionsfähige Projektstrukturen. Außerdem ist das Difu für die Einrichtung einer Projektwebsite für das Gesamtprojekt auf www.difu.de/projekte verantwortlich.

Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

- Koordinations- und Austauschtreffen in Präsenz:
 - Für die Koordinationstreffen ist das Difu für die Organisation, Durchführung und Dokumentation zuständig. Folgende Treffen sind geplant:
 - Auftakttreffen der Konsortialpartner*innen als Präsenz-Workshop in den Berliner Räumen des Difu, der Projektträger kann auf Wunsch teilnehmen. Alternativ kann ein separates Kennlern-Treffen mit dem Projektträger als kurze Online-Veranstaltung organisiert werden.
 - „Halbzeit“-Treffen in Präsenz mit allen Konsortialpartner*innen im Projektmonat 30 (Frühjahr 2027)
 - Öffentliche Abschlussveranstaltung in Präsenz mit allen Konsortialpartner*innen sowie weiteren Akteur*innen (siehe auch AP9 Wissenschaftskommunikation)

- **Koordinations- und Austauschtreffen Online:**

- Für die forschenden Projektteilnehmenden und die der Praxis (**SHI, ECO, FixMyCity und Difu**) findet über die gesamte Projektlaufzeit ein einstündiger Jour Fixe als Online-Meeting im zweiwöchigen Rhythmus statt. Die regionalen/kommunalen Partner*innen kommen einmal im Monat hinzu. Dieser Rhythmus wird ggf. in Ferienzeiten und in Phasen hoher Arbeitsbelastung angepasst.
- Weitere Online-Treffen mit dem Projektträger und ggf. Auftraggeber können auf Wunsch anlassbezogen einberufen werden.

Die übergreifende Organisation der Treffen übernimmt das Difu, die Verbundpartner*innen wirken an den Treffen mit, bereiten entsprechend ihrer Verantwortlichkeiten die Sitzungen mit vor und steuern Inhalte bei. Weitere Treffen finden im Rahmen der Workshops in den einzelnen Arbeitspaketen statt.

Darüber hinaus kann der Forschungsbegleitkreis – ein begleitendes Gremium aus relevanten Verbänden und Mobilitätsnetzwerken (siehe APs 8 und 9) – bedarfsgerecht genutzt werden, um Synergien mit den assoziierten Partner*innen und weiteren guten interkommunalen Beispielen zu stärken.

Eine enge Zusammenarbeit wird so gewährleistet.

- **Berichtswesen (Zwischen- und Endbericht):** Die geforderten Dokumente werden zu den vorgegebenen Zeiten erstellt.
Das Berichtswesen wird von der Projektleitung koordiniert – die Verbundpartner*innen arbeiten die geforderten Dokumente für die verschiedenen Berichtsformen zu.

Methoden, die zur Anwendung kommen

- **Austauschmodalitäten:** Ausgewählte Koordinations- und Austauschtreffen finden zur Stärkung der Projektbeziehungen und der interpersonellen Zusammenarbeit **in persona** statt, etwa das Kickoff-Treffen der Konsortialpartner*innen. Darüber hinaus finden die Meilenstein- und Arbeitstreffen für ein optimal effizientes Vorgehen **online** per Videokonferenz-Tool (vrs. als WebEx-Meetings) statt.
- **Berichtswesen:** Für das Berichtswesen sowie vertiefende inhaltliche Kooperation dient ein gemeinsames Datenmanagement.
- **Kommunikation:** Die Kommunikation mit dem Projektträger und ggf. dem Auftraggeber übernimmt die Projektleitung des Difu. Die projektinterne Kommunikation übernimmt das

Difu gemeinsam mit den federführenden Organisationen der Arbeitspakete bzw. ihrer Mitarbeitenden. Für die Kommunikation mit anderen Akteur*innen und der Wissenschaftscommunity wird die Projektwebseite auf www.difu.de/projekte genutzt.

3.3 Arbeitspaket 2: Grundlagenanalyse zu interkommunaler Zusammenarbeit und der erfolgreichen Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen

Am Beginn des Gesamtvorhabens steht eine Grundlagenanalyse des Praxis- und Forschungsstands zu guten Beispielen und typischen Fallstricken interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit. Daneben werden Ansätze zusammengestellt, wie die Wirkung innovativer (regionaler) Mobilitätsmaßnahmen in Bezug auf verschiedene Zieldimensionen (ökologisch) nachhaltiger Mobilitätsentwicklung gemessen werden kann (z.B. SDG-Indikatorik).

(1) Federführung und Mitarbeit

Federführung: Deutsches Institut für Urbanistik; Mitarbeit: SHI, eco, kommunale Partner*innen

(2) Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

Wissenschaftliches Arbeitsziel der Grundlagenanalyse ist es, Praxis- und Forschungsstand aufzuarbeiten und zentrale Erkenntnisse in das RegioProzess-Vorhaben zu integrieren. Konkrete Ziele bzw. Ergebnisse der Grundlagenanalyse sind demnach

- ein systematischer **Überblick über Erfolgsfaktoren** für die Konzeption und Umsetzung **interkommunaler Zusammenarbeit**. Die Systematisierung fließt in der Netzwerk-, Struktur- und Prozessanalyse des AP4 sowie als Lösungsimpuls in die Planspiele des AP5 ein.
- ein **Überblick über Mobilitätsmaßnahmen**, die im regionalen Maßstab einer Transformation besonders relevant sind bzw. im regionalen Maßstab eine besonders große Wirkung für nachhaltige Mobilität entfalten könnten. Dazu gehören sowohl die bereits geplanten Maßnahmen in den Reallaboren (regionale Schnellbusverbindungen, On-Demand-Verkehre Rad-schnellwege) als auch mögliche weitere Maßnahmen wie z.B. interkommunale Sharing-Angebote oder regionale Parkraummanagementkonzepte. Dabei werden jeweils auch die Bedingungen betrachtet, unter denen die Maßnahmen ihre Wirkung am besten entfalten. Der Maßnahmenkatalog fließt in die Leitbildentwicklung in AP3 ein, die Wirkungsbedingungen in die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen in den Modellregionen in AP7.
- ein Set an **(qualitativen und quantitativen) Indikatoren**, mit denen die Wirksamkeit (inter-)kommunaler Mobilitätsmaßnahmen gemessen werden kann. Diese werden für die Leitbildentwicklung in AP3 sowie die spätere Wirkungs- und Prozessevaluation in AP8 herangezogen.

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

- Die **Ermittlung von Erfolgsfaktoren für gute Zusammenarbeit** fußt auf guten Praxisbeispielen sowie dem politik- und verwaltungswissenschaftlichen Forschungsstand, die hierfür ausgewertet werden. Diese werden etwa ausgewertet nach
 - dem Vorhandensein etablierter interkommunaler Kooperationsstrukturen bzw. eines regionalen Kümmerers
 - der Homo- bzw. Heterogenität der Kommunen u. a. bezüglich Siedlungsstruktur, Demographie sowie Wirtschaftskraft und Finanzausstattung
 - weiteren existierenden Akteurskonstellationen bzw. Netzwerken, etwa in Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft
 - dem wahrgenommenen Leidensdruck zu Kooperationsbeginn
 - Der geographische Fokus der Literaturanalyse liegt auf deutschen Kommunen bzw. Regionen sowie potentiell übertragbaren europäischen Beispielen, bspw. den regionalen SUMP in Flandern (NL).
 - Die **Kategorisierung praxisnaher Indikatoren** für die Wirkungsmessung (inter-) kommunaler Mobilitätsmaßnahmen basiert auf drei zentralen Quellentypen: eine interkommunale Anwendung angepasst:
 - internationale sowie nationale Strategiepapiere zu Nachhaltigkeitszielen, etwa die SDG-Indikatorik bzw. die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie sowie das Bundes-Klimaschutzgesetz
 - wissenschaftliche Kategorisierungen von Erfolgskennzahlen für nachhaltiges Mobilitätswirken, etwa jene des Umweltbundesamts (2015) im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie oder der Baden-Württemberg Stiftung gGmbH (2017).
 - praxisnahe Übertragungen der SDG-Ziele auf kommunale Mobilität (vgl. Peters et al. 2022) sowie praxisnahe regionale Mobilitätskooperationen, um die Anwendung der kommunalen Erfolgskennzahlen auf die regionale Mobilität sicherzustellen.
- Eine zentrale Frage lautet, inwieweit die vorhandenen Indikatorensets für die Untersuchung von regionalen (interkommunalen) Maßnahmen angepasst werden müssen.

Zuständig für die Grundlagenanalysen ist das Difu, das sie spezifiziert und durchführt. Um eine gute Anschlussfähigkeit und Verwertung in den nachfolgenden APs zu gewährleisten, werden SHI und eco in mehreren Iterationsschleifen eingebunden. Die Regiopolen bzw. kommunalen Verbünde geben für die Grundlagenanalysen Einblicke in den aktuellen Planungs- und Umsetzungsstand ihrer Mobilitätsmaßnahmen.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

Erster Schritt der Grundlagenanalyse ist eine **Literatur- und Sekundärdatenanalyse**, für die unterschiedlichen Dokumenttypen herangezogen werden, etwa politische Strategiepapiere sowie der politik- und verwaltungswissenschaftliche Forschungsstand. „Graue Literatur“ dient der praxisnahen Analyse relativ kurzfristiger politischer Entwicklungen sowie praxisnaher Projekte. Diese Quellen können durch die Betrachtung der lokalen und regionalen Medienberichterstattung ergänzt werden – als grundlegender Baustein soll dafür der ‚Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility‘⁸ dienen. Um bisherige Erkenntnisse gezielt zu ergänzen und zu vertiefen werden optional **Experteninterviews** (ca. 10) mit Akteur*innen aus Kommunalverwaltungen, kommunalen Tochterunternehmen, Wirtschafts- und Planungsakteur*innen sowie der organisierten Zivilgesellschaft (z. B. Verbände und Vereine) durchgeführt. Denkbar sind z. B. Interview mit Akteur*innen im Mobilitätsnetzwerk Ortenau (bzw. der Stadt Offenburg als assoziierter Projektpartner*innen) oder der Zukunftsinitiative Klima.Werk der Emschergenossenschaft Lippeverband.

Die Interviewleitfäden bzw. das Werkstattkonzept werden basierend auf dem bisherigen Forschungs- und Praxisstand entwickelt, die interviewten Experten durch Desktop-Recherchen zu (guten) interkommunalen Kooperationsbeispielen sowie durch das konsortiale Netzwerk identifiziert.

3.4 Arbeitspaket 3: Leitbildprozess “nachhaltige Mobilität”

Übergeordnetes Ziel des AP3 ist es, Nachhaltigkeit als Leitidee in Forschungskonzept und in der praktischen Umsetzung in den Regionen zu verankern. Dafür wird in drei Schritten (bzw. Unterarbeitspaketen, kurz UAP) vorgegangen (vgl. Abbildung 3):

- **UAP 3.1 Entwicklung eines Leitbildes für eine regionale nachhaltige Mobilität:** Basierend auf der Zusammenstellung von besonders wirksamen regionalen Mobilitätsmaßnahmen sowie den Indikatoren für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung aus AP2 wird ein Leitbild entwickelt, das übergreifende Nachhaltigkeitsziele für die jeweilige Region konkretisiert. Dafür werden regionale Stakeholder*innen eingebunden (Abschnitt 3.4.1).
- **UAP 3.2 Entwicklung eines Konzepts zur Leitbildverstetigung:** Das UAP zielt darauf ab, das Leitbild und seine Wirkung sichtbar zu machen. Auch werden Grundlagen geschaffen, um Nachhaltigkeitsziele in weitere politische Strategien zu integrieren (Abschnitt 3.4.2).

⁸ Mit den kalkulierten Kosten kann ein Abonnement über einen Teil der Projektlaufzeit gesichert werden, um so aktuelle Informationen zu relevanten kommunalspezifischen Prozessen/Strukturen usw. zu erhalten. Diesen ‚Hinweisen‘ kann dann mittels Telefoninterviews/Nachfragen vertieft werden, um ggf. die Relevanz auch für die Modellkommunen zu prüfen.

- **UAP 3.3 Leitbildkommunikation:** Die Kommunikationsstrategie wird zum einen in Form einer Website umgesetzt. Zum anderen werden die Kommunen befähigt, weitere nachhaltige Vorhaben effektiv zu kommunizieren (Abschnitt 3.4.3).

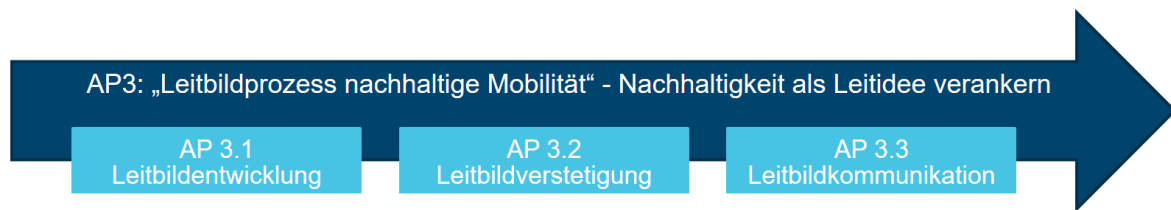


Abbildung 3: AP3-Vorgehen zur Verankerung von Nachhaltigkeit als Leitidee

3.4.1 Arbeitspaket 3.1: Entwicklung eines Leitbildes für eine regionale nachhaltige Mobilität

Als Projektgrundlage werden in den Modellregionen Leitbilder zur **regionalen** nachhaltiger Mobilität (weiter-)entwickelt. Ihre zentrale Funktion ist es, das Ziel einer Transformation zu nachhaltiger Mobilität für die entsprechende Region auszurichten und zu konkretisieren. Das Leitbild als Produkt eines gemeinsamen Verständigungsprozesses stellt die Begründungsfolie für die umzusetzenden Maßnahmen dar und erklärt, warum diese notwendig sind und was damit erreicht werden soll. Dieser Verständigungsprozess kann damit die politische und gesellschaftliche Akzeptanz für die Maßnahmen erhöhen. Die Leitbilder setzen auf bereits bestehenden Entwicklungsstrategien oder Mobilitätsplänen auf: In der Regiopole Bielefeld⁹ und dem Landkreis Ludwigsburg¹⁰ gibt es bereits strategische Grundlagen, die weiterentwickelt werden. Im Landkreis Oberhavel wird an einen aktuellen Restrukturierungsprozess angeknüpft und ein Leitbild in einem regional verankerten Prozess gemeinsam entwickelt. Entscheidend ist, dass die Leitbilder die gesamte Region umfassen und die Ziele nachhaltiger Mobilitätsentwicklung dabei auf die verschiedenen Raumtypen anzupassen: Was in einem urbanen Bereich machbar erscheint, ist vielleicht in einem ländlichen Raum viel schwerer umzusetzen. Im Leitbildprozess werden diese Räume differenziert betrachtet und ihrem (verkehrlichen) Zusammenspiel berücksichtigt.

(1) Federführung und Mitarbeit

Federführung: Difu; Mitarbeit: eco, FMC, kommunale Partner*innen und relevante regionale Akteur*innen

⁹ u.a. BBSR-MORO-Projekt "Vernetzt denken, interkommunal handeln. Integrierte Lösungen für die Regiopole Bielefeld"

¹⁰ vgl. interkommunale Projekt-Website zum RS 8: <https://radschnellweg8-lb-wn.de>

(2) Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

- Die Entwicklung eines (strategischen) Leitbildes für eine **regionale** nachhaltige Mobilität dient v.a. der Verständigung unter den verschiedenen Projektbeteiligten und den Akteur*innen in der Region. Sie stellt eine Grundlage für die visionsfokussierte und nachhaltige Konzeption und Umsetzung der Maßnahmen dar.
- Das Leitbild fungiert als Basis, um die bereits ausgewählten Reallabor-Maßnahmen zu prüfen und zu validieren: Sind sie geeignet, um die regionalen Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu erreichen? Im Projektverlauf dient das Leitbild als Orientierung, um die Wirksamkeit verschiedener Ansätze und Maßnahmen zu überprüfen.

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

- a) **Status-quo verstehen und Vorgehen spezifizieren** – Zunächst werden vorhandene regionale und ggf. kommunale Leitbilder und Strategiepapiere identifiziert und ausgewertet. Dabei wird ermittelt, inwieweit der regionale Maßstab bereits abgebildet wird oder hier eine Weiterentwicklung notwendig ist. In einer Akteursanalyse werden die zentralen Stakeholder der regionalen sozial-ökologischen Transformation sowie für die Einführung der nachhaltigen Governance- und Mobilitätsmaßnahmen ermittelt. Von den identifizierten Leitbildbedarfen ausgehend wird das Vorgehen für die Leitbildentwicklung spezifiziert. Es kann dabei etwa auf dem Vorgehen des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) bzw. des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz des Landes Baden-Württemberg (vgl. Bröcker et al. 2024) orientieren, der speziell für kleine und mittlere Kommunen und Kommunalverbünde entwickelt wurde.
- b) **Leitbild entwickeln und partizipativ validieren** (1 Werkstatt/Region) – Anknüpfend an die bestehenden Leitbildpapiere entwickelt das Projektteam pro Region einen Leitbild-Entwurf mit Visionen und deren Zielen und Indikatoren und stimmen diese mit den Regionen ab. Dabei wird die Indikatorik für die Messung von Nachhaltigkeitseffekten aus AP2 aufgegriffen. Vision, Ziele und Indikatoren können im Projektverlauf ergänzt bzw. angepasst werden. Zentrale regionale Akteur*innen sichten den jeweiligen Leitbild-Entwurf, diskutieren ihn und entwickeln ihn bei Bedarf weiter. Ziel ist es, dass sie das Leitbild schließlich validieren. Bei den Akteur*innen kann es sich um Vertreter*innen der regionalen bzw. kommunalen Politik (Landräte/Gemeinderäte) und Verwaltungen handeln, um die lokale

Wirtschaft und Verkehrsunternehmen sowie Verbände und Vereine als Interessensvertretungen, u. a. der regionalen Bürger*innen.

- c) **Maßnahmenausrichtung prüfen** (1 Werkstatt/Region) – Projektteam und weitere zentrale regionale Akteur*innen sichten die Projektmaßnahmen und prüfen ihre Eignung, um zum Erreichen des Leitbilds bzw. der regionalen Vision beizutragen. Bei Bedarf ist denkbar, die Maßnahmenauswahl anzupassen.
- d) **Zur Maßnahmenspezifikation mit Akteur*innen und Bürger*innen** anleiten (1-2 Werkstätten/Region) – Die regionalen bzw. interkommunalen Verwaltungsakteur*innen werden vom Difu befähigt, gemeinsam mit den zentralen regionalen wie lokalen Stakeholder*innen die Maßnahmenausgestaltung zu konsolidieren. Dafür wird empfohlen, die Expertise der verschiedenen Interessensgruppen zu erheben und zielführend einzubeziehen. Dabei werden bei Bedarf auch Zeithorizonte, Umsetzungsverantwortliche der Maßnahmen und konkrete zeitlich verbindliche Umsetzungsschritte festgelegt. Die Kommunen werden zudem befähigt, die Bürger*innen über das Transformationsvorhaben und insbesondere über die angestrebten Maßnahmen zu informieren. Anschließend soll deren (Alltags-)Expertise und Nutzendenbedarfe ermittelt werden, damit die Maßnahmen möglichst bedarfsspezifisch und nutzendennah ausgestaltet werden können. Denkbar ist hier, mit regionsübergreifenden Formaten zu arbeiten, damit die Regionen bei der Maßnahmenspezifikation und Beteiligung voneinander lernen können.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

- **Desktop-Recherchen bzw. Dokumentenanalysen** dienen der Identifikation und Auswertung bestehender lokaler und regionaler Strategiepapiere sowie der zentralen Akteur*innen. Bei Bedarf können sie durch gezielte **Expertengespräche** ergänzt werden, die netzwerkintern und ggf. nach dem Schneeballprinzip ermittelt werden.
- Durch **Akteursworkshops** werden relevante Entscheider*innen und Gestalter*innen in den Regionen einbezogen. Um zum visions- bzw. leitbildfokussierten Entwickeln anzuregen können Kreativmethoden wie Future Headlines und Serious-Play-Ansätze eingesetzt werden.
- **Wissenstransfer- und Vernetzungsveranstaltungen zu Bürgerbeteiligung** ermöglichen es den Regionen, voneinander sowie vom Erfahrungswissen der weiteren Konsortialpartner*innen zu lernen: Wie können etwa regionale Vorhaben lokal erlebbar gemacht und Bürger*innen gewonnen werden, die an den Prozessen mitwirken? Ein besonderer Fokus soll dabei auf dem Austausch zu Partizipationsansätzen liegen, die es ermöglichen, sog. ‚stille‘ bzw. schwer

erreichbare Gruppen einzubeziehen. Um das Vorhaben innerhalb der Kommunen sichtbar zu machen dient die kontinuierlich aktualisierte Projekt-Website (vgl. AP 3.3).

3.4.2 Arbeitspaket 3.2: Konzept zur Leitbildverankerung

Durch die Leitbildentwicklung in AP 3.1 sind bereits strategische Ziele und ggf. konkrete zeitlich verbindliche Umsetzungsschritte definiert. Die Leitbildverankerung zielt darauf ab, die Verankerung von Nachhaltigkeit innerhalb des RegioProzess-Projekts wie auch über das Vorhaben hinaus in den Regionen zu stärken.

(1) Federführung und Mitarbeit

Federführung: Difu; Mitarbeit: eco, kommunale Partner*innen und weitere Akteur*innen

(2) wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

- Regelmäßige Überprüfung und Anpassung des Leitbilds hinsichtlich Fortschritt und Wirksamkeit der Maßnahmen
- Integration des Leitbilds in Politik und Planung, z. B. als Verankerung in weiteren politischen Strategien und Maßnahmenplanungen
- Entwicklung einer Kommunikationsstrategie (vgl. AP 3.3 und AP8)

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

- **Leitbild-Überprüfung:** Die Regionen werden befähigt, die Aktualität und Eignung ihres Leitbilds und dessen Umsetzung zu prüfen, etwa durch jährliche Reflektionswerkstätten in jeder Region. Das Difu unterstützt die Regionen dafür durch die Organisation der jeweils ersten jährlichen Werkstatt und steht anschließend als Ansprechperson für Werkstatt-Planungsfragen zur Verfügung. Zudem stellt das Difu erste (Zwischen-)Ergebnisse aus der Prozess- und Wirkungsevaluation für die Werkstätten zur Verfügung (vgl. AP 8).
- **Weiterreichende Integration des Leitbilds in den Regionen:** Im Rahmen der Akteursbeteiligung in AP 3.1 sind zentrale regionale Akteur*innen bereits für nachhaltige Ziele sensibilisiert worden. Zusätzlich wird der Mehrwert nachhaltiger Planung und Maßnahmenumsetzung für weitere Vorhaben in den Regionen und deren Kommunen verdeutlicht, etwa in Bezug auf langfristige (inter-)kommunale Finanzierung und Resilienz. Dafür werden die Regionen mit entsprechenden Fachorganisationen bzw. deren Wissenstransfer-Angeboten vernetzt. In Online-Impulsworkstätten (1 Werkstatt/Region) werden sie anschließend befähigt, die Mehrwerte nachhaltigen Vorgehens in Kreis- und Kommunalverwaltungen zu kommunizieren.

Das Difu ist dafür verantwortlich, Formate zur regionalen Befähigung zu entwickeln und die Regionen entsprechend ‚anzulernen‘.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

- **Online-Werkstätten** werden dafür eingesetzt, die Kommunen zur Leitbild-Überprüfung zu befähigen, ebenso zur Kommunikation von Nachhaltigkeitsmehrwerten.
- **Kommunikationsmaterial** aus AP8 sowie weiteres Kommunikationsmaterial wird den Regionen zur Verfügung gestellt, des Weiteren erhalten sie Hinweise auf Kommunikationsmaterial aus angrenzenden Fachorganisationen.

3.4.3 Arbeitspaket 3.3: Leitbildkommunikation – Übersetzung des Leitbildes in einen digitalen Auftritt in Form einer Projekt-Website

(1) Federführung und Mitarbeit

Federführung: FMC; Mitarbeit: kommunale Partner*innen, Difu

(2) Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

Projektvorhaben – inkl. Leitbild, Maßnahmenauswahl und -einführung – sichtbar machen und zur Beteiligung bzw. Nutzung einladen

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

- Setup einer digitalen Infrastruktur für Website und CMS (Hosting, etc)
- Erstellung von UX-/UI-Entwürfen auf Grundlage der entwickelten Leitbilder in Anlehnung an das CI der Region (Logo, Farbgebung)
- Koordinierung der Inhalte und Assets auf Grundlage der entwickelten Leitbilder
- Entwicklung der Website
- Betrieb der Websites; Möglichkeit der eigenständigen Pflege

Die Übersetzung des Leitbildes in einen digitalen Auftritt in Form einer Projekt-Website erfolgt in Zusammenarbeit mit den Abteilungen der Öffentlichkeitsarbeit in den Modellregionen. FMC unterstützt die Kommunen bei der Konzeption der zu kommunizierenden Inhalte und geeigneter Formate (vgl. dazu auch AP6 „Projekt-Websites“).

Für die Unterstützung bei der Erstellung von Kommunikationsmaterial, das FMC auf den Websites hochlädt, sind die Leistungen einer Kommunikationsagentur eingepreist.¹¹ Konkret soll die Agentur etwa

- komplexe Inhalte anschaulich aufbereiten,
- vorhandenes Informationsmaterial professionell layouten und
- Kommunikationsmaterial wie Info-Grafiken, Videos und Flyer erstellen.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

- Anforderungsanalyse
- Agile Entwicklungsmethoden
- UX-Analyse / Usability-Tests

3.5 Arbeitspaket 4: Netzwerk-, Struktur- und Prozessanalyse der Modellregionen

Zentral ist aus verwaltungswissenschaftlicher Sicht ein tieferes Verständnis der regionalen Gegebenheiten hinsichtlich bestehender Verwaltungsstrukturen und Prozesse zu entwickeln, bevor darauf aufbauend mögliche Optimierungspotenziale in den Blick genommen werden. Dabei wird die gesamte Region mit der Vielzahl seiner zu beteiligten öffentlichen Akteur*innen im Planungskontext als Netzwerk verstanden. Der Fokus der Analyse liegt auf organisationsübergreifenden Steuerungs-, Kooperations- und Kommunikationsmechanismen. Es werden außerdem Prozessanalysen anhand von beispielhaften fachlichen regionalen Abstimmungs- und Steuerungsprozessen mit der kollaborativen MODULO-Methode durchgeführt. Die Ergebnisse werden in abschließenden Reflexionsworkshops und -gesprächen zur Validierung und Anpassung. Aufbauend auf dieser Grundlage findet eine stetige Einbindung des SHI bei der Operationalisierung von Optimierungsmaßnahmen in den Modellregionen statt. Damit wird das methodische Vorgehen (insb. zu AP5, AP6, AP7) eng verzahnt, um die Ergebnisse zwischen den Projektpartner*innen rückkoppeln und reflektieren zu können.

(1) Federführung und Mitarbeit

¹¹ Beim Einholen der Kommunikationsprodukte und -dienstleistungen geht das Difu vergaberechtskonform vor.

Das Stein-Hardenberg Institut übernimmt die Federführung im Arbeitspaket 4 und wird beratend unterstützt durch das Projektkonsortium. Das Difu wird mit seiner Mobilitätsexpertise für den Analyseteil des Arbeitspakets mit einbezogen. Eco wird mit seiner methodischen Expertise aktiv an der Entwicklung von Lösungsansätzen und möglichen Optimierungspotenzialen in den Modellregionen, vor allem auch im Hinblick auf das Arbeitspaket 5, mitwirken. FixMyCity wird insbesondere beim besseren Verstehen der regionalen Besonderheiten und Probleme im Sinne der Entwicklung von nutzerzentrierten digitalen Tools mit einbezogen (UX-Design für Arbeitspaket 6). Die Mitarbeit der Modellregionen in diesem Arbeitspaket ist von zentraler Bedeutung und wird als zentraler empirischer Untersuchungsgegenstand betrachtet.

(2) wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

Ziel ist, ein Verständnis zu gewinnen, wie die regionalen Netzwerke, Strukturen und Prozesse im Handlungsfeld Mobilität in den Modellregionen gestaltet sind und welche Steuerungs-, Abstimmungs- und Kommunikationsmechanismen vorhanden sind. Kurz zusammengefasst: welche Akteur*innen arbeiten wie zusammen? Aus den Erkenntnissen folgen Empfehlungen zum Aufbau besserer Steuerungs- und Koordinationsmechanismen, Prozessverbesserungen, Austauschformate usw.

Folgende Ergebnisse liegen am Ende des Arbeitspaketes vor:

- Dokumentation der betrachteten Netzwerke, Strukturen und Prozesse sowie der Abstimmungs-, Kooperations- und Steuerungsmechanismen im Handlungsfeld Mobilität in den Modellregionen
- Dokumentation von regionalspezifischen verwaltungsinternen Hemmnissen für eine schnelle Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen sowie von möglichen Korridoren für Optimierungspotenziale in den Modellregionen
- Ansätze für governancebezogene Planspiele und Priorisierung für die Umsetzung von möglichen Projekten in AP 5 (vgl. Abschnitt 3.6.) auf Grundlage der beobachteten internen Abstimmungs-, Kooperations- und Steuerungsmechanismen
- Ansätze für die Entwicklung von digitalen Tools in AP 6 (vgl. Abschnitt 3.7.) auf Grundlage der beobachteten internen Abstimmungs-, Kooperations- und Steuerungsmechanismen
- Erarbeitung von Analysekatégorien für die Entwicklung eines Online-Selbst-Analysetools (kurz: Quick-Check) zur Identifizierung von Hemmnissen und Verbesserungspotenzialen im Handlungsfeld Mobilität für Regionen in AP 9.

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

Geplant sind circa sechs Workshops sowie einer Reihe von vertiefenden Interviews je Modellregion mit unterschiedlichen Akteur*innen aus den verschiedenen Verwaltungsorganisationen sowie weiteren (zu identifizierenden) Akteur*innen im Netzwerk. Bei allen Maßnahmen wird auf Ressourcenschonung der Kapazitäten der einzubeziehenden Verwaltungseinheiten geachtet. Der Ablauf gliedert sich grob wie folgt:

Im ersten Schritt erfolgt eine Analyse von Sekundärdaten in den drei Modellregionen (Presse, Sitzungsprotokolle, Ablaufbeschreibungen, Organigramme, etc.), um Strukturen und Prozesse regionsspezifisch zu rekonstruieren.

- In einem Initialisierungsworkshop pro Modellregion werden dann die Ziele der Erhebungen und Vorgehen im Arbeitspaket geklärt.
- Im nächsten Schritt finden (Fokusgruppen-)Workshops und (Gruppen-)Interviews mit Verwaltungseinheiten sowie weiteren wichtigen Akteur*innen in jeder Modellregion statt. Darin werden die gegenwärtigen Netzwerkkonstellationen und Planungsprozesse gemeinsam analysiert, organisationsübergreifende Probleme, Interessen, Hemmnissen, Abstimmungsproblemen etc. identifiziert und mögliche Ansatzpunkte benannt um, diese zu beseitigen.
- Dabei erfolgend die Prozessdiskussionen entlang der MODULO-Methode: Wie sehen die Prozesse aus, welche Ressourcen werden eingesetzt, welche gesetzlichen Hemmnisse liegen vor, wie sieht die Anreizstruktur aus, wie kann Kooperation verbessert werden (Berücksichtigung kultureller, technischer, personeller und organisatorischer Aspekte)
- In einem gemeinsamen Reflektionsworkshop mit allen Modellregionen werden die übergreifenden Ergebnisse herausgearbeitet.

Anschließend erfolgt die Auswertung, Aufbereitung, Sammlung von Ansatzpunkten sowie Empfehlungen/Eckpunkten für die Entwicklung von governancebezogenen Planspielen und der Priorisierung für die Umsetzung von Projekten in den Modellregionen (AP 5) sowie für die Entwicklung von digitalen Tools zur verbesserten Steuerung von Transformationsräumen (AP 6).

- Schließlich werden inhaltliche Analysekatégorien zur Entwicklung eines Online-Selbst-Analysetools (kurz: Quick-Check) zur Identifizierung von Hemmnissen und Verbesserungspotenzialen für Regionen im Handlungsfeld Mobilität entwickelt. Dies ermöglicht den kommunalen Akteur*innen, im nächsten Schritt selbstständig weitere Analysen bei Bedarf durchzuführen.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

Das bessere Verständnis der organisationsübergreifenden Planungsabläufe im Handlungsfeld Mobilität ist eine der zentralen Ergebnisse des Arbeitspakets. Neben klassischen Methoden zur Analyse der regionalen Gegebenheiten wie (Gruppen-)Interviews, Workshops- und Fokusgruppenworkshops soll vertieft eine beteiligungsorientierte Prozessanalyse erfolgen. Insbesondere wird methodisch darauf geachtet, dass der Aufwand bei der Prozessanalyse für die beteiligten Mitarbeitenden möglichst geringhalten wird. Ziel ist, eine Prozessdiskussion mit den beteiligten Verwaltungsakteur*innen zu fördern, die ein gemeinsames Verständnis der vernetzten und organisationsübergreifenden Planungsarbeit schafft.

Bei der Prozesserhebung wird das Erhebungstool MODULO („Modulbasierte Prozessmodellierung“) verwendet. Bei MODULO handelt es sich um wiederverwendbare Prozessbausteine, die entwickelt wurden, um sie flexibel in der öffentlichen Verwaltung einzusetzen. MODULO zielt darauf ab, die Ersterhebung zu optimieren und zu professionalisieren. Die Methode ist ein Entwicklungsergebnis des SHI aus der praxisorientierten Forschung und kombiniert bewährte Prinzipien agiler Vorgehensweisen mit der haptischen Modellierung. Kern der Methode bilden „anfassbare“ oder „begreifbare“ Prozesskarten, die physisch in einem Workshop-Format, meist auf einem Tisch, platziert werden. Durch die haptische Modellierung reduziert sich die Einstiegs- und Nutzungshürde für Mitarbeitende, die sonst nicht mit der Methodik der Prozessmodellierung vertraut sind. Agile Methodenelemente und der spielerische Charakter von MODULO führen zu einer aktiven, intensiven Beteiligung und fachlichen Diskussion der Experten an der Modellierung, die zielorientiert die Qualität der Ersterhebung im Vergleich zu herkömmlichen Ansätzen steigert und den Erhebungsaufwand deutlich reduziert. Die erzielten Ergebnisse können auf einfache Weise per App in Modellierungswerkzeuge übernommen und dort weiterverarbeitet und zur Visualisierung bereitgestellt werden.

3.6 Arbeitspaket 5: Entwicklung und Erprobung von Werkzeugen zur Umsetzung governancebezogener Veränderungsvorhaben in den Modellregionen

(1) Federführung und Mitarbeit

Die experience consulting GmbH (eco) übernimmt in diesem Arbeitspaket die Federführung. Geplant ist eine enge Zusammenarbeit mit den konsortialen Partner*innen: Die Ergebnisse des AP4 werden aufgegriffen. Gemeinsam mit dem SHI und den Praxispartner*innen in der jeweiligen Region werden vielversprechende Ansätze für die Veränderung der kommunalen Verwaltungsprozesse ausgewählt. Die Expert*innen von FMC werden bei ausgesuchten Workshops teilnehmen, um aus der Sichtweise der User Experience (UX) Informationen für die Entwicklung der digitalen Tools zu sammeln.

(2) Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

In diesem Arbeitspaket sollen gemeinsam mit den Modellkommunen und aufbauend auf den Analysen des AP4 ausgewählte Veränderungen der kommunalen Verwaltungsstrukturen und –prozesse konkret erprobt werden. Durch den Einsatz von Planspielen können die Verwaltungsak-

teur*innen in den Modellregionen erleben, wie sich die geplante Veränderung (z.B. die Zusammenarbeit in agilen, fachübergreifenden Arbeitsgruppen) „anfühlt“, welche Vorteile diese Veränderung bringt und welche alternativen Prozesse funktionieren können.

Dafür werden aus AP4 konkrete Projekte zur Veränderung von Strukturen und Prozessen ausgewählt. Diese Projekte, im Folgenden als Veränderungsvorhaben bezeichnet, können bspw. die Verbesserung der amts- und kommunenübergreifenden Zusammenarbeit und Netzwerkfähigkeit im Fokusthema ÖPNV, das Testen neuer Formen der internen Arbeits- und Führungsweise über die Linienorganisation hinaus oder das Aushandeln konkurrierender Teilstrategien bezogen auf die Mobilitätsplanung der Regionen adressieren. Für den Prozess sind aufeinander aufbauende Workshops angesetzt. Ziel ist es, gemeinsam mit den Praxisakteur*innen neue Formen der Zusammenarbeit und Kommunikation zu erproben und diese erlebbar zu machen.

Ergebnis von Arbeitspaket 5 sind individuell entwickelte Planspiele, die als handlungsorientierte Prozesstool die Planungsabläufe der jeweils realisierten Projekte in den drei Modellregionen beschleunigen. Im Planspiel werden reale Planungsszenarios in fiktive Entscheidungsbäume übersetzt. Die Teilnehmenden durchlaufen in einem begrenzten zeitlichen Rahmen mehrere Spielrunden, die jeweils einen relevanten Abschnitt des Planungsprozesses darstellen. Durch Diskussion und Kooperation der Teilnehmenden werden am Ende der Runden Entscheidungen zum weiteren Vorgehen getroffen, die wiederum Auswirkungen auf die nachfolgenden Runden haben. Durch die Simulation und die didaktische Reduktion der komplexen und lang andauernden Planungsprozesse werden die Vernetzungen der Themenstellungen, die sich interdependent bedingen, sichtbar. Neben den individuell entwickelten Tools werden aus der Umsetzung konkrete Erkenntnisse abgeleitet und in die weitere Produktentwicklung der Planspiele einbezogen. So sollen die wichtigsten Funktionen bzw. Prozesselemente zusammengefasst und auf weitere Regionen übertragbar gemacht werden. Dieses könnte als sog. „White-Tool“ dienen, das die wichtigsten Elemente aus den Prototypen vereint und die Transferierbarkeit sichert.

Die entwickelten Planspiele bieten damit ein großes Potential zur Skalierung, auch über das Projekt RegioProzess hinaus. Der planenden Verwaltung wird ein Tool an die Hand gegeben, um mögliche Hemmnisse von Verkehrsplanungsprojekten im Vorfeld zu erkennen und den Prozess im Schnelldurchlauf durchzuspielen. Gemeinsam mit den Praxisakteur*innen wird auch geprüft, inwieweit weitere Akteur*innen wie Stakeholder*innen, Bürger*innen, Unternehmen und Politik in den Prozess einbezogen werden können. Die Planspiele können helfen, ein gegenseitiges Ver-

ständnis über Sichtweisen und Zielsetzungen zu schaffen und so die Konzeption und Planung zukünftiger Projekte verbessern. Durch die Antizipation möglicher Probleme und die vorausschauende Integration in die Planung können Prozesse so verbessert und beschleunigt werden.

Arbeitspaket 5 adressiert insbesondere das WIE in der Umsetzung der Veränderungsvorhaben und liefert einen konkreten Erkenntnisbeitrag für die Praxis in den Modellkommunen. Dabei geht der Ansatz über das in vielen Kontexten bereits erschöpfend bearbeitete WAS hinaus und zielt in der fortlaufenden Begleitung der Umsetzungsprozesse die Erarbeitung von Lösungen.

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

Die Schritte des Arbeitspaketes folgend dem schematischen Ablauf in Abbildung 4.

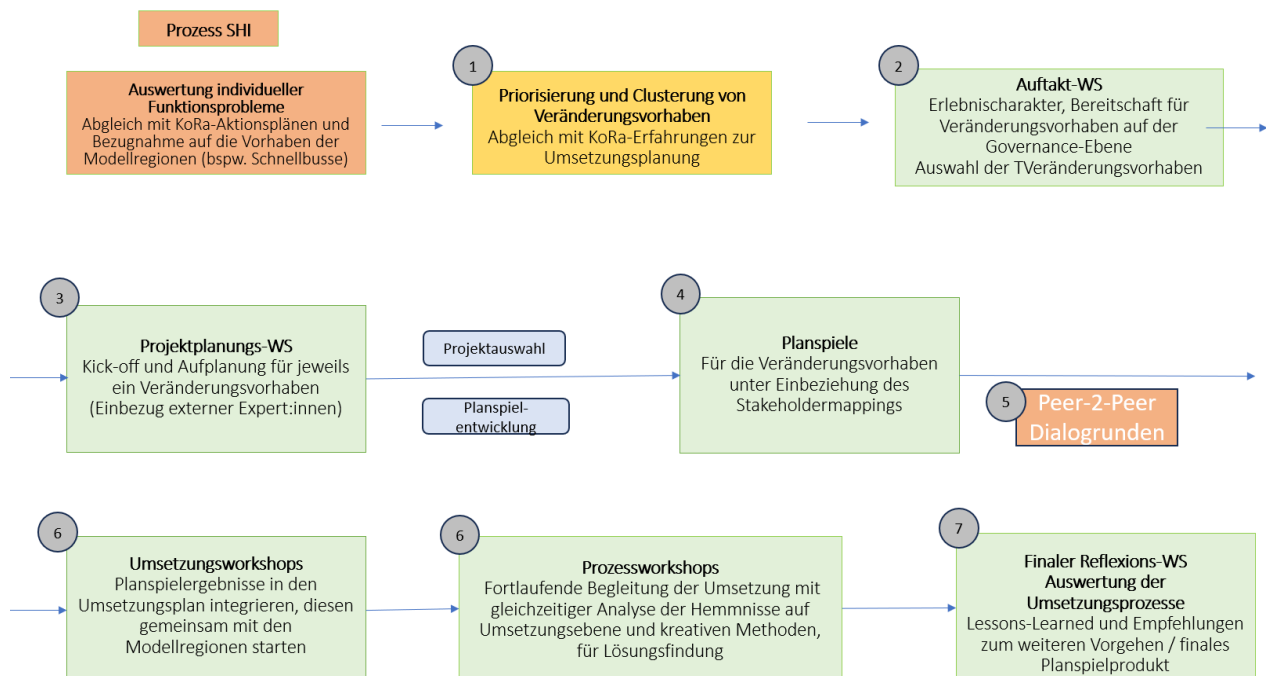


Abbildung 4: Schematischer Ablauf des AP5

1) Priorisierung und Vorauswahl

Zuerst finden eine Auswahl und Priorisierung der möglichen Veränderungsvorhaben pro Modellregion statt. Dabei werden die Erfahrungen zur Umsetzungsplanung aus dem durchgeführten

Projekt KoRa¹² genutzt. Die ausgewählten Vorhaben werden in den Reallaboren durch Planspiele erprobt und anschließend praktisch umgesetzt.

Aufbauend auf den Ergebnissen des AP4 werden die gesammelten Projekte in Cluster zusammengefasst. Die Projekte werden auf die jeweils relevantesten reduziert und im Konsortium abgestimmt, um in dem folgenden Workshop eine konkrete Auswahl zur Bearbeitung mit den Teilnehmer*innen treffen zu können. Sie bilden die Basis für die Weiterentwicklung im Regioprozess - mit Erweiterung des bis dato auf den Radverkehr bezogenen Rahmens auch auf andere Planungen und Themenbereiche, u.a. Kultur, Strategien, Zusammenarbeit etc.

Auch die Ergebnisse der Leitbildentwicklung aus dem AP2 werden hier gemeinsam mit dem Difu herangezogen.

2) Auswahl-Workshop

Hier soll ein konkretes Veränderungsvorhaben gemeinsam mit den Modellregionen aus der vorherigen Clusterung zur weiteren Bearbeitung ausgewählt werden.

In dem Workshop wird der Fokus auf ein erlebnis- und erfahrungsorientiertes, experimentelles Vorgehen gelegt. So werden durch den Einsatz von Methoden wie bspw. 3-D-Welten visuelle und haptische Elemente in die Diskussion der Veränderungsvorhaben eingebunden, um die Potentiale für die Modellregionen darzustellen. Die methodische Gestaltung soll dazu beitragen ein gemeinsames Problemverständnis herzustellen, und zum anderen die Bereitschaft und Motivation für die Projektwirkung zu stärken. Ziel ist die Vorbereitung der relevanten Akteur*innen für die nun folgende Umsetzungsphase, das Schaffen von Bereitschaft und Commitment für die Transformationsprozesse. Es soll ein gemeinsames Problemverständnis geschaffen werden, das die diversen Positionen und Sichtweisen aufnimmt.

3) Projektplanungsworkshops

Anschließend finden mehrere Projektplanungsworkshops statt. Je nach erarbeitetem Fokus in den Auswahl-Workshops werden ggfs. externe Expert*innen hinzugezogen, die fachliche Inputs

¹² Das vom BMBF geförderte Projekt „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa)“ (<https://difu.de/16316>) untersuchte die Radverkehrsplanungsprozesse in drei Modellstädten. Es wurden gemeinsam Aktionspläne entwickelt und mehrere Hemmnisse in der Umsetzung identifiziert.

geben. So besteht die Möglichkeit, die Kompetenzen der Partner*innen im Konsortium einzubeziehen, bspw. das fachliche Verwaltungsprozesswissen von SHI oder das Lean Management von FMC. Die erarbeiteten Stakeholdermappings (AP2 und AP4) sollten für die folgende Phase überprüft und angepasst werden. Gemeinsam mit den Modellkommunen werden die Veränderungsvorhaben in konkrete Planungsstrukturen übersetzt. Dabei sind Projektgruppen denkbar, deren Mitglieder sich aus allen Fachbereichen der jeweiligen Verwaltungen zusammensetzen. Es werden Grundkenntnisse des agilen Projektmanagements vermittelt, um nicht nur das Vorhaben an sich aufzusetzen, sondern das WIE der Umsetzung dezidiert zu fokussieren. Unter agilem Projektmanagement versteht man einen interaktiven Ansatz, in dem durch den Einsatz verschiedener Methoden (wie bspw. SCRUM) komplexe Planungsprozesse in kleinere Teilabschnitte mit definierten Zwischenzielen unterteilt. Diese kürzeren Zyklen ermöglichen eine schnellere Anpassung an sich ändernde Strukturen und Anforderungen, aber auch einen effizienteren Umgang mit auftretenden Herausforderungen. Im Workshop werden Meilensteine und Retrospektiven terminiert, die in der Begleitung der Umsetzung fortlaufend evaluiert werden. Dabei wird eine agile Vorgehensweise auch in der Begleitung aufrechterhalten.

4) Planspiele

In der Konzeption der Projekte werden je Modellregion individuelle Planspiele entwickelt und umgesetzt, die die Umsetzung der Veränderungsvorhaben auf innovative Art und Weise erproben. Der Fokus der Planspiele wird gemeinsam mit den Vertreter*innen der Modellkommunen und ggfs. den externen Expert*innen abgestimmt, so dass der größtmögliche Praxisbezug hergestellt wird. Ein wesentlicher Vorteil der Integration von Planspielen in die Entwicklungsphase ist u.a., dass sich häufig erst in der Umsetzung bzw. Umsetzungserprobung neu aufkommender Hemmnisse offenbaren, deren Berücksichtigung und Beseitigung jedoch von entscheidender Bedeutung für eine erfolgreiche Durchführung ist. Dies ist eine zentrale Erkenntnis, die aus dem Projekt KoRa destilliert werden konnte. Auf Basis der Planspiele erfolgt die Weiterentwicklung des Implementierungskonzepts der Transformationsvorhaben. Es werden Projektpläne gemeinsam mit den Modellregionen für ihre ausgewählten Vorhaben erarbeitet. Diese werden in Bezug auf die Erkenntnisse der Planspielumsetzungen überarbeitet und ggf. iterativ angepasst.

5) Peer-2-Peer Dialogrunden

Begleitend finden integrative Dialogrunden mit Führungskräften statt, die Raum für moderierten Austausch in der Umsetzung der Transformationsvorhaben in den Regionen bieten, eine Reflexion der in den Planspielen aufgetretenen Hemmnisse der Umsetzungsprozesse beinhalten und daraus abgeleitete Weichenstellungen auf der Steuerungsebene vor der folgenden Umsetzungsphase ermöglichen. Die Dialogrunden bieten einen Raum für Austausch im Sinne der interkommunalen Zusammenarbeit. Die Führungskräfte können von Best-Practices ihrer Peers lernen und so die Umsetzungen lokal bei Bedarf anpassen.

Aber auch in den Regionen und den jeweiligen beteiligten Verwaltungen begleiten wir den Austausch durch Rückkopplungsgespräche intern sowie zu den Stakeholdern.

6) Umsetzungs- und Prozessworkshops

Die Phase der Implementierung und Testings wird durch analoge wie digitale Prozess-Workshops flankiert, in denen auftretende Herausforderungen diskutiert, die entstehenden Hemmnisse analysiert und der Einsatz von Elementen des agilen Projektmanagements (bspw. Retrospektiven) unterstützt werden. Dabei sollen die Modellkommunen befähigt werden, diese Methoden im weiteren Verlauf selbst anzuwenden. In einem Workshop zur Halbzeit der Umsetzungsphase wird neben der Diskussion aufgetretener Herausforderungen auch die agile Projektarbeit reflektiert. Falls sich im Verlauf Schwierigkeiten mit der Adaption des agilen Projektmanagements ergeben, besteht die Möglichkeit zur situativen Anpassung. Abschließend werden am Ende des Projektes die Umsetzung der Projekte in den Modellkommunen gemeinsam reflektiert und ein Erfahrungsaustausch zwischen den Modellkommunen hergestellt.

7) Reflexion

Am Ende der Umsetzungsphase findet ein Reflexions-Workshop statt, der jeweils in den Kommunen die Umsetzung des ausgewählten Veränderungsvorhabens evaluiert. Im Zentrum stehen die Erfahrungen mit den Herausforderungen und Hemmnissen und die entwickelten Lösungsstrategien, die im Sinne eines Lessons-Learned für den Austausch zwischen den Kommunen aufbereitet werden.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

Im Arbeitspaket werden verschiedene Methoden angewandt, die die Planungsprozesse und dabei insbesondere das WIE dieser auf innovative Weise beleuchten und den beteiligten Modellregionen den Weg der Umsetzung erleichtern sollen.

Planspiele

In den Planspielen zeigen sich implizites Wissen und informelle Strukturen, die die Akteur*innen der Verwaltung im konkreten Handeln anwenden. In der Bearbeitung der Problemstellungen im Rahmen der Planspiele offenbart sich die gelebte Planungspraxis der Modellkommunen im „simulierten Doing“. Dieses basiert auf bewussten wie unbewussten Annahmen, aus Wissen und Erfahrungen, die sich in den formalisierten Abläufen und Prozessbeschreibungen meist nicht wiederfinden und deshalb in dezidierten Untersuchungen von den Mitarbeitenden oft nicht wiedergegeben werden können. Auch die Mitarbeitenden erlangen Erfahrungswissen durch die Reflexion ihrer Handlungen im Anwendungsfall des Planspiels.

Die technische Entwicklung der Planspiele wird, je nach Fokus, ggfs. durch den Einbezug weiterer externer Partner*innen unterstützt.

Gamification

Insbesondere in den ersten Workshops soll Bereitschaft und Begeisterung für die Transformationsvorhaben geschaffen werden. Hierfür werden Methoden eingesetzt, die auf spezielle Art und Weise die Teilnehmenden ansprechen und Commitment erzeugen. Gamification ist dabei ein Sammelbegriff für Methoden, die spielerische Elemente besitzen, bspw. können 3D-Welten, Lego Serious Play oder Szenarioentwicklungen eingesetzt werden.

Kreativitätstechniken

Um den Möglichkeitsraum der potentiellen Lösungsansätze, aus denen sich die konkreten Transformationsvorhaben speisen werden, zu öffnen, werden Methoden zur Kreativitätsentfaltung eingesetzt. Diese sind bspw. Design Thinking oder die Walt Disney Methode.

Agiles Projektmanagement

Den Modellregionen wird in den Projektplanungsworkshops ein grundlegender Einblick in das agile Projektmanagement vermittelt. Gemeinsam werden in der Umsetzung der Transformationsvorhaben Bestandteile dessen, wie die Retrospektiven und Sprints, eingesetzt, um das WIE in der Umsetzung neu zu denken. Dieser experimentelle Charakter ermöglicht neue Perspektiven auf die Planungspraxis in den Modellregionen. In der Begleitung werden weitere Workshops durchgeführt, um auftretende Herausforderungen und Hemmnisse zu analysieren und gemeinsam kreative Lösungen zu ergründen.

3.7 Arbeitspaket 6: Entwicklung und Implementation digitaler Tools zur verbesserten Steuerung von Transformationsräumen

(1) Federführung und Mitarbeit

Die Federführung des Arbeitspakets liegt bei der FixMyCity GmbH. Es werden digitale Tools und Verfahren entwickelt, um Transformationsprojekte in den Modellregionen ganzheitlich zu planen und zu steuern. Diese Tools werden experimentell entwickelt und basieren auf den Erkenntnissen der vorherigen Arbeitspakete sowie auf Vorarbeiten. Dabei wird das Potenzial der Digitalisierung genutzt, um den komplexen Herausforderungen bei der Kommunikation, Koordinierung und Planung regionaler Transformationsprojekte mit innovativen Lösungsansätzen zu begegnen.

Um dieses Potenzial voll auszuschöpfen, werden User-Experience-Workshops und qualitative Interviews mit Stakeholdern durchgeführt, um die Herausforderungen in Kommunikation, Koordinierung und Planung umfassend zu verstehen. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in die Entwicklung von Entwürfen und Prototypen ein, die dann in User-Tests validiert werden. Die Implementierung der Tools erfolgt iterativ, wobei ein kontinuierlicher Feedbackprozess durch die Modellregionen die Entwicklung begleitet. Ziel ist es, dass die digitalen Lösungen unmittelbar von den Regionen für ihre Zwecke nutzbar sind, um wiederum Erkenntnisse aus der Praxis für den weiteren Entwicklungsprozess zu gewinnen (Build-Measure-Learn-Ansatz). Das SHI begleitet den Prozess, um Erkenntnisse hinsichtlich Hemmnissen und Herausforderungen in der Governance abzuleiten. Digitale Lösungen sollen bei der Überwindung von Hemmnissen unterstützen, bei der ECO den Prozess begleitet.

Als Startup sind agile Methoden im Unternehmen gelebte Praxis. Die UX-Expert*innen der FixMyCity GmbH begleiten die Workshops der vorherigen Arbeitspakete und bringen sich durch Inputs und Mitarbeit mit ihrem Know-how in die Arbeit der Konsortialpartner*innen ein. FixMyCity erhofft sich insbesondere aus der Leitbildentwicklung in AP3, aus den Stakeholder-Mappings und

der Analyse der Governance-Strukturen in AP4 sowie aus den Projektplanungsworkshops und Planspielen zu Überwindungsprojekten in AP5 Erkenntnisse zu den Herausforderungen in der interkommunalen Kommunikation und Zusammenarbeit, die durch vertiefende Interviews für die Entwicklung der digitalen Tools und Prozesse nutzbar gemacht werden sollen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist das Einbinden der Bürgerinnen und Bürger durch Bürgerbeteiligungs- und Crowdsourcing-Verfahren. Durch die aktive Teilnahme der Bevölkerung werden lokale Kenntnisse in den Planungsprozess integriert, wodurch gleichzeitig Akzeptanz und Unterstützung für die Transformation im Hinblick auf das in AP3 entwickelte bzw. identifizierte Leitbild geschaffen werden sollen.

(2) Technische Arbeitsziele

Grundlage und Ausgangspunkt sind Ergebnisse des Forschungsprojektes „Baukasten-RSV“¹³, aus dem der Trassenscout¹⁴ als proof-of-concept mit einem Technologie-Reifegrad (TRL) von 3 hervorgegangen ist, sowie die bisherigen Ergebnisse zu organisatorisch-partizipativen Prozessen aus dem Forschungsprojekt „NUDAFA“¹⁵ sowie partizipativ-technischen Prozessen aus dem Forschungsprojekt „OSM-RVP“¹⁶. Es soll nun das volle Potenzial der Digitalisierung u. a. unter Zuhilfenahme von Erkenntnissen des KoRa-Projektes genutzt werden, um nachhaltige und zukunftsweisende Lösungen für die Transformation von Regionen zu entwickeln. Alle Arbeitsergebnisse werden Open Source unter offenen Lizenzen bereitgestellt, um digitale Souveränität und freie Forschung zu fördern. Unterschiedliche Technologiereifegrade werden je nach Thema angestrebt, z.B. TRL 8 für Radschnellverbindungen und TRL 6 für die Reaktivierung von Bahntrassen und Abstimmung zu Busnetzen.

Steuerung von Transformationsräumen („Trassenscout“)

Die langfristige Vision bei der Entwicklung des Trassenscouts ist die verbesserte Steuerung umweltfreundlicher Infrastrukturprojekte wie Radschnellverbindungen und Bahntrassen und perspektivisch Wasserstoff-Pipelines über kommunale und nationale Grenzen hinweg. Die Plattform „Trassenscout“ integriert strategische Tools zur Koordinierung und Kommunikation, ko-kreative

¹³ <https://radschnellverbindungen.info>

¹⁴ <https://trassenscout.de>

¹⁵ <https://www.nudafa.de>

¹⁶ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/osm-rvp.html>

Planungsprozesse und Bürgerbeteiligung. Im Projekt werden dabei thematisch insbesondere Radverkehrs- und ÖPNV-Projekte behandelt.

Modul 360-Grad-Befahrungen

Mit 360-Grad-Befahrungen mittels Helmkameras wird die ko-kreative Planung im Trassenscout unterstützt. Diese Technologie ermöglicht es, örtliche Gegebenheiten aufzunehmen und in virtuellen Umgebungen zugänglich zu machen (vgl. Abbildung 5). Ziel ist es, dass Regionen 360-Grad-Befahrungen selbstständig und DSGVO-konform durchführen und für ihre Planungsprozesse nutzen können. Das Konzept wurde bereits von FixMyCity technisch getestet, soll nun weiter erprobt und entwickelt werden.

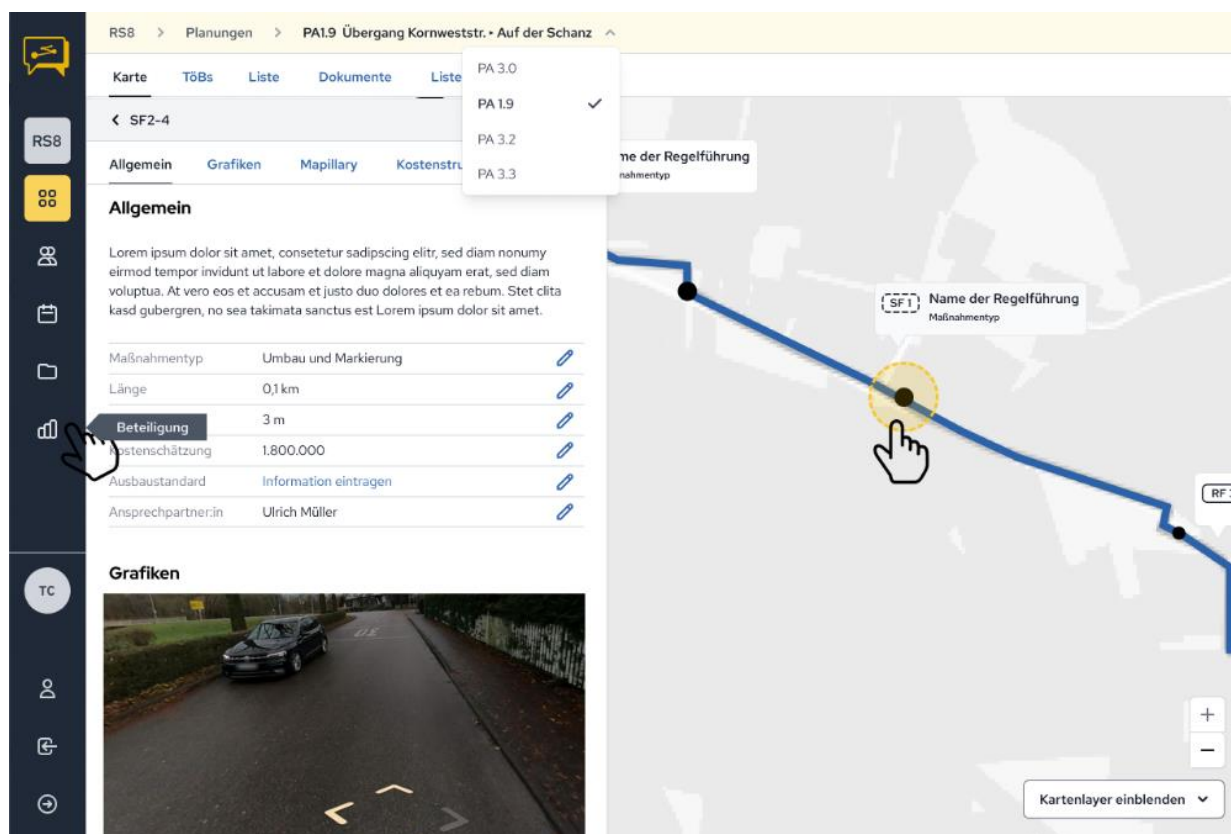


Abbildung 5: Ansicht einer Maßnahme im Trassenscout mit integriertem Bild aus Befahrung (Entwurf Trassenscout v2)

Modul TÖB-Anhörung

Die frühzeitige Anhörung von Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) spielt eine wichtige Rolle bei der Beschleunigung von Planungsprozessen. Über ein entsprechendes Modul im Trassenscout können TÖBs privilegierten Zugang zu Planungsinformationen erhalten und sich äußern. Das Ziel ist es, herauszufinden, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt für welche TÖBs relevant sind

und wie die Ergebnisse effizient genutzt werden können. Das Modul soll ein integraler Bestandteil des Trassenscouts sein, und allgemeine Erkenntnisse werden in Zusammenarbeit mit dem DIFU abgeleitet.

Modul Online-Bürgerbeteiligung

Das Ziel ist es, breite Akzeptanz und nachhaltige politische Unterstützung für Transformationsprojekte zu erreichen. Die Einbindung der Bürger*innen als wichtige Stakeholder ist ein zentraler Aspekt des Projekts, um lokale Kenntnisse und Bedürfnisse in den Planungsprozess zu integrieren. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sollen effizient über den Trassenscout für Planungsprozesse und öffentliche Kommunikation genutzt werden können. Das Zusammenspiel von analoger und digitaler Bürgerbeteiligung wird verbessert, um eine umfassende und inklusive Partizipation zu gewährleisten. Die Kombination beider Ansätze verbessert die Transparenz und Effektivität von Beteiligungsprozessen und trägt zu einer lebendigen Demokratie bei. FixMyCity ist für die Online-Verfahren verantwortlich und arbeitet eng mit den Regionen zusammen, um Synergien sicherzustellen und Best Practices abzuleiten. Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren werden transparent über die Projektwebsites kommuniziert.

Modul Umfragen

Umfragen unterstützen politische Entscheidungsträger*innen bei evidenzbasierter Entscheidungsfindung und fördern gleichzeitig die Bürgerbeteiligung, was die Legitimation von Transformationsprojekten erhöht. Digitale Umfragen sind eine niederschwellige Möglichkeit der Bürgerbeteiligung und verbessern die Akzeptanz von Transformationsprojekten durch eine aktive Auseinandersetzung mit den Informationen. Sie stärken das Vertrauen in die politische Führung und mobilisieren Unterstützung. Im Projekt wird das Umfrage-Modul des Trassenscouts weiterentwickelt, um politische Entscheidungsfindung zu unterstützen und gleichzeitig langfristige politische Unterstützung sicherzustellen. Das Ziel ist es, weitere Zielgruppen zu erreichen und daraus Best Practices für die Verkehrswende abzuleiten. Es wird außerdem erforscht, wie Künstliche Intelligenz planungsrelevante Informationen leichter zugänglich machen kann. Umfragen ermöglichen inklusive Partizipation und die Stärkung benachteiligter Gruppen. Die Ergebnisse der Umfragen werden transparent über die Projektwebsites kommuniziert.

Crowdsourcing-Verfahren

Crowdsourcing kann finanzschwachen Kommunen helfen, Grundlagendaten zur vorhandenen Infrastruktur zu erheben, ohne auf kostenintensive Vergabeverfahren zurückgreifen zu müssen. Die Open-Source-App „StreetComplete“¹⁷ wird genutzt, um Daten zu sammeln, und kann bei Bedarf weiterentwickelt werden. Bürger*innen werden ermutigt, aktiv an der Datensammlung teilzunehmen, um zur effektiven Planung beizutragen. Die gesammelten Daten stehen über die OpenStreetMap-Datenbank zur Verfügung. Ziel ist es, den Modellregionen ein Verfahren zur selbstständigen Sammlung von Grundlagendaten für die Radverkehrsplanung bereitzustellen. Es soll außerdem untersucht werden, wie Kontaktdaten von Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Verbänden systematisch in der OpenStreetMap-Datenbank gesammelt werden können, um sie für Bürgerbeteiligung, Umfragen und Anhörungen zu nutzen. Es wird auch erforscht, ob und welche Daten für die Planung und Kommunikation von ÖPNV-Trassen mittels Crowdsourcing gesammelt werden können.

Datenanalysen und Visualisierungen

Durch Datenanalysen und Visualisierungen, basierend auf Daten aus Crowdsourcing-Verfahren, wird die Planung und Kommunikation unterstützt. Der „Radverkehrsatlas“¹⁸, entstanden aus den Forschungsprojekten „OSM-RVP“ und „NUDAFA“, bietet bereits thematische Karten für den Radverkehr und wird für die Modellregionen zur Verfügung gestellt (vgl. Abbildung 6). Es wird erforscht, wie Daten für den ÖPNV verarbeitet und welche Themenkarten erstellt werden können, um Planung und Kommunikation zu unterstützen. Die prozessuale Integration erfolgt gemeinsam mit dem SHI.

¹⁷ <https://streetcomplete.app>

¹⁸ <https://radverkehrsatlas.de>

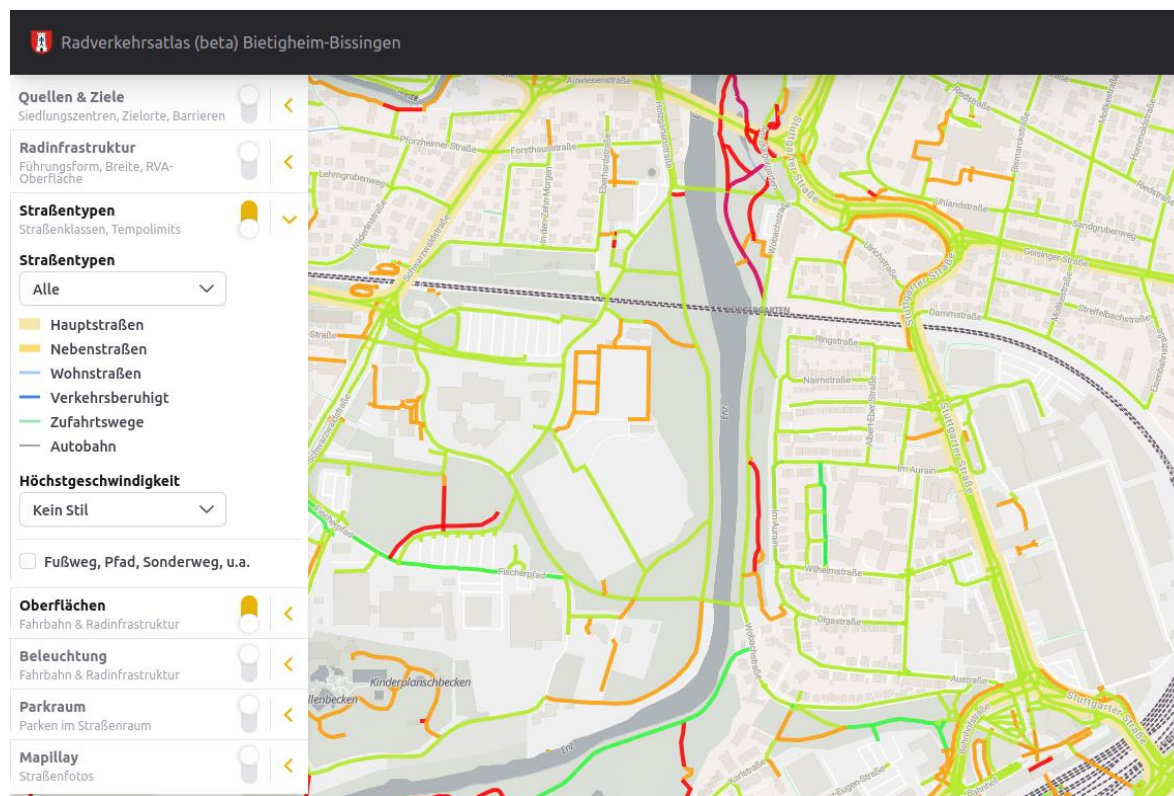


Abbildung 6: Radverkehrsatlas mit aktivierten Themenkarten „Straßentypen“ und „Oberflächen“

Projekt-Websites

Es werden Projekt-Websites für die Modellregionen erstellt, basierend auf den Websites für die Radschnellwege „RS8“¹⁹ und „FRM7“²⁰. Diese dienen dazu, das Leitbild der regionalen Transformation sowie Beteiligungsmöglichkeiten und Mobilitätsmaßnahmen zu kommunizieren und Bürger*innen einzubinden. Die Projekt-Websites spielen dabei im regionalen Transformationsprozess dahingehend auch eine entscheidende Bedeutung, als dass sie abgestimmte Informationen öffentlich verfügbar machen. D. h., es muss ein interkommunaler Abstimmungsprozess in der Region vor dem Hintergrund ihres Leitbildes vorausgehen. Wie dieser Abstimmungsprozess verbessert werden kann, soll gemeinsam u. a. mit dem DIFU erforscht werden. Die Websites werden an die jeweilige Planungsphase angepasst und während der Bauphase wird erprobt, wie Baustellen-schilder als Zugang zu Informationen im Internet genutzt und mit den Projektwebsites verknüpft werden können.

¹⁹ <https://radschnellweg8-lb-wn.de>

²⁰ <https://radschnellweg-frm7.de>

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

Zwischen den Modellregionen soll ein größtmöglicher Übertrag und eine größtmögliche Verzahnung der digitalen Maßnahmen erfolgen. Für alle Modellregionen sollen Projekt-Websites nach einem ähnlichen, übertragbaren Muster erstellt werden. Je Modellregion werden Projekte durchgeführt, die zur Gewinnung von Erkenntnissen jeweils unterschiedliche Schwerpunkte besitzen. Je Teilprojekt wird nach einem gleichen Schema vorgegangen (siehe „Generelles Vorgehen pro Projekt in den Regionen“).

AP 6.1 RADSCHNELLVERBINDUNGEN

AP 6.1 Vorbereitungen: Organisatorische Planung der RS-Teilprojekte zur Vermeidung von Engpässen und erste Phase der Abstimmung mit Modellregionen und Projektpartnern zur Umsetzung der Teilprojekte.

AP 6.1 Teilprojekt BW-RS8: Radschnellweg „RS8“ in Baden-Württemberg mit dem Landratsamt Ludwigsburg und weiteren Projektbeteiligten. Schwerpunkte: Innovative digitale Kommunikation während der Bauphase und digitale Anhörung Träger öffentlicher Belange.

AP 6.1 Teilprojekt BW-RS21: Radschnellweg „RS21“ in Baden-Württemberg mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und weiteren Projektbeteiligten. Schwerpunkte: Online-Bürgerbeteiligung in Kombination mit klassischen analogen Verfahren und Online-Umfragen mit politischer Unterstützung.

AP 6.1 Teilprojekt NRW-RS3: Radschnellweg „RS3“ in Nordrhein-Westfalen mit der Regiopolregion Bielefeld. Schwerpunkte: Adaptierung des Trassenscouts von BW nach NRW mit den Modulen „TÖB-Anhörung“, „Online-Bürgerbeteiligung“ und „Umfragen“. Selbstständige Durchführung von Anhörungs- und Beteiligungsverfahren.

AP 6.1 Teilprojekt BB-RS: Radschnellweg von Oranienburg nach Berlin mit dem LK Oberhavel. Schwerpunkte: Einsatz von 360-Grad-Befahrungen, Crowdsourcing zur Datensammlung und Erstellung von Themenkarten für die Planung.

AP 6.2 REAKTIVIERUNG BAHNTRASSEN

AP 6.2 Teilprojekt BW-BWT: Reaktivierung der Bottwartalbahn in Baden-Württemberg mit dem Landratsamt Ludwigsburg und weiteren Projektbeteiligten. Schwerpunkte: Adaptierung des Tras-

senscouts auf den Bahntrassenkontext mit den Modulen „TÖB-Anhörung“, „Online-Bürgerbeteiligung“, „Umfragen“ und „Crowdsourcing“. Online-Bürgerbeteiligung in Kombination mit klassischen Verfahren und Online-Umfragen.

AP 6.3 HALTESTELLEN

AP 6.3 Teilprojekt BB-HS: Digitalisierung Haltestellenprogramms. Schwerpunkte: Adaptierung des Trassenscouts auf den Buskontext mit dem Modul „TÖB-Anhörung“.

AP 6.5 KONTINUIERLICHES PROJEKTMANAGEMENT

Fortlaufende Abstimmung mit und zwischen den Modellregionen zur Schaffung von Synergien in den AP-Teilprojekten hinsichtlich der Gewinnung von Erkenntnissen.

Generelles Vorgehen pro Projekt in den Regionen

- **Vorbereitung und Konzeption:** Analyse früherer Arbeitspakete; Planung von User-Experience-Workshops und Interviews mit Stakeholdern; Entwicklung von Entwürfen und Prototypen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse; Einbindung der Konsortialpartner*innen nach Bedarf.
- **Entwicklung der digitalen Tools:** Umsetzung von Entwürfen und Prototypen; Durchführung von User Tests zur Validierung; Implementierung in die Plattform; Abstimmung mit Kommunen und Landkreisen; Integration des Governance-Ansatzes.
- **Durchführung von Bürgerbeteiligung:** Erstellung der Projektwebsite für Modellregionen; Einbindung der Bürger durch Beteiligungsverfahren; Einbindung von TÖBs und Stakeholdern durch Anhörungen und Informationsaustausch; Weiterentwicklung des Konzepts und der Technologien.
- **Evaluation und Dokumentation:** Evaluierung der Ergebnisse und Nutzerfeedbacks; Optimierung von Tools und Prozessen; Fortführung von Retrospektiven zur Verbesserung; Dokumentation der Ergebnisse.
- **Abschluss und Ausblick:** Erstellung von Abschlussberichten; Präsentation der finalen Tools und Prozesse; Diskussion über langfristige Nutzung und Weiterentwicklung unter Einbeziehung der Modellregionen; Ausblick auf mögliche Folgeprojekte.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

- **Qualitative Interviews** mit Stakeholdern werden genutzt, um umfassende Einblicke in die Perspektiven, Bedenken und Anforderungen der beteiligten Regionen zu gewinnen.

- Der **Build-Measure-Learn-Ansatz** wird verwendet, um eine agile und iterative Entwicklung der digitalen Tools sicherzustellen.
- **User-Experience-Workshops** sollen dazu dienen, das Nutzererlebnis bei der Interaktion mit den geplanten digitalen Tools zu optimieren.
- **Design-Thinking-Methodiken** ermöglichen einen kreativen und iterativen Ansatz zur Entwicklung von Lösungen.
- **User Tests** dienen dazu, die Benutzerfreundlichkeit, Effektivität und Effizienz der entwickelten Tools zu überprüfen und zu validieren.
- **Bürgerbeteiligungs- und Crowdsourcing-Verfahren** werden – hier als Methodik – eingesetzt, um die Bürger*innen aktiv in den Forschungsprozess einzubeziehen und ihre lokalen Kenntnisse und Bedürfnisse zu integrieren.

3.8 Arbeitspaket 7: Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen in den Modellregionen

In den Modellregionen sind bereits heute schon konkrete Mobilitätsprojekte geplant oder befinden sich bereits in der Umsetzung (s. Abschnitt 2). Um diese Maßnahmen mit den Arbeiten im Projekt sinnvoll zu verzahnen, setzt jede Region im Rahmen von RegioProzess eine Person ein, die die Zusammenarbeit in und mit dem Projektkonsortium. Diese Person sorgt dafür, dass die Aufgaben und Prozesse, wie beispielsweise die Planung und Umsetzung sowie die Testung neuer Mobilitätsangebote für nachhaltige Mobilität im Rahmen des Projektkontexts zeit- und fristgerecht erfolgen. Sie stellt die Verzahnung zwischen verkehrlichen Umsetzungen mit den verwaltungsbezogenen Maßnahmen sicher, wie z.B. der Integration neuer Arbeitsprozesse, Kooperationsstrukturen sowie digitale Tools (vgl. AP4-6). Im Rahmen des Gesamtvorhabens werden neue Formen der Zusammenarbeit und der Umsetzung erprobt. Um möglicherweise aufkommende rechtliche Fragen oder noch nicht absehbare fachliche Fragen (betriebliche Fragen bei Mobilitätsstationen, Grundstücksfragen o. ä.) zumindest grundlegend adressieren zu können, wird ein Budget für (rechtliche) Gutachten in den Modellregionen kalkuliert.²¹ Dies kann zielführend sein, weil der Rechtsrahmen für Verkehrsmaßnahmen in Deutschland enggesteckt ist und sich als Hürde in Transformationsprozessen erweisen kann: Für innovative Verkehrsmaßnahmen kann es zum Teil notwendig sein, diese auf ihre Rechtsgültigkeit durch juristische Expertise prüfen oder

²¹ Der tatsächliche Leistungsumfang für Rechtsgutachten und die damit einhergehende Höhe der Zuwendungen ist vom inhaltlichen Bedarf abhängig, der sich im Laufe des Projekts spezifizieren wird. Beim Einholen der Rechtsgutachten geht das Difu vergaberechtskonform vor. Finanziell wird der Posten mit einem Sperrvermerk versehen.

begleiten zu lassen. Die Rechtsgültigkeit kann den Dialog mit den unteren und oberen Straßenverkehrsbehörden beschleunigen. Ohne Rechtsgutachten drohen mögliche (ungeplante) Umsetzungshemmnisse.

(1) Federführung und Mitarbeit

Federführend verantwortlich für die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen sind die jeweiligen Modellregionen, projektverantwortlich sind dort die folgenden Organisationseinheiten:

- Landkreis Oberhavel, Dezernat IV – Service, Mobilität und Sicherheit
- Regiopolregion Bielefeld – Stadt Bielefeld, Dezernat 3, Amt für Verkehr
- Landkreis Ludwigsburg, Dezernat III – Recht, Ordnung und Verkehr

Das Difu, SHI, eco und FMC unterstützen die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen.

(2) Ist-Zustand

Der **Landkreis Ludwigsburg** liegt mit einer Fläche von 687 Quadratkilometern in Baden-Württemberg. In 39 Kommunen, darunter sechs großen Kreisstädten, leben über eine halbe Millionen Menschen. Der Landkreis gehört als nordwestlicher Nachbar der Landeshauptstadt Stuttgart zu den am dichtesten besiedelten Gebieten des Landes Baden-Württemberg. Gleichzeitig weist der Landkreis neben den urbanen Gebieten auch sehr ländliche Bereiche auf.

Bielefeld ist mit über 330.000 Einwohner*innen die achtgrößte Stadt in NRW. Die kreisfreie Großstadt liegt im Nord-Osten NRWs in der Grenzregion zu Niedersachsen in der Region Ostwestfalen-Lippe. Die Regiopolregion Bielefeld hat starke Verflechtungen zur benachbarten Regiopole Paderborn. Auch liegen weitere Großstädte wie Münster und Osnabrück in der näheren Umgebung. Außerhalb der Oberzentren ist die Region jedoch vielerorts ländlich geprägt. Mit einer Bevölkerungsdichte von fast 1.300 Einwohner*innen pro Quadratkilometern ist Bielefeld (Statistikatlas NRW 2020) der am höchsten verdichtete Raum. Dies zeigt in der Summe die hohe Bedeutung Bielefelds für den Regiopolraum. Zugleich ist die Region polyzentrisch und bereits auf vielen Ebenen verflochten. Die **Regiopolregion Bielefeld** besteht seit 2016 als Verwaltungskooperation. Es arbeiten die kommunalen Verwaltungen der dreizehn beteiligten, unmittelbar an Bielefeld angrenzenden Kommunen an Schlüsselthemen der Regionalentwicklung – je nach Fragestellung gemeinsam mit externen Partnerorganisationen. Die Grundlage der Zusammenarbeit in der Regiopolregion bildet eine interkommunale Kooperationsvereinbarung, die alle dreizehn Regiopolkommunen in ihren jeweiligen Stadträten beschlossen und unterzeichnet haben.

Der **Landkreis Oberhavel** erstreckt sich von der Nordgrenze des Landes Berlin bis zur Südgrenze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Durch die Nähe zur Hauptstadt profitiert er im Süden von dem Speckgürtel der Metropole und ihrer wirtschaftlichen Zugkraft, während der Norden ländlich geprägt ist und von Naturschutzgebieten durchzogen wird. Zum Landkreis Oberhavel gehören 19 Gemeinden, darunter neun Städte, wobei Oranienburg die Kreisstadt ist. Oberhavel ist nach Potsdam-Mittelmark der zweitbevölkerungsreichste Landkreis Brandenburgs mit ca. 220.000 Einwohner*innen. Dabei leben 77,2 % der Bevölkerung auf etwa einem Viertel der Landkreisfläche im Berliner Umland. Im Norden sinkt die Bevölkerungsdichte rapide.

Zentrale verkehrliche Herausforderungen in allen drei Regionen sind ein starkes Verkehrsaufkommen an regionalen verkehrlichen Achsen, u. a. aufgrund ausgeprägter regionaler Pendlerbeziehungen. Alle drei Regionen verfügen über einen hohen Motorisierungsgrad sowie eine ausgeprägte Autoabhängigkeit. Der private Pkw dominiert als Hauptverkehrsmittel das Verkehrsgeschehen, mit all seinen bekannten negativen Folgen. In den Städten der Regiopole Bielefeld und des LK Ludwigsburg sind Verkehrsräume knapp, sodass raumeffiziente Verkehrslösungen gefunden werden müssen. Gleiches gilt für ausgewählte interkommunale Verkehrsströme im LK Ludwigsburg, die topographisch bedingt auf einigen wenigen Trassen verlaufen, die von allen Verkehrsmitteln genutzt werden müssen. Alle drei Regionen verfügen über dicht und wenig dicht besiedelte Räume. Entsprechend dieser heterogenen Raumstruktur werden neben rein städtischen bzw. ländlichen Mobilitätslösungen Stadt-Umland- sowie interkommunale Angebote gebraucht.

(3) wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

Technisches bzw. praktisches Arbeitsziel des AP ist es, die regionalen bzw. interkommunalen Mobilitätsmaßnahmen effizient umzusetzen und dabei so auszurichten, dass sie möglichst nachhaltig wirken. Fokussiert werden dafür Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote, die zur Verkehrsverlagerung vom Pkw auf den Umweltverbund beitragen, konkret der erweiterte ÖPNV (hier ÖPNV+ genannt) sowie der Radverkehr.

(4) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

Die zwei verkehrlichen Maßnahmenbündel tragen unterschiedlich zur nachhaltigen Transformation von Regionen bei:

- Im Maßnahmenbündel **ÖPNV+** wird zum einen die **Effizienz und Wirkung bewährter ÖPNV-Formen gestärkt**. Konkret sollen etwa Schnellbuslinien effektiver beworben und

verstetigt sowie Haltestellen interkommunal effizienter platziert und erneuert werden (Regiopole Bielefeld bzw. LK Oberhavel). Eine Regionalbahnlinie soll reaktiviert werden, deren Beförderungskapazität üblicherweise höher ist als jene des straßengebundenen ÖPNV (Landkreis Ludwigsburg).²² Zum anderen werden die **Potentiale technisch und regulativ innovativer ÖPNV-Formen** wie On-Demand-Verkehre (ODV) erforscht: Als Zubringer zum linien- bzw. schienengebundenen ÖPNV kann ODV die Daseinsvorsorge in Stadt und Region stärken, insbesondere für soziodemographische Gruppen wie Senior*innen, die im ländlichen Raum besonders von Mobilitätsarmut betroffen sein können (vgl. LK Oberhavel). Auch können durch ODV ggf. schwächer nachgefragte ÖPNV-Linien ersetzt werden, wodurch der ÖPNV-Betrieb effizienter werden kann (vgl. Regiopole Bielefeld).

- Das Maßnahmenbündel **Radverkehr** sieht vor, **leistungsstarke** und innerorts **bewährte Verkehrslösungen interkommunal auszurollen und zu skalieren**, u. a. um Pendlerverkehre effizienter und nachhaltiger zu gestalten: Die betrachteten Radschnellverbindungen und Velorouten können Pkw- und ÖPNV-Verkehrsflüsse auf stark befahrenen Pendelrouten um bis zu 9000 Wege/Tag entlasten (s. Radschnellverbindung 21 im LK Ludwigsburg).

Die Arbeitsschritte für jede Maßnahme basieren auf drei Schwerpunkten, die vernetzt und nach dem spezifischen Bedarf der Modellregion gedacht werden müssen:

- **Schwerpunkt Verkehrsplanung:** Maßnahmenspezifisch werden Konzeptions-, Planungs- und Umsetzungsschritte aus der Verkehrsentwicklung und -planung eingesetzt, etwa das Einholen von Machbarkeitsstudien und der Trassenfindung.
- **Schwerpunkt RegioProzess-Werkzeuge:** Für eine effiziente und erfolgreiche Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen tragen die RegioProzess-Erkenntnisse aus den Status-quo-Analysen (APs 2 und 4) bei, ebenso die Governance-Werkzeuge (AP5) sowie die digitalen Tools, insbesondere der Trassenscout (AP6).
- **Informeller Wissensaustausch:** Darüber hinaus können im Projektverlauf (informelle) RegioProzess-Netzwerke entstehen, die Wissensaustausch und Vernetzung zu ausgewählten Fachthemen befördert. Dabei kann es sich etwa um (ÖPNV-)Maßnahmenbetrieb und -finanzierung, Akteurs- und Bürgerbeteiligung, zielgruppenspezifische Kommunikation und die Verstetigung von Mobilitätsangeboten jenseits von Projektlaufzeiten handeln.

²² Für die erfolgreiche Reaktivierung von Bahnstrecken zeichnet sich laut Klühspies und Hazod (2024) aktuell starker Forschungs- bzw. Ausprobierbedarf ab, um Einführungshindernisse abzubauen, etwa zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung sowie zur politischen Unterstützung der Vorhaben.

Mithilfe dieser Schwerpunkte werden folgende Maßnahmen nach ihrer Prüfung und Validierung (vgl. AP3) voraussichtlich in RegioProzess bearbeitet.

Regionale Maßnahmen im ÖPNV+

- **Schnellbussystem (NRW-SB)** – Verstetigung einer ersten Linie und potentielle Einführung einer zweiten Linie (Regiopolregion Bielefeld). Innovativ sind
 - ✓ Die stärkere Fokussierung auf Nutzer*innen durch vermehrte und zielgruppenspezifische Kundenkommunikation und Marketing, mit dem Ziel auch neue Nachfragegruppen zu gewinnen,
 - ✓ Ein geplanter Austausch zu ÖPNV-Finanzierungsfragen für die Verstetigung entsprechender Angebote.
- **Linienbusstärkung (BB-HS)** – 5-Jahres-Programm zum landkreisweiten ÖPNV-Haltestellenausbau (LK Oberhavel). Innovativ ist
 - ✓ die Digitalisierung bisher papierbasierter Austauschprozesse zwischen Landkreis und Städten bzw. Gemeinden
- **Regionalbahnlinie (BW-BWT)** – Reaktivierung der Bottwartalbahn (LK Ludwigsburg). Eine Machbarkeitsstudie ist derzeit abgeschlossen, derzeit wird die Vorzugstrasse ermittelt. Innovativ sind
 - ✓ die Nutzung unerschlossener SPNV-Potentiale für die Mobilitätswende anknüpfend an den aktuellen Koalitionsvertrag (→ Stärkung des Schienenverkehrs)
 - ✓ das Entwickeln (digitaler) Beteiligungstools und –formate für Vorhaben mit ausgeprägten Zielkonflikten, hier bei der Flächenermittlung für den Trassenverlauf. Die potentiellen Flächen sind z. T. bebaut und weisen zu schützende Tierarten (z. B. Eidechsen) auf.
- **On-Demand-Verkehrsangebot** – Konzeption und ggf. Implementierung (Regiopolregion Bielefeld). Ausgehend von regionalen ODV-Modellbeispielen soll ein Konzept für ein regionales ODV-Angebot ausgeschrieben werden. Innovativ sind
 - ✓ die Integration in den regionalen ÖPNV (Integration in den Tarifverbund, Definition der ODV-Funktion als Ergänzung, Zubringer bzw. Ersatz bestehender Linienverkehre)
 - ✓ die Entwicklung eines passgenauen (regionalen) Betriebskonzepts (inkl. Fahrzeugauswahl, betrieblicher und organisatorischer Umsetzung, Finanzierung)

- **On-Demand-Verkehrsangebot „MOHVER“** (LK Oberhavel) – ggf. Verstetigung und Erweiterung. Zum Abschluss einer ersten betrieblichen Testphase wird der MOHVER aktuell überprüft (vrs. März 2024). Vorausgesetzt, die Evaluation mündet im Entschluss, den MOHVER weiterzuführen und ggf. auszubauen, wird die Maßnahme in AP3 der näheren Prüfung unterzogen. Innovativ sind
 - ✓ ggf. der MOHVER-Ausbau (Betriebszeiten und Bediengebiet)
 - ✓ die zielgruppenspezifische ODV-Kommunikation u. a. für digitalferne Gruppen wie Senior*innen und Pkw-fokussierte Bevölkerungsgruppen

Regionale Maßnahmen im Radverkehr

- **Radschnellverbindung 8 (BW-RS8)** – weitere Planung und ggf. Umsetzung (Landkreis Ludwigsburg). Die Planungen für die Radschnellverbindung 8 sind weit fortgeschritten, grundlegende Schritte in der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit liegen vor. Innovativ sind
 - ✓ Umstiegspotentiale von 2000 Personen/Tag heben durch eine gute Verbindung zwischen Ludwigsburg und Waiblingen (es gibt aktuell keine gute ÖPNV-Verbindung)
 - ✓ Ggf. klimaneutrale Baumaterialien und nutzergruppenspezifische Kommunikation testen
 - ✓ Trassenscout passgenau spezifizieren für Akteurs- und Bürgerbeteiligung, gleichzeitig Verwaltungsakteur*innen zur Nutzung des Trassenscouts befähigen
 - ✓ Idealerweise Trassenscout verstetigen für weitere Rad- und Straßenbauprojekte
- **Radschnellverbindung 21 (BW-RS21)** – Planung und ggf. Umsetzung (Regierungspräsidium Stuttgart). Die Planungen für die Radschnellverbindung 21 beginnt – eine Machbarkeitsstudie inkl. Vorzugstrasse liegt vor. Innovativ sind
 - ✓ Umstiegspotentiale von 9000 Personen/Tag heben durch eine gute Verbindung zwischen Ludwigsburg und Stuttgart (ÖPNV-Verbindung stark ausgelastet)
 - ✓ Konzeption und Umsetzung einer passgenauen Bürgerbeteiligung
- **Radschnellweg und Velorouten (NRW-RS3)** – Konzeption bzw. Umsetzung des Radschnellwegs Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück bzw. ggf. Velorouten als Zubringer (Regiopolregion Bielefeld). Der Radschnellweg entspricht einer der Hauptpendelverbindungen in der Region. Machbarkeitsstudie und Trassenvorschlag liegen aktuell vor, müssen aber noch politisch entschlossen werden. Innovativ sind
 - ✓ Radschnellweg: die (digitale) Verbesserung der behördenübergreifenden Abstimmungen (mit beteiligten Baulasträgern); die Optimierung der digitalen Bürgerbeteiligung bei einer möglichen Anpassung des Trassenverlaufs

- ✓Velorouten: die Optimierung der digitalen Bürgerbeteiligung sowie deren Kommunikation, damit Bürger*innen zum Teilnehmen aktiviert werden und sich auch über den langen Planungs- und Umsetzungszeitraum beteiligen
- **Radschnellweg (BB RS)** – Machbarkeitsanalyse für die Strecke Oranienburg – Berlin-Mitte (LK Oberhavel). Die Machbarkeitsanalyse soll an die vorliegenden Potentialanalysen für Radschnellverbindungen der Länder Berlin und Brandenburg anknüpfen. Innovativ sind
 - ✓Mögliche Trassenkorridore ermitteln und dabei relevante Akteur*innen und Bürger*innen digital einbinden
 - ✓Kooperationsmodi zu klären, u. a. zwischen 2 Bundesländer, Landkreis, Städte und Gemeinden sowie Straßenbaulastträger
- **Fortführung einer Radverkehr-Gesprächsreihe mit verwaltungsinternen Expert*innen sowie externen Akteur*innen** (LK Oberhavel), u. a. dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC)
 - ✓Verwaltungsexterne Expertise in verwaltungsinterne Arbeits- und Entscheidungsprozesse integrieren

Für die Erstellung von Kommunikationsmaterial, etwa für die Maßnahmen der ÖPNV-Kommunikation, werden die Leistungen einer Kommunikationsagentur¹¹ eingepreist: Bei Bedarf soll sie Informationsmaterial wie Flyer oder Poster professionell layouten und erstellen.

(5) Methoden, die zur Anwendung kommen

Die Methoden für den Arbeitsschritt-Schwerpunkt RegioProzess sind in den jeweiligen AP-Beschreibungen zu finden, etwa die kollaborative MODULO-Methode (AP4), die Planspiele für effizientere Arbeitskultur-Lösungen (AP5) und die Konzeption, Prototypisierung und Testung des Trassenscouts (AP6).

3.9 Arbeitspaket 8: Wirkungs- und Prozessevaluation der Verkehrswendemaßnahmen in den Modellregionen

Federführung: Difu, Mitarbeit: sämtliche Konsortialpartner*innen

Ein Kernziel des Vorhabens ist es, die interkommunale Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Regionen zu verbessern, Maßnahmen zur Mobilitätswende effektiver und schneller umzusetzen sowie regionale Leitbilder zur nachhaltigen Mobilität in den Modellregionen wirksam zu verankern. Um belastbare Aussagen über den Erfolg des Forschungsvorhabens und ggf. der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Regionen treffen zu können, ist eine systematische Wirkungs- und Prozessevaluation vorgesehen. Ziel ist es, nicht nur die Umsetzung des Gesamtvorhabens zu bewerten, sondern auch die Wirkung der einzelnen Maßnahmen in den jeweiligen Reallaboren „Verwaltung und regionale Governance“ und „Verkehrswendemaßnahmen“ zu ermitteln. Ergänzend werden die Praxisakteur*innen in die Evaluation mit einbezogen, einerseits um Einschätzungen und Bewertungen aus möglichst vielen Perspektiven zu erhalten, andererseits, weil die unterschiedlichen Akteur*innen und ihre Zusammenarbeit untereinander maßgeblich für den Umsetzungsprozess und den Projekterfolg sind.

Folgende projektspezifische Erfolgskriterien wurden definiert, die Eingang in das Evaluationskonzept finden:

- Beschleunigte Verwaltungsverfahren durch effektive regionale Kooperationsstrukturen und neue Arbeitsmethoden,
- Erprobung, Implementation und Verstetigung digitaler Tools für beschleunigte Verfahren (Messung bspw. durch positive Bewertung bestehender/neuer regionaler Arbeitsstrukturen, Bewertung von Mehrwert/ Zufriedenheit/ Usability für Verwaltungsmitarbeitende bzgl. digitaler Tools, Teilnehmer*innen-Zahlen bei Crowdsourcing-Workshops und Anzahl Presseartikel)
- Umgesetzte Verkehrswendemaßnahmen und messbare Wirkungen (z.B. Anzahl km Radverkehrsnetz, Fahrgastzahlen Schnellbussystem),
- Leitbilder zur Nachhaltigkeit in der Mobilität entwickelt bzw. aktualisiert (Bewertung der Leitbilder hinsichtlich weiterhin gültiger Relevanz der Ziele, genannten Akteur*innen, der räumlichen Ebene usw.),
- Regelmäßige Retrospektiven der Verbundpartner*innen zur Reflektion des Erreichten und der Zusammenarbeit zur internen Erfolgskontrolle.

(1) Federführung und Mitarbeit

Die Federführung für dieses Arbeitspaket liegt beim Difu. Für die Zuarbeit der erforderlichen Daten ist die Mitwirkung des gesamten Projektkonsortiums einschließlich der Verantwortlichen der Modellregionen erforderlich.

(2) Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

Ziel dieses Arbeitspakets ist die Entwicklung eines Evaluationskonzeptes sowie seine Umsetzung. Die Evaluation umfasst dabei sowohl die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen (Wirkungsevaluation) als auch die Evaluation des Prozesses (Prozessevaluation).

Allgemein zielen im Rahmen der Prozessevaluation - sowohl für das Gesamtvorhaben als auch für die Umsetzung in den Reallaboren der Modellregionen - die Fragen auf die Zielerreichung ab:

- Welche Ziele wurden formuliert? Welche Herangehensweisen und Umsetzungsschritte wurden gewählt? Gab es Behinderungen, Zielverschiebungen oder Verzögerungen? Wie wird die Zielerreichung eingeschätzt?

Allgemein zielen im Rahmen der Wirkungsevaluation die Fragen auf die Wirkungskontrolle ab:

- Wie sind Umsetzung (Output) und Wirkung (Outcome) zu bewerten? Wie ist die Wirksamkeit der Maßnahmen anhand der projektspezifischen Erfolgskriterien zu bewerten? Sind die umgesetzten Maßnahmen zur Zielerreichung geeignet? Was sind die Ursachen für die mögliche Nicht-Erreichung der Ziele? Sind beabsichtigte oder unbeabsichtigte Auswirkungen bzw. Nebenwirkungen aufgetreten?

Auf dieser Grundlage der periodischen Prozess- und Wirkungsevaluation kann das Projektvorgehen angepasst werden, damit die Projekt- und Maßnahmenziele bestmöglich erreicht werden können.

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

Das methodische Vorgehen leitet sich aus der Komplexität des Gesamtvorhabens ab. Eine besondere Schwierigkeit bei der Erarbeitung der Bewertungsmethodik wird darin liegen, dass aufgrund von Latenzzeiten der Wirkungen möglicherweise einige Effekte („Outcome“) noch nicht oder noch nicht stabil zu beobachten sind. Auch sind die Kausalitäten bestimmter Wirkungen mitunter nicht eindeutig zu ermitteln. Dieser Schwierigkeit wird bei der Erarbeitung des Evaluationskonzeptes besondere Aufmerksamkeit geschenkt, aufzulösen ist sie vermutlich über den Einsatz unterschiedlicher Methoden quantitativer aber auch qualitativer Art. Der Erarbeitung eines Evaluationskonzeptes vorangestellt ist somit die Ermittlung der Datenbedarfe und der Datenverfügbarkeit.

Das Evaluationskonzept wird in den folgenden Arbeitsschritten erarbeitet und umgesetzt.

1. **Ermittlung Datenbedarfe und Datenverfügbarkeit** (Difu, unter Zuarbeit **aller** Partner*innen, inklusive Modellregionen)

- Zu Beginn des Forschungsvorhabens werden die Datenverfügbarkeiten und –erhebungen aller Projektpartner*innen abgefragt.
 - **Datenquellen für die Prozessevaluation:** Sowohl auf der Ebene des Gesamtvorhabens als auch in den Modellregionen werden turnusmäßige Online-Befragungen zu Projektstatus und –fortschritt durchgeführt. Die Befragungen werden als kurze quantitative Statusfragen konzipiert. So soll eine Vergleichbarkeit zwischen den Modellregionen hinsichtlich des Prozessfortschritts, möglicher Hürden und Zielverschiebungen erreicht werden.
 - Mögliche **Datenquellen für die Wirkungsevaluation** in den Modellregionen der Reallabore sind: Daten aus dem Quick-Check-Tool (FixMyCity), Nutzungszahlen verschiedener Verkehrsangebote (Ex-Ante und Ex-Post) von beispielsweise Fahrgastzahlen und Fahrradzählstellen, Teilnehmer*innenzahlen bei Crowdsourcing-Workshops sowie weitere Auswertungen von Daten des Projektes wie dem “Trassenscout” oder “Radverkehrsatlas”.
 - Geplant ist, diese Daten durch eigene Erhebungen zu ergänzen, bspw. bei Verwaltungsmitarbeiter*innen zur Geschwindigkeit von Verwaltungsvorgängen, Einbindung von interkommunalen / regionalen Akteur*innen etc (Ex-Ante/Ex-Post), Fokusgruppendifussionen zu Usability des digitalen Tools, verbesserter Kommunikation und Selbstwirksamkeit.
 - Darüber hinaus werden mögliche **Sekundärdatenquellen** geprüft, beispielsweise aus regionalen Stichproben der MiD Deutschland sowie weiterer Datenquellen der Kommunen und Verkehrsverbünde.
2. **Erarbeitung eines Indikatorensets** auf Grundlage der **projektspezifischen Erfolgskriterien:** Hierfür wird auf die Ergebnisse von AP 2 (Indikatorik zur Wirkungsmessung) sowie AP 3 (Entwicklung und Monitoring des Leitbildprozesses) zurückgegriffen. (Zuarbeit der Projektpartner*innen)
 3. **Herleitung des Evaluationskonzepts:** Evaluation des Gesamtvorhabens, die die Modellregionen mit den jeweiligen Reallaboren in Wirkung und Prozess analysiert. Dafür werden die zeitliche Verankerung der unterschiedlichen Schnittstellen von Datenübergaben definiert sowie mögliche eigene Erhebungen präzisiert und terminiert (wie z.B. Befragungen Ex-Ante/Ex-Post in den Kommunalverwaltungen, Retrospektiven der Verbundpartner*innen mit interner Erfolgskontrolle, Bewertungen des Forschungsbegleitkreises). (Difu)
 4. **Umsetzung:** Das Evaluationskonzept wird gemäß Konzeption und Zeitplanung umgesetzt, inklusive definierter Datenerhebungen und –auswertungen (Difu, Projektpartner*innen)
 5. **Verfassen Evaluationsbericht** (Difu)

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

Konzeptionell wird zwischen summativen (d.h. ergebnisorientierten, zusammenfassenden, bilanzierenden) Evaluationen und formativen (d.h. begleitenden) Evaluationen unterschieden.

Für die Wirkungs- und Prozessevaluation von RegioProzess sind beide Ansätze anzuwenden.

Neben dem Messen und Bewerten von Zielen und Wirkungen zielt der summative Ansatz auf eine bilanzierende Gesamteinschätzung des Vorhabens ab.

Es kommen sowohl quantitative als auch qualitative Erhebungsmethoden zum Einsatz. Ausgewertet werden darüber hinaus noch Sekundärdaten.

- Quantitative Methoden, die zum Einsatz kommen: turnusmäßige Befragungen von Projektbeteiligten/Akteur*innen zum Prozessverlauf, quantitative Analyse von Sekundärdaten, User Tests zur Entwicklung des User Interfaces, User Feedbacks, Abrufzahlen vom Trassenscout sowie des Radverkehrs atlas.
- Qualitative Methoden, die zum Einsatz kommen: Expertenbefragungen, Fokusgruppendifkussionen, Abfragen im Forschungsbegleitkreis.

3.10 Arbeitspaket 9: Wissenschaftskommunikation und Wissenstransfer

Das Arbeitspaket zu Wissenschaftskommunikation und Wissenstransfer umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen und Arbeitsschritten, die darauf abzielen, die Ergebnisse in ihrer gesamten Breite relevanten Akteur*innen in Wissenschaft und Praxis zur Verfügung zu stellen. Fokussiert werden dabei Akteur*innen für Transformationsprozesse im Allgemeinen und für die Verkehrswende im Besonderen. Wissenskommunikation und Wissenstransfer sollen sicherstellen, dass - über die Modellregionen und Reallabore hinaus - innovative Mobilitätsangebote, digitale Tools zur Verbesserung und Beschleunigung von Verwaltungsprozessen räumliche Verbreitung und dauerhafte Verfestigung finden. Zentrale Akteur*innen wie der VDV und die kommunalen Spitzenverbände wurden dafür bereits gewonnen, weitere Akteur*innen wie die Landesarbeitsgemeinschaften für Radverkehr (und Fußverkehr) (AGFK), Verkehrsverbände wie ADFC, VCD sowie NGOs (BUND, Agora Verkehrswende) sollen darüber hinaus in den Forschungsbegleitkreis eingebunden werden. Neben ihrer Beratungsfunktion für Kommunen und Landkreise sind die Akteur*innen wertvolle Multiplikator*innen für die nachhaltige Verankerung der Erkenntnisse in der Szene. Zentral für den Erfolg von Wissenskommunikation und Wissenstransfer ist die zielgruppengerechte Ansprache, die in RegioProzess von Veröffentlichungen in Fachjournals über Zeitschriften für die kommunale Praxis bis hin zu Online-Formaten wie Webinaren und Social Media Elementen.

(1) Federführung und Mitarbeit

Federführung: Difu; Mitwirkung: FixMyCity

(2) Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele

Ziel ist es, die Ergebnisse des Gesamtvorhabens sowie der Umsetzungen in den Reallaboren der Modellregionen der Wissenschaft und Fachöffentlichkeit zugänglich zu machen, zielgruppengerechte Handlungsempfehlungen zu erarbeiten und somit zur Verbreitung des gewonnenen Wissens möglichst breit beizutragen.

(3) Maßnahmen und Arbeitsschritte (inkl. Arbeitsteilung)

Dazu sind folgende Maßnahmen und Arbeitsschritte geplant:

1. Dokumentation der Projektergebnisse in unterschiedlichen Formaten:

- Abschlussbroschüre mit zentralen Ergebnissen, guten Beispielen und Handlungsempfehlungen
- Wissenschaftliche Verwertung in Fachjournals (Open Access²³), auf Konferenzen und Fachveranstaltungen,
- Zielgruppengerechte Verwertung bspw. durch Publikationen in Zeitschriften für die kommunale Praxis (wie z.B. Behördenspiegel, der Kämmerer),
- Zielgruppengerechte Verwertung durch ansprechende Websites (als Beispiel kann beispielsweise die Webseite Schulwege-Check gesehen werden
[<https://www.schulwegcheck.de/>])

2. Einrichtung eines Forschungsbegleitkreises

- Der Forschungsbegleitkreis dient zum einen der kritischen Reflexion und Begutachten von Projektergebnissen und unterstützt mit seiner Einschätzung die Evaluation des Gesamtvorhabens (s. AP 8). Zum anderen sind die Teilnehmenden des Forschungsbegleitkreises wichtige Multiplikator*innen, um relevante Akteur*innen der Transformation/Verkehrswende zu erreichen.
- Teilnehmende des Forschungsbegleitkreises werden sein: Vertreter*innen des VDV, der kommunalen Spitzenverbände (DST, DStGB), der Verbände wie ADFC, der

²³ Entsprechende Open-Access-Gebühren wurden in der Kalkulation angesetzt: Eine open-access-Veröffentlichung in [„Transportation Research Part A: Policy and Practice“](#) beläuft sich aktuell auf 3170 USD EUR exkl. MwSt. (umgerechnet ca. 2950 EUR), eine open-access-Veröffentlichung im [„Journal of Transport Geography“](#) auf ca. 2770 USD exkl. MwSt. (umgerechnet ca. 2600 EUR).

Think Tank Agora Verkehrswende sowie des Mobilitätsnetzwerkes Ortenau. Darüber hinaus angesprochen werden sollen Vertreter*innen nachgeordneter Bundesbehörden, wie beispielsweise das UBA.

3. Formate zur Wissensvermittlung/Ergebnistransfer

- Fünf Webinare zur Wissensvermittlung und Ergebnispräsentation für kommunale Akteur*innen,
- Kommunikation mit anderen Projekten, die ähnliche Themenstellungen bearbeiten,
- Visuelle Dokumentation ausgewählter guter Beispiele als kurze Videoeinspieler²⁴, z.B. für die weitere Verwertung auf Homepages der Projektbeteiligten oder auch des BMBF. Auch werden neuere niedrigschwellige und einprägsame Formate zur Wissenskommunikation wie das Scrollytelling eingesetzt – in Anlehnung an das sog. Storytelling werden dafür Projektergebnisse in Narrativen („erzählte Geschichten“) eingebettet und digital visuell ansprechend aufbereitet.²⁵
- Einrichten einer Projektwebsite für das Gesamtprojekt auf difu.de.

Für die Unterstützung bei der Erstellung von Kommunikationsmaterial werden die Leistungen einer Kommunikationsagentur¹¹ eingepreist: Neben der Entwicklung von Kommunikationsmaterial für die APs 3.3. (s. Abschnitt 3.4.3) und 7 (s. Abschnitt 3.8) soll die Agentur auch für den Wissenstransfer in AP 9 komplexe Sachverhalte anschaulich aufbereiten, vorhandenes Informationsmaterial (sofern nicht im Difu-Layout) professionell layouten und ggf. erstellen.

(4) Methoden, die zur Anwendung kommen

- Wissenskommunikation und Wissenstransfer richten sich an unterschiedliche Zielgruppen, insbesondere an die wissenschaftliche Community, an die kommunale Familie (Kommunen, Landkreise, Kommunale Verbünde) sowie an die interessierte Fachöffentlichkeit. Berücksichtigt wird dabei eine zielgruppenspezifische Ansprache.

²⁴ In Zeiten starker social media-Präsenz ist es erforderlich, gute Umsetzungsbeispiele nicht nur analog, sondern digital und vor allem visuell darzustellen. Im Rahmen des KoRa-Projekts sind drei positive Praxisbeispiele per Video dokumentiert und veröffentlicht worden. Dies hat den Erfolgsfaktor und die Wahrnehmung des Projekts in Fachkreisen deutlich erhöht.

²⁵ Scrollytelling eignet sich besonders, um positive (kommunale) Umsetzungsbeispiele einer größeren Zielgruppe zugänglich zu machen. Dabei ist in der Konzeption darauf zu achten, ein ansprechendes Narrativ zu entwickeln und darauf die Storyline aufzubauen. Für diesen kreativen Prozess wird ein iteratives Verfahren gewählt. Es muss festgelegt werden, wie die „Story“ erzählt werden soll, wie die komplexen Inhalte so entzerrt werden, dass sowohl die Informationen zur ausgewählten Maßnahme und ihrer Wirkweise, als auch zu Auswahl- und Umsetzungsprozess sowie der beteiligten Akteure auf eine ansprechende Weise dargestellt werden. Hierbei stehen die gezielte Bildführung, eine angemessene inhaltliche Dichte und eine treffende Tonalität im Mittelpunkt. Scrollytelling soll motivierend wirken und idealerweise weitere Kommunen zur Nachahmung anregen. Für die schrittweise Darstellung der Umsetzung mittels Scrollytelings muss mit einer Graphikagentur zusammengearbeitet werden.

- Die unterschiedlichen Zielgruppen werden zudem durch verschiedene Methoden/Formate adressiert: Veröffentlichungen in Fachjournals, Difu-Veröffentlichungen, kommunalen Zeitschriften, über Internet, Newsletter sowie in Teilen über Social Media (Facebook, X und LinkedIn). Beispielhaft genannt werden hier der Difu-Newsletter und die vierteljährlich erscheinenden Difu-Berichte (beide erreichen jeweils ca. 10.000 Abonnenten aus dem kommunalen Umfeld). Über diese Kanäle werden weitere Formate wie z.B. die Webinare und Videoeinspieler beworben.

4. Kooperation und Arbeitsteilung innerhalb des Verbundvorhabens

Das Difu übernimmt wie im AP1 beschrieben die administrative und inhaltliche Projektkoordination.

Kurzbeschreibung Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)

Das Difu ist eine 1973 auf Initiative des Deutschen Städtetags gegründete Forschungs- und Beratungsinstitution für die deutschen Städte, deren Alleingesellschafter der Verein für Kommunalwissenschaften ist und das vom Land Berlin mitgetragen wird. Das gemeinnützige Institut unterstützt Kommunen durch praxisorientierte Forschung, Fortbildung und Beratung bei der Lösung aktueller Probleme sowie bei der Erarbeitung langfristiger Perspektiven für eine zukunftsfähige städtische Entwicklung. Als wissenschaftliche Gemeinschaftseinrichtung der deutschen Städte legt es besonderen Wert auf den ständigen Informationsaustausch – sowohl mit der Wissenschaft als auch der Kommunalpraxis. Das Difu stellt ein breit gefächertes Leistungsangebot auf der Basis interdisziplinären Know-hows zur Verfügung, schlägt traditionell auch eine Brücke zwischen Kommunal-, Landes- sowie Bundesinteressen und kooperiert mit anderen wissenschaftlichen Einrichtungen auf nationaler sowie internationaler Ebene.

Kurzbeschreibung SHI Stein-Hardenberg Institut GmbH (SHI)

Das SHI Stein-Hardenberg Institut forscht und berät interdisziplinär in den Bereichen Verwaltungstransformation und Digitalisierung in und von Staat und Gesellschaft, indem es Verwaltungs-, Politik- und Rechtswissenschaft sowie Management und Informatik verbindet. Die Vorhaben zielen auf eine moderne Verwaltung sowie die Transformation staatlicher Strukturen und Prozesse. Wissenschaftliche Erkenntnisse werden in anwendungsnahe Handlungskonzepte und deren Umsetzung eingebracht. Hintergrund ist, dass Digitalisierung die Komplexität öffentlicher Leistungserbringung in hohem Maße erhöht, der IT-Einsatz jedoch nicht „von selbst“ zur Modernisierung des Staates beiträgt, sondern auch Veränderungen von Strukturen, (Entscheidungs-)Prozessen und Kompetenzen erforderlich sind. Das SHI befasst sich u.a. damit, wie sich staatliches Aufgaben- und Steuerungsverständnis, Arbeitsorganisation, Führungskonzepte, Kompetenzen und Wissensanforderungen ändern oder ändern können. Neben klassischen quantitativen und qualitativen Methoden, werden auch Ansätze der Gestaltungsforschung angewendet, z.B. Design-Thinking-Ansatz, Szenariomethode oder ActionDesign-Research.

Kurzbeschreibung Experience Consulting GmbH (eco)

Als Transformationsberatung hat sich experience consulting zum Ziel gesetzt, den nachhaltigen Strukturwandel zu beschleunigen. Wir bringen die relevanten Akteur*innen zusammen und zum Handeln, wir regen zum Umdenken an, implementieren eine gelebte Innovations- und Transformationskultur, und schaffen die Voraussetzungen, um Nachhaltigkeitsstrategien erfolgreich umsetzen zu können. Mit unserer langjährigen Expertise für Beteiligungsprozesse insbesondere in den Themenfeldern Klima und Mobilität eröffnen wir Bürger*innen die Möglichkeit, mitzugestalten, sorgen so für Engagement und Identifikation mit dem Transformationsvorhaben und letztendlich für eine höhere Akzeptanz.

Unser interdisziplinäres, fast 30-köpfiges Team bietet alles aus einer Hand, von der Beratung und Planung über Beteiligungsprozesse und Kommunikationskampagnen bis hin zur Durchführung von Veranstaltungen. Wir setzen uns mit Leidenschaft für die Erschaffung regenerativer Systeme ein – seit mittlerweile 20 Jahren. Die Wurzeln von experience consulting liegen im 1990 gegründeten Verein Green City, der sich noch heute im Klimaschutz und der nachhaltigen Stadtentwicklung engagiert. Diesen thematischen Wurzeln sind wir treu geblieben, haben jedoch unsere Handlungsfelder und Leistungen sukzessive weiter ausgebaut.

Kurzbeschreibung FixMyCity

Die FixMyCity GmbH mit Firmensitz Berlin arbeitet seit ihrer Gründung im Jahr 2019 an digitalen Lösungen für die Radverkehrsplanung. FixMyCity entwickelt Produkte auf der Annahme, dass Menschen gemeinsam im Dialog die besten Antworten auf die aktuellen Herausforderungen unserer Gesellschaft finden. Eine offene und agile Verwaltung, die Bürger*innen aktiv einbezieht, ist aus dieser Sicht der effektivste und gleichzeitig schnellste Weg, unsere Städte und Gemeinden zu transformieren.

Um Kommunen auf diesem Weg zu unterstützen, entwickelt FixMyCity Open-Government-Werkzeuge, die es der Verwaltung ermöglichen, Transformationen effizient und gemeinsam mit den Bürger*innen umzusetzen.

FixMyCity bringt Fachkompetenz in den Feldern Geodatenverarbeitung, Softwareentwicklung, Verkehrsplanung und Kommunikation mit. Digitale Bürgerkommunikation, mit tiefem Verständnis sowohl der Anforderungen und Prozesse von Verwaltung und Politik, als auch den Akteursgruppen der Zivilgesellschaft, ist ein Schwerpunkt von FixMyCity. In der Erhebung und Nutzung von O-

penStreetMap-Daten für amtliche Zwecke hat FixMyCity Expertise und passgenaue Prozesse entwickelt. FixMyCity arbeitet mit vielen Kommunen, Verbänden und Ministerien in ganz Deutschland zusammen.

Das Team von FixMyCity setzt sich aus Entwickler*innen, Designer*innen, Verkehrsplaner*innen, Geograph*innen sowie Datenspezialist*innen zusammen.

5. Erwartetes Ergebnis, Anwendungspotenzial, Verwertungsplan

RegioProzess trägt mittelfristig dazu bei, dass in den Kommunen der Modellregionen Verwaltungsprozesse effizienter ablaufen und innovative Mobilitätsmaßnahmen schneller umgesetzt werden. Dazu trägt zum einen der **Change-Management-Werkzeugkasten** bei, der Kommunen dazu befähigen soll, Verwaltungsstrukturen und -prozesse effizienter zu gestalten und Arbeitskulturen zu verändern. Der Werkzeugkasten enthält u. a. ein Online-Selbst-Analysetool (kurz: Quick-Check) sowie Planspiel-Ergebnisse, die als Blaupausen für beschleunigte Transformationsprozesse über die Modellregionen hinaus dienen sollen. Die Übertragbarkeit in andere Kommunen nach Projektende wird über verschiedene Kanäle der Wissenskommunikation für die kommunale Praxis sichergestellt. Zum anderen steht durch das Projekt RegioProzess das **digitale Tool des Trassenscouts** als ein erprobtes Werkzeug zur Verfügung, das ebenfalls über die Modellregionen hinaus bei der Planung und Umsetzung von interkommunalen und regionalen Bus-, Regionalbahn- und Radschnellwegverbindungen zum Einsatz kommen kann. Der Trassenscout wird für verschiedene Planungskontexte und Nutzengruppen angepasst worden sein, etwa für Verwaltungsmitarbeitende, Stakeholder*innen und Bürger*innen. Für die Anwendung des Trassenscouts werden Empfehlungen zur Implementierung für den Roll Out als Ergebnis zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus sind in den Modellregionen regionale Leitbilder zur nachhaltigen Mobilität fest verankert. **Erkenntnisse aus dem Leitbildprozess** sowie **erprobte Kommunikationsstrategien** sowohl für die interne als auch für die externe Kooperation erleichtern eine Übertragbarkeit in andere Regionen.

Grundsätzlich wird durch RegioProzess ein verbessertes Verständnis für die zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität in den Regionen geschaffen. Ergebnis soll sein, dass die in den Modellregionen erprobten Ansätze so aufbereitet bzw. weiterentwickelt werden, dass sie skalierbar sind.

Durch die Vielzahl von Beteiligungsformaten mit Mitarbeiter*innen in Kommunalverwaltungen, Akteur*innen in Verkehrsverbünden sowie der Zivilgesellschaft werden weitreichende Erkenntnisse zur Verbesserung von Beteiligungsformaten gewonnen, ebenso wie zu einer verbesserten Ansprache neuer Zielgruppen.

5.1 Projektweiter Verwertungsplan

5.1.1 Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Ziel ist es, die Projektergebnisse auch außerhalb der Modellregionen anwendbar und zugänglich zu machen. So soll sowohl ein Mehrwert für die Radverkehrsförderung in deutschen Regionen, Städten und Gemeinden geschaffen werden als auch für die Weiterentwicklung des ÖPNV durch innovative Angebote in dispersen Regionen mit hoher Autoverfügbarkeit. Beides unterstützt die Transformation zu nachhaltiger Mobilität in Städten und Regionen.

Mit erfolgreichem Abschluss dieses Projekts ist es gelungen, regionale Mobilitätsangebote zu erweitern, zu etablieren und im besten Falle langfristig zu verstetigen. Mit der Erweiterung von ÖPNV-Angeboten und der Umsetzung von Fahrradschnellwegen ist es gelungen, inklusive Angebote zu schaffen, die die Teilnahme- und Teilhabemöglichkeiten der Bevölkerung jenseits des privaten Autobesitzes verbessern (z.B. Menschen mit geringem Einkommen, ohne Führerschein sowie jüngere und ältere Personen). Durch eine breitere Mobilitätspalette ist langfristig die Möglichkeit zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund gegeben. Die Umweltverbünde in den Modellregionen konnten durch das Projekt an Bekanntheit und Attraktivität gewinnen. Langfristig wird es im positiven Fall gelingen, nicht nur neue Zielgruppen zu erschließen, sondern auch eine stabile Nachfrage für On-Demand-Angebote zu generieren.

Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Durch das Projekt RegioProzess werden wissenschaftliche Erkenntnisse in den Forschungsfeldern der Verwaltungswissenschaften, der Governance sowie der Verkehrswissenschaften erwartet.

Die Erkenntnisfortschritte in den Verwaltungswissenschaften/Governance liegen in der Gestaltung effizienterer Prozesse und Arbeitskulturen sowie im Zusammenspiel von Change-Management-Werkzeugkasten und digitalen Tools wie dem Trassenscout. Erkenntnisgewinn wird darüber hinaus im Bereich der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit erwartet. Zudem kann mit Erkenntnissen gerechnet werden, wie regionale Leitbilder- und Beteiligungsprozesse –

im Kontrast zu kommunalen Vorhaben – gestaltet und wie Nachhaltigkeitsleitbilder in Regionen verankert werden können. Im positiven Fall können hier konkrete Handlungsempfehlungen für unterschiedliche Gebietskörperschaften entstehen.

Im Feld der Verkehrswissenschaften werden konkrete Erkenntnisse zur weiteren Ausgestaltung bestehender und zur Einführung innovativer Angebote sowie ihrer Verstetigung erwartet – zum einen im Bereich der Radverkehrsförderung, zum anderen im Bereich des ÖPNV+. Konkret erwartet werden weitreichende Erkenntnisse zur Routenplanung und Trassenfindung von Bus-, Regionalbahn- und Radschnellwegen sowie Erkenntnisse zum On-Demand-Einsatz unter schwierigen Bedingungen (in nachfrageschwachen Regionen mit hoher Autoverfügbarkeit). Durch den inter- und transdisziplinären Forschungsansatz und die Einbindung unterschiedlichster Akteursgruppen werden Erkenntnisse zur Netzbildung und erfolgreichen Kooperationsstrategien erwartet.

Technische Erfolgsaussichten werden insbesondere in der Erweiterung des Funktionsumfangs und der breiteren Erprobung des digitalen Trassenscouts gesehen, die langfristig als Grundlage für einen weiteren Rollout dienen können. Perspektivisch kann der Erfolg dieses Trassenscouts sogar in weiteren Anwendungsfeldern liegen.

Im Rahmen des Projektes wurden Kooperationen zwischen Kommunen, Verkehrsverbünden und den Teilnehmenden des Forschungsbegleitnetzwerkes gestärkt, die die Forschungsergebnisse weiter nutzen. Die Ergebnisse werden zielgruppengerecht für die kommunale Praxis aufbereitet, u.a. in Seminaren des Difu, sowie als Open Access Publikationen für die Wissenschaft.

5.1.2 Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse für die Beschleunigung konkreter Maßnahmen für die Mobilitätswende werden aufgrund des herrschenden Problems- und Handlungsdrucks sowohl kurz- als auch mittel- und langfristig von hoher Relevanz und von hohem Interesse sein. Das Konsortium geht davon aus, dass die Disseminationstrategie weit über die Modellregionen hinausgreift, was durch die unterschiedlichen Formate des Wissenstransfers sowie durch die Multiplikatoren des Forschungsbegleitkreises gewährleistet wird.

Der Trassenscout ist anschlussfähig an Projekte zur Energiewende, wie beispielsweise der Planung und Realisierung von Stromtrassen durch öffentliche wie auch privatwirtschaftliche Akteure. Das Konsortium wird zudem die Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Vorhaben in den eigenen Arbeitsbereichen und Netzwerken weiter nutzen und ggf. Anschlussprojekte entwickeln.

5.2 Partnerspezifische Verwertungspläne

5.2.1 Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

RegioProzess trägt dazu bei, dass Verwaltungsprozesse in den Modellregionen effizienter ablaufen und innovative Mobilitätsmaßnahmen schneller umgesetzt werden, insbesondere bei der interkommunalen Zusammenarbeit. Als zentrale Ergebnisse, die das Difu federführend geschaffen hat, sind Grundlagenanalysen zu guter Zusammenarbeit vorgesehen, ebenso einen Rahmen für die Erweiterung regionaler Leitbilder um nachhaltige Mobilität, die Prozess- und Wirkungsevaluation und einen nutzergruppenspezifischen Wissenstransfer.

Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Die zentralen Difu-Ergebnisse richten sich an Kommunen, sodass die Ergebnisse nicht darauf abzielen, im Sinne der ‚Wirtschaftlichkeit‘ finanzielle Gewinne zu erzielen, sondern Mehrwerte für das Gemeinwohl zu generieren. Konkret besteht der Erfolg der Ergebnisse darin, dass Kommunen bei der Umsetzung regionaler Mobilitätsmaßnahmen effizienter vorgehen – durch die neuen Erkenntnisse und Lösungsansätze erzielen sie bessere Kooperationsergebnisse. Dies ermöglicht wiederum, dass öffentliche Mittel effizienter verwendet werden. Insbesondere die Ergebnisse der Grundlagenanalyse tragen dazu bei: Sobald diese feststehen, werden sie zum einen an die Projektpartner*innen kommuniziert, die im Rahmen von RegioProzess kurz- und mittelfristig Lösungen für die identifizierten Herausforderungen entwickeln. Zum anderen werden die Erkenntnisse mittel- und längerfristig an die interkommunale Zielgruppe kommuniziert. Diese kann die Erkenntnisse aufgreifen und umsetzen.

Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die in der Grundlagenanalyse gewonnenen Erfolgsfaktoren für die Konzeption und Umsetzung interkommunaler Zusammenarbeit und die Kategorisierung praxisnaher Indikatoren können kurz- und mittelfristig in die Wissenschaftscommunity getragen werden, etwa in den Bereichen der Verwaltungswissenschaften und Governance. Denkbar sind dafür (open-access-)Beiträge in Fachzeitschriften wie ‚Transportation Research Part A: Policy and Practice‘, ‚Journal of Transport Geography‘, RaumPlanung oder Planerin sowie Vorträge in einschlägigen fachlichen Netzwerken. So wird dazu beigetragen, dass die Ergebnisse langfristig in der Wissenschaftscommunity rezipiert werden und als Grundlage für weiterführende neue Forschungsarbeiten dienen können. Auch werden die Ergebnisse kurz- und mittelfristig in die kommunale Praxis kommuniziert, wofür das

Difu seine Kommunikationskanäle zu Kommunen bzw. interkommunalen Verbänden nutzt. Die Erarbeitung und die Erkenntnisse aus dem Leitbildprozess inklusive der Verstetigung in drei Modellregionen und die erprobten Kommunikationsstrategien erleichtern eine mittel- und langfristige Übertragbarkeit in andere Regionen. Durch die Vielzahl von Beteiligungsformaten mit Mitarbeiter*innen in Kommunalverwaltungen, Akteur*innen in Verkehrsverbünden sowie der Zivilgesellschaft werden weitreichende und praxisnahe Erkenntnisse zur Verbesserung von Beteiligungsformaten und Kooperationsmodi gewonnen, ebenso wie zu einer verbesserten Ansprache neuer Zielgruppen. Innovative Beteiligungsformate kurz- und mittelfristig werden an die kommunale Zielgruppe kommuniziert.

Die Wirkungs- und Prozessevaluation hilft Projektergebnisse zu reflektieren. Die Übertragbarkeit aller Teilergebnisse in andere Kommunen nach Projektende wird über verschiedene Kanäle der Wissenskommunikation für die kommunale Praxis sichergestellt.

Wissenschaftliche und/oder technische Anschlussfähigkeit

Die wissenschaftliche Anschlussfähigkeit zugunsten des Gemeinwohls in den interkommunalen Verbänden und Regionen wird durch verschiedene Akteur*innen sichergestellt: Die Wissenschaftler*innen am Difu übernehmen die Ergebniskommunikation in Richtung der Zielgruppen Wissenschaft und interkommunale Praxis. Unterstützt werden sie dabei durch die Akteure des Forschungsbegleitkreises, die die Forschungsergebnisse in ihre Wirkungskreise tragen können. Die interkommunalen Verbünde und Regionen werden durch das Difu dazu befähigt, die entwickelten bzw. erweiterten Leitbilder in ihren Regionen sichtbar zu machen und sie zu verstetigen.

5.2.2 Stein-Hardenberg Institut GmbH

Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

RegioProzess trägt mittel- bis langfristig dazu bei, dass in den Modellregionen Verwaltungsprozesse effizienter ablaufen und innovative Mobilitätsmaßnahmen schneller umgesetzt werden, insbesondere bei der interkommunalen Zusammenarbeit. Kurzfristig werden die Verwaltungsorganisationen in der jeweiligen Regiopole auf den bevorstehenden Wandel vorbereitet und erste Veränderungsaspekte ins tägliche Verwaltungshandeln überführt. Ein erstes übergreifendes Verständnis der interkommunalen Zusammenarbeit wird auf Grundlage der Prozessanalyse erarbeitet. Zusätzlich wird bei der Umsetzung von fachliche Mobilitätsmaßnahmen in den einzelnen Mo-

dellregionen unterstützt. Die Ergebnisse des Projektes sollen auf weiteres regionales Zusammenarbeiten im Bereich der Mobilitätsplanung übertragbar sein, d.h. es findet kurz- bis mittelfristig explizit auch durch das begleitende Projektnetzwerk ein Wissenstransfer statt.

Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die wissenschaftlichen Ergebnisse des Teilprojekts beleuchten ein wenig beachtetes Untersuchungsfeld in der verwaltungswissenschaftlichen Diskussion. Ziel ist, die öffentliche Aufgabenerledigung der Mobilitätsplanung besser zu verstehen und Erkenntnisse zu fördern, die die Leistungsfähigkeit die öffentliche Aufgabenerledigung in der interkommunalen Mobilitätsplanung sicherstellen soll. Die Ergebnisse fördern daher relevante Bereiche des Diskurses, u.a. durch eine wissenschaftliche Dokumentation der betrachteten Netzwerke, Strukturen und Prozesse sowie der Abstimmungs-, Kooperations- und Steuerungsmechanismen im Handlungsfeld Mobilität in den Modellregionen sowie eine wissenschaftliche Dokumentation von regionalspezifischen verwaltungsinternen Hemmnissen für eine schnelle Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen sowie von möglichen Korridoren für Optimierungspotenziale in den Modellregionen. Die Ergebnisse werden in den vorhandenen Netzwerken geteilt, um einen Wissenstransfer sicherzustellen.

Aufbauend auf den gesammelten Projekterkenntnissen wird als zentrales Ergebnis im Vorhaben ein Online-Selbsthilfe-Tool „Quick-Check“ entwickelt, dass Regionen bei der Identifizierung von Hemmnissen und Verbesserungspotenzialen im Handlungsfeld Mobilität unterstützt. Wir übertragen damit wissenschaftliche Erkenntnisse in intuitive, beteiligungs- und interaktionsorientierte praktische Werkzeuge. So befähigen wir die Verwaltungspraxis komplexe Aufgaben selbst zu bearbeiten und konkrete Gestaltungsspielräume systematisch zu erschließen.

Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Im Projekt wird sichergestellt, dass die Forschungsergebnisse im verwaltungswissenschaftlichen Kontext publiziert und verbreitet werden (z.B. über Fachzeitschriften wie Verwaltung & Management). Als angewandtes Forschungsinstitut wird der Teilprojektspartner seinem Institutsansatz treu und daher die wissenschaftlichen Erkenntnisse in ein praxisnahes Werkzeug zur Selbstanalyse überführen (siehe Punkt zuvor). Das Quick-Check-Tool wird im Nachgang allen interkommunalen Regionen zur Verfügung stehen, um die eigene Mobilitätsplanung zu evaluieren und zu verbessern.

5.2.3 experience consulting GmbH

RegioProzess trägt dazu bei, dass in den Modellregionen Verwaltungsprozesse effizienter ablaufen und innovative Mobilitätsmaßnahmen schneller umgesetzt werden, insbesondere bei der interkommunalen Zusammenarbeit. Durch die im Teilprojekt „Entwicklung und Erprobung governancebezogener Change-Management-Tools“ zu entwickelnden Change-Management-Tools können Strukturen, Prozesse und Arbeitskulturen verändert werden. Vornehmlich kann in den Planspielsituationen die kulturelle, meist implizite Ebene der selbstverständlichen Annahmen und Prozesse herausgearbeitet und verdeutlicht werden. Durch den Einsatz von Planspielen können die Verwaltungsakteure in den Modellregionen erleben, wie sich die geplante Veränderung (z.B. die Zusammenarbeit in agilen, fachübergreifenden Arbeitsgruppen) „anfühlt“, welche Vorteile diese Veränderung bringt und welche alternativen Prozesse funktionieren können.

Die Erkenntnisse und Erprobungen der Tools sollen als Blaupause für beschleunigte Transformationsprozesse über die Modellregionen hinaus wirken. Dabei ist das Potenzial zur weiteren Skalierung hoch. Die Übertragbarkeit in andere Kommunen nach Projektende ist gewünscht und wird über verschiedene Kanäle der Wissenskommunikation für die kommunale Praxis sichergestellt.

Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Im Fall einer erfolgreichen Entwicklung und der folgenden Nutzung der Tools sind sowohl innerhalb der einzelnen Kommunen, als auch bei der interkommunalen Arbeit an Verkehrsplanungsprojekten Effizienzgewinne, primär im Sinne des Personalaufwands aber auch hinsichtlich der einzusetzenden Ressourcen für die projektbezogenen Dienstleistungen, zu erwarten. Diese entstehen bspw. durch geringere Abstimmungsaufwände, kürzere Planungs- und Umsetzungszeiten der Projekte und damit auch kürzere Einsatzzeiten von Dienstleistern, die für die Planung- und Umsetzung notwendig sind.

Kurzfristig sind diese Effekte in den Kommunen der Modellregionen zu erwarten. Durch die geplante Anschlussfähigkeit der zu entwickelnden Vorgehen gilt dies mittel- bis langfristig auch weitere Kommunen bzw. Regionen. Naheliegend ist etwa der Einsatz in den Kommunen des projektbegleitenden Netzwerks.

Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die zu entwickelnden Unterstützungen für interkommunale Change-Prozesse können aufgrund ihrer offenen Verfügbarkeit mittelfristig auch in bestehende Schulungs- und Beratungskonzepte

für Kommunen (z.B. in Konzepte wie „Kommunales Mobilitätsmanagement als Change Management-Prozess“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW o.ä.) oder in Informationsdatenbanken (bspw. des Bundes) für Kommunen integriert werden.

Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Über die o.g. Anschlussfähigkeit an bestehende Schulungs-/Beratungsprogramme und Informationsdatenbanken hinaus sind Vorträge auf Fachkonferenzen und Symposien sowie Veröffentlichungen in zielgruppenbezogenen Publikationen geplant, um die Verbreitung der Change-Management-Werkzeuge in den Verwaltungen zu erhöhen. Auch im im Endbericht des Projektes werden die Ergebnisse frei zur Verfügung gestellt.

5.2.4 FixMyCity GmbH

Der Fokus in diesem Projekt liegt nicht auf kurzfristigem finanziellen Gewinn, sondern vor allem auf langfristigen wirtschaftlichen und nachhaltigen Vorteilen im Sinne von Klimaschutz und Mobilität. Ein Übertrag auf weitere Regionen erscheint aufgrund der vielen langfristigen Vorteile als sehr wahrscheinlich.

Der „Trassenscout“ soll als – dann erprobtes – digitales Werkzeug über die Modellregionen hinaus bei der Planung und Umsetzung von interkommunalen und interregionalen Mobilitätsprojekten wie ÖPNV-Haltestellenverortungen, Eisenbahnreaktivierungen und Radschnellwegverbindungen zum Einsatz kommen. Hierzu werden Empfehlungen zur Implementierung des Rollouts als Ergebnis zur Verfügung stehen.

Der Trassenscout soll unterschiedliche Methoden und Technologien integriert nutzbar machen. Über ein Lizenzmodell soll der Trassenscout für Kommunen und Regionen in Verknüpfung mit optionalen Beratungsleistungen nutzbar sein.

Die erarbeiteten Prozesse, entwickelten Produkte und das aufgebaute Wissen können für FixMyCity als Grundlage für Beratungsdienstleistungen dienen, um Landkreise, Kommunen und weitere Aufgabenträger zu unterstützen.

Sämtliche technologischen Ergebnisse werden open source bereitgestellt, so dass auch Dritte, z. B. weitere Kommunen, Landkreise oder deren Dienstleister*innen, die Ergebnisse verwerten können.

Durch eine Zusammenarbeit der Regionen mit (anderen) Landkreisen, Kommunen und Unternehmen, z. B. durch den Trassenscout, können Synergien geschaffen werden. Gemeinsame Projekte könnten Kosten senken und die Effizienz steigern.

Durch die gemeinsame Entwicklung des Trassenscouts können Regionen auch in technologischer Hinsicht innovativ werden.

Durch die Förderung des Radverkehrs könnten langfristig auch Kosten im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur gesenkt werden. Weniger Bedarf an Parkplätzen und Straßenerhaltungsmaßnahmen können langfristig zu Kosteneinsparungen führen.

Verwertungsplan Teilprojekt BW-RS8: Innovative digitale Kommunikation

1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Die innovative digitale Kommunikation während der Bauphase ermöglicht eine effizientere Projektdurchführung und reduziert Kosten für traditionelle Informationsverbreitung. Kurzfristig werden Zeit- und Kosteneinsparungen erzielt, mittelfristig steigt die Effizienz der Bauprozesse, und langfristig wird die Reputation der beteiligten Organisationen durch transparente und zeitgemäße Kommunikation gestärkt. FixMyCity plant, die entwickelten Kommunikationslösungen als Teil ihres Portfolios anzubieten, was langfristig zu einem zusätzlichen Einkommensstrom führt.

2. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die digitale Anhörung der Träger öffentlicher Belange verbessert die Beteiligungsmöglichkeiten und führt zu fundierteren Entscheidungen. FixMyCity sieht die Chance, die gewonnenen Erkenntnisse zur Optimierung ihrer Beteiligungstools zu nutzen und ihre Position als Experte für partizipative Planungsprozesse zu stärken. Dies trägt langfristig zur Weiterentwicklung ihrer Technologie und zur Erweiterung ihres Kundenstamms bei.

3. Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Das Projekt zielt darauf ab, den Trassenscout für die Akteurs- und Bürgerbeteiligung zu spezifizieren und Verwaltungsakteure zur Nutzung zu befähigen. FixMyCity plant, diese Erfahrungen zu nutzen, um ihre Technologie für verschiedene Infrastrukturprojekte anzupassen und die Zusammenarbeit zwischen Bürgern und Verwaltung zu erleichtern. Dies fördert langfristig die Verbreitung digitaler Lösungen im öffentlichen Sektor und stärkt die Position von FixMyCity als Unternehmen im Bereich der Bürgerbeteiligung.

Verwertungsplan Teilprojekt BW-RS21: Online-Bürgerbeteiligung und politische Unterstützung

1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Die Integration von Online-Bürgerbeteiligung und traditionellen Verfahren ermöglicht eine kosteneffiziente Einbindung der Bürger*innen und stärkt das Vertrauen in das Projekt. Kurzfristig werden Kosten gesenkt und Zeit gespart, mittelfristig verbessert sich die Planungsqualität, und langfristig steigt die Akzeptanz der Bevölkerung, was den Erfolg des RS21 sicherstellt. FixMyCity plant, ihre Dienstleistungen für digitale Bürgerbeteiligung auszubauen, um von diesem wachsenden Markt langfristig zu profitieren. Wechselnde politische Mehrheiten sind zudem eine unterschätzte Gefahr für Transformationsprojekte. Herauszustellen ist deshalb auch die Integration und Sicherstellung langfristiger politischer Unterstützung, die als Beratungsexpertise wirtschaftlich verwertet werden soll.

2. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die Kombination von Online-Bürgerbeteiligung und analogen Verfahren verspricht fundiertere Entscheidungen und eine erhöhte Legitimität des Planungsprozesses. FixMyCity sieht die Möglichkeit, ihre Technologie aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse weiterzuentwickeln und ihre Position als Experte für partizipative Planungsprozesse zu stärken, was langfristig zu einer Ausweitung ihrer Kundenbasis führen könnte.

3. Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Der RS21 wird voraussichtlich eine hohe Aufmerksamkeit erzeugen und die Sichtbarkeit von FixMyCity als Unternehmen erhöhen. Durch die Beteiligung an einem so prominenten Projekt kann FixMyCity ihre Reputation als Anbieter von Bürgerbeteiligungslösungen stärken und neue Geschäftsmöglichkeiten erschließen. Langfristig könnte dies zu einer verstärkten Nachfrage nach ihren Dienstleistungen und einer Ausweitung ihres Marktes führen.

Verwertungsplan Teilprojekt NRW-RS3: Adaptierung des Trassenscouts und autonome Durchführung

1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Die Adaptierung des Trassenscouts für NRW ermöglicht eine kosteneffiziente und eigenständige Durchführung von Anhörungs- und Beteiligungsverfahren. Im Teilprojekt NRW-RS3 soll der Fokus auf behördenübergreifenden Abstimmungsprozesse mit beteiligten Baulastträgern gesetzt werden. Die möglichst autonome Steuerung von Projekten durch die Verwaltung steigert deren Effizienz und Unabhängigkeit. Kurzfristig werden Kosten gesenkt und Ressourcen optimiert, mit-

telfristig steigt die Effizienz der Verfahren, und langfristig verbessert sich die Akzeptanz der Planung. Für FixMyCity bedeutet dies eine potenzielle Erweiterung ihres Kundenkreises in NRW und eine verstärkte Nutzung ihres Trassenscouts durch möglichst autonom agierende Kunden.

2. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die Anpassung des Trassenscouts an die Anforderungen von NRW verspricht eine verbesserte Anpassungsfähigkeit und Effektivität der Beteiligungsverfahren. Für FixMyCity bedeutet dies eine Möglichkeit, ihre technologische Expertise zu erweitern und ihre Produkte an die spezifischen Bedürfnisse von NRW anzupassen.

3. Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die eigenständige Durchführung von Anhörungs- und Beteiligungsverfahren stärkt die Kompetenz und Autonomie des Projektteams. Dies könnte langfristig zu einer verstärkten Nachfrage nach den Dienstleistungen von FixMyCity führen, da sie als verlässlicher Partner für partizipative Planungsprozesse etabliert werden. Durch die Nutzung des Trassenscouts kann das Projektteam langfristig unabhängiger agieren und gleichzeitig von der Expertise und Unterstützung durch FixMyCity profitieren.

Verwertungsplan für das Teilprojekt BB-RS: Integrierte Verfahren um offene Daten

1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Der integrierte Einsatz von 360-Grad-Befahrungen, Crowdsourcing und Themenkartenerstellung im Trassenscout verspricht vielfältige wirtschaftliche Möglichkeiten. Durch effiziente Datensammlung und detaillierte Planung können Bauvorhaben beschleunigt und Kosten gesenkt werden. Die FixMyCity GmbH beabsichtigt, diese innovativen Methoden als integrierten Ansatz im Trassenscout in ihr Dienstleistungsportfolio aufzunehmen, um zusätzliche Einnahmen zu generieren. Partnerschaften mit Bauunternehmen und öffentlichen Verwaltungen könnten die Verbreitung ihrer Lösungen weiter vorantreiben.

2. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die Anwendung von 360-Grad-Befahrungen und integrierten Crowdsourcing-Verfahren bietet nicht nur wirtschaftliche, sondern auch technologische Innovationen. Sämtliche Ergebnisse werden open source gestellt und so auch der breiten OpenStreetMap-Community zur Verfügung gestellt.

Die Erkenntnisse zu den digitalen Abstimmungsprozessen zum Trassenverlauf zwischen dem LK Oberhavel und der Stadt Berlin werden wissenschaftlich wie auch technisch für weitere grenzüberschreitende Projekte relevant sein.

3. Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die FixMyCity GmbH strebt an, die erarbeiteten Methoden und Technologien, ihre Expertise und Produkte auf dem Markt zu etablieren, indem sie sich als führender Anbieter für digitale Lösungen im Bereich Stadtplanung positioniert. Durch kontinuierliche Forschung und Entwicklung bleibt das Unternehmen auf dem neuesten Stand der Technik und kann seine Produkte an sich verändernde Marktbedürfnisse anpassen. Ein Übertrag ins Ausland zur Entwicklungszusammenarbeit mit dem BMZ wird angestrebt.

Verwertungsplan für das Teilprojekt BW-BWT: Reaktivierung der Bottwartalbahn

1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Die Reaktivierung der Bottwartalbahn bietet vielfältige wirtschaftliche Chancen für die FixMyCity GmbH. Durch die Anpassung des Trassenscouts auf den SPNV-Kontext und die Integration von Modulen wie der TÖB-Anhörung und dem Crowdsourcing können effiziente Planungsprozesse gewährleistet werden. Kurzfristig könnte dies zu Kosteneinsparungen bei der Planung der Bahninfrastruktur führen. Mittel- bis langfristig eröffnet die Expertise im Bereich der Online-Bürgerbeteiligung und Umfragen auch Möglichkeiten für die Entwicklung maßgeschneiderter Lösungen für andere Verkehrsinfrastrukturprojekte, sowohl im Bahn- als auch im Straßenbereich. Die FixMyCity GmbH könnte sich so als führender Anbieter für digitale Beteiligungsplattformen im Verkehrssektor etablieren und zusätzliche Umsätze generieren.

2. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die Adaptierung des Trassenscouts auf den Bahntrassenkontext erfordert technologische Innovationen und wissenschaftliche Erkenntnisse im Bereich der Bürgerbeteiligung und Verkehrsplanung. Durch die Entwicklung maßgeschneiderter Module für die TÖB-Anhörung, Online-Bürgerbeteiligung, Umfragen und Crowdsourcing können wertvolle Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Meinungen der Bürgerinnen und Bürger gewonnen werden. Diese Erkenntnisse ermöglichen es der FixMyCity GmbH, ihre Plattformen kontinuierlich zu verbessern und an die spezifischen Anforderungen von Bahninfrastrukturprojekten anzupassen.

3. Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die erarbeiteten Methoden und Technologien zur Bürgerbeteiligung und Planungsoptimierung sind nicht nur für die Reaktivierung der Bottwartalbahn relevant, sondern können auch auf andere

Schienenverkehrsprojekte angewendet werden. Die FixMyCity GmbH strebt an, ihre Lösungen und Expertise auch über das aktuelle Projekt hinaus zu nutzen, indem sie ihre Produkte und Dienstleistungen auf den breiteren Markt für Verkehrsinfrastrukturplanung ausweitet. Durch die Etablierung von Partnerschaften mit Bahnunternehmen, öffentlichen Verwaltungen und anderen Akteuren im Verkehrssektor kann das Unternehmen seine Reichweite erhöhen und seine Position als Anbieter für digitale Lösungen im Verkehrssektor festigen.

Verwertungsplan für das Teilprojekt BB-HS: Digitalisierung Haltestellenprogramms

1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Die Digitalisierung des Haltestellenprogramms bietet der FixMyCity GmbH die Möglichkeit, ihre Expertise im Bereich der digitalen Bürgerbeteiligung und Planungsunterstützung auf den öffentlichen Nahverkehr auszuweiten. Kurzfristig könnten sich durch die Anpassung des Trassenscouts auf den Buskontext Effizienzsteigerungen in den Planungsprozessen ergeben, was zu Kosteneinsparungen bei der Projektabwicklung führen könnte. Mittel- bis langfristig könnte die FixMyCity GmbH ihre Position als Anbieter von digitalen Lösungen für den öffentlichen Nahverkehrssektor festigen und ihre Marktpräsenz durch die Bereitstellung maßgeschneiderter Produkte für Businfrastrukturprojekte ausbauen.

2. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Die Adaptierung des Trassenscouts auf den Buskontext erfordert technologische Innovationen und wissenschaftliche Erkenntnisse im Bereich der Bürgerbeteiligung und Planungsunterstützung. Die Zusammenarbeit mit dem DIFU ermöglicht es der FixMyCity GmbH, allgemeine Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Anforderungen von Trägern öffentlicher Belange zu gewinnen und diese in die Entwicklung des Moduls für die TÖB-Anhörung einzubeziehen. Durch die Integration dieser Erkenntnisse kann die Plattform gezielt an die Bedürfnisse der TÖBs angepasst werden, was zu einer effektiveren Beteiligung und einer höheren Akzeptanz der Planungsprozesse führen könnte.

3. Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die erarbeiteten Methoden und Technologien zur digitalen Bürgerbeteiligung und Planungsunterstützung im Buskontext sind nicht nur für das Haltestellenprogramm relevant, sondern können auch auf andere Nahverkehrsprojekte angewendet werden. Die FixMyCity GmbH strebt an, ihre Lösungen und Expertise auch über das aktuelle Projekt hinaus zu nutzen, indem sie ihre Produkte und Dienstleistungen auf den breiteren Markt für Nahverkehrsinfrastrukturplanung ausweitet.

Durch die Etablierung von Partnerschaften mit Verkehrsunternehmen, öffentlichen Verwaltungen und anderen Akteuren im Nahverkehrssektor kann FixMyCity als Unternehmen seine Reichweite erhöhen und seine Position als Anbieter für digitale Lösungen im Nahverkehrssektor festigen.

5.2.5 Landkreis Oberhavel

Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Es soll ein Mehrwert für die Radverkehrsförderung in deutschen Regionen geschaffen werden. Zudem gilt es, auch für die Weiterentwicklung des ÖPNV, durch innovative Angebote, insbesondere in ländlich geprägten Räumen mit hoher Autoverfügbarkeit, Alternativen zum konventionellen Linienbus zu etablieren. Beide Aspekte werden vom LK OHV intensiv verfolgt.

Mit Abschluss dieses Projektes sollen regionale Mobilitätsangebote verbessert sein und im besten Fall langfristig verstetigt werden. Mit der Ausweitung des On-Demand-Angebotes (Mohver) und der Umsetzung von Fahrradschnellwegen ist es gelungen, inklusive Angebote zu schaffen, die die Teilnahme- und Teilhabemöglichkeiten der Bevölkerung jenseits des privaten Autobesitzes verbessern (z.B. Menschen mit geringem Einkommen, ohne Führerschein sowie jüngere und ältere Personen). Durch das breitere Mobilitätsangebot ist mittel bis langfristig die Möglichkeit zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund gegeben. Langfristig wird es im positiven Fall gelingen, nicht nur neue Zielgruppen zu erschließen, sondern auch eine stabile Nachfrage für On-Demand-Angebote zu generieren.

Die Maßnahmen des LK OHV zielen darüber hinaus darauf ab, den bestehenden Fachkräftemangel mit der Digitalisierung und der Vernetzung der verwaltungsinternen Experten sowie externen Akteuren entgegenzuwirken und die vorhandenen Kapazitäten effizienter zu nutzen.

Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Durch das Projekt „RegioProzess“ erwartet der LK OHV wissenschaftliche Erkenntnisse in den Forschungsfeldern der Verwaltungswissenschaften, des Change-Managements sowie der Verkehrswissenschaften. Die Erkenntnisfortschritte in den Verwaltungswissenschaften sowie dem Change-Management liegen in der Gestaltung effizienterer (Planungs-)Prozesse und Arbeitskulturen und der Nutzung digitaler Tools, wie dem Trassenscout. Erkenntnisgewinn wird darüber hinaus im Bereich der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit erwartet.

Im Feld der Verkehrswissenschaften werden konkrete Erkenntnisse zur weiteren Ausgestaltung bestehender und zur Einführung innovativer Angebote sowie ihrer Verstetigung erwartet. Dies betrifft zum einen den Bereich Radverkehrsförderung und zum anderen den Bereich des üÖPNV. Konkret erwartet werden weitreichende Erkenntnisse zur Routenplanung und Trassenfindung von Radschnellwegen sowie Erkenntnisse zum On-Demand-Einsatz in nachfrageschwachen Regionen mit hoher Autoverfügbarkeit. Durch den inter- und transdisziplinären Forschungsansatz und die Einbindung unterschiedlicher Akteursgruppen, werden Erkenntnisse zur Netzwerkbildung erwartet.

Technische Erfolgsaussichten werden insbesondere in der Nutzung und Erprobung des digitalen Planungstools Trassenscout gesehen. Perspektivisch kann der Erfolg des Trassenscouts in weiteren Anwendungsfeldern, wie bspw. der Trassenprüfung, durch die untere Bauaufsichtsbehörde oder die untere Naturschutzbehörde des LK OHV liegen.

Die Forschungsergebnisse können innerhalb des Landkreises (Kommunen, OVG, externe Akteure, etc.) sowie den Teilnehmenden des Projektkonsortiums bereitgestellt werden.

Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse für die Beschleunigung und Digitalisierung von Verwaltungsprozessen, hier im Bereich Mobilität näher untersucht, werden aufgrund des herrschenden Problems- und Handlungsdrucks bereits kurzfristig, als auch mittel- und langfristig von hoher Relevanz und großem Interesse sein. Im Fachbereich Mobilität und Verkehr im Landkreis Oberhavel kommen Studierende des dual ausgerichteten Bachelor-Studiengang „Öffentliche Verwaltung Brandenburg“ zum Praxiseinsatz. Durch die wissenschaftliche und praxisnahe Ausrichtung des Studiengangs können die Studierenden in der Vertiefungsphase an der Umsetzung der Ziele dieser Studie unterstützen.

Maßnahmen, die im LK OHV gut funktioniert haben, können über die Modellregionen hinaus für ähnlich gelagerte Kommunen zielführend sein. Das Potenzial, sich mit den verschiedenen Partnern in der Region zu vernetzen und die vorhandene Expertise zu nutzen, wird generell als hoch eingeschätzt. Der LK OHV wird zudem die Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Vorhaben in den eigenen Arbeitsbereichen und Netzwerken weiter nutzen und in künftige Anschlussprojekte einfließen lassen.

5.2.6 Landkreis Ludwigsburg

Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

RS 8, RS 21: Durch das Forschungsprojekt RegioProzess erwarten wir kurzfristig durch den Einsatz des Trassenscouts eine Beschleunigung der Abstimmungen zwischen den einzelnen Projektpartnern und dadurch ein schnelleres Planungsverfahren für die beiden Radschnellwegprojekte. Zudem sollen Bürgerbeteiligungsformate erprobt werden, die mittel- und langfristig auch bei anderen Radschnellwegprojekten angewandt und eingesetzt werden können. Im besten Fall bewähren sich bestimmte Konzepte, die dann auch auf andere Projekte angewandt werden können, zum Beispiel im Bereich Straßenbau.

Reaktivierung Bottwartalbahn: Kurzfristig soll auch hier der Trassenscout zu einer Beschleunigung der Prozesse führen und die Bürgerbeteiligung unterstützen. Eine projekteigene Website sorgt für die notwendige Transparenz und begleitet die Bürgerbeteiligung vor Ort. Da auch in Zukunft weitere Projekte dieser Art im Kreis aber auch der Region anstehen, soll auch hier mittel- und langfristig eine Unterstützung bei diesen Projekten geschaffen werden.

Insgesamt können durch die Unterstützungsmodule Kosten gespart werden, da aufwändige und zeitraubende Abstimmungsprozesse optimiert werden. Die Ergebnisse sind auch für andere Kreise und Regionen in Deutschland mit ähnlichen Projekten von großem Interesse. Da deutschlandweit Radschnellwege geplant und gebaut sowie alte Bahntrassen reaktiviert werden sollen, besteht hier großes Potenzial.

Wissenschaftliche und / oder technische Erfolgsaussichten

Wir versprechen uns von den gewonnenen Ergebnissen während des Projektzeitraums und darüber hinaus ein modernes digitales Abstimmungstool für die jeweiligen Projektpartner. Auch andere Institutionen, welche normalerweise an den Abstimmungsprozessen beteiligt werden, aber keiner Behörde angehören, profitieren von einem projektangepassten Trassenscout, wie z.B. ADFC, VCD, Bürgervereinigungen etc. Durch den Trassenscout kann die öffentliche Verwaltung mit allen Bereichen in einen offenen und transparenten Dialog treten. Die einzelnen ansprechend gestalteten Projektwebsites tragen zu einem guten Verhältnis mit der Öffentlichkeit bei.

Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die Ergebnisse können nach Abschluss des Projektzeitraums auch von anderen Behörden in ganz Deutschland für Maßnahmen im Bereich Radverkehr und ÖPNV angewandt werden. Wir als Landkreis streben auch nach Projektende eine Anwendung des Trassenscouts für Abstimmungsprozesse an.

5.2.7 Regiopole Bielefeld

Die Erfolgsaussichten für die angestrebten Projekte im Bereich Radverkehr und ÖPNV hängen von verschiedenen Faktoren ab, darunter die Innovationskraft, die Akzeptanz durch die Öffentlichkeit, die Wirtschaftlichkeit und die regulatorischen Rahmenbedingungen. Hier sind potenzielle Erfolgsaussichten auf kurz-, mittel- und langfristige Sicht:

Kurzfristig:

- **Verkehrsentslastung und -verbesserung:** Kurzfristig können Radschnellwege dazu beitragen, den Verkehr zu entlasten, insbesondere in städtischen Gebieten. Dies könnte zu einer Reduzierung von Staus und einer verbesserten Mobilität führen.
- **Gesundheitsvorteile:** Durch die Förderung des Radfahrens als umweltfreundliche und gesunde Transportmethode könnten kurzfristige Gesundheitsvorteile für die Bevölkerung entstehen.
- **Verbesserte Mobilität:** Neuartige ÖPNV-Angebote könnten kurzfristig zu einer verbesserten Mobilität führen, indem sie neue Verbindungen schaffen oder bestehende Dienste optimieren.
- **Positive Wahrnehmung:** Innovative ÖPNV-Lösungen könnten kurzfristig zu einer positiven Wahrnehmung führen, da sie als Zeichen für Fortschritt und Innovation gelten.

Mittelfristig:

- **Wirtschaftliches Wachstum:** Mittelfristig könnten Radschnellwege neue Wirtschaftsmöglichkeiten schaffen, indem sie die Entwicklung und Nutzung von Fahrradinfrastrukturtechnologien und -dienstleistungen fördern.
- **Tourismusförderung:** Radschnellwege können auch dazu beitragen, den Tourismus in bestimmten Regionen anzukurbeln, indem sie attraktive Routen für Radfahrer bieten.
- **Wirtschaftliches Wachstum:** Mittelfristig könnten neue ÖPNV-Angebote dazu beitragen, die lokale Wirtschaft anzukurbeln, indem sie die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen und Geschäften verbessern.

- Umweltvorteile: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs könnte mittelfristig zu Umweltvorteilen führen, indem sie dazu beiträgt, den Verkehr zu entlasten und die Luftqualität zu verbessern.

Langfristig:

- Nachhaltige Entwicklung: Auf lange Sicht könnten Radschnellwege einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten, indem sie den Verkehr von kohlenstoffintensiven Transportmitteln auf Fahrräder verlagern und somit zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen beitragen.
- Innovations- und Technologietransfer: Die Entwicklung von Radschnellwegen könnte langfristig dazu beitragen, Innovationen in den Bereichen Infrastruktur, Mobilität und Technologie zu fördern, wodurch Deutschland seine Position als Vorreiter in diesen Bereichen festigen könnte.
- Nachhaltige Mobilität: Auf lange Sicht könnten neuartige ÖPNV-Angebote dazu beitragen, eine nachhaltige Mobilität zu fördern, indem sie den Umstieg von individuellen Fahrzeugen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und so zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen beitragen.
- Stadtentwicklung: Langfristig könnten innovative ÖPNV-Lösungen die Stadtentwicklung beeinflussen, indem sie die Attraktivität von Stadtvierteln erhöhen und die Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeimmobilien in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen steigern.

Die dargestellten Erfolgsaussichten können als Beispiel für ähnliche Projekte herangezogen werden und so multipliziert werden. Dazu können bestehende Netzwerkstrukturen innerhalb der Regiopolregion Bielefeld aber auch darüber hinaus genutzt werden (Radnetz OWL, VVOWL, Zukunftsnetz Mobilität NRW, AGFS).

Die Projekte aus dem Bereich Radverkehr und ÖPNV sind so auszugestalten, dass sie wirtschaftlich und organisatorisch tragfähig sind. In der Projektplanung sind ggfs. weitere Fördermittel einzuplanen.

6. Zeit-, Arbeits- und Finanzierungsplan

6.1 Arbeitsplan

Tabelle 2: Arbeitsplan: Personenaufwand pro AP pro Partner pro Jahr

Zeiteinheit							
AP1		Projektsteuerung					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu	(PM)	0,79	1,99	1,99	2,04	1,99	1,65
SHI	(Stunden)	150	200	180	180	170	70
ECO	(Tage)	19	40	50	50	43	18
FMC	(Stunden)	0	0	0	0	0	0
LK OHV	(PM)	0	0	0	0	0	0
LK LB	(PM)	0	0	0	0	0	0
Region BI	(PM)	0	0	0	0	0	0
AP2		Grundlagenanalyse zu interkommunaler Zusammenarbeit und der erfolgreichen Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu	(PM)	1,65	5,22	0	0	0	0
SHI	(Stunden)	200	100	0	0	0	0
ECO	(Tage)	0	0	0	0	0	0
FMC	(Stunden)	0	0	0	0	0	0
LK OHV	(PM)	0	0	0	0	0	0
LK LB	(PM)	0	0	0	0	0	0
Region BI	(PM)	0	0	0	0	0	0
AP3		Leitbildprozess "nachhaltige Mobilität"					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu	(PM)	0,61	2,33	0,28	0,28	0,28	0
SHI	(Stunden)	30	80	0	0	0	0
ECO	(Tage)	0	16	0	0	0	0
FMC	(Stunden)	0	189,9	0	0	0	0
LK OHV	(PM)	0,6	1,5	0,1	0,1	0,1	0,1
LK LB	(PM)	0	0,7	0,1	0,1	0,1	0
Region BI	(PM)	0,6	1,5	0,1	0,1	0,1	0,1
AP4		Netzwerk-, Struktur- und Prozessanalyse der Modellregionen					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu	(PM)	0,06	0,57	0,57	0	0	0
SHI	(Stunden)	1.000	1.600	600	0	0	0

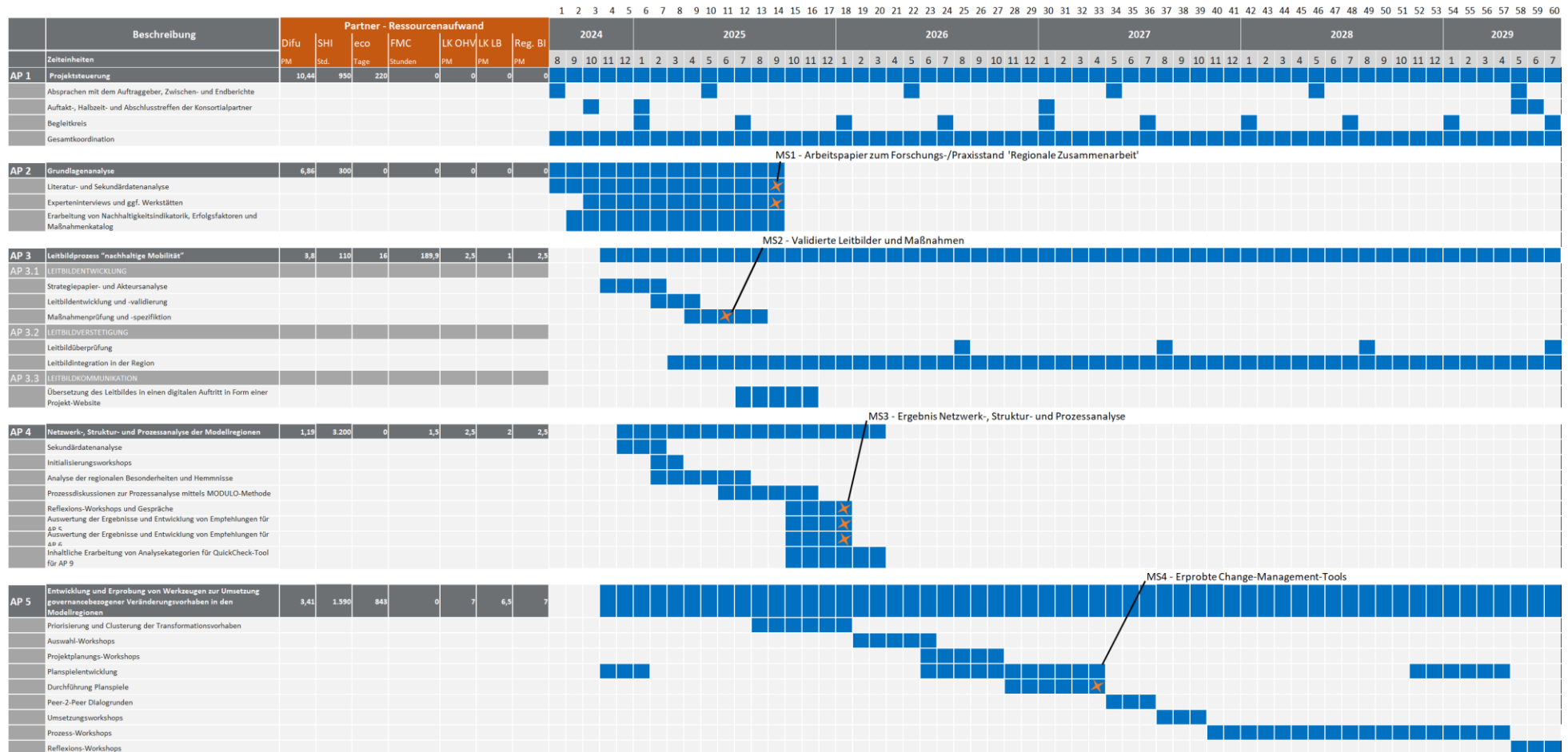
ECO (Tage)	0	0	0	0	0	0
FMC (Stunden)	0	0	0	0	0	0
LK OHV (PM)	0,9	1,2	0,4	0	0	0
LK LB (PM)	0	1,6	0,4	0	0	0
Region BI (PM)	0,9	1,2	0,4	0	0	0
AP5	Entwicklung und Erprobung von Werkzeugen zur Umsetzung governancebezogener Veränderungsvorhaben in den Modellregionen					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu (PM)	0	0,85	0,85	0,85	0,85	0
SHI (Stunden)	0	150	400	620	300	120
ECO (Tage)	45	108	349	209	95	37
FMC (Stunden)	0	0	0	0	0	0
LK OHV (PM)	0	0,5	1,5	1,8	2,3	0,9
LK LB (PM)	0	0,6	1,9	2,15	1,85	0
Region BI (PM)	0	0,5	1,5	1,8	2,3	0,9
AP6	Entwicklung und Implementation digitaler Tools zur verbesserten Steuerung von Transformationsräumen					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu (PM)	0,17	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
SHI (Stunden)	120	120	580	320	420	120
ECO (Tage)	0	0	0	0	0	0
FMC (Stunden)	2.523,53	4.726,34	5.629,42	4.954,24	2.312,54	1.308,18
LK OHV (PM)	0,5	0,7	1,1	1	0,5	0,2
LK LB (PM)	0	0,5	1	1	0,5	0
Region BI (PM)	0,2	0,7	1,1	1	0,5	0,2
AP7	Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen in den Modellregionen					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu (PM)	0,85	1,13	1,13	1,13	1,13	0,85
SHI (Stunden)	0	0	0	320	300	0
ECO (Tage)	0	0	0	0	0	0
FMC (PM)	0	0	0	0	0	0
LK OHV (PM)	1	1,9	2,6	2,5	2,5	1,5
LK LB (PM)	0	2,25	2,25	2,25	2,75	0
Region BI (PM)	1	1,9	2,6	2,5	2,5	1,5
AP8	Wirkungs- und Prozessevaluation der Modellregion-Verkehrswendemaßnahmen in den Modellregionen					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu (PM)	0,79	0,96	1,08	1,08	1,08	1,08
SHI (Stunden)	0	0	0	120	120	120

ECO (Tage)	0	0	0	0	0	0
FMC (PM)	0	0	0	0	0	0
LK OHV (PM)	0	0,2	0,3	0,6	0,6	0,3
LK LB (PM)	0	0,35	0,35	0,5	0,8	0
Region BI (PM)	0	0,2	0,3	0,6	0,6	0,3
AP9	Wissenschaftskommunikation und Wissenstransfer					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Difu (PM)	0,45	1,36	1,47	1,93	1,47	3,18
SHI (Stunden)	0	0	140	190	190	320
ECO (Tage)	0	0	0	0	0	0
FMC (PM)	0	0	0	0	0	0
LK OHV (PM)	0	0	0	0	0	0
LK LB (PM)	0	0	0	0	0	0
Region BI (PM)	0	0	0	0	0	0

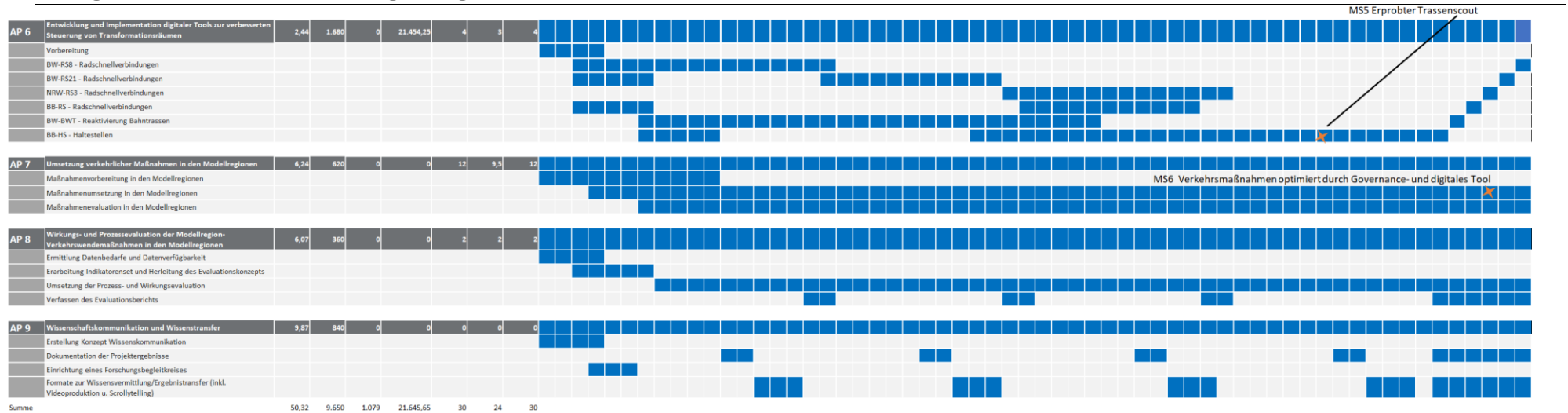
6.2 Finanzierungsplan

Projektpartner	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Kosten ges.	Be- antr. FQ	Eigenmittel	Zuwendung
Difu	95.915,48 €	276.317,21 €	184.798,40 €	143.507,32 €	140.308,91 €	219.767,98 €	1.060.615,30 €	90%	106.061,53 €	954.553,77 €
SHI	75.860,00 €	114.044,00 €	98.182,00 €	90.592,00 €	80.408,00 €	41.748,00 €	500.834,00 €	70%	150.250,20 €	350.583,80 €
ECO	41.449,88 €	110.314,21 €	286.609,15 €	195.766,98 €	103.464,40 €	43.102,55 €	780.707,17 €	70%	234.212,15 €	546.495,02 €
FMC	100.299,88 €	324.579,81 €	333.089,62 €	329.427,57 €	111.843,98 €	67.222,95 €	1.266.463,81 €	70%	379.939,14 €	886.524,67 €
LK OHV	14.555,52 €	29.111,04 €	29.111,04 €	29.111,04 €	29.111,04 €	14.555,52 €	145.555,20 €	100%	0,00 €	145.555,20 €
LK LB	1.100,00 €	40.553,46 €	40.553,46 €	40.553,46 €	40.553,46 €	1.100,00 €	164.413,84 €	100%	0,00 €	164.413,84 €
Region BI	17.000,00 €	33.500,00 €	34.000,00 €	33.500,00 €	33.500,00 €	17.500,00 €	169.000,00 €	100%	0,00 €	169.000,00 €
Gesamt- summe Vor- haben	346.180,76 €	928.419,73 €	1.006.343,67 €	862.458,37 €	539.189,79 €	404.997,00 €	4.087.589,32		870.463,02 €	3.217.126,30 €

6.3 Zeitplan mit Meilensteinen



Die Regionale Verkehrswende beschleunigen - RegioProzess



MEILEN-STEINE
M1: 08/2025 Arbeitspapier zum Forschungs-/Praxisstand 'Regionale Zusammenarbeit'
M2: 05/2025 Validierte Leitbilder und Maßnahmen
M3: 12/2025 Ergebnis Netzwerk-, Struktur- und Prozessanalyse
M4: 03/2027 Erprobte Change-Management-Tools
M5: 06/2028 Evaluiertes digitales Kooperationstool

6.4 Notwendigkeit der Zuwendung

Das Difu wird nur zu einem geringen Teil institutionell durch die Zuwendungen des Bundes und des Landes Berlin im Wege der Fehlbedarfsfinanzierung (ca. 10 Prozent des Haushaltsvolumens) und durch seine mehr als 100 Zuwenderstädte, 7 Verbände und Planungsgemeinschaften (ca. 15 Prozent) gefördert. Die Zuwenderstädte entrichten Zuweisungen an das Difu.

Das Difu ist daher zu einem erheblichen Teil darauf angewiesen, seinen Finanzbedarf durch Projektfördermittel (zu mehr als 70 Prozent) und durch den Verkauf von Veröffentlichungen sowie Einnahmen aus Seminarveranstaltungen (ca. 4 Prozent) zu decken. Da das Difu nicht voll finanziert ist und zusätzliche Projekteinnahmen für seine Finanzierung benötigt, kann es ohne eine Zuwendung des BMBF das vorliegende Projekt nicht durchführen. Weitere Drittmittel stehen für o.g. Projekt nicht zur Verfügung.

6.5 Schutzrechteerklärung

Nach unseren Recherchen war das Vorhaben nicht bereits Gegenstand anderweitiger Forschungen, Entwicklungen, Untersuchungen oder Patente. Nach unseren Recherchen bestehen keine Schutzrechte oder Schutzrechtsanmeldungen, die einer späteren Ergebnisverwertung entgegenstehen.

6.6 EU-Erklärung

Für das Vorhaben (gesamter Verbund) ist nach unseren Recherchen derzeit eine Förderung aus Mitteln der EU nicht möglich. Die europäische Dimension und ein europäisches Konsortium sind nicht gegeben. Eine Ausweitung des Projekts ist aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht leistbar und wäre dem formulierten Forschungsziel nicht förderlich.

ANHANG

Anhang 1 Übersicht Änderungsbedarfe/Hinweise aus dem Begutachtungsprozess

Auflage	Änderung / Ergänzung	Seitenzahl in Vorhabenbeschreibung
Stand der Wissenschaft und Technik sowie die wissenschaftlichen Forschungsbedarfe	<p>Das Kapitel „Stand der Wissenschaft und Technik“ wurde maßgeblich ergänzt. Erste Zusammenfassungen zum Stand der Wissenschaft und Technik liegen zu folgenden Schwerpunkte vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interkommunale Planungsstrukturen und -prozesse – Zusammenarbeit verbessern für passgenaue regionale Lösungen • Verwaltungsinterne Prozesse optimieren – kommunale Beispiele auf die interkommunale Ebene übertragen skalieren • Verwaltungsexterne Akteur*innen beteiligen – Wissen nutzen und Stakeholder befähigen, um Mobilitätsstrukturen zu verändern • Potentiale der Digitalisierung nutzen – Digitale Tools zur Stärkung interkommunaler Zusammenarbeit erfolgreich einführen <p>RegioProzess greift folgende Forschungsfragen auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was sind Erfolgsfaktoren für gelungene interkommunale und regionale Kooperationen im Kontext einer Mobilitätswende? Wie können Anreize für gelebte interkommunale und regionale Kooperationen geschaffen und Hürden abgebaut werden? • Welche interkommunalen Organisations- bzw. Kooperationsformen sind für verschiedene Aufgabenbereiche im Handlungsfeld Mobilität zielführend? Wie können gute Beispiele auf andere Regionen übertragen werden? • Wie können verwaltungsinterne Arbeitskulturen im Handlungsfeld Mobilität verändert entwickelt werden, um Planungseffizienz und Innovationskultur zu stärken? Welche Strukturen, Prozesse sowie Methoden bewähren sich dafür in der Praxis? Welche Rolle spielen hierbei digitale Werkzeuge? 	Seiten 8- 16

	<ul style="list-style-type: none"> Wie können lokale Beteiligungs- und Erlebnisformate für regionale Partizipationsbedarfe angepasst und umgesetzt werden? Welche Rolle können hierbei digitale Werkzeuge spielen? 	
Integration des Punktes „6. Konzept zur Verankerung von Nachhaltigkeit als Leitidee“	<p>Das Konzept zur „Verankerung von Nachhaltigkeit als Leitidee“ ist als Arbeitspaket 3 in das Arbeitsprogramm integriert und besteht aus drei Unterarbeitspaketen:</p> <ul style="list-style-type: none"> UAP 3.1 Entwicklung eines Leitbildes für eine regionale nachhaltige Mobilität UAP 3.2 Entwicklung eines Konzepts zur Leitbildverstetigung UAP 3.3 Leitbildkommunikation. 	Seiten 24-29
Integration des Punktes „7. Projektspezifische Erfolgskriterien“	Die „Projektspezifische Erfolgskriterien“ sind in das Arbeitspaket 8 „Wirkungs- und Prozessevaluation der Modellregion-Verkehrswendemaßnahmen in den Modellregionen“ integriert	Seiten 54-57
Integration des Punktes „8. Konzept zur Wissenschaftskommunikation“	Das Konzept zur Wissenschaftskommunikation ist in das Arbeitspaket 9 „Wissenschaftskommunikation und Wissenstransfer“ integriert	Seiten 57-59
Ergänzungen in den Reallabore durch Verkehrsmaßnahmen mit hohem Innovationsgrad (z.B. On Demand Verkehre)	<p>Folgende ergänzende Verkehrsmaßnahmen sind seit der Projektskizze im Arbeitspaket 7 aufgenommen worden und werden dort detailliert beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Maßnahmenbündel ÖPNV+ wird zum einen die Effizienz und Wirkung bewährter ÖPNV-Formen gestärkt. Konkret sollen etwa Schnellbuslinien effektiver beworben und verstetigt sowie Haltestellen interkommunal effizienter platziert und erneuert werden (Regiopole Bielefeld bzw. LK Oberhavel). Eine Regionalbahnlinie soll reaktiviert werden, deren Beförderungskapazität üblicherweise höher ist als jene des straßengebundenen ÖPNV (Landkreis Ludwigsburg). Zum anderen werden die Potentiale technisch und regulativ innovativer ÖPNV-Formen wie On Demand-Verkehre (ODV) erforscht: Als Zubringer zum linien- bzw. schienengebundenen ÖPNV kann ODV die Daseinsvorsorge in Stadt und Region stärken, insbesondere für soziodemographische Gruppen wie Senior*innen, die im ländlichen Raum besonders von 	Seiten 50-53

	<p>Mobilitätsarmut betroffen sein können (vgl. LK Oberhavel). Auch können durch ODV ggf. schwächer nachgefragte ÖPNV-Linien ersetzt werden, wodurch der ÖPNV-Betrieb effizienter werden kann (vgl. Regiopolregion Bielefeld).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Maßnahmenbündel Radverkehr sieht vor, leistungsstarke und innerorts bewährte Verkehrslösungen interkommunal auszurollen und zu skalieren, u. a. um Pendlerverkehre effizienter und nachhaltiger zu gestalten: Die betrachteten Radschnellverbindungen und Velorouten können Pkw- und ÖPNV-Verkehrsflüsse auf stark befahrenen Pendelrouten um bis zu 9000 Wege/Tag entlasten (s. Radschnellverbindung 21 im LK Ludwigsburg). • Insbesondere die Reaktivierung der Regionalbahnlinie (hohes nachgewiesenes Potential für die Verkehrswende) und die damit angedachte Funktionserweiterung des Trassenscouts auf eine Vielzahl höchst unterschiedlicher Akteure weist einen sehr hohen Innovationsgrad auf 	
--	---	--

Anhang 2 Referenzen – Organisationen mit Lebensläufen & Projekten

I. Deutsches Institut für Urbanistik

I. 1 Institutsdarstellung, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ist eine 1973 auf Initiative des Deutschen Städtetags gegründete Forschungs- und Beratungsinstitution für die deutschen Städte, deren Alleingesellschafter der Verein für Kommunalwissenschaften ist und das vom Land Berlin mitgetragen wird. Das gemeinnützige Institut unterstützt Kommunen durch praxisorientierte Forschung, Fortbildung und Beratung bei der Lösung aktueller Probleme sowie bei der Erarbeitung langfristiger Perspektiven für eine zukunftsfähige städtische Entwicklung. Als wissenschaftliche Gemeinschaftseinrichtung der deutschen Städte legt es besonderen Wert auf den ständigen Informationsaustausch – sowohl mit der Wissenschaft als auch der Kommunalpraxis. Wesentliches Kapital für die Arbeit des Instituts ist die durch Interdisziplinarität und Anwendungsorientierung geprägte wissenschaftliche Kompetenz. Die derzeit etwa 180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bieten Gewähr für die hohe Leistungsfähigkeit, sowie ein breites wissenschaftliches Knowhow. (www.difu.de)

MARTINA HERTEL, DIPL.-GEOGRAPHIN: PROJEKTLEITUNG

- seit 2011 wissenschaftliche Mitarbeiterin und Projektleiterin im Forschungsbereich Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik
- 2007 bis 2011 Mitarbeit im Selbständigen-Netzwerk team red
- Seit Anfang der 1990er Jahre als Studentin, ab 1996 bis 2007 als festangestellte Mitarbeiterin der IVU Traffic Technologies AG
- 1989 bis 1996 Studium der Geographie mit den Nebenfächern Verkehrswissenschaften (TU Berlin) und Kartographie, Abschluss als Diplom-Geographin im Juli 1996

Ausgewählte Referenzen der letzten Jahre in diesem Themenfeld:

- Projektleiterin bzw. stellvertretende Projektleiterin des Projekts KoRa: Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa) (Laufzeit: 2021-2024). Auftraggeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).
- Fortbildungen und weitere Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Mobilitätsforums Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (Laufzeit: 2022-2024). Auftraggeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

- „Sicherheitsrisiko Parken! Ruhenden Verkehr, Fuß- und Radverkehr sicher gestalten“ (Laufzeit: 2022 und 2023), digitale Veranstaltungsreihe im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates DVR
- Mikromobilität auf Geh- und Radwegen – Nutzungskonflikte und verkehrliche Wirkungen“ (Laufzeit: 2020 - 2022) im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).
- Projektleitung der Konzeption und Durchführung der Fachtagung „kommunal mobil: Digitalisierung. Verkehr.“ (Laufzeiten: 2018, 2020 und 2022). Auftraggeber: Umweltbundesamt
- Mitarbeit in der Fahrradakademie – inhaltliche und konzeptionelle Vorbereitung und Moderation verschiedener Fortbildungsveranstaltungen
- Mitarbeit im Forschungsprojekt zu Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung. Konzeption und Umsetzung von Befragungen, Erstellung eines Handlungsleitfadens

DR. ALEXANDRA BENSLER – CO-PROJEKTLÉITUNG

- seit 2024 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Mobilität des Deutschen Instituts für Urbanistik
- 2020-2023 wissenschaftliche Mitarbeiterin und Projektleiterin im Bereich Ko-Kreation am Institut für Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
- 2018-2020 Forscherin und Beraterin im Bereich Mobilität in der kommunalen Mobilitätsberatung Green City Experience GmbH
- 2018 Promotion (Dr. rer. pol.) an der Universität Bremen, Bereich Mobilitätssoziologie/ -psychologie

Ausgewählte Referenzen der letzten Jahre in diesem Themenfeld:

- Projektmitarbeit im Projekt Klimaschutz durch Digitalisierung im Verkehr: Klimaschutzwirkung von Digitalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen im ÖPNV. (Laufzeit: 2023-2026). Auftraggeber: Umweltbundesamt.
- Projektleitung im Projekt ReTraSON am DLR: Entwicklung regionaler Transformationsstrategien im ländlichen Raum. (Laufzeit: 2022-2025). Auftraggeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klima (BMWK) bzw. Allianz für die Region GmbH.
- Projektleitung im Projekt STADT:up am DLR: Erforschen der Bereitschaft von Kommunen, Mobilitätsinnovationen wie hochautomatisiertes Fahren in ihre kommunalen Mobilitätsstrategien und -planungen zu integrieren. (Laufzeit 2023-2025). Auftraggeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Klima (BMWK).
- Projektkoordination im Projekt KTS (Kooperations- und Transferstelle Modellprojekte Smart Cities) am DLR: Forschung zum smarten, d. h. nachhaltig und integriert wirkenden digitalen Technologien in Mobilitätsentwicklungsprozessen. (Laufzeit 2021-2030). Auftraggeber: Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) bzw. DLR-PT.

- Projektmitarbeit im Projekt ‚Reallabor Digitale Mobilität Hamburg‘ am DLR: Erforschen digitaler Partizipationsmethoden für Bürger*innen mit dem Fokus auf schwer erreichbare Gruppen wie Senior*innen und Jugendliche sowie Erforschen von Governance-Strukturen bei der Einführung von Mobilitätsinnovationen (Laufzeit 2020-2021). Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI).

DR. LISA RUHRORT – WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN UND TEAMLEITERIN

- seit 2023 Team- und Projektleiterin im Bereich Mobilität des Deutschen Instituts für Urbanistik
- 2022-2023 Professorin für Innovations- und Changemanagement an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU)
- seit 2019 Leiterin der Nachwuchsgruppe „MoveMe“ (2019-2022 am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, seit 2022 an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen), gefördert vom BMBF
- 2017 Promotion an der TU Berlin
- 2017-2022 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
- 2011-2017 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH

Ausgewählte Referenzen der letzten Jahre in diesem Themenfeld:

- Projektleitung im Projekt Sprinti - Wissenschaftliche Begleitung des Projekts „On demand besser ans Ziel! Praxistest für die ÖPNV-Integration von On-Demand-Verkehren“. (Laufzeit: 2021-2024). Auftraggeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).
- Projektleitung im Projekt Interkommunal mobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen. (Laufzeit: 2021-2024). Auftraggeber: Umweltbundesamt.
- Projektleitung im Projekt Klimaschutz durch Digitalisierung im Verkehr: Klimaschutzwirkung von Digitalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen im ÖPNV. (Laufzeit: 2023-2026). Auftraggeber: Umweltbundesamt.
- Projektleitung im Projekt Landmobile - Fachliche Auswertung und Begleitung der Modell- und Demonstrationsvorhaben zu ‚LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen‘. (Laufzeit: 2020-2024). Auftraggeber: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)

DORIS REICHEL, M.A. – WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN

- seit 2000 wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Wissensmanagement des Deutschen Instituts für Urbanistik

Ausgewählte Referenzen der letzten Jahre in diesem Themenfeld:

- Mitarbeit im Projekt KoRa: Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa) (Laufzeit: 2021-2024). Auftraggeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).
- Fortbildungen und weitere Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Mobilitätsforums Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (Laufzeit: 2022-2024). Auftraggeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
- Mitarbeit in der Fahrradakademie – inhaltliche und konzeptionelle Vorbereitung und Moderation verschiedenster Fortbildungsveranstaltungen
- Mitglied des Bund/Länder-Arbeitskreises Radverkehr
- Projektleitung des Internetangebots zum Nationalen Radverkehrsplan, www.nrvp.de
- Web-Content-Managerin für die vom Difu angebotenen Internetpräsenzen zu wissenschaftlichen Projekten, z.B. aktion-flaeche.de, kommunen-innovativ.de, www.bmbf.nawam-inis.de (abgeschlossen), www.networkts-group.de, www.refina-info.de (abgeschlossen 2009)

JAN-PHILIPP MESENBROCK, M.SC. – WISSENSCHAFTLICHER MITARBEITER

- seit 2022 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik
- 2022 Masterand am Institut für Verkehrsforschung im Deutschen Luft-und Raumfahrtzentrum (DLR)
- 2020 bis 2022 studentischer Mitarbeiter am Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) im Forschungsprojekt „Peer Innovation“ (Laufzeit 2019-2022). Auftraggeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).
- 2020 bis 2022 Double Degree in „Sustainable Urban Mobility Transitions“ am Europäischen Institut für Innovation und Technologie (EIT), absolviert an der Technischen Universität Eindhoven und Aalto-Universität in Helsinki
- 2016 bis 2020 Studium der Geographie (B.Sc.) in Münster (Universität Münster) und Birmingham (University of Birmingham)

Ausgewählte Referenzen der letzten Jahre in diesem Themenfeld:

- Mitarbeit im EU-Projekt „EASIER - sEAMless Sustalnable EveRyday urban mobility“ (Laufzeit 2021-2024). Auftraggeber Teilprojekt: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

- Mitarbeit im Forschungsprojekt „Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse“ (Laufzeit: 2023-2025). Auftraggeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
- Mitarbeit im Projekt „Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa)“ (Laufzeit: 2021-2024). Auftraggeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
- Fortbildungen und weitere Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Mobilitätsforums Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (Laufzeit: 2022-2024). Auftraggeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

I. 2. Referenzprojekte

Projekttitel	KoRa: Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
Auftraggeber	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
Kurzbeschreibung	Am Projekt beteiligt sind Expertinnen und Experten aus der kommunalen Radverkehrs- und Mobilitätsforschung, der Verwaltungswissenschaften und -digitalisierung sowie der Kommunikation und dem Changemanagement. Das Difu koordiniert das Verbundvorhaben. Untersucht wurden die Modellkommunen Aachen, Potsdam und München. Ein projektbegleitendes Netzwerk von 16 ausgewählten Kommunen unterschiedlicher Größenklassen und Planungsherausforderungen und den kommunalen Spitzenverbänden stellte sicher, dass weitere kommunale Perspektiven und Erfahrungen in den Forschungsprozess einfließen konnten.
Projektleitung	Martina Hertel
Partner	Stein-Hardenberg Institut (SHI), experience consulting GmbH (eco) sowie der Mobilitätsexperte Burkhard Horn
Laufzeit	2021–2024
Link	https://difu.de/kora

Projekttitel	Interkommunal mobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen
Auftraggeber	Umweltbundesamt (UBA)

Kurzbeschreibung	<p>Eine Verkehrswende im Sinne einer stärkeren Nutzung kollektiver und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel steht in ländlichen Regionen vor großen Hürden. Es gilt, Mobilität in ländlichen Räumen zukünftig so zu planen und umzusetzen, dass gleichwertige Lebensverhältnisse hergestellt werden, die Umwelt entlastet und zum Klimaschutz beigetragen wird.</p> <p>Es fehlt jedoch eine systematische Auswertung der verschiedenen planerischen Ansätze und ihrer Finanzierung. Erst hieraus lassen sich Empfehlungen ableiten, wo die Gesetzgeber (Bund und Länder) aktiv werden sollten, wie Planung zielgerichtet erfolgen sollte und wie Förderprogramme gestaltet sein sollten, um Fortschritte bei der Verkehrs- und Mobilitätswende auch im ländlichen Kontext zu erzielen. Das Forschungsvorhaben interkommunalMobil setzt bei diesen Fragestellungen an und umfasst die folgenden wesentlichen Arbeitsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überblickserstellung und Untersuchung von Planungsinstrumenten und Mobilitätskonzepten sowie Ausarbeitung von Empfehlungen zu deren Weiterentwicklung auf Bundes- und Landesebene • Recherche und systematische Aufbereitung von bestehenden bundes- und landesweiten, regionalen und kommunalen Organisationsformen wie Fachzentren und interkommunalen Kooperationen sowie Ausarbeitung von Empfehlungen zu deren Weiterentwicklung • systematische Aufbereitung von bestehenden Finanzierungs- und Förderinstrumenten im Handlungsbereich Mobilität in ländlichen Räumen. Dabei wird der Frage nachgegangen, ob und wie mit Blick auf die Anforderungen in ländlichen Räumen Finanzierungs- und Förderinstrumente weiterentwickelt oder neu geschaffen werden müssen. <p>Die genannten Bearbeitungsschritte werden durch leitfadengestützte Interviews mit unterschiedlichen Akteur*innen und Stakeholder*innen sowie durch den Einbezug einer Modellregion mit Erfahrungen und Wissen aus der Praxis unterfüttert.</p>
Projektleitung	Dr. Lisa Ruhrort
Partner	plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Laufzeit	2021 – 2024
Link	https://difu.de/projekte/interkommunalmobil

Projekttitel	Sprinti - Wissenschaftliche Begleitung des Projekts „On demand besser ans Ziel! Praxistest für die ÖPNV-Integration von On-Demand-Verkehren“
Auftraggeber	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Kurzbeschreibung	<p>Als Aufgabenträgerin des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) möchte die Region Hannover auch abseits der Linien des Bus- und Bahnverkehrs ein attraktives Angebot schaffen. Hierzu greift die Region aktuelle Entwicklungen bei On-Demand-Verkehren mit der Zielsetzung auf, die First- und Last-Mile-Angebote auf der sogenannten Verteilungsebene ihres ÖPNV-Angebots zu modernisieren.</p> <p>Unter dem Produktnamen „sprinti“ (in Anlehnung an die seit Ende 2019 eingesetzten „sprint H“, die Qualitätsbuslinien in der Region Hannover) wurde ein On-Demand-Angebot geschaffen, das für abseits der Hauptachsen des Bahn- und Busverkehrs gelegene Orte einerseits die Verbindung zu den Hauptachsen verbessert und andererseits neue umwegfreie Direktverbindungen schafft. Zum 1. Juni 2021 nahm das On-Demand-Angebot „sprinti“ den Pilotbetrieb in drei unterschiedlich strukturierten Gemeinden in der Region Hannover auf.</p> <p>Das Difu führt verschiedene aufeinander aufbauende Bausteine der Begleitforschung durch. Zu nennen sind Fokusgruppen in den Pilotgemeinden, Online-Befragungen sowie Workshops mit Expert*innen zu ausgewählten Fragestellungen. Zusätzlich wird der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) als Partnerkommune eingebunden, um zu überprüfen wie die Erfahrungen aus der Region Hannover zur Umsetzung eines eigenen On-Demand-Verkehrs-Vorhabens übertragen und adaptiert werden können.</p>
Projektleitung	Dr. Lisa Ruhrort
Partner	Region Hannover, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)
Laufzeit	2021 – 2024
Link	https://difu.de/projekte/oepnv-on-demand-phase-ii

Projekttitel	Klimaschutz durch Digitalisierung im Verkehr: Klimaschutzwirkung von Digitalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen im ÖPNV
Auftraggeber	Umweltbundesamt (UBA)
Kurzbeschreibung	<p>Die Bedeutung des „On-Demand-Verkehrs“, also flexibler Angebote im ÖPNV, hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Obwohl in der Vergangenheit zahlreiche Umsetzungsbeispiele in der Praxis untersucht und Erfahrungen gesammelt wurden, sind zentrale Fragen in Hinblick auf die Ausgestaltung von On-Demand-Verkehren noch nicht geklärt: Dies betrifft unter anderem die Umweltwirkungen, die Finanzierung der Angebote sowie den Einsatz automatisierter Fahrzeuge. Vor diesem Hintergrund geht</p>

	das Forschungsteam der Frage nach der zukünftigen Rolle von On-Demand-Angeboten in einem zunehmend digitalisierten ÖPNV-System nach. Auf der Basis von Literaturanalysen und Interviews mit Fachleuten sollen im Forschungsprojekt Szenarien für die Weiterentwicklung des ÖPNV bis 2045 mit besonderem Fokus auf Auswirkungen von Digitalisierung und Automatisierung entwickelt werden. Basierend auf den verschiedenen Szenarien werden zudem die Potenziale des On-Demand-Verkehrs für unterschiedliche Raumtypen quantifiziert und ihre Verkehrsauswirkungen inklusive ihrer Treibhausgasreduktionspotenziale abgeleitet. Als Ergebnis sollen praxisorientierte Handlungsempfehlungen für die Einbettung von On-Demand-Verkehr in eine verkehrspolitische Gesamtstrategie zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr entwickelt und publiziert werden.
Projektleitung	Dr. Lisa Ruhrort
Partner	PTV Transport Consult GmbH
Laufzeit	2023 – 2026
Link	https://difu.de/projekte/klimaschutz-durch-digitalisierung-im-verkehr

Projekttitel	Planung und Durchführung von Fortbildungen und weiteren Veranstaltungen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Mobilitätsforums Bund beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Auftraggeber	Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Kurzbeschreibung	Bei der Konzeption und Umsetzung des Fortbildungsangebotes unterstützt das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) das Mobilitätsforum Bund im Auftrag des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM). Geplant sind neben der Durchführung von Webinaren und Vor-Ort-Seminaren auch die Durchführung von Netzwerkveranstaltungen, wie die des Digitalen Salons und von Exkursionen ins In- und Ausland. Das Difu wurde zudem vom BALM beauftragt, die Ausrichterstadt und das Mobilitätsforum Bund bei der Konzeption und Durchführung der Fahrradkommunalkonferenz zu unterstützen. Das Angebot richtet sich an Radverkehrsverantwortliche aus Kommunalverwaltungen sowie Entscheidungsträger*innen aller föderaler Ebenen, aber auch an Verbände, Planungsbüros und Forschung sowie die

	interessierte Öffentlichkeit. Ziel ist es, die wachsende Anzahl von Akteur*innen auf diesem Gebiet zu vernetzen, praxisorientiertes Fachwissen zu vermitteln sowie aktuelle Entwicklungen und innovative Handlungsansätze aufzuzeigen.
Projektleitung	Dr. Michaela Christ
Partner	/
Laufzeit	2021–2024
Link	https://difu.de/projekte/fortbildungen-zum-radverkehr

Projekttitel	Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse
Auftraggeber	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Kurzbeschreibung	Das Projekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan 2030 will Kommunen dabei unterstützen, Radverkehrskonzepte vor Ort schneller umzusetzen und vor diesem Hintergrund interne Kommunikations-, Entscheidungs- und Umsetzungswege kritisch zu hinterfragen und umzustellen. Es setzt auf den Erkenntnissen aus dem vom BMBF-geförderten Projekt „KoRa: Radverkehrsförderung beschleunigen - Planungsprozesse optimieren“ auf. Welche Verfahren können schnell in Kommunalverwaltungen etabliert werden, die die Realisierung von Radverkehrsprojekten beschleunigen? In einem am Design Thinking angelehnten Vorgehen erarbeitet das Projekt zusammen mit Fachleuten aus Kommunalverwaltungen unterschiedlicher Größe und weiteren Expert*innen mögliche Lösungen. Darauf aufbauend wird ein sogenannter Prototyp entwickelt, der in einer einjährigen Testphase konkrete Ergebnisse zur Planungsbeschleunigung liefern soll.
Projektleitung	Dr. Michaela Christ
Partner	tippingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation GmbH (Verbundkoordinator); experience consulting GmbH
Laufzeit	2023–2025

Link	https://difu.de/projekte/kommunale-radverkehrsplanung-beschleunigen
------	---

I. 3 Publikationen

- Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Agora Verkehrswende, Berlin (Hrsg.); Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Bearb.), Berlin, 2019
- Grundlegender Änderungsbedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht. Anforderungen des Radverkehrs und Änderungsvorschläge. Bracher, Tilman et al. Berlin, 2018
- Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. Agora Verkehrswende, Berlin (Hrsg.); Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Bearb.). Berlin, 2018
- Straßen und Plätze neu entdecken - Verkehrswende gemeinsam gestalten. Dokumentation der Fachtagung "kommunal mobil 2018" am 7./8. Juni 2018 in Dessau-Roßlau. Hertel, Martina et al. (Hrsg.), Berlin, 2018
- Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten. Konzept für eine Mobilitätsstrategie. Bracher, Tilman et al. Bonn, 2017
- Push & Pull. Parking management and incentives as successful strategies for energy-efficient urban transport, Push & Pull Consortium (Hrsg.), Graz, 2017.
- Fahrrad- und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. Bracher, Tilman in: Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Wiesbaden, 2016, S. 265–291
- Wege zu nachhaltiger Mobilität. Ergebnisse aus transnationaler Forschung unter der „Era-net Transport“-Initiative „Stepping Stones“. Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.) Berlin, 2016
- Parkraumbewirtschaftung. Nutzen und Effekte. Bauer, Uta; Hertel, Martina; Hanke, Stefanie. Stuttgart, 2016
- Beteiligungsprozesse – unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung. Dokumentation der Fachtagung »kommunal mobil« am 26./27. September 2013 in Dessau-Roßlau. Gies, Jürgen (Hrsg.); Hertel, Martina (Hrsg.) Berlin, 2014
- Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland. Bracher, Tilman et. al. Dessau-Roßlau, 2014
- Verwaltung fit machen für den Radverkehr. Sieben gute Gründe für Städte und Gemeinden, die eigene Expertise zur Radverkehrsförderung zu stärken. Bührmann, Sebastian. In: Stadt und Gemeinde interaktiv 69 (2014), Nr. 6, S. 233–236
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA 2010. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.), Gwiasda, Peter (Projlt.); Bracher, Tilman (Projlt.) Köln, 2010

- Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bracher, Tilman et al. (Hrsg.) Heidelberg, 2003– (Loseblatt-Ausg.)
- Push & Pull. 16 gute Gründe für Parkraummanagement. (dt.), Push & Pull Konsortium, Graz (Hrsg.) Berlin, 2015
- Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten. Bracher, Tilman (Hrsg.); Hertel, Martina (Hrsg.) Berlin, 2014
- Stadtverträgliche Mobilität. Handlungsstrategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Stadtregionen, City:mobil Forschungsverbund, Freiburg/Breisgau (Hrsg.), Berlin, 1999

II. Experience Consulting GmbH (ECO)

II. 1 Institutsdarstellung und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Als Transformationsberatung hat sich experience consulting zum Ziel gesetzt, den nachhaltigen Strukturwandel zu beschleunigen. Wir bringen die relevanten Akteure zusammen und zum Handeln, wir regen zum Umdenken an, implementieren eine gelebte Innovations- und Transformationskultur, und schaffen die Voraussetzungen, um Nachhaltigkeitsstrategien erfolgreich umsetzen zu können. Mit unserer langjährigen Expertise für Beteiligungsprozesse insbesondere in den Themenfeldern Klima und Mobilität eröffnen wir Bürger*innen die Möglichkeit, mitzugestalten, sorgen so für Engagement und Identifikation mit dem Transformationsvorhaben und letztendlich für eine höhere Akzeptanz.

Unser interdisziplinäres, fast 30-köpfiges Team bietet alles aus einer Hand, von der Beratung und Planung über Beteiligungsprozesse und Kommunikationskampagnen bis hin zur Durchführung von Veranstaltungen. Wir setzen uns mit Leidenschaft für die Erschaffung regenerativer Systeme ein – seit mittlerweile 20 Jahren. Die Wurzeln von experience consulting liegen im 1990 gegründeten Verein Green City, der sich noch heute im Klimaschutz und der nachhaltigen Stadtentwicklung engagiert. Diesen thematischen Wurzeln sind wir treu geblieben, haben jedoch unsere Handlungsfelder und Leistungen sukzessive weiter ausgebaut.

Mit unserer langjährigen Expertise für **Beteiligungs- und Dialogprozesse** eröffnen wir Bürger*innen, Stakeholdern oder der Belegschaft eines Unternehmens die Möglichkeit, mitzugestalten, sorgen so für Engagement und Identifikation mit dem Transformationsvorhaben und letztendlich für eine höhere Akzeptanz.

Unsere **Kommunikations- und Event-Kampagnen** setzen Transformationsvorhaben ins richtige Licht, ob durch zielgruppenwirksame Veranstaltungsformate oder eine stringente Kommunikationsstrategie nach innen und außen. Dadurch machen wir Transformation erlebbar und verankern sie positiv in den Köpfen.

Bei der nachhaltigen **Kulturentwicklung** zielen unsere Leistungen darauf ab, alte Denk- und Verhaltensmuster aufzubrechen, Widerstände aufzulösen und Nachhaltigkeit als Erfolgsfaktor für Unternehmen beziehungsweise als Mehrwert für Verwaltungen, Bürger*innen und lokale Akteure im Mindset zu verankern. Dadurch schaffen wir eine Innovationskultur, in der Transformation positiv wahrgenommen wird.

Weitere Informationen unter: www.experience-consulting.de.

DR. phil. JESSICA LE BRIS

- Seit 2015 Projektleiterin bei der experience consulting GmbH (früher Green City Experience GmbH), seit 2017 Bereichsleiterin Mobilität / Consulting & Research, seit 2024 Gesellschafterin
- Von 2012 bis 2015 Promotion zum Thema Elektromobilität und Pedelecs, Stipendiatin der Hans-Böckler-Stiftung im Promotionskolleg mobil.LAB „Nachhaltige Mobilität in der Metropolregion München“ an der der Technischen Universität München
- Von 2009 bis 2012 Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Eberhard Karls Universität Tübingen
- Von 2008 bis 2009 Projektmitarbeiterin bei der Regio Augsburg Wirtschaft GmbH
- Studium der Angewandten Humangeographie an der Universität Trier, Schwerpunkt: Raumentwicklung und Landesplanung, zwei Auslandssemester in Finnland an der University of Joensuu

Ausgewählte Referenzen:

- Vorträge und Experteninputs bei verschiedenen Fachveranstaltungen und Expertengremien zum Thema nachhaltige Mobilität, Fahrradverkehr, Sharing (u. a. bei Fachtagungen zur Förderung des Radverkehrs des ADFCs, der AGFK / Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Netzwerk 21 Kongress)
- Doktorarbeit zu Adoptionsfaktoren von Elektrofahrrädern und Auswirkungen auf soziale Lebenskonzepte, Empfehlungen für Politik und Planung zur Förderung und Diffusion der Zweiradmobilität
- Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität Augsburg

- Studie für die e-mobil BW GmbH zu den Potenzialen der Elektromobilität in Kommunen inkl. Handlungsempfehlungen, u. a. Fokus Elektrofahräder und Sharinglösungen
- Mitgründerin und 10-jährige Sprechertätigkeit von Pegasus – Nachwuchsnetzwerk Mobilitäts- und Verkehrsforschung
- KoRa - Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
- Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse
- Ex-Tra - EXperimenting with city streets to TRAnsform urban mobility - Entwicklung einer Post-Car-City Vision und Strategie zur Transformation öffentlicher Räume und Straßen in der Modellstadt München
- Stakeholdermodell für die regionale Mobilitätsvision Schwabenbund e.V.
- Regionales Elektromobilitätskonzept im Mobilitätsnetzwerk Ortenau

STEPHAN VOGL

- Seit 2022 Projektleiter bei eco im Bereich kommunale Governance und Mobilität
- 2021 - 2023 Sportentwicklungs- und Bewegungsraumplaner – Stadt Heilbronn
- 2021 Projektleiter Radmobilität – ifok GmbH, Bensheim
- 2017 - 2020 Sportentwicklungs- und Bewegungsraumplaner – Landeshauptstadt München
- 2013 - 2015 Büroleiter – Kommunalen Sportverband (Sportkreis) Frankfurt am Main
- 2011 - 2013 Referent Öffentlichkeitsarbeit – Deutscher Olympischer Sportbund, Frankfurt am Main
- Magister Artium Politikwissenschaft, Sportwissenschaften – Goethe-Universität, Frankfurt am Main

Ausgewählte Referenzen

- KoRa - Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
- Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse

MARKUS FAUL-SEEBAUER

- Seit 2022 Geschäftsführer experience consulting GmbH

- Seit 2019 Geschäftsführer Green City Smart Mobility
- Seit 2018 Geschäftsführer SensoVenture
- Von 1990 bis 2021 Diverse Führungspositionen im Bereich Marketing, Finanzierung, Projektakquisition, M&A- und Beteiligungsmanagement sowie Business Development Green City AG
- Marketingfachwirt – Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Stuttgart

Ausgewählte Referenzen:

- KoRa - Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
- Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse

ANTONIA BOURJAU

- Seit 2023 Projektleiterin bei eco im Bereich Nachhaltige Mobilität und Partizipation
- Von 2019 bis 2022 Projektmitarbeiterin bei STUDIO | STADT | REGION, Architektur & Stadtentwicklung
- 2019 Freiberufliche Mitarbeit Gunnar Heipp Urban Strategies
- M.Sc. Urban Studies (4CITIES) – Joint Master's Degree Vrije Universiteit Brussel, Université Libre Bruxelles, University of Copenhagen, Universidad Autónoma de Madrid, Universidad Complutense Madrid, Universität Wien
- B.Sc. Stadt- und Regionalplanung, TU Berlin

Ausgewählte Referenzen:

- Ex-Tra - EXperimenting with city streets to TRAnsform urban mobility - Entwicklung einer Post-Car-City Vision und Strategie zur Transformation öffentlicher Räume und Straßen in der Modellstadt München
- KoRa - Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
- EXperimenting with city streets to TRAnsform urban mobility (EX-TRA) – Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Leadpartner University of Amsterdam.

HELENA KOEFLER

- Seit 2023 Projektleiterin bei eco im Bereich Nachhaltige Mobilität und Partizipation

- Von 2022 bis 2023 Verbandsreferentin – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), München
- Von 2021 bis 2022 Business Development Managerin – FAIRTIQ AG, München
- Von 2017 bis 2020 Regionalkoordinatorin im Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ – Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Berlin
- Von 2013 bis 2017 Projektassistentin – STADTPsychologie, Wien
- M.Sc. Soziale Ökologie - IFF Wien, Universität Klagenfurt
- Mag. phil. Europäische Ethnologie - Universität Wien

Ausgewählte Referenzen:

- Stakeholdermodell für die regionale Mobilitätsvision Schwabenbund e.V.
- EXperimenting with city streets to TRAnsform urban mobility (EX-TRA) – Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Leadpartner University of Amsterdam.

FLORIAN MARKSCHEFFEL

- seit 2024 Berater bei eco im Bereich Strategie und Organisationsentwicklung für Kommunen und Unternehmen
- 2020-2024 Promotion (Dr. phil) an der Universität Stuttgart, Thema “Transformation in der institutionellen Logik der Kommunalverwaltung”, Stipendiat der Robert-Bosch-Stiftung im Promotionskolleg “Mittelstadt als Mitmachstadt”
- 2018-2020 Gründungsberater und Mastercoach im Programm The Human Safety Net bei der Social Impact gGmbH
- M.A. Gesellschaftlicher Wandel und Teilhabe, Hochschule für angewandte Wissenschaften München
- B.A. Management Sozialer Innovationen, Hochschule für angewandte Wissenschaften München

Ausgewählte Referenzen:

- KoRa - Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
- Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse
- Begleitung eines Change Prozess in einer Kommunalverwaltung im Rahmen der Promotion

- Keynotes und Vorträge zu den Themen Transformation und Organisationskultur in der Kommunalverwaltung

II. 2 Referenzprojekte

Projekttitel	KoRa: Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
Auftraggeber	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
Kurzbeschreibung	Am Projekt beteiligt sind Expertinnen und Experten aus der kommunalen Radverkehrs- und Mobilitätsforschung, der Verwaltungswissenschaften und -digitalisierung sowie der Kommunikation und dem Changemanagement. Das Difu koordiniert das Verbundvorhaben. Untersucht wurden die Modellkommunen Aachen, Potsdam und München. Ein projektbegleitendes Netzwerk von 16 ausgewählten Kommunen unterschiedlicher Größenklassen und Planungsherausforderungen und den kommunalen Spitzenverbänden stellte sicher, dass weitere kommunale Perspektiven und Erfahrungen in den Forschungsprozess einfließen konnten.
Projektleitung	Stefan Vogl, stefan.vogl@experience-consulting.de, +49 177 5632932
Partner	Stein-Hardenberg Institut (SHI), Deutsches Institut für Urbanistik (difu) sowie der Mobilitätsexperte Burkhard Horn
Laufzeit	2021–2024
Link	https://difu.de/kora

Projekttitel	Accelerator-Programm für kommunale Radverkehrsplanung. Entwicklung neuer Coachingformate für Kommunen auf dem Weg zur beschleunigten Umsetzung kommunaler Radverkehrsplanungsprozesse
Auftraggeber	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Kurzbeschreibung	Das Projekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan 2030 will Kommunen dabei unterstützen, Radverkehrskonzepte vor Ort schneller umzusetzen und vor diesem Hintergrund interne Kommunikations-, Entscheidungs- und Umsetzungswege kritisch zu hinterfragen und umzustellen. Es setzt auf den Erkenntnissen aus dem vom BMBF-geförderten Projekt „KoRa: Radverkehrsförderung beschleunigen - Planungsprozesse optimieren“ auf. Welche Verfahren können schnell in Kommunalverwaltungen

	etabliert werden, die die Realisierung von Radverkehrsprojekten beschleunigen? In einem am Design Thinking angelehnten Vorgehen erarbeitet das Projekt zusammen mit Fachleuten aus Kommunalverwaltungen unterschiedlicher Größe und weiteren Expert*innen mögliche Lösungen. Darauf aufbauend wird ein sogenannter Prototyp entwickelt, der in einer einjährigen Testphase konkrete Ergebnisse zur Planungsbeschleunigung liefern soll.
Projektleitung	Stefan Vogl, stefan.vogl@experience-consulting.de, +49 177 5632932
Partner	tippingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation GmbH (Verbundkoordinator); Deutsches Institut für Urbanistik
Laufzeit	2023–2025
Link	https://difu.de/projekte/kommunale-radverkehrsplanung-beschleunigen

Projekttitel	Stakeholdermodell für die regionale Mobilitätsvision Schwabenbund e.V.
Auftraggeber	Schwabenbund e.V.
Kurzbeschreibung	<p>Der Schwabenbund e.V. ist ein Zusammenschluss zur Förderung der regionalen Zusammenarbeit von Verwaltungen, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Mitglieder sind Gebietskörperschaften bestehend aus Städten und Landkreisen sowie Regionalverbänden, Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern sowie weitere Institutionen aus Wissenschaft und Bildung sowie Wirtschaft. Ziel des Schwabenbunds ist die Förderung und Positionierung der Region als einheitlichen Lebens- und Wirtschaftsraum über Ländergrenzen hinweg und des übergreifenden Austausches in den Bereichen Mobilität, Bildung, Digitalisierung und Gesundheit.</p> <p>experience consulting unterstützt den Schwabenbund bei der Erarbeitung gemeinsamer Zukunfts-Leitlinien für die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität. Welche Kompetenzen zum Thema sind in dieser wirtschaftsstarken Region Bayerns und Baden-Württembergs versammelt? Wie lassen sich diese Stärken und Synergien bündeln? experience consulting konzipierte verschiedene Bausteine, um eine regionale Mobilitätsvision anzustoßen: Ein Stakeholder-Mapping illustrierte zunächst die Akteurslandschaft vor Ort und nahm dabei sowohl die Mitglieder des Schwabenbunds als auch weitere relevante externe Akteure (als Begleitkreis) in den Fokus. Eine Online-Erhebung identifizierte schließlich die wichtigsten Themenfelder und Fragestellungen zum Thema Mobilität, die die Akteure in der Region beschäftigen und umtreiben. Diese Erkenntnisse und Daten wurden in einem Online-Workshop mit den Mitgliedern des Schwabenbunds gespiegelt und</p>

	diskutiert. In einem Präsenz-Workshop wurden abschließend die wichtigsten Handlungsfelder definiert und priorisiert und auch abgeleitet, in welchen Formaten die Akteure künftig zusammenarbeiten wollen.
Bezüge zum skizzierten Projekt	Stakeholdermanagement im regionalen Kontext
Projektleitung	Jessica Le Bris, jessica.le-bris@experience-consulting.de +49 159 042 894 52
Laufzeit	05/2023 – 03/2024
Link	www.ex-tra-project.eu

Projekttitel	Ex-Tra - EXperimenting with city streets to TRAnsform urban mobility - Entwicklung einer Post-Car-City Vision und Strategie zur Transformation öffentlicher Räume und Straßen in der Modellstadt München
Auftraggeber	Bundesministerium für Bildung und Forschung, Projektträger Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt, EU Initiative „JPI Urban Europe“
Kurzbeschreibung	<p>Ziel des Forschungsprojekts ist die Entwicklung einer Post-Car-City Vision und Ableitung konkreter Handlungsansätze zur Transformation unseres autodominierten Mobilitätssystems (Change Strategien). Als relativ neues methodisches Element in der Planung haben sich in den letzten Jahren experimentelle Straßenraumprojekte entwickelt. In insgesamt sechs europäischen Modellstädten in Europa (London, Amsterdam, Mailand, Bologna, Ghent, München) wird in Ex-Tra analysiert, welchen Beitrag solche temporären Straßeninterventionen zur Beschleunigung einer Mobilitätswende leisten und wie die Potenziale für die Planungspraxis genutzt werden können. In einer vergleichenden Analyse zwischen den Städten werden Anforderungen und Erfolgsfaktoren der Umsetzung eruiert und die wissenschaftlichen Erkenntnisse für die Praxis handhabbar gemacht.</p> <p>eco hat in diesem Forschungsprojekt die Aufgabe, die wissenschaftlichen Erhebungen zu begleiten und für die Praxis zu übersetzen („From Science to Practice“).</p>
Bezüge zum skizzierten Projekt	Übersetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse in die konkrete Planungspraxis
Projektleitung	Dr. Jessica Le Bris, jessica.lebris@experience-consulting.de, +49 159 042 894 52

Laufzeit	03/2021 bis 02/2024
Link	www.ex-tra-project.eu

Projekttitel	Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität Augsburg
Auftraggeber	Stadt Augsburg, Referat 2 für Umwelt, Nachhaltigkeit und Migration
Kurzbeschreibung	Erstellung eines Masterplans zur Förderung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität für die Stadt Augsburg: ECO erarbeitete den Masterplan für die Stadt Augsburg in fachlicher Hinsicht wie auch bzgl. Akteursbeteiligung und Projektsteuerung. In eingangs definierten, relevanten Handlungsfeldern wurde der Bestand an Maßnahmen aus unterschiedlichen Plänen und Planungen aufgearbeitet und in Fachexperten-Workshops durch weitere Maßnahmenvorschläge ergänzt. Im Prozess wurde die Beteiligung möglichst aller relevanten Akteur*innen angestrebt. Dies betraf sowohl den Fachbeirat, einen politischen Lenkungskreis als auch die Beteiligten der unterschiedlichen Workshops. Zudem wurden (Zwischen-)Ergebnisse aus dem Prozess in relevanten Stadtrats- und Ausschusssitzungen vorgestellt. Projektergebnis war eine Mobilitätsstrategie, die diverse Verkehrsmittel optimal integriert und emissionsarme Mobilität und Lebensqualität in der Stadt stärkt. Dies wurde der Öffentlichkeit sowohl über Medienarbeit als auch eine Abschlussveranstaltung über die Erstellung des Maßnahmenplans kommuniziert.
Bezüge zum skizzierten Projekt	Erfahrung bei der partizipativen Entwicklung eines kommunalen Mobilitätskonzepts, das Stärken stärkt und kommunalen Herausforderungen begegnet.
Projektleitung	Dr. Jessica Le Bris, jessica.le-bris@experience-consulting.de , +49 159-042 894 52
Partner	Prof. Dr. Wulfhorst (Technische Universität München, ASV Wulfhorst Agentur für Standort- und Verkehrsentwicklung)
Laufzeit	03/2018–07/2018
Link	www.augsburg.de/umwelt-soziales/umwelt/masterplan-nachhaltige-und-emissionsfreie-mobilitaet/

Projekttitel	Regionales Elektromobilitätskonzept im Mobilitätsnetzwerk Ortenau
Auftraggeber	Städte Offenburg, Kehl, Lahr

Kurzbeschreibung	<p>Gemeinsam mit dem Institut Stadt Mobilität Energie (ISME) GmbH erstellte die ECO ein regionales Elektromobilitätskonzept, das im interkommunalen Zusammenschluss der Städte Offenburg, Kehl und Lahr erfolgte. Im Vordergrund stand in den ersten Teilprojekten die Förderung der Verbreitung der Elektromobilität - über den E-Pkw Verkehr hinausgehend. Besondere Beachtung erfuhren die Potenziale neuer Mobilitätsformen im Bereich des Sharings, gewerbliche Verkehre und die Förderung der elektromobilen Zweiradmobilität sowie andere Mobilitätslösungen und Verkehrsmittel inkl. innovativer Angebotsformen im ÖPNV. Einen wichtigen Stellenwert erhielt die Entwicklung von Maßnahmen zur Kommunikation (Kommunikationsstrategie) mit Entwicklung eines Baukastens inkl. Ansätze für den Bereich des Mobilitätsmanagements sowie Marketing / Kampagnen etc.). Außerdem wurden Ansätzen zur interkommunalen Organisationsgestaltung und Netzwerkkoordination tiefergehend betrachtet und weiterführende Maßnahmen entwickelt (Stichwort Governance). Während des Projekts wurden verschiedene Akteursgruppen beteiligt (u. a. Anwendergruppen aus dem Bereich der gewerblichen Wirtschaft).</p> <p>Darüber hinaus hatte ECO ebf. in Kooperation mit dem ISME einen Beratungs- und Gestaltungsauftrag für das Mobilitätsnetzwerk Ortenau. Das neu entwickelte Netzwerk besteht aus einem Zusammenschluss von 10 Gemeinden mit dem Ziel, gemeinsame Lösungen für die Region zu entwickeln. Im Fokus steht v. a. der Pendlerverkehr. Schwerpunkt von ECO ist die Beratung zu Betrieblichem und Kommunalen Mobilitätsmanagement sowie die Entwicklung eines Kooperationsmodells zwischen den Kommunen und regionalen Unternehmen zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch die Kommunen inkl. der Gestaltung der Beteiligungskonzepte. Es wurden relevante Akteursgruppen (z. B. Stakeholder, Anwendergruppen aus dem Bereich der gewerblichen Wirtschaft, Ziel-/Nutzergruppen der Öffentlichkeit) analysiert, bewertet und beteiligt. Ziel ist die Aktivierung regionaler Unternehmer und ihrer Mitarbeitenden zur Nutzung von (E-) Fahrrädern und weiterer (im Rahmen des Netzwerks neu entwickelter) Mobilitätsangebote, wie z.B. eine Pendler-App.</p>
Bezüge zum skizzierten Projekt	Entwicklung und Begleitung regionaler Akteursnetzwerke
Projektleitung	Dr. Jessica Le Bris, jessica.le-bris@experience-consulting.de, +49 159-042 894 52
Partner	Institut Stadt Mobilität Energie (ISME)

Laufzeit	09/2019 bis 12/2021
Link	Mobilitaetsnetzwerk Ortenau (mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de)

II. 3 Publikationen

- Graef, M.; Markscheffel, F.; Kropp, C. (2024): Die kommunale Verwaltung als Akteur der sozial-ökologischen Transformation. In: Förster, A.; Kropp, C.; Kuhlmann, S.; Lohrberg, F.; Neuwirth, C.; Polívka, J.; Reicher, C. (Hrsg.): Transformation von Mittelstädten. Über neue Kulturen des Stadtmachens. transcript: Bielefeld, S. 35-68.
- Le Bris, J.; Münsch, J.; Bensler, A.; Prediger, V.; Korsten, J. (2024): The potential of ESS for sustainable mobility and urban development and the derivation of policy recommendations. Whitepaper experience consulting. München.
- Le Bris, J.; Bolkert, P.; Holland, K. (2024): Öffentliche Räume und soziale Teilhabe - Das WAS und WIE umfassender Beteiligung für eine Mobilitätswende vor Ort. MCube Innovationsempfehlung 02. München.
- Mark, L.; Busch-Geertsema, A.; Le Bris, J.; Matthes, G. and Stark, K. (2023): Ist das gerecht? Eine Bewertungshilfe für lokale Mobilitätsmaßnahmen. In: Internationales Verkehrswesen 75, S. 28-31.
- Le Bris, J.; Korsten, J.; Prediger, V.; Bensler, A. (2021): Die Aneignung neuer Mobilitätspraktiken. Eine qualitative empirische Analyse mit Nutzer*innen von Elektro-Motorroller-Sharing in München. In: Journal für Mobilität und Verkehr 10, S. 26–34.
- Le Bris, J.; Bensler, A.; Tinnefeld, G. (2020): Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.
- Le Bris, J. (2015): Die Individuelle Mobilitätspraxis und Mobilitätskarrieren von Pedelec-Besitzern. Adoption und Appropriation von Elektrofahrrädern. Tübingen. <https://Publikationen.Uni-tuebingen.De/Xmloi/Handle/10900/71968>
- Mück, M.; Helf, C.; Le Bris, J. (2017): Re-thinking Housing and Mobility – A European Living Lab for Sustainable Mobility in Munich. Real Corp 2017 – Panta Rhei – A World in Constant Motion. Proceedings of 22nd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society. Pp. 735–740. Issn 2521-3938. <https://Repository.Corp.At/364/>

III. SHI Stein-Hardenberg Institut

III. 1 Institutsdarstellung und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Das SHI | Stein-Hardenberg Institut forscht und berät in den Bereichen Verwaltungstransformation und Digitalisierung in und von Staat und Gesellschaft. Die Vorhaben zielen auf eine moderne Verwaltung sowie die Transformation staatlicher Strukturen und Prozesse. Gleichzeitig unterstützt das Institut konstruktiv-kritisch Veränderungsprozesse durch das Einbringen von Methodenwissen. Wissenschaftliche Erkenntnisse werden in praxisnahe Gestaltungsspielräume übersetzt, anwendungsnahe Handlungskonzepte entwickelt und deren Umsetzung unterstützt. Hintergrund ist, dass Digitalisierung die Komplexität öffentlicher Leistungserbringung in so hohem Maße erhöht, dass anwendungsnahe Forschung mehr denn je gefragt ist. Der IT-Einsatz trägt nicht „von selbst“ zur Modernisierung des Staates bei. Vielmehr sind Veränderungen von Strukturen, (Entscheidungs-)Prozessen und Kompetenzen erforderlich. Derzeit haben Digitalisierungsprojekte häufig eine so hohe (technische wie organisatorische) Komplexität, dass die beabsichtigten Ziele nicht erreicht werden, Projekte ganz bzw. teilweise scheitern oder unerwartete (positive wie negative) Effekte eintreten. Daher befasst sich das SHI u.a. damit, wie sich, im Kontext der Digitalisierung, Staat mit seinem Aufgaben- und Steuerungsverständnis, seiner Arbeitsorganisation, seinen Führungskonzepten, Kompetenzen und Wissensanforderungen ändern oder ändern kann. Das SHI wendet neben den klassischen quantitativen und qualitativen Methoden auch Ansätze der Gestaltungsforschung an, bspw. den Design-Thinking-Ansatz, die Szenariomethode oder ActionDesign-Research. Wissenschaftlich arbeitet das SHI interdisziplinär, indem es Verwaltungs-, Politik- und Rechtswissenschaft sowie Management und Informatik verbindet. Aus den Forschungsergebnissen entwickelt das SHI zugleich Instrumente und Methoden, die das „geronnene“ Forschungswissen für die Praxis anwendbar machen und wissenschaftlich fundiert Transformation und/oder Innovation unterstützen. Mit den am SHI entwickelten Tools werden komplexe praktische Sachverhalte so in Einzelaspekte zerlegt, dass sie modularisiert werden können. Danach werden die einzelnen Module (z.B. Tätigkeitsmodule oder Informationsobjekte) basierend auf wissenschaftlich abgeleiteten Algorithmen wieder zusammengesetzt.

STEPHAN LÖBEL, DIPL. VERWALTUNGSWISSENSCHAFTLER

- Gründer und Initiator des Stein-Hardenberg Instituts, seit 2017
- Er verfügt über wissenschaftlich fundierte und praktische Erfahrungen in der Ablauforganisation in öffentlichen Einrichtungen – unter anderem in der Dokumentation, Analyse, Neugestaltung von Prozessen in Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen. Er hat an der Entwicklung einer Methode für modulbasierte Prozesserhebung – MODULO – mitgewirkt.
- Durchführung zahlreicher Projekte im Bereich neue Kompetenzen für die Arbeitsorganisation und Führungskräfte vor dem Hintergrund der Digitalisierung sowie im Bereich Veränderungs- und Akzeptanzmanagement.
- Projektleitung mehrerer Veränderungs- und Organisationsentwicklungsprojekten, u.a. der Projekte flächendeckende Geschäftsprozessoptimierung der Stadt Bochum und KoRa (BMBF)
- Projektleitung von Digitalisierungsprojekten im Zuge der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes in Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen

Ausgewählte Referenzen:

- BMBF: KoRa - Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (2021-2024 | Projektleiter)
- Stadt Bochum: Besser Bochum – flächendeckende Geschäftsprozessoptimierung der Stadt (2018–lfd. | Projektleiter)
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Prozessketten für staatliche Informations- und Meldepflichten“ (Proketta), Erstellung einer Datenbank mit standardisierten Prozessketten, z.B. aus den Bereichen Bauen, Steuern, Gewerbe, Beschaffung, Entwicklung eines Prozessketten-Managers (2012–2015 | Projektmitarbeiter)
- Bundesministerium des Innern/Ministerium des Innern des Landes Brandenburg: Anwendungsorientiertes Grundlagenforschungsprojekt „Zukunft der Verwaltung/Stein-Hardenberg 2.0“, Untersuchung der Wirkung von E-Government/Digitalisierung auf die Staats- und Verwaltungsprinzipien wie kommunale Selbstverwaltung, Organisationshoheit und Ressorthoheit und deren Weiterentwicklung aufgrund der Digitalisierung, Entwicklung zukunftsorientierter und zugleich praxisorientierter Verwaltungs- und Organisationsmodelle (2011–2014 | Projektmitarbeiter)

PHILIPP KUSCHER, TECHNOLOGY GOVERNANCE AND DIGITAL TRANSFORMATION (M.A.)

- Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Stein-Hardenberg Institut, seit 2020
- Projektmitarbeiter bei PwC im Bereich Public Sector Consulting – Digitale Transformation im Jahr 2019
- Er hat durch Studienaufenthalte und Praxisprojekte internationale und nationale Erfahrung im Forschungsbereich der digitalen Transformation von Staat und Verwaltung gesammelt. Dabei

liegt sein Schwerpunkt am Institut auf Veränderungs-/ und Digitalisierungsprojekten und der nachhaltigen Befähigung von Organisationen. Dabei untersucht und berät er Behörden auf allen föderalen Ebenen (Bundesministerien, Landesministerien und Kommunalverwaltungen).

- Er hält Vorträge und führt Workshops/Seminare durch rund um Themen wie Change-Management, New Work/New Leadership und Agilität in der öffentlichen Verwaltung.
- Er hat maßgeblich an der Entwicklung der Lernplattformen eGovCampus und KommunalCampus mitgewirkt und dort u.a. als Projektmanager die Erstellung der Online-Kurse "Verwaltungsportale", "Neues Arbeiten und Führen in digitalisierten Verwaltungsstrukturen", "Wissenssicherung in digitalen Strukturen – Basiswissen für Kommunen" sowie "Prozessmanagement für Kommunen – einfach und (be)greifbar" koordiniert und konzipiert.

Ausgewählte Referenzen:

- IT-Planungsrat: Kompetenzturbo Digitalisierung – Verstetigung des eGovCampus in der behördlichen Weiterbildung. Fortbildungen entwickeln und Hilfestellungen für Personalentwicklung erarbeiten (2023-lfd. | Projektmitarbeiter)
- KommunalCampus: Prozessmanagement für Kommunen – einfach und (be)greifbar sowie Wissenssicherung in digitalen Strukturen. Erstellung von praxisnahen On-Demand-Kursen für die Weiterbildung von Kommunalmitarbeitenden (2023-2024 | Projektleiter)
- BMBF: KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (2021-2024 | Projektmitarbeiter)
- Stadt Bochum: Besser Bochum – flächendeckende Geschäftsprozessoptimierung der Stadt (2018-lfd. | Projektmitarbeiter)
- Stadt Köln: Kundenzentrum der Zukunft, Prozesserhebung und Entwicklung innovativer Lösungen im Rahmen der Verwaltungsreform der Stadtverwaltung (2019 | Projektmitarbeiter)

AYLEEN SIEGEMUND, VERWALTUNGSWISSENSCHAFTLERIN (M.A.)

- Wissenschaftliche Mitarbeiterin am SHI, seit 2024
- Von 2021 bis 2023 Data Product Researcher bei Polyteia
- Studium der Verwaltungswissenschaften an der Universität Potsdam seit 2020

Ausgewählte Referenzen:

- IT-Planungsrat: Kompetenzturbo Digitalisierung – Verstetigung des eGovCampus in der behördlichen Weiterbildung. Fortbildungen entwickeln und Hilfestellungen für Personalentwicklung erarbeiten (2023-lfd. | Projektmitarbeiterin)
- KommunalCampus: Prozessmanagement für Kommunen – einfach und (be)greifbar sowie Wissenssicherung in digitalen Strukturen. Erstellung von praxisnahen On-Demand-Kursen für die Weiterbildung von Kommunalmitarbeitenden (2023-2024 | Projektmitarbeiterin)

- Hertie School of Governance: Erstellung der Studie “Mit Daten Staat machen” - Zum datenbasierten Regieren in den deutschen Bundesländern.

III. 2 Referenzprojekte

Projekttitel	KoRa: Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten
Auftraggeber	Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
Kurzbeschreibung	Am Projekt beteiligt sind Expertinnen und Experten aus der kommunalen Radverkehrs- und Mobilitätsforschung, der Verwaltungswissenschaften und -digitalisierung sowie der Kommunikation und dem Changemanagement. Das Difu koordiniert das Verbundvorhaben. Untersucht wurden die Modellkommunen Aachen, Potsdam und München. Ein projektbegleitendes Netzwerk von 16 ausgewählten Kommunen unterschiedlicher Größenklassen und Planungsherausforderungen und den kommunalen Spitzenverbänden stellte sicher, dass weitere kommunale Perspektiven und Erfahrungen in den Forschungsprozess einfließen konnten.
Kontakt	Niels Dreber
Projektleitung	Stephan Löbel
Laufzeit	2021–2024

Projekttitel	Besser Bochum – flächendeckende Geschäftsprozessoptimierung der Stadt
Auftraggeber	Stadt Bochum
Kurzbeschreibung	Ziel des Projekts war es, über eine flächendeckende Prozessoptimierung die Qualität und Effizienz der Leistungserbringung für die Stadt Bochum weiterzuentwickeln. Voraussetzung dafür war ein leistungsfähiges Prozessmanagement. Dazu wurden systematisch Geschäftsprozesse identifiziert, dokumentiert, bewertet, verbessert, digital unterstützt und nachhaltig in ihrer Qualität gesichert. Dabei wurden 4 Phasen (Strategische Ausrichtung der prozessorientierten Verwaltungsentwicklung; Planung der prozessorientierten Verwaltungsentwicklung mit Screening, Priorisierung und Planung; Einführung von Prozessmanagement; Prozessorientierte Verwaltungsentwicklung) durchlaufen. Zudem waren folgende Aspekte und Prämissen dabei maßgebend:

	<ul style="list-style-type: none"> • Die Konzeption der Prozessoptimierung wurde aus den strategischen Zielsetzungen der Stadt Bochum abgeleitet. Mit der »Bochum Strategie 2030« lagen mittelfristige Schwerpunktsetzungen vor. • Die Ausgestaltung von Prozessmanagement erfolgte nutzenorientiert und »agil«. Das heißt Prozessmanagement wurde konsequent an der Unterstützung für konkrete Veränderungsvorhaben ausgerichtet. Auf diese Weise ergab sich eine Fokussierung auf Sollprozesse, auf organisations- und digitalisierungsbezogene Informationen sowie auf Qualitätsparameter und Effizienzkriterien. Denn die Qualität von Prozessmanagement misst sich an seinen praktisch nachweisbaren Wirkungen, nicht am Umsetzungsgrad von Modellen und Werkzeugen. • Auch das komplexeste Prozessmodell reicht nicht aus, um alle Fragestellungen an die Ablauforganisation, die sich im Laufe der Verwaltungsentwicklung stellen, beantworten zu können. Daher gestalteten wir das Prozessmanagement in einer solchen Weise, dass Verwaltungsprozesse abhängig vom jeweils konkreten Veränderungsbedarf in unterschiedlichen Detaillierungsgraden und mit differierenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgebildet werden konnten.
Ansprechperson	Cornelia Tusk
Projektleitung	Stephan Löbel
Laufzeit	2018 lfd.

Projekttitel	Prozessmanagement für Kommunen - einfach und (be)greifbar; Wissenssicherung in digitalen Strukturen Basiswissen für Kommunen
Auftraggeber	KommunalCampus
Kurzbeschreibung	Im Rahmen der Weiterentwicklung der Lernplattform KommunalCampus wurde das SHI beauftragt, On-Demand-Kurse zu wichtigen Aspekten rund um das Thema Verwaltungsdigitalisierung zu entwickeln. Zielgruppe sind Kommunalmitarbeitende, die sich zu ausgewählten Themengebieten wie Prozessmanagement weiterbilden wollen und dafür durch hochwertige Online-Kurse im Selbststudium belegen. Die Kurse sind aufbauend auf Projekterfahrungen aus kommunaler Perspektive entwickelt und enthalten verschiedene Lernformate wie Lernvideos, Übungen, Experteninterviews. Ziel ist u.a. die Selbstreflexion zu fördern, um das Gelernte in die Anwendung zu kriegen bzw. die eigene Arbeit in der Kommunalbehörde zu verbessern.

Ansprechperson	Dr. Alexander Bode
Projektleitung	Philipp Kuscher
Laufzeit	2023-2024

Projekttitel	Proketta
Auftraggeber	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten F+E-Projekts wurden Geschäftsprozesse und der Datenaustausch zwischen öffentlichen Verwaltungen und Unternehmen analysiert, optimiert und standardisiert, um die Abwicklung von Informationspflichten zu verbessern. Die diesbezüglichen Ergebnisse werden in Anwendungen bereitgestellt, die innerhalb des F+E-Projekts entwickelt werden.</p> <p>Übergeordnetes Ziel war es, Bürokratielasten für Unternehmen und Verwaltungen zu reduzieren, Transparenz über die Arbeitsabläufe zu schaffen und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Aufwand bei der Erfüllung bzw. Bearbeitung dieser Pflichten reduziert werden kann. Erhoben und untersucht werden Prozessketten, die mit hohen Bürokratielasten verbunden sind.</p> <p>Im weiteren Projektverlauf wurden die jeweiligen Unternehmens- und Verwaltungsprozesse zu Prozessketten zusammengeführt. Parallel dazu sollten für die Informations- und Meldepflichten standardisierte Referenzprozessketten entwickelt werden. Aus den erhobenen Geschäftsprozessen wurden gleiche, wiederkehrende Prozesselemente identifiziert. In dem im Rahmen des Projekts entwickelten Geschäftsprozessmanager wurden die Prozesskettenmodelle und Referenzmodelle grafisch und inhaltlich aufbereitet. Mit der Dokumentation der Geschäftsprozesse wurde dazu beigetragen, Bearbeitungsprozesse für alle Beteiligten transparent zu machen. Dadurch sollte es einfacher werden, Arbeitsabläufe und Abstimmungsprozesse aufeinander abzustimmen und Doppelarbeiten sowie Medienbrüche zu reduzieren. Geprüft wurde dann auch, inwieweit IT-Funktionen zur Unterstützung der Arbeitsabläufe genutzt werden können.</p>
Ansprechperson	Ralf Franke
Laufzeit	2012-2015

III. 3 Publikationen

- Löbel, S.; Schuppan, T. (2023): Prozessmanagement neu denken oder wie verengtes Prozessmanagement Innovationen in der Verwaltung verhindert, in: Krause, T.A./Schachtner, C./Thapa, B.E.P. (Hrsg.) (2023): Handbuch Digitalisierung der Verwaltung, Bielefeld.
- Kuscher, P. (2023): Beschleunigung von öffentlichen Planungsverfahren. Herausforderungen für die kommunale Radverkehrsplanung auf dem Weg zur verbesserten Zusammenarbeit, in: Verwaltung & Management, Heft 29(2): 81-89.
- Tuncer, F.; Hammerschmid, G.; Siegemund, A.; Stäbler, S.; Finne, F. (2022): Mit Daten Staat machen - Zum datenbasierten Regieren in den deutschen Bundesländern. Studie im Auftrag von Polyteia in Zusammenarbeit mit der Hertie School of Governance.
- Schuppan, T.; Kuscher, P. (2021): Kompetenzentwicklung für Digitale Lots:innen. Eine Kurzstudie im Auftrag der Stadt Köln zur Verstetigung der Rolle von Digitalen Lots:innen in der Stadtverwaltung
- Neutzner, M.; Löbel, S. (2020): Verbesserung als Kultur – Impulse für ein wirksames kommunales Prozessmanagement, in: Verwaltung & Management, Heft 20(6): 259-270.

IV. FixMyCity

IV. 1 Institutsdarstellung und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die FixMyCity GmbH mit Firmensitz Berlin arbeitet seit ihrer Gründung im Jahr 2019 an digitalen Lösungen für die Radverkehrsplanung. FixMyCity entwickelt Produkte auf der Annahme, dass Menschen gemeinsam im Dialog die besten Antworten auf die aktuellen Herausforderungen unserer Gesellschaft finden. Eine offene und agile Verwaltung, die Bürger*innen aktiv einbezieht, ist aus dieser Sicht der effektivste und gleichzeitig schnellste Weg, unsere Städte und Gemeinden zu transformieren.

Um Kommunen auf diesem Weg zu unterstützen, entwickelt FixMyCity Open-Government-Werkzeuge, die es der Verwaltung ermöglichen, Transformationen effizient und gemeinsam mit den Bürger*innen umzusetzen.

FixMyCity bringt Fachkompetenz in den Feldern Geodatenverarbeitung, Softwareentwicklung, Verkehrsplanung und Kommunikation mit. Digitale Bürgerkommunikation, mit tiefem Verständnis sowohl der Anforderungen und Prozesse von Verwaltung und Politik, als auch den Akteursgruppen der Zivilgesellschaft, ist ein Schwerpunkt von FixMyCity. In der Erhebung und Nutzung von OpenStreetMap-Daten für amtliche Zwecke hat FixMyCity Expertise und passgenaue Prozesse entwickelt. FixMyCity arbeitet mit vielen Kommunen, Verbänden und Ministerien in ganz Deutschland zusammen.

Das Team von FixMyCity setzt sich aus Entwickler*innen, Designer*innen, Verkehrsplaner*innen, Geograph*innen sowie Datenspezialist*innen zusammen.

BORIS HEKELE (LEITUNG)

- Seit 2019 FixMyCity GmbH, Mitgründer und Geschäftsführung
- Seit 2007 - 2022 Parlamentwatch e.V., Gründung, Aufbau, technische Leitung, Geschäftsführung
- Ausgewählte Referenzen:
- Aufbau der Multistakeholder- und Governance-Plattform abgeordnetenwatch.de mit Bundestag und 16 Landesparlamenten.
- Aufbau des Vereins Changing Cities mit ca. 140 Verkehrswende-Initiativen bundesweit, seit 2022 ehrenamtlicher Vorstand
- Auszeichnungen (Auswahl): Deutscher Fahrradpreis (2x), Democracy Award NDI, Deutscher Engagementpreis

HEIKO RINTELEN (UX-ENTWICKLUNG)

- Seit 2019 FixMyCity GmbH, Mitgründer und Geschäftsführung
- Seit 2017 FixMyBerlin GbR Mitgründer
- 2007-2017 Freiberuflicher Designer und Projektleiter

Ausgewählte Referenzen:

- Reallabor NUDAFa, Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen, BMVI
- Vielfältige Zusammenarbeiten in digitalen Verkehrswende-Projekten mit Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

TOBIAS JORDANS (SOFTWARE-ENTWICKLUNG)

- Seit 2021 FixMyCity GmbH, Software-Entwickler
- 2011-2021 betterplace.org / gut.org gAG, Bereichsleitung Produktentwicklung

Ausgewählte Referenzen:

- 15 Jahre beteiligt an Softwareentwicklung im Kontext von Agenturen, Startups und Großkonzernen. Seit 2020 hauptberuflich Softwareentwickler.

- 10 Jahre Aufbau Deutschlands größter Spendenplattform 'betterplace.org' (Strategie, Produktmanagement, User Experience Design, Entwicklungskoordination) mit Fokus auf die Stakeholder Spender*innen, NGOs, Firmen- und Reichweitepartnerschaften. Unter anderem Kooperation mit dem Deutscher Sparkassen- und Giroverband (DSGV).

NOEMI KUSS (WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN)

- Seit 2023 FixMyCity GmbH, wiss. Mitarbeiterin (Mobilitätsforschung)
- 2023 M. Sc. Stadt- und Regionalplanung
- 2021-2023 Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (TU Berlin), studentische Mitarbeiterin (Forschung)
- 2019-2021: KCW GmbH, studentische Mitarbeiterin

Ausgewählte Referenzen:

- Masterarbeit zur Bedeutung inklusiver Beteiligung im Kontext einer nachhaltigen (Rad-)Verkehrsentwicklung am Beispiel der Radschnellwege-Planung in Berlin
- Forschungsprojekt Modellkiez Invalidenstraße - partizipative und interdisziplinäre Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die verkehrssichere Gestaltung des Invalidenkiezes (Durchführung von Fokusgruppen, Durchführung eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens – Charrette-Verfahren – unter Einbezug von Anwohner*innen und weiteren Akteur*innen aus dem Kiez, Bezirksverwaltung und -politik; Formulierung von Handlungsempfehlungen)

JOHANNA MICHEL (ENTWICKLERIN)

- Seit 2022 FixMyCity GmbH, Entwicklerin
- Seit 2021 freiberuflich als Entwicklerin (u.a. für RosaLinde Leipzig e.V. und Glazed GmbH)^{[1][2]}
- 2018 Master Ed. Germanistik, Bildende Kunst (Humboldt Universität, UdK Berlin)
- 2021 Meisterschülerin Bildende Kunst (UdK Berlin)
- 2020-2021 Lehrerin (Gymnasium) Walter-Gropius-Schule Berlin

Ausgewählte Referenzen:^{[1][2]}

- Bürger*innen-Beteiligung / Trassenscout (Next.js, Blitz.js, React, Typescript, Tailwind CSS, PostgreSQL, Prisma, Maptiler, ReactMapGL) zum Beispiel für FRM7
- Plan F (Gatsby, Strapi, GraphQL, React, Typescript, Tailwind CSS)
- Xhain beruhigt Berlin (Gatsby, Mapbox, ReactMapGL, Turf.js, React, Typescript, Tailwind CSS)

^{[1][2]}
^[SEP]

SVEN KÖNIG (ENTWICKLER)

- Seit 2022 FixMyCity GmbH, Entwickler
- 2019-2020 AlgorithmWatch / Datenanalyse und Website
- 2017-2019 Mappa / Produktentwicklung und Senior Software Developer
- 2012-2017 OpenDataCity / Senior Software Developer

IV.2 Ausgewählte Referenzprojekte FixMyCity GmbH

Projekttitel	Plattform für temporäre Spielstraßen
Auftraggeber	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Kurzbeschreibung	<p>Kinder brauchen viel Raum zum Spielen im Freien. Deshalb hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2020 in vielen Kiezen temporäre Spielstraßen eingerichtet, die von ehrenamtlichen Kiezlots*innen betreut werden.</p> <p>Mit der Einrichtung temporärer Spielstraßen wird das überlastete Freiraumangebot in städtischen Räumen entzerrt. Es werden öffentliche Straßen zur Verfügung gestellt, damit Kinder mehr Platz zum Bewegen mit Rollern, Fahrräder oder auch zum Spielen mit Straßenmalkreide haben. Gerade in dicht besiedelten urbanen Gebieten mit nur wenig Grünraum pro Einwohner*in füllen sich die öffentlichen Räume und hier besonders die Spielplätze und Parks sehr schnell.</p> <p>FixMyCity hat im Auftrag des Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg eine Plattform entwickelt, mit der Städte innerhalb weniger Tage temporäre Spielstraßen einrichten können. Bürger*innen können sich dort für die Betreuung der temporären Spielstraßen melden und die Aufgabe in Kooperation mit der Stadt übernehmen. Vorlagen für Vereinbarungen sowie Leitfäden und Vordrucke für die Anwohnerinformation liefert die Plattform gleich mit.</p>
Projektleitung	Heiko Rintelen
Laufzeit	05.2020 - fortlaufend
Link	https://fixmyberlin.de/friedrichshain-kreuzberg/spielstrassen

Projekttitel	Parkraumdaten - Crowdsourcing und Bereitstellung als Open Data
Auftraggeber	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Kurzbeschreibung	Bisher gibt es nur unvollständige, veraltete und digital nicht nutzbare Daten zu Kfz-Parkraum im Bezirk (und in ganz Berlin). Auch bei anderen Daten z.B. zu Radinfrastruktur sieht es ähnlich aus. Dabei sind diese Daten

	<p>wichtig für die Planung und Umsetzung der Verkehrswende und die klimaresiliente Nutzung des Öffentlichen Raums. Parkraumdaten sind z.B. sehr hilfreich um Auswertungen zur Flächengerechtigkeit zu erstellen und die unterschiedlichen Bedarfe von Fuß, Rad, ÖPNV und Autoverkehr besser in Abgleich zu bringen. Ebenso helfen sie bei der systematischen Radwegeanalyse und -planung.</p> <p>Um das Problem der fehlenden Daten systematisch anzugehen, setzt das Bezirksamt in diesem Pionierprojekt auf einen kokreativen Ansatz zwischen engagierter Zivilgesellschaft und Verwaltung.</p> <p>Engagierte Bürger*innen sind aufgefordert in diesem Projekt die Daten systematisch in OpenStreetMap (OSM) zu erfassen, das Straßen- und Grünflächenamt prüft die Daten und übernimmt diese anschließend als exportierten Datensatz. Dieser Prozess läuft in Feedback-Schleifen, so dass die Daten immer detaillierter werden und gleichzeitig aktuell bleiben. Wenn das Projekt erfolgreich läuft, soll es auf weitere Datenbereiche, wie z.B. Radinfrastruktur und weitere Bezirke ausgeweitet werden.</p>
Projektleitung	Tobias Jordans
Laufzeit	01.2022 - 05.2023
Link	https://fixmyberlin.de/parkraum/friedrichshain-kreuzberg

Projekttitel	Radverkehrs atlas – Offene Daten für die Radverkehrsplanung
Auftraggeber	BMDV (Forschung)
Kurzbeschreibung	<p>Kommunen stehen vor der Herausforderung, Radnetze und Radinfrastruktur zu digitalisieren, um diese datenbasiert effizienter instandhalten und planen zu können. Insbesondere kleineren und mittleren Kommunen fehlt es für regelmäßige, zeit- und kostenintensive Straßenbefahrungen an Ressourcen. Die Datenlage zur Radinfrastruktur ist deshalb häufig lückenhaft oder veraltet.</p> <p>Der Radverkehrs atlas unterstützt die kommunale Radverkehrsplanung, indem er umfassende und amtlich nutzbare Daten für die Radverkehrsplanung liefert. Gemeinsam mit Bürger*innen werden die Daten fortlaufend verbessert und aktuell gehalten. Der Radverkehrs atlas visualisiert Daten interaktiv zur direkten Unterstützung der Planung. Mit leicht zu bedienenden Editierwerkzeugen können Bürger*innen unvollständige Daten einfach ergänzen.</p>

Projektleitung	Boris Hekele
Laufzeit	03.2022 - 02.2023
Link	https://radverkehrs atlas.de

Projekttitel	Berliner Straßencheck – Untersuchung zur subjektiven Sicherheit mit 22.000 Teilnehmenden
Auftraggeber	BMVI (Forschung)
Kurzbeschreibung	<p>Mit einer neuartigen, durch FixMyCity entwickelten Online-Umfrage, wurden Bürger*innen zu ihrem Verkehrsverhalten, Sicherheitsempfinden und zu gewünschten Planungen befragt. Über die Ergebnisse bekamen Städte und Gemeinden erstmals vertiefte Einblicke in das subjektive Sicherheitsempfinden von Menschen. Es wurden Erkenntnisse zu mehrheitsfähigen Maßnahmen erarbeitet, die dabei helfen, Strategien zur Förderung des Radverkehrs besser auszurichten. Die Umfrage wurde in Kombination mit 3D-Visualisierungen von Straßenszenen zur Erfassung des subjektiven Sicherheitsempfindens bzw. bevorzugten Führungsformen durchgeführt. In der gemeinsam mit dem Medienpartner Tagesspiegel Berlin durchgeführten Umfrage "Straßencheck" nahmen dabei über 22.000 Teilnehmer*innen teil. Anhand von 3D-Visualisierungen wurden 1.700 unterschiedliche Straßensituationen bewertet und anschließend wissenschaftlich ausgewertet. So wurde eine Argumentationsgrundlage zur strategischen Entwicklung und Förderung des Radverkehrs geschaffen.</p> <p>Um die Akzeptanz von Planungen zu erhöhen, sind positive Bilder ein sehr wichtiges Instrument, das bisher selten in der Verwaltungskommunikation eingesetzt wird. Mit den 3D-Visualisierungen aus dem von FixMyCity entwickelten Baukasten-System lassen sich schnell und vergleichsweise günstig Straßenszenen darstellen.</p> <p>Die Umfrage wurde als Anwendung in vielen Iterationen, Prototypen und User Research entwickelt.</p>
Projektleitung	Boris Hekele
Partner	Tagesspiegel, ADAC, ADFC, Unfallforschung, TU Dresden
Laufzeit	06.2019 - 02.2021
Link	https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergebnisse-diese-strassen-will-berlin/

Projekttitel	Radbügel-Meldedialog – Crowdsourcing von Radbügel-Standorten in der Stadt Aachen
Auftraggeber	Stadt Aachen
Kurzbeschreibung	<p>Beim Radbügel-Meldedialog für die Stadtverwaltung Aachen wurde eine Karten-Plattform umgesetzt, über die die Bevölkerung den Bedarf an Fahrradabstellplätzen melden konnte. Das zugrundeliegende Daten-Management umfasste die dynamische Georeferenzierung von Adressdaten über externe Dienstleister wie here.com, die Verschneidung unterschiedlicher Datenquellen und die Abbildung eines komplexen Prozesses von der Meldung eines Radbügels, deren Visualisierung, der Verortung des tatsächlich umgesetzten Radbügels, bis hin zu einem Benachrichtigungs-System für die Nutzer*innen der Plattform über den Fortgang der Baumaßnahme. Die Umsetzung wurde durch beständigen Austausch mit Verwaltungsmitarbeiter*innen unterschiedlicher Abteilungen der Stadtverwaltung Aachen in deren bestehende Arbeitsprozesse integriert. Die Plattform wurde sehr gut durch die Bevölkerung angenommen.</p> <p>Grundlage für den Dialog war das Pilotprojekt "Radbügelmelder" im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Durch die gute Skalierbarkeit konnte die Plattform nach Aachen übertragen und angepasst werden. Die Zusammenarbeit mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Stadt Aachen wurde agil durchgeführt und regelmäßig nachgesteuert.</p>
Projektleitung	Boris Hekele
Laufzeit	04.2020 - 07.2020
Link	https://radbuegel-aachen.de

Projekttitel	Terrassen für Vieles – Entwicklung eines Fachverfahrens zur Umnutzung öffentlichen Raums
Auftraggeber	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Kurzbeschreibung	<p>Mit dem Fachverfahren zur Umnutzung des öffentlichen Raums hat FixMyCity im Auftrag des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg eine Anwendung entwickelt, die es Gastronomie-Betrieben, Schankstätten und sozialen Einrichtungen ermöglichte, sich auf zusätzliche Flächen im öffentlichen Raum zu bewerben. Über die temporär nutzbaren Flächen konnte die Kundschaft der Betriebe und Einrichtungen das Abstandsgebot in Zeiten der Pandemie einhalten und durch die zusätzlichen Flächen konnten die Betriebe und Einrichtungen trotzdem wirtschaftlich arbeiten. Die Betriebe</p>

	und Einrichtungen konnten die öffentlichen Flächen zur Umnutzung nach einer Registrierung selbst einzeichnen und bekamen vom System bei erfolgreicher Bewilligung durch die Straßenbehörde eine automatische E-Mail mit Infomaterial inklusive Anordnung. FixMyCity hat die Software von der automatischen Erstellung einer Planung bis zur amtlichen Anordnung inklusive einem an Verwaltungsprozesse angepasstes Architekturmodell entwickelt.
Projektleitung	Heiko Rintelen
Laufzeit	04.2020 – heute
Link	https://fixmyberlin.de/friedrichshain-kreuzberg/terrassen

Projekttitel	NUDAFA - Reallabor
Auftraggeber	Gemeinde Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen (im Rahmen von BMBF-Förderung)
Kurzbeschreibung	<p>Datengestützte Entwicklung eines interkommunalen Radverkehrskonzepts. Basierend auf OpenStreetMap-Daten wurden Themenkarten zur einfachen, kostengünstigen Entwicklung eines interkommunalen Radnetzes entwickelt. Der Ansatz wurde gemeinsam mit den Kommunen und der Zivilgesellschaft erarbeitet und in mehreren Iterationsschritten zunehmend automatisiert. Die resultierende Software ermöglicht nun die weitgehend selbständige Datenerhebung und die Entwicklung von Radnetzen durch kleinere Kommunen und Kommunenverbünde.</p> <p>Erfolgreich übertragen wurden die Verfahren u. a. bereits in den ländlichen Raum nach Treptower Tollensewinkel und in den kleinstädtischen Raum nach Bietigheim-Bissingen.</p>
Projektleitung	Heiko Rintelen
Laufzeit	08.2019 - fortlaufend
Link	https://www.nudafa.de/

IV.3 Ausgewählte Publikationen FixMyCity GmbH

- FixMyCity (2020): Studie zur Subjektiven Sicherheit mit 22.000 Teilnehmenden: <https://radwege-check.de/auswertung/>
- Noemi Kuß, Clara Wening, TU Berlin (2022): Die Planung der Berliner Radschnellwege – Ein Zusammenspiel multipler Akteur*innen: <https://radschnellverbindungen.info/abstimmungen/abstimmungsprozesse/>

- Christoph Kollert, Gemeinde Eichwalde (2023): Mit Digitalisierung und Open-Street-Map-Daten zum lebendigen Radnetz. In: Tagesspiegel Background vom 09.05.2023:
<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/mit-digitalisierung-und-open-street-map-daten-zum-lebendigen-radnetz>

Anhang 3 Literaturverzeichnis

Baden-Württemberg Stiftung gGmbH (Hg.) (2017): Mobiles Baden-Württemberg - Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht der Studie. Stuttgart (Schriftenreihe der Baden-Württemberg Stiftung, Bildung Nr. 87). Online verfügbar unter <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/BWS-SR-MobilesBW.pdf>.

Bogumil, Jörg; Holtkamp, Lars (2013): Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung: Eine praxisorientierte Einführung. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.

Bröcker, Sören; Fedderke, Simone; Vogt, Tobias; Wackwitz, Tina (2024): Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. In: *Straßenverkehrstechnik* (1), S. 35–42. DOI: 10.53184/SVTI.

Davidson, Scott (1998): Spinning the wheel of empowerment. In: *Planning* 3, S. 14–15.

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.) (2020): Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

Kiepe, Folkert (2010): Erfahrungen mit und Thesen zur interkommunalen Zusammenarbeit. In: Jörg Bogumil und Sabine Kuhlmann (Hg.): Kommunale Aufgabenwahrnehmung im Wandel: Kommunalisierung, Regionalisierung und Territorialreform in Deutschland und Europa. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 143–152.

Klühspies, Johannes; Hazod, Melanie (2024): Aspekte des Mobilitätsmanagements: Erfolgsfaktoren für eine Reaktivierung regionaler Bahnstrecken.

Knobloch, Vanessa (2022): Bürger- und Akteursbeteiligung im ländlichen Raum. In: Jan Abt, Lutke Blecken, Stephanie Bock, Julia Diringen und Katrin Fahrenkrug (Hg.): Von Beteiligung zur Koproduktion: Wege der Zusammenarbeit von Kommune und Bürgerschaft für eine zukunftsfähige kommunale Entwicklung. Wiesbaden: Springer VS, S. 103–125.

Kozica, Arjan; Kaiser, Stephan; Brandl, Julia (2019): Organisationslernen. In: Sylvia Veit, Christoph Reichard und Göttrik Wewer (Hg.): Handbuch zur Verwaltungsreform. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 705–715.

Meuche, Thomas (2022): Dilemmata und Wege zur Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung. In: *Gruppe. Interaktion. Organisation. Zeitschrift für Angewandte Organisationspsychologie (GIO)* 53 (1), S. 99–108. DOI: 10.1007/s11612-021-00612-7.

Meyer, Matthias (2020): Die smarte Verwaltung aktiv gestalten: Ein ganzheitliches Führungskonzept mit acht ausführlichen Best-Practice-Beispielen. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Michalski, Daniela; Pätzold, Ricarda (2020): Region ist Solidarität. Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen im interkommunalen Dialog. Hg. v. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin. Online verfügbar unter <https://repository.difu.de/items/11618fd5-6e44-4347-b23f-2906617c996e>, zuletzt geprüft am 27.02.2024.

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBD.NRW) (Hg.) (2022): Interkommunale Zusammenarbeit in Nordrhein-Westfalen. Stand und Perspektiven. Online verfügbar unter https://interkommunales.nrw/wp-content/uploads/2022/04/mhkbkg_interkommunale_zusammenarbeit-stand-und-perspektiven.pdf, zuletzt geprüft am 27.02.2024.

Peters, Oliver; Gieseler Hanna; Wunder, Meike (2022): SDG-Analysebericht über die Umsetzung der Agenda 2030 in der Landeshauptstadt München. Hg. v. Landeshauptstadt München. München.

Prochazka, Veronika; Kegelmann, Jürgen; Schatzinger, Susanne: Die öffentliche Verwaltung und ihre Kultur: Ein Manifest für mehr Offenheit und Innovationsfähigkeit. Stuttgart. Online verfügbar unter <https://publica.fraunhofer.de/bitstreams/af36e2b8-7dcf-4c8f-a774-f07be787c4f8/download>.

Radverkehrsatlas – Daten für die Radverkehrsplanung (2024). Online verfügbar unter <https://radverkehrsatlas.de/>, zuletzt aktualisiert am 28.02.2024, zuletzt geprüft am 28.02.2024.

Schmidt-Lamontain, Raoul (2023): Change Management in der Verwaltung: Neue Prozesse und neue Strukturen im Amt für Mobilität der Stadt Heidelberg. Regensburg (Fahrradkommunalkonferenz).

Schophaus, Malte (Hg.) (2022): Blick in die Zukunft des Personalmanagements - welche Kompetenzen benötigen öffentliche Verwaltungen in der Zukunft? Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Public Management im Wandel).

Umweltbundesamt (Hg.) (2015): Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_12_2015_entwicklung_von_indikatoren_im_bereich_mobilitaet.pdf.

Zimmermann, Karsten (2018): Kooperation, interkommunale und regionale. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 1211–1219.