Emmett

Veranstaltungsdokumentation

Der Verkehrssektor ist in Deutschland einer der größten Emissionstreiber. Um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, müssen die Emissionen im Verkehr bis 2030 im Vergleich zu 1990 um fast die Hälfte sinken.[1] Neue Ansätze, die auf Dateninnovationen basieren, können zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor beitragen.

In einem „Ideensprint“ der mFUND-Begleitforschung Move Mobility entwickelten knapp 30 Teilnehmer:innen kreative Vorschläge für eine solche klimafreundliche Mobilität.

Bei der Veranstaltung in Berlin wurden die Teilnehmer:innen dazu angeregt, in kleinen und diversen Teams nach Lösungen für einen klimafreundlicheren Verkehrssektor zu suchen. Sie erarbeiteten praktische Maßnahmen für vier verschiedene Herausforderungen (sogenannte Challenges), die derzeit einer Mobilitätswende entgegenstehen. An jeder Challenge arbeitete jeweils eine Gruppe. Die Challenges lauteten:

1. Akzeptanz des ÖPNV steigern
2. Anzahl der Autos reduzieren
3. Rad- und Fußinfrastruktur verbessern
4. Transport und Logistik stärker vernetzen und Alternativen zum Lkw entwickeln

Die vier heterogenen Teams setzten sich aus Vertreter:innen unterschiedlicher Branchen zusammen und wurden in Design-Thinking-Sprints professionell angeleitet, um kreative Ideen zur Lösung der Herausforderungen entwickeln zu können. Sie erlernten neue Methoden für ein problemorientiertes Denken, die Analyse von Zielgruppen und die verschiedenen Schritte hin zur Ideenentwicklung. Im Laufe des Veranstaltungstages formulierten die Teams konkrete Lösungsansätze für die jeweiligen Challenges, die sie mit einem Storytelling-Ansatz auf kreative Weise allen Teilnehmer:innen präsentierten. Besonders der Austausch untereinander und die kreative Teamarbeit waren fruchtbar für die Ideenentwicklung.

Zwei Impulsvorträge zu Beginn der Veranstaltung lieferten Inspiration für die spätere Gruppenarbeit. Die Referent:innen stellten einige Projektideen und datengetriebene Ansätze vor, beispielsweise zur Förderung der Energiewende im Verkehr oder zum multimodalen Verkehrsmanagement.

[1] https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672#:~:text=Im%20Vergleich%20zu%201990%20m%C3%BCssen,Kraftstoffen%20und%20CO2%20%2DBepreisung%20gelingen.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft

Programm

9:00 Uhr | Ankommen, Frühstücken, Kennenlernen

TEIL 1: Begrüßung und Impulse
10:00 Uhr | Begrüßung und Einführung, Move Mobility, iRights.Lab
10:10 Uhr | Begrüßung, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Referat DP 24
10:15 Uhr | Impulsvortrag von Frederike Pfeiffer, IKEM
10:25 Uhr | Impulsvortrag von Maita Schade, Agora Verkehrswende
10:35 Uhr | Fragen und Antworten, Diskussion

TEIL 2: Gruppenarbeiten in Ideensprints I
10:40 Uhr | Einführung
11:00 Uhr | Sprint I in Gruppen: Im ersten Sprint lernten die Teilnehmer:innen die Prinzipien und Methoden des Design Thinkings kennen und entwickelten ein gemeinsames Problemverständnis für Herausforderungen im Themenbereich klimafreundliche Mobilität.
11:45 Uhr | Einführung Methode: Problemverständnis und Storytelling
12:15 Uhr | Akteur:innen und Nutzer:innen identifizieren
12:35 Uhr | Mittagspause vor Ort und Vernetzung

TEIL 3: Gruppenarbeiten in Ideensprints II
13:30 Uhr | Einführung Methode: Ideenkreation
13:55 Uhr | Sprint II in Gruppen: Im zweiten Design-Thinking-Sprint entwickelten die Teilnehmer:innen konkrete Ideen und Lösungsansätze für die definierten Zielgruppen in Bezug auf deren Herausforderungen für klimafreundliche Mobilität.
15:15 Uhr | Pause und Vernetzung
15:35 Uhr | Einführung Methode: Ergebnisaufbereitung und Pitching
15:45 Uhr | Sprint III in Gruppen: Die Teilnehmer:innen vertieften ihre Kenntnisse zu Pitching und Storytelling. Die Ideen und Lösungsansätze wurden in einem frei gewählten Format, zum Beispiel einer Präsentation, konkret ausgearbeitet und greifbar gemacht.
16:15 Uhr | Vorträge
17:00 Uhr | Abschließende Worte, Move Mobility

mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft
Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Vorträge von Frederike Pfeifer, IKEM und Maita Schade, Agora Verkehrswende

Gruppenarbeit und Austausch

Digitale Perspektiven für ein klimaneutrales Deutschland

Der Verkehrssektor ist aktuell zu 20 Prozent für die Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich.[2] Damit die Anforderungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen und des Bundesklimaschutzgesetztes für das Jahr 2030 erfüllt werden können, müssen die Treibhausgasemissionen im Verkehr deutlich sinken. Mögliche Schritte dahin stellte Maita Schade vom Thinktank Agora Verkehrswende zu Beginn des Ideensprints vor und betonte vor allem den Wert datenbasierter und digitaler Lösungsansätze, mit denen in allen Sektoren positive Effekte erzielt werden können: im Nahverkehr etwa, weil er bedarfsorientierter gestaltet werden kann, oder im Parkraummanagement, das digitalisiert effektiver umgesetzt werden kann. Weitere mögliche Schritte sind die Steigerung der Pkw-Auslastung sowie die Schaffung von Anreizen, statt des Autos den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren.

[2] https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft

Das Projekt „ÖV-Atlas“ ist ein Beispiel dafür, wie Daten die bedarfsgerechtere Planung des öffentlichen Nahverkehrs fördern können: Die deutschlandweit erfassten Abfahrten von Bus und Bahn verschaffen einen Überblick über die unterschiedlich ausgeprägte Dichte des ÖV-Netzes in Deutschland. Dadurch werden Defizite in der ÖV-Infrastruktur und in der Standardisierung von ÖV-Daten deutlich, denn Verkehrsverbünde nutzen verschiedene Standards zum Speichern ihrer Daten, wodurch der Austausch und die Kommunikation zwischen Verkehrsverbünden erschwert werden.

Daten und Digitalisierung für eine klimafreundlichere Mobilität aus rechtlicher Sicht

Damit der rechtliche Rahmen für digitale Veränderungen hin zu mehr Klimaneutralität geschaffen werden kann, analysieren die Mitarbeitenden vom Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) den Status quo der Rechtsprechung. Frederike Pfeiffer von IKEM beleuchtete in ihrem Vortrag vor allem hemmende Faktoren für eine Weiterentwicklung aktueller digitaler und datenbasierter Entwicklungsprozesse im Bereich der Mobilität. In Deutschland sind dafür Vorgaben auf unterschiedlichen Ebenen relevant, zum Beispiel das bundesweite Personenbeförderungsgesetz, das Berliner Mobilitätsgesetz oder europäische Datenrichtlinien. In diesem Zusammenhang untersucht IKEM Möglichkeiten, mithilfe von Dateninnovationen eine Gesamtkoordination unterschiedlicher Verkehrsträger zu erreichen. Verschiedene Verkehrsmittel vom Schiff bis hin zum Auto sollen sowohl in ländlichen als auch in städtischen Gegenden effizienter und damit klimaschonender eingesetzt werden können. Derartigen Vorhaben steht aktuell jedoch noch eine ungenaue Rechtslage entgegen. Ungeklärt ist nach wie vor, ob der Gesetzgeber einheitliche Standards für die Verarbeitung und den Austausch von Daten vorschreiben soll. Grundsätzlich sollten datenbasierte Lösungen nicht als Selbstzweck gesehen werden – sie sind vielmehr ein Hilfsmittel auf dem Weg zu einer klimaneutraleren Mobilität.

