

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



mFUND-Ideensprint

Kommunen als Treiber digitaler Mobilität – Wie sie vorangehen und unterstützt werden können

Dokumentation



Inhaltsverzeichnis

Einführung	2
Kommunen und Mobilität im digitalen Zeitalter – der Ideensprint	3
Drei Kommunen und ihre aktuellen Herausforderungen	5
Innovative Lösungsansätze für kommunale Herausforderungen	8
1) <i>Velo-Token HH – bessere Daten für eine gute Radinfrastruktur in Großstädten</i>	9
Fragestellung und Herausforderung	9
Persona und User Journey	9
Lösungsansatz.....	11
Umsetzung und weitere Fragen.....	12
2) <i>Stadtraum-Guthaben für ein besseres Raummanagement in der historisch gewachsenen Kleinstadt</i>	13
Fragestellung und Herausforderung	13
Persona und User Journey	13
Lösungsansatz.....	14
Umsetzung und weitere Fragen.....	15
3) <i>Anreizsystem für eine Erweiterung des Mobility Data Space</i>	16
Fragestellung und Herausforderung	16
Persona und User Journey	16
Lösungsansatz.....	17
Umsetzung und weitere Fragen.....	18
Zusammenfassung und Ausblick	18

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Einführung

Kommunen nehmen in Mobilitäts-Förderprogrammen wie dem mFUND des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eine zentrale Rolle ein. Sie sind zum einen wesentlicher Ort der Mobilitätswende. In großen und kleinen Kommunen kommen innovative digitale und datengetriebene Projekte zum Einsatz, die eine nachhaltigere, inklusivere und effizientere Mobilität ermöglichen sollen. Zum anderen sind Kommunen selbst Akteurinnen in praxisnahen Forschungsprojekten, sie fungieren als Verbundkoordinatorinnen, Kooperations- oder assoziierte Partnerinnen. Gemeinsam mit den Kommunen lassen sich direkt vor Ort neue Lösungen testen, Umfragen unter Bürger*innen durchführen oder Anwohner*innen nach ihren Bedarfen befragen. Forschungseinrichtungen, kleine und mittlere Unternehmen (KMUs) oder Start-ups, die gemeinsam mit Kommunen die Zukunft der Mobilität gestalten wollen, brauchen ein ausgezeichnetes Verständnis der Herausforderungen, vor denen Kommunen stehen, sowie der Anforderungen, die sich aus einer Zusammenarbeit mit Kommunen ergeben können.



Abbildung 1 Tim Rittmann vom BMDV erläutert die Bedeutung von Kommunen in der mFUND-Förderung.

Ein Ideensprint der mFUND-Begleitforschung brachte Akteur*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gebietskörperschaften zusammen, um über aktuelle

Herausforderungen in konkreten Kommunen zu diskutieren und gemeinsam an neuen Lösungsansätzen zu arbeiten.

Kommunen und Mobilität im digitalen Zeitalter – der Ideensprint

Baustellenmanagement, Schutz vor und Umgang mit lokalem Extremwetter oder Optimierung des regionalen ÖPNV – Kommunen in ländlichen und städtischen Regionen setzen sich ständig mit einer Vielzahl mobilitätsbezogener Fragen und Herausforderungen auseinander. Mehr und mehr halten dabei [digitale und datengetriebene Ansätze](#) Einzug in die Arbeitsabläufe und Verkehrsplanungen der Gebietskörperschaften

Innovative mobilitätsbezogene Vorhaben und Verfahrensweisen setzen innerhalb der Kommunen nicht nur ein entsprechendes informationstechnisches Know-how voraus. Darüber hinaus wird auch ein Blick für die spezifischen Herausforderungen benötigt, die etwa die Bereiche Datensicherheit und -schutz, aber auch Datenstandardisierung, -verfügbarkeit und -austausch betreffen. Zudem ist ein offenes Mindset hinsichtlich der Möglichkeiten der Digitalisierung für die kommunale Mobilität auf Leitungs- und auf Fachebene gefragt.

Viele Kommunen setzen in ihrer Verkehrsplanung bereits auf digitale Formate und werden selbst Vorreiterinnen auf dem Weg zu einer nachhaltigeren, effizienteren und inklusiveren Mobilität. Häufig setzen sie dabei auf eine Zusammenarbeit mit KMUs, Start-ups oder Hochschulen, die ihrerseits wichtiges Fachwissen, technische Lösungen oder langjährige Erfahrungen mitbringen. In solchen Konstellationen, die das geballte Wissen verschiedener Akteur*innen vereinen, können wegweisende Ideen und Projektkonzepte entstehen. Diese sind idealerweise auf die Bedarfe einer bestimmten Kommune zugeschnitten und gleichzeitig so skalierbar, dass sie auch anderen Kommunen dabei helfen, ihre digitalen und datengetriebenen Mobilitätslösungen auszubauen.

An dieser Stelle setzte der dritte Ideensprint der mFUND-Begleitforschung mit dem Titel „Kommunen als Treiber digitaler Mobilität – Wie sie vorgehen und unterstützt werden können“ am 17. November 2022 in Berlin an. An der Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Forschung diskutierten die Teilnehmenden konkrete kommunale Mobilitätsherausforderungen und arbeiteten gemeinsam an neuen Lösungsvorschlägen. Daher standen bei der Veranstaltung neben Networking-Elementen intensive Gruppenarbeitsprozesse im Fokus des Programmablaufs.¹ Die Gruppen folgten dabei der Methodik des Design Thinking, die von den Expert*innen Deborah Kohn und Alex Wolf von [In-Visible](#) vorgestellt und angeleitet wurde.

Methodik des Ideensprints

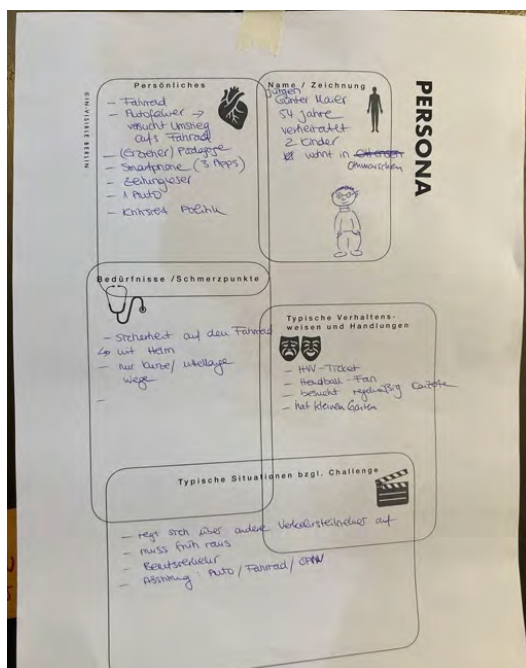


Abbildung 2 Beispiel einer Persona-Entwicklung während der Veranstaltung

Design Thinking ist ein Prozess, der Lösungs- und Problemräume klar voneinander trennt. Dementsprechend entwickelten die Teilnehmenden zunächst ein tiefes Problemverständnis, ehe sie in die Lösungsfindung einstiegen. Mithilfe von Personas und User Journeys bestimmten sie, welches konkrete Problem für welche spezifische Zielgruppe gelöst werden sollte. Zu diesem Zweck wird die Persona so genau wie möglich beschrieben.

Eine ausführliche Erläuterung der Design-Thinking-Methode befindet sich in der [Dokumentation zum zweiten Ideensprint](#) der mFUND-Begleitforschung.

¹ Für eine detaillierte Beschreibung des Ideensprints als Konzept sowie des Veranstaltungsablaufs siehe die Dokumentation zum zweiten Ideensprint der mFUND-Begleitforschung „Mit datengetriebenen Lösungen die Mobilität im ländlichen Raum gestalten“, S. 4ff., URL https://cms.emmett.io/assets/general/Dokumentation_Ideensprint_laendliche_Raume.pdf (19.12.2022).

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Drei Kommunen und ihre aktuellen Herausforderungen

Die Aufteilung der Gruppen richtete sich nach den drei kommunalen Vertreter*innen, die als Expert*innen und Inputgeber*innen an der Veranstaltung teilnahmen. Die Veranstaltungsorganisator*innen achteten bei der Gruppenaufteilung darauf, interdisziplinäre Teams mit Vertreter*innen der unterschiedlichen Bereiche wie Behörden, Wirtschaft oder Forschung zusammenzustellen.

Drei Mitarbeitende aus verschiedenen Gebietskörperschaften stellten Herausforderungen vor, die sich in den jeweiligen Kommunen darstellen. Bei diesen Herausforderungen handelt es sich um Probleme, die so oder so ähnlich auch in anderen Kommunen auftreten können. Die drei kommunalen Vertreter*innen sind bzw. waren gemeinsam mit ihren Kommunen bereits an mFUND-Projekten beteiligt.



Floating Bike Data erheben | Hamburg

Beschreibung: Die Bewohner*innen einer Großstadt haben Interesse an einem bedarfsgerechten Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Eine Grundlage für die Radverkehrsplanung können Bewegungsdaten von Radfahrenden (Floating Bike Data) sein, die Auskunft darüber geben, wo sich besonders viele Radfahrende bewegen. Diese Datengrundlage soll ausgebaut werden.

Fragestellung: Daten kaufen oder selbst erheben? Wie kommt die Stadt Hamburg an repräsentative Daten über den Radverkehr?

Expertin: Dr. Nina von der Heiden, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Fachdatenmanagement Verkehrs- und Infrastrukturdaten

Abbildung 3 Kurzsteckbrief der Kommune Hamburg (Ausschnitt).

Dr. Nina von der Heide arbeitet bei der Freien und Hansestadt Hamburg im Bereich Fachdatenmanagement von Verkehrs- und Infrastrukturdaten. In der Großstadt Hamburg soll der Radverkehr bedarfsgerechter ausgebaut werden. Dafür werden jedoch zunächst umfangreiche Daten über bevorzugte Routen der Radfahrenden in der Stadt benötigt. Derartige Bewegungsdaten, auch

Floating Bike Data genannt, stellen einen wichtigen Bestandteil der Verkehrsplanung dar. Allerdings ist es schwierig, an repräsentative Bewegungsdaten heranzukommen. Menschen, die ihre Daten freiwillig mittels einer App (z. B. DB Rad+) weitergeben, stellen zumeist nur einen sehr kleinen Ausschnitt der Bevölkerung dar: Sie repräsentieren vor allem junge, gebildete und technikaffine Gruppen. Auch kommerzielle Anbieter*innen, deren Daten die Stadt erwirbt, können nicht garantieren,

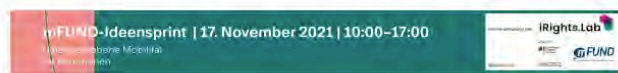
Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



dass ihre Daten beispielsweise Informationen über Gelegenheitsfahrer*innen, Kinder oder ältere Radfahrende enthalten.



Interoperabilität zwischen Rettungsdiensten und Straßenverkehr verbessern | Braunschweig

Beschreibung: Es existieren verschiedene Mobilitätssysteme (z. B. ÖPNV-Berechtigung, Routing) für Spezialanwendungen, die kaum miteinander interagieren, nur Inselösungen für einzelne Anwender*innen darstellen oder sich sogar gegenseitig stören.

Fragestellung: Wie können Rettungsdienste, Angebote des öffentlichen Nahverkehrs und der Individualverkehr in Zukunft besser in Braunschweig harmonisieren?

Experte: Jonas Klemmt, Stadt Braunschweig, Fachbereich Feuerwehr

Abbildung 4 Kurzsteckbrief der Kommune Landsberg am Lech (Ausschnitt).

Daniel Broschart arbeitet im Referat Stadtplanung und Mobilität der Stadt Landsberg am Lech und nahm als einziger der drei Expert*innen digital an der Veranstaltung teil. Landsberg am Lech als historisch gewachsene Stadt sieht sich mit der Herausforderung konfrontiert, dass Parkflächen wertvollen Stadtraum in Anspruch nehmen, der wiederum von Radfahrenden oder Fußgänger*innen nicht genutzt werden kann oder sie

behindert. Die Kommune beschäftigt sich mit der Frage, wie im bestehenden Stadtgebiet auch jenseits langfristiger Planungsmaßnahmen die Inanspruchnahme des Raums durch parkende Autos optimiert oder verringert werden kann.



Raum für Menschen oder Autos? - Sparsamer Umgang mit Flächen bis hin zur Umverteilung des Straßenraums | Landsberg am Lech

Beschreibung: Insbesondere die Bedarfe von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen werden durch das Leitbild der autozentrierten Stadt vernachlässigt. Unter anderem durch stadtplanerische Maßnahmen zur Umwidmung von Parkflächen, sollen diese stärker in den Fokus gerückt werden.

Fragestellung: Was sind die Umverteilungspotenziale von durch Autos genutzte Flächen, um die Bedarfen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen besser zu decken?

Experte: Daniel Broschart, Stadt Landsberg am Lech, Referat Stadtplanung und Mobilität

Abbildung 5 Kurzsteckbrief der Kommune Braunschweig (Ausschnitt).

Jonas Klemmt vom Fachbereich Feuerwehr der Stadt Braunschweig widmet sich vor allem der Frage, wie verschiedene, bereits existierende Mobilitätssysteme wie der ÖPNV, der Rad- oder Rettungsverkehr besser miteinander vernetzt werden können. Vorrangiges Ziel soll sein, Rettungsdienste besser in die sonstigen Verkehrssysteme zu integrieren, da diese bei ihren Fahrten durch die Stadt häufig

Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Zugleich soll aber auch eine Priorisierung des

Gefördert durch:



Radverkehrs erfolgen. Die Stadt steht also vor der Herausforderung, diese Mobilitätssysteme nicht mehr voneinander getrennt, sondern gemeinsam zu planen.

Die Gruppenarbeiten verliefen aufbauend auf dem Design-Thinking-Prozess stets entlang der Handlungsoptionen der einzelnen Kommunen sowie der Bedarfe der jeweiligen Zielgruppen. Gleichzeitig war es ein wesentliches Anliegen der Veranstaltung, an Problemen und Lösungsansätzen zu arbeiten, die über die beteiligten Beispielkommunen hinaus von Bedeutung sind. Die drei angeführten Herausforderungen stehen exemplarisch für bedarfsgerechtere Radverkehrslösungen in Großstädten, für die Interoperabilität von Mobilitätssystemen im urbanen Raum sowie für eine bessere Verteilung von knappen Nutzungs- und Verkehrsflächen in historischen Altstädten.

Die Expert*innen brachten immer wieder ihre Erfahrungswerte in die Diskussionen ein und konnten die vielen Ideen der Teilnehmenden mit den Möglichkeiten und Grenzen kommunaler Tätigkeiten rückkoppeln. Nicht selten verwiesen sie auf die Vorgaben behördlicher Abläufe oder auf die Notwendigkeit kooperativer Projekte, die kommunalen Bedarfe und Rahmenbedingungen von der Konzeption der Projektidee bis zur Umsetzung der Lösung genau im Blick zu haben.

Gefördert durch:



Zusammenarbeit mit einer Kommune: Worauf kommt es an?

Eine Reihe an mFUND-Projekten funktioniert als Kooperation zwischen Kommunen und sonstigen Partner*innen. Die in diesen Konsortien gewonnenen Erfahrungswerte zeigen, dass eine solche Zusammenarbeit voraussetzungsvoll ist. Sie verlangt von allen beteiligten Institutionen und Expert*innen, dass sie sich auf die Arbeitsprozesse der jeweils anderen einlassen. Dabei kann gerade bei der Kooperation mit Kommunen eine eingehende Beschäftigung mit den jeweiligen Rahmenbedingungen vor Ort wichtig sein, da hierbei häufig spezifische Abläufe und behördliche Kontexte zu berücksichtigen sind, die etwa bei KMUs oder an Hochschulen unerheblich sind. Zu diesen Bedingungen gehören unter anderem:

- Spezifische Strukturen/ Arbeitsweisen in Kommunen
- Kommune ist nicht gleich Kommune (z. B. Unterschied von Stadt und Land)
- Bereits existierende Erfahrungen zur Projektarbeit in Kommunen
- Vorhandenes Know-how und Ressourcen der Kommune

Der Workshop „Die gute Zusammenarbeit mit der Kommune als Voraussetzung für ein erfolgreiches Projekt“ im Rahmen der mFUND-Konferenz 2022 ging detailliert darauf ein, welche Spezifika von der Projektkonzeption bis zur -umsetzung zu berücksichtigen sind. Die wichtigsten Punkte können in der [Dokumentation der Veranstaltung](#) nachgelesen werden.

Innovative Lösungsansätze für kommunale Herausforderungen

1) Velo-Token HH – bessere Daten für eine gute Radinfrastruktur in Großstädten

Fragestellung und Herausforderung

Ergebnisse aus Datenerhebungen zum Radverkehr in der Stadt Hamburg hatten gezeigt, dass Radfahrende keineswegs immer eigens eingerichtete Radfahrstraßen oder ausgebaute Radwege bevorzugen, sondern teilweise auf andere Straßen ausweichen. Für eine genauere Analyse der Radfahrrouten und der Menschen, die sie hauptsächlich nutzen, fehlten bislang allerdings weiterführende Daten. Anstatt Daten von kommerziellen Anbieter*innen einzukaufen, möchte die Stadt Hamburg eigene Datenerhebungen vornehmen. Nur so kann die Stadt sicherstellen, dass die Datensätze die Radfahrprofile verschiedenster Zielgruppen umfassen. Insbesondere eher schwer erreichbare Gruppen wie Kinder oder Ältere sollen in den Auswertungen enthalten sein.

Persona und User Journey

Schritt für Schritt erstellte die Gruppe zunächst eine Persona, die beispielhaft für die anvisierte Zielgruppe steht. Dabei handelt es sich um die fiktive Person Jürgen Meyer, der 54 Jahre alt und vorwiegend mit dem Auto in Hamburg unterwegs ist. Die Gruppe beschrieb ihn als nicht besonders technikaffin. Er besitzt zwar ein Smartphone, nutzt dies jedoch nur für grundlegende Funktionen wie das Verschicken von Nachrichten. Daher verfügt er auch nur über drei Apps auf seinem Smartphone und lässt sich bei deren Einrichtung von seinen Kindern helfen. Jürgen Meyer ärgert sich gelegentlich über die Hamburger Kommunalpolitik und steht politischen Entscheidungen eher

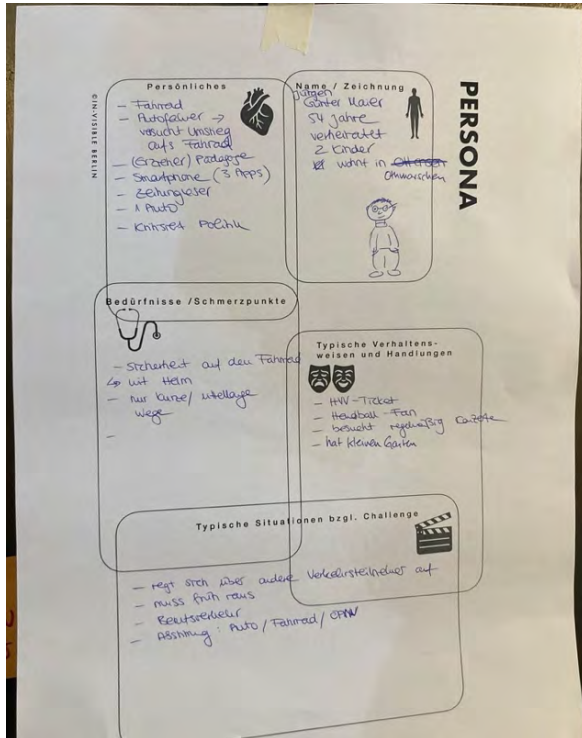


Abbildung 6 Persona-Entwicklung für die Gruppe Hamburg.

kritisch gegenüber. Sicherheit und gute Vorbereitung sind für ihn wesentliche Punkte in vielen Bereichen des Lebens. Neben dem Auto besitzt er auch ein Fahrrad, das er jedoch seit Langem nicht mehr genutzt hat.

In der User Journey für Jürgen Meyer legten die Teilnehmenden schließlich wichtige Herausforderungen für die Persona fest. So erdachten sie ein Szenario, in dem Jürgen Meyer für eine gewisse Zeit nicht über sein Auto verfügen konnte und sich dazu entschloss, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Allerdings musste er dann feststellen, dass sich seine reguläre Autostrecke mit dem Fahrrad nicht ohne Weiteres nachfahren ließ: dieser Weg war für Radfahrende schlicht

nicht geeignet. Über eine stadteigene Routing-App für Radfahrer*innen sollte Jürgen schließlich dazu motiviert werden, seine Bewegungsdaten mit der Kommune zu teilen, um auf diese Weise zu einer optimierten Radverkehrsinfrastruktur in Hamburg beizutragen.



Abbildung 7 Kreative Gruppenarbeit und User Journey für Jürgen Meyer.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Das Team rund um die Stadt Hamburg hatte dementsprechend versucht, einen Weg zu finden, um eine Person wie Jürgen Meyer dafür zu gewinnen, seine Daten mit der Stadt zu teilen. Die Gruppenmitglieder dachten dabei zunächst an eine eigens konzipierte App für Radfahrende. Nach und nach kristallisierte sich in der Gruppendiskussion jedoch heraus, dass die Voraussetzungen, um eine solche mobile Anwendung breitenwirksam unter den Radfahrer*innen Hamburgs zu etablieren, sehr hoch wären. Entsprechende Werbemaßnahmen hätten große finanzielle Lasten bedeutet. Darüber hinaus birgt die Datensammlung via Smartphone zwei weitere Probleme: Erstens werden Menschen ohne Smartphone oder mit nur geringen technischen Kenntnissen von dem Vorhaben mehr oder weniger ausgeschlossen. Ihre Routenprofile könnten also nicht berücksichtigt werden. Zweitens gibt es gerade in Deutschland innerhalb der Bevölkerung große datenschutzrechtliche Bedenken im Hinblick auf das Teilen von persönlichen Daten, auch wenn die Stadt eine Anonymisierung der Informationen garantiert. Eine Person wie Jürgen Meyer würde eine solche App vermutlich nicht nutzen und der Datenteilung nicht zustimmen.

Lösungsansatz

Ausgehend von diesem Denkprozess arbeitete die Gruppe an einer alternativen Lösung. Das Team war sich einig, dass eine niedrigschwellige Möglichkeit benötigt wird, um Routenprofile der Radfahrenden zu erheben. Sie entwickelten schließlich die Idee eines Token-Systems in Form von Beacons, die direkt an den Fahrrädern montiert werden. Diese kleinen drahtlosen Sender übermitteln an die unzähligen in der Stadt und an strategisch wichtigen Punkten platzierten Sensoren Signale. Dies erfolgt automatisiert und die Radfahrenden müssen keine Handydaten zur Verfügung stellen.

Die sogenannten Velo-Token müssten zahlreich an die Stadtbevölkerung verteilt werden und idealerweise nach Nutzer*innengruppen differenzierbar sein.

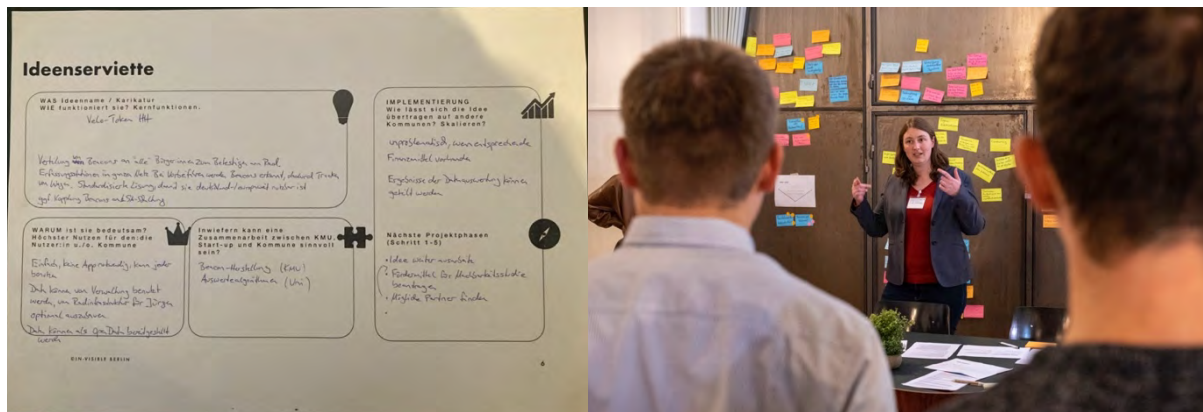


Abbildung 8 Ideenserviette und Ergebnispräsentation der Velo-Token HH.

Umsetzung und weitere Fragen

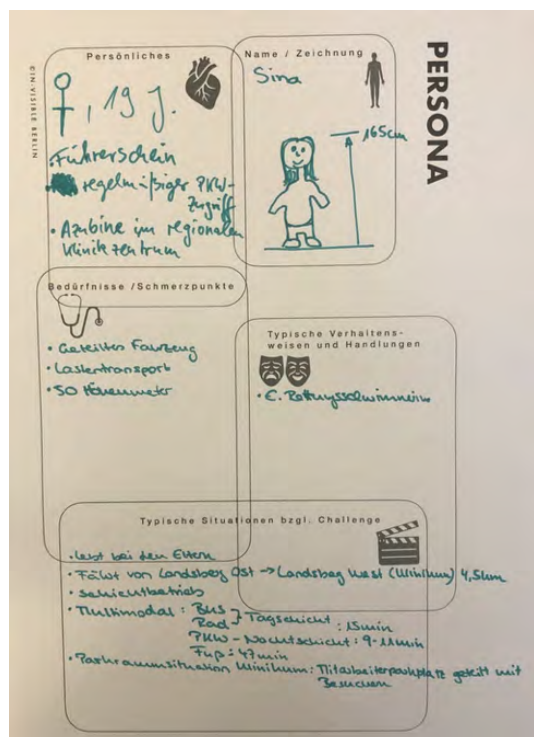
Für die Entwicklung und Nutzung eines Velo-Tokens sind jedoch noch viele Fragen offen: Wie können die Beacons über alle Bevölkerungsgruppen hinweg verteilt werden? Wie kann sichergestellt werden, dass sich die Daten nach Bevölkerungsgruppen unterscheiden lassen? Zudem dürfte auch nur eine bestimmte Person ein mit einem Sender ausgestattetes Fahrrad benutzen. Sobald sich mehrere Nutzer*innen ein Fahrrad teilen, könnte das die Datenanalyse verfälschen. Aus diesem Grund müsste in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie erfolgen, die unter Beteiligung verschiedener Akteur*innen aus Unternehmen und Behörden eruiert, ob die Entwicklung eines solchen Beacon-Systems überhaupt möglich und sinnvoll ist.

2) Stadtraum-Guthaben für ein besseres Raummanagement in der historisch gewachsenen Kleinstadt

Fragestellung und Herausforderung

Die grundlegende Frage in der Gruppenarbeit rund um die Kommune Landsberg am Lech war: Welche Umverteilungspotenziale der durch Autos genutzten Flächen gibt es, um die Bedarfe von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen besser zu decken?

Persona und User Journey



Als potenzielle Nutzerin entwickelte die Gruppe die Persona Sina, die 19 Jahre alt ist und derzeit eine Ausbildung zur Krankenschwester am Klinikum in Landsberg absolviert. Sie wohnt bei ihren Eltern und hat Zugriff auf das Familienauto. Regelmäßig fährt sie von Landsberg-Ost nach Landsberg-West zum Klinikum, dies sind ca. 4,5 Kilometer. Auf der Strecke muss sie etwa 50 Höhenmeter überwinden. Sina arbeitet im Schichtbetrieb. In der Tagesschicht benötigt sie für die Strecke mit Bus und Rad ca. 15 Minuten, in der Nachtschicht mit dem Pkw etwa neun bis 11 Minuten. Bei schlechtem Wetter bevorzugt sie das Auto.

Abbildung 9 Persona-Entwicklung für Sina.

Als Herausforderung erdachte die Gruppe folgendes Szenario der User Journey: Die in Schichten arbeitende Krankenschwester in Ausbildung fährt oft mit dem Auto zur Arbeit, da ihr Wohnort am anderen Ende der Stadt liegt und auf dem direkten Weg 50 Höhenmeter zu überwinden sind. Nach ihrer

Schicht möchte Sina noch in die Innenstadt, um ihre neue Brille beim Optiker abzuholen. Dort muss sie auf dem Radweg parken, da sie keinen anderen Parkplatz findet.

Lösungsansatz

Als Lösung für das Problem entwickelte die Gruppe die Idee eines Stadtraum-Guthabens. Bürger*innen der Stadt können sich bei Bedarf einen Parkplatz in der Stadt über das Guthaben buchen. Insgesamt würde weniger Parkraum benötigt, weil die Menge an Parkraum über das Guthaben gesteuert werden kann. Die Stadt könnte Bereiche umwidmen, um Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Raum in der Stadt zu geben. Der gewonnene Stadtraum könnte auch an Geschäfte vergeben werden, die dort besondere Aktionen realisieren oder gastronomische Angebote platzieren könnten.

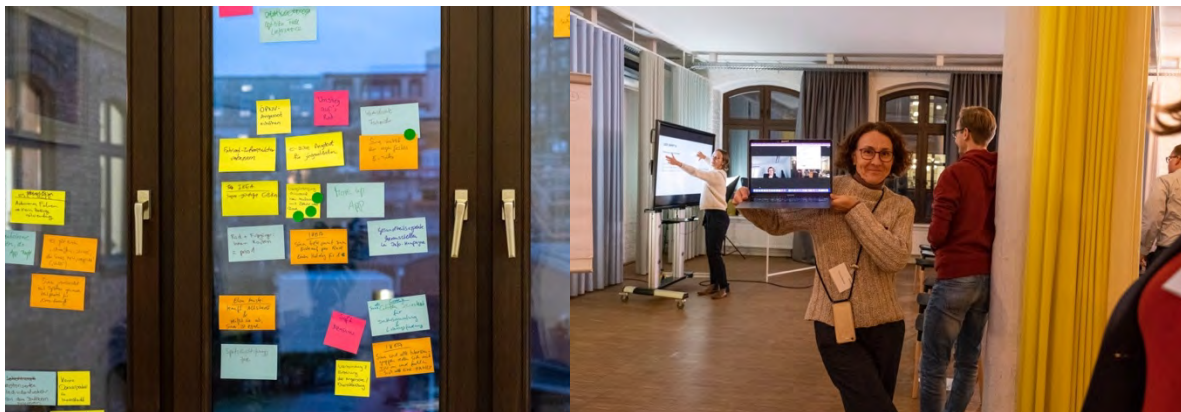


Abbildung 10 Hybride Gruppenarbeit mit dem online dazugeschalteten Vertreter der Kommune Landsberg am Lech.

Dieses Stadtraum-Guthaben erhalten alle Bürger*innen der Stadt. Das zeitbezogene Guthaben können Menschen nutzen, um festgelegte Stadträume nach eigenem Ermessen zu nutzen, um beispielsweise in der Stadt zu parken. Der Unterschied zu der bestehenden Situation: die Nutzung des Stadtraums wird mit dem Guthaben begrenzt. Ist das Guthaben aufgebraucht, wird das Parken in der Stadt sehr teuer. Das hat mehrere Effekte: Der Stadtraum wird zu einem knappen Gut, es steht also nicht mehr unbegrenzt jedem und jederzeit zur Verfügung. Die Bürger*innen werden angeregt, ihre Wege besser zu planen, um das Gut möglichst effizient zu nutzen. Besorgungen werden beispielsweise zusammengelegt, um nicht für jede einzelne Fahrt das Budget anzutasten. Insgesamt werden die Fahrten in die Stadt und damit auch die Zahl der parkenden Autos reduziert. Gleichzeitig führt die Einführung des Systems dazu, dass

die Menschen lernen, den Stadtraum als ein bedeutendes Gut zu erkennen, das viele Menschen nutzen wollen. Die Nutzung wird in der Folge nicht mehr als selbstverständlich angesehen. Idealerweise entsteht daraus ein Dialog zwischen der Verwaltung und den Bürger*innen über die Flächennutzung in der Stadt. Dies führt zu einer Demokratisierung des Stadtraums: Alle können mitreden und mitentscheiden, wie der Stadtraum verwendet wird.



Abbildung 11 Ideenserviette und Ergebnispräsentation des Stadtraum-Guthabens.

Die Persona Sina kann sich über das Guthaben einen Platz in der Stadt buchen, um ihre Brille in Ruhe abholen zu können. Sie hat die Gewissheit, dass sie einen Parkplatz bekommt und ist dadurch weniger gestresst. Sie vermeidet es zudem, falsch zu parken und damit andere Verkehrsteilnehmende zu behindern oder sogar zu gefährden.

Umsetzung und weitere Fragen

Das Stadtraum-Guthaben ist derzeit nur eine erste Idee. Die Umsetzung verlangt viele Schritte: Wie wird das Guthaben verwaltet? Wie kommen die Bürger*innen an das Guthaben? Wie wird es abgerechnet? Welches Volumen steht den Bürger*innen zu? Kann Guthaben auf andere Personen übertragen werden? Können Personen, die es nicht brauchen, ihr Guthaben abgeben? Was bekommen sie dafür? Diese Schritte müssten mit der Stadtverwaltung abgestimmt werden. Auch müsste geklärt werden, wie die Parkraumüberwachung verändert werden müsste, um Falschparken zu vermeiden bzw. zu verhindern.

3) Anreizsystem für eine Erweiterung des Mobility Data Space

Fragestellung und Herausforderung

Die Herausforderung dieser Gruppe war, die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen in Braunschweig besser aufeinander abzustimmen. Verkehrsteilnehmende müssen bei Fahrten durch die Stadt viele Wartezeiten in Kauf nehmen. Darüber hinaus ist die Priorisierung von Rettungsfahrzeugen und Fahrrädern undurchsichtig. Das liegt unter anderem daran, dass die unterschiedlichen Mobilitätssysteme voneinander getrennt geplant werden. Innerhalb der Verwaltung kommen Veränderungen in Planungsprozessen nur schleppend voran. Dies erschwert es, neue Verfahren einzubringen.

Persona und User Journey

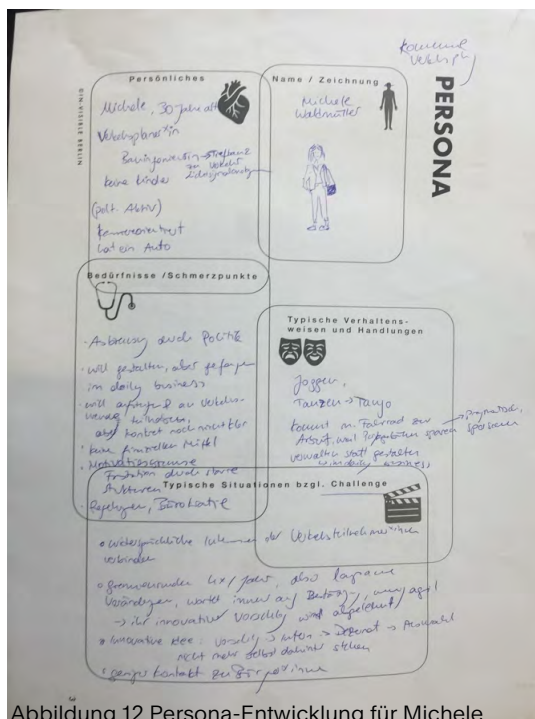


Abbildung 12 Persona-Entwicklung für Michele Waldmüller

Als Persona stand für die Gruppe eine Verwaltungsangestellte im Mittelpunkt. Michele Waldmüller ist 30 Jahre alt, Mitarbeiterin bei der Stadt, Verkehrsplanerin und Bauingenieurin für Tiefbau und Verkehr. Ihre Masterarbeit schrieb sie über die Steuerung von Lichtsignalanlagen. Sie ist sehr karriereorientiert und verfügt über ein Auto. In der Regel kommt Michele Waldmüller aber mit dem Fahrrad zur Arbeit, weil es neuerdings keine Parkplätze mehr am Stadthaus gibt.

Ein Problem, dem Michele Waldmüller als Stadtplanerin begegnen könnte, ist folgendes: Sie will die Schaltung der Lichtsignalanlagen

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



verbessern und benötigt dafür Daten verschiedener Mobilitätsanbieter*innen und anderer Akteur*innen. Es herrscht Unklarheit darüber, wer diese Daten zur Verfügung stellen könnte und wo sie zu finden sind. Außerdem erschweren verschiedene Dateiformate die Verarbeitung vorliegender Informationen.

Lösungsansatz

Die Lösung der Teilnehmenden des Ideensprints setzt bei den Mitarbeiter*innen der Verwaltung an. Ihnen soll das Auffinden und die Nutzung benötigter Daten erleichtert werden. Davon werden auch andere Stakeholder*innen profitieren. Wenn in der Stadt eine neue Idee umgesetzt werden soll, müssen die Daten dafür einfacher zugänglich sein.



Abbildung 13 Gemeinsam mit der Design Thinking-Expertin Alex Wolf arbeitet die Gruppe an einer Lösung für die Stadt Braunschweig.

Um die Verfügbarkeit von Daten zu erhöhen, wird ein Anreizsystem zum Teilen der Daten eingerichtet. Das Anreizsystem sieht vor, dass zunächst eigene Daten geteilt werden müssen, um Zugang zu den Daten anderer zu erhalten. Einige Daten stehen allen zur Verfügung, aber spezielle Daten bekommt man nur, wenn man selbst Daten bereitstellt. Dabei geht es nicht um einen direkten Austausch, sondern um eine Art Credit- oder „Karmasystem“, in dem man Punkte erhält, wenn man seine Daten teilt: Eine gute Tat hat so für die Handelnden langfristig eine positive Wirkung. Die Bereitstellung von Daten erfolgt möglichst in einem gängigen Datenformat, wobei derartige Details in einem nächsten Schritt festgelegt werden müssten.

Umsetzung und weitere Fragen

Für die Persona Michele Waldmüller bedeutet diese Lösung im Idealfall, dass sie nicht lange nach Daten suchen muss, sondern unmittelbar auf sie zugreifen kann. Die entsprechenden Akteur*innen haben die Daten bereits geteilt, sodass sie sie direkt nutzen kann. Viele Fragen sind jedoch noch offen: Wer verwaltet ein solches Creditsystem und wie werden Punkte vergeben? Wer kann sich am Anreizsystem beteiligen? Wie könnte hier ein niedrigschwelliger Zugang gewährleistet werden? Um das Anreizsystem umsetzen zu können, wäre zudem eine enge Zusammenarbeit mit dem Mobility Data Space vonnöten. Für eine Machbarkeitsstudie müsste zunächst ein Konzept erstellt und in einem weiteren Schritt eine Testphase eingeleitet werden.

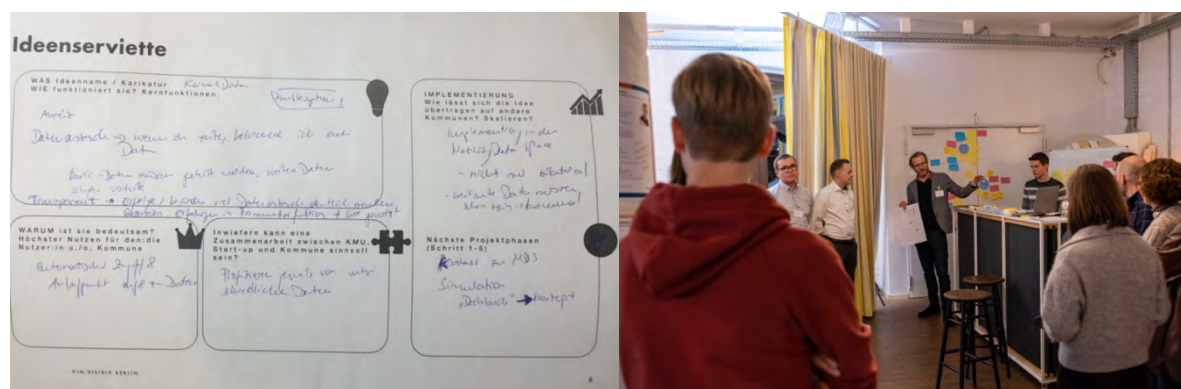


Abbildung 14 Ideenserviette und Ergebnispräsentation des Anreizsystems für Braunschweig.

Zusammenfassung und Ausblick

Am Ende eines intensiven, produktiven und unterhaltsamen Veranstaltungstages fiel das Fazit der Teilnehmenden sehr positiv aus. Sie verließen den Ideensprint mit einer vertieften Kenntnis der Design-Thinking-Methode, die sich selbstverständlich auch bei anderen Herausforderungen und Szenarien anwenden lässt. Darüber hinaus vernetzten sich die Teilnehmer*innen untereinander, lernten kommunale Vertreter*innen und aktuelle praktische Herausforderungen einzelner Regionen kennen. Die Expert*innen aus Hamburg, Braunschweig und Landsberg am Lech nahmen neue Impulse für ihre jeweiligen Mobilitätsplanungen mit nach Hause.

Gefördert durch:



Dieser Ideensprint stellte eine von mehreren Maßnahmen innerhalb des mFUND dar, die darauf abzielen, die Kooperation mit Kommunen zu fördern und zu erleichtern. In diesem Sinne war der Ideensprint ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu weiteren spannenden Projektkonstellationen und -ideen.

Anlaufstelle für praktische Tipps und Erfahrungsaustausch

Das Emmett-[Kommunen-Kit](#) enthält verschiedene Beiträge rund um die Zusammenarbeit mit Kommunen. Es wird laufend erweitert und soll zum einen Kommunen über Ansätze aus dem mFUND informieren und zum anderen mFUND-Projekte dabei unterstützen, digitale und datengetriebene Mobilitätslösungen mit und für Kommunen zu entwickeln.