

Machen: Mit pimoo 3.0 informieren, ausprobieren, bewerten und lernen und übertragen

Plattform für integrierte Mobilität Oberursel

Vorhabensbeschreibung Phase III

Antragsteller (Lead)	Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) Rathausplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus) Abteilung Verkehrsplanung Dr. Uli Molter 06171 502 – 434, uli.molter@oberursel.de
Antragsteller	Hochschule RheinMain, Wiesbaden Fachgruppe Mobilitätsmanagement Kurt-Schumacher-Ring 18, 65197 Wiesbaden Prof. Dr.-Ing. Volker Blees 0611 9495 – 1443, Volker.Blees@hs-rm.de
Förderthema	MobilitätsWerkStadt 2025
Gesamtausgabe	594.767,61 €
Beantragte Fördersumme	554.377,61 €
Laufzeit	01. August 2024 – 31. Juli 2026

Inhalt

1	Zusammenfassung	2
2	Stand von Wissenschaft und Technik	4
3	Bezug zu den Zielen der Bekanntmachung und der Förderinformation	5
4	Ergebnis der Recherche weiterer Fördermöglichkeiten	5
5	Verstetigungs- und Transferkonzept inkl. Arbeitsprogramm und -methoden	6
5.1	AP P1: Wissensspeicher	6
5.2	AP P2: Mobilitätsberatung zu Gebäuden.....	7
5.3	AP P3: Mobilitätsapp.....	9
5.4	AP P4: Bewertungstool	10
5.5	AP P5: Verkehrsversuch.....	12
5.6	AP Ü1: Allgemeine Kommunikationsstrategie	12
5.7	AP Ü2: Transferstrategie (Einbindung von Partnerkommunen und der Region)	14
5.7.1	Ausstellung im Historischen Museum Frankfurt mit Begleitprogramm.....	14
5.7.2	Kommunalkreis.....	15
5.7.3	Wissenstransfer in die Fachwelt.....	16
5.8	AP Ü3: Projektmanagement	16
6	Erwartetes Ergebnis, Anwendungspotential und angestrebte Ergebnisverwertung	17
6.1	Wirtschaftliche Erfolgsaussichten.....	17
6.2	Wissenschaftliche und technische Erfolgsaussichten.....	17
6.3	Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit.....	18
7	Projektkonsortium und Praxispartner.....	19
8	Zeitplanung, Meilensteinplanung, detaillierte Ausgaben-/Kostenkalkulation	21

8.1	Ressourcenbezogener Arbeits-, Zeit- & Meilensteinplan	21
8.2	Ausgaben- und Kostenkalkulation	22
9	Weitere Erklärungen	23
9.1	Notwendigkeit der Zuwendung	23
9.2	Schutzrechteerklärung	23
9.3	EU-Erklärung	24
	Literaturverzeichnis	25
	Anhang	I

1 Zusammenfassung

In pimoo 2.0 wurden und werden mit dem übergeordneten Ziel, in Oberursel eine Plattform für sachorientierte Planungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu schaffen, verschiedene "Produkte" entwickelt:

Der **Wissenspeicher** ist in einer Teststruktur erstellt und wird fortlaufend gepflegt. In Phase II werden noch eine neue, Nutzenden-optimierte Strukturierung und ein neues Design umgesetzt.

Die **Mobilitätsberatung zu Gebäuden** ist fertiggestellt und im produktiven Einsatz. In Phase II findet noch übliche "Pflegearbeit" (Kontrolle Links, Aktualisierung Veranstaltungen etc.) statt.

Die **Mobilitätsapp Active Travel** liegt in der Betaversion vor. Zurzeit finden Feinabstimmungen und Tests statt. Bis zum Ende der Phase II wird die App veröffentlicht und in den produktiven, zeitlich begrenzten Betrieb (Aktivitätszeitraum) gebracht.

Das **Bewertungstool für Entscheidungsprozesse** liegt in einer Betaversion vor und wird projektintern getestet. Bis zum Ende der Phase II wird es den Gremien vorgestellt und je nach Beschlusslage verpflichtend eingeführt.

Basis der Produkte ist ein politisch beschlossenes verkehrliches Leitbild.

Ziel von pimoo 3.0 ist, in der Stadt Oberursel den Einsatz dieser Produkte zu verstetigen und in anderen Kommunen die entwickelten Produkte angepasst bereit zu stellen. So sollen die Stakeholder anderer Kommunen in die Lage versetzt werden, weiter ergebnisorientiert an der Verkehrswende zu arbeiten. Das verkehrliche Leitbild als zentrales Dokument kann nicht übertragen werden, vielmehr müssen andere Kommunen auf eigene Ziele, Leitbilder und Konzepte zurückgreifen.

Die Stadt Oberursel (Taunus) und die Hochschule RheinMain verfolgen in pimoo 3.0 eine innovative Kommunikations- und Transferstrategie. Die Produkte in pimoo werden als Marke mit lokalem Wiedererkennungswert und nutzbares Angebot positioniert. Dies erleichtert den Transfer in die Öffentlichkeit sowie in andere interessierte Transferkommunen. Zusammen mit der Ausstellung "Mobilität" im Historischen Museum Frankfurt wird ein neuartiger Transferweg beschritten, der sowohl die Öffentlichkeit als auch Fachleute und die kommunale Verwaltung anspricht. Produkte wie die Mobilitätsberatung zu Gebäuden und die Mobilitätsapp Active Travel werden direkt in der Ausstellung zum Ausprobieren angeboten. Über das Rahmenprogramm zur Ausstellung werden Vorträge und Exkursionen zu den Produkten und den Vorhaben in Oberursel angeboten. So können interessierte Stakeholder für den sich anschließenden Transfer gewonnen werden. Der eigentliche Transfer findet dann in gemeinsamen Workshops unter Leitung der Stadt Oberursel zusammen mit den interessierten Kommunen

und der Hochschule RheinMain statt. In den Workshops werden die Rahmenbedingungen vor Ort geprüft, Anpassungsbedarfe identifiziert und Strategien für die gemeinsame Umsetzung entwickelt.

Ein mehrfach tagender Kommunalkreis lädt Beteiligte sowie weitere **interessierte** Kommunen ein, die Produkte sowie den Transferprozess zu evaluieren und gemeinsam Strategien zur kommunalen Verkehrswende zu entwickeln. Ein wichtiger Multiplikator wird das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen sein.

2 Stand von Wissenschaft und Technik

Verkehrs-, Mobilitäts- und Transformationsforschung beschäftigen sich bisher kaum mit kommunalpolitischen Positionen und Prozessen (Blees 2023, S. 153). In der Kommunalpolitik stecken viele Maßnahmen und Prozesse einer wirkungsvollen Mobilitätswende derzeit noch in festgefahrenen Verwaltungsroutinen und -strukturen, die einen verkehrspolitischen Wandel nur langsam zulassen (Koska et al. 2020). Informations- und Kommunikationsansätze, die auf die zielgruppengerechte Vermittlung der komplexen Thematik *Verkehr und Mobilität abzielen*, können dabei helfen, die in einer Laiendemokratie zwangsläufig vorkommenden Wissens- und Kompetenzdefizite, zu überwinden (Blees 2023, S. 153). Aktuelle Zielstellungen und die mit dem Paradigma einer nachhaltigen Entwicklung einhergehenden Strategien finden noch nicht immer ausreichend Berücksichtigung in kommunalen Entscheidungs- und Bewertungsprozessen. Ursache dafür sind unter anderem starre Vorgehensweisen, etablierte Verfahren bei der Beurteilung und Entscheidung über verkehrliche Maßnahmen sowie teilweise fehlendes Bewusstsein zum aktuellen Stand der Technik bei Entscheidungsträgern.

Um transformative Forschung voranzutreiben und neue Erkenntnisse zu gewinnen, können Reallabore eingesetzt werden (Oltmanns et al. 2022, S. 110). Reallabore dienen u.a. dem Zweck, einen Beitrag zum Verständnis und zur Gestaltung einer Transformation zur Nachhaltigkeit zu leisten (Grunwald 2015). Durch den geschaffenen Rahmen für Experimente kann mit Reallaboren ein Weg vom "Wissen zum Handeln" gefunden (MWFKBW 2013, S. 31) und Raum für Kommunikation und Interaktion geschaffen werden (Schäpke et al. 2017, S. 17). Die wissenschaftliche Begleitung von Reallaboren verstärkt den transformativen Prozess kommunaler Aktivitäten (Wascher 2022, S. 459) und verstetigt die Kooperation von Hochschule und Kommunen (Kern und Haupt 2021, S. 331). Zudem bestehe bei der Umsetzung von Reallaboren ein Evaluationsdefizit (vgl. Kern und Haupt 2021, S. 331). Auch rückt in jüngerer Zeit zunehmend das Thema Governance im Sinne der Steuerung und Koordination von gesellschaftlichen Gestaltungsprozessen einschließlich der dafür erforderlichen strukturellen und instrumentellen Rahmenbedingungen in den Blick. So betont bspw. etwa das „Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021) die Bedeutung klarer Aufgaben und Kooperationsstrukturen innerhalb der Kommunalverwaltung (Blees 2023, S. 155).

An diesem Punkten wird pimoo 3.0 die Aktivitäten aus der Förderphase II fortsetzen und mit einem diskursiv-transformativen Ansatz in Oberursel sowie verstärkt in weiteren Kommunen wirken. Außerdem wird ein Beitrag zur Integration von wissenschaftlichem Wissen in der gesellschaftlichen Praxis geleistet (Berg et al. 2023, S. 279).

3 Bezug zu den Zielen der Bekanntmachung und der Förderinformation

Das Projekt soll die Stadt Oberursel (Taunus) sowie die Zivilgesellschaft und Unternehmen durch gemeinsam erarbeitete Inhalte und Prozesse in die Lage versetzen, nachhaltige Mobilitätsformen und -angebote sinnvoll einzusetzen und zu fördern. Die Vorgehensweise erlaubt es, den Zugang zu Mobilität für alle sicherzustellen: sozial nachhaltig durch Förderung kostengünstiger Verkehrsmittel, ökologisch nachhaltig durch Förderung vernetzter platz- und emissionsarmer Verkehrsmittel und ökonomisch nachhaltig durch die Vermeidung teurer Baumaßnahmen und Betriebskosten.

Im Fokus des pimoo-Projektes steht nun nach Umsetzung, Erprobung und Evaluierung der in Phase II entwickelten Ansätze die Verstetigung und der Transfer in andere Kommunen. Bezogen auf die förderpolitischen Ziele wurde ein integriertes lokal passendes Konzept erarbeitet, das letztlich das komplexe Mobilitätssystem nachhaltiger gestalten soll. Die Übertragbarkeit auf andere Kommunen steht nun im Fokus. Das Projekt hat zum Ziel, Verhaltensänderungen auf unterschiedlichen Entscheidungsebenen hervorzurufen und gleichzeitig die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu sichern, indem eine nachhaltige städtische Mobilität begünstigt wird. Das Projekt ist damit auch auf die BMBF-Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ und den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet, indem es eine verbesserte Bewertung und nachhaltige Gestaltung der städtischen Mobilitätssysteme ermöglicht und die Umwelt- und Lebensqualität in Oberursel und anderen Kommunen steigert.

Das Projekt gliedert sich zudem in das Rahmenprogramm „Forschung für Nachhaltige Entwicklung (FONA)“ optimal ein, indem der Schwerpunkt in der Erforschung nachhaltiger Lösungen für die Verkehrssystemgestaltung von morgen liegt. Die Prozessgestaltung in pimoo 3.0 ist zudem darauf ausgerichtet, Mobilität und Verkehr aktiv zu gestalten und flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen zu reagieren. Daher können innovative Ideen und Themen der Digitalisierung oder anderer disruptiver Veränderungen im Verkehrssektor in das Projekt einfließen.

4 Ergebnis der Recherche weiterer Fördermöglichkeiten

Es sind in den Recherchen keine anderen Förderkulissen im Bereich nachhaltiger, städtischer Mobilität bekannt geworden, die sich explizit auf die Verstetigung begonnener Aktivitäten bzw. auf den Transfer vorhandener Ergebnisse beziehen. Die MobilitätsWerkStadt2025 ist als Phasenmodell genau darauf angelegt, Umsetzung und Verstetigung zu vollenden und den Erkenntnistransfer sicherzustellen. Da

das Projekt pimoo bereits in zwei Phasen durch die Förderkulisse der MobilitätsWerkStadt 2025 gefördert ist, soll nahtlos in die ausgeschriebene weitere Förderphase angeschlossen werden. Dieser Anschluss ist über anderweitige Förderungen nicht möglich.

5 Verstetigungs- und Transferkonzept inkl. Arbeitsprogramm und -methoden

Das Arbeitsprogramm ist in die produktbezogenen Arbeitspakete AP P1 bis P5 und die übergreifenden Arbeitspakete AP Ü1 bis Ü3 gegliedert. Die Arbeitspakete "P" haben Umsetzung und Transfer der in Phase II bereits entwickelten Bausteine im Fokus, die Arbeitspakete "Ü" beziehen sich auf übergeordnete, produktübergreifende Kommunikations- und Transferstrategien und bilden den Schwerpunkt der dritten Förderphase.

pimoo 3.0	„Gegenstände der Förderung“				
Produkte/Maßnahmen	Weitere Umsetzung und Fokussierung	Vorbereitende Verstetigung	AP Ü1: Kommunikationsstrategie	AP Ü2: Einbindung Partnerkommunen/Region	AP Ü3: Projektmanagement
AP P1: Wissensplattform	Weitere Aktualisierung und Anpassung	Ansprechende und zeitgemäße Nutzeroberfläche	Kommunikation und Verbreitung im Rahmen der Kommunikationsstrategie	Übertragung der Produkte im Rahmen des Transferkonzept	
AP P2: Mobilitätsberatung zu Gebäuden	Dauerhafte Aktualisierung und interne Erweiterung	Weiterer Einsatz in Beratungen			
AP P3: Mobilitätsapp	Erneuter Einsatz mit Erfahrungen der ersten Nutzungsphase				
AP P4: Bewertungstool	"Professionalisierung" des Tools zur Übertragung	Beschluss zum dauerhaften Einsatz bei Vorlagen			
AP P5: Verkehrsversuch	Ausweitung und Evaluation				

5.1 AP P1: Wissensspeicher

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (1,5 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (1 PM)

Aktueller Stand: Der Wissensspeicher dient der Bündelung sämtlicher Pläne, Konzepte und Hinweise zu verkehrlichen Themen. Dadurch ist eine niedrighschwellige Zugänglichkeit für Öffentlichkeit und Politik gewährleistet. Der Wissensspeicher ist online abrufbar und wird im Laufe der zweiten Förderphase noch bezüglich Übersichtlichkeit und Auffindbarkeit überarbeitet.

Verstetigung: Durch eine Aktualisierung und stetige Anpassung können neue Planungen der Stadt an einem zentral zugänglichen Ort vereint werden. Durch die Darstellung im Corporate Design der Stadt

wird eine ansprechende und zeitgemäße Nutzeroberfläche geschaffen. Die Analyse der Nutzung des Wissensspeichers bzw. der Zugriffe darauf vermittelt zudem Erkenntnisse zu seiner Weiterentwicklung.

Transfer: Das Konzept des Wissensspeichers wird im Rahmen der Vorträge im Rahmenprogramm zur Ausstellung sowie im Kommunalkreis und weiteren Transferplattformen beworben und diskutiert (vgl. AP Ü2). Da die zur Verfügung gestellten Pläne und Konzepte je nach Kommune sehr individuell sind und dabei auf kein neues entwickeltes Tool, sondern auf das jeweilige Content Management System der städtischen Website zurückgegriffen wird, kann keine "Komplettlösung" für Interessierte, sondern lediglich die Prozessidee angeboten werden.

Phase 1 – Initiierung: Vorstellung des Konzepts im Auftaktworkshop, Vorhandene Infoplattformen in den Kommunen identifizieren, Strategie zur Umsetzung (z.B. Konsolidierung der Infoplattformen) erarbeiten.

Phase 2 - Anpassungsbedarfe: Welche Elemente der Oberurseler Wissensplattform können wie übernommen werden? Welche Elemente können/müssen wie angepasst werden? Was muss dafür in der Transferkommune passieren? Gemeinsame Arbeit im Workshop.

Phase 3 – Arbeitsphase: Identifizierte Anpassungen werden in Transferkommune eigenständig umgesetzt (neues Layout, Zusammenführung von Elementen...). Gemeinsames Testen.

Phase 4 - Einführung und Umsetzung: Neue Wissensplattform geht bei Transferkommune online, Stadt Oberursel stellt zusammen mit Transferkommune neue Struktur und Hintergründe vor.

5.2 AP P2: Mobilitätsberatung zu Gebäuden

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (2 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (1,5 PM)

Aktueller Stand: Interessierte und Bauwillige können sich mit dem interaktiven Tool [oberursel.de/mobilitaetsberatung](https://www.oberursel.de/mobilitaetsberatung) über die Möglichkeiten zur Förderung nachhaltiger Mobilität rund um Gebäude informieren. Es animiert dazu, sich mit der Wechselbeziehung von Gebäuden und Mobilität auseinanderzusetzen. Entlang einer virtuellen Straße können Nutzende verschiedene Punkte anklicken und erhalten Informationen, weiterführende Links zu Förderprogrammen, Leitfäden oder relevanten Satzungen, Verordnungen oder Gesetzen.

Verstetigung: Das Tool wurde so entwickelt, dass eine einfache Übertragbarkeit auf andere Abteilungen der Stadt Oberursel gewährleistet ist. Es wurde ein Content-Management-System aufgebaut, über welches die zur Verfügung gestellten Inhalte angepasst werden können. Ziel von pimoo 3.0 ist zunächst eine Integration der Inhalte weiterer städtischer Abteilungen (u.a. Stadtplanung, Umwelt). Ziel ist eine

gebündelte Informationsquelle für Bauwillige zu sämtlichen für Sie relevanten Themen zu schaffen. Die Mobilitätsberatung wird dauerhaft gepflegt und aktuell gehalten und im Rahmen der Beratung von Bauherren eingesetzt. Dazu ist angestrebt, über eine Arbeitsanweisung in den betroffenen Abteilungen (Stadtplanung, Bauaufsicht, Verkehrsplanung, Umwelt) die konsequente Nutzung zu sichern. Durch die HSRM ist auch ein datenbasiertes Nutzungsmonitoring sowie Befragungen der Nutzenden vorgesehen. Die Ergebnisse werden für die Weiterentwicklung genutzt. Es fallen nur die Kosten des Webseitenbetriebs an. Diese sind im städtischen Haushalt gesichert.

Transfer: In der Ausstellung im Historischen Museum können Besuchende der Ausstellung das Tool auf einem Medientisch (Tablet) ausprobieren und sich dazu informieren. Anderen Kommunen wird im Rahmenprogramm zur Ausstellung das Tool zur eigenen Umsetzung angeboten. Es wird auf Vorträgen und Exkursionen und im kommunalen Austausch beworben und mit Interessierten eine Übertragbarkeit erarbeitet.

Aus der Erweiterung des Tools für hausinterne weitere Abteilungen, können erste wichtige Hinweise für die Umsetzung in einer weiteren Kommune gewonnen und gesichert werden. Anschließend soll das Tool zwei weiteren Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Dazu werden zusammen mit der Transferkommune die anzupassenden Aspekte erarbeitet und diese umgesetzt.

Phase 1 – Initiierung: Präsentation des Tools im Auftaktworkshop, mit Transferkommune Umsetzungsstrategie entwickeln mit Zeitplan, Arbeitsschritten, einzubindenden Akteuren

Phase 2 - Anpassungsbedarfe: Hintergrundbild mit gewünschten Elementen abstimmen, Themenanker festlegen, Skizzen für die Inhalte (Text, Animation/Slider und Links) erarbeiten, Leistungskatalog für Fachfirma zur Umsetzung formulieren. In einem gemeinsamen Workshop.

Phase 3 – Arbeitsphase: Beauftragter Dienstleister setzt Änderungen um und erstellt die neuen Inhalte: Hintergrundbild, Videos/Slider... Verschiedene Arbeitsstände werden durch die Stadt Oberursel und die Transferkommune geprüft. Transferkommune formuliert letzte Anpassungswünsche.

Phase 4 - Einführung und Umsetzung: Dienstleister präsentiert in Transferkommune final draft-Version und nimmt letzten Feinschliff vor. Transferkommune und Stadt Oberursel präsentieren vor geeignetem Gremium (Magistrat, Ausschuss)

Exkurs: Mobilitätsberatung als Tool für Kinder

Es wird ein betreuter Workshop mit Kindern angeboten. Auf Basis der Plattform von Produkt Nr. 4 „Mobilitätsberatung“ sollen Kinder ihre Wünsche an die Politik zu nachhaltigem und sicherem Verkehr formulieren.

Geplanter Ablauf:

- 1) Mobilitätsberatung wird ohne Inhalte (Hintergründe Texte etc.) vorbereitet
- 2) Kinder (Alter ca. zwischen 6 und 14 Jahren) werden ins Jugendcafé der Stadt Oberursel (Café Portstraße) zu einem Workshop eingeladen. Betreuung durch pädagogisches Personal, KünstlerIn, ProgrammiererIn sowie VertreterInnen der Abteilung Nachhaltigkeit – Mobilität
- 3) In mehreren Arbeitsgruppen erarbeiten die Kinder unter künstlerischer und pädagogischer Anleitung Bilder, Texte, recherchieren Links zu Leitfäden, erstellen Symbolbilder und vereinbaren die relevanten Themen
- 4) Gemeinsam mit den ProgrammiererInnen werden die Inhalte vor Ort umgesetzt
- 5) Zum Ende des Workshops gibt es eine neue lauffähige Version der Mobilitätsberatung

Die Ergebnisse werden in den Gremien vorgestellt und veröffentlicht.

5.3 AP P3: Mobilitätsapp

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (2,5 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (1,5 PM)

Aktueller Stand: Die Mobilitätsapp “Active Travel” **zeichnet** halbautomatisch das Mobilitätsverhalten der Nutzenden auf. **Die App erkennt die zurückgelegten Wege sowie das jeweilige Verkehrsmittel.** Am Ende eines Tages bestätigen **die Nutzenden** die erkannten Wege und Verkehrsmittel bzw. passen sie gegebenenfalls an. Die App gibt daraufhin Hinweise, wie das Mobilitätsverhalten umweltfreundlicher und klimaverträglicher hätte abgewickelt werden können. Dadurch sollen die Nutzenden für die Verkehrsmittelwahl sensibilisiert und direkte Alternative aufgezeigt werden.

Verstetigung: **Die App steht in Oberursel bereit und kann bei Maßnahmen in der Verkehrsplanung (Neue Straßenführung, neue Ampel etc.) oder städtebaulichen Maßnahmen (erweitertes Wohnquartier mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements) fallweise genutzt werden.** Kernziel der App ist das **Nudging der Nutzenden in einem Aktionszeitraum, nicht die Erhebung von Daten.** Typischerweise **trägt ein Aktionszeitraum 2-3 Wochen.** Nach einem **Aktionszeitraum** in der zweiten Projektphase ist ein weitergehender, **anlassbezogener Einsatz** in der dritten Förderphase sowie im Rahmen von Bürgerbeteiligungsprozessen geplant. **Die Anlässe ergeben sich aus politischen Entscheidungen und dem**

Fortschritt der jeweiligen Planungsprozesse. Geeignete Einsatzbereiche sind nach heutigem Stand: Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung in Stierstadt, Bauvorhaben Wüstenrot (Erich-Ollenhauer-Straße), Bauvorhaben WILMA (Nassauer Straße). Ferner werden die erhobenen Daten sowie die Empfehlungen der App anonymisiert ausgewertet und Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten bzw. für die Verkehrsentwicklung in Oberursel generiert. Das Vorhalten der App ist kostenfrei. Der Einsatz kostet in Abhängigkeit der Dauer des Aktivitätszeitraumes sowie der Anzahl der Nutzenden Geld, welches auf Basis politischer Beschlüsse im Haushalt eingestellt werden muss.

Transfer: Der Einsatz der App in anderen Kommunen wird im Rahmen der Transferstrategie umgesetzt. Das konkrete Vorgehen und die Anpassungen, wie Kategorien der Verkehrsmittel oder ergänzende Analysebausteine, werden in Workshops zusammen mit der Transferkommune erarbeitet. Für Aktivitätszeiträume in anderen Kommunen werden Fördergelder beantragt. Vgl. AZA Pos. F0835 Nr. 1.

Phase 1 – Initiierung: Präsentation der App im Auftaktworkshop inkl. gemeinsamen Ausprobieren bei Spaziergang/Radtour/ÖPNV-Fahrt, mit Transferkommune Umsetzungsstrategie entwickeln mit Zeitplan, Arbeitsschritten

Phase 2 - Anpassungsbedarfe: Identifikation anzupassender Elemente wie Verkehrsmittelauswahl, Erläuterungstexte, Logos, Entscheidungsbaum zu Tipps. Leistungsbeschreibung für Dienstleister in einem gemeinsamen Workshop erarbeiten.

Phase 3 – Arbeitsphase: Beauftragter Dienstleister setzt Änderungen um und erstellt die neuen Inhalte wie Verkehrsmittel, Parameter für den Entscheidungsbaum, Texte etc. Verschiedene Arbeitsstände werden durch die Stadt Oberursel und die Transferkommune geprüft. Transferkommune formuliert letzte Anpassungswünsche.

Phase 4 - Einführung und Umsetzung: Dienstleister präsentiert vor Transferkommune final draft-Version und nimmt letzten Feinschliff vor. Transferkommune und Stadt Oberursel präsentieren vor geeignetem Gremium (Magistrat, Ausschuss). Stadt Oberursel begleitet Beginn des Aktivitätszeitraumes der App in Transferkommune.

5.4 AP P4: Bewertungstool

Bearbeitung (Lead): HSRM (7 PM)

Schnittstelle Verwaltung etc.: Stadt Oberursel (2 PM)

Aktueller Stand: Das in der zweiten Phase entwickelte Bewertungstool für die Stadt Oberursel orientiert sich an dem verkehrlichen Leitbild der Stadt. Das Leitbild stammt aus der ersten Förderphase. Das

Tool bietet eine Informations- und Diskussionsgrundlage für MandatsträgerInnen der Stadt Oberursel. In der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Oberursel, fungiert das Bewertungsverfahren als „Expertentool“ mithilfe dessen unterschiedliche Maßnahmen, die in internen Planungsprozessen entwickelt wurden, hinsichtlich des verkehrlichen Leitbildes bewertet werden. Das Bewertungstool wurde bereits in ersten Zügen von der Verwaltung der Stadt Oberursel eingesetzt und getestet.

Verstetigung: Im weiteren Verlauf der zweiten Phase wird das Tool weiterentwickelt und optimiert. An dieser Stelle setzt die dritte Phase an: Feedbacks aus der Verwaltung und von Mandatsträgern werden eingeholt und nach Möglichkeit im Tool so umgesetzt, dass dessen Akzeptanz und Einsatzbreite dauerhaft gesichert werden kann. Ferner werden die quantitativen und qualitativen Befragungen von MandatsträgerInnen fortgeführt, um die bereits gewonnenen Erkenntnisse über kommunalpolitische Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesse im Kontext der Verkehrsplanung zu vertiefen. In diesem Kontext werden auch die erfolgreichen „Wissenshappen“ für Gremienmitglieder zu grundlegenden Verkehrsthemen fortgeführt.

Transfer: Der Transfer soll die Wirkung und Generalisierung des Bewertungstools erhöhen. Hierzu wird ein Leitfaden entwickelt, der die Einsatzmöglichkeiten und die Nutzung des Bewertungstools sowie flankierender Aktivitäten wie den „Wissenshappen“ aufzeigt. Dies soll die Nutzbarkeit und Transparenz erhöhen sowie Nutzungsvoraussetzungen für andere Kommunen definieren und erläutern. Das Projekt „Mobile“ der MWS 2025 verfolgt ähnliche Ansätze bezüglich der Nutzung eines Tools zu Offenlegung voraussichtlicher Folgen zur Versachlichung politisch emotional geführter Diskussionen. Dieser Austausch wird weiterhin verfolgt und die jeweiligen Modelle durch die andere Kommune eingesetzt und getestet. Während der gesamten Laufzeit der dritten Phase soll das Bewertungstool einen Verbesserungszyklus (PDCA – Plan Do Check Act) durchlaufen, um weiterhin auf Probleme oder Neuerungen reagieren zu können.

Phase 1 – Initiierung: Präsentation der bisherigen Implementierung des Bewertungstools in Oberursel. In einem Auftaktworkshop wird der Nutzen des Tools an Praxisbeispielen verdeutlicht.

Phase 2 - Anpassungsbedarfe: Identifikation anzupassender Elemente wie die verkehrlichen Leitziele, Textbausteine oder Bewertungskriterien. Das Ausgabedokument wird auf Form geprüft. Insgesamt muss das Tool an die Bedürfnisse und Bedarfe der Transferkommune angepasst werden.

Phase 3 – Arbeitsphase: HSRM und externer Dienstleister setzen Änderungen wie verkehrliche Leitziele, Bewertungskriterien oder Ausgabedokument um und stimmt sich fortlaufend mit der Transferkommune ab.

Phase 4 - Einführung und Umsetzung: HSRM und externer Dienstleister präsentieren vor Transferkommune finale Betaversion und nehmen ggf. letzte Anpassungen vor. Transferkommune und HSRM präsentieren vor geeignetem Gremium (Magistrat, Ausschuss). HSRM begleitet die Einführung des Bewertungstools in Transferkommune.

5.5 AP P5: Verkehrsversuch

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (2 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (2,5 PM)

Aktueller Stand: In der aktuellen zweiten Förderphase wird ein einjähriger Verkehrsversuch in der Zeppelinstraße direkt am Gymnasium Oberursel gestartet. Die Straße wird mit mobilen Elementen zu einer Fahrradstraße umgestaltet. Der Versuch wird bis Herbst 2024 laufen.

Verstetigung: Der in der zweiten Förderphase gestartete Verkehrsversuch einer Fahrradstraße in der Zeppelinstraße wird nach einem Jahr beendet und durch die HSRM evaluiert. Auf der Basis der Ergebnisse des Versuchs wird die Straße dauerhaft umgestaltet. Aus den lessons learned wird anschließend ein neuer Versuch (nicht Teil von pimoo) in der sich anschließenden Herzbergstraße durchgeführt. Durch die Umsetzung eines Verkehrsversuches kann aus der gewählten Vorgehensweise, den aufgetretenen hemmenden Faktoren und dem Umgang mit diesen gelernt werden. Dadurch kann die weitere Umsetzung von Verkehrsversuchen zur Förderung des Umweltverbundes vereinfacht werden.

Ziel ist es langfristig, parallel zur MIV-Achse Hohemarkstraße ein System aus Fahrradstraßen zu etablieren. Damit soll der Fahrradverkehr dauerhaft sicherer und attraktiver werden. Der Verkehrsversuch wird durch pimoo begleitet und in einen größeren verkehrlichen Kontext gesetzt. Die von der Hochschule RheinMain begonnene Panelbefragung (vgl. pimoo 2.0 Zwischenbericht für 2022) wird für die Ausweitung des Verkehrsversuches fortgeführt. Der Verkehrsversuch trägt einen Teil zur Umsetzung des verkehrlichen Leitbildes der Stadt bei.

Transfer: Ein Transfer des Verkehrsversuches ist nicht geplant. Sollte sich im Rahmen des Kommunkreises / Exkursionen ein Interesse an den Erfahrungen zeigen, so werden diese bereitgestellt.

5.6 AP Ü1: Allgemeine Kommunikationsstrategie

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (4 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (1 PM)

Die Produkte und der erarbeitete Prozess in pimoo sollen als wiedererkennbare Marke etabliert werden. Dies erleichtert es, die Produkte und Prozesse in anderen Kommunen als etwas Neues einzuführen und zu verankern. Das durchgängige Design soll in allen benutzten Werkzeugen auftauchen. Das

vorhandene Logo soll modernisiert und ein Corporate Design für Print & Online erarbeitet werden (u.a. Flyer A4 für Einladungen und Informationen, für Produktbeschreibungen und/oder „Visitenkarten“ mit QR-Code zu den Produkten zur Weitergabe an InvestorInnen, BürgerInnen etc., Vorlagen (Anschreiben, Masterpräsentation, Poster für Workshops, Protokoll), Give-Aways für Workshops und bei Vorträgen). Es wird angestrebt, die Kommunikationsstrategie durch einen externen Dienstleister ausarbeiten zu lassen. Für die allgemeine Pressearbeit werden zu den Inhalten und dem Vorgehen passende Strukturen und Abläufe erarbeitet. Die Projektwebseite unter oberursel.de/pimoo wird neugestaltet und strukturiert, um die Produkte und den Transfer leicht auffindbar zu machen.

Die Kommunikationsstrategie bedient die folgenden Kanäle:

- Im Rahmen der Transferstrategie (siehe AP Ü2) werden die erarbeiteten Elemente der Kommunikationsstrategie zielgerichtet eingesetzt.
- In der Ausstellung des Historischen Museums wird die Mobilitätsberatung zu Gebäuden auf dem Tablettisch angeboten und Interessierten steht die App Active Travel zum Mobilitätsverhalten zur Verfügung.
- Auf Vorträgen zu pimoo (eigene und im Rahmen von Veranstaltungen Dritter wie z.B. Amtsleitertreffen des Regionalverband, Mobilitätskongresse, beim Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen) sowie den Exkursionen werden die Produkte vorgestellt und für den Transfer geworben. Die Give-Aways (Block, Bleistift) dienen der „Erinnerung“ an pimoo.
- Die „Visitenkarten“ und Kurzbeschreibungen zu pimoo und den einzelnen Produkten dienen der Bewerbung der Produkte auf Kongressen, regionalen Veranstaltungen etc.
- Die HSRM publiziert in wissenschaftlichen Publikationen (Forschungs-)Ergebnisse aus pimoo (tlw. zusammen mit der Stadt Oberursel und Dritten) und setzt diese im Rahmen der studentischen Lehre an der Hochschule ein.
- Mit dem Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen wird ein Prozess zur Multiplikation der pimoo-Produkte erarbeitet. Das Fachzentrum dient der Verbreitung in ganz Hessen. Weitere überregionale Akteure wie das HOLM werden in die Kommunikation eingebunden.

Details zur Kommunikation sind in Kap. 6.1 bis 6.5 bei der Beschreibung zum Transfer der jeweiligen Produkte zu finden.

5.7 AP Ü2: Transferstrategie (Einbindung von Partnerkommunen und der Region)

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (7 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (8 PM)

Die Überführung der erarbeiteten Produkte in die dauerhafte Nutzung in Oberursel und in anderen Kommunen verfolgen wir mit einer Transferstrategie, die mehrere Bausteine enthält. **Bevor die Transferstrategie greift**, werden die Produkte intern in der Verwaltung der Stadt Oberursel fertig gestellt und dann mit verschiedenen Prozessschritten (Beschlüsse, **Arbeitsanweisungen, Handlungsempfehlungen**) zum dauerhaften Einsatz vorgesehen. Ausgewählte Produkte werden dann im Rahmen der Ausstellung "Mobilität" (Arbeitstitel) des Historischen Museums Frankfurt einer breiten (Fach)Öffentlichkeit präsentiert und im Rahmenprogramm zur Ausstellung in anderen interessierten Kommunen implementiert. Im Kommunalkreis findet fortlaufend der Austausch zu den Erfahrungen statt. Ferner werden die Ergebnisse bundesweit in der Fachcommunity verbreitet.

Der Prozess des Transfers ist im Anhang 1 tabellarisch konkret aufgeschlüsselt. Nach der Initiierung des Übertragungsprozesses folgen die Anpassungs- und Arbeitsphase. Den Abschluss bildet die Einführung und Umsetzung in der Transferkommune. Weitergehend sind die vier Transferschritte in den Kapiteln der Produkte beschrieben (Kap. 5.1 AP P1: Wissensspeicher; Kap. 5.2 AP P2: Mobilitätsberatung zu Gebäuden; Kap. 5.3 AP P3: Mobilitätsapp, Kap. 5.4 AP P4: Bewertungstool).

Mit interessierten Kommunen wird geprüft, welche Produkte in welche Kommune oder Kommunen transferiert werden können. Dies hängt u.a. vom Interesse des jeweiligen Magistrats, dem dortigen Bearbeitungsstand verkehrlicher Konzepte und ggf. geforderten politischen Entscheidungen im Stadtparlament ab. Daher kann hierzu jetzt noch keine Aussage getroffen werden, welche der vier möglichen Transferprodukte (Wissensspeicher, Mobilitätsapp Active Travel, Mobilitätsberatung zu Gebäuden, Bewertungstool) zum Transfer wohin transferiert wird.

5.7.1 Ausstellung im Historischen Museum Frankfurt mit Begleitprogramm

In Kooperation mit dem Historischen Museum Frankfurt am Main wurden Eckpunkte eines Ausstellungskonzepts „Mobilität“ erarbeitet. „Die Ausstellung diskutiert unterschiedliche Facetten von Mobilität und setzt sie in Bezug mit der Stadt. Mobilität wird ganzheitlich und transdisziplinär verstanden: als Potential der subjektiven Beweglichkeit und als Gradmesser für gesellschaftliche Teilhabe.“ (Auszug aus der Projektskizze des HistMus, siehe Anlage 3)

Auf dieser Basis werden in pimoo 3.0 die Produkte aus pimoo 1.0 und 2.0 im Kontext einer regional bis bundesweit Beachtung findenden Ausstellung zu Mobilität anderen Akteuren bekannt gemacht und diskutiert. Der Transfer erfolgt breit, weitreichend und anwendungsbezogen.

Der Transfer im Kontext der Ausstellung gliedert sich in zwei Teile: Ausgewählte Produkte werden in der ca. 10 Monate dauernden Ausstellung (November 2024 bis September 2025) zum Ausprobieren angeboten. Der Transfer in andere Kommunen in der Region ist Teil des Begleitprogramms der Ausstellung. Die Arbeiten zum Transfer in den Kommunen werden nach Beendigung der Ausstellung fortgeführt.

Teil 1: In der Ausstellung

In der Ausstellung wird eine angepasste Variante der **Mobilitätsberatung zu Gebäuden** auf einem Tisch mit Touchscreen zum Ausprobieren angeboten. Besuchenden wird aufgezeigt, was sie selber oder die Hausverwaltung machen können, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Das ist ein Beitrag, notwendige Veränderungen zur Erreichung der Verkehrswende auch im Bestand anzustoßen.

Die **App Active Travel** zum datenschutzkonformen Aufzeichnen eigener Wege wird Besuchenden der Ausstellung kostenfrei für sechs Monate angeboten. Neben den Hinweisen an Nutzende zum Mobilitätsverhalten erhalten die Stadt Oberursel, die Hochschule RheinMain sowie das Museum aggregierte Daten zum Mobilitätsverhalten der NutzerInnen.

Teil 2: Im Rahmenprogramm zur Ausstellung

Die in Anhang 1 dargestellte Tabelle zeigt eine Übersicht über Veranstaltungen, die im Rahmen des Begleitprogramms durchgeführt werden. Dazu zählen sowohl öffentliche Veranstaltungen in Oberursel vor Ort als auch Workshops zum Übertragen der Produkte auf ausgewählte Kommunen in einem vierphasigen Ablauf.

Die jeweils pro Produkt notwendigen Arbeitsschritte und Aufwände werden in den APs P1 bis P4 beschrieben.

5.7.2 Kommunalkreis

Die Stadt Norderstedt hatte in Phase II der MWS2025 einen sog. Kommunalkreis eingerichtet, um dort mit anderen Kommunen ihre Entwicklungen zu *MobiLe* vorzustellen und zu diskutieren. Diesen Ansatz greifen wir auf und etablieren ebenfalls einen Kommunalkreis in Oberursel. Ziel ist es, zusammen mit dem Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung des Landes Hessen einerseits den Transfer einiger unserer Produkte in die vier interessierten Kommunen zu evaluieren. Außerdem sollen dort weiteren Kommunen (hessenweit) die Produkte vorgestellt werden und die Erfahrungen zu Transfer und Einsatz weitergegeben werden. Weitergehend soll zudem der Austausch über Best-Practice Beispiele, weitere

Handlungsbedarfe auf kommunaler und übergeordneter Ebene und über die kommunalen Alltagsaufgaben diskutiert und ausgetauscht werden. Es kann dabei auf das in Fachkreisen etablierte Netzwerk des Fachzentrums zurückgegriffen und gestärkt werden.

Es ist beabsichtigt, dass die Treffen (je nach Resonanz) zwei- bis dreimal in der Projektlaufzeit stattfinden zu lassen. Die Treffen werden in Oberursel im Rathaus stattfinden. Zudem sind einzelne Treffen auch im Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung als Multiplikator möglich.

Bei den Treffen ist zuerst ein Input durch das Projekt pimoo geplant. Es werden zu diskutierende Elemente und Bausteine vorgestellt. Anschließend werden die anzupassenden Aspekte, hemmende und fördernde Faktoren diskutiert. Daraus können Hinweise für die weiteren Schritte zu einer Übertragung der Produkte auf weitere Kommunen gewonnen werden.

Im Kommunalkreis wird es für die eingeladenen kommunalen Vertreter die Möglichkeit geben, einen kurzen Input ihrer Arbeit zu geben. Aus Erfahrungen der Stadt Norderstedt werden die Kommunalkreise je nach Thema auch hybrid angeboten, um Vertretern, die nicht die zeitliche Ressource haben vor Ort zu sein eine Möglichkeit zur Teilnahme zu geben.

Es liegen Interessensbekundungen mehrerer Kommunen vor. Welche kommunalen Vertreter welcher Kommunen in welchem Umfang am Kommunalkreis teilnehmen können ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht konkret zu benennen.

5.7.3 Wissenstransfer in die Fachwelt

Das Arbeitspaket dient dazu, die gewonnenen Erkenntnisse über die Region Frankfurt RheinMain hinaus zu verbreiten. Um einen bundesweiten Transfer zu erzielen, ist vorgesehen, Ergebnisse aus pimoo in wissenschafts- und praxisorientierten Fachzeitschriften wie etwa dem Journal für Mobilität und Verkehr, der Straßenverkehrstechnik oder in Der Nahverkehr zu publizieren sowie auf einschlägigen Tagungen (u.a. DECOMM, Speyerer Kommunaltage) in Konferenzbeiträgen dazu zu berichten.

Ferner werden die Erkenntnisse aus pimoo auch in die Lehre in den Studiengängen Mobilitätsmanagement (B.Eng.) und Nachhaltige Mobilität (M.Eng.) an der HSRM eingespeist und über das Hochschulnetzwerk „Studienfeld Nachhaltige Mobilität“ auch mit anderen einschlägigen Studiengängen bundesweit geteilt.

5.8 AP Ü3: Projektmanagement

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (3 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (1,5 PM)

Die bereits in der ersten Phase etablierte Projektsteuerungsgruppe mit verschiedenen Abteilungen und Funktionen aus der Verwaltung wird auch in der dritten Phase fortgesetzt. Ziel ist es, den aktuellen Stand des Projektes zu besprechen, weiteren Input durch andere Fachabteilungen der Stadt zu bekommen, das weitere Vorgehen des Projektes abzustimmen und politische Beschlüsse vorzubereiten. Es ist vorgesehen, dass die Steuerungsgruppe halbjährlich tagt.

Teil des Projektmanagement ist weitergehend die aktive Teilnahme an der Begleitforschung durch BeNaMo. Im Zuge der Begleitforschung wird an den angebotenen Workshops, Präsenzterminen etc. teilgenommen. Weitergehend wird auch aktiv an der Evaluation der MWS 2025 mitgewirkt.

Ein weiterer Teil des Projektmanagement beinhaltet die administrative Arbeit im Projekt. Diese beinhalten sowohl die finanziellen Abrechnungen und Zahlungsanforderungen, sowie die jährlich einzureichenden Projektberichte.

6 Erwartetes Ergebnis, Anwendungspotential und angestrebte Ergebnisverwertung

6.1 Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Für beide Antragsteller: eine kommerzielle Verwertungsmöglichkeit der Projektergebnisse durch die Stadt Oberursel und die HSRM ist nicht erkennbar und auch nicht beabsichtigt. Im Vordergrund steht vielmehr eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität, die dann idealerweise sekundär zu Wohlstandsgewinnen und u.U. auch zu wirtschaftlichen Erfolgen führt. **Der gesellschaftliche Nutzen besteht darin, dass die relevanten Stakeholder (Bürgerinnen und Bürger, Politik, Bauherren) in die Lage versetzt werden, sich zu nachhaltiger Mobilität zu informieren, zu agieren und letztlich den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität in der Breite zu fördern. Durch das Projekt findet auch eine Verzahnung von Forschung (wissenschaftliche Begleitung und Evaluation) und der Praxis, sowie der Öffentlichkeit statt. Die fertigen Produkte werden der Öffentlichkeit in der Ausstellung vorgestellt und stellen damit die Verzahnung aller drei Bereiche dar.**

Potenziell können die mit der Erstellung bzw. technischen Umsetzung der Mobilitätsapp und der Mobilitätsberatung beauftragten Unternehmen hieraus marktfähige Produkte entwickeln und selbst vertreiben.

6.2 Wissenschaftliche und technische Erfolgsaussichten

Stadt Oberursel: es wird erwartet, dass die in pimoo 2.0 und 3.0 entwickelten Produkte zu einer neuen Qualität der Kommunikation zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft beitragen und dass diese

dann auch auf andere kommunale Handlungsbereiche jenseits von Verkehr und Mobilität übertragen bzw. auf diese adaptiert werden können.

Hochschule RheinMain: die Ergebnisse aus pimoo werden in der Fachwelt verbreitet und in die Hochschullehre eingespeist (siehe hierzu Beschreibung AP Ü2, insbesondere Abschnitt 5.7.3).

6.3 Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die Verstetigung und damit der dauerhafte Einsatz der Produkte ist in Kapitel 5 (Verstetigungs- und Transferkonzept) unter den jeweiligen Produkten zu finden. Zudem verdeutlicht folgende Tabelle die Anschlussfähigkeit der einzelnen Produkte:

Produkte/Maßnahmen	Wissenschaftliche Anschlussfähigkeit	Weitergehende Finanzierung
AP P1: Wissensplattform	<ul style="list-style-type: none"> Stetige Aktualisierung der Inhalte Einsatz in der alltäglichen Verwaltungsarbeit zur Information der Öffentlichkeit 	Es entstehen keine unmittelbaren Kosten durch den Betrieb der Wissensplattform.
AP P2: Mobilitätsberatung zu Gebäuden	<ul style="list-style-type: none"> Dauerhafte Aktualisierung und Pflege Konsequenter Einsatz im Rahmen der Beratung von Bauherren über Arbeitsanweisungen 	Es fallen nur die Kosten des Betriebes der Website an. Diese sind im städtischen Haushalt gesichert.
AP P3: Mobilitätsapp	<ul style="list-style-type: none"> Fallweiser Einsatz der App bei geeigneten verkehrlichen Veränderungen oder Quartiersentwicklungen 	Es fallen keine weiteren Kosten für die Entwicklung an. Für einen Aktivitätszeitraum sind Gelder über politische Beschlüsse im Haushalt einzustellen.
AP P4: Bewertungstool	<ul style="list-style-type: none"> Dauerhafter Einsatz des Bewertungstool im Verwaltungshandeln 	Es fallen für den Betrieb des Bewertungstool keine weiteren Kosten an.
AP P5: Verkehrsversuch	<ul style="list-style-type: none"> Verwendung der lessons learnt aus dem durchgeführten Versuch in weiteren Versuchen Langfristig dauerhafte Umgestaltung der Fahrradstraßen 	Die durch einen dauerhaften Umbau der Straßenräume entstehenden Kosten fallen nicht im Projektkontext an und werden über den städtischen Haushalt gedeckt.

Stadt Oberursel: Ziel ist es, die entwickelten Produkte fortlaufend zu evaluieren und an sich ändernde Anforderungen des Verkehrssektors anzupassen. Eine dauerhafte Implementierung der Produkte im Verwaltungshandeln ist Ziel des Projektes und der Förderung in Phase III.

Hochschule RheinMain: Die Erkenntnisse aus pimoo knüpfen ausgezeichnet an das Forschungsschwerpunktt Themenfeld „Kommunale Verkehrsplanung“ der Fachgruppe Mobilitätsmanagement an und tragen zu ihren Forschungsaktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements als dritter Säule der Verkehrsentwicklungsplanung neben Infrastrukturplanung und Verkehrsmanagement bei. Es steht zu erwarten, dass die Ergebnisse Ansatzpunkte bieten für weitere Forschungsfragestellungen – insbesondere bezüglich kollaborativer Planungs- und Gestaltungsprozesse, transformativer Diskurse in Politik und Zivilgesellschaft sowie digitaler Informations- und Meinungsbildungsinstrumente zu mobilitätsbezogenen Entscheidungen – die in darauf aufbauenden Forschungsprojekten bearbeitet werden und einen Beitrag zu nachhaltigerer Mobilität leisten können.

7 Projektkonsortium und Praxispartner

In Förderphase III setzt das bewährte und in seiner Kooperation erfolgreiche Projektkonsortium aus Stadt Oberursel und Hochschule RheinMain seine Zusammenarbeit fort. Mit Blick auf den Aktivitätenschwerpunkt Transfer werden verschiedene Partner einbezogen. Die folgende Tabelle vermittelt eine Übersicht aller Beteiligten, die externen Partner werden anschließend beschrieben

Wer?	Wie?	Warum?
Stadt Oberursel	Projektleitung	Bisherige Projektleitung, Projektgebiet, Einsatz sämtlicher Projektprodukte
Hochschule RheinMain	Wissenschaftliche Begleitung	Bisheriger Projektpartner, fachliche Expertise
Historisches Museum Frankfurt	Kooperationspartner im Transfer mit Ausstellung "Mobilität"	Erarbeitet Ausstellung zu Mobilität, offen für Kooperation
Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen	Hessenweiter Multiplikator für die Produkte	Der Multiplikator für Hessen, kooperative Zusammenarbeit
Stadt Steinbach Stadt Kronberg	(testweise) Anwendung der Produkte	Interessierte Transferkommunen
Stadt Norderstedt	Gegenseitiges Angebot, ausgewählte Produkte in der jeweils anderen Kommune zu testen	Transfer aller Produkte und Weiterentwicklung und Übertragbarkeit des Bewertungstool

Historisches Museum Frankfurt

Das Historische Museum Frankfurt dient als wichtiger Transferpartner, der die entwickelten Produkte in den Rahmen der Ausstellung "Mobilität" integriert und ermöglicht damit die Zugänglichkeit für weitere AkteurInnen in Öffentlichkeit und Kommunen. Die weitere Zusammenarbeit ist im Arbeitspaket Ü2 Transferstrategie beschrieben.

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen unterstützt als Einrichtung des Landes hessische Kommunen und Landkreise in allen Belangen einer nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplanung. Basis dafür sind die europäischen Richtlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (englisch: Sustainable Urban Mobility Plan, kurz: SUMP). Das Fachzentrum berät und begleitet kommunale Gebietskörperschaften bei der Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung eines SUMP. Darüber hinaus steht es als Wissens-, Austausch- und Vernetzungsplattform zur Verfügung.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus pimoo werden in diese Beratungs- und Vernetzungsangebote eingespeist und insbesondere durch eigene Veranstaltungen der SUMP.Akademie verbreitet.

Stadt Steinbach & Stadt Kronberg

Die Städte Steinbach und Kronberg grenzen beide direkt an Oberursel und dienen in pimoo 3.0 als Transferkommunen, die die Oberurseler Produkte testen, adaptieren und einen weiteren Einsatz anstreben.

Stadt Norderstedt (MWS2025 Projekt "MobiLe")

Während der zweiten Förderphase ist ein aktiver Austausch mit dem Projektteam aus Norderstedt entstanden. Sowohl innerhalb des durch Norderstedt initiierten Kommunalkreises als auch außerhalb findet ein regelmäßiger Austausch statt. Mit dem Modell verfolgt das Projekt MobiLe ähnliche Ansätze zur sachlichen Information der Politik als Diskussionsgrundlage. Diese Zusammenarbeit ist weiterhin angestrebt und auch der Einsatz des Norderstedter Modells in Oberursel, als auch der Einsatz der Oberurseler Produkte in Norderstedt ist geplant. Weiterhin wird Oberursel am Kommunalkreis in Norderstedt teilnehmen, als auch Norderstedt an dem Oberurseler Pendant. Norderstedt wird dabei eine praxisorientierte und kritische Begleitung des Transferprozesses zukommen.

8 Zeitplanung, Meilensteinplanung, detaillierte Ausgaben-/Kostenkalkulation

8.1 Ressourcenbezogener Arbeits-, Zeit- & Meilensteinplan

Ressourcenbezogener Arbeits-, Zeit- & Meilensteinplan										
	Oberursel	HSRM	2024		2025				2026	
	PM	PM	Q III	Q IV	Q I	Q II	Q III	Q IV	Q I	Q II
Arbeitspaket P1 (Wissenspeicher)	1,5	1								
AP P1.1 Verstetigung										
AP P1.2 Transfer										
Arbeitspaket P2 (Mobilitätsberatung)	2	1,5								
AP P2.1 Erweiterung intern										
AP P2.2 Transfer auf weitere Kommunen									M3	
Arbeitspaket P3 (Mobilitätsapp)	2,5	1,5								
AP P3.1 Einsatz in Oberursel						M2				
AP P3.2 Transfer auf weitere Kommunen										
Arbeitspaket P4 (Bewertungstool)	2	7								
AP P4.1 Verstetigung										
AP P4.2 Transfer auf weitere Kommunen									M4	
Arbeitspaket P5 (Verkehrsversuch)	2	2,5								
AP P5.1 Erweiterung										
AP P5.2 Evaluation										M6
Arbeitspaket Ü1 (Allgemeine Kommunikationsstrategie)	4	1								
AP Ü1.1 Erarbeiten wiedererkennbare Marke										
AP Ü1.2 fortlaufende Kommunikation										
Arbeitspaket Ü2 (Transferstrategie)	7	8							M5	
AP Ü2.1 Verstetigung & Weiterentwicklung										
AP Ü2.2 Ausstellung mit Begleitprogramm				M1						
AP Ü2.3 Kommunalkreis										
Arbeitspaket Ü3 (Projektmanagement)	3	1,5								
AP Ü3.1 Allgemeines Projektmanagement										
AP Ü3.2 Berichterstattung										M7
Personenmonate gesamt (PM)	24	24								

Meilensteine:

- M1: Im Rahmen der Ausstellung ist der Transfer gestartet
- M2: Ergebnis des Einsatzes der App: Bürger:innen sind über Alternativen aufgeklärt worden
- M3: Mobilitätsberatung in anderen Kommunen anwendbar
- M4: Dauerhafter und beschlossener Einsatz des Bewertungstools
- M5: Mindestens 2 Produkte sind an mindestens 2 Transferkommunen übergeben
- M6: Der Verkehrsversuch ist evaluiert und politisch zur dauerhaften Umsetzung beschlossen
- M7: Projektabschluss mit inhaltlichem Abschlussbericht

8.2 Ausgaben- und Kostenkalkulation

Stadt Oberursel

Arbeitsstelle TVöDE11, Stufe 3, 100%	██████████
Vergabe von Aufträgen	██████████
Reisekosten	██████████
Weitere sächliche Verwaltungsausgaben	██████████
Gesamtsumme	403.900,00 €

Die Stadt Oberursel stellt einen Arbeitsplatz inkl. EDV-Ausstattung zur Verfügung. Es handelt sich bei den Personalkosten um eine Schätzung, da zukünftige Tarifabschlüsse noch unbekannt sind.

Gesamtsumme Stadt Oberursel (Taunus) für pimoo 3.0 für zwei Jahre: 403.900 €

Die Stadt Oberursel (Taunus) beantragt 363.510,00 €. Das entspricht einer Förderquote von 90%.

Hochschule RheinMain

Wissenschaftliche Mitarbeiterin (bereits in pimoo 2 beschäftigt, Beschäftigungsumfang 75%, TV-H E13 Stufe 2)	██████████ ██████████ ██████████
Wissenschaftlicher Mitarbeiter (bereits in pimoo 2 beschäftigt, Beschäftigungsumfang 25%, TV-H E13 Stufe 2)	██████████ ██████████ ██████████
Studentische Hilfskräfte (600 Stunden gesamt)	██████████
Lehrvertretung Prof. Volker Blees	██████████
Reisekosten	██████████
Zwischensumme	159.056,34 €
Projektpauschale 20%	31.811,27 €
Gesamtsumme	190.867,61 €

Zur Bewältigung der in Abschnitt 5 beschriebenen Aufgaben fallen folgende Ausgaben an:

- Beschäftigungsentgelte Wissenschaftliche Mitarbeiterin (75%) und Wissenschaftlicher Mitarbeiter (25%) für die anteilige Projektbearbeitung in allen AP; durch die Weiterbeschäftigung des Personals aus pimoo 2 kann die kontinuierliche Bearbeitung in hoher Qualität gesichert werden.
- Beschäftigung studentischer Hilfskräfte (ohne Abschluss 360 Stunden, mit Bachelor-Abschluss 240 Stunden) zur Unterstützung insbesondere bei Monitoring und Evaluation der Mobilitätsberatung, der Mobilitätsapp, des Bewertungstools und des Verkehrsversuchs sowie bei der Vorbereitung und Durchführung der verschiedenen Transferbausteine.
- Lehrvertretung für Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, um Aufgabenwahrnehmung der Teilprojektleitung zu ermöglichen.
- Reisekosten zu Projekttreffen der Begleitforschung (Ansatz in Anlehnung an bisherige Praxis in „MobilitätsWerkStadt 2025“: Bahnfahrt Wiesbaden – Berlin u.z., ein Termin je Halbjahr)

Die beantragte Gesamtsumme beläuft sich einschließlich der Projektpauschale auf 190.867,61 €.

Gesamtförderung

Daraus ergibt sich eine Gesamtprojektsumme von 363.510 € + 190.867,61 € = 554.377,61 €.

Die hier aufgeführten Summen wurden im Rahmen der Überarbeitung nicht angepasst. Die Werte entsprechen denen des ursprünglich eingereichten AZA.

9 Weitere Erklärungen

9.1 Notwendigkeit der Zuwendung

Für die Durchführung des Vorhabens stehen keine anderen Mittel, insbesondere keine Landes-, EU- oder Drittmittel zur Verfügung. Die Bundesmittel werden für die Durchführung des Vorhabens zwingend benötigt. Das beantragte Projekt ist nicht Gegenstand einer anderen Fördermaßnahme. Ohne die beantragte Förderung kann das Projekt nicht durchgeführt werden. Eine Recherche der Fördermöglichkeiten der Europäischen Union und anderer nationaler Fördermittelgeber und -programme hat ergeben, dass eine Finanzierung des hier beantragten Vorhabens aus anderen Quellen ebenfalls nicht möglich ist.

9.2 Schutzrechteerklärung

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

9.3 EU-Erklärung

Für das Vorhaben (gesamter Verbund) ist nach unseren Recherchen derzeit eine Förderung aus Mitteln der EU nicht möglich.

10 Literaturverzeichnis

Berg, Sophie; Müller, Ann-Kristin; Siebenhüner, Bernd; Speck, Karsten (2023): Forschungsförderung im Bereich nachhaltige Entwicklung in Deutschland – eine qualitative Bestandsaufnahme. In: Anna Henkel, Sophie Berg, Matthias Bergmann, Holli Gruber, Nicole C. Karafyllis, Dimitri Mader et al. (Hg.): Dilemmata der Nachhaltigkeit: Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, S. 279–292.

Blees, Volker (2023): Verkehrswende vor Ort: Wo und wie holen wir die lokale Politik ab? In: Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel (Hg.): Nahverkehrs-Tage 2023. Verkehrswende und ÖPNV: Wie holen wir alle an Bord, bevor der Zug abgefahren ist? Kassel: kassel university press (36), S. 153–168.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Ausg. 2012. Köln: FGSV-Verl. (FGSV W1 - Wissensdokumente, 161).

Grunwald, Armin (2015): Transformative Wissenschaft - eine neue Ordnung im Wissenschaftsbetrieb? In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 24 (1), S. 17–20. DOI: 10.14512/gaia.24.1.5.

Kern, Kristine; Haupt, Wolfgang (2021): Von Reallaboren zu urbanen Experimenten: deutsche und internationale Debatten zu Skalierung und urbanen Nachhaltigkeitstransformationen. In: *RuR* 79 (4), S. 322–335. DOI: 10.14512/rur.48.

Koska, Thorsten; Jansen, Ulrich; Reutter, Oscar; Schäfer-Sparenberg, Carolin; Spitzner, Meike; Ulrich, Alina (2020): Praxis kommunale Verkehrswende. Ein Leitfaden. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung (Schriften zur Ökologie, Band 47).

MWFKBW - Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg (2013): Wissenschaft für Nachhaltigkeit. Herausforderung und Chance für das baden-württembergische Wissenschaftssystem.

Oltmanns, Amke; Knieling, Jörg; Kretschmann, Nancy (2022): Die Transformationskraft von Realexperimenten für die Mobilitätswende in der Stadt: Wie temporär autofreie Zonen Innenstädte nachhaltig und klimagerecht verändern. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 31 (2), S. 103–110. DOI: 10.14512/gaia.31.2.7.

Schäpke, Niko; Stelzer, Franziska; Bergmann, Matthias; Singer-Brodowski, Mandy; Wanner, Matthias; Caniglia, Guido; Lang, Daniel J. (2017): Reallabore im Kontext transformativer Forschung. Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand. In: *Transdisciplinary Sustainability Research* (1).

Wascher, Eva (2022): Kommunale Innovationslabore für eine nachhaltige Stadtgesellschaft. In: Jan Abt, Lutke Blecken, Stephanie Bock, Julia Diringer und Katrin Fahrenkrug (Hg.): Von Beteiligung zur Koproduktion. Wege der Zusammenarbeit von Kommune und Bürgerschaft für eine zukunftsfähige kommunale Entwicklung. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS (Stadtforschung aktuell), S. 435–464.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

Anhang

Anhang 1: Darstellung der Transferstrategie

Was / Ziel	Art des Angebots	Wer	Wo?
Öffentliche Veranstaltungen			
Info zu den 5 Produkten: Öffentlich	5 öffentliche Vorträge	Stadt OBU	Rathaus / externe Location / hybrid
Verkehrswende vor Ort	3 öffentliche Exkursionen (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zu projektbezogenen Anwendungsfällen in Oberursel: <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsversuch Zeppelinstraße - Wohnquartier mit Mobilitätskonzept (Wüstenrot / Erich-Ollenhauer-Straße) - Fußverkehr Innenstadt 	Stadt OBU, HSRM, private Akteure vor Ort (Gymnasium Oberursel, Wüstenrot...)	Exkursionen vor Ort inkl. einführendem Kurzvortrag
<p>Nach Anmeldung: Transfer der Transferprodukte in 2-4 Transferkommunen (je nach Produkt).</p> <p>Mögliche Anzahl an Transfer je Transferprodukt. Die maximale Anzahl ergibt sich aus dem geschätzten Aufwand und den beantragten Geldern für Dienstleister.</p> <p>Wissensspeicher: maximal 4</p> <p>Mobilitätsapp Active Travel: 4</p> <p>Mobilitätsberatung zu Gebäuden: 2</p> <p>Beratungstool: 2</p>			

<p>Adaption einzelner Produkte in Transferkommunen: Phase 1: Initiierung</p>	<p>Je 1 Auftaktworkshop:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ziele der Kommunen - Vorhandene Konzepte & Prozesse evaluieren - Umsetzungsstrategie entwickeln 	<p>Stadt OBU & HSRM</p>	<p>Vor Ort in Kommunen</p>
<p>Phase 2: Anpassungsbedarfe</p>	<p>Je 1 Workshops</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifikation anzupassender Elemente - Lösungspfade zu Anpassungen erarbeiten (Umprogrammierung, Layout, Prozesse...) 	<p>Stadt OBU / HSRM, ggf. externe Dienstleister zu Programmierung, Layout</p>	<p>Vor Ort in Kommunen</p>
<p>Phase 3 Arbeitsphase</p>	<p>Arbeitsphase der Anpassung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dienstleister programmieren um - Layout wird erstellt und eingepflegt - Gemeinsamer Testtermin, ggf. Diskussion in Gremien 	<p>Dienstleister für Programmierung und Layout, begleitend OBU, HSRM und Empfängerkommune</p>	<p>Remote, vor Ort in Gremien</p>
<p>Phase 4 Einführung und Umsetzung</p>	<p>Workshop und Präsentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung finale Fassung - Präsentation in Ausschuss / Stadtverordnetenversammlung - Begleitung des Ausprobierens 	<p>Stadt OBU, HSRM, Empfängerkommune</p>	<p>Vor Ort</p>

Anhang 2: Ressourcenbezogener Arbeits-, Zeit- & Meilensteinplan

Ressourcenbezogener Arbeits-, Zeit- & Meilensteinplan										
	Oberursel	HSRM	2024		2025				2026	
	PM	PM	Q III	Q IV	Q I	Q II	Q III	Q IV	Q I	Q II
Arbeitspaket P1 (Wissenspeicher)	1,5	1								
AP P1.1 Verstetigung										
AP P1.2 Transfer										
Arbeitspaket P2 (Mobilitätsberatung)	2	1,5								
AP P2.1 Erweiterung intern										
AP P2.2 Transfer auf weitere Kommunen									M3	
Arbeitspaket P3 (Mobilitätsapp)	2,5	1,5								
AP P3.1 Einsatz in Oberursel						M2				
AP P3.2 Transfer auf weitere Kommunen										
Arbeitspaket P4 (Bewertungstool)	2	7								
AP P4.1 Verstetigung										
AP P4.2 Transfer auf weitere Kommunen									M4	
Arbeitspaket P5 (Verkehrsversuch)	2	2,5								
AP P5.1 Erweiterung										
AP P5.2 Evaluation										M6
Arbeitspaket Ü1 (Allgemeine Kommunikationsstrategie)	4	1								
AP Ü1.1 Erarbeiten wiedererkennbare Marke										
AP Ü1.2 fortlaufende Kommunikation										
Arbeitspaket Ü2 (Transferstrategie)	7	8							M5	
AP Ü2.1 Verstetigung & Weiterentwicklung										
AP Ü2.2 Ausstellung mit Begleitprogramm				M1						
AP Ü2.3 Kommunalkreis										
Arbeitspaket Ü3 (Projektmanagement)	3	1,5								
AP Ü3.1 Allgemeines Projektmanagement										
AP Ü3.2 Berichterstattung										M7
Personenmonate gesamt (PM)	24	24								

Meilensteine:

- M1: Im Rahmen der Ausstellung ist der Transfer gestartet
- M2: Ergebnis des Einsatzes der App: Bürger:innen sind über Alternativen aufgeklärt worden
- M3: Mobilitätsberatung in anderen Kommunen anwendbar
- M4: Dauerhafter und beschlossener Einsatz des Bewertungstools
- M5: Mindestens 2 Produkte sind an mindestens 2 Transferkommunen übergeben
- M6: Der Verkehrsversuch ist evaluiert und politisch zur dauerhaften Umsetzung beschlossen
- M7: Projektabschluss mit inhaltlichem Abschlussbericht

Anhang 3: Auszug aus der Projektskizze des Historischen Museum Frankfurt



Stadt in Bewegung Frankfurt und die Mobilität (AT)

Ausstellungsprojekt im Historischen Museum Frankfurt

Nov. 2024 – September 2025

- | | |
|--|------|
| 1. Beschreibung des Ausstellungsprojekts | S. 2 |
| 2. Gliederung der Ausstellung | S. 4 |

Frankfurt am Main, 25. Juli 2023
Historisches Museum Frankfurt
Saalhof 1, D-60311 Frankfurt am Main
Dr. Jan Gerchow, Direktor

Projektleitung und Projektteam Historisches Museum Frankfurt:
Dr. Nina Gorgus, Kuratorin

Abstract

Stadt und Mobilität hängen ursächlich zusammen: historisch wie aktuell. Städte erzeugen Bewegungen von Menschen im Raum und werden zugleich von ihnen erzeugt, einschließlich ihrer konkreten Lage und Gestalt. Die Ausstellung diskutiert unterschiedliche Facetten von Mobilität und setzt sie in Bezug zur Stadt. Mobilität wird ganzheitlich und transdisziplinär als Potential der individuellen Beweglichkeit verstanden. Verkehr und Infrastruktur ermöglichen Mobilität und bieten dafür die Grundlagen. Die Ausstellung öffnet einen interaktiven Erfahrungsraum und lädt dazu ein, gesellschaftliche, soziale und räumliche Facetten kennenzulernen als auch eigene Perspektiven zu hinterfragen.

Der Wandel und die Grenzen der Mobilität in der Stadt sollen anhand der Stadtentwicklung in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet sichtbar werden. Der Platz ist im Ballungsraum ist begrenzt: Ohne Veränderungen wird es schwierig, Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeit, Bildung, Erholung, Verkehr angesichts des knappen Wohnraums und der Klimakrise zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist Frankfurt mit großem Abstand die deutsche Pendler*innen-Hauptstadt. Einzigartig ist, dass es hier fast ebenso viele Arbeitsplätze wie Einwohner*innen gibt. Arbeit, Wohnen, Mobilität und Stadtraum werden dadurch in hohem Maß geprägt. Deshalb bietet sich gerade diese Stadt und ihre Region für eine Ausstellung über Mobilität an.

Mobilität wird subjektiv und emotional erfahren. Zehn Themeninseln ermöglichen, sich mit anderen Perspektiven und Positionen auseinanderzusetzen. Die Vielstimmigkeit soll dazu beitragen, den städtischen Lebensraum neu zu denken und weiterzuentwickeln. Die Ausstellung fragt: In welcher Mobilitätskultur möchten wir leben? Ist Frankfurt auf dem Weg zu einer nachhaltigen, sicheren, gesunden und zugleich lebendigen, einer Vielzahl von Mobilitätsbedürfnissen gerecht werdenden Stadt, wie es der Stadtplaner Jan Gehl für Kopenhagen entwickelt hat?

1. Inhalt, Wirkung und Ziel

Seit dem 18. Jahrhundert ist die westliche Welt von einer stetigen Dynamisierung gekennzeichnet. Das gilt für alle Bereiche der Gesellschaft. Dafür gibt es unterschiedliche Erklärungen; viele Theorien verweisen auf die enge Verknüpfung der Wirtschaft mit dem Geld- und Warenverkehr in der kapitalistischen Gesellschaft. Moderne Gesellschaften werden strukturell von Wachstum, Beschleunigung und Innovationsverdichtung bestimmt, um das erreichte Niveau zu halten und reproduzieren zu können.

Ein Faktor lässt sich aber weder vermehren noch steigern: die Zeit. Sie erscheint deshalb als eine Ressource, die zunehmend knapper wird. Da das Tempo aller Lebensbereiche sich stetig steigert, wird die Zeit von den Menschen zunehmend als verdichtet erfahren; der Philosoph Paul Virilio hat dafür den Begriff „rasender Stillstand“ geprägt. Nach dem Soziologen Hartmut Rosa kommt darüber hinaus eine „soziale Beschleunigung“ hinzu: Dazu gehört die Beschleunigung von Produktion, Kommunikation und Transport – wie etwa die Veränderungen, die durch die Erfindung der Dampfmaschine ausgelöst wurden. Dadurch beschleunigen sich auch die Lebenswelten wie Alltagspraktiken, Arbeit oder soziale Kontakte. Zur Stabilität der Welt scheint paradoxerweise ein permanenter Wandel zu gehören. Mobilität im Sinne von kognitiver Beweglichkeit bekommt vor diesem Hintergrund eine ganz besondere Bedeutung.

Zum einen scheint Mobilität auf individueller Ebene Ziel und Lösung zugleich zu sein, denn nur eine Person, die flexibel ist, kann die komplexen gesellschaftlichen Anforderungen im beruflichen wie privaten Alltag bewältigen. Zum anderen breitet sich immer mehr das Gefühl der Getriebenheit aus: Wenn alle Lebensbereiche immer schneller durch getaktet sind, bleibt das Ideal der modernen Gesellschaft, das selbstbestimmte Leben, irgendwann auf der Strecke.

Der Begriff der Mobilität bietet somit vielfältige Ansätze auf gesellschaftlicher, struktureller, räumlicher und subjektiver Ebene. In der Ausstellung verknüpfen sich die einzelnen Stränge miteinander.

So wie Mobilität eng mit der Zeit gekoppelt ist, ist sie auch mit dem Raum verbunden. Das wird insbesondere im Stadtraum sichtbar. Vorstellungen von Mobilität der vorangegangenen Stadtgesellschaften und den damals getroffenen politischen Entscheidungen bestimmen die Gegenwart: Wie wir heute unsere Umgebung nutzen, wahrnehmen und aneignen, ist lange zuvor gedacht, geplant und umgesetzt worden. Das birgt Konflikte für die aktuelle Gesellschaft, denn wie können Anforderungen und Bedürfnisse der Gegenwart eingebracht und umgesetzt werden? Faktoren wie das starke Bevölkerungswachstum, die Forderungen nach einer gerechteren Aufteilung der Flächen, nach Inklusion, soziale Gerechtigkeit und nicht zuletzt der Klimawandel spielen eine zunehmend größere Rolle. Die zentrale Herausforderung der Gegenwart ist: Wie können im engen urbanen Raum mit den beschränkten Flächen gegenwärtige Bedürfnisse berücksichtigt werden und neue Konzepte der Stadtentwicklung für die Zukunft entstehen?

Die Ausstellung betrachtet Mobilität auf zwei Ebenen.

1. Mobilität und seine Rolle bei Verkehr und Infrastruktur

Mobilität ist nicht gleichzusetzen mit Verkehr. Mobilität ist das Potential der Beweglichkeit; Verkehr wird als „realisierte Bewegung auf Grundlage von Infrastrukturen im physischen Raum“ (Deffner et al. 2017: 6) verstanden. Damit ist der private wie öffentliche Verkehr gemeint, die Fortbewegung von Personen oder Beförderung von Gütern. Verkehr und Infrastruktur ermöglichen Mobilität. Die

Ausstellung verfolgt, wie die Mobilität die Entwicklung der Stadt prägt. Über eine Periode von über 300 Jahren, seit dem 18. Jahrhundert, wird exemplarisch die Entwicklung der Stadt in Hinblick auf Orte und Verkehrssysteme dargestellt. Frankfurt wird dabei in seiner Rolle als Metropole in der Rhein-Main-Region und als Pendler*innenhauptstadt betrachtet. Dabei werden auch die unterschiedlichen Nutzer*innengruppen untersucht.

2. Beweglichkeit - die subjektiven und emotionalen Facetten

In allen sozialen und alltäglichen Praktiken spielt Mobilität eine große Rolle. Die Erfahrungen sind individuell und spiegeln jedoch gesellschaftliche und strukturelle Zustände wider; sie verweisen auf menschliche Grundbedürfnisse und sind verankert in der jeweiligen Zeit. Mobilität wird zudem emotional erfahren. Ein Wechsel der Perspektiven soll ermöglichen, die eigenen Erfahrungen mit anderen zu vergleichen und zum Nachdenken anregen. Welche Strategien wurden und werden eingesetzt, welche Lösungen zu welchen Zeiten bevorzugt? Und welche Verkehrsmittel kommen zum Einsatz?

Ziel des Projekts ist es, den Besucher*innen ein vielfältiges Instrumentarium anzubieten und ihnen zu ermöglichen, andere Perspektiven kennenzulernen, sich damit auseinanderzusetzen und eine Haltung zu entwickeln. Die wissenschaftlichen Untersuchungen machen deutlich, dass ein Wandel der Mobilitätskultur notwendig ist, um die Qualität des Lebensraums in Stadt und Region zu erhalten und an sich wandelnde Bedingungen wie Klimawandel und Bevölkerungszuwachs anzupassen. Welche Mobilitätskultur wünschen wir uns? Zu dieser Diskussion möchte die Ausstellung beitragen.

Durch die unterschiedlichen Kooperationspartner*innen der Ausstellung und des Rahmenprogrammes in Frankfurt und der Region sollen viele Perspektiven integriert werden.

Gemeinsam mit dem Hessischen Puppen- und Spielzeugmuseum in Hanau Wilhelmsbad soll die Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen sowie die veränderte Mobilität untersucht werden.

Die Nachbarstadt Oberursel (Taunus) nimmt in vielerlei Hinsicht eine Vorreiterrolle ein, da dort 2021 ein neues Leitbild für die Mobilität beschlossen wurde und nun umgesetzt wird. Darüber hinaus kooperieren Oberursel und die Hochschule RheinMain im vom BMBF geförderten Projekt „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität. Durch die Kooperation kann das Museum von den Studien, Produkten und Angeboten profitieren und als Plattform für Wissenstransfer in der Ausstellung und im Rahmenprogramm dienen. Zudem geht es auch um die wechselseitigen Beziehungen zwischen Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet, da von hier aus viele Bewohner*innen zur Arbeit nach Frankfurt pendeln.

Künstlerische Positionen ermöglichen Perspektivwechsel auf diversen Ebenen. Das hessische Künstler*innenkollektiv Mobile Albania lädt mit verschiedenen performativen Formaten ein, Bewegung und Pendeln ganz neu in der Stadt zu erfahren. Die Künstlerin Katharina Müller protokolliert zeichnerisch Passanten und ihrer Haltung. Beide Positionen sollen sukzessive in die Ausstellung einfließen. Weitere künstlerische Interventionen sind geplant.

Folgende weitere Kooperationen für die Ausstellung bzw. für das Rahmenprogramm sind bereits vereinbart:

- DAM, Frankfurt
- Dialogmuseum Frankfurt
- Frauenreferat und Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt
- GU, Institut für Humangeographie, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
- House of Logistics and Mobility (HOLM)

- Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) Frankfurt
- Offenbach Institut für Mobilitätsdesign (OIMD)/HFG Offenbach

2. Themenräume der Ausstellung

Die Ausstellung gliedert sich in die beiden großen Bereiche:

1. Mobilität in Bezug auf Verkehr und Infrastruktur

Im Fokus stehen Aspekte der Stadtgeschichte, die für Wandel und Veränderungen der Stadtentwicklung sorgten und sorgen. Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet sind als Stadt bzw. als Region exemplarisch für viele europäische Ballungsräume. Als Pendler*innenhauptstadt Deutschlands bewältigt Frankfurt zudem täglich viele Herausforderungen.

Anhand von Orten in der Stadt, die für Wandel stehen, werden Einblicke in ältere stadtplanerische Entwicklungen gegeben, die trotz Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg bis heute das Stadtbild von Frankfurt prägen, die Verbindungen in die Region schufen und Frankfurt als Drehkreuz etablierten. Zugleich stehen sie für neue Kulturtechniken und starke Eingriffe in lebensweltliche Praktiken der Stadtgesellschaft. Exemplarisch werden hier auch Verkehrsmittel thematisiert. Im Focus steht hier das Fahrrad. Das bietet sich an, weil im Bestand des Museums eine zeitgenössische Laufmaschine befindet, wie sie Karl von Drais 1817 entwickelt hat. In Frankfurt wurden viele Räder produziert (u.a. Adler-Werke); Radfahren hat in der Gegenwart eine neue Bedeutung bekommen.

1. Durch die Post wird die Zeit neu strukturiert (Thurn und Taxis etabliert in Frankfurt 1701 eine Zentrale der Kaiserlichen Reichspost)
2. Der Park als Ort für Bewegung, Freizeit und Sport (Wallanlagen ab 1805)
3. Der Bahnhof: Vernetzung mit der Welt (ab 1839)
4. Herausbildung des Öffentlichen Nahverkehrs (Pferde-Omnibus und erste elektrische Straßenbahn ab 1899)
5. Der Luftraum wird für die Fortbewegung entdeckt (IIA 1909 und Rebstock 1912)
6. Neue Wohn- und Mobilitäts-Konzepte: das Neue Frankfurt 1925-1930
7. Die Entwicklung der „autogerechten Stadt“ (1950er und 1960er Jahre)
8. Eine Bahn für die Stadt und der öffentliche Nahverkehr in der Region/Ein- und auspendeln
9. Welche Konzepte für die Gegenwart und Zukunft? (Planungen, Umsetzungen und wiss. Expertisen)

Der letzte Themenschwerpunkt ermöglicht den Besucher*innen, sich aktiv mit gegenwärtigen Planungen, Maßnahmen und Positionen auseinanderzusetzen. Dabei werden u.a. die städtischen Planungen seit den 1950er Jahren bis in die Gegenwart berücksichtigt, die v.a. in den letzten Jahren auf Teilhabe ausgerichtet sind und Positionen von Initiativen miteinbeziehen. Ein Aspekt ist etwa der „Masterplan Mobilität“, mit dem die Stadt Frankfurt seit 2021 neues Leitbild für Mobilität und Verkehr entwickelt. Ziel ist es, Klimaschutz, urbane Lebensqualität, Lärmschutz, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu fördern.

Überregional kann als Beispiel für eine einzelne Kommune das Verkehrliche Leitbild von Oberursel dienen. Auch soll auf das Projekt des Landes Hessens mit dem „Großen Frankfurter Bogen“ (GFB) verwiesen werden, das Wohnungs- und Städtebau im

Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main fördern und explizit Wohnen mit Mobilität verknüpfen möchte. Auch Beispiele von vorbildlichen Maßnahmen aus Oberursel oder aus Darmstadt und sollen vorgestellt werden.

Verschiedene Hochschulen im Rhein-Main-Gebiet beschäftigen sich verstärkt mit Infrastruktur und Mobilität. Die langjährige wissenschaftliche Auseinandersetzung und Umsetzung auf die Planungen sollen sichtbar werden, auf diese Weise popularisiert die Ausstellung wissenschaftliche Studien.

Die lebendige, nachhaltige, sichere und gesunde Stadt – das sind Eigenschaften, die der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl fordert, um Lebensqualität in Städten zu schaffen. Dazu gehört auch eine Infrastruktur, die für alle Nutzer*innen gleichermaßen gelten und eine gerechte Verteilung der Flächen unter allen Verkehrsteilnehmer*innen und Verkehrsmitteln. Kopenhagen gilt als Leuchtturm seiner Projekte. Wie werden solche Ansätze in Frankfurt und in der Rhein-Main-Region rezipiert und diskutiert?

2. Mobilität im Sinne von Beweglichkeit - die subjektiven und emotionalen Facetten

Subjektive Mobilitätsenerlebnisse werden aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet. Zehn Themeninseln vertiefen universale Aspekte durch eine Mischung von Zugängen und Ausstellungsmedien - Objekte, künstlerischen Positionen, Audios oder Videos und ermöglichen einen Zugang mit allen Sinnen. Hier wird berücksichtigt, dass Mobilität in erster Linie emotional erfahren wird.

Geplante Themenschwerpunkte (alle AT).

1. Tempo/Zeit
2. Entfernung
3. Stillstand
4. Fortschritt
5. Körper/Mensch
6. Klima
7. Digitalisierung
8. Kosten/Kapitalismus/Gerechtigkeit
9. Gesellschaft von morgen (Verkehrserziehung)
10. Utopien

Die Ausstellung möchte die Besucher*innen im hohen Maße interaktiv mit einbeziehen und zeigen, dass Wandel und Veränderungen von Routinen nicht unbedingt mit Verzicht einhergehen, sondern andere Erfahrungen ermöglichen. Auf diese Weise können die Besucher*innen vor Ort und/oder im Rahmen von Veranstaltungen in einen Austausch treten und andere Perspektiven kennenlernen.

Erwähnte Literatur: Jutta Deffner, Konrad Götz, Gisela Stete, Tilman Bracher, Melina Stein, Simon Bülow: Nachhaltige Mobilität gestalten. FES 2017; Jan Gehl: Städte für Menschen. Berlin 2021 (2010); Hartmut Rosa: Resonanz. Eine Soziologie der Weltbeziehung. Frankfurt 2016; Paul Virilio: Rasender Stillstand. München Wien 1992

Anhang 4: Letter of intent

Historisches Museum Frankfurt



Historisches Museum Frankfurt — Saalhof 1, 60311 Frankfurt a. M.

— Saalhof 1, 60311 Frankfurt am Main
historisches-museum-frankfurt.de

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Verwaltungssteuerung
Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
Herrn Dr. Uli Molter (Abteilungsleiter)
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Dr. Jan Gerchow
Direktor
T +49 69 212-33371
jan.gerchow@stadt-frankfurt.de



Frankfurt, den 18. 07. 2023

Unterstützung des geplanten Forschungsprojekts „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität“ der Stadt Oberursel und der Hochschule RheinMain



Sehr geehrter Herr Dr. Molter,

das Historische Museum Frankfurt hat sich über die Kooperationsanfrage der Stadt Oberursel und der Hochschule RheinMain im Rahmen des vom BMBF geförderten Projekts „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität“ sehr gefreut.

Sehr gerne möchten wir mit diesem Schreiben unserer Unterstützung für das beantragte Projekt unter der Leitung von Dr. Uli Molter Nachdruck verleihen und unseren Beitrag innerhalb der Kooperation näher darlegen.

Das Historische Museum Frankfurt (HMF) ist das Stadtmuseum der Mainmetropole. Seit 2017 ist der große Neubau am Römerberg eröffnet und verfügt hier über 6.000 m² Ausstellungsfläche, davon 1.800 m² für Wechselausstellungen. Das HMF ist ein Ort der Information, Reflexion und Diskussion über Frankfurts Geschichte, Gegenwart und Zukunft. Es ist partizipativ ausgerichtet, indem es den Erfahrungs- und Wissensschatz seiner Benutzer*innen ernst nimmt und ihn als integrierten Bestandteil nutzt. Als „inklusives Museum“ verpflichtet sich das HMF dem Ziel, mit seiner Ausstellungs-gestaltung, seinen Programmen und seiner Sammlung alle Bevölkerungsgruppen anzusprechen.

Das Historische Museum Frankfurt plant zurzeit die Ausstellung „Stadt in Bewegung. Frankfurt und die Mobilität“ (Arbeitstitel). Darin sollen verschiedene Aspekte von Mobilität und Stadt behandelt und erfahrbar werden.



Stadt und Mobilität hängen ursächlich zusammen: historisch wie aktuell. Städte erzeugen Bewegungen von Menschen im Raum und werden zugleich von ihnen erzeugt, einschließlich ihrer konkreten Lage und Gestalt. Die Ausstellung diskutiert unterschiedliche Facetten von Mobilität und setzt sie in Bezug zur Stadt. Mobilität wird ganzheitlich und transdisziplinär als Potential der individuellen Beweglichkeit verstanden. Verkehr und Infrastruktur ermöglichen Mobilität und bieten dafür die Grundlagen. Die Ausstellung öffnet einen interaktiven Erfahrungsraum und lädt dazu ein, gesellschaftliche, soziale und räumliche Facetten kennenzulernen als auch eigene Perspektiven zu hinterfragen. Darüber hinaus ist Frankfurt mit großem Abstand die deutsche Pendler*innen-Hauptstadt. Einzigartig ist, dass es hier fast ebenso viele Arbeitsplätze wie Einwohner*innen gibt. Arbeit, Wohnen, Mobilität und Stadtraum werden dadurch in hohem Maß geprägt. Deshalb bietet sich gerade diese Stadt und ihre Region für eine Ausstellung über Mobilität an.



Die Ausstellung wird auf einer knapp 1.000 m² umfassenden Etage im Ausstellungsraum gezeigt und ist für Herbst 2024 bis September 2025 geplant. Begleitend zur Ausstellung wird ein umfassendes Rahmenprogramm angeboten, das einzelne Aspekte in die Stadt und die Region legt. Das Rahmenprogramm wird vom HMF gemeinsam mit anderen Akteuren gestaltet.

Das HMF ist sehr daran interessiert, die erarbeiteten Ergebnisse und Anwendungen der Stadt Oberursel (Taunus) in den Kontext der Ausstellung zu integrieren. Oberursel dient uns als innovativ planendes Beispiel für Verkehrsplanung einer Mittelstadt im RheinMain-Gebiet sowie als Stadt, von der aus nach Frankfurt ein- und ausgependelt wird. Wir verfolgen deshalb mit großem Interesse die Planungen, die die Stadt Oberursel (Taunus) und die Hochschule RheinMain seit 2020 im Projekt pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel erfolgreich erarbeitet hat und weiter plant. Die für das BMBF-geförderte Projekt im Rahmen des Förderschwerpunktes Mobilitätswerkstadt2025 geplanten Produkte und Module, die in Oberursel etabliert werden, stehen exemplarisch für die derzeit geführten Diskussionen und Entscheidungsprozesse über Wege zu einem nachhaltigeren Verkehr auf politischer, (stadt)gesellschaftlicher und individueller Ebene.

Die Ausstellung kann davon profitieren, dass die von Oberursel entwickelten Produkte anderen Akteur*innen in der Öffentlichkeit und anderen Kommunen zugänglich gemacht werden sollen. Anwendungen wie eine Wissensplattform, eine App zum Mobilitätsverhalten, eine Mobilitätsberatung zu Gebäuden und ein Verkehrliches Leitbild sind auch für Besucher*innen der Ausstellung und des Rahmenprogramms interessant.



▷

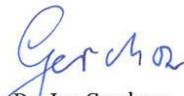
Wir können uns gut vorstellen, ein bis zwei Anwendungen multimodal in der Ausstellung den Besucher*innen zur Verfügung zu stellen. Dazu werden wir zusammen mit der Stadt Oberursel (Taunus) die Inhalte abstimmen und umsetzen.

○

Das Begleitprogramm dient dazu, die Ausstellung in die Stadt und in die Region zu verlängern. Viele Beiträge auf unterschiedlichen Ebenen ermöglichen neue Zugänge und viele Perspektiven. Hier versteht sich das Museum als Plattform und kann deshalb gut zwischen den Besucher*innen und den in Oberursel erarbeiteten Formaten vermitteln. Vorstellbar ist das im Rahmen von Vorträgen, Exkursionen und Workshops. Auf diese Weise kann ein Wissenschaftstransfer in die Öffentlichkeit aber insbesondere auch in andere Kommunen der Region stattfinden. Von der Kooperation erhoffen wir uns synergetische Effekte und das Erreichen von größeren Zielgruppen – auf beiden Seiten.

Das vorgeschlagene Projekt fügt sich sehr gut in unsere Planungen ein und eröffnet auf verschiedenen Ebenen Anknüpfungspunkte. Wir unterstützen ausdrücklich das Vorhaben „pimoo 3.0“ und freuen uns auf die Zusammenarbeit auch mit dem Projektträger DLR, der Begleitforschung BeNaMo sowie dem BMBF.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Jan Gerchow
Direktor

Anhang 5: Letter of intent

Stadt Kronberg



Der Magistrat

Stadtverwaltung · Postfach 12 80 · 61467 Kronberg im Taunus

Bearbeiter/in: Matthias Ott
Fachreferat: Stadtplanung
Telefon: 06173 703 2412
Telefax: 06173 703 2902
E-Mail: m.ott@kronberg.de

Ihre Zeichen: FR41 MO
Unsere Zeichen: 1. August 2023
Datum: 1. August 2023

Verwaltungsgebäude: Rathaus
Katharinenstraße 7
61476 Kronberg im Taunus
Telefon: 06173 703 0
Telefax: 06173 703 1900
E-Mail: stadt@kronberg.de
Internet: www.kronberg.de
Umsatzsteuer ID: DE114110587

‡ Pimoo 3 LOI für Kronberg im Taunus

Letter of Intent Absichtserklärung

Die Stadt Oberursel (Taunus) und die Hochschule RheinMain arbeiten seit 2020 im Projekt pimoo - Plattform für integrierte Mobilität Oberursel erfolgreich zusammen. Das durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)-geförderte Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, Produkte zu entwickeln und in Oberursel zu etablieren, die Diskussionen und Entscheidungsprozesse über Wege zu einem nachhaltigeren Verkehr auf politischer, (stadt-) gesellschaftlicher und individueller Ebene unterstützen und zu versachlichen helfen.

Nach erfolgreicher Umsetzung sollen die in Oberursel entwickelten Produkte auch anderen Kommunen zugänglich gemacht werden. Produkte sind: Wissensplattform u.a. mit Vorträgen für Mandatsträgerinnen und Mandatsträger, Bewertungstool zu Gremienvorlagen, App zum Mobilitätsverhalten, Mobilitätsberatung zu Gebäuden, Gestaltungsleitfaden, Verkehrliches Leitbild.

Die Stadt Oberursel (Taunus) unterstützt in ihrer 3. Projektphase andere Kommunen, diese verschiedenen Produkte ebenfalls vor Ort einzusetzen. Hierzu gehört auch die Stadt Kronberg im Taunus. Neben einer umfassenden Beratung und Begleitung übernimmt die Stadt Oberursel die Kosten und Aufwände für notwendigen Anpassungen vor Ort. Zusätzliche Kosten entstehen der Stadt Kronberg im Taunus hierdurch nicht.

Wir als Stadt Kronberg im Taunus begrüßen dieses Vorgehen sehr und freuen uns darauf, zusammen mit der Stadt Oberursel die Produkte zu testen und zu adaptieren. Für die Stadt Kronberg steht als Ansprechpartner Herr Matthias Ott, Fachreferat Stadtplanung, m.ott@kronberg.de, Tel 06173 703 2412 zur Verfügung. Wir werden der Stadt Oberursel alle notwendigen Informationen zu Prozessen, Konzepten und Verfahren zur Verfügung stellen und aktiv an der Umsetzung mitarbeiten. Die

Taunus-Sparkasse
IBAN: DE71 5125 0000 0055 0062 02
BIC: HELADEFIT3K

■ 1330 Verleihung der Stadtrechte



Hochschule RheinMain wird den Anpassungsprozess wissenschaftlich begleiten und wir stehen als Interviewpartner gerne zur Verfügung.

Wir unterstützen ausdrücklich das Vorhaben pimoo in Kronberg im Taunus und freuen uns auf die Zusammenarbeit auch mit dem Projektträger Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo) sowie dem BMBF.

Stadt Kronberg im Taunus, 01.08.2023


Heiko Wolf
Erster Stadtrat



Anhang 6: Letter of intent

Hessen Trade & Invest GmbH als Träger des Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen



HESSEN
TRADE & INVEST

Wirtschaftsförderer für Hessen

Hessen Trade & Invest GmbH
Konradinerallee 9 | 65189 Wiesbaden, Germany

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Dr. Uli Molter
Verwaltungssteuerung
Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
(Abteilungsleiter)
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Dr. Rainer Waldschmidt
Geschäftsführung

Wiesbaden, *26.* Juli 2023

Letter of Intent

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Hessen Trade & Invest GmbH, unterstützen als Projektträger des Fachzentrums Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen ausdrücklich die Stadt Oberursel (Taunus) und die Hochschule RheinMain bei ihrem Vorhaben pimoo 3.0.

Die Stadt Oberursel (Taunus) und die Hochschule RheinMain arbeiten seit 2020 im Projekt pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel erfolgreich zusammen. Das BMBF-geförderte Projekt im Rahmen der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ hat es sich zum Ziel gesetzt, Produkte zu entwickeln und in Oberursel zu etablieren, die Diskussionen und Entscheidungsprozesse über Wege zu einem nachhaltigeren Verkehr auf politischer, (stadt)gesellschaftlicher und individueller Ebene unterstützen und zu versachlichen helfen.

Nach erfolgreicher Umsetzung sollen die in Oberursel entwickelten Produkte im Rahmen einer dritten Förderphase („pimoo 3.0“) anderen Akteuren wie der Öffentlichkeit und anderen Kommunen zugänglich gemacht werden. Produkte sind: Wissensplattform u.a. mit Vorträgen für Mandatstragenden, Bewertungstool zu Gremienvorlagen, App zum Mobilitätsverhalten, Mobilitätsberatung zu Gebäuden, Gestaltungsleitfaden, Verkehrliches Leitbild.

Seite 1/2

Hessen
Trade & Invest GmbH

Konradinerallee 9
65189 Wiesbaden

Phone +49 611 95017 85
Email info@htai.de
Web www.htai.de

Geschäftsführer | CEO
Dr. Rainer Waldschmidt

Aufsichtsratsvorsitzender | Chairman of the Supervisory Board
Staatssekretär Jens Deutschendorf

Sitz der Gesellschaft
Amtsgericht | Local Court Wiesbaden HRB 28657
USt.-IdNr. | VAT-No. DE285787703



HESSEN
TRADE & INVEST

Wirtschaftsförderer für Hessen

Solche integrativen Mobilitätselemente spiegeln den SUMP-Ansatz, der bei uns in Hessen stark unterstützt wird.

Die Hessen Trade & Invest mit dem Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen begrüßt dieses Vorgehen. Wir freuen uns darauf, zusammen mit der Stadt Oberursel und der Hochschule RheinMain mit Hilfe der Produkte und Erfahrungen aus pimoo, weiteren hessischen Kommunen und Landkreisen gangbare und adaptive Wege zu einer nachhaltigeren Mobilität praxisnah aufzuzeigen.

Dieses Projekt wird unterstützt, indem die Ergebnisse des Projekts pimoo hessenweit in geeigneten Formaten an Kommunen und Landkreise vermittelt werden, z.B. durch die Aufnahme von pimoo-Themen in den Fachzentrums-Newsletter und durch die Einladung von pimoo-Akteuren zu bereits existierenden Vernetzungsformaten wie der SUMP.Akademie.

Die HTAI mit dem Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen verfolgt damit weiterhin das Ziel, die kommunale nachhaltige Mobilitätsplanung zu stärken.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rainer Waldschmidt
Geschäftsführer

Dr.-Ing. Carsten Ott
Abteilungsleiter Technologie & Innovation

Seite 2/2

Hessen
Trade & Invest GmbH

Konradinallee 9
65189 Wiesbaden

Phone +49 611 95017 85
Email info@htai.de
Web www.htai.de

Geschäftsführer | CEO
Dr. Rainer Waldschmidt

Aufsichtsratsvorsitzender | Chairman of the Supervisory Board
Staatssekretär Jens Deutschendorf

Sitz der Gesellschaft
Amtsgericht | Local Court Wiesbaden HRB 26657
USt-IdNr. | VAT-No. DE285787703

Anhang 7: Letter of intent

Stadt Norderstedt



Stadt Norderstedt
Die Oberbürgermeisterin



NORDERSTEDT
Zusammen. Zukunft. Leben.

Stadt Norderstedt | Postfach 1980 | 22809 Norderstedt

Dr. Uli Moiter
Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Verwaltungssteuerung
Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz &
Mobilität
Rathausplatz 1

61440 Oberursel (Taunus)

Ihr Zeichen / vom

Unser Zeichen / vom

Stabsstelle Nachhaltiges Norderstedt

Ihr(e) Gesprächspartner(in) Herr Brüning
Zimmer-Nr. 370
Telefon direkt 040 / 535 95 367
Fax 040 / 535 95 625
E-Mail herbert.bruening@norderstedt.de
Datum 19.07.2023

Letter of Intent: pimoo

Sehr geehrter Herr Dr. Moiter,

mit dem Projekt pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel haben Sie mit der Hochschule RheinMain einen interessanten Ansatz zur Unterstützung von nachhaltiger Mobilität entwickelt. pimoo kann eine wichtige Hilfestellung sein, um Diskussionen und Entscheidungsprozesse für eine Mobilitätswende auf politischer, gesellschaftlicher und individueller Ebene zu unterstützen.

Die Stadt Norderstedt hat mit dem Projekt MobilE einen anderen, gut dazu passenden Weg gewählt. Daher sind wir gerne dazu bereit, den Prozess zur Übertragung von pimoo auf andere Städte mit unserem Fachwissen und den kommunalpraktischen Erfahrungen zu begleiten. Die Wissensplattform, das Bewertungstool zu Gremienvorlagen, die App zum Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsberatung zu Gebäuden sind Bausteine, deren Bedeutung für die politische Entscheidungsfindung wir gerne für unsere eigene Arbeit näher kennenlernen und in Betracht ziehen wollen.

Als Ansprechpartner werden vorrangig Alexander Papke und ich fungieren. Selbstverständlich stehen wir auch der Hochschule RheinMain im Rahmen ihrer wissenschaftlichen Begleitung des Anpassungsprozesses als Interviewpartner zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Herbert Brüning

HAUSANSCHRIFT
Rathausallee 50
22846 Norderstedt
Tel.: 040 53595-0
Fax: 040 53531383
Mail: info@norderstedt.de

POSTFACHANSCHRIFT
Postfach 1980
22809 Norderstedt

BANKVERBINDUNG
Volksbank Raiffeisenbank eG
IBAN: DE80 2019 0109 0045 0015 50
BIC: GENODEF1HH4
Hamburger Sparkasse
IBAN: DE83 2005 0550 1331 1210 02
BIC: HASPDEHHXXX
Sparkasse Holstein
IBAN: DE25 2135 2240 0135 8587 77
BIC: NOLA0E21HOL

Steuernummer: 11 798 30255
USt-Id-DE13 486 0025
Gläubiger-identifikationsnummer:
DE 0577700000036480

Weitere Informationen erhalten
Sie auf unserer Website:

norderstedt.de

Anhang 8: Kostenvoranschlag

Anpassung und Transfer Mobilitätsberatung



MUTIG®

Mutig GbR, Spohrstr. 26, 60318 Frankfurt

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 Stadtentwicklung
 Verkehrsplanung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel (Taunus)

Angebot
 Datum

A230018
 13.07.2023

Angebot Mobilitätsberatung / Online

Vielen Dank für Ihre Anfrage.
 Wir haben folgende Leistungen für Sie zusammengestellt:

Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
1 Vorbereitung Onlinetool für alle Kommunen – Grafisch – Vorbereitung einer für alle Kommunen gültigen Grafik (vordere beiden Ebenen). Oberursel spezifische Elemente wie den (Bahnhof) entfernen und ersetzen.	12,00	Std.	100,00	1.200,00
2 Anpassungen Onlinetool – Grafisch (Preis pro Kommune) – Anpassung der Hintergrundgrafiken (Es werden Wahrzeichen und wiedererkennbare Elemente der jeweiligen Kommune bzw. Stadt in die Grafik eingebunden) – Implementierung der Grafiken in das Tool	10,00	Std	100,00	1.000,00
3 Erstellung von komplexen Animationen (Preis pro Animation) – Erstellung Storyboard, Illustration und Animation – Einbindung der Animation in das Tool	12,00	Std	100,00	1.200,00
4 Erstellung von Illustrationen ohne Animation (z.B. Slider / Preis pro Illustration) – Erstellung Illustration und Export in Vektor und Bildformate (z.B. EPS, SVG, JPG, PNG) – Einbindung der Grafik in das Tool	6,00	Std	100,00	600,00
5 Go-Live / Duplikat Mobilitätsberatung auf internes Hostingpaket – Kopie der Daten auf das u.g. Raidbox-Hostingpaket – Umstellung der Domain / DNS - Einträge auf Seiten der Kommune	2,00	Std	100,00	200,00

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
 GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
 0160 808 34 93 & 0177 318 92 65, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**



Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
6 Aufpreis externer Server	2,00	Std.	100,00	(200,00)
7 Hostingpaket (Starter - 50.000 Besucher / Monat) für 1 Jahr	1,00	Stk	240,00	240,00
<p>Hosting für 1 Jahr. Zeitpunkt ab Livegang. Serverstandort Deutschland. Leistung: 2GB RAM, 5GB SSD Speicherplatz, SSL für den gebuchten Zeitraum und HTTP/2, Staging Umgebung für einen reibungslosen Update / Test neuer Funktionen. Ausreichend für einen Traffic von ca. 50.000 Besuchern pro Monat und einer Spitzenlast von 500 Besuchern pro Minute. Abrechnung erfolgt für gesamten Zeitraum im Voraus. Monatlich kündbar (Guthaben wird zurück erstattet).</p> <p>Hinweis Hosting Unser Hostingpartner Raidboxes bietet dieses Hostingpaket Klimaneutral an. Weitere Infos zu Raidboxes und Nachhaltigkeit finden Sie hier: https://raidboxes.io/wordpress-green-hosting/ Weitere, individuelle Hostingpakete nach Absprache möglich.</p>				
8 Wartung und Pflege für 1 Jahr	12,00	Stk	50,00	600,00
<p>Tägliche Backups der WP-Installation und aller Inhalte (Datenbank), zeitnahe (innerhalb von 24 Stunden) Aktualisierung von Plugins nach vorherigem Test in der Stagingumgebung, Malware Entfernung Optional (Preis 100€/Stunde - wird nach tatsächlichem Aufwand abgerechnet und vom Hostingpartner Raidboxes durchgeführt). Uptime Monitoring auf Erreichbarkeit der Seite (im Minutentakt). Security Check auf Malware und potentielle Gefahrenstellen (tägliche Scans). Abrechnung erfolgt für gesamten Zeitraum im Voraus. Monatlich kündbar (Guthaben wird zurück erstattet).</p>				
9 Projektmanagement	8,00	Std	100,00	800,00
10 Unvorhergesehene Mehrkosten	6,00	Std	100,00	600,00
<p>- Aufwand geschätzt. Für unvorhergesehene Mehrkosten berechnen wir 100.00 €/Std.</p>				
Total Netto			EUR	6.440,00
Ust (19,00 %)			EUR	1.223,60
Total Brutto			EUR	7.663,60

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
 GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
 0160 808 34 93 & 0177 318 92 63, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**

Anhang 9: Kostenvoranschlag

Umsetzung Bewertungstool



MUTIG®

Mutig GbR, Spohrstr. 26, 60318 Frankfurt

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 Stadtentwicklung
 Verkehrsplanung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel (Taunus)

Angebot
 Datum

A230019
 13.07.2023

Angebot Bewertungstool

Vielen Dank für Ihre Anfrage.
 Wir haben folgende Leistungen für Sie zusammengestellt:

Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
1 Bewertungstool	42,00	Std	100,00	4.200,00
- Erstellung Oberfläche zur Eingabe und Abfrage von Leitlinien - Speicherung der Dateneingaben und Fortsetzen der Eingaben ohne User-Registrierung - Erstellung Auswertung als PDF / Initiale Anpassungen des Ausgabedokuments - Admin-Oberfläche zur eigenständigen Formulierung von Leitlinien/Änderungen an Texten				
2 Anpassung PDF an Kommune (Preis pro Kommune)	4,00	Std.	100,00	400,00
- Anpassung Header/Footer inkl. Angaben zum Absender (Kommune) inkl. Einbindung Logo im PDF - Anpassung Farben / Schrift an CD der Kommune soweit möglich				
3 Anpassung Frontend Tool an Kommune (Preis pro Kommune)	4,00	Std.	100,00	400,00
- Anpassung des Tools an Kommune, Einbindung Logo, Farben, Schrift anhand des CD der Kommune soweit möglich				
4 Go-Live / Duplikat Bewertungstool auf internes Hostingpaket	2,00	Std.	100,00	200,00
5 Aufpreis externer Server	2,00	Std.	100,00	(200,00)
6 Hostingpaket (Starter - 50.000 Besucher / Monat) für 1 Jahr	1,00	Stk	240,00	240,00
Hosting für 1 Jahr. Zeitpunkt ab Livegang. Serverstandort Deutschland. Leistung: 2GB RAM, 5GB SSD Speicherplatz, SSL für den gebuchten Zeitraum und HTTP/2, Staging				

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
 GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
 0160 808 34 93 & 0177 318 92 65, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**



Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
Umgebung für einen reibungslosen Update / Test neuer Funktionen. Ausreichend für einen Traffic von ca. 50.000 Besuchern pro Monat und einer Spitzenlast von 500 Besuchern pro Minute. Abrechnung erfolgt für gesamten Zeitraum im Voraus. Monatlich kündbar (Guthaben wird zurück erstattet).				
Hinweis Hosting Unser Hostingpartner Raidboxes bietet dieses Hostingpaket Klimaneutral an. Weitere Infos zu Raidboxes und Nachhaltigkeit finden Sie hier: https://raidboxes.io/wordpress-green-hosting/ Weitere, individuelle Hostingpakete nach Absprache möglich.				
7 Wartung und Pflege für 1 Jahr	12,00	Stk	50,00	600,00
Tägliche Backups der WP-Installation und aller Inhalte (Datenbank), zeitnahe (innerhalb von 24 Stunden) Aktualisierung von Plugins nach vorherigem Test in der Stagingumgebung, Malware Entfernung Optional (Preis 100€/Stunde - wird nach tatsächlichem Aufwand abgerechnet und vom Hostingpartner Raidboxes durchgeführt). Uptime Monitoring auf Erreichbarkeit der Seite (im Minutentakt). Security Check auf Malware und potentielle Gefahrenstellen (tägliche Scans). Abrechnung erfolgt für gesamten Zeitraum im Voraus. Monatlich kündbar (Guthaben wird zurück erstattet).				
8 Projektmanagement	8,00	Std.	100,00	800,00
9 Unvorhergesehene Mehrkosten	8,00	Std.	100,00	800,00
- Aufwand geschätzt. Für unvorhergesehene Mehrkosten berechnen wir 100.00 €/Std.				
Total Netto			EUR	7.640,00
USt (19,00 %)			EUR	1.451,60
Total Brutto			EUR	9.091,60

Über Ihre Angebotsbestätigung würden wir uns sehr freuen.

Freundliche Grüße,
Dejan Pantic

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
0160 808 34 93 & 0177 318 92 63, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**

Anhang 10: Kostenvoranschlag

Workshop Mobilitätsberatung mit Kindern



MUTIG®

Mutig GbR, Spohrstr. 26, 60318 Frankfurt

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Angebot
Datum

A230020
13.07.2023

Angebot Workshop Mobilitätsplanung mit Kindern

Vielen Dank für Ihre Anfrage.
Wir haben folgende Leistungen für Sie zusammengestellt:

Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
1 Vorbereitung Workshop - Vorbereitung Materialien für den Workshop - Absprachen und Planung des Workshops	12,00	Std.	100,00	1.200,00
2 Durchführung Workshop - Workshop vor Ort mit zwei Personen für ca. 4 Stunden - Inkl. Anreise	10,00	Std.	100,00	1.000,00
3 Nachbereitung Workshop - Erstellung Dokumentation / Aufbereitung Ergebnisse des durchgeführten Workshops	4,00	Std.	100,00	400,00
Total Netto			EUR	2.600,00
USt (19,00 %)			EUR	494,00
Total Brutto			EUR	3.094,00

Über Ihre Angebotsbestätigung würden wir uns sehr freuen.

Freundliche Grüße,
Dejan Pantic

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
0160 808 34 93 & 0177 318 92 65, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**

1/1

Anhang 11: Kostenvoranschlag

Erstellen Kommunikationsstrategie



MUTIG®

Mutig GbR, Spohrstr. 26, 60318 Frankfurt

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 Stadtentwicklung
 Verkehrsplanung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel (Taunus)

Angebot
 Datum

A230021
 13.07.2023

Angebot Kommunikationsstrategie pimoo

Vielen Dank für Ihre Anfrage.
 Wir haben folgende Leistungen für Sie zusammengestellt:

Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
1 Workshop	12,00	Std	100,00	1.200,00
<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer Workshop zur Klärung von Anforderungen, Verständnis und Definition Ziel der Strategie - Vorbereitung, Durchführung und Nachbearbeitung der Erkenntnisse - Zusammenfassung in einem Konzeptpapier 				
2 Redesign Logo / Claim	29,00	Std.	100,00	2.900,00
<ul style="list-style-type: none"> Ausgehend von den Erkenntnissen und Zielen des Workshops - Überarbeitung des Logos - Erstellung eines prägnanten Claims zur Kommunikation nach Aussen - Vorstellung von mindestens 2 Claims, Ausarbeitung des Favoriten - Präsentation Claim Ideen und Logo, inklusive 2 Korrekturstufen - Reinzeichnung Logodateien (jpg, png, eps, pdf) für Web und Print - Projektmanagement 				
3 Corporate Design für Print & Online	32,00	Std.	100,00	3.200,00
<ul style="list-style-type: none"> - Überarbeitung des Corporate Designs (Definition Farben, Schriften, Logos, Gestaltungselemente, Icons) - Erstellung von ca. 10 Icons - Präsentation des Corporate Design anhand von 3 Mockups - Erstellung von Designrichtlinien für die Marke pimoo in Form eines Styleguides - inklusive Besprechungen und 2 Korrekturstufen - Projektmanagement 				

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
 GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
 0160 808 34 93 & 0177 318 92 65, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**



Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
4 Kommunikationskonzept	65,00	Std.	100,00	6.500,00
<p>Erstellung eines Kommunikationskonzepts. Grundlegendes Konzept zur Umsetzung der Kommunikation "pimoo". Anhand des Konzepts soll gezeigt werden welche Kommunikationsplattformen genutzt werden könnten und wie die Marke sich dort darstellt. Die einzelnen Maßnahmen werden aufgezeigt und mit einzelnen prototypischen Visualisierungen erklärt. Die einzelnen Medien sollen inhaltlich transportieren, welche Produkte im Rahmen "pimoo" angeboten werden, was dahinter steckt und wie Interessierte unterstützt werden können. Das Konzeptpapier beinhaltet keine fertigen Layouts der einzelnen Maßnahmen (z.B. PPT Folien, Flyer, Produktbeschreibungen, Give Aways, Visitenkarte, Ausstellungsmedien, Plakate, wissenschaftlicher Paper, Webseite etc.). Diese können in weiteren Schritten gemeinsam oder unabhängig erstellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Präsentation der Ergebnisse vor Ort oder online - 2 Korrekturrunden - Projektmanagement 				
Total Netto			EUR	13.800,00
USt (19,00 %)			EUR	2.622,00
Total Brutto			EUR	16.422,00

Über Ihre Angebotsbestätigung würden wir uns sehr freuen.

Freundliche Grüsse,
Dejan Pantic

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
 GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
 0160 808 34 93 & 0177 318 92 63, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**

Anhang 12: Kostenvoranschlag

Anpassung Mobilitätsberatung für Historisches Museum



MUTIG®

Mutig GbR, Spohrstr. 26, 60318 Frankfurt

Angebot
Datum

A230024
17.07.2023

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Angebot Anpassung Mobilitätsberatung – Historisches Museum

Vielen Dank für Ihre Anfrage.
Wir haben folgende Leistungen für Sie zusammengestellt:

Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
1 Technische Anpassungen	12,00	Std.	100,00	1.200,00
<ul style="list-style-type: none"> - Installation einer Lokalen Servers auf dem Rechner - Überspielen der Daten - Debugging, Optimierung für das Abspielgerät - Inkl Anreise 				
2 Grafische Anpassungen	8,00	Std.	100,00	800,00
<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung Schrift, Größe, Bilder für die Darstellung auf dem Touchscreen 				
3 Projekthandling	2,00	Std	100,00	200,00
4 Unvorhergesehene Mehrkosten	2,00	Std	100,00	200,00
<ul style="list-style-type: none"> - Aufwand geschätzt. Für unvorhergesehene Mehrkosten berechnen wir 100.00 €/Std. 				
Total Netto			EUR	2.400,00
USt (19,00 %)			EUR	456,00
Total Brutto			EUR	2.856,00

Über Ihre Angebotsbestätigung würden wir uns sehr freuen.

Freundliche Grüsse,
Dejan Pantic

MUTIG GBR, SPOHRSTR. 26, **60318 FRANKFURT**, STEUER-NR.: DE342843714
GESELLSCHAFTER: *Catherina Müller-Scheessel & Dejan Pantic*
OLINDA: DE57 1001 0123 2673 2526 85, BIC: QNTODEB2XXX
0160 808 34 93 & 0177 318 92 65, INFO@MUTIG.DESIGN, **WWW.MUTIG.DESIGN**

1/1

Anhang 13: Kostenvoranschlag Trivector

Erneuter Einsatz der Mobilitätsapp und Transfer

Date: 2023-08-01

Offer from Trivector Traffic AB, for the use of TravelVu application.

Continuation of research project. Application to German Ministry, 1 stage. Funding for project starting mid 2024

What	Short description	Estimated costs			
		Unit	Number	Rate (Euro)	Total
Block 1: adaptation app	Small changes in ActiveTravel app based on experience in use autumn 2023. E.g. changes in messaging, questionnaire, pop-ups, new decision trees. Use of Active Travel with trip planner and goal setting. No major changes	Estimated developer costs	1	20 000	20 000
		Adaptation price per location	1	5 000	5 000
		100 users, 1 month	1	5 500	5 500
Block 2: new municipalities join	Price per municipality (new location) per month: insert logos, adapt modes of transport (both in activeTravel and in trip planner). Use of app for different number of users.	200 users, 1 month	1	6 600	6 600
		500 users, 1 month	1	7 600	7 600
Other - Travelviewer	Access to Travelviewer, including map function. 3 people have access. Estimated for 1 year	Use Travelviewer, 3 months	4	4 400	17 600
		Delivery data with personal data, max 10 files	1	7 700	7 700
Other - data	Access to data	OPTION: Extra data delivery with personal data	1	550	550
		OPTION: Delivery data anonymised (1 delivery)	1	2 750	2 750
Other - recruitment	Support in recruitment of users: consulting costs - experience with working with recruitment in other projects, sharing materials and experience about messaging etc.	OPTION A: Consultancy hours recruitment, per municipality (max 40)	1	5 280	5 280
Out of scope	We are not in charge of recruitment of users. No major development / no new features in app. Assumed standard GDPR / data sharing agreement is used.				

Price estimation Oberursel			
1.	basic work		20 000
2.	use in Oberursel		16 280
3.	price per municipality		23 700
	x4		94 800
	TOTAL		131 080

Anhang 14: Kostenvoranschlag Thiiirdplace

Raummiete und Moderation

THIIIRDPLACE

Raum für Veränderung
by CMMaurer

THIIIRD PLACE · Adenauerallee 2 · 61440 Oberursel

An die
Stadt Oberursel (Taunus)
Herr Dr. Uli Molter
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

02.08.2023



Ihr Workshop im Rahmen von PIMOO im THIIIRD PLACE – Termin in Abstimmung

Sehr geehrter Herr Dr. Molter,

vielen Dank für Ihre Anfrage! Wir freuen uns, wenn wir Sie für Ihren Workshop mit 12 Personen im THIIIRD PLACE begrüßen dürfen. Sehr gerne unterbreite ich Ihnen das folgende Angebot.

Wir sind die exklusive Workshop-Location in Oberursel und Innovationstreiber für erfolgreiche Hybrid-Meetings. Wir unterstützen Sie durch flexible, passgenaue Settings und modernes technisches Equipment. Exklusiv bedeutet, dass Sie und Ihre Workshopteilnehmenden sich im THIIIRD PLACE in entspannter Atmosphäre frei bewegen können und von uns individuell betreut werden. Neben dem CREATIVE LAB stehen Ihnen in Abstimmung mit uns der HIDEAWAY sowie die WORKING LOUNGE und bei gutem Wetter unser begrünter Innenhof zur Verfügung, so dass Sie die unterschiedlichen Räume in Ihre Tagesgestaltung flexibel einbinden können. Wir unterstützen Sie zurückhaltend, aber aufmerksam.

WE ARE HAPPY TO BE YOUR HOST!

THIIIRD PLACE by CMMaurer GmbH · Telefon +49 6171 2775050 · mail@thiiirdplace.de · www.thiiirdplace.de
Geschäftsstelle: Adenauerallee 2 · 61440 Oberursel · Firmensitz und Rechnungsadresse: An der Billwiese 2b · 61440 Oberursel

Bankverbindung: Commerzbank Bad Homburg · IBAN DE56 5004 0000 0488 8772 01 · SWIFT-BIC COBADEFFXXX
Geschäftsführerin: Andrea Maurer-Schlangen · Handelsregisternr. 13735 · Bad Homburg v. d. Höhe · USt-IdNr. DE309735252

Raummiete CREATIVE LAB (90 qm), in Abstimmung mit uns inkl. Nutzung des HIDEAWAY und der WORKING LOUNGE

- 2 Moving Walls (mobile, magnetische, beschreibbare, pinnbare Metaplan-Wände)
- Magnetische und beschreibbare Wände (ca. 10 m)
- 1 klassisches Flipchart
- 1 elektronisches Flipchart (zusätzlich für € 50,00 buchbar)
- Großer Flatscreen mit smarterer Videokonferenztechnik & Beamer (zusätzlich für je € 70,00 buchbar)
- Moderationstoolbox
- WLAN sowie Stromanschlüsse

a) Workshop im THIIIRD PLACE



Raummiete halbtags (bis 12 Personen)	660,00 €
Elektronisches Flipchart € 50,00/ Tag- inkludiert	0,00 €
Großer Flatscreen € 70,00/ Tag - inkludiert	0,00 €
Abzgl. einmaliger Rabatt auf die Raummiete	-66,00 €
Summe Raummiete*	594,00 €

Moderation und Protokollierung (**optional**):

inkl. Vorbereitung mit dem Projektteam (1/2 Tag) und Moderation (1/2 Tag) und Erstellung eines Fotoprotokolls	1.480,00 €
---	-------------------

Technische Leistungen - (**optional** für eine Hybride Veranstaltung)

Technische Einrichtung am Tag der Veranstaltung - inklusive Videokonferenz Tagungstechnik*:	80,00 €
Summe Technik	80,00 €

* ggf. Account ZOOM Webinar für > 100 Teilnehmer (ggf. Anpassung an aktuell geltende Preise) € 150,00

Tagungspauschale halbtags (12 Personen)	168,00 €
Lunchbreak: Vorschlag "Fingerfood" (12 Personen)	270,00 €
Hygienepauschale zu Ihrer Sicherheit € 45,00/ Tag - inkludiert	0,00 €
Summe Tagungspauschale	438,00 €

Gesamt - Workshop	2.592,00 €
--------------------------	-------------------

b) Stadtekursion mit Start im THIIIRD PLACE

Raummiete pauschal bis zu 2 Std. (bis 12 Personen)	330,00 €
Elektronisches Flipchart € 50,00/ Tag- inkludiert	0,00 €
Großer Flatscreen € 70,00/ Tag - inkludiert	0,00 €
Abzgl. einmaliger Rabatt auf die Raummiete	-33,00 €
Summe Raummiete*	297,00 €



Technische Leistungen - (optional für eine Hybride Veranstaltung)	
Technische Einrichtung am Tag der Veranstaltung - inklusive	
Videokonferenz Tagungstechnik*:	80,00 €
Tech-Host und Moderation, € 120,00/ Std.	
- Stadt Oberursel/Stadtentwicklung € 75,00/Std.	187,50 €
(Vorbereitung ca. 1,5 Std., Event 1 Std.; Abrechnung nach tatsächlichem Aufwand)	
Summe Technik	267,50 €

* ggf. Account ZOOM Webinar für > 100 Teilnehmer (ggf. Anpassung an aktuell geltende Preise) € 150,00

Tagungspauschale halbtags (12 Personen)	168,00 €
Hygienepauschale zu Ihrer Sicherheit € 45,00/ Tag - inkludiert	0,00 €
Summe Tagungspauschale	168,00 €

Gesamt – Stadtekursion	732,50 €
-------------------------------	-----------------

GESAMT – a) Workshop + b) Stadtekursion 3.324,50 €

Alle Preise verstehen sich netto, zzgl. der derzeit gültigen MwSt. von 19%, bzw. MwSt von 7% in €. Es gelten die AGB der CMMaurer GmbH. Die o. g. Preise haben Gültigkeit, sofern die allgemeine Teuerungsrate (Verbraucherpreisindex) zum Zeitpunkt der Veranstaltung nicht um mehr als 5% steigt oder fällt, andernfalls verändern sich die Tagespreise um den Prozentsatz der Änderung. Dieses Angebot gilt 10 Tage ab Angebotsdatum.)

*Wenn nicht anders vereinbart berechnen wir ab 18.00 Uhr und nach Absprache eine Pauschale von € 75,00 pro angefangene Stunde.

Tagungspauschale

Wir bieten Ihnen verschiedene Kaffee- und Teespezialitäten, inklusive kleiner Snacks wie Obst, Nüsse sowie süßer Nervennahrung und frischen Kuchen aus den ortsansässigen Bäckereien. Außerdem stehen Ihnen Mineralwasser, Infused Water und Säfte durchgehend zur Verfügung.

▪ Ganzer Tag	22,00 €/ Person
▪ Halber Tag	14,00 €/ Person
▪ Extra Softlanding mit „Frühstückshörnchen“ - zusätzlich wählbar	4,80 €/ Person
▪ Extra Empfang (ohne Alkohol) - zusätzlich wählbar	18,50 €/ Person

Lunchbreak

Unsere WORKING LOUNGE ist ideal für Ihre Lunchbreak. Gerne bieten wir Ihnen saisonal angepasste Lunchbreaks an, ob leicht und gesund, italienisch mediterran oder hessisch regional. Auf Wünsche bezüglich veganer oder vegetarischer Speisen nehmen wir gerne Rücksicht. Als ausgefallene Besonderheit können wir Ihnen auch einen strahlenden Foodtruck in den Innenhof stellen.

- Suppenlunch & Dessert: 12,50 €/Person
- Leichtes Lunch - z.B. Quiches/ Auflauf/ Bowls 18,50 €/Person
- Fingerfood-Variationen - z.B. Hessen-Tapas & Dessert 22,50 €/Person
- Foodtruck auf Anfrage



Sollten Sie für Ihre Lunchbreak einen „Ortswechsel“ bevorzugen, reservieren wir Ihnen gerne einen Tisch im italienischen Restaurant „Stile Italiano“ direkt neben dem THIIIRD PLACE oder empfehlen Ihnen eine fußläufige Alternative.

Teamevent-Angebote

Sollten Sie einen Teamevent oder ein Teambuilding wünschen, beraten wir Sie gerne und bieten Ihnen Vorschläge aus unserem vielfältigen Netzwerk – vom „Visuellen Alphabet“ oder der LEGO® SERIOUS PLAY®-Methode, über geführte Wanderungen bis hin zum „Coaching mit Pferden“.

Wir würden uns sehr freuen, wenn wir mit unserem Leistungsangebot Ihren Erwartungen entsprechen und wir Gastgeber für Ihre Veranstaltung sein dürfen.

Selbstverständlich stehe ich Ihnen gerne für Ihre Fragen und Anmerkungen zu unserem Angebot zur Verfügung.

Mit herzlichen Grüßen

Ihre Gastgeberin Christiane Klär