



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



# Forschungsagenda Nachhaltige urbane Mobilität



# Forschungsagenda Nachhaltige urbane Mobilität

## 1. Einordnung

Die Agenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ skizziert, wie mit Unterstützung der Forschung die nachhaltige Gestaltung urbaner Mobilitätssysteme gelingen kann. Die Forschungsagenda ist die Grundlage und der strategische Rahmen für die Forschungsförderung sowie die innovationspolitische Begleitung des BMBF im Themenbereich systemische urbane Mobilität.

Die Forschungsagenda integriert die Ergebnisse partizipativer Konsultationsprozesse, in deren Rahmen zahlreiche Expert/inn/en aus Wissenschaft, Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ihre Perspektiven, Bedarfe und Ideen eingebracht haben:

- Im Jahr 2017 führte das BMBF den Agenda-Prozesses „Nachhaltige urbane Mobilität“ durch (siehe [www.fona.de/de/22177](http://www.fona.de/de/22177)). In einem mehrstufigen Prozess wurden Forschungs- und Entwicklungsbedarfe für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Städten identifiziert. Zentrale Botschaften aus dem Agenda-Prozess sind in der „Berliner Erklärung“ zusammengefasst ([www.fona.de/mediathek/pdf/Berliner\\_Erklärung.pdf](http://www.fona.de/mediathek/pdf/Berliner_Erklärung.pdf)).
- 2017/2018 fand der Agenda-Prozess zur thematischen Weiterentwicklung der Sozial-ökologischen Forschung statt (siehe [www.fona.de/de/23072](http://www.fona.de/de/23072)). Hierzu wurde im Rahmen von Workshops, einer Online-Konsultation und einer Agenda-Konferenz u.a. das Themenpapier „Mobilität und Verkehr“ entworfen, diskutiert und weiterentwickelt ([www.fona.de/mediathek/pdf/SOEF\\_Agenda-Konferenz2018\\_Themenpapier\\_Mobilität\\_8.pdf](http://www.fona.de/mediathek/pdf/SOEF_Agenda-Konferenz2018_Themenpapier_Mobilität_8.pdf)). Es stellt wichtige Forschungsbedarfe in den Bereichen Mobilitätsbedarf und Verkehrsverhalten, Gütertransporte und Transformationsprozesse dar.

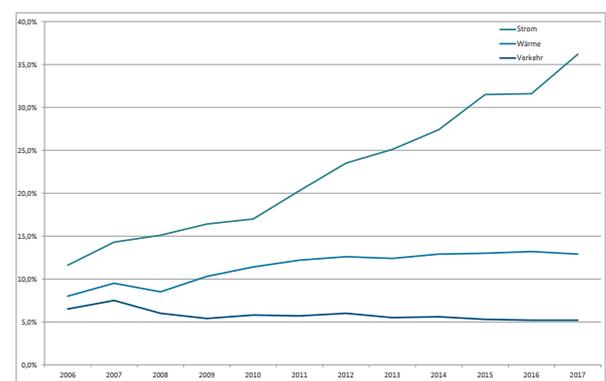
Die Forschungsagenda konkretisiert das Strategische Leitthema „Mobilität und Warenströme“ der Strategischen Forschungs- und Innovationsagenda Zukunftsstadt und entwickelt dieses weiter. Sie etabliert „Nachhaltige urbane Mobilität“ als neuen thematischen Schwerpunkt der Leitinitiative Zukunftsstadt. Mit der Leitinitiative zielt das BMBF innerhalb des Rahmenprogramms Forschung für Nachhaltige Entwicklung

(FONA<sup>3</sup>) auf praxisrelevante, forschungsbasierte Impulse für die Transformation städtischer Systeme. Die Forschungsagenda trägt zudem zur Umsetzung der Mission „Eine sichere, vernetzte und saubere Mobilität“ der Hightech-Strategie 2025 der Bundesregierung bei ([www.hightech-strategie.de/de/mobilitaet-1721.php](http://www.hightech-strategie.de/de/mobilitaet-1721.php)).

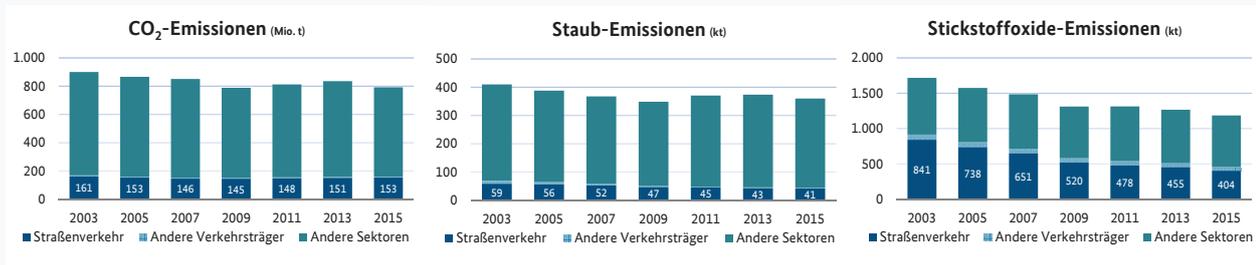
## 2. Wandel der Mobilität auf Nachhaltigkeit ausrichten

Mobilität ist eine unverzichtbare Grundlage unserer ökonomischen, sozialen und kulturellen Aktivitäten. Die möglichst reibungslose Bewegung von Personen, Gütern und Ideen prägt die individuellen Teilhabemöglichkeiten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt, ermöglicht Innovationen und ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor. Der stetig zunehmende Verkehr belastet jedoch Menschen und Umwelt, insbesondere durch klimaschädigende Treibhausgasemissionen, lokale Schadstoffbelastungen, Lärm und Flächenverbrauch. In Städten sind insbesondere Bevölkerungsgruppen mit niedrigem sozioökonomischem Status zum einen von gesundheitlichen Problemen aufgrund von Verkehrslärm und -schadstoffemissionen betroffen und zum anderen von sozialer Segregation. Zudem stoßen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse schon heute aufgrund von fehlenden, überlasteten und/oder teils nicht ausreichend zugänglichen Infrastrukturen an Grenzen.

**Abbildung 1: Anteil erneuerbarer Energien an den Verbrauchssektoren (Quelle: BMWi/AGEE-Stat 2018)**



**Abbildung 2: Entwicklung der Schadstoffemissionen des Verkehrs und anderer Sektoren (Quelle: BMVI, Verkehr in Zahlen 2017/2018)**



Gleichzeitig kündigen sich Entwicklungen an, die das Potential haben, Mobilität grundlegend zu verändern. Dabei handelt es sich um Entwicklungen technologischer Natur, aber auch um neue Verhaltensmuster entlang sich verändernder Werte und Einstellungen. Digitalisierung, Elektrifizierung und Automatisierung eröffnen Möglichkeiten für neue Mobilitätsangebote und -muster. Ebenso können verstärkte Präferenzen für aktive und intermodale Mobilität sowie eine sinkende Bedeutung des individuellen Besitzes motorisierter Verkehrsmittel Chancen für eine nachhaltigere Mobilität darstellen.

Derzeit ist eine klare Entwicklung des Verkehrssektors hin zur Nachhaltigkeit jedoch noch nicht zu erkennen. In Bezug auf die Treibhausgasemissionen wird der Verkehr als „großes Sorgenkind“ betrachtet. Weitere Schadstoffausstöße verringern sich nur langsam, der Anteil erneuerbarer Energien stagniert auf einem sehr niedrigen Niveau.

Zudem können die beschriebenen Trends auch negative Auswirkungen haben, z.B. wenn digitale Mobilitätsangebote nicht für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sind oder eine Zunahme der Verkehrsleistung Effizienzgewinne übersteigt (Rebound-Effekt). Weiterhin beeinträchtigen verfestigte Handlungsroutinen sowie historisch gewachsene Governance-, Infra- und Siedlungsstrukturen das Innovations- und Nachhaltigkeitspotential.

Fördermittelgeber auf Bundes- (v.a. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) sowie für Wirtschaft und Energie, BMWi) und Landesebene unterstützen bisher in erster Linie die Technologieentwicklung und den Infrastrukturaufbau im Bereich der Elektromobilität. Hierdurch werden wichtige (technologische) Grundlagen für einen saubereren Verkehr gelegt. Damit diese im Sinne einer nachhaltigen

Mobilität Wirkungen entfalten, sind jedoch Forschung und Entwicklung in weiteren Bereichen notwendig - Forschung, die die Möglichkeiten neuer Technologien mit Gestaltungsoptionen insbesondere auf der kommunalen Ebene und den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger/innen zusammenbringt. Es gilt, durch eine systemische Betrachtung auf der Basis von neuen Technologien, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen zu Nachhaltigkeitsinnovationen für die Mobilität von morgen zu kommen.

**Abbildung 3: Auswertung der Titel und Kurzbeschreibungen von Projekten zu Mobilität, die aus Bundesmitteln gefördert werden**



Angesicht der dynamischen Entwicklung neuer Technologien und Mobilitätsmuster brauchen wir Forschung zu den Wirkungen verschiedener Verkehrsangebote und den Gestaltungsoptionen nachhaltiger Mobilität.

### 3. Zielbild: Nachhaltige urbane Mobilität

Die Forschungsagenda ist am Ziel der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet - mit Fokus auf Mobilität in urbanen Räumen sowie Stadt-Umland-Regionen.

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung sind international in der Agenda 2030 mit den 17 Sustainable Development Goals (SDG) definiert. Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie von 2016 leitet aus den internationalen Zielen Prioritäten für Deutschland ab.

Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie fordert eine Entwicklung, die „gleichermaßen den **Bedürfnissen der heutigen sowie künftiger Generationen gerecht** [wird] – in Deutschland sowie in allen Teilen der Welt – und ihnen ein Leben in voller Entfaltung ihrer Würde ermöglichen[t]. Dafür bedarf es einer **wirtschaftlich leistungsfähigen, sozial ausgewogenen und ökologisch verträglichen Entwicklung**, wobei die planetaren Grenzen unserer Erde zusammen mit der Orientierung an einem Leben in Würde für alle die absolute äußere Beschränkung vorgeben“ (Bundesregierung 2016, S. 24).

Die Agenda 2030 konkretisiert die allgemeine Zielsetzung durch 17 Einzelziele und 169 Unterziele. Zentral für urbane Mobilität ist das SDG 11 „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“ und insbesondere Unterziel 11.2: „Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren,

zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen“.

Nachhaltige urbane Mobilität minimiert ökologische Belastungen, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung und fördert die soziale Teilhabe. Nachhaltige urbane Mobilität wird konkret, wenn Städte und Stadtgesellschaften lokal passende Konzepte entwickeln und umsetzen.

Daneben fordert Ziel 9.4, dass die Infrastruktur modernisiert werden soll „um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien“. Konsum und Produktion sollen gem. Ziel 12.2 die „nachhaltige Bewirtschaftung und effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen“ sicherstellen. Und Ziel 13.2 fordert, „Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen“ einzubeziehen. In der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie werden die Ziele mit Indikatoren unterlegt. Für (urbane) Mobilität relevant ist, dass die Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr begrenzt, der Endenergieverbrauch im Verkehr reduziert (um 15-20 % bis 2030, Basis: 2005), die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln verringert und die Treibhausgasemissionen drastisch (um 80-95 % bis 2050, Basis: 1990) gesenkt werden sollen.

#### Nachhaltige urbane Mobilität...



minimiert verkehrsbedingte Emissionen (insbesondere von Treibhausgasen, Schadstoffen, Feinstaub Lärm) und den Ressourcenverbrauch (Flächeninanspruchnahme, Umweltschäden, Rohstoffeinsatz),



gewährleistet individuelle Bedürfnisse, Sicherheit, eine freie Entfaltung und die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen,



stärkt die gesellschaftliche Wohlfahrt, Wettbewerbsfähigkeit und Qualität des Wirtschaftsstandorts Stadt.

Wie diese Anforderungen konkret miteinander vereinbart und welche Schwerpunkte gesetzt werden, sind Fragen politischer und gesellschaftlicher Aushandlungsprozesse. Es ist Aufgabe von Kommunen zusammen mit den relevanten Akteuren aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft lokal passende Antworten zu finden.

## 4. Nachhaltige Lösungen durch systemische, transdisziplinäre Forschung

Nachhaltige urbane Mobilität gelingt, wenn die Chancen neuer Technologien, ein sich änderndes Mobilitätsbewusstsein und -verhalten sowie die spezifischen Gegebenheiten vor Ort zusammengebracht werden. Notwendig hierfür und Kern der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ ist eine systemische, transdisziplinäre Mobilitätsforschung.

Das Zusammenspiel von Technologien, Stadt- und Infrastrukturplanung, sozialem Verhalten sowie gesellschaftlichen und individuellen Bedürfnisse an Mobilität stehen im Mittelpunkt der systemischen Mobilitätsforschung. Das interdisziplinäre Ineinandergreifen von Technologieforschung, Infrastruktur- und Umweltforschung sowie Gesellschaftswissenschaften und die Beteiligung von zentralen Akteuren der Anwenderseite zeichnet die systemische, transdisziplinäre Mobilitätsforschung aus. So werden ganzheitliche wissenschaftliche Analysen und Impulse mit den Bedarfen, Anforderungen und Ideen der Praxis verknüpft.

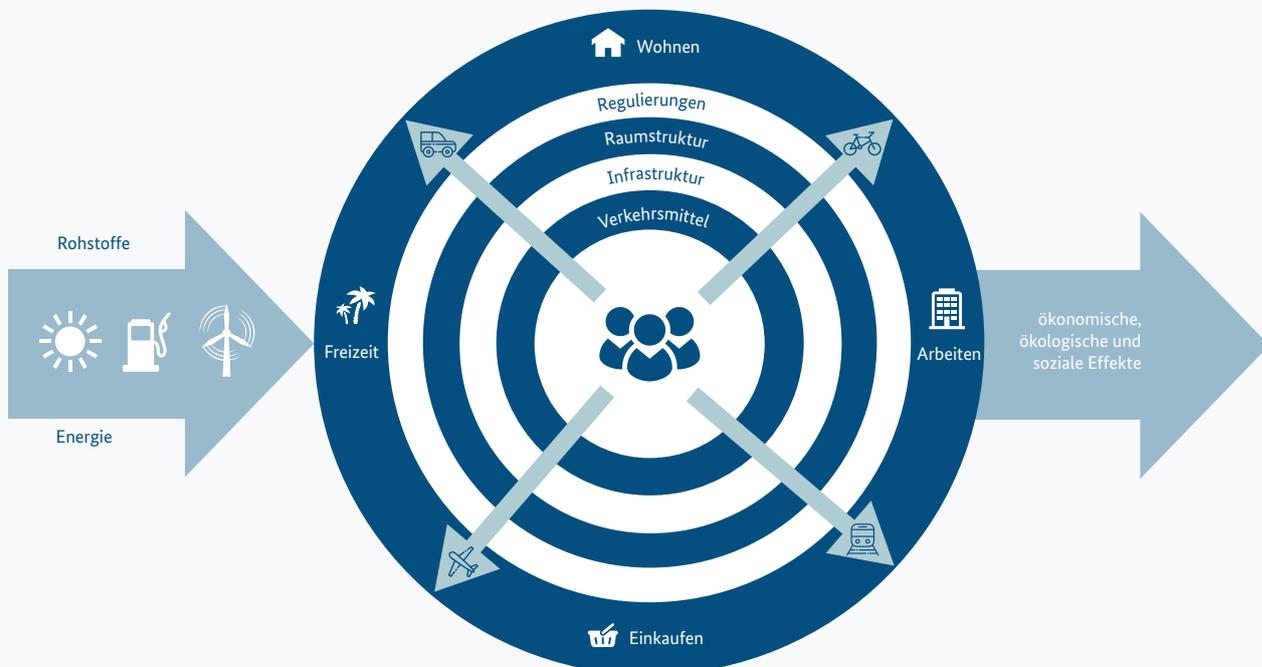
Die systemische, transdisziplinäre Mobilitätsforschung identifiziert Wechselwirkungen und zeigt geeignete Ansatzpunkte für Veränderungen hin zu einer größeren Nachhaltigkeit auf. Dabei gilt es, Verkehrsbewegungen nachhaltiger zu gestalten und ebenso, Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Verkehr zu erfüllen, ohne dass dies mit Einschränkungen verbunden ist. Sie entwickelt Mobilitätskonzepte und erprobt diese in einem realen Umfeld. Die so validierten Maßnahmen zeigen auch anderen Städten, wie sich nachhaltige Mobilität realisieren lässt. Um wirkungsvolle Veränderungen des Mobilitätssystems zu erreichen, bedarf es insbesondere integrierter, gesamtstädtischer und stadt-regionaler Modellprojekte.

Der Wandel des Mobilitätssystems ist ein langfristiger Prozess - gleichzeitig sind rasch wirksame Impulse zur Entlastung der Städte notwendig und möglich. Ziel der Förderung im Rahmen der Forschungsagenda ist es deshalb zum einen, Nachhaltigkeitsinnovationen in die Praxis zu bringen. Zum anderen soll eine fundierte Basis für das langfristige Innovations- und Transformationsmanagement geschaffen werden.

Abbildung 4: Systemische Mobilitätsforschung zeichnet sich durch eine ganzheitliche Perspektive aus



Abbildung 5: Systemische Perspektive auf Mobilität



Die Forschungsagenda unterstützt die Gestaltung des Wandels durch die eng verzahnte Förderung in drei Themenbereichen:

**Gesellschaftlicher Wandel und Mobilitätsverhalten**

Gesellschaftliche Entwicklungen, individuelle Dispositionen und Mobilität beeinflussen sich wechselseitig. Aus der Perspektive der nachhaltigen Mobilität interessiert insbesondere,

- welche Chancen und Herausforderungen sich durch den Wandel von Werten, Sozialstrukturen, Arbeitswelt, Konsum- und Produktionsverhältnissen ergeben sowie
- welche Auswirkungen neue Mobilitätsangebote auf Aktionsräume, die Gestaltung von Wohn- und Arbeitsverhältnissen sowie die Teilhabechancen verschiedener Bevölkerungsgruppen haben.

Die Digitalisierung verschiedener Lebensbereiche, einschließlich der Mobilität, ist dabei ein zentrales Querschnittsthema.

Relevante Forschungsbedarfe beziehen sich u.a. auf:

- Auswirkungen der Digitalisierung und Automatisierung auf Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen;
- Zusammenhang zwischen Lebensphasen und -stilen einerseits und Mobilitätsmustern, insbesondere hinsichtlich geteilter und aktiver Mobilität (z.B. Car- und Ridesharing / Mobility as a Service, Fußgänger- und Fahrradverkehr) andererseits;
- Akzeptanz und Nutzungsmuster von neuen Technologien (Elektrifizierung, Automatisierung, vernetzte Mobilität) verschiedener Bevölkerungsgruppen;
- Einfluss von Wohnungs- und Arbeitsmärkten sowie Einzelhandelsstrukturen (inkl. Online-Handel) auf Mobilitätsbedarfe und Nutzung von Mobilitätsangeboten sowie Einfluss von Mobilitätsangeboten auf die Wohnstandortwahl.

Einbezogen werden sollen dabei auch Stadt-Umland-Beziehungen und die Mobilität in (polyzentrischen) Siedlungsräumen.

Ziel der Forschung in diesem Bereich ist es, Ansatzpunkte, Barrieren und Incentivierungsmöglichkeiten für die Adaption nachhaltiger Mobilitätsformen zu identifizieren. Zudem sollen vorausschauend mögliche Risiken und (langfristige) Handlungsbedarfe u.a. für Verkehrs- und Stadtpolitik und -planung erkannt werden.

### **Bewertung und Modellierung von Maßnahmen, Technologien und Transformationspfaden**

Mobilität ist ein integraler Bestandteil unserer Wirtschafts- und Lebensweise. Um die Nachhaltigkeitswirkungen von Interventionen und Entwicklungstrends inklusive möglicher Rebound-Effekte fundiert bewerten zu können, sind deshalb interdisziplinäre Zugänge notwendig, die deutlich über die klassische Verkehrsforschung hinaus gehen.

Relevante Forschungsbedarfe beziehen sich u.a. auf:

- Räumlich differenzierte und bevölkerungsgruppenspezifische Analyse der Umweltfolgen verschiedener Verkehrsangebote;
- Betrachtung neuer Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen, inter- und multimodaler Verkehre, auch auf der letzten Meile;
- Wechselwirkungen zwischen Mobilität und anderen Sektoren, insbesondere zu Energie (Sektorkopplung);
- Auswirkungen neuer (automatisierter) Produktionskonzepte in der Industrie und Handelskonzepte (einschließlich Online-Handel) auf den Transportbedarf und logistische Lösungen;
- Entwicklung von Indikatoren für nachhaltige urbane Mobilität (zur Erweiterung des Indikatorensets der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie);
- Bewertung der ökonomischen, sozialen und ökologischen Effekte von (verkehrspolitischen) Maßnahmen, inkl. der Auswirkungen auf Arbeitsmärkte innerhalb und außerhalb des Verkehrssektors;
- Strategien zur Vermeidung von Rebound-Effekten durch technologische Entwicklungen und staatliche Maßnahmen im Verkehr;
- Modellierung und Simulation von Transformationspfaden und Szenarien urbaner Mobilität, inkl. der Ableitung von geeigneten Wegen zur Erreichung normativer Ziele (backcasting).

Ziel ist es, Wechselwirkungen und Wirkungen innerhalb des Mobilitätssystems sowie zwischen Mobilität und anderen Sektoren besser zu verstehen. Umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen und Informationen zu alternativen Entwicklungspfaden sollen Orientierung für eine vorausschauende und richtungssichere Politik und Planung geben.

### **Innovationsprozesse und Governance urbaner Mobilität**

Die Herausforderung für die Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilität besteht darin,

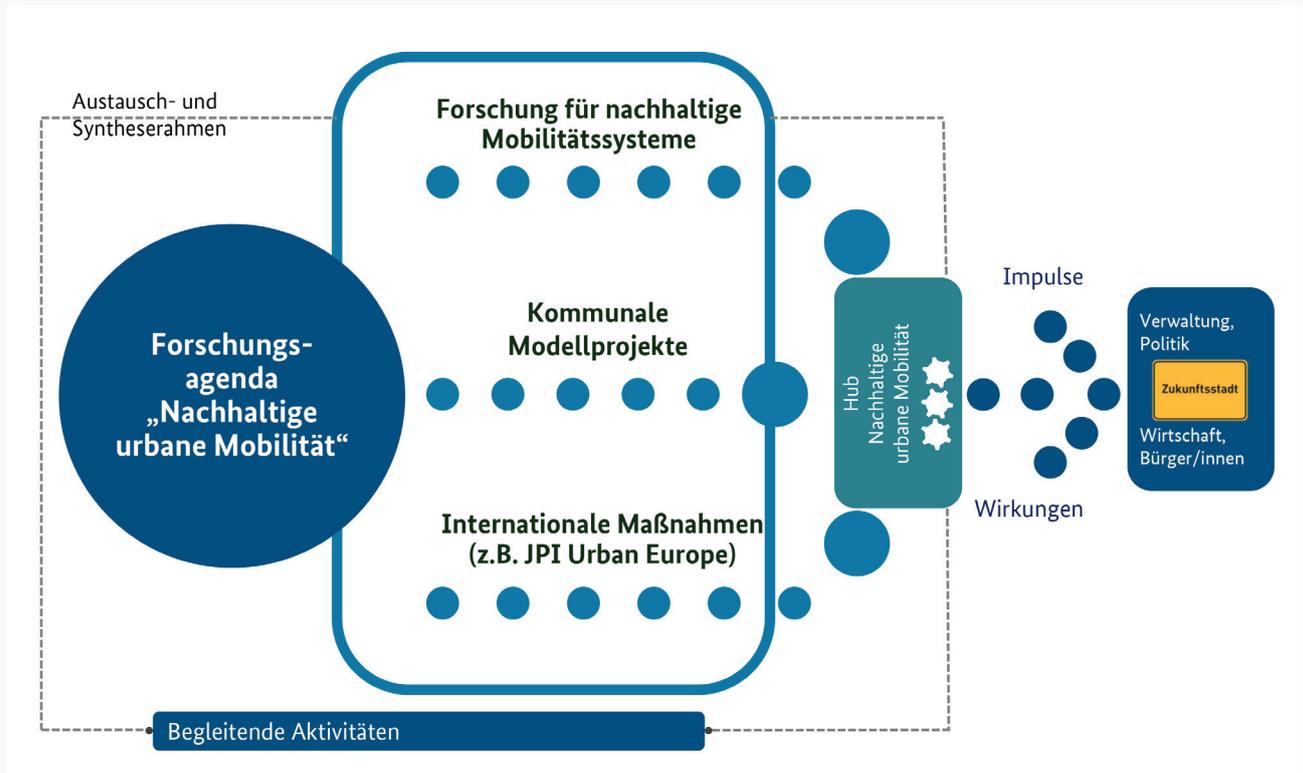
- technologische Neuerungen, individuelle und gesellschaftliche Erwartungen, ökologische Anforderungen und wirtschaftliche Interessen in Einklang zu bringen sowie
- geeignete und praktikable Formen der politischen, planerischen und technologischen Steuerung zu entwickeln.

Entsprechend gilt es, Erkenntnisse zu sozialen Anforderungen (Themenbereich 1) und zu den Wirkungen von Handlungsalternativen (Themenbereich 2) zu verbinden mit (kommunalen) Möglichkeiten der Planung und Steuerung.

Relevante Forschungs-, Entwicklungs- und Erprobungsbedarfe beziehen sich u.a. auf:

- Rechtlich-administrative Möglichkeiten von Kommunen, um gestaltend mit digitalen und innovativen Mobilitätsangeboten umgehen zu können;
- Kommunale Möglichkeiten zur Steuerung von Liefer- und Güterverkehren in Innenstädten, Stadtquartieren sowie zwischen Städten und dem Umland (z.B. hinsichtlich der Koordinierung und Bündelung von Fahrten sowie der Verlagerung auf emissionsfreie Verkehrsmittel);

Abbildung 6: Die geplanten Maßnahmen im Überblick



- Geeignete Prozesse der kommunalen Planung und Entscheidungsfindung, einschließlich der Beteiligung und Aktivierung von Bürgerschaft und lokaler Wirtschaft;
- Rolle neuer Mobilitätsdienstleistungs-Anbieter und Angebote und deren Integrationsmöglichkeit in bestehende ÖPNV-Angebote;
- Barrieren und Erfolgsfaktoren für die Umsetzung und Steuerungswirkung integrierter Mobilitätskonzepte;
- Potentiale, Umsetzungsmöglichkeiten und (Datenschutz-) Risiken intelligenter und intermodal vernetzter Verkehrsleitung und der (digitalen) Weiterentwicklung von Verkehrsinfrastrukturen;
- Anpassungsbedarfe übergeordneter Regelwerke und rechtlicher Rahmenbedingungen.

Dieser Themenbereich zielt auf Umsetzungswissen und erprobte Lösungen, die Städten und Stadt-Umland-Regionen konkret bei der Transformation des Mobilitätssystems unterstützen. Zudem sollen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens entstehen, um innovative und nachhaltige Ansätze zu ermöglichen.

Systemische, transdisziplinäre Mobilitätsforschung ermöglicht einen Brückenschlag zwischen technologischen Entwicklungen und gesellschaftlichen Anforderungen. Die Kombination erprobender und analytischer Forschung schafft fundiertes System-, Orientierungs- und Umsetzungswissen - und damit wirkungsvolle Impulse für die Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilität.

## 5. Wirkungsvolle Impulse durch gezielte Förderung und produktive Zusammenarbeit

---

Um die Ziele der Forschungsagenda zu erreichen, sind passgenaue Förderformate, Synergien und wechselseitige Lerneffekte zwischen den verschiedenen Förderlinien sowie eine effektive Zusammenarbeit und Abstimmung mit den relevanten Akteuren wichtig.

Die Förderformate sind auf die verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsziele ausgerichtet:

- Forschungsprojekte zu übergeordneten und grundsätzlichen Fragen der nachhaltigen urbanen Mobilität: Die Projektförderung richtet sich insbesondere an interdisziplinäre Verbünde, die das System- und Orientierungswissen verbessern und Grundlagen für innovative Mobilitätskonzepte der Zukunft schaffen.
- Kommunale Modellprojekte: Hier steht die partizipative und wissenschaftlich fundierte Entwicklung von integrierten, lokal passenden Mobilitätskonzepten im Vordergrund. Diese sollen mit einem experimentellen Setting (Reallabor, Experimentierraum) umgesetzt und evaluiert werden. Die Förderung erfolgt mit einem wettbewerblichen Phasenmodell, das einen niedrighwelligen Einstieg von Kommunen ermöglicht und für breite Mobilisierung sorgt.
- Europäische und internationale Projekte: Um von guten Beispielen und Ideen aus anderen Ländern zu profitieren sowie deutsche Forschungs- und Innovationsleistungen in den internationalen Fachdiskurs und Markt einzubringen, wird sich das BMBF an geeigneten länderübergreifenden Förderinitiativen beteiligen.

Die verschiedenen Förderlinien werden dabei eng miteinander verzahnt. Angestrebt wird ein Gesamtbild, das mehr als die Einzelteile umfasst. Deshalb wird die

Förderung durch einen gemeinsamen Austausch- und Syntheserahmen unterstützt:

### **Lerneffekte und Erkenntnisgewinn durch Vergleich:**

Der fortlaufende Austausch über (Zwischen-) Erfolge wie auch Hemmnisse unterstützt insbesondere Kommunen dabei, die Umsetzungs Herausforderungen zu meistern. In der vergleichenden Zusammenschau lassen sich zudem zentrale Einflussfaktoren erkennen - davon profitieren zukünftige Projekte sowie die Verkehrspolitik.

### **Wissenschaftlicher Orientierungsrahmen:**

Damit Austausch und Vergleich auf einer gemeinsamen Basis erfolgen und die lokalen Projekte von bestehenden Wissensständen profitieren können, soll ein gemeinsamer Orientierungsrahmen erarbeitet werden. Dieser umfasst Begriffsklärungen, Indikatoren nachhaltiger Mobilität, eine Sammlung guter Beispiele sowie modular einsetzbare Konzeptvorschläge, insbesondere zum Design von Partizipations- und Umsetzungsprozessen.

### **Bewertung und Monitoring der Wirkungen:**

Die Wirkungsorientierung ist ein zentrales Merkmal der Forschungsagenda. Das Wirkungs-Monitoring der Umsetzungsaktivitäten in kommunalen Projekten ermöglicht es, im Prozess nachzusteuern und den Nachhaltigkeitsbeitrag transparent zu machen. Als wichtige Grundlage sollen in Forschungsprojekten die Nachhaltigkeitswirkungen von Mobilitätsangeboten bewertet werden.

### **Diskurs Mobilitätswende:**

Das BMBF wird gemeinsam mit den Projekten und Partnern den Fach- und Praxisdiskurs zur Mobilitätswende gestalten und voranbringen. Vernetzungs- und Transferveranstaltungen, die projektübergreifende Verdichtung von Ergebnissen sowie die laufende Verzahnung mit politischen Prozessen werden für einen effektiven Austausch zwischen Forschung, Praxis und Politik sorgen. Ziel ist es, einen möglichst guten Ergebnistransfer zu erreichen und dabei auch die breite Öffentlichkeit einzubeziehen - denn die Mobilitätswende ist ein Gemeinschaftswerk.

Die Forschungsagenda soll in Partnerschaft mit zentralen Akteuren und Multiplikatoren umgesetzt werden. Ziel ist es, eine wissenschaftlich unterstützte und breit getragene Verständigung auf geeignete Innovationspfade zur nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Zur Unterstützung der vielfältigen Austausch- und Abstimmungsprozesse wird der Hub nachhaltige urbane Mobilität eingerichtet, der die Informationen aus den Fördermaßnahmen bündelt und die Kommunikation mit den Partnern organisiert. Hierbei werden bestehende Kooperationsstrukturen, insbesondere die Innovationsplattform Zukunftsstadt sowie Ressortbesprechungen im Kontext der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität und der Hightech-Strategie 2025, genutzt.

Mit der geplanten Förderung formiert das BMBF die systemische Mobilitätsforschung und ermöglicht Innovationen durch praxisnahe, experimentelle Modellprojekte. Die wissenschaftlichen Impulse werden zusammen mit dem intensiven Austausch mit Fachpolitik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft die Gestaltung der nachhaltigen Mobilität voran bringen.

## Impressum

**Herausgeber**

Bundesministerium  
für Bildung und Forschung (BMBF)  
53170 Bonn

**Stand**

Dezember 2018

**Gestaltung und Redaktion**

DLR Projektträger

**Bildnachweise**

Titel: Getty Images  
Seite 4: DLR Projektträger

Diese Publikation wird als Fachinformation des Bundesministeriums für Bildung und Forschung kostenlos herausgegeben. Sie ist nicht zum Verkauf bestimmt und darf nicht zur Wahlwerbung politischer Parteien oder Gruppen eingesetzt werden.