Mit Design-Thinking-Methoden Menschen und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellen

mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft
Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Rea Eldem und Deborah Kohn von IN-VISIBLE führten durch den Design-Thinking-Prozess

Die Teilnehmer:innen wurden in die Konzepte und Annahmen des Design Thinkings eingeführt. Design Thinking beschreibt eine ergebnisoffene Methode, mit der Gruppen nutzer:innenzentriert und problemorientiert an Lösungen arbeiten können. Das Ziel ist, von einer bestimmten Nutzer:innengruppe ausgehend, konkrete und umsetzbare Ideen zu entwickeln und sich nicht gleich zu Anfang von Schwierigkeiten hemmen zu lassen. Die Methode gibt eine klare Struktur vor, bei der für die einzelnen Arbeitsschritte nur kleine Zeitfenster zur Verfügung stehen.

Um verschiedene Mobilitätsbereiche abdecken zu können, fanden sich die Teilnehmer:innen in Teams zusammen, die einzelnen Challenges (siehe oben) zugeteilt waren. In diesen Kleingruppen haben die Teilnehmer:innen zuerst Haupt-Stakeholder:innen und Personas herausgearbeitet und diskutiert, mit welchen Mobilitätsproblemen diese konfrontiert sind. Daraufhin legten sie fest, welches dieser konkreten Probleme gelöst werden soll. An dieser Stelle erfolgte eine erste Fokussierung, welche „Schmerzpunkte" (sogenannte Pain Points) in den Bereichen ÖPNV, Auto- und Güterverkehr sowie Rad- und Fußverkehr angegangen werden müssen, um das aktuelle Mobilitätsverhalten in den unterschiedlichen Sektoren zu verändern.

Daraufhin überlegten die Teilnehmer:innen, wie sie das zuvor identifizierte Problem lösen könnten. Zunächst sollten erste Ideen vage formuliert und dabei groß gedacht werden. Erst in einem zweiten Arbeitsschritt fand eine Diskussion der so entstandenen vielfältigen Vorschläge statt, die anschließend innerhalb der Gruppesortiert, kategorisiert und bewertet wurden. Erst dann wurde eine Entscheidung getroffen, welche Idee konkret weiterverfolgt und ausgearbeitet werden sollte. Hierbei sollten sich die Gruppen daran orientieren, dass die Ansätze datengetrieben, umsetzbar und innovativ sein sollten. Schließlich stellten alle vier Gruppen ihre Ansätze mit kreativen Pitches vor und diskutierten sie mit den übrigen Teilnehmer:innen.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Mit Zettel und Stift arbeiteten die Gruppen an Stehtischen an ihren Ideen

Vier Ideen für eine klimafreundlichere Mobilität

Mithilfe der Desing-Thinking-Sprints konnten die Teilnehmer:innen bereits sehr konkrete Ideen für die Zukunft der Mobilität erarbeiten, die auf digitalen und datenbasierten Lösungen aufbauen. Sie veranschaulichten ihre Ergebnisse am Beispiel konkreter Zielgruppen und Personas in den Bereichen ÖPNV, Straßenverkehr, Fuß- und Radverkehr sowie Güterverkehr und Logistik.

1. **On-Demand-Mobilität mit dem „Superbus“**

Ausgangsproblem und Zielgruppe(n)
Besonders in ländlichen Räumen nutzen viele Menschen das Auto, unter anderem auch, weil der ÖPNV nicht ausreichend ausgebaut ist, ihre Bedürfnisse nicht befriedigen kann und zu teuer ist.

Eine Autofahrerin ist Barbara. Sie ist 38 Jahre alt und hat zwei Kinder, ist alleinerziehend, arbeitet als Krankenschwester und verfügt über ein eher geringes Einkommen. Durch ihre festen Arbeitszeiten und ihre Verantwortung als Mutter hat sie kaum Freizeit und Flexibilität in ihrem Alltag.

Notizen aus der Brainstorming-Phase

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft

Die Idee und Umsetzung
Um Barbara trotz der Vorzüge, die das Auto für sie bringt, ein für sie passendes Angebot mit dem öffentlichen Verkehr unterbreiten zu können, könnte ein betriebliches Mobilitätsmanagement hilfreich sein. Dabei würden ihre Kosten für beruflich bedingte Fahrten und für Fahrten rund um ihre Kinder subventioniert. Die ÖPNV-Infrastruktur wird um das zusätzliche Angebot durch den On-Demand-„Superbus“ erweitert, der in Barbaras Gemeinde fährt und flexibel buchbar ist. Die Geräumigkeit des Busses ermöglicht den Transport von größeren Taschen oder Einkäufen, dennoch ist der Bus gleichzeitig so klein, dass er sich auch gut in kleineren Straßen und Gassen bewegen kann.

2. Lokale und flexible Mitfahrgelegenheiten finden

Ausgangsproblem und Zielgruppe(n)
Die Flexibilität, die durch private Pkw gewährleitet wird, ist besonders praktisch für Personen, die Arbeit, Familie und Freizeitaktivitäten miteinander verbinden, da diese Aktivitäten häufig an verschiedenen Orten stattfinden. Oftmals werden jedoch Strecken mit dem privaten Pkw nur von einer Person zurückgelegt, sodass die weiteren Sitzplätze im Auto unbesetzt bleiben. Ein 40-jähriger Familienvater beispielsweise benötigt aktuell neben dem öffentlichen Verkehr häufig ein weiteres Verkehrsmittel, um von A nach B zu kommen. Er nutzt dafür häufig das Auto. Neben dem CO_2-Austoß ist das Auto auch aus finanzieller Sicht nicht die effizienteste Fortbewegungsart.

Die Idee und Umsetzung
Die Lösung könnte eine lokale Uber-Community sein. Durch ein aktives, gegenseitiges Mitfahren werden individuelle Fahrten gebündelt. Mit einer App wären die Kommunikation und Organisation einfach möglich. Auf diese Weise könnten Menschen sich gegenseitig mitnehmen und den Autoverkehr reduzieren, ohne auf die Flexibilität verzichten zu müssen. Die Idee, dass Personen nicht befördert werden, um Geld zu verdienen, steht im Vordergrund. Es geht vielmehr darum, andere Personen in ähnlichen Situationen mitzunehmen, die das gleiche Ziel haben. Dieses Mitfahrsystem könnte beispielsweise mit einem Punktesystem geregelt werden. Wer Personen mitnimmt, bekommt dafür Punkte, die eingelöst werden können, um mitgenommen zu werden. Somit kann sichergestellt werden, dass ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Mitnehmen und Mitfahren besteht.

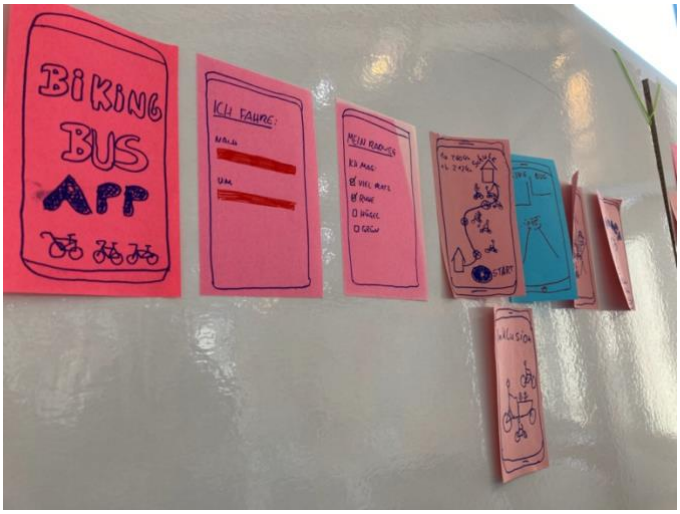
3. Der „Biking Bus" für den sicheren Radverkehr

Ausgangsproblem und Zielgruppe(n)
Der Fuß- und Radverkehr muss gegenüber dem Autoverkehr priorisiert werden. Gerade bei kürzeren Strecken stellt der Fuß- und Radverkehr eine Alternative zum Auto dar. Einer dieser Wege ist der Schulweg von Kindern wie der sechsjährigen Matilda. Sie müsste nicht von den Eltern mit dem Auto gebracht werden, wenn der Weg zur Schule mit dem Fahrrad für sie sicherer wäre. Häufig wählen Eltern für den Schulweg das Auto, weil sie um die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr bangen. Durch die vielen individuellen Fahrten zur Schule werden diese zu neuralgischen Punkten, an denen sich Fußgänger:innen oder Radfahrende an Autos vorbeischlängeln müssen. Ein Teufelskreis, für dessen Durchbrechen verschiedene technische Voraussetzungen erfüllt sein und gute Anreize geschaffen werden müssen. Um mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren und dadurch viele klimaschädliche Kurzstrecken mit dem

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
mFUND
Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft

Auto zu vermeiden, müssen Ängste abgebaut und positive Effekte hervorgehoben werden. Dabei soll eine datengetriebene Lösung mit KI-Ansätzen helfen.

Die Idee
Eine Lösung, um das Fahrradfahren für das Kind angenehmer zu gestalten, ist die Vernetzung mit anderen Kindern, die ebenfalls den Schulweg mit dem Rad bestreiten, denn: die Masse gibt Sicherheit. Dies erfolgt mithilfe einer App, die Schulwege bündelt und mit deren Hilfe „Biking Bus"-Strategien realisiert werden können. Möglichst große Teile von Schulstrecken können mithilfe dieser Anwendung gemeinsam in der Gruppe gefahren werden. Das erhöht die Sicherheit und baut Ängste ab, da größere Gruppen an Radfahrenden leichter zu erkennen sind und durch eine rücksichtsvolle Fahrtengestaltung aufeinander achtgeben können. Die App zeigt mithilfe georeferenzierter Daten in Echtzeit an, wo sich gerade eine fahrende Gruppe befindet, der man sich anschließen kann. Ein Algorithmus berechnet darüber hinaus, wann und wo eine Gruppe zu finden ist, die den gleichen Weg fährt wie man selbst. Rund um die Schule wird eine großzügig bemessene autofreie Zone eingerichtet, um auch die Eltern zu motivieren, ihre Kinder mit dem Rad fahren zu lassen bzw. sie mit dem Fahrrad zu begleiten. Mobilitätseingeschränkte Kinder werden von Radpat:innen begleitet. Zudem gibt es ein Anreizsystem, das ebenfalls mithilfe der App funktioniert: Die Schulklasse, die am Ende eines zuvor definierten Zeitraums die meisten gefahrenen Kilometer gesammelt hat, erhält einen Preis.



So könnte sie aussehen – Mock-ups der „Biking Bus"-App

Die Umsetzung
Für die Umsetzung eines Pilotprojekts des „Biking Bus" müssten zunächst Projektgelder eingeworben werden. Darüber hinaus ist eine Pilotschule in diese erste Umsetzungsphase einzubinden. Bei dem technischen Bau der Anwendung ist auf eine Skalierbarkeit der Anwendungsfälle sowie auf ausreichend Datenschutz zu achten.

4. CO_2-freundliches Routing von Lieferdiensten

Ausgangsproblem und Zielgruppe(n)
Pakete werden häufig zu Zeiten geliefert, zu denen die Adressat:innen sich nicht an der Lieferadresse aufhalten. Sie können die Pakete nicht entgegennehmen und diese werden in der Regel daraufhin zu einem Paketshop gebracht. Unter anderem durch

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
mFUND Das Startkapital für die Mobilität der Zukunft
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

diese unnötigen zusätzlichen Wege und die wachsende Anzahl an Lieferungen nimmt der Straßenverkehr zu und verursacht zusätzliche Treibhausgasemissionen.

Die Endnutzer:innengruppe von Logistik und Güterverkehr sind Personen, die in ihrem Alltag verschiedene Stationen verbinden müssen. Dazu zählt auch das Abholen von Paketen. Damit das möglichst einfach ist, könnten Kalender, Wegedaten und Kaufdaten miteinander abgeglichen und verbunden werden. Die Idee ist, das Paket dann dort vorzufinden, wo man sich sowieso in der Woche aufhält. So könnten Wege und persönlicher Stress reduziert werden.

Die Idee
Eine Lösung ist die engere Vernetzung und bessere Kommunikation zwischen Lieferdiensten untereinander und mit den Adressat:innen. Dies hat den Vorteil, dass Lieferungen besser in den Alltag integriert werden können, beispielsweise in den Alltag der 36-jährigen Anne. Die berufstätige Mutter hat einen streng getakteten Alltag, ist nur zu bestimmten Zeiten morgens und abends zu Hause und kann auf Terminverschiebungen oder spontane Änderungen nicht flexibel reagieren. Durch die Möglichkeit, nicht nur einen Ort als Lieferziel angeben zu können, wird ihr Einkaufserlebnis besser an ihre persönlichen Bedarfe angepasst. In einer App bekommt sie die Lieferzeit an eines ihrer angegebenen Lieferziele angezeigt.
Die Umsetzung

Durch den transparenteren Austausch von Daten zwischen Speditionen können Aufträge und Lieferungen gebündelt werden. Die flexible Auswahl des Lieferziels ermöglicht es, dass Speditionen ihre Routen hinsichtlich des CO_2-Ausstoßes planen.

Präsentation der Ergebnisse aus der Gruppe „Transport und Logistik“

Wie es mit den Ideen weitergehen kann

Aufbauend auf diesen kreativen Ansätzen sollen die Gespräche fortgeführt werden. Die Teilnehmer:innen des Ideensprints sind eingeladen, sich an verschiedenen Veranstaltungen und Formaten der mFUND-Begleitforschung zu beteiligen. Dazu gehört ein weiterer Ideensprint am 25. August 2022 zum Thema ländliche Räume, der für einige der hier entwickelten Konzepte gute Anknüpfungspunkte und Raum für

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

die Weiterentwicklung bietet. Ferner findet ein Workshop zum Thema wirtschaftliche Verwertung von Projekten statt, in dem die Teilnehmer:innen diskutieren können, wie aus ihren Ideen erfolgreiche Produkte werden können. Dieser Workshop ist Teil des Programms der diesjährigen mFUND-Konferenz am 13. und 14. September 2022. Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, die im Ideensprint entwickelten Ideen weiterzuentwickeln und in Projektförderungen einfließen zu lassen. So wäre eine Bewerbung mit der Idee beim Deutschen Mobilitätspreis denkbar, um auf diesem Wege weitere Stakeholder:innen im Mobilitätsbereich für die Ansätze zu begeistern. Außerdem können mit dem EXIST-Gründungsstipendium oder den mFUND-Förderrichtlinien 1 und 2 Gelder für Pilotprojekte eingeworben werden. Bei Beratungsbedarf stehen die Expert:innen vom mFUND unter mFUND@bmdv.de zur Verfügung.

Unsere Ideensprints

In den Ideensprints wollen wir die Teilnehmer:innen aktivieren und sie ins Handeln bringen, indem sie angeregt werden, eigene Ideen zu einem bestimmten, komplexen Thema oder neue Projektideen zu entwickeln. Deswegen nutzen wir hierbei innovative Formate, arbeiten intensiv und lange mit einer kleinen Teilnehmer:innenzahl. Ideensprints finden als Präsenzveranstaltungen mit aktuellen und potenziellen mFUND-Projekten zum gemeinsamen Erarbeiten kreativer Ideen und Lösungen statt. Der Schwerpunkt liegt auf partizipativen Prozessen, indem ein Fachpublikum aus unterschiedlichen Bereichen (Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft etc.) aktiv an einzelnen Programmpunkten beteiligt wird.

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 der Projekte der Forschungsinitiative mFUND (Modernitätsfonds) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Emmett dient der 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: 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-Frauennetzwerk *Women in Datadriven Mobility* (WDM): https://emmett.io/article/das-potenzial-geschlechterspezifischer-daten-fuer-mobilitaetsprojekte

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages