

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Veranstaltungsdokumentation



Daten geben Aufschluss über das Verhalten, die Bedürfnisse und Einstellungen von Bürger*innen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und Verkehrsmitteln. Während über den Autoverkehr mittels automatisierter und manueller Straßenverkehrszählungen seit Langem umfassend Daten erhoben werden, bestehen in Bezug auf die Nutzung anderer Verkehrsmittel und -träger immer noch erhebliche Wissenslücken. Das erschwert es, ein umfassendes Bild des menschlichen Mobilitätsverhaltens zu zeichnen, effektive Verkehrsstrategien zu entwickeln und nachhaltige Verkehrsangebote zu fördern.

Um diese Wissenslücken zu schließen, binden Mobilitätsprojekte immer häufiger Bürger*innen ein. Durch diese Ansätze helfen Bürger*innen dabei, Daten zu erheben, und leisten dadurch einen wertvollen Beitrag zur Erforschung und Entwicklung des Verkehrssektors. Dafür nutzen sie Dienste wie Open Street Maps oder speziell für die Datenerhebung und Beteiligung entwickelte Apps oder Online-Portale.

Der 24. mFUND-Fachaustausch beschäftigte sich mit diesem Thema. Unter dem Titel „Erfahrungen, Bedarfe und Daten – Mit Bürger*innenbeteiligung die Zukunft der Mobilität gestalten“ fand die Veranstaltung im Rahmen des Digitaltags der Initiative „Digital für alle“ am 16. Juni 2023 statt. Teilnehmer*innen hatten die Chance, mit Fachleuten aus dem Verkehrssektor, Wissenschaftler*innen und anderen engagierten Bürger*innen in Kontakt zu treten und anhand von Good-Practice-Beispielen über zukunftsfähige Mobilitätsprojekte zu diskutieren. Sie konnten sich darüber austauschen, wie sie im Verlauf eines Mobilitätsprojekts Bürger*innen bestmöglich erreichen und einbinden können, um repräsentative Daten zu erhalten.

Die Veranstaltung richtete sich an:

- die Projektteams aus dem mFUND,
- Forschungseinrichtungen und Universitäten,
- Vertreter*innen aus Kommunen,

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



- Verbände und zivilgesellschaftliche Organisationen,
- sonstiges Fachpublikum und Fachöffentlichkeiten
- sowie alle, die sich für datenbasierte Innovationen interessieren.

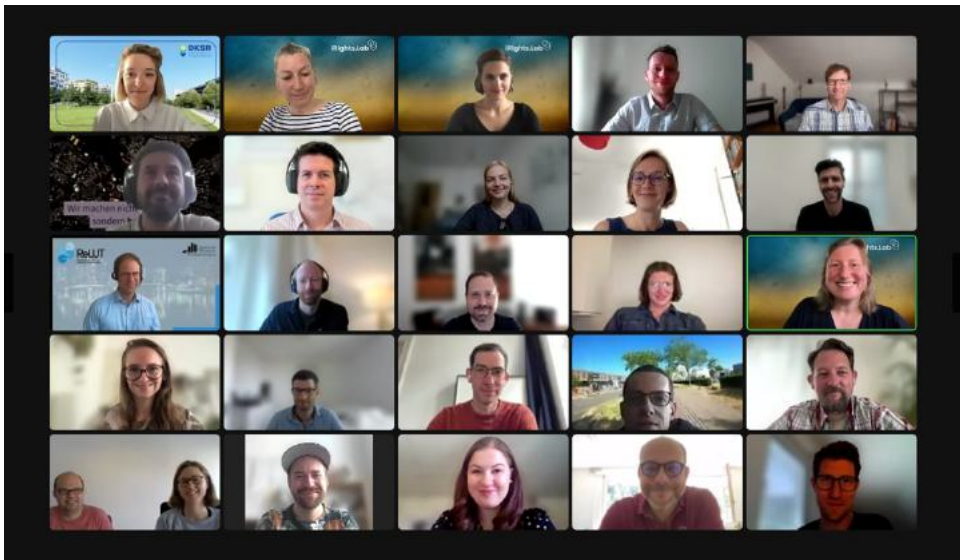


Abb. 1: Standbilder einiger Teilnehmer*innen auf einem Gruppenfoto. Insgesamt nahmen etwa 50 Personen an der digitalen Veranstaltung via Zoom teil.

Programm

Begrüßung

10:00 | Begrüßung und Einführung, Move Mobility, iRights.Lab

10:05 | Grußwort Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) & Vorstellung mFUND, Frank Krüger, Leiter der Unterabteilung Datenpolitik und digitale Innovationen

10:20 | Vorstellung Mobility Data Space, Michael Birlbauer, Director Markt & Community, Mobility Data Space

Impulsvortrag

10:35 | Impulsvortrag „Daten von und für Bürger*innen – Chancen für die Mobilität von morgen“, Verena Mutz, DKSR GmbH

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Beispiele aus der Praxis

11:00 | mFUND-Projektpräsentation „INFRASense¹: Entwicklung einer Softwareanwendung zur Qualitätsbestimmung kommunaler Radverkehrsanlagen auf Basis von Crowdsourcing-Daten“, Daniel Schlitt, worldiety GmbH und Pascal Säfken & Johannes Schering, Universität Oldenburg

11:20 | mFUND-Projektpräsentation „ESSEM²: Emotionswahrnehmung für (E-)Fahrradsicherheit und Mobilitätskomfort“, Céline Schmidt-Hamburger, Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

11:40 | mFUND-Projektpräsentation „start2park³: Smarte Nutzung von Trackingdaten zur Entwicklung eines Erklärungs- und Prognosemodells für die Parksuchdauer“, Patrick Seirafi, fluxguide GmbH und Tobias Hagen, Frankfurt University of Applied Sciences

Diskussion

12:00 | Moderierte Diskussionsrunde

12:25 | Abschließende Worte

12:30 | Ende der Veranstaltung

¹ <https://emmett.io/project/entwicklung-einer-softwareanwendung-zur-qualitaetsbestimmung-kommunaler-radverkehrsanlagen-auf-basis-von-crowdsourcing-daten>

² <https://emmett.io/project/emotionswahrnehmung-fuer-e-fahrradsicherheit-und-mobilitaetskomfort>

³ <https://emmett.io/project/smarte-nutzung-von-trackingdaten-zur-entwicklung-eines-erklaerungs-und-prognosemodells-fuer-die-parksuchdauer>

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Die Referent*innen



Verena Mutz ist studierte Kulturwissenschaftlerin und Urbanistin. Als Beraterin beim Daten-Kompetenzzentrum für Städte und Regionen (DKSR) GmbH befasst sie sich u.a. mit der intelligenten Nutzung urbaner Daten für Städte und Kommunen und ist Ansprechpartnerin für die Urban Data Community.



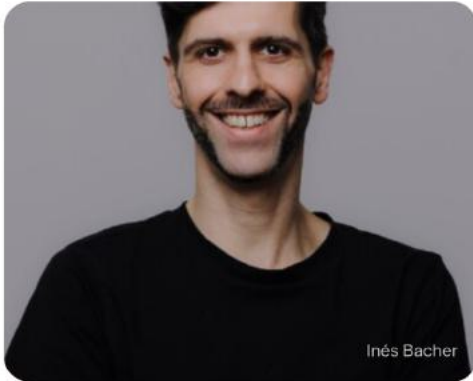
Céline Schmidt-Hamburger ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Karlsruher Institut für Technologie. Dort erforscht sie Stress in der aktiven Mobilität. Als Soziologin treibt sie zudem die Frage nach Gerechtigkeit in der gebauten Umwelt an. Sie ist Mitglied im WDM-Frauennetzwerk und Teil der WDM-Sprecherinnen⁴.

⁴ <https://emmett.io/article/wdm-sprecherinnen-liste>

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Im Smart-City-Forschungskontext entwickelt **Patrick Seirafi** digitale Konzepte und verantwortet die Umsetzung von Projekten. Der Fokus liegt auf innovativen Technologien und smarten Lösungen für städtische Entwicklung.



Tobias Hagen ist Direktor des Research Lab for Urban Transport (ReLUT) und seine Forschungsschwerpunkte sind Data Science, Applied Econometrics, Labour Economics, Policy Evaluation, Transport Economics.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Johannes Schering ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Abteilung für Wirtschaftsinformatik VLBA der Universität Oldenburg. Er forscht aktuell zu Radverkehrsdaten und damit verbundenen Kennzahlen zur Qualitätsbewertung von Radwegen. Neben INFRA Sense hat er in den mFUND-Projekten SmartHelm und ECOSense mitgearbeitet, die beide ebenfalls Bürger*innen aktiv bei der Datengewinnung im Fahrradkontext beteiligt haben.

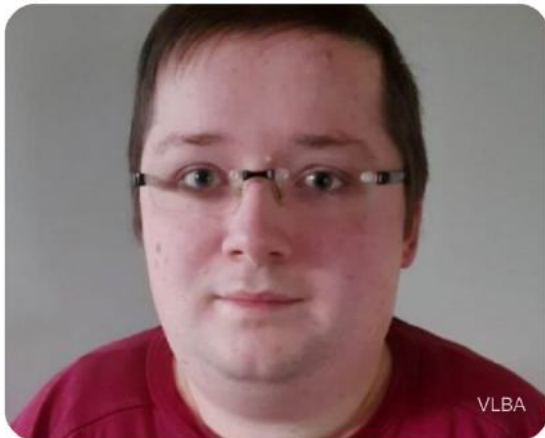


Dr. Daniel Schlitt ist Projektkoordinator des mFUND-Projektes INFRA Sense, das die datenbasierte Qualitätsbewertung von Radwegen zum Ziel hat.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Pascal Säfken ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Projekt INFRASeNSE an der Abteilung für Wirtschaftsinformatik VLBA der Universität Oldenburg.

Was interessiert Sie am Thema Bürger*innenbeteiligung? Ergebnisse einer Umfrage unter den Teilnehmer*innen

Die Teilnehmer*innen wurden vor Start der Veranstaltung befragt, was sie an dem Thema Bürger*innenbeteiligung interessiert. Zuvor wurden sie gebeten, ihre Kamera auszuschalten. Die Antwortoptionen wurden dann von der Moderatorin Anne Lammers vorgelesen. Wenn die Antwort zutraf, schalteten die Teilnehmer*innen ihre Kamera ein.

Gefragt wurde: „Was interessiert Sie an dem Thema Bürgerbeteiligung?“ mit den folgenden Antwortoptionen:

1. Ich möchte selbst in meinem Projekt Bürgerinnen und Bürger beteiligen.
2. Ich nehme als Bürgerin oder Bürger an Beteiligungsprojekten teil und möchte mehr darüber erfahren.
3. Ich arbeite für eine Kommune und wir überlegen Beteiligungsprozesse zu starten.
4. Ich bin allgemein an dem Thema interessiert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Die Umfrageergebnisse zeigten das breite Spektrum der Interessen am Thema sowie unterschiedliche Motivationen, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen und an der Veranstaltung teilzunehmen: Die Teilnehmer*innen äußerten die Erwartung, sich über aktive Beteiligung in ihren Projekten auszutauschen, wünschten sich weitere Informationen, und brachten Überlegungen ein, Beteiligungsprozesse auf kommunaler Ebene zu starten.

Die meisten Teilnehmer*innen waren allgemein an dem Thema interessiert. Viele gaben an, bereits Bürger*innen in ihrem Projekt zu beteiligen. Weniger nahmen selbst als Bürger*innen an Beteiligungsprojekten teil oder überlegten, Beteiligungsprozesse in Kommunen zu starten.

Die Ergebnisse können in zukünftige Veranstaltungen oder Maßnahmen zur Förderung von Informationen über Bürger*innenbeteiligung einfließen.

Impulsvortrag: Daten von Bürger*innen sind eine Chance für morgen

„Daten von Bürger*innen sind eine Chance für morgen“ – sagte Verena Munz vom Daten-Kompetenzzentrum für Städte und Regionen in Berlin. Ihr Impulsvortrag war der inhaltliche Auftakt der Veranstaltung. Als Beraterin arbeitet sie daran, Städte und Regionen nachhaltig und intelligent zu gestalten und zu verwalten. Unter anderem begleitet sie Kommunen und kommunale Betriebe dabei, Daten in urbanen Räumen zu generieren und zu nutzen sowie datenbasierte Dienste in kommunale Prozesse einzuführen.

Kernaussagen von Verena Munz:

1. Digitalisierung fördert Bürger*innenbeteiligung

Durch die umfangreichen Möglichkeiten der Digitalisierung bringen sich immer mehr Menschen in die Städte- und Regionalplanung ein. Digitale Plattformen und Werkzeuge bieten eine Vielzahl an Kanälen, um Daten und Informationen auszutauschen. Menschen können sich hierdurch auch unabhängig von ihrem Standort und ihrer Zeitzone engagieren und mitwirken.

Bürger*innen können beispielsweise Rückmeldungen zu Planungsverfahren oder Verkehrsmaßnahmen geben und wertvolle neue Einblicke für die Planung

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



neuer Mobilitätskonzepte liefern. Wichtig ist, dass die Daten und Informationen freiwillig und im Einverständnis der Bürger*innen genutzt werden.

Potenziale

- **Neue Einblicke** gewinnen und Informationslücken über Verkehrssituationen schließen, die bei der **Planung neuer Mobilitätskonzepte** von Bedeutung sind
- Bewertung und **Feedback** zu neuen Verkehrslösungen, Infrastrukturmaßnahmen oder Verkehrsregelungen
- Transparente Kommunikation zum **Abbau von Ängste und Unsicherheiten**, die Bürger*innen gegenüber Datengenerierenden und -nutzenden haben
- **Mitgestaltungsmöglichkeiten und Empowerment** für Bürger*innen

4 16.06.23 Daten-Kompetenz für Städte & Regionen

Abb. 2: Die Potenziale von Bürger*innenbeteiligung für Kommunen und kommunale Betriebe

2. Mitwirkungsmöglichkeiten niedrigschwellig gestalten, damit sich alle Menschen beteiligen können

In Beteiligungsprojekten wurden und werden nicht alle Menschen gleichermaßen berücksichtigt, sodass häufig ein verzerrtes Bild der Bürger*innen einer Stadt entsteht. Wenn beispielsweise überwiegend Daten über den Autoverkehr und weniger über den Radverkehr erhoben werden, entsteht das Bild, dass Bürger*innen eher mit dem Auto als mit dem Fahrrad fahren. Dabei fehlen einfach nur die Daten über die Fahrradnutzungen. So ähnlich ist es auch mit der Erhebung von Daten über das Mobilitätsverhalten, die Einstellungen und Bedarfe von Personengruppen wie Kindern, Menschen mit Behinderungen, BIPoC und FLINTA* Personen. Häufig sind diese Datensätze nicht repräsentativ für alle Menschen in einer Kommune. Gründe dafür, könnten der hohe Aufwand sich zu beteiligen und Zugangsbarrieren zu Information und sein. Daher ist es wichtig, die Mitwirkungsmöglichkeiten so niederschwellig wie möglich zu gestalten. Es sollen sich alle Menschen beteiligen und ihre Daten beisteuern können, damit

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Städteplaner*innen und Entwickler*innen von Mobilitätskonzepten sie und ihre Eingaben berücksichtigen können.

Notwendig dafür sind unter anderem barrierefreie Zugänge und die Verfügbarkeit von Ressourcen. Nicht alle Menschen haben gleichermaßen Zugang zu digitalen Technologien, zu Internetverbindungen oder anderen erforderlichen Ressourcen, um sich zu beteiligen. Außerdem ist eine Diversitätsstrategie mit sensiblen Forschungsdesigns sinnvoll, die Bedürfnisse und Anforderungen verschiedener Zielgruppen berücksichtigt. Zum Beispiel zielgruppenspezifische Outreach-Aktivitäten, um unterschiedliche Gruppen anzusprechen, Anleitungen in mehreren Sprachen sowie barrierefreie Zugänge.

3. Datensilos in Verwaltungen verhindern Potenziale

Die Möglichkeit, Daten innerhalb unterschiedlicher Abteilungen oder Behörden zu teilen und zu nutzen, wird durch sogenannte Datensilos erschwert, sprich eingekesselte Daten, die schwer oder gar nicht für Dritte zugänglich sind. Solche Datensilos ergeben sich häufig aus rechtlichen, organisatorischen oder technischen Einschränkungen. Sie führen in der Regel zu einer isolierten Betrachtung von Mobilität und verhindern inklusive Mobilitätskonzepte. Dringend notwendig sind daher übergreifend funktionierende, sogenannte „interoperable“ Systeme und Datenmanagementkonzepte, um den Datenaustausch und die Zusammenarbeit zu fördern beziehungsweise zu verbessern.



Abb. 3: Drei Beispiele für Bürger*innenbeteiligungsprojekte: Datenspenden in Zürich, bei OPENER Next und beim Stadtradeln

Diskussion mit dem Publikum

Die Teilnehmer*innen diskutierten, ob Werkzeuge zur Datenerhebung verfälschte Daten liefern könnten, da sie möglicherweise nur eine bestimmte, homogene Gruppe ansprechen, die bereit ist, Daten zu spenden. Sie erörterten in diesem Zusammenhang, dass es wichtig ist, die verwendeten Werkzeuge zu diversifizieren. Auf diese Weise lässt sich eine größere Gruppe an Menschen erreichen, auch wenn dies die Auswertung aufwändiger macht.

Weiter warfen die Teilnehmenden die Frage auf, ob Daten als solche ein Problem darstellen oder ob es eher um das Vernetzen und Nutzen der Daten geht. Sie machten deutlich, dass Bürger*innenbeteiligung in vielen Verfahren vorgeschrieben ist. Allerdings werden die Daten noch zu wenig genutzt und Erkenntnisse nicht ausreichend geteilt.

Drei Beispiele wie mFUND-Projekte Bürger*innen beteiligen

Mobilitätsexpert*innen aus drei mFUND-Projekten stellten ihre Ansätze vor, bei denen von Bürger*innen generierte Daten eine wichtige Rolle spielen. Den Anfang machten Daniel Schlitt von worldiety, Pascal Säfken und Johannes

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Schering von der Universität Oldenburg mit dem Projekt INFRASense. Anschließend präsentierte Céline Schmidt-Hamburger vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) das Projekt ESSEM und zuletzt Patrick Seirafi von fluxguide und Tobias Hagen von der Frankfurt University of Applied Sciences das Projekt start2park.

INFRASense steht für „Entwicklung einer Softwareanwendung zur Qualitätsbestimmung kommunaler Radverkehrsanlagen auf Basis von Crowdsourcing-Daten“. Das Projektteam befasst sich mit der Entwicklung einer Software zur Qualitätsbestimmung von kommunalen Radverkehrsanlagen auf Basis von Crowdsourcing-Daten. Die Zusammenarbeit mit Bürger*innen spielt dabei eine wichtige Rolle: Sie können ihre Erfahrungen und Einschätzungen zur Qualität von Radverkehrsanlagen über eine spezielle Onlineanwendung eintragen und bewerten dort Radwege, Fahrradspuren auf Straßen und innerhalb vorhandener Verkehrsinfrastrukturen.

Vorteile der Zusammenarbeit mit Bürger*innen

Die gesammelten Daten werden anonymisiert und aggregiert, um ein umfassendes Bild von der Qualität der Radverkehrsanlagen zu erhalten. Diese Informationen können Behörden und Stadtplaner*innen nutzen, um beispielsweise die Radverkehrssicherheit zu erhöhen oder die Infrastruktur an die Bedürfnisse der Radfahrer*innen anzupassen. Durch die Einbeziehung von Bürger*innen in den Prozess der Datensammlung und -bewertung erhalten die Verwaltungen lokale Fachkenntnisse und Erfahrungen, die ihnen einen realitätsnahen Eindruck der Situation vermitteln.

Das Projektteam sitzt in Oldenburg und testet die Anwendung mit den dortigen Bewohner*innen. Idealerweise übernehmen andere Städte und Gemeinden diese Anwendung, um sie – in angepasster Form – bei sich vor Ort einzusetzen.

Fragen, Antworten und Diskussion mit dem Publikum

- Auf die Frage, ob die Daten zu den Radwegschäden öffentlich zur Verfügung gestellt werden, hieß es, dass die Bilder der Schäden in die Mobiltheke überführt und so breit verfügbar gemacht werden.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



ESSEM ist das Akronym für „Emotionswahrnehmung für (E-)Fahrradsicherheit und Mobilitätskomfort“. Mit dem Projekt soll, zusammen mit Bürger*innen, die Sicherheit und der Komfort von E-Fahrrädern verbessert werden. Dafür setzt das Projektteam Sensoren ein, um die Emotionswahrnehmung von E-Fahrradfahrer*innen zu messen und aufzuzeichnen. Die Sensoren erfassen Indikatoren für bestimmte, während der Fahrt auftretende Emotionen wie Stress, Angst, Freude oder Entspannung.

Vorteile der Zusammenarbeit mit Bürger*innen

Die Einbindung der Bürger*innen in das Projekt soll bei diesen auch ein Bewusstsein für die Bedeutung von E-Fahrrädern schaffen und die Gemeinschaft darin bestärken, sich an der Verbesserung von Radverkehrssicherheit und Mobilitätskomfort aktiv zu beteiligen. E-Fahrradfahrer*innen aus verschiedenen Regionen und mit unterschiedlichen Fahrstilen können freiwillig an dem Projekt teilnehmen und ihre Daten beisteuern. Die Fahrer*innen schaffen mit den gespendeten Daten über ihre Emotionen eine umfassende Grundlage. Die Daten ermöglichen den Forscher*innen, Erkenntnisse über die Emotionswahrnehmung im Zusammenhang mit E-Fahrradsicherheit und Mobilitätskomfort zu gewinnen. Zum Beispiel können sie dadurch stressige Situationen identifizieren und auf potenzielle Gefahrenquellen schließen.

Die gesammelten Daten können Städten und Gemeinden helfen, ihre Verkehrsinfrastruktur besser an die Bedürfnisse von E-Fahrradfahrer*innen anzupassen. Beispielsweise durch den Ausbau von Fahrradwegen oder die Implementierung von fahrradfreundlichen Maßnahmen.

Fragen, Antworten und Diskussion mit dem Publikum

- Die Teilnehmenden diskutierten die verschiedenen Phasen der Datenerhebung im Projekt. Es werden unter anderem Stress-Hotspots identifiziert und neuralgische Verkehrsorte betrachtet.
- Außerdem besprachen die Teilnehmer*innen die Stichprobengröße von Untersuchungen. Sie stellten fest, dass es sinnvoller wäre, in den Ergebnissen möglichst viele Personengruppen zu repräsentieren.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Zugleich betrachteten sie es als häufig herausfordernd, überhaupt genügend Teilnehmer*innen zu finden. Daraufhin diskutierten sie Ideen zum Erreichen repräsentativer Stichproben sowie Anreize, mit denen sie Menschen zum mitwirken motivieren können. Manche wiesen darauf hin, dass es in einigen Städten leichter fällt, die Bürger*innen zu erreichen beziehungsweise zu aktivieren.

- In der nächsten Projektphase sollten auch Menschen mit Behinderungen einbezogen werden. Bei der Datenerhebung können Organisationen unterstützen, die sich speziell oder schwerpunktmäßig auf diverse Gruppen ausrichten. Teilnehmer*innen betonten, dass es notwendig sei, aktiv auf die Zielgruppen zuzugehen und ihnen einen Mehrwert zu bieten, anstatt darauf zu warten, dass sie sich von selbst melden.

Wie gut Bürger*innenbeteiligung funktioniert, hängt in entscheidendem Maß von den verfügbaren Ressourcen einer Kommune ab. Daher dient es dem Projekt, die beteiligte Kommune zu unterstützen, etwa durch mehr Personal im Forschungsteam oder durch eine proaktive Herangehensweise, beispielsweise durch den Besuch von Schulen, um dort das Projekt bekannt zu machen.

Der Projektname **start2park** steht für „Smarte Nutzung von Trackingdaten zur Entwicklung eines Erklärungs- und Prognosemodells für die Parksuchdauer“. Das Projekt basiert auf von Bürger*innen generierten Daten, um die Suche nach Parkplätzen effizienter zu gestalten. Im Rahmen des Projekts sammelt das Projektteam Trackingdaten von Fahrzeugen, um Informationen über die Parkplatzsuchdauer zu erfassen.

Vorteile der Zusammenarbeit mit Bürger*innen

Bürger*innen können freiwillig beim Projekt mitmachen, indem sie ihre Bewegungsdaten tracken lassen, während sie nach Parkplätzen suchen, und die Daten danach teilen. Diese werden anonymisiert und aggregiert, um ein umfassendes Bild der Parkplatzsuchen an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten zu erhalten. Ziel ist, ein Erklärungs- und

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Prognosemodell für die Parksuchdauer zu entwickeln, das mehrere Faktoren und Muster der Parkplatzsuche berücksichtigt.

Die gesammelten Daten liefern demnach wertvolle Einblicke in die Parkplatznutzung und -nachfrage. Für Stadtplanern*innen bedeuten sie eine wertvolle Grundlage, um zukünftige Entscheidungen hinsichtlich des Parkraummanagements und der Infrastrukturentwicklung zu treffen.

Fragen, Antworten und Diskussion mit dem Publikum

- Die Teilnehmer*innen fragten, ob und wie die Bürger*innen rechtlich abgesichert sind, wenn sie beim Fahren das Smartphone in der Hand halten. Die Projektbeteiligten erklärten, dass zu Beginn der Start2Park-App-Nutzung darauf hingewiesen wird, sich nicht vom Verkehr ablenken zu lassen.
- Die Teilnehmenden besprachen, dass 80 Prozent der Projektdaten aus Frankfurt stammen, das Modell jedoch das Potenzial hat, in anderen Städten gleichfalls zu funktionieren.

Ausblick

Um für Projekte eine repräsentative Datengrundlage zu schaffen, ist es wichtig, viele unterschiedliche Personengruppen zu beteiligen. Forscher*innen sollten beachten, dass manche Gruppen möglicherweise schwerer zu erreichen sind als andere. Einige Projekte im Forschungs- und Entwicklungsförderprogramm mFUND setzen sich mit diesen Themen auseinander und arbeiten an Lösungen.

Eine Übersicht aller mFUND-Projekte finden Sie unter dieser Webseite:

<https://emmett.io/projects>

Für zukünftige Projekte im Bereich Forschung & Entwicklung ist das ein wichtiges Signal. Bei Projekteinreichungen sollte darauf geachtet werden, viele unterschiedliche Personengruppen mitzudenken.

Es ist wichtig, Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, um eine breitere Teilnahme und Beteiligung an Projekten zu erreichen. Dies kann beispielsweise durch gezielte Ansprache über Social Media Kanäle und Zusammenarbeit mit relevanten Organisationen und Communities erfolgen, die einen direkten

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Zugang zu bestimmten Personengruppen haben. Kooperationen mit Influencer*innen können ebenfalls zielführend sein, um auf ein Projekt aufmerksam zu machen.

Darüber hinaus sollten die Projektteams unter anderem auch Schulungen durchführen sowie Leitfäden oder Unterstützungsmaterialien für Wissenschaftler*innen bereitstellen, die ihnen dabei helfen, die unterschiedlichen Personengruppen in ihre Projekte einzubeziehen. Dies kann dazu beitragen, mögliche Barrieren zu überwinden sowie inklusive und repräsentative Datensätze zu erstellen.

Unsere Fachaustausche

In den Fachaustauschen stellen mFUND-Projektmitarbeiter*innen ihre Arbeit einem breiteren Publikum vor und tauschen sich mit mFUND-Interessierten sowie einem Fachpublikum aus. Im Mittelpunkt der Präsenz- oder Online-Veranstaltungen stehen konkrete inhaltliche Fragestellungen zur datengetriebenen Mobilität. Dies können sowohl Querschnittsthemen sein, wie Datenstandardisierung und Schnittstellen, als auch Fokusthemen, beispielsweise die Veränderung des öffentlichen Raums unter Einfluss der Covid-19-Pandemie oder die „Gender Data Gap“ (geschlechterspezifische Datenlücke) in der Mobilität. Die Veranstaltungen dauern zwischen 90 und 180 Minuten, abhängig von den Themen und der Form der Veranstaltung. Es gibt Einführungen in das jeweilige Thema, Input von externen Expert*innen, Erfahrungsberichte und Erörterungen durch drei bis fünf mFUND-Projekte, interaktive Gruppenarbeit, Frage-Antwort- und Diskussionsrunden sowie eine Ergebnissynthese. Die Fachaustausche sind in der Teilnehmendenzahl nicht begrenzt und wenden sich an Beteiligte aus mFUND-Projekten sowie an alle Interessierten.

Über Emmett und Kontakt

Emmett ist eine offene Kommunikations- und Vernetzungsplattform für datengetriebene Mobilitätsprojekte, initiiert und umgesetzt vom unabhängigen Thinktank iRights.Lab. Die Plattform bietet eine Übersicht und einen Einblick in die Projekte der Forschungsinitiative mFUND (Modernitätsfonds) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Emmett dient der

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Vernetzung und dem Austausch von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sowie allen Projektteilnehmer*innen und interessierten Bürger*innen. Die Plattform gibt einen branchenübergreifenden Einblick in die aktuelle Forschung und Entwicklung innovativer Mobilität in Deutschland.

Neuigkeiten zur datengetriebenen Mobilität und der mFUND-Begleitforschung:

Webseite: <http://www.emmett.io> Twitter: <https://twitter.com/emmettmobility>
LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/emmettmobility/>

Für Fragen zu den Fachaustauschen wenden Sie sich gerne an das Emmett-Team: momo@irights-lab.de

Informationen zum mFUND-Frauen Netzwerk Women in Datadriven Mobility (WDM): <https://emmett.io/article/das-potenzial-geschlechterspezifischer-daten-fuer-mobilitaetsprojekte>