

Machen: Mit pimoo 2.0 informieren, ausprobieren, bewerten und lernen

Plattform für integrierte Mobilität Oberursel

Vorhabensbeschreibung Phase II

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	660.742,18 €
Beantragte Fördersumme	343.629,41 + 278.931,72 = 622.561,12 €
Laufzeit	01. August 2021 – 31. Juli 2024

Inhalt

1	Zusammenfassung.....	1
2	Problem- und Zielstellung	2
2.1	Verkehrliche Herausforderungen.....	2
2.2	Übergeordnete Ziele von pimoo	2
2.3	Verfolgte Lösungsansätze.....	4
3	Stand von Wissenschaft und Technik.....	5
4	Bezug des Projekts zu den förderpolitischen Zielen der Bekanntmachung.....	8
5	Beschreibung der geplanten Forschungsarbeiten und des geplanten Arbeitsprogramms	9
5.1	Arbeitspaket 1: Wissensspeicher ausbauen.....	10
5.2	Arbeitspaket 2: Bewertungsverfahren erproben und verankern	15
5.3	Arbeitspaket 3: Reallabor und Verkehrsversuche gestalten.....	20
5.4	Arbeitspaket 4: Begleitforschung.....	26
5.5	Arbeitspaket 5: Projektmanagement	27
5.6	Arbeitspaket 6: Transfer herstellen.....	29
6	Angestrebte Wirkung des Projekts.....	30
7	Vorgesehene Kooperationen und Arbeitsteilung.....	31
8	Erwartetes Ergebnis, Anwendungspotenzial und angestrebte Ergebnisverwertung	32
8.1	Wirtschaftliche Erfolgsaussichten	32
8.2	Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten	32
8.3	Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit.....	33
9	Zeitplan.....	34
10	Finanzierungsplan.....	34
11	Schutzrechteerklärung	36
12	EU-Erklärung / Notwendigkeitserklärung	36
13	Literaturverzeichnis.....	37
14	Anhänge.....	I

1 Zusammenfassung

Ziel von „pimoo 2.0“ ist es, Instrumente 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.

„pimoo 2.0“ baut auf der Phase I auf, in der es mit ersten Ansätzen gelungen ist, Verkehrsplanungsprozesse transparenter zu gestalten. Produkte von Phase I sind a) der Entwurf einer Wissens- und Austauschplattform, die es Politik und Zivilgesellschaft ermöglicht, sich über aktuelle Planungen und Maßnahmen zu informieren und darüber zu diskutieren, b) Grundlagen einer angepassten Bewertungssystematik für verkehrliche Maßnahmen sowie c) die Basis eines künftigen verkehrlichen Leitbildes (vgl. Anhang 1).

In Phase II werden drei Strategien verfolgt und zugehörige Bausteine in lernenden Prozessen entwickelt und umgesetzt:

1) Informieren und Beraten

Bausteine sind der Ausbau des Prototyps der Wissens- und Austauschplattform sowie verschiedene Tools für Bauherren und Bewohnerinnen und Bewohner neuer Wohnquartiere

2) Bewerten und Entscheiden

Bausteine sind die Ergänzung der pimoo-Plattform durch ein Bewertungsverfahren verkehrlicher Maßnahmen für Politik und Gesellschaft sowie durch Entscheidungsunterstützungstools für Bewohnerinnen und Bewohner neuer Wohnquartiere

3) Ausprobieren und Lernen

Bausteine sind im engeren Sinn Verkehrsversuche und Reallabore im öffentlichen Raum, im weiteren Sinne auch die laufende Fortentwicklung der Plattform aus den Strategien 1) und 2).

Eine testweise Anwendung der Elemente ist in der Stadt Bad Homburg v.d.H. vorgesehen. Die Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule RheinMain, die bereits in Phase I das Projekt unterstützt und die genannte Bewertungsmatrix erstellt hat, sorgt in Phase II für die wissenschaftliche Fundierung der Plattformelemente und evaluiert die einzelnen Tools und Maßnahmen projektbegleitend hinsichtlich ihrer Wirkung und Akzeptanz.

2 Problem- und Zielstellung

2.1 Verkehrliche Herausforderungen

Die Stadt Oberursel (Taunus) mit knapp 47.000 Einwohnern und ca. 20.000 Beschäftigten [HA HESSEN AGENTUR GMBH (n.a.)] liegt im stark wachsenden Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Zentrale kommunale Mobilitätsprobleme sind:

1. Überlastete Infrastruktur und Angebote insbesondere im Straßenverkehr, teilweise im ÖPNV insbesondere durch Binnenverkehre und 12.000 Ein- sowie 15.000 Auspendler (ebd.)
2. Mäßig ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur insb. durch Flächenkonkurrenz zum MIV, Note 3,64 im Fahrradklima-Test von 2019 [OBERURSELER WOCHEN (2019)]
3. Lärm- und Schadstoffproblematik an diversen Straßenabschnitten
4. Nur geringe Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel
5. Durch Nachverdichtung und Verkehrszunahme ausgelöster Stellplatzbedarf, der oft nur durch teure Tiefgaragen oder Vollversiegelung gedeckt werden kann

Aus dem Zuzug vieler Menschen resultieren Bedarfe an sozialer und technischer Infrastruktur, dem Erhalt von Grün- und Freiräumen sowie die Klimafolgenanpassung. Die Lösungsbedarfe bestehen in der Sicherstellung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen sowie die Berücksichtigung der Belange der Wirtschaft bei gleichzeitiger sozialer, ökonomischer und ökologischer Nachhaltigkeit wie z. B. Flächensparsamkeit, effizienter Ressourcennutzung, Bezahlbarkeit und Wirtschaftlichkeit.

2.2 Übergeordnete Ziele von pimoo

Die Komplexität aktueller verkehrlicher Entwicklungen erschwert fundierte Entscheidungen deutlich [vgl. RUPPRECHT (2020)]: verschiedene mögliche Maßnahmen müssen von verschiedenen Akteuren – der Zivilgesellschaft, den politischen Entscheidungstragenden und der direkten Nutzerschaft bewertet werden. Ziel ist es daher in pimoo 2.0:

- die Bewertung von verkehrsbezogenen Entscheidungen für alle relevanten Stakeholder transparent und einfach zu ermöglichen.
- dezidierte Bewertungsverfahren und Entscheidungsgrundlagen in der Verwaltungsarbeit und der politischen Gremienarbeit zu verankern.

- Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bei verkehrsbezogenen Beurteilungen zu ermöglichen und zu festigen - sowohl in (verkehrs-) politischen Prozessen, bei Bauvorhaben als auch bei individuellen verkehrsbezogenen Entscheidungen.

Das Vorgehen von pimoo orientiert sich an der Planungs- und Analyseverfahren der schwedischen Infrastrukturbehörde Trafikverket, dem „Fyrstegsprincipen“ (Vier-Stufen-Prinzip) und stellt nachfrageorientierte, „weiche“ Maßnahmen in den Vordergrund, die beispielsweise verschiedene Verkehrsversuche oder die zu entwickelnde Quartiersapp umfassen:

- 1) Umdenken: Weiche Maßnahmen, die Transportbedürfnisse überflüssig machen oder modal verlagern (z. B. Steuern und Gebühren, Information und Marketing, Stadtentwicklung, Videokonferenzen, Dienstreiserichtlinien, andere (rechtliche & finanzielle) Regelungen etc.). Hier setzen die Smartphone-App für Quartiersbewohnerinnen und –bewohner sowie die Bauherrenbroschüre an.
- 2) Optimieren: Maßnahmen, mit denen vorhandene Systeme und Infrastruktur effizienter ausgenutzt werden (z. B. Flächenneuverteilung, Vorrangschaltungen für ÖPNV & Fahrrad, abgestimmte Fahrpläne, modale Vernetzung, IT-Systeme zur Verkehrssteuerung etc.): Hier setzen die Verkehrsversuche an und zeigen Möglichkeiten auf. Die Bewertung der Maßnahmen hilft bei den Entscheidungen.
- 3) Umbauen: (kleinere) Umbaumaßnahmen: Straßenverbreiterungen, Bahnsteigverlängerungen etc. Bei notwendigen oder aus Gründen der Sanierung anstehenden Umbauten helfen der Gestaltungsleitfaden und die Bauherrenbroschüre zusammen mit den Erkenntnissen aus den Verkehrsversuchen und den Reallaboren, Umbauten im Sinne des verkehrlichen Leitbildes vorzunehmen.
- 4) Neubau: Sofern mit den Schritten 1-3 keine befriedigenden Ergebnisse erzielt werden können, werden Neubauten vorgenommen: z. B. neue Bahnlinien, neue Straßen

Die Maßnahmen unter Schritt 1 und 2 werden unter dem Begriff Mobilitätsmanagement subsumiert und sollen in pimoo und der kommunalen Arbeit eine zentrale Rolle einnehmen. Bisherige Verkehrsplanung war stark auf die zeit- und kostenintensiven Stufen 3 und 4 konzentriert, die u. a. aufgrund induzierter Verkehre in den meisten Fällen keine dauerhaften und nachhaltigen Lösungen darstellten sowie bestimmte Bevölkerungs- bzw. Mobilitätsgruppen von der Teilhabe am sozialen Leben ausschlossen oder sie erschwerten. Der vorgeschlagene Ansatz bedingt einen Wechsel in den Beurteilungskriterien bei der Entscheidung über verkehrliche Maßnahmen: Standen bisher quantifizierbare Merkmale von Straßen und Knoten für den MIV (Leistungsfähigkeitsberechnung

nach HBS / Level of Service LOS etc.) im Vordergrund, werden nun Merkmale wie Erreichbarkeit, ökonomische Entwicklung, Nachhaltigkeit, Lebensqualität oder ein „multi-modaler LOS“ im Abgleich mit dem verkehrlichen Leitbild wichtig. Das Bewertungstool gibt hier die notwendige Hilfestellung.

2.3 Verfolgte Lösungsansätze

In Zivilgesellschaft und Politik wird häufig trotz ähnlicher Ziele über „Sinn und Unsinn“ geeigneter Maßnahmen diskutiert und gestritten. Mögliche Gründe: Unkenntnis über Existenz und Funktionsweise von Angeboten oder Maßnahmen; Angst, etwas „weg genommen zu bekommen“, weil es unbekannt ist; Unkenntnis über systemische Zusammenhänge (z.B. induzierte Verkehre); falsche (Folge-) Kosteneinschätzung; unzureichende Datenbasen; Vernachlässigung des Gesamtkontextes; Ausblenden flankierender Maßnahmen (z.B. Satzungen); „Typische“ Gegenargumente, die sich in Teilen der Zivilgesellschaft verfestigt haben (Verkehrswende-Einwände) [vgl. NEXUS INSTITUT (2020)]. Neben parteipolitisch unterschiedlich motivierten Positionen zeigt sich dennoch eine gewisse Einigkeit darüber, dass gehandelt werden muss, um „Verkehr flüssiger und sicherer“ zu gestalten, dass „Zentren gestärkt“ werden müssen oder dass das Verkehrssystem für alle Bewohnerinnen und Bewohner einer Stadt und Region nutzbar sein muss.

Mit den Arbeiten in pimoo 2.0 sollen hemmende Reaktionsmuster aufgebrochen werden. Dazu verfolgen wir drei Strategien mit verschiedenen Bausteinen, die sich jeweils an verschiedene Stakeholder richten:

Informieren & Beraten

Der erarbeitete Wissensspeicher wird weiter mit Daten, wissenschaftlichen Ergebnissen und anderen Informationen u.a. aus den Verkehrsversuchen, den Reallaboren sowie Ergebnissen aus der Verwaltungsarbeit gefüllt und leichter nutzbar gemacht. Ziel ist die breite Anwendung durch die Zivilgesellschaft und die Politik.

Ausprobieren und Lernen

Vorbehalte gegenüber Veränderungen und Neuem können häufig durch Ausprobieren verringert oder sogar vollständig eliminiert werden [vgl. BEZIRKSAMT ALTONA (2020); CANZLER und KNIE (2019); HBS (2020)]. **Die Zivilgesellschaft soll in Reallaboren und Verkehrsversuchen neue Formen von Mo-**

bilität kennenlernen, ausprobieren und daraus Schlüsse ziehen. Erkenntnisse aus den Versuchen werden dokumentiert, den Teilnehmenden zurückgespiegelt und Anregungen abgewogen¹.

Bewerten und Entscheiden

Vorhandene und neue Maßnahmen werden bzgl. ihres Zielerreichungsgrades (Beitrag zur Erreichung der Ziele des verkehrlichen Leitbildes) bewertet. Um die Akzeptanz und Transparenz zu erhöhen, soll ein einfach zu bedienendes, interaktives und teilweise webgestütztes Tool entwickelt werden, in dem wenige grundlegende Parameter und Eingangsgrößen (z.B. Gewichtung verschiedener Teilaspekte) eingestellt werden können. So können die Zivilgesellschaft und die Politik Maßnahmen ihren Präferenzen entsprechend bewerten und fundierte Entscheidungen fällen. Damit wird die Möglichkeit gegeben, Bewertungen nachzuvollziehen, entsprechend einzuordnen und Akzeptanz zu schaffen.

Zum Ende der Phase II liegen erprobte, verankerte und dauerhaft nutzbare Produkte vor, die die Entscheidungsfindung über verkehrliche Maßnahmen unterstützen. Der Fokus liegt dabei auf der Stärkung und nachhaltigen Etablierung ökologisch vorteilhafter Verkehre.

3 Stand von Wissenschaft und Technik

Insbesondere auf kommunaler Ebene stecken viele Maßnahmen und Prozesse einer wirkungsvollen Mobilitätswende derzeit noch in festgefahrenen Verwaltungsroutinen und -strukturen, die einen verkehrspolitischen Wandel nur langsam zulassen [HBS (2020): 8]. 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 und etablierte Verfahren bei der Beurteilung und Entscheidung über verkehrliche Maßnahmen. Auch die aufgrund technischer Entwicklung teilweise veralteten einschlägigen Regelwerke (z.B. FGSV-Hinweise zur Beteiligung in der Verkehrsplanung, [FGSV (2012)]) bilden die aktuellen Entwicklungen und Bedürfnisse nicht mehr hinreichend ab und wirken dämpfend auf kommunale Entscheidungs- und Bewertungsprozesse. Gleichzeitig entwickeln sich Strategien, die dem entgegenstehen:

Die Stadt Hamburg ermöglicht aktuell in einem Online-Beteiligungsverfahren ihren Bürgerinnen und Bürgern, die spielerische Gestaltung von Maßnahmenets zusammenzustellen und fragt hier parallel Prioritäten und individuelle Vorstellungen für die Mobilität der Zukunft ab [HAMBURG.DE

¹ Farblich grün hervorgehoben sind Ergänzungen und Änderungen aufgrund der Hinweise und Auflagen aus dem Begutachtungsprozess. Eine tabellarische Übersicht aller dieser Ergänzungen und Änderungen findet sich in Anlage 15.

(2021)]. Die Stadt Darmstadt versucht mithilfe einer urbanen Datenplattform, deren Gestaltung mithilfe von Online-Beteiligungsverfahren erfolgt, verschiedene vernetzte Daten zur Verfügung zu stellen, diese auszuwerten und zu analysieren und damit urbane Entscheidungs- und Planungsprozesse zu unterstützen und zu beschleunigen [DIGITALSTADT DARMSTADT (2021)]. Ferner bieten Verkehrsversuche und Reallabore die Möglichkeit, dynamische Prozesselemente zu gestalten und sowohl Entscheidungsträger als auch die Zivilgesellschaft für neue Formen von Mobilität oder Beteiligung zu sensibilisieren (Beispiel Hamburg Ottensen).

Vorarbeiten

Ziel des Projektes „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ für Phase I war der Aufbau einer Plattform, die den Austausch zwischen Politik, Verwaltung und Bürgerschaft ermöglicht und Grundlagen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Stadt Oberursel schafft. Bislang existieren in Oberursel keine von der Mehrheit der Stadtbevölkerung getragenen und von der Politik beschlossenen Ziele, wie sich der Verkehr in Oberursel zukünftig entwickeln soll. Die zahlreichen Maßnahmen, die in vorhandenen Konzepten und Plänen (bspw. Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept, Stellplatzsatzung) [vgl. STADT OBERURSEL (2020 & 2016); STADT OBERURSEL (2019a und b)] bereits definiert wurden, führen zu immer wiederkehrenden Diskussionen, weil oft Unsicherheit bzgl. der Wirksamkeit der Maßnahmen herrscht.

Entwicklungsprozess und Ergebnisse der Phase I:

Geleitet von der vorgenannten Zielstellung konnten in Phase I folgende Grundlagen entwickelt, Erkenntnisse gewonnen und Ergebnisse formuliert werden:

Meinungsbilder und Entwicklung eines Leitbildes

Gemeinsam mit verschiedenen Bevölkerungsgruppen konnten trotz der Corona-Pandemie unterschiedliche zielgruppenorientierte Beteiligungsformate (z.B. hybride Videokonferenzen, mehrere Postkartenaktionen, zwei Minecraft-Workshops) durchgeführt, bestehende Verkehrsprobleme aufgedeckt sowie Wünsche für die künftige Verkehrsentwicklung erarbeitet werden. Diese wurden zu einem Entwurf eines Verkehrsleitbilds zusammengefasst und werden in der neuen Legislaturperiode² der Politik vorgestellt (vgl. Anhang 1). Erste Auswertungen zeigen, dass in der Bewohnerschaft über verschiedene Bevölkerungsgruppen hinweg oft ähnliche Zielvorstellungen für die künftige Verkehrsentwicklung bestehen. Die Mehrheit der Befragten nennt u.a. „notwendige Ge-

² Die Kommunalwahlen in Hessen haben am 14. März 2021 stattgefunden. In Oberursel fand zeitgleich eine Wahl zur Bürgermeisterin/zum Bürgermeister statt, die am 28.3.2021 mit einer Stichwahl endete.

schwindigkeitskontrollen bei Tempo 30“, „Optimierung der Taktung und Verknüpfung im ÖPNV“, „Stärkung Rad- und Fußverkehr“ sowie „Förderung des (staufreien) Verkehrsflusses“.

Sensibilisierung der Politik und kommunalen Verwaltung

Durch regelmäßige Sitzungen der Projektsteuergruppe, zu der auch der Bürgermeister und der Erste Stadtrat gehören, wurde eine fortlaufende Information der Verwaltungsspitze sichergestellt. Auch Magistrat sowie Bau- und Umweltausschuss wurden in regelmäßigen Abständen über den aktuellen Sachstand des Projekts informiert.³ (vgl. auch Terminliste in Anhang 14) Im Rahmen eines Fachvortrags von Prof. Dr. Blees wurden grundlegende Zusammenhänge zur Entstehung von Verkehr erläutert.

Die pimoo-Aktivitäten entfalten offensichtlich Wirkung: in Ausschusssitzungen, in der Zivilgesellschaft, in sozialen Medien mit Bezug zu Oberursel lässt sich feststellen, dass das Thema der Verkehrsentwicklung breiter und zielorientierter diskutiert wird. Auch im vergangenen Kommunalwahlkampf wurde pimoo positiv aufgegriffen [vgl. FDP (2021)].

Instrumente der pimoo-Plattform: Wissenspeicher, Online-Beteiligung, Bewertungsgrundlagen

Auf www.oberurselindialog.de/pimoo wurden eine Beteiligungsplattform sowie ein Wissenspeicher eingerichtet – immer mit dem Ziel, Wissen transparent weiterzugeben. Hier können elementare Informationen wie Daten und Studien eingesehen oder vorhandene Konzepte und Pläne heruntergeladen werden.

Im Forum „*Wie kann ich mich einbringen?*“ können Anregungen zur Oberurseler Verkehrsentwicklung in digitaler Form durch die Bevölkerung verfasst werden. Auch Ergebnisse aus der Projektarbeit sind dort einsehbar.

Um die definierten Maßnahmen aus den vorhandenen verkehrlichen Konzepten der Stadt nach ihrem Beitrag zum Erreichen gesetzter Ziele beurteilen und abwägen zu können, wurden durch die Hochschule RheinMain alternative Ansätze zur Bewertung von Maßnahmen entwickelt. Im Fokus stand v.a. der Entwurf eines Bewertungstools, welches die Zielerreichung einer Maßnahme messbar macht: Die entwickelte Bewertungsmatrix lässt zu, einzelne Zielkriterien individuell bestimmen und über die Zuordnung von Bedeutungsfaktoren innerhalb eines Zielsystems isoliert gewichten zu

³ Geplant war für Anfang 2021 eine Sondersitzung mit Mandatsträgern (Bau- und Umweltausschuss, Magistrat Ortsbeiräte) stattfinden zu lassen, in der die Politiker und Politikerinnen das Thema „Perspektivwechsel“ im Verkehrssektor diskutieren sollten. Den Mandatsträgern sollte in einem interaktiven Setting eine „ungewohnte“ Denkansicht auferlegt werden („Radfahrer“, „Kind“, „Senior“, „Autofahrer“ etc.), um so eine rege Diskussion anzufachen. Diese Veranstaltung musste coronabedingt ausgesetzt werden, soll nach Möglichkeit aber nachgeholt werden.

können. Die Maßnahmenbewertung erfolgt dann über die Vergabe von Punkten und der Herleitung eines Zielerreichungsgrades. Zusammen mit dem Wissenspeicher dient das Tool dazu, Bewertungs- und Entscheidungsprozesse in der Praxis zu beschleunigen. Die Bewertungsmatrix wurde bei einer testweisen Beurteilung verkehrsplanerischer Maßnahmen erprobt.

Kurzdarstellung des erarbeiteten Mobilitätskonzeptes:

In Phase I konnten wesentliche Grundlagen geschaffen werden, die eine größere Sensibilisierung verschiedener Akteure für die Komplexität des Themas Verkehr mit sich brachten, wichtige Funktionselemente für die Austausch- und Wissensplattform schufen und Grundsteine für die Bewertungs- und Entscheidungsprozesse gelegt haben. Darauf aufbauend gilt es in Phase II, die entwickelten Ansätze und erarbeiteten Konzepte unter wissenschaftlicher Begleitung auszubauen, im realen Umfeld zu erproben, zu modifizieren und dauerhaft praktisch anwendbar zu machen. Die Schaffung und das Umsetzen eines gemeinsamen verkehrlichen Leitbildes auf verschiedenen Ebenen (öffentlich, politisch und privat) und zwischen unterschiedlichen Akteuren sind dabei essenziell.

4 Bezug des Projekts zu den förderpolitischen Zielen der Bekanntmachung

Das Projekt soll die Stadt Oberursel (Taunus) sowie die Zivilgesellschaft und Unternehmen durch gemeinsam erarbeitete Inhalte & 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 die Umsetzung, Erprobung und Evaluierung der in Phase I entwickelten Ansätze in einem experimentellen Setting. Bezogen auf die förderpolitischen Ziele wird ein integriertes lokal passendes Konzept erarbeitet, das letztlich das komplexe Mobilitätssystem nachhaltiger gestalten soll und sich auch auf andere Kommunen übertragen lässt. Hierbei hat das Projekt zum Ziel, Verhaltensänderungen auf unterschiedlichen Entscheidungsebenen hervorzu-rufen 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 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 2.0 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.

Erkenntnisse aus pimoo werden auch weiterhin der Begleitforschung BeNaMo zur Verfügung gestellt (vgl. hierzu auch die „Replik auf die beliebtesten Verkehrswende-Einwände“ [vgl. NEXUS INSTITUT (2020)]), zur der pimoo in Phase I wesentliche Grundlagen beigetragen hat.

5 Beschreibung der geplanten Forschungsarbeiten und des geplanten Arbeitsprogramms

Das inhaltliche Arbeitsprogramm gliedert sich in drei Arbeitspakete (AP 1 bis 3), welche sich auf die drei o.g. Strategien beziehen und verschiedene Adressatengruppen ansprechen (Abbildung 1). Die inhaltlichen Arbeitspakete werden flankiert durch die kontinuierliche Begleitforschung (AP 4), das Projektmanagement (AP 5) und den Transfer der Erkenntnisse (AP 6). Die Aufteilung der Personenmonate auf die Arbeitspakete ist bei den jeweiligen AP-Beschreibungen und im Anhang 2 dargestellt.

„Strategien-Bausteine-Adressaten-Matrix“		Strategien (vgl. Abschnitt 2.3)		
Arbeitspakete		Informieren + Beraten	Ausprobieren + Lernen	Bewerten + Entscheiden
AP 1 Wissensspeicher ausbauen	Struktur optimieren	Politik Zivilgesellschaft		
	Bauherrenbroschüre	Bauherren	Bauherren, Politik Verwaltung	Bauherren
	Gestaltungsleitfaden	Bauherren Verwaltung		Politik Verwaltung
AP 2 Bewertungsverfahren erproben und verankern	Entwicklung Startlösung	Zivilgesellschaft, Politik	Politik, Verwaltung Zivilgesellschaft	Politik, Verwaltung (Zivilgesellschaft)
	Erprobung und Verbesserung	Politik, Zivilgesellschaft	Politik, Verwaltung Zivilgesellschaft	Politik, Verwaltung (Zivilgesellschaft)
	Testweise Nutzung		Politik, Verwaltung Zivilgesellschaft	Politik, Verwaltung
AP 3 Reallabor und Verkehrsversuche gestalten	Verkehrsversuche im öffentlichen Raum		Zivilgesellschaft	Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung
	Reallabore im Quartier mit App zum Verkehrsverhalten	Nutzerschaft	Nutzerschaft	Nutzerschaft
AP 4 Begleitforschung				
AP 5 Projektmanagement				
AP 6 Transfer herstellen		Stadt Bad Homburg, KMU, weitere Kommunen, Fachöffentlichkeit, Aus- und Weiterbildung		

Abbildung 1: Übersicht über die Arbeitspakete und die jeweils adressierten Stakeholder bzw. Strategien [eigene Darstellung (2021)]

5.1 Arbeitspaket 1: Wissensspeicher ausbauen

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (Taunus) (7,25 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (4 PM)

Im Arbeitspaket **Wissensspeicher ausbauen** werden alle geeigneten Informationen für zukünftige Verkehrsplanungsprozesse strukturiert und aufbereitet und unter www.oberurselindialog.de/pimoo der Allgemeinheit zur Information zur Verfügung gestellt. Neben dem eigentlichen Wissensspeicher gibt es auf der Website die Möglichkeit, Projektergebnisse einzusehen und sich online zu beteiligen. Somit wird im Rahmen von pimoo 2.0 in Grundzügen ein Open_Data-Ansatz verfolgt (Abb. 2).

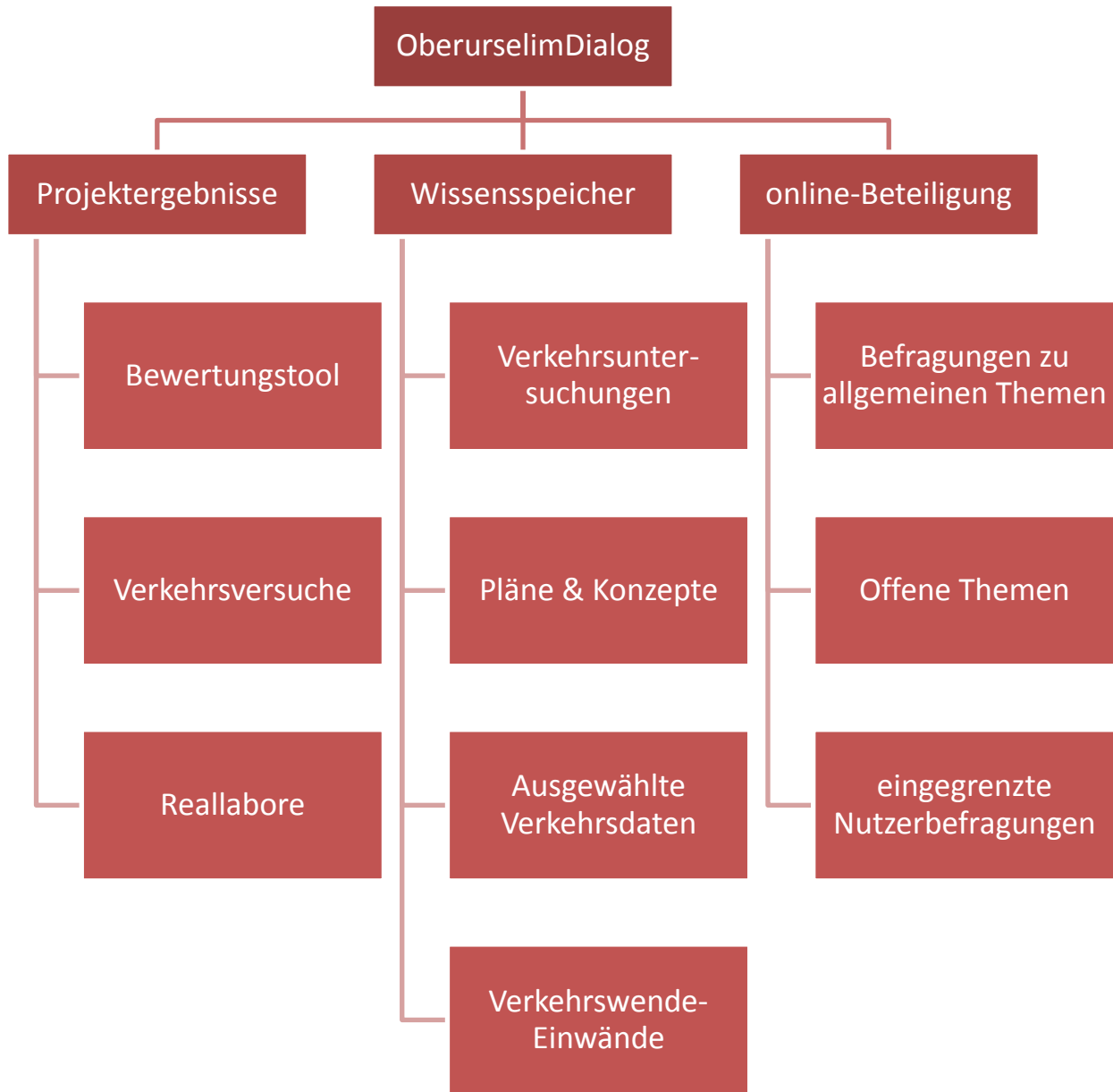


Abbildung 2: Möglicher Aufbau der Website auf OberurselimDialog [eigene Darstellung (2021)]

Der Wissensspeicher gliedert sich bisher in die Bereiche „Verkehrsgutachten zu Bebauungsplänen“ sowie bestehende „Pläne und Konzepte“ (Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept, Stellplatzsatzung etc.).

Die bereits erarbeitete Struktur des Wissensspeichers wird verfeinert, fortgeschrieben und auf der Basis der Ergebnisse der Begleitforschung (AP 4) verbessert und um weitere Dokumente wie bspw. Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell oder der SrV (System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen) ergänzt. Auch bewertete Maßnahmen aus AP 2 werden im Wissensspeicher veröffent-

licht. Auf der Basis des bei der Stadt Oberursel (Taunus) selbst gepflegten Verkehrsmodells VISUM (eingebettet in die Verkehrsdatenbasis RheinMain VDRM) können Belastungsplots für Analyse aber auch Prognose Null- und Planfälle bereitgestellt werden.

Typische, in der Oberurseler Politik und Zivilgesellschaft verbreitete „Verkehrswende-Einwände“ rund um Verkehrsplanung werden aufbereitet und (in Abstimmung mit [NEXUS INSTITUT (2020)]) als „Faktencheck“ im Wissensspeicher hinterlegt. Zu diesen Einwänden in Oberursel gehören beispielsweise:

- 1) Parkplätze: Ohne Parkplätze keine prosperierende Wirtschaft.
- 2) ÖPNV: zu hohe Preise für öffentliche Verkehrsmittel (kein Vergleich mit Kosten eines Pkw)
- 3) Carsharing: Wird nicht genutzt und wertvolle Stellplätze gehen dadurch verloren.
- 4) Geschwindigkeiten im MIV: T30 auch auf größeren Straßen (u.a. wegen Lärmschutz): verursacht Stau, man kommt langsamer ans Ziel.
- 5) Radverkehr: Qualitativ hochwertige Radabstellanlagen sind unnötig. Man kann das Rad auch an einer Laterne anschließen. Radfahren ist zu gefährlich. Städte wie Kopenhagen oder Amsterdam sind flach, in Deutschland ist Radfahren topographiebedingt schwieriger.

Die Versachlichung der „Verkehrswende-Einwände“ soll deutlich machen, dass Verkehr keine Naturkonstante, sondern die Folge menschlicher Entscheidungen ist, die jeder/jede von uns täglich trifft. Die Kostenwahrheit hinter diesen Argumenten ist nicht vorhanden bzw. wird ignoriert und damit die Realität falsch wahrgenommen. Vielen Menschen fehlt die Fantasie, sich Verkehr anders vorzustellen, als er bislang war (bspw. mit attraktiven Angeboten an Mobilityhubs). Beispiele aus anderen Städten zeigen aber, dass es funktionieren kann. Auch der Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrserzeugung wird in Bezug auf die Einwände herausgearbeitet, um zu verdeutlichen, dass attraktive Angebote in neuen Quartieren die eigene Mobilität und damit den Verkehr maßgeblich beeinflussen können.

Neben den „Verkehrswende-Einwänden“ und dem zugehörigen „Faktencheck“ werden im Wissensspeicher insbesondere Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem Bewertungsverfahren (AP 2) und den Verkehrsversuchen sowie den Reallaboren (AP 3) ergänzt, um für Transparenz zu sorgen und damit Akzeptanz zu schaffen.

Produkte

Als neues Wissensprodukt wird eine **Bauherrenbroschüre** erarbeitet, in der praxisnahe Hinweise zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei Neubauten [z.B. WOHNEN OHNE AUTO (2020), STELLPLATZSATZUNG OBERURSEL 2019a und b] gegeben sowie Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner benannt

werden. Diese Broschüre richtet sich insbesondere an die Bauherrschaft eines geplanten Vorhabens, aber auch an Architektinnen und Architekten oder die Politik. Ziel ist es, eine erste Beratung zu ermöglichen, die bereits im Vorfeld zahlreiche Fragen von Bauenden und hier insbesondere zu nachhaltiger Mobilität beantwortet. Damit wird auf die Möglichkeit, ein Mobilitätskonzept einzureichen und die Stellplatzzahl zu reduzieren hingewiesen (Stellplatzsatzung und zugehöriger Leitfaden [STADT OBERURSEL (2019a) und STADT OBERURSEL (2019b)]). Der Leitfaden wurde durch ein EXCEL-Tool ergänzt, mit dem sich der Stellplatzbedarf und Reduktionsmöglichkeiten insbesondere durch ein Mobilitätskonzept einfach ermitteln lassen. Hinweise zu weiteren Beratungsmöglichkeiten rund um nachhaltige Mobilität (z.B. Leitfaden zu Radabstellanlagen der AGNH Hessen [HMWEVW (2020)]) oder aus der Begleitforschung BeNaMo (hier insbesondere „Quartiersentwicklung und Neubauquartiere“ [NEXUS INSTITUT (n.a.)]) werden in die Broschüre aufgenommen. So wird es möglich, die wichtigen Bausteine nachhaltiger Mobilität in Städten bereits frühzeitig in Planungs- und Konzeptionsprozesse einzuspeisen.

Eine mögliche Gliederung der Bauherrenbroschüre ist dem Anhang 3 beigelegt.

Ferner wird als weiteres neues Produkt ein **Gestaltungsleitfaden** erarbeitet, der Standards zum Bauen im öffentlichen Raum umfasst. Den Schwerpunkt bilden Gestaltungselemente zur Förderung nachhaltiger Verkehre wie Aufenthaltsqualität auf Plätzen, Barrierefreiheit, Stadtmöblierung (Bänke, Abstellbügel, etc.) bis hin zu WLAN-Spots und Materialien, die die Auswirkungen von Hitze und Starkregenereignissen mindern (Abb. 3). Damit wird nachhaltige Mobilität und Ökologie beim Bauen von Anfang an „mitgedacht“.

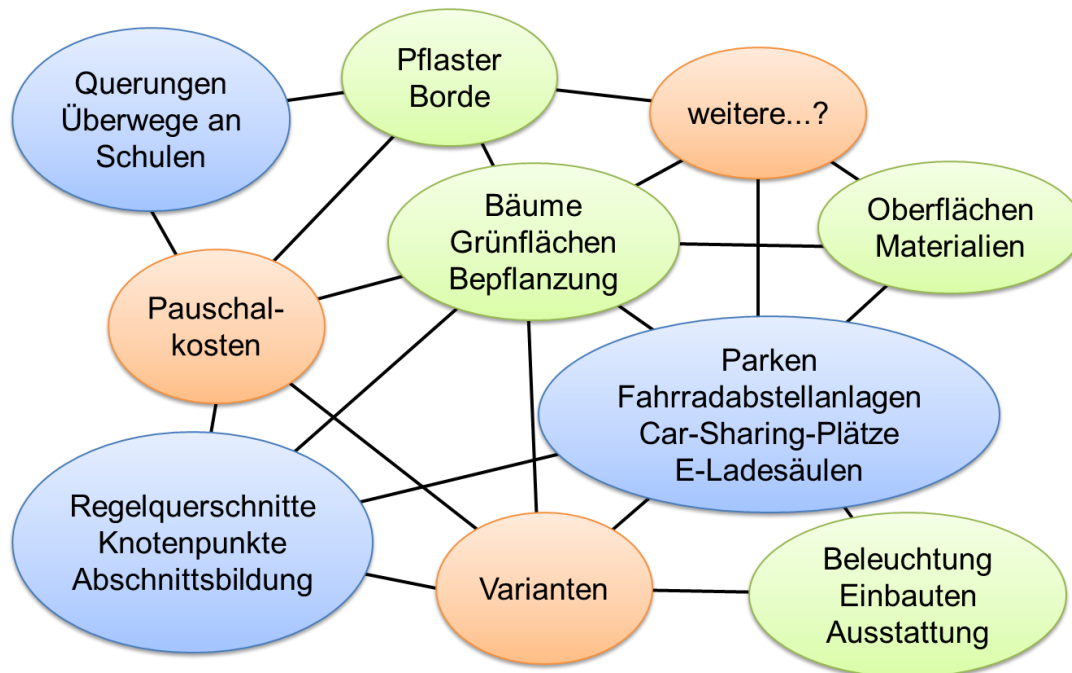


Abbildung 3: Mögliche Inhalte des Gestaltungslitfadens [eigene Darstellung (2021)]

Der Leitfaden richtet sich insbesondere an die Verwaltung sowie den Eigenbetrieb der Stadt Oberursel (BSO), aber auch an externe Planende und Baufirmen. Er soll eine resiliente und zukunftsfähige Gestaltung der städtischen Räume und Flächen in Oberursel ermöglichen und folgende Ziele verfolgen:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität
- Stärkung der Nahmobilität (z.B. durch attraktive und sichere Gehwege)
- Schaffen einer abgestimmten und beschlossenen Planungsgrundlage
- Reduzierung des Planungsaufwands durch Vorarbeit
- Schnelle Bereitstellung von Kostenschätzungen für Variantenentscheidungen und Beschlüsse
- Erhöhung der Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung der Wiedererkennbarkeit und Reduzierung von Einzellösungen
- Erhöhung der Sicherheit durch Vereinheitlichung
- Reduzierung des Umbaufwands
- Stärkung des Einhaltens von Verkehrsregeln

Wo möglich, wird auf vorhandene Regelwerke oder Empfehlungen Bezug genommen, wobei der Schwerpunkt auf der Förderung nachhaltiger Mobilität liegt. Eine mögliche Gliederung für den Gestaltungslitfaden ist dem Anhang 4 beigelegt.

Die Dokumente in pimoo

Übergeordnetes Ziel der Bauherrenbroschüre sowie des Gestaltungsleitfadens ist es, nachhaltige Mobilität von Anfang an mitzudenken und entsprechende Grundlagen zu schaffen. Planungsprozesse können damit beschleunigt werden. Die beiden neuen Produkte werden in der Stadtverwaltung mit Unterstützung der Hochschule [Aufgaben der Hochschule siehe Kap. 5.4, AP 4 Begleitforschung] erarbeitet und verwaltungsintern (Bauaufsicht, Recht, Stadtplanung, Umwelt/Klimaschutz) sowie extern (örtliche Investoren) abgestimmt. Beschlüsse im Magistrat sowie im Bau- und Umweltausschuss werden angestrebt, um die erarbeiteten Produkte als verbindliche Arbeitsgrundlagen nutzen zu können. Im Ergebnis handelt es sich um interaktiv nutzbare PDF-Dokumente, die Sinnhaftigkeit einer Onlineversion wird geprüft. Die Bauherrenbroschüre wird im Wissensspeicher verfügbar gemacht. Eine Information und Bewerbung findet über die Homepage der Stadt Oberursel oder im Zuge einer Bauvoranfrage über die Abteilung Stadtplanung/Verkehrsplanung/Bauaufsicht statt. Zudem werden einige Exemplare als Printmedien im Infocenter des Geschäftsbereich Stadtentwicklung ausliegen und können, vorbehaltlich der Corona-Entwicklungen, auch kostenfrei abgeholt werden. Der Gestaltungsleitfaden ist vorzugsweise für die interne Arbeit gedacht und wird daher nicht im Wissensspeicher eingestellt.

5.2 Arbeitspaket 2: Bewertungsverfahren erproben und verankern

Bearbeitung (Lead): HSRM (9 PM)

Schnittstellen Verwaltung etc.: Stadt Oberursel (5,5 PM)

Die Federführung für die Entwicklungsarbeit in diesem AP liegt bei der HSRM. Die Stadt Oberursel (Taunus) stellt die wechselseitige Verknüpfung mit dem AP 3 sicher, übernimmt den Dialog mit der Politik und der Öffentlichkeit, prüft die Anwendbarkeit im parlamentarischen Fachausschuss und verankert das Tool in der Verwaltungsarbeit.

Die in Phase I entwickelte Bewertungssystematik wird in Phase II verfeinert, weiter ausgebaut und schrittweise in das politische und kommunale Verwaltungshandeln der Stadt Oberursel integriert. Ziel von AP 2 ist es, ein praktikables, einfach bedienbares Tool zur Verfügung zu stellen, welches seinen Nutzerinnen und Nutzern den Beitrag von verkehrlichen Maßnahmen zum Erreichen des erarbeiteten Verkehrsleitbildes transparent macht und dessen Bewertungsergebnisse als solide Grundlage für eine zivilgesellschaftliche und politische Sachdebatte dienen können [vgl. Jäger, A. (2020)].

Dieses Ziel soll iterativ im Sinne eines zyklischen Verbesserungszyklus (PDCA – plan do check act) durch die Entwicklung einer "Startlösung" für das Tool, seine Anwendung auf verschiedene konkrete Maßnahmen (insbesondere Aktivitäten in AP 3 sowie Maßnahmen aus vorhandenen Konzepten wie Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept etc.) bzw. in unterschiedlichen Zielgruppen, eine stetige Verbesserung des Tools und erneute Anwendung erreicht werden.

Herausforderungen, die sich dabei ergeben können:

- Balance zwischen einfacher Anwendbarkeit sowie Nachvollziehbarkeit auch für Laien einerseits und Korrektheit von Verfahren und Ergebnis andererseits
- Eignung für unterschiedliche Anwendungsfälle und Einsatzbereiche (Generalisierbarkeit) und Repräsentativität der generierten Ergebnisse
- Eignung für unterschiedliche Zielgruppen (z.B. Fachverwaltung, Politik, interessierte Stakeholder, allgemeine Öffentlichkeit, Planungsbetroffene)
- Konsens und Akzeptanz über die Gültigkeit/Verbindlichkeit des Vorgehens und der Ergebnisse erlangen
- Beachtung und Einbezug sonstiger, nicht vordergründig zielbildrelevanter Kriterien (z.B. finanzielle Aspekte)

Wegen der verschiedenen trade-offs soll im Ergebnis auch keine eindeutige Empfehlung des Tools (z.B. in Form einer Kennzahl) gegeben werden. Vielmehr erhalten Nutzende eine differenzierte Aussage, die eine fundierte Basis für die darauffolgenden Diskussionen im politischen und öffentlichen Raum bildet.

Im Sinne des Reallabor-Gedankens ist das AP 2 in mehreren Schritten und Iterationsschleifen angelegt:

1. Entwicklung eines Starting-Systems

Zunächst wird eine Startlösung des Bewertungsvorgehens entwickelt, die u.a. folgende Schritte umfasst (vgl. Abb. 4):

- 1.1 Ausarbeitung des Bewertungsverfahrens (u.a. Ableitung messbarer Ziele; Bewertungstool)
- 1.2 Auswahl von Anwendungsfällen / Maßnahmen & deren Wirkungsermittlung
- 1.3 Definition von Use-Cases und Ableitung eines Nutzungskonzeptes
- 1.4 Formulierung von Anwendungshinweisen (für verschiedene Zielgruppen)

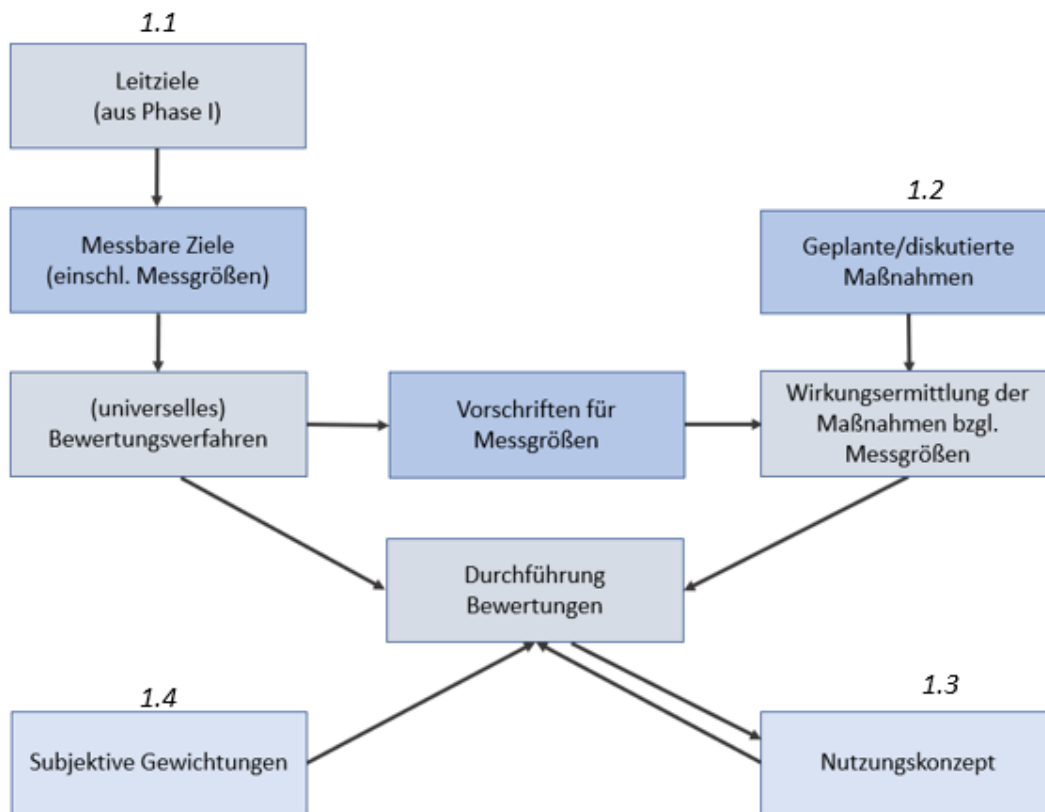


Abbildung 4: Schaubild – Vorgehen in AP 2 „Starting-System“ [eigene Darstellung (2021)]

Für die Ausarbeitung des Bewertungsverfahrens werden für die definierten Leitziele aus Phase 1 (vgl. Anhang 1) zunächst mögliche Messgrößen abgeleitet, ein zugehöriges Indikatorenset (mögliche Bewertungskriterien) für die Operationalisierung der Ziele ausgearbeitet sowie Vorschriften für Messgrößen definiert. Hier wird sich auf wissenschaftlich fundierte Argumente (u.a. aus wissenschaftlich begleiteten Studien Dritter), Annahmen und Begründungen gestützt, um Unsicherheiten und Diskussionen zu vermeiden. Über die Verbindlichkeit der zu erreichenden Ziele wird ein Konsens etabliert.

Die entwickelten Ansätze eines einfach anzuwendenden Bewertungstools (Excel-Sheet) (vgl. Anhang 5) aus der ersten Phase werden weiterverfolgt, verbessert und konkretisiert; alternative Anwendungs- und Darstellungsmöglichkeiten können in diesem Prozess entstehen. Insgesamt ergibt sich ein (universelles) Bewertungsverfahren, das mithilfe generierter Werte (Zielerreichungsgrad), klare Aussagen über die Erreichbarkeit gesetzter Ziele durch die (bewerteten) Maßnahmen zulässt (1.1).

Parallel werden durch die Stadt Oberursel (Taunus) konkrete Maßnahmen, die aktuell geplant oder diskutiert (aus angestrebten Verkehrsversuchen, den Reallaboren, vorhandenen Konzepten) wer-

den, für die Erprobung des Bewertungsverfahrens ausgewählt und Probewertungen durchgeführt. An dieser Stelle ergeben sich enge Verknüpfungs- und Verzahnungsprozesse zu AP 3. Hier gilt es nun mögliche Maßnahmenwirkungen, bezogen auf die bereits definierten Messgrößen, zu ermitteln (1.2).

In einem nächsten Schritt gilt es zu ergründen, durch wen und an welcher Stelle des Planungsprozesses das Bewertungsverfahren Anwendung finden kann (**Nutzungskonzept**). Dazu werden in enger Abstimmung zwischen Stadt und HSRM nutzerseitige Use-Cases und Umsetzungsmöglichkeiten definiert sowie folgende Fragestellung verfolgt: *Wer wendet das Bewertungsverfahren/-tool in welcher Situation unter welchen Bedingungen und mit welcher Intention an? Was sind die Voraussetzungen für die Anwendung? Welche Hindernisse und Schwierigkeiten können sich ergeben (1.3)? Welche Verbindlichkeiten ergeben sich aus der Anwendung?*

Folgende denkbare Anwendungsbeispiele dienen als Impuls-/Ideegeber, deren konkrete Schritte noch weiter auszuarbeiten sind und deren Sinnhaftigkeit zu erproben ist:

- *Verwaltung*: Das Bewertungsverfahren fungiert als „Expertentool“. Die Verwaltung (hier: Abteilung Verkehrsplanung) bewertet im Zuge des internen Planungsprozesses unterschiedliche Maßnahmen mithilfe entwickelter Bewertungsgrundlagen (z.B. Excel-Sheet, Maßnahmensteckbriefe, Wirkungsermittlungen, Indikatorensets, etc.). Das Bewertungsergebnis wird zusammen mit weiteren Hintergrundinformationen übersichtlich in Maßnahmensteckbriefen dokumentiert (vgl. Anhang 6). Diese erhalten die jeweiligen Ausschussmitglieder mit der Sitzungseinladung zur Vorbereitung. Entscheidungen in politischen Gremien über die Umsetzung von Maßnahmen werden u.a. mithilfe des Maßnahmensteckbriefes getroffen. Mögliche Voraussetzung: Alle an Planungs- und Entscheidungsprozessen beteiligten Akteure sind über das Bewertungsvorgehen informiert. Es herrscht ein Konsens über die vereinbarten Ziele, Kriterien, deren Gewichtung sowie sonstige bewertungsrelevante Faktoren.
- *Politik*: In politischen Gremien werden die zuvor ausgewählten Maßnahmen gemeinsam während der Sitzung in einem partizipativen Prozess bewertet. Hierzu werden die Ausschussmitglieder zunächst über die bereits ermittelten Maßnahmenwirkungen informiert. Anschließend erfolgt eine gemeinsame Zielgewichtung und Bewertung: Ein Moderator (bspw. aus der Verwaltung) führt durch den Prozess und bedient als „Experte“ das Bewertungstool. Eine von allen prozessbeteiligten Akteuren nachvollziehbar bewertete Maßnahme und deren Beitrag zu den allgemein gültigen und akzeptierten Zielen bildet das Ergebnis und die Grundlage für die anschließenden Entscheidungsprozesse.

- **Bürger & Zivilgesellschaft:** In verschiedenen Beteiligungsformaten können Bürgerinnen und Bürger und sonstige Akteure der Stadtgesellschaft aktuell diskutierte Maßnahmen (auch aus den Verkehrsversuchen/Reallaboren in AP 3) testweise bewerten. Hierzu kann bspw. ein Workshop mit unterschiedlichen Zielgruppen (Kinder- und Jugendliche, Senioren, Einzelhandel etc.) durchgeführt werden. In diesem wird zu Beginn über die Maßnahme(n), deren Wirkungen und die Leitziele der Stadt informiert. Die Ergebnisse finden dann Einzug in die politischen Abwägungs- und Entscheidungsprozesse.

Ein weiterer Arbeitsschritt im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Starting-Systems ist der Umgang mit subjektiven Gewichtungen durch unterschiedliche Zielgruppen. Hierzu werden die in Schritt 1.3. definierten Use-Cases ausgewertet, angepasst, gefestigt und zielgruppenspezifische Anwendungshinweise und Ziele für die Durchführung von Bewertungen formuliert (z.B. für die Verwaltung, Zivilgesellschaft, Politik). Die Zivilgesellschaft erhält bspw. mittels einer **Web-/Benutzeroberfläche** die Möglichkeit, Bewertungen geplanter Maßnahmen selbst durchzuführen und eigene Zielgewichtungen vorzunehmen, wobei verschiedene, noch zu bestimmende Parameter, Annahmen und Eingangsgrößen verändert und variiert werden können. Hierzu werden zusammen mit der Stadt Oberursel (Taunus) Anforderungen an die Oberfläche definiert, Ziele vereinbart und die technische Umsetzung mit einem externen Dienstleister (Vergabe) realisiert. Als Rechenkern/Grundlage dient das Excel-Sheet. Mit diesem Vorgehen sollen die Bürgerinnen und Bürger sowohl über die aktuellen Ziele und Maßnahmen informiert werden sowie Kenntnis über die Bedeutung von Bewertung, Abwägung und Entscheidung erlangen. Wie die Ergebnisse in die Verwaltungs- und Politikstrukturen eingebunden werden können, gilt es in dieser Phase in enger Abstimmung zwischen Stadt und HSRM zu erarbeiten (1.4).

2. Erprobung und Verbesserung

Die gemeinsam (Stadt und HSRM) entwickelte Startlösung (vgl. Punkt 1) wird als Vorlage für die Durchführung von Bewertungen und in anschließende Entscheidungsstrukturen in einem lernenden Prozess stetig angewendet, angepasst und verbessert. Die in AP3 beschriebenen Reallabore/Verkehrsversuche bieten sich für diese testweise Erprobung an. Unter Anwendung der entwickelten Elemente werden für einzelne Maßnahmen Bewertungsvorschläge erarbeitet. Die Bewertung erfolgt in einem iterativen Prozess, um Einflüsse verschiedener Parameter und Gewichtungen zu erkennen und auszubalancieren. Um eine (kommunale) Anwendbarkeit des entwickelten Bewertungsverfahrens zu gewährleisten, steht ein klar verständliches Vorgehen im Vordergrund. Die Ergebnisse werden im Wissensspeicher bereitgestellt.

Ein kommunikatives und transparentes Vorgehen wird angestrebt, indem Meinungen und Einschätzungen zur Nutzung und Wirkung des Starting-Systems abgefragt und evaluiert werden (AP 4). Die gewonnenen Erkenntnisse werden anschließend reflektiert und umgesetzt, indem die unterschiedlichen Elemente des Starting-Systems fortwährend angepasst (z.B. durch die Anpassung an neue/veränderte Anwendungsfälle/Maßnahmentypen; an neue Use-Cases; durch Veränderung von Indikatoren, verbesserte Arbeitsgrundlagen, Modifikationen der Benutzeroberfläche; etc.) und wieder genutzt werden. Somit ergeben sich Iterationsschleifen im gesamten Prozess: anwenden – evaluieren – anpassen – (...).

3. Nutzung

In Planungs- und Entscheidungsprozessen der Stadt Oberursel findet das erprobte und evaluierte Bewertungsvorgehen nun seine dauerhafte Anwendung. Es wird in Verwaltungsverfahren, politischen Entscheidungsabläufen, in Bürgerbeteiligungsprozessen sowie in kollaborativen Planungsverfahren etabliert, akzeptiert und Schritt für Schritt verstetigt. Weiterhin erprobt die Stadt Oberursel (Taunus) zusammen mit der HSRM, inwieweit die entwickelten Elemente auf andere Kommunen und Gegebenheiten ausgeweitet und universell eingesetzt werden können. Eine testweise Anwendung erfolgt zunächst bei der Partnerkommune Bad Homburg.

5.3 Arbeitspaket 3: Reallabor und Verkehrsversuche gestalten

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (11,5 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (7 PM)

Verkehrliche Maßnahmen wie veränderte LSA-Schaltungen, Anlage von Radwegen oder Fußgängerüberwegen, die Einrichtung von Einbahnstraßen, Wegnahme von Abbiegespuren, etc. werden in Zivilgesellschaft und Politik sehr kontrovers diskutiert. Die Diskussionen sind oft bestimmt von Ängsten, Befürchtungen und werden nicht selten mit dem Verweis auf ein drohendes „Verkehrschaos“ entweder ganz abgelehnt oder so „weichgespült“, dass sie nahezu keine messbare Wirkung mehr haben.

Verkehrsversuche

Deswegen sollen in pimoo 2.0 in **Verkehrsversuchen im öffentlichen Raum** Wirkungen von Maßnahmen erprobt und Möglichkeit zum Erleben und zur Bewertung „am lebenden Objekt“ gegeben werden. Die Erkenntnisse daraus fließen in die Bewertungssystematiken ein, indem zum Beispiel häufig von Bürgerinnen und Bürgern genannte Aspekte entsprechend berücksichtigt werden.

Die Auswahl der versuchsweisen Umsetzung von Maßnahmen (Verkehrsversuch) orientiert sich neben dem möglichen rechtlichen Rahmen [ausführlich dazu UBA (2019)] an verkehrsbezogenen Konzepten (z.B. Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept etc.) und an Hinweisen aus der Stakeholderbefragung in Phase I sowie sonstigen Hinweisen aus der Öffentlichkeit [vgl. hierzu auch FGSV (2012): 116].

Die Entscheidung über die Art der Umsetzung verschiedener verkehrlicher Maßnahmen erfolgt in Stufen auf der Basis des kommunalen Handelns. Nach der fachlichen Beurteilung in den Fachabteilungen (Stadt- und Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde) werden sicherheitsrelevante Maßnahmen, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr oder eindeutige rechtliche Vorgaben direkt umgesetzt. Andere Maßnahmen werden in etablierte politische Gremien und Institutionen zur Diskussion und Beschlussfassung gegeben. Dafür stehen⁴ die Verkehrsschau (Landespolizei, Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsplanung), die Verkehrskommission als beratendes Gremium des Magistrats, die Dezernenten, der Magistrat sowie der zuständige parlamentarische Ausschuss und die Stadtverordnetenversammlung zur Verfügung. Wo welche Maßnahme behandelt wird, entscheiden die zuständigen Dezernenten und der Magistrat.

Zur Entscheidungsfindung wird das Bewertungstool aus AP 2 im Rahmen des iterativen Entwicklungs- und Anpassungsprozesses (Kap. 5.2, Abb. 4, Schritt 1.2) genutzt. Bei unklaren Wirkungen, politischen Vorbehalten, schwierigen öffentlichen Diskussionen oder anderen Unsicherheiten können die Gremien entscheiden, die Maßnahme vorerst versuchsweise umzusetzen und die Wirkungen zu evaluieren. Insbesondere kommen neben allgemeinen Veränderungen im öffentlichen Raum Verkehrsversuche nach §45, Absatz 1, Satz 2, Nummer 6 StVO in Betracht.

Bei positiver Entscheidung zur Durchführung eines Verkehrsversuchs sind die folgenden Arbeitsschritte vorgesehen: Verwaltung und entscheidende politische Gremien stimmen ein Ziel ab, das mit dem Verkehrsversuch verfolgt werden soll. Mit den verschiedenen Beteiligten (z.B. Anlieger, Verkehrsplanung, ÖPNV-Betreiber, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt etc.) werden Rahmenbedingungen des Versuchs abgestimmt. Die geplante Durchführung des Versuchs wird den politischen Gremien vorgestellt, um ergänzende Hinweise zu berücksichtigen. Im Einzelnen sind des Weiteren Finanzierung, Genehmigungen zu klären. Besonderen Wert wird auf die Fragen der Beteiligung und der Art der Berücksichtigung der Ergebnisse gelegt: Wie können sich Betroffene und andere Teile der Bevölkerung während des Versuchs einbringen? Wie geschieht das Monito-

⁴ Zahl und Aufgaben der Institutionen können sich in den kommenden Monaten verändern. Grund hierfür ist die Wahl zur Stadtverordnetenversammlung vom 14. März 2021 und der Beginn einer neuen Legislaturperiode inkl. neuem Bürgermeister oder neuer Bürgermeisterin in Direktwahl.

ring? Wie werden Ergebnisse ausgewertet und wie werden sie berücksichtigt? Wie werden Ergebnisse im Bewertungsverfahren (AP2) berücksichtigt? Am Ende eines ausgewerteten Versuchs wird unter Einsatz des Bewertungstools (AP 2) eine Empfehlung an die Stadtverordnetenversammlung gegeben, wie mit der spezifischen verkehrlichen Fragestellung umgegangen werden sollte, um die vereinbarten Ziele des verkehrlichen Leitbildes bestmöglich zu erreichen.

Reallabore

Für **Reallabore im Quartier** sollen das Bauvorhaben eines privaten Projektentwicklers sowie der städtischen Wohnungsgesellschaft SEWO herangezogen werden. Dort soll erprobt werden, wie durch Nudging die individuelle Entscheidungsebene von Bewohnerinnen und Bewohnern erreicht werden kann. Dazu wird eine Smartphone-App zur Verfügung gestellt, die Informationen zum individuellen Verkehrserhalten liefert. Beide Entwickler reichen im Rahmen des Bauantrags ein nach Stellplatzsatzung qualifiziertes Mobilitätskonzept ein, wonach bis zu 30 % weniger PKW-Stellplätze hergestellt werden müssen [STADT OBERURSEL (2019a und b); REIDL (2021)]. Im Gegenzug werden in den Quartieren Maßnahmen des Mobilitätsmanagements angeboten, die Formen der nachhaltigen Mobilität fördern.

Das Projekt der GeRo Real Estate AG wird im Zuge des rechtskräftigen Bebauungsplanes 22B in der Erich-Ollenhauer-Straße in Oberursel umgesetzt. Das Vorhaben umfasst 98 Wohneinheiten in 8 Gebäuden und ist mit etwa 500 m Fußweg an die U-Bahn Richtung Frankfurt angebunden. Zur Vermeidung ersetzbarer KFZ-Fahrten werden im Quartier verschiedene Maßnahmen (vgl. Anhang 7 Mobilitätskonzept und Freiflächenplan) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität als auch aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements umgesetzt. Dazu gehören Carsharingfahrzeuge, Fahrradverleih, Mietertickets sowie Informationsangebote an die Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier. Die Angebote werden in Kooperation mit etablierten Unternehmen aus der Region betrieben und über eine Quartiershomepage vermarktet. Details sind zurzeit in der engeren Abstimmung zwischen dem Investor und der Verkehrsplanung der Stadt Oberursel (Taunus). Der Bauantrag, zu dem auch das verbindliche Mobilitätsmanagement gehört, soll im Frühjahr bei der Bauaufsicht eingereicht werden, ein Baubeginn ist für den Herbst 2021 vorgesehen. Das Quartier soll zum Ende 2023 bezugsfertig sein. Zum Einzug der ersten Bewohnerinnen und Bewohner steht diesen die im Rahmen von pimoo 2.0 zu entwickelnde und erprobte Smartphone-App zur Verfügung und geht in den Betrieb.

Das zweite Wohnbauvorhaben, in dem die App eingesetzt werden soll, befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Oberursel in der Lenastraße 1-3. Dort errichtet die SEWO 18 Wohneinheiten und eine Gewerbeinheit in einem Gebäude und hält diese im Bestand (vgl. Freiflächenplan im An-

hang 8). Hier wird kostengünstiges Wohnen u.a. für städtische Bedienstete realisiert. Das Objekt eignet sich aufgrund der perfekten ÖPNV-Anbindung sehr gut zur Förderung nachhaltiger Verkehre. Die SEWO errichtet 45 % weniger Stellplätze als nach Stellplatzsatzung erforderlich wären. Stattdessen werden die folgenden Angebote aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements zur Verfügung gestellt: Herstellung eines Carsharingstellplatzes für ePKW inkl. Ladeinfrastruktur und Übernahme der Grundgebühr für alle Mieterinnen und Mieter über 18 Jahre, Bereitstellung eines Lastenrades und eines Pedelecs sowie Information und Beratung. Der Baubeginn ist für den Herbst 2021 vorgesehen, es wird mit einer Bauzeit von 1,5 Jahren gerechnet. Bewohnerinnen und Bewohner können dann im Winter 2022/Frühjahr 2023 das Quartier beziehen und die App nutzen.

Smartphone-App

Für die Quartiersbewohnerinnen und –bewohner wird mit Unterstützung durch einen externen Dienstleister eine **Smartphone-App** entwickelt, die sich auf die individuelle Entscheidungsebene bezieht und ergänzende Anreize zur Nutzung der Angebote schafft.

Ziel der App: Die Smartphoneapp soll täglicher Begleiter der Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere sein und Hilfestellung bei der Organisation und Reflexion des persönlichen Mobilitätsverhaltens bieten. Außerdem sollen für die Verkehrsplanung der Stadt Oberursel (Taunus) anonymisierte Daten zum Verkehrsverhalten und der Nutzbarkeit solcher Angebote generiert werden. Diese werden von Verwaltung und Politik genutzt, die planerischen und bauordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zu verbessern und die Wirkung verschiedener Maßnahmen abschätzen zu können.

Folgende Funktionen soll die App bieten:

1) Datenerhebung

- Freiwillige, datenschutzkonforme und anonymisierte Erfassung von Daten zur Verkehrsmittelnutzung für die Weitergabe an die Stadt Oberursel (Taunus) für die Verkehrsplanung. Aggregiert sollen (vergleichbar den Erhebungen Mobilität in Deutschland MiD und Mobilität in Städten SrV) u.a. Aussagen zu Wegezwecken, Wegstrecken, Verkehrsmitteln etc. jeweils differenziert nach sozioökonomischen Daten vorliegen. Die HSRM unterstützt die Stadt Oberursel bei der Auswertung.
- Aufzeichnung der persönlichen Wegstrecken mit halbautomatischer Erkennung der Verkehrsmittel und der Wegezwecke bzw. Aktivitäten am Zielort. Die aufgezeichneten Wege können geprüft und plausibilisiert werden.

2) Kommunikation

- Nutzerinnen und Nutzer erhalten Rückmeldungen und eine Analyse des persönlichen Verkehrsverhaltens; Mögliche alternative Verkehrsmittelnutzungen werden nach einer Prüfung auf Machbarkeit und Sinnhaftigkeit rückwirkend aufgezeigt. So wird ein Hinweis auf den ÖPNV nur erfolgen, wenn es eine attraktive und passende ÖPNV-Verbindung gibt.
- Nutzerinnen und Nutzer sollen stets mit Informationen versorgt werden: Verlinkungen und Hinweise zu etablierten Mobilitätsapps (insb. zu verfügbaren Sharingangeboten, dem ÖPNV, Radroutenplaner Hessen etc.).
- Feedback & Kommunikation: Nutzerinnen und Nutzer können jederzeit Anregungen und Verbesserungsvorschläge zum Mobilitätsangebot einbringen.
- Regelmäßige Befragungen sind vorgesehen.

3) Persönliche Ziele und Wettbewerb

- Benutzerinnen und Benutzer können sich persönliche Ziele zur Verkehrsmittelnutzung setzen (z.B. „Kommenden Monat nur 25 % meiner Wege mit dem PKW zurücklegen“) und erhalten Rückmeldungen zu ihrem aktuellen Zielerreichungsgrad.
- Wettbewerb im Quartier/zwischen Quartieren: Nutzerinnen und Nutzer können freiwillig an Wettbewerben teilnehmen (zum Beispiel: Wer legt die kommenden Monat die meisten Kilometer mit dem Fahrrad zurück?).

Die Anforderungen an eine solche App sind sehr umfassend. Insbesondere die halbautomatische Erfassung der Bewegungsdaten erfordert sehr differenzierte Analysen der durch die App aufgezeichneten Daten (GPS-Daten etc.). Aus diesem Grund soll hier auf bewährte Systeme zurückgegriffen werden, die valide Daten liefern. Wie in der eingereichten Projektskizze dargelegt, soll möglichst die App TravelVU berücksichtigt werden, die mit einer gut geeichten fuzzy-logic eine sehr gute Trefferquote bzgl. der Verkehrsmittelwahl ermöglicht.

Folgende Funktionen werden für pimoo 2.0 auf dieser Basis neu entwickelt: Anpassungen bei der Datenerhebung, situationssensitive Informationen und Hinweise an die Nutzerinnen und Nutzer, Entwicklung von regelmäßigen Umfragen, automatische Vorschläge an Nutzerinnen und Nutzer nach einer Fahrt zu alternativen Verkehrsmitteln.

Funktionsbereich	Bereits vorhanden	Neue / erweiterte Funktionen für Reallabor in pimoo
Datenerhebung	Halbautomatische Wegeerfassung inkl. Analysetool (soziodemographische Daten, Verkehrsverhaltensdaten)	Integration lokaler und regionaler Verkehrsnetze (Straßen, ÖPNV, Haltestellen, Radwege)
Kommunikation	Push-Mitteilungen, Umfragen	Neustrukturierung des Kommunikationsbereichs, bidirektionale und situationsangepasste Kommunikation. Abgleich mit Reiseplaner, der geeignete ⁵ Alternativen aufzeigt und situationsbedingt vorschlägt.
Persönliche Ziele und Wettbewerb	Grundlagen vorhanden	Projektspezifische Anpassungen (Art der Ziele, Ausgestaltung des Userinterfaces etc.)

Tab. 1: Funktionen der App [eigene Darstellung (2021)]

Die Ergebnisse aus der Nutzung der App werden vielfältig weiter genutzt. Die erhobenen, anonymisierten Bewegungsdaten werden in der Verkehrsplanung genutzt. Ergebnisse aus den Rückmeldungen zur Nutzung von verkehrlichen Angeboten werden ausgewertet und dienen der Verbesserung der Angebote und fließen in die Kalibrierung des Bewertungstools ein.

Folgende Arbeitsschritte sind zur Entwicklung der App vorgesehen:

1. Abstimmung des Ziels und gewünschter und machbarer Funktionen der App mit relevanten Abteilungen im Rathaus sowie den beiden Projektentwicklern der Bauvorhaben.
2. Anforderungskatalog / Lastenheft erstellen: Einbeziehung von Bewohnerinnen und Bewohnern in geeigneten Quartieren (in Oberursel und der Kooperationsstadt Bad Homburg) und Erfassung ihrer Wünsche und Anforderungen an eine solche App. Insbesondere Fragen zum Datenschutz müssen geklärt werden.
3. Ausschreibung und Vergabe zur Entwicklung der App
4. Entwicklung einer Beta-Version in enger Abstimmung mit der Stadt Oberursel und testweiser Einsatz in ausgewählten Oberurseler und ggf. Bad Homburger Quartieren
5. Fertigstellung zur Version 1.0 unter Berücksichtigung der gemachten Anmerkungen und Hinweise
6. Einsatz in den beiden Quartieren Erich-Ollenhauer-Straße und Lenaustraße.

⁵ Beispiel: Die App erkennt eine Autofahrt, die nur 2,5 km lang ist. Bevor die App z.B. das Fahrrad als Alternative vorschlägt, prüft sie, ob für die zurückgelegte Strecke überhaupt eine geeignete Radroute gibt.

Der gesamte Entwicklungsprozess wird wissenschaftlich durch die Hochschule RheinMain (Befragungen, Dokumentation der Nutzung) begleitet und dokumentiert. (vgl. hierzu auch AP 4 zur Begleitforschung durch die Hochschule RheinMain).

Die App soll allen in die neuen Quartiere zuziehenden Bewohnerinnen und Bewohnern kostenfrei mit passendem Infomaterial zur Verfügung gestellt werden. Auf Wunsch wird eine persönliche Beratung oder ein Workshop zu Ziel, Funktionen und Datenschutz im Rathaus angeboten.

Der Einsatz ist vorerst in den beiden Reallaboren in der Erich-Ollenhauer-Straße und der Lenaustraße geplant. Ergänzend werden weitere Quartiere (in Oberursel und Bad Homburg) identifiziert, in denen die App eingesetzt werden kann. Kriterien für die Auswahl sind vorhandene Mobilitätsangebote, verschiedene sozioökonomische Zusammensetzungen der Quartiere und die Bereitschaft von Immobilienverwaltern zur Kooperation.

5.4 Arbeitspaket 4: Begleitforschung

Bearbeitung (Lead): HSRM (11,25 PM)

Die Initiierung, Implementierung und Modifizierung aller Aktivitäten aus den AP 1 bis 3 auf kommunaler und individueller Ebene werden durch die Hochschule RheinMain wissenschaftlich begleitet und mitgestaltet.

Dies beinhaltet insbesondere folgende Arbeiten und Aktivitäten:

Zu AP 1: Strukturierung des Wissensspeichers nach didaktischen Prinzipien; Erarbeitung von Inhalten für den Wissensspeicher (insbesondere „Faktencheck“ zur fachlichen Fundierung gegenüber der Verkehrswende –Einwände); Monitoring der Nutzung des Wissensspeichers und Befragung von Nutzenden; Entwicklung der Grundlagen für die Bauherrenbroschüre und den Gestaltungsleitfaden und Mitwirkung bei der internen Vorabstimmung; Evaluation der Rezeption und Nutzung von Bauherrenbroschüre, Gestaltungsleitfaden und Bewertungstool. Hierzu erarbeitet die HSRM ein Evaluationskonzept, das Nutzende sowie Nicht-Nutzende der Angebote befragt, um jeweils Verbesserungswünsche als auch Gründe für die Nichtnutzung kennen zu lernen. Hauptzielgruppen der Evaluationen sind die Öffentlichkeit sowie Politikerinnen und Politiker.

Zu AP 2: Die HSRM ist federführend bei der Gestaltung und beim Aufbau, Anwendung, Evaluierung und Verbesserung der Startlösung für das Bewertungsvorgehen sowie an dessen stetige Erprobung und anschließender Nutzung beteiligt (u.a. Ausarbeitung des Bewertungsverfahrens und des Nutzungskonzeptes; Transfer auf andere Anwendungsfälle, etc.). Die wissenschaftliche Begleitfor-

schung erfolgt in den einzelnen Arbeitsphasen. Die gewonnenen Erkenntnisse werden dann stetig in die laufende Weiterentwicklung der Startlösung eingespeist.

Zu AP 3: Fachliche Unterstützung bei der Formulierung der Verkehrsversuche; Durchführung von Messungen, Verkehrsbeobachtungen und Befragungen zu den Verkehrsversuchen; Unterstützung bei der Erstellung des Anforderungskatalogs für die Quartiers-App. Auswertung der App-Nutzung und des Mobilitätsverhaltens der Nutzenden auf Basis gewonnener Daten aus der App sowie von ergänzenden Erhebungen zur Untersuchung von Effizienz, Akzeptanz und Erfahrungen solcher anwendungsbezogener Entscheidungs- und Bewertungshilfen.

Die Begleitforschung beinhaltet im Wesentlichen das unterstützende Monitoring der gesamten Arbeitsprozesse (AP1 – AP3). Nach Umsetzung der einzelnen Meilensteine wird eine begleitende Evaluierung der entwickelten Elemente/Produkte durchgeführt, um deren Anwendungserfolg zu erforschen und deren Ergebnisse stetig in die weiteren Projektschritte einfließen lassen zu können.

5.5 Arbeitspaket 5: Projektmanagement

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (6,5 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (0,25 PM)

Die Projektsteuergruppe bestehend aus Bürgermeister, Erstem Stadtrat, dem Geschäftsbereichsleiter Stadtentwicklung, der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, der Pressestelle und der Verkehrsplanung trifft sich monatlich, um den aktuellen Sachstand zu beraten, das weitere Vorgehen abzustimmen sowie politische Beschlüsse vorzubereiten. Auf Arbeitsebene stimmen sich außerdem Verkehrsplanung und Hochschule kontinuierlich ab.

Kommunikationsstrategie

Gemeinsam mit der Pressestelle werden in regelmäßigen Abständen Presseartikel zu wesentlichen Ergebnissen des Projekts veröffentlicht. Hierbei wird gezielt auf die Beteiligungsmöglichkeiten auf oberurselindialog.de/pimoo hingewiesen und insbesondere zu Teilbereichen wie stattfindenden Verkehrsversuchen zur Partizipation aufgerufen. Die zu entwickelnde App soll zu einer stärkeren digitalen Vernetzung führen, die Abteilung Verkehrsplanung kann damit in den Dialog mit der Bürgerschaft treten, auch eine persönliche Beratung zur Anwendung der App ist vorgesehen. Die App ermöglicht das Schicken von Pushnachrichten an die Teilnehmenden, es werden Umfragen durchgeführt (zur App-Nutzung an sich, zum Verkehrsverhalten, zu Problemen im Verkehrsbereich etc.).

Für die Verkehrsplanung der Stadt Oberursel ist es essentiell, die Meinung der Bevölkerung und damit die Akzeptanz zu verkehrsplanerischen Maßnahmen einzuholen und somit auch den in Phase I begonnenen Leitbildprozess zu evaluieren und entsprechend anpassen zu können. Über jährliche (ggf. digitale) Veranstaltungen im Rathaus Oberursel – vorausgesetzt, das ist aufgrund von Corona möglich – werden die Bürgerinnen und Bürger zudem über den aktuellen Projektstand informiert und Anregungen zum Leitbild und den Produkten aufgenommen und weiterverarbeitet. Auch die „Verkehrswende-Einwände“ aus AP 1 dienen als Grundlage für Diskussionen mit der Bürgerschaft, um die verkehrlichen Zusammenhänge im direkten Dialog zu versachlichen. Hierzu wird auch über die Presse sowie die Website der Stadt Oberursel und die pimoo-Plattform zur Teilnahme geworben.

Einzelne Workshops zum entwickelten Bewertungstool für Bürgerinnen und Bürger sowie Politikerinnen und Politiker steigern die Akzeptanz und bringen den Nutzenden die Vorteile nahe. Dort werden die Funktionen und grundlegende Zusammenhänge dargelegt. Diese Veranstaltungen können bei Bedarf digital stattfinden. Ergänzend dazu können die Wartezeiten im Foyer durch Bürgerinnen und Bürger genutzt werden, das Bewertungstool auszutesten.

Auch in Bezug auf den Wissensspeicher (AP 1) sollen Prozesse in der Verwaltung implementiert werden, die eine dauerhafte Pflege des Wissensspeichers sicherstellen. Hierzu sollen in vierteljährlichen Treffen mit der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit und Stadtmarketing die Inhalte überprüft und um neue Erkenntnisse ergänzt werden.

Die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit unterstützt die Verkehrsplanung auch bei der Durchführung von Bürgerumfragen, wenn es um das Meinungsbild zu stattfindenden Verkehrsversuchen oder der Anwendung des Bewertungstools geht. Über die Ehrenamtsagentur stehen zahlreiche Ehrenamtliche zur Verfügung, mit deren Hilfe die praktische Anwendung und Erreichbarkeit der Bürgerschaft sichergestellt werden kann. Hierzu gibt es eine Karte, auf der die Wohnorte der Ehrenamtlichen, die sich als Einkaufshilfe o.Ä. registriert haben, verortet sind. Insbesondere für die Verkehrsversuche kann es hilfreich sein, umliegende Anwohnerinnen und Anwohner zu mobilisieren, die sich an einem Feedback zu stattfindenden Verkehrsversuchen, aber auch zur testweisen Nutzung des Bewertungstools oder der App beteiligen.

5.6 Arbeitspaket 6: Transfer herstellen

Bearbeitung (Lead): Stadt Oberursel (5,25 PM)

Wissenschaftliche Begleitung: HSRM (4 PM)

Ein nachhaltiger Transfer der (Zwischen-) Ergebnisse und Erkenntnisse wird auf kommunaler Ebene, auf Ebene eines kleineren und mittleren Unternehmens (KMU) sowie auf Ebene verkehrsplanerisch-fachlicher Aus- und Fortbildung bzw. wissenschaftlicher Publikation realisiert.

Kommunale Ebene: Die in Phase I angebahnte Zusammenarbeit mit der Stadt Bad Homburg v.d.H. wird intensiviert. Hierzu fand bereits ein Abstimmungstermin (11. März 2021) statt, um die mögliche Form der Zusammenarbeit zu forcieren. Die Stadt Bad Homburg befindet sich ebenfalls in einem Leitbildprozess Verkehr und wird dieses voraussichtlich Ende 2021 beschließen. Darauf aufbauend soll das zu erarbeitende Bewertungstool testweise auf Maßnahmen der Partnerkommune unter Berücksichtigung ihrer Ziele und Leitlinien angewandt werden. Die Inhalte der Phase II fügen sich gut in das von der Stadtverwaltung Bad Homburg erarbeitete Regiebuch Stadtentwicklung ein, das auch Anforderungen an die verkehrliche Entwicklung der Stadt enthält [STADT BAD HOMBURG v.d.H. (2018)]. Somit werden ähnliche Interessen bei der Akzeptanzsteigerung verkehrlicher Zusammenhänge in der Bevölkerung verfolgt, die eine Zusammenarbeit bestärken.

Gemeinsam wird die mögliche Anwendbarkeit geklärt: Passt das allgemeine Setting im kommunalen Handeln? Sind Ziele und Bewertungskriterien direkt vergleichbar? Werden Verkehrsversuche vergleichbar bewertet? Sind alle relevanten Einflussgrößen berücksichtigt?

Die Partnerkommune erhält eine prototypische Anwendung des Bewertungstools, die sie weiterentwickeln und an ihre Bedürfnisse anpassen kann. So wird die Generalisierbarkeit und Wirkung durch den Einbezug einer Partnerkommune (lokal angepasst) erhöht. Anschließend ist ein weiterer Erkenntnistransfer über den Regionalverband Frankfurt Rhein Main und die dort etablierten Bauamtsleitertreffen der 75 verbandsangehörigen Kommunen vorgesehen.

Neben dem Bewertungstool kann auch die zu entwickelnde App in Quartieren in Bad Homburg angewandt werden, wenn es um das Mobilitätstracking der Bewohnerschaft geht. Insbesondere in der Phase der Appentwicklung erscheint der Einsatz zur Abfrage von Motiven und Anforderungen sinnvoll. Auch zu erarbeitende Dokumente (Bauherrenbroschüre, Gestaltungsleitfaden) können dort Anwendung finden. Die Stadt Oberursel kann der Stadt Bad Homburg somit Hilfestellungen geben, um auch in ihrer Nachbarstadt nachhaltige Mobilität zu fördern. Gleichzeitig ermöglicht die praktische Anwendung der entwickelten Bausteine (App, Bewertungstool, Dokumente) der Stadt

Oberursel eine praxisnahe Überprüfung der Inhalte. Aber auch die Stadt Bad Homburg hat durch die Zusammenarbeit die Möglichkeit die gesetzten Ziele in ihrem Regiebuch zu evaluieren.

Voraussetzung für die Anwendung dieser Bausteine sind jeweils politische Beschlüsse sowohl vonseiten der Bad Homburger als auch der Oberurseler Politik. Die Stadt Oberursel sollte den Transfer im Magistrat und Bau- und Umweltausschuss begrüßen, damit wiederum die Stadt Bad Homburg eine Anwendung unter Bereitstellung personeller Ressourcen genehmigen kann.

Ebene des KMU: Die GeRo Real Estate AG sowie der noch unbekannte Immobilienverwalter erhalten von der Stadt Oberursel (Taunus) Ergebnisse zur Anwendung der App, die das Mobilitätsverhalten von Quartiersbewohnern aufzeichnet und Hilfestellung gibt. Der Austausch zwischen Stadt und KMU erfasst systematisch (ggf. über systematischen Austausch) Erwartungen der Bewohnenden, die Anwendbarkeit der App, Probleme und Hindernisse bei der Anwendung der App, etc. Zum Ende von pimoo 2.0 kann das KMU vergleichbare Angebote bei anderen Bauvorhaben realisieren und als Idee an Kommunen herantragen. So wird der Grundstein für eine größere Verbreitung gelegt.

Ebenso stehen der SEWO Ergebnisse aus der App zur Verfügung, um vorhandene Mobilitätsangebote zu modifizieren und in zukünftigen Quartieren einzusetzen. Durch die enge Verknüpfung zwischen Stadt und SEWO können die Erkenntnisse direkt in zukünftigen Quartieren Anwendung finden.

Ebene Aus- und Weiterbildung, Wissenschaft: Methoden und Erkenntnisse von pimoo 2.0 werden an der Hochschule RheinMain in zwei Bachelor- und zwei Master-Studiengängen durch den Einsatz von studentischen und wissenschaftlichen Hilfskräften im Projekt sowie durch Verwertung in der Lehre (vorrangig Seminare und Projektarbeiten) in die wissenschaftliche Ausbildung eingespeist. Ferner soll das Themenfeld kommunaler Bewertungs- und Entscheidungsverfahren in einem Promotionsvorhaben bearbeitet werden. Im Projektverlauf werden fünf wissenschaftliche Artikel oder Konferenzbeiträge zu den verschiedenen Teilthemen von pimoo 2.0 angestrebt.

6 Angestrebte Wirkung des Projekts

Pimoo 2.0 soll als Katalysator dazu beitragen, dass aus sozialer, ökologischer und ökonomischer Sicht dringend notwendige Veränderungen in Verkehr und Mobilität auf kommunaler Ebene in einem breiten öffentlichen Konsens oder Kompromiss angegangen werden.

Dazu sollen Ängste abgebaut und durch Kommunikation, Bewertung, Feedback und verkehrswissenschaftliche Fakten die Lust am Ausprobieren und Bewusstsein über Zusammenhänge gefördert

werden. Die bereits in Phase I begonnene breitere Diskussion zu verkehrlichen Themen soll fortgeführt werden. Zur Versachlichung tragen das Bereitstellen gesicherter Erkenntnisse, transparente Bewertungsverfahren sowie eigene Erprobung von neuen Angeboten bei.

Entscheiderinnen und Entscheidern soll es ermöglicht werden, auf der Basis der bereitgestellten Informationen, der Versuche und der Bewertungen fachlich fundierte Entscheidungen zu treffen. Das Projekt möchte dabei eine Hilfestellung sein, die vielfältigen inhaltlichen Vernetzungen und komplexen Zusammenhänge bei Entscheiderinnen und Entscheidern präsent zu machen. Die Zusammenarbeit mit der Partnerkommune und einem KMU ermöglichen die Generalisierbarkeit.

7 Vorgesehene Kooperationen und Arbeitsteilung

Die Stadt Oberursel (Taunus) und die HSRM arbeiten im gesamten Vorhaben entsprechend der engen Vernetzung der APs im engen Austausch zusammen. Regelmäßige Projektbesprechungen sichern Qualität und Fortschritt des Projektes. Etwaige Probleme können frühzeitig erkannt und gelöst werden.

Stadt Oberursel (Taunus)

Die Stadt Oberursel (Taunus), Abteilung Verkehrsplanung bearbeitet das Vorhaben federführend und ist für das Projektmanagement und Öffentlichkeitsarbeit (AP 5) verantwortlich. Die Stadt erarbeitet federführend den Wissensspeicher (AP 1) und stellt die Anwendbarkeit in Zivilgesellschaft und Politik sicher. In AP 2 erarbeitet die Stadt die notwendigen Anforderungen an die Verfahren, steuert die Vergabe an den Dienstleister, während die Hochschule die wissenschaftlichen Grundlagen beisteuert. Die Verkehrsversuche und Reallabore (AP 3) werden federführend durch die Stadt zusammen mit den Partnern und der Hochschule durchgeführt. Die Stadt wird die Ergebnisse dauerhaft im Handeln von Politik und Verwaltung verankern (AP 6).

Hochschule RheinMain

Der Hochschule RheinMain, Fachgruppe Mobilitätsmanagement, kommt als wissenschaftlicher Partner die Aufgabe zu, den Prozess methodisch und fachwissenschaftlich mit wissenschaftlichem Personal und Studierenden zu begleiten und zu unterstützen (vgl. AP 4). Darunter fallen vorrangig die Evaluierung von Prozessschritten sowie die Erarbeitung weiterer relevanter Handlungsansätze und Forschungsbedarfe im Bereich nachhaltiger Mobilität. Die Fachgruppe deckt das gesamte Forschungsfeld Verkehrswesen, Mobilitätsmanagement sowie Verkehrsplanung und –verhalten ab. Mit dem gewählten Partner sind sowohl inhaltliche Themen als auch die prozessualen Fragestellungen wissenschaftlich fundiert zu behandeln. So können neueste Erkenntnisse aus der Verkehrs-

wissenschaft in den Prozess einfließen. Die HSRM wird Projektergebnisse für Fachartikel, -vorträge sowie im Rahmen der Lehre (u.a. Abschlussarbeiten, Promotionsvorhaben, Lehrveranstaltungen, -aufträge) verwerten.

8 Erwartetes Ergebnis, Anwendungspotenzial und angestrebte Ergebnisverwertung

8.1 Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Stadt Oberursel

Als Kommune werden mit dem Förderprojekt primär keine wirtschaftlich verwertbaren Erfolge erzielt. Möglich ist aber, sekundär durch eine wachsende Zufriedenheit in der Bevölkerung und die Teilhabe an Planungsprozessen Oberursel als Wohn- und Wirtschaftsstandort attraktiver zu machen, wobei es sich um nicht quantifizierbare Kriterien handelt.

Durch die Forcierung des 4-Stufen-Prinzips wird die Erweiterung von verkehrlichen Bauten zurückgestellt und weiche Maßnahmen bevorzugt umgesetzt. Dies führt zu geringeren Ausgaben und damit zu mehr ökonomischer Nachhaltigkeit, indem teure und möglicherweise in naher Zukunft wenig benötigte Investitionen verringert werden. Insgesamt werden Chancen gesehen, den dringend notwendigen Prozess einer Verkehrswende zu beschleunigen und somit als Kommune frühzeitig „die Hausaufgaben“ gemacht zu haben.

Hochschule RheinMain

Als Hochschule werden mit dem Forschungsprojekt primär keine wirtschaftlich verwertbaren Erfolge erzielt. Denkbar wäre aber, dass mögliche Anschlussfähigkeiten des Projektes ggf. Ausgründungen hervorrufen könnten (z.B. in Form von Start-ups).

8.2 Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Stadt Oberursel

Die Stadt Oberursel arbeitet als Kommune auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse und trägt durch pimoo 2.0 zu neuen Kenntnissen bei. Die Stadt ist, wo es sinnvoll erscheint, an wissenschaftlichen Publikationen beteiligt.

Hochschule RheinMain

Die gewonnenen Projektergebnisse sollen in Fachbeiträgen in relevanten wissenschaftlichen Zeitschriften publiziert werden (Open-Access). Wissenschaftliche Fachvorträge und die Teilnahme an Konferenzen regionsübergreifend sind vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass die Projekter-

gebnisse auch für andere Kommunen von großem Interesse sind, so dass eine zeitnahe Ergebnisverbreitung in der einschlägigen Scientific Society angestrebt wird.

Darüber hinaus wird das Projekt und die daraus gewonnenen Erkenntnisse direkt in verschiedenen Forschungsarbeiten (u.a. studentische Projekt- und Abschlussarbeiten, ggf. Promotionsvorhaben) sowie in die inhaltliche Konzeption der Lehrveranstaltungen in den Studiengängen Mobilitätsmanagement (B. Eng.), Bauingenieurwesen (B. Eng) und Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen UMSB (M. Eng.) aufbereitet, integriert und wissenschaftlich verwertet.

8.3 Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Stadt Oberursel

Ziel ist es, die entwickelten Produkte fortlaufend zu evaluieren und insbesondere das Leitbild an sich ändernde Anforderungen des Verkehrssektors anzupassen. Eine dauerhafte Implementierung im Verwaltungshandeln wird, je nach Akzeptanz, angestrebt.

Der Einsatz der dann gut in Oberursel eingeführten App im Rahmen der anstehenden SrV-Erhebungen 2023 (System repräsentativer Verkehrsverhaltenserhebungen Mobilität in Städten der TU Dresden) wird geprüft. Dazu ist eine enge Abstimmung mit der TU Dresden vorgesehen.

Hochschule RheinMain

Die aus pimoo2 gewonnenen Erkenntnisse zu Planungs- und Entscheidungsprozessen sowie zugehörigen Unterstützungsinstrumenten ergänzen ausgezeichnet das Forschungs-Schwerpunktthemenfeld „Kommunale Verkehrsplanung“ der Fachgruppe Mobilitätsmanagement 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.

Für eine wirtschaftliche Verwertung kommen u.U. perspektivisch Entscheidungsunterstützungstools in Frage, die auf Basis der Erkenntnisse aus pimoo2 entwickelt werden können.

9 Zeitplan

Es sind folgende Meilensteine vorgesehen. Eine detaillierte Zeitplanung ist im Balkendiagramm im Anhang 2 zu finden.

MS 1, Q1 2022: Leitbild beschlossen, Ablauf Verkehrsversuche geplant, Bauherrenbroschüre erstellt

MS 2, Q3 2022: Startlösung erarbeitet und App für Quartiere fertig gestellt

MS 3, Q2 2023: Bewertungstool veröffentlicht und in Anwendung

MS 4, Q4 2023: Praxiselemente durchgeführt: Gestaltungsleitfaden erstellt, Reallabor im Echtbetrieb, Verkehrsversuche abgeschlossen, Anwendungstests in Partnerkommune durchgeführt

MS 5, Q3 2024: Projektabschluss: Fortschreibung Ziele, Transfers sichergestellt

10 Finanzierungsplan

Stadt Oberursel

Die Stadt Oberursel stellt einen Arbeitsplatz inkl. EDV-Ausstattung zur Verfügung:

Arbeitsstelle: TVöD Entgeltgruppe 11, Stufe 3, 100%-Stelle
(Arbeitgeberbrutto): 214.810,46 €

Technische Dienstleistungsaufträge: (App-Entwicklung, Weboberfläche, Bewertungssystematik (Technik/Datenbank): 138.500 €

Sächliche Verwaltungsausgaben und Reisekosten: Design/Layout & Druckkosten Infomaterial, Raummieten, Reisekosten etc.: 7.000 €

Kosten für Verkehrsversuche (Zusatzkosten): Kosten für Straßenverkehrsschilder, Hinweisschilder, Leitelemente etc.: 21.500 €

Gesamtsumme Stadt Oberursel (Taunus) für pimoo 2.0 für drei Jahre: 381.810,46 €

Die Stadt Oberursel (Taunus) beantragt 343.629,41 €. Das entspricht einer Förderquote von 90%.

Die Förderung ist notwendig, weil der Weg zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem über Verhaltensänderungen geht, der mit personellem Aufwand und ergänzenden Tools gelingen kann. Die Stadt Oberursel (Taunus) kann diesen Aufwand alleine nicht stemmen. 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. 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.

Die Summe ist etwa 2.000 EUR höher als in der Projektskizze veranschlagt. Die Gründe hierfür liegen in zu erwartenden Gehaltserhöhungen in den kommenden Jahren. Es handelt sich hier um eine Schätzung, da zukünftige Tarifabschlüsse noch unbekannt sind.

Hochschule RheinMain

Für die Bearbeitung der Arbeitspakete werden von der Hochschule RheinMain in der Projektlaufzeit vom 01.08.2021 bis zum 31.07.2024 folgende Kostenpositionen veranschlagt:

- eine Stelle für eine oder einen Wissenschaftliche/n Mitarbeiter oder Mitarbeiterin (NN, Beschäftigungsumfang 90%, TV-H E13 Stufe 2, ab 01.07.2023 Stufe 3) für die federführende Bearbeitung der Projektbeiträge der HS-RM. 195.716,10 €
- 1.970 Stunden für studentische Hilfskräfte (ohne Abschluss) zur Unterstützung bei Datenauswertung, Projektdokumentation und bei Vorbereitung, Durchführung und Auswertung des Monitorings. 24.822,00 €
- Lehrvertretung für Prof. Dr.-Ing. Volker Bles, um Aufgabenwahrnehmung der Teilprojektleitung zu ermöglichen. 4.800,00 €
- Sachmittel für Reisen zu projektübergreifenden Aktivitäten, Teilnahme an thematisch einschlägigen und relevanten Fachveranstaltungen, Publikationsgebühren (Open Access) und Informations- und Moderationsmaterial für Monitoringaktivitäten. 7.105,00 €
- Projektpauschale (20% der Summe der vorgenannten Kosten). 46.488,62 €

Die beantragte Gesamtsumme beläuft sich auf 278.931,72 €.

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. 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.

Daraus ergibt sich eine Gesamtprojektsumme von 381.810,46 € + 278.931,72 € = 660.742,18 €.

11 Schutzrechteerklärung

Schutzrechte und Schutzrechtsanmeldungen, die einer Ergebnisverwertung entgegenstehen, bestehen aus derzeitiger Sicht nicht. Das Vorhaben ist nicht Gegenstand anderweitiger Forschungen, Entwicklungen oder bestehender oder angemeldeter Patente. Schutzrechte und Schutzrechtsanmeldungen stehen auch einer späteren Ergebnisverwertung nicht entgegen.

12 EU-Erklärung / Notwendigkeitserklärung

Das Vorhaben kann mit Haushaltsmitteln nicht durchgeführt werden, Drittmittel aus anderen Quellen stehen nicht zur Verfügung. Alternative Fördermöglichkeiten im Rahmen von EU-Förderprogrammen wurden geprüft. Sie stehen für dieses Vorhaben nicht zur Verfügung.

13 Literaturverzeichnis

- BEZIRKSAMT ALTONA (2020): Ottensen macht Platz. Flanierquartier auf Zeit. Internet: <https://ottensenmachtplatz.de/> (24.11.2020).
- CANZLER, W. und A. KNIE (2019): Autodämmerung. Experimentierräume für die Verkehrswende. HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG (Hrsg.). Berlin.
- DIGITALSTADT DARMSTADT GMBH (2021): Die städtische Datenplattform. Bürgerbeteiligung. Internet: www.digitalstadt-darmstadt.de/datenplattform-beteiligung/ (22.03.2021).
- FDP (2021): Weil Oberursel. Wahlprogramm der FDP zur Kommunalwahl 2021 in Oberursel. <https://fdp-oberursel.de/wp-content/uploads/sites/39/2020/11/KWP2021-web.pdf> (1.4.2021).
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2012): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.
- HA HESSEN AGENTUR GMBH n.a.: Gemeindedatenblatt Oberursel (Taunus): https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/434008.pdf (16.07.2019).
- HAMBURG.DE (2021): Das Online-Spiel für die Hamburger Mobilität 2030. Internet: www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/14833088/2021-01-14-bvm-denk-deine-mobilitaet/ (22.03.2021).
- HBS - HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG (2020): Praxis kommunale Verkehrswende. Ein Leitfaden. In: Schriften zur Ökologie. Band 47.
- HMWEVW (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen. HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG HMWEVW. Wiesbaden. Internet: https://www.nahmobilhessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Einzelseiten.pdf (26.3.2021).
- JÄGER, A. (2020): Entwicklung innovativer Ansätze zur Beurteilung verkehrlicher Maßnahmen. Am Beispiel der Stadt Oberursel. Masterthesis. Wiesbaden.
- NEXUS INSTITUT (n.a.): Quartiersentwicklung und Neubauquartiere. BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG (Hrsg.) Internet: <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/quartiersentwicklung-und-neubauquartiere/> (20.11.2020).
- NEXUS INSTITUT (2020): Replik auf die beliebtesten Verkehrswende-Einwände. BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG (Hrsg.) Internet: www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/replik-auf-die-beliebtesten-verkehrswende-einwaende/ (20.11.2020).

- OBERURSELER WOCHEN (2019): Fahrradklima-Test: Note 3,64 für Oberursel: <https://www.taunusnachrichten.de/oberursel/nachrichten/oberursel/fahrradklima-test-note-364-fuer-oberursel-id65967.html> (23.03.2021).
- RUPPRECHT, S. (2020): Die Verkehrswende braucht eine neue kommunale Planungskultur. In: Ökologisches Wirtschaften. 1/2020 (35).
- REIDL, A. (2021): Tausche Platz für Autos gegen Platz für Menschen. In: Die Zeit online. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-03/stellplatzsatzung-parkplatz-suche-nahverkehr-verkehrswende> (17.3.2021).
- STADT BAD HOMBURG V.D.H. (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Bad Homburg 2030: Stadt Bad Homburg v.d.H. 2018 (26.11.2020).
- STADT OBERURSEL (2019a): Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze sowie Fahrradabstellplätze: www.oberursel.de/pdf-pool/stadtrecht/stellplatzsatzung-2019.pdf?cid=6t0 (23.11.2020).
- STADT OBERURSEL (2019b): Leitfaden zur Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze für Pkw sowie Fahrradabstellplätze: www.oberursel.de/pdf-pool/stadtrecht/stellplatzsatzung-leitfaden-270619.pdf?cid=6y4 (23.11.2020).
- STADT OBERURSEL (2020): Klimaschutzkonzept Oberursel. Internet: www.oberursel.de (20.11.2020).
- UBA (2019) (Hrsg.): Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage. UMWELTBUNDESAMT. Texte 94/2019. Dessau-Roßlau 2019. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf (26.3.2021).

14 Anhänge

Anhang 1: Verkehrliches Leitbild – Entwurf März 2021

Unser Leitbild

Die Sicherheit aller Bürgerinnen und Bürger und der Erhalt der Lebensgrundlagen sind Richtmarken des gemeinsamen Handelns.

Der Verkehr in Oberursel soll so gestaltet sein, dass die Belange aller am Verkehr Teilnehmenden berücksichtigt und effiziente und nachhaltige Lösungen gefunden werden.

Der Verkehr soll für alle flüssig, sicher, fair und wenig störend sein.

Offen und transparent werden Maßnahmen ausprobiert und erprobt.

Unsere sechs strategischen Ziele

- 1) Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel ist gesichert.
- 2) Fuß- und Radverkehr werden sicher auf durchgängigen Wegen geführt.
- 3) Der ÖPNV in Oberursel wird attraktiver.
- 4) Das Kfz-Verkehrsaufkommen in Oberursel steigt nicht weiter an.
- 5) Die Akzeptanz geltender Regeln bei allen am Verkehr Teilnehmenden ist hoch und die Sicherheit gewährleistet.
- 6) Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.

Wie erreichen wir die Ziele?

Gemeinsam!

So organisieren wir die gemeinsame Arbeit:

- Stakeholder bringen Ihre Anforderungen ein.
- Die Verwaltung stellt Daten, Fakten, Regelwerke und Fachkonzepte zur Verfügung.
- Wir probieren Maßnahmen aus.
- Wir evaluieren und bewerten Versuche und dauerhaft umgesetzte Maßnahmen.
- Wir alle können den Beitrag von Maßnahmen zum Erreichen der Ziele transparent erkennen.
- Politische Gremien entscheiden gut informiert über Maßnahmen.
- Gemeinsam werden Leitziele regelmäßig auf ihre Aktualität geprüft und aktualisiert.

Welche alten und neuen Instrumente haben wir dafür?

- Wissensplattform mit Verkehrsuntersuchungen, ausgewählten Fachpublikationen, Daten, Konzepte, Berichte...
- Regelmäßige Verkehrserhebungen (Zählungen, Befragungen)
- Diskussionsforum zu Maßnahmen (im Aufbau)
- Webseite, um Maßnahmenvorschläge zu bewerten (zu entwickeln)
- Verkehrsversuche
- Smartphone-App, die direkt Rückmeldung zum persönlichen Verkehrsverhalten liefert (zu entwickeln)
- Bauherrenbroschüre (zu entwickeln)
- Gestaltungsleitfaden (zu entwickeln)
- Ansprechpartnerin: Geschäftsstelle Verkehrsplanung (zu diskutieren)

Arbeitsstand des verkehrlichen Leitbildes für Stadt Oberursel vom März 2021.

Anhang 2: Detaillierter Zeitplan

			2021		2022				2023				2024			Summe	
			Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3		
			Meilensteine		MS 1		MS 2			MS 3		MS 4			MS 5		
Ressourcen (Personenmonate)																	
AP 1		Wissenspeicher ausbauen	Stadt Oberursel (Taunus)	1	1,5	1	1		0,5		0,5	0,5	0,5		0,5	0,25	7,25
			Hochschule RheinMain	0,5		0,5	0,5				0,5		0,5				4
	1.1	Konzept: Leitbild & Ziele			Beschluss											Fortschreibung	
	1.2	Fortschreiben und ergänzen (Faktencheck, Bewertungsverfahren, Reallabore, Verkehrsversuche)															
	1.3	Bauherrenbroschüre															
	1.4	Gestaltungseleitfaden															
AP 2		Bewertungsverfahren	Stadt Oberursel (Taunus)		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5		5,5
			Hochschule RheinMain	0,5	1	1,5	1	2	1,5	1		0,5				0,5	9
	2.1	Startlösung erarbeiten															
	2.2	Erprobung und Verbesserung															
	2.3	Nutzung															
AP 3		Reallabor und Verkehrsversuche	Stadt Oberursel (Taunus)	0,5	0,5	1	0,5	2	1	1,5	0,5	1	0,5	1,5	1		11,5
			Hochschule RheinMain	0,5	0,5	0,5				1	1	1,5	0,5	1	0,5		7
	3.1	App entwickeln															
	3.2	Reallabor im Quartier mit App zum Verkehrsverhalten															
	3.3	Verkehrsversuche: Konzept & Ablauf															
	3.4	Verkehrsversuche: Durchführung															
AP 4		Begleitforschung	Stadt Oberursel (Taunus)														
			Hochschule RheinMain	0,5	0,5	0,5	1	1	1	0,5	1	0,5	1,5	1,5	1,5	0,25	11,25
		Fortlaufend															
AP 5		Projektmanagement	Stadt Oberursel (Taunus)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	6,5
			Hochschule RheinMain													0,25	0,25
	5.1	Projektsteuergruppe (monatlich)															
	5.2	Politische Beschlüsse (Jeweils zu Sitzungsterminen, Termine bislang nicht bekannt)															
	5.3	Vergaben, Projektdokumentation (fortlaufend)															
	5.4	Öffentlichkeitsarbeit (fortlaufend)															
AP 6		Transfer	Stadt Oberursel (Taunus)				0,5		0,5	0,5	1	0,5	1	0,5	0,5	0,25	5,25
			Hochschule RheinMain				0,5		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5		4
	6.1	Anwendungstests in Bad Homburg															
	6.2	Projektentwickler Wohnungsbau KMU															
Summen	Summe		Stadt Oberursel (Taunus)	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	36
	Summe		Hochschule RheinMain	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	36

Meilenstein 1	Leitbild beschlossen, Ablauf Verkehrsversuche erstellt, Bauherrenbroschüre erstellt.
Meilenstein 2	Startlösung Bewertungsstool erarbeitet, App für Quartier fertiggestellt
Meilenstein 3	Bewertungsstool veröffentlicht und in Anwendung
Meilenstein 4	Praxiselemente durchgeführt: Gestaltungseleitfaden erstellt, Reallabor im Echtbetrieb, Verkehrsversuche abgeschlossen, Anwendungstests in Partnerkommune durchgeführt
Meilenstein 5	Projektabschluss: Fortschreibung Ziele, Transfers sichergestellt

Anhang 3: Gliederung Bauherrenbroschüre – Entwurf März 2021

1. Vorwort Bürgermeister/Bürgermeisterin; Standort Oberursel / Schwerpunkte / Entwicklungen / Planungen
2. Ziele der Broschüre, Aufbau/Struktur, Inhalte
3. Checkliste „Ich möchte ein Wohnhaus abbrechen / neu bauen / Carport errichten / Gewerbegebäude bauen usw.“ mit knappen Antworten auf Fragen wie „Wer muss gefragt werden? Welche Vorschriften/Dokumente gelten? Wie kann ich ökologisch nachhaltig vorgehen?“ und direkten Verweisen zu relevanten Stellen in der Broschüre
4. Integration ökologischer Nachhaltigkeit
 - Intelligente Mobilität (Stellplatzsatzung, Reduktion von Stellplätzen, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Sharing, Information, Marketing, SmartphoneApp etc.)
 - Gestaltung: Kostengünstiges/nachhaltiges Planen & Bauen, halböffentliche Räume
 - Klimaschutz
 - „smart home“
5. Wer hilft weiter?
6. Planen und Bauen in Hessen (typische Planungsabläufe): Grundsätze der Planung, Vorhaben in einem Gebiet mit B-Plan / ohne B-Plan / ohne Baurecht
7. A bis Z: Alles Wissenswerte zum Nachschlagen (u.a. Wissensspeicher aus pimoo)

Anhang 4: Gliederung Gestaltungsleitfaden (Entwurf März 2021)

1. Einführung Arbeitskreis

- 1.1. Problematik
- 1.2. Idee
- 1.3. Ziel
- 1.4. Mögliches Vorgehen: Geplanter Ablauf, Mitglieder des Arbeitskreises, Weitere zu Beteiligende, Arbeitsweise
- 1.5. Grundlagen
- 1.6. Themenfelder (unvollständig)

2. Normalien Straßenraumgestaltung

- 2.1. Straßentypen Regelquerschnitte: Hauptverkehrsstraße, Verbindungsstraße, Erschließungsstraße, Fahrradstraße, Verkehrsberuhigte Bereiche, Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung
- 2.2. Einmündungstypen (Regellösungen): untergeordnete Einmündungen an Hauptverkehrsstraßen, Knoten mit LSA, untergeordnete Einmündungen an Nebenstraßen, Typische Entwurfsituationen
- 2.3. Querungsanlagen für Fußgänger: Einfache Querung ohne Insel, Querung mit Mittelinsel
- 2.4. Gestaltung von Zufahrten: zu Wohnflächen, zu Gewerbeflächen, Verkehrsberuhigung (Grünflächen, Gestaltungselemente, wechselseitiges Parken, Poller auf Fahrbahn, Mischverkehrsflächen)
- 2.5. Nahmobilität & Aufenthaltsqualität: Fahrradabstellanlage überdacht, Fahrradcontainer, Fahrradbügel, Straßenausstattung (Designelemente, Bänke, Spielgeräte, Grün, Pflaster, Aufpflasterungen, Beleuchtung etc.)
- 2.6. Ruhender Verkehr: Längsparken auf Fahrbahn, Längsparken im Seitenraum, Querparken im Seitenraum

3 Verbindlichkeit und Anwendung

Anhang 5: Beispielhaftes Excel-Sheet zur Maßnahmenbewertung

Tabelle 10: Excel-Tool zur Beurteilung verkehrlicher Maßnahmen (möglicher Ansatz) (eigene Darstellung)

Grobmaßnahme:		Gesamterfüllungsgrad (%)		100		
		Max. Punktzahl	Bedeutungsfaktor	Gewichtung in Gesamtbewertung (%)	Erreichte Punktzahl	Zielwert der Zielvereinbarung (%)
Ziel 1	Verringerung negativer Umweltauswirkungen des Verkehrs			22,5	22,5%	100
	1. Verringerung des Flächenverbrauchs für Anlagen des Verkehrs	100	1	3,75	100	
	2. Reduzierung der Lärmbelastung durch Verkehr	100	2	7,50	100	
	3. Erreichung eines nachhaltigen Modal-Split für die Stadt Oberursel	100	3	11,25	100	
Ziel 2	Stärkung von Oberursel als lebenswerte Stadt			22,5	22,5%	100
	1. Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung	100	2	5,63	100	
	2. Gleichberechtigte Teilhabe für jeden ermöglichen	100	3	8,44	100	
	3. Sichere, attraktive und barrierefreie Mobilität für alle Nutzergruppen	100	3	8,44	100	
Ziel 3	Entwicklung eines neuen Bewusstseins & neuer Mobilitätskultur			22,5	22,5%	100
	1. Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer	100	3	8,44	100	
	2. Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl begünstigen und fördern	100	3	8,44	100	
	3. Nachhaltige Mobilität in Institutionen und Prozessen verankern	100	2	5,63	100	
Ziel 4	Stärkung des Rad- und Fußverkehrs als umwelt- und klimafreundlichstes Verkehrsmittel			22,5	22,5%	100
	1. Reduzierung der Ansprüche des MIV	100	1	3,75	100	
	2. Optimierung des öffentlichen Raums für Fußgänger und Radfahrer	100	2	7,50	100	
	3. Verbesserung der Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl für Fußgänger und Radfahr	100	3	11,25	100	
Einordnung	Einteilung in das 4-Stufen-Prinzip			10	10,00	
	Umdenken/Optimieren/Ausbau/Neubau	20		10	100	

1. Festlegung auf Basis eigener Werte

2. Gewichtung berechnen (Formel hinterlegt)

3. Eintragung Punktzahl auf Basis Tabelle 8

4. Eintragung Punkte auf Basis Tabelle 9

5. Summierung zu Gesamterfüllungsgrad (Formel hinterlegt)

Anhang 6: Beispiel für ein Maßnahmendatenblatt



Maßnahmendatenblatt zur Bewertung und Beurteilung verkehrlicher Maßnahmen



Grobmaßnahme/Projektname: Ausbau und Stärkung des Radverkehrs						
Priorität: hoch						
Kurzbeschreibung und Ziele der Grobmaßnahme <ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppenspezifische Fahrradangebote ausbauen • Aufbau eines Fahrradverleihsystems als Bestandteil des kommunalen Mobilitätsangebots • Radverkehrskonzept umsetzen • Aufbau eines Lastenradverleihs für die Innenstadt und für Wohngebiete prüfen • Fußgängerzone für Radverkehr öffnen • ... 						
Zuständigkeiten: Verkehrsplanung, Stadt Oberursel, ...		Beteiligte Akteure: Schulen, Wirtschaft, Einzelhandel, ...				
Zeitliche Umsetzbarkeit: <input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig	Aufwand: <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	Kosteneinschätzung: <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch				
Einordnung in 4-Stufen: <input type="checkbox"/> Umdenken <input type="checkbox"/> Optimieren <input checked="" type="checkbox"/> Ausbau <input type="checkbox"/> Neubau	Anmerkungen: Tlw. auch den Stufen Optimieren & Umdenken zuzuordnen	Beitrag zur Zielerreichung: 70 % <table border="0"> <tr> <td> Voll erfüllt: >80% <input type="checkbox"/></td> <td> Teilweise erfüllt: >40% <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td> Erfüllt: >60% <input checked="" type="checkbox"/></td> <td> Nicht- oder kaum erfüllt: <40% <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Voll erfüllt: >80% <input type="checkbox"/>	Teilweise erfüllt: >40% <input type="checkbox"/>	Erfüllt: >60% <input checked="" type="checkbox"/>	Nicht- oder kaum erfüllt: <40% <input type="checkbox"/>
Voll erfüllt: >80% <input type="checkbox"/>	Teilweise erfüllt: >40% <input type="checkbox"/>					
Erfüllt: >60% <input checked="" type="checkbox"/>	Nicht- oder kaum erfüllt: <40% <input type="checkbox"/>					
Informationen zur Bewertung: Durchführung der Bewertung am 24.08.2020 in einem partizipativen Prozess beteiligter Akteure und der Verkehrsplanung. Die Grobmaßnahme erfüllt das Ziel 1 zu 83%, Ziel 2 zu 56%, Ziel 3 zu 81 % und Ziel 4 zu 91%.						
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen: Grobmaßnahme 2, Grobmaßnahme 7, Grobmaßnahme 9						
Rechtliche Regelungen / mögliche Förderungen: Bebauungspläne, StVO, ... Förderung der Nahmobilität, Förderung zu Modellvorhaben des Radverkehrs, ...						
Weitere Informationen / Anmerkungen / Verweis auf Konzepte: Radverkehrskonzept, Nahmobilitätsplan, Klimaschutzkonzept						

Anhang 7: Mobilitätskonzept und Freiflächenplan GeRo – Erich-Ollenhauer-Straße

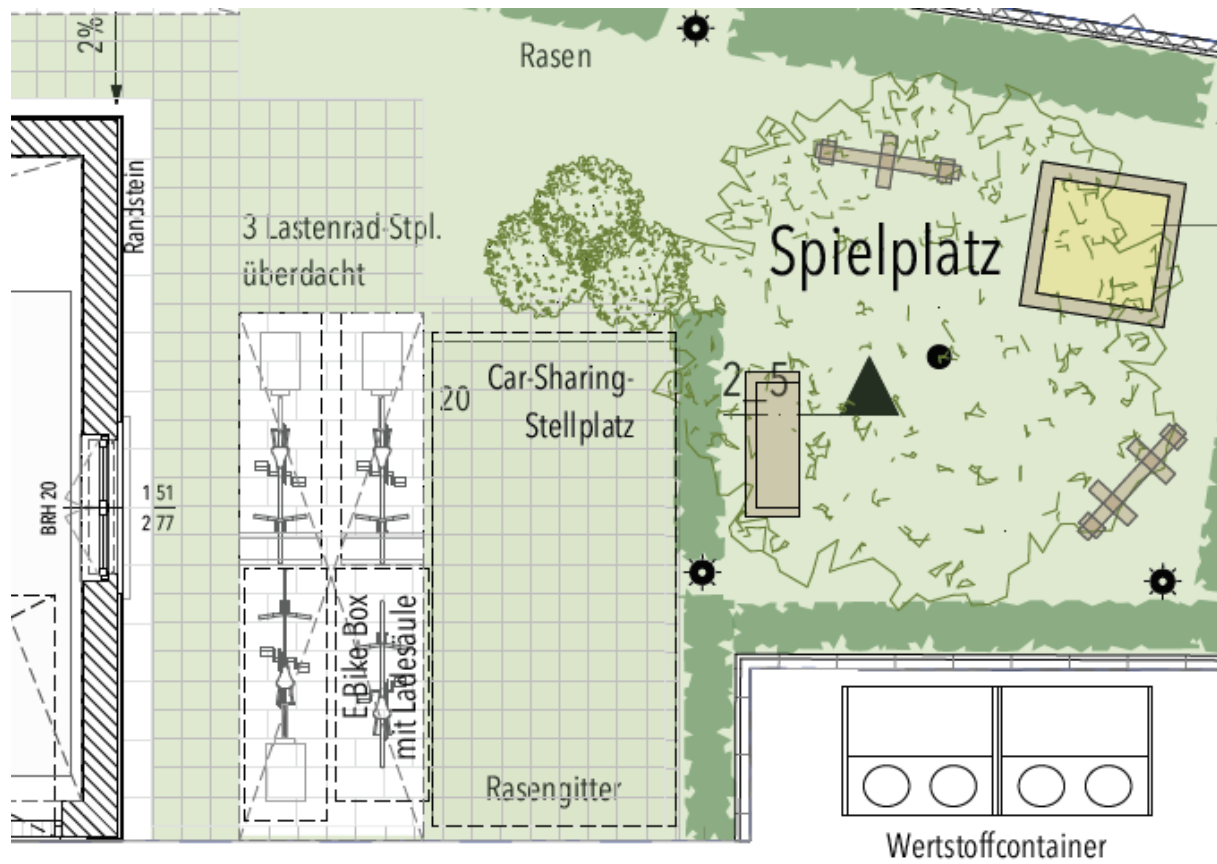
Tab. 2: Berechnung Mobilitätskonzept Erich-Ollenhauer-Straße [GeRo (2021)]

	Bereich	Maßnahme	Kosten Rechenweg	Kosten		Kosten über 5 Jahre ohne / mit Preissteigerung		
einmalige Kosten	Rad	Mustermaßnahme Bereich Fahrrad z.B. Kauf eines Lastenrads	1 * 10.000 €	10.000 €	1	10.000 €	10.000 €	
	Paketstation	Kauf Paketstation	1*40.000 €	40.000 €	1	40.000 €	40.000 €	
	Werkzeugsäule	Kauf Werkzeugsäule	2*1000 €	2.000 €	1	2.000 €	2.000 €	
	CS	Mustermaßnahme Bereich Carsharing z.B. Herstellung Carsharing-Stellplatz	1*10.000 €	15.000 €	1	15.000 €	15.000 €	
	CS	1 Monat freie Nutzung	2.000 €	2.000 €	1	2.000 €	2.000 €	
	RMV-Tickets	2 x Wochenticket pro WE	196*30 €	5.880 €	1	5.880 €	5.880 €	
	Info	1x Infoscreen oder 8 Infoscreens in Hauseingängen	8*2000 €	16.000 €	1	16.000 €	16.000 €	
	Info	Programmierkosten	2.000 €	2.000 €	1	2.000 €	2.000 €	
	Quartier	Lichtanlage / Sitzbänke	15.000 €	15.000 €	1	15.000 €	15.000 €	
	Quartiersnetz	W-Lan mit Landingpage	6.000 €	6.000 €	1	6.000 €	6.000 €	
	Planung	Planungskosten	4.000 €	4.000 €	1	4.000 €	4.000 €	
	Info	...			1	0 €	0 €	
		Summe einmalige Kosten			117.880 €	1	117.880 €	117.880 €
		verbleibende Ablöse (Rechenweg: fiktive Ablösesumme minus Summe einmalige Kosten)			94.620 €			
jährliche Kosten	CS	Mustermaßnahme Bereich Fahrrad Carsharing Stromkosten für das Laden des E-Fahrzeugs	20*100*0,2673 €+220,98 + 12*	4.356 €	5	21.778 €	22.666,61 €	
	Paketstation	Paketstation Strom + Internet	1*240 + 12*100*0,2673	561 €	5	2.804 €	2.918,22 €	
	Rad	Mustermaßnahme Bereich Fahrrad Online-Buchungssoftware für die Fahrräder	12*2*5,95	143 €	5	714 €	743,14 €	
	Werkzeugsäule	Instandhaltung	12*100	1.200 €	5	6.000 €	6.244,85 €	
	Quartiersnetz		12*200	2.400 €	5	12.000 €	12.489,70 €	
	Info	Mustermaßnahme Information Stromverbrauch (ca. 550 kWh bei 16 h Betrieb / Tag) und Wartungskosten für Abfahrtsmonitor	12 * 150 + 12* 200	4.200 €	5	21.000 €	21.856,97 €	
	Info	...			5	0 €	- €	
		Summe jährliche Kosten, Jahr 1			12.859 €			
	Summe jährliche Kosten, mit Preissteigerung			13.384 €			66.919,48 €	



Abbildung 5: Oberirdisch autofreies Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität [GeRo (2021)]

Anhang 8: Freiflächenplan Lenastraße 1-3 (Sewo)



Anhang 9: Letter of intent

GeRo EOS Development GmbH & Co. KG



GeRo EOS Development GmbH & Co.KG
Mittlere Ortsstraße 79, 76761 Rülzheim

Stadt Oberursel
Verkehrsplanung
z.H. Hr. Dr. Molter
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen/Bearbeitung	Telefon	Datum
	EOS – EW	069 / 257 887 79 0	11.11.2020

Unterstützung der Pimoo- Plattform

Die GeRo Real Estate AG, mit Sitz in Rülzheim ist ein mittelständischer Projektentwickler, der Immobilien mit marktorientierten Nutzungskonzepten entwickelt und vermarktet.

In Oberursel (Taunus) sind wir aktuell in der Konzeptplanung für ein Vorhaben mit 98 Wohneinheiten in 8 Punkthäusern in der Erich-Ollenhauer-Straße 29-35. Hier wird neben zahlreichen Fahrradabstellplätzen und einer PKW-Tiefgarage auch ein innovatives Mobilitätskonzept vorgesehen, das unter anderem folgende Maßnahmen beinhalten soll:

- DHL Paketstation
- Werkzeugsäulen (Fahrräder)
- RMV -Ticket (2 pro WE)
- Infoscreen
- Carsharing (book-n-drive)
- Quartiersplatz (Lichtanlage)
- Quartiershomepage / Landingpage
- Lastenrad- /Pedelecvermietung

Dadurch machen wir zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern ein attraktives Angebot, um häufiger auf den eigenen PKW verzichten zu können. Ergänzt werden die Mobilitätsangebote durch eine attraktive Freiraumgestaltung sowie Informationsmaßnahmen.

Die Stadt Oberursel (Taunus) erarbeitet zurzeit im Projekt „pimoo - Plattform für integrierte Mobilität Oberursel“ ein verkehrliches Leitbild und Mobilitätskonzept mit einer umfassenden Bevölkerungsbeteiligung. ...

GeRo EOS
Development GmbH & Co.KG
HRA 30657 Landau/Pfalz

Sitz der Gesellschaft
Mittlere Ortsstraße 79
76761 Rülzheim

Geschäftsführer:
Friedhelm Samuel
Roland Gehrlein
Hans Mattheußer

Komplementär:
GeRo Verwaltungs-
gesellschaft mbH
HRB 30090

- 2 -


In der zweiten Projektphase sollen Grundlagen zur Akzeptanz und Bewertung der Mobilitätsangebote und verkehrlicher Maßnahmen erarbeitet werden.

Gerne unterstützen wir die Stadt Oberursel (Taunus) als Praxispartner bei der Entwicklung einer App, die es Bewohnerinnen und Bewohnern in unserem Quartier erlaubt, Hinweise zu ihrem Mobilitätsverhalten zu erhalten.

- Wir werden die Bewohner unseres Quartiers über die App informieren
- Wir werden sofern die Landingpage zur Ausführung kommt, eine technische Schnittstelle zur App herstellen oder ggfls. für die App werben.
- Wir geben der Stadt Oberursel (Taunus) Rückmeldungen aus der Bewohnerschaft weiter und ermöglichen Befragungen zur Zufriedenheit
- Die Stadt Oberursel (Taunus) weist ihrerseits auf die Angebote im Quartier hin
- Die Stadt Oberursel (Taunus) stellt uns die Projektergebnisse zur Verfügung
- Wir tragen das neue Know-how weiter und prüfen den Einsatz in anderen Entwicklungsprojekten (bundesweiter Transfer)

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit der Stadt Oberursel (Taunus) im Projekt pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel.

Mit freundlichen Grüßen


Ge-ro AG
Aktiengesellschaft für
Entwicklung und Consulting
Projektung 5850 AG
Hochstraße 43 60313 Frankfurt
Tel.: 069/25788779-0 info@ge-ro.de

Anhang 10: Letter of intent

SEWO Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH



Unterstützung der Pimoo – Plattform

Die SEWO Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Oberursel mbH als Teil der Stadtwerke-Holding Oberursel entwickelt seit 25 Jahren erfolgreich städtebauliche Projekte in der Stadt Oberursel (Taunus).

Aktuell sind wir in der Vorbereitung eines Bauantrags für ein Wohngebäude mit 18 Wohneinheiten und einer Gewerbeeinheit in der Lenaustraße 1-3 in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof Oberursel. Die Wohnungen werden preisgebunden sein und sollen bevorzugt an Personen mit mittlerem Einkommen und städtische Bedienstete vergeben werden.

Die Gesamtanlage umfasst neben einer ausreichenden Anzahl an PKW- und Fahrradabstellplätzen ein nach Stellplatzsatzung der Stadt Oberursel qualifiziertes Mobilitätskonzept, das unter anderem folgende Maßnahmen beinhalten soll:

- E-Lastenrad- /Pedelecvermietung
- Carsharing
- Informationen zu aktuellen ÖPNV-Abfahrtszeiten
- Mobilitätsinformationen

Mit diesem Angebot möchten wir Bewohnerinnen und Bewohner ermuntern, einige Ihrer Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückzulegen. Das Carsharing ermöglicht es gerade Personen mit geringerem Einkommen, auf einen eigenen PKW zu verzichten und trotzdem bei Bedarf einen PKW nutzen zu können.

Die Stadt Oberursel (Taunus) erarbeitet zurzeit im Projekt „pimoo - Plattform für integrierte Mobilität Oberursel“ ein verkehrliches Leitbild und Mobilitätskonzept mit einer umfassenden Bevölkerungsbeteiligung.

In der zweiten Projektphase sollen Tools zur Akzeptanz und Bewertung der Mobilitätsangebote und verkehrlicher Maßnahmen erarbeitet werden.

Gerne unterstützen wir die Stadt Oberursel (Taunus) als Praxispartner bei der Entwicklung einer App, die es Bewohnerinnen und Bewohnern in unserem Wohngebäude erlaubt, Hinweise zu ihrem Mobilitätsverhalten zu erhalten und die Angebote umfassend zu nutzen:

- Wir werden die Bewohnerinnen und Bewohner unseres Quartiers über die App informieren
- Wir geben der Stadt Oberursel (Taunus) Rückmeldungen aus der Bewohnerschaft weiter und ermöglichen Befragungen zur Zufriedenheit
- Die Stadt Oberursel (Taunus) weist ihrerseits auf die Angebote aus dem Mobilitätskonzept hin
- Die Stadt Oberursel (Taunus) stellt uns die Projektergebnisse zur Verfügung



- Wir tragen das neue Know-how weiter und prüfen den Einsatz in anderen Entwicklungsprojekten

Als städtische Tochter arbeiten wir gerne mit den entsprechenden Fachabteilungen der Stadtverwaltung zusammen. Wir freuen uns auf die gemeinsame Arbeit, um so einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten.

Oberursel, 30.11.2020

Ort, Datum

Handwritten signature of Kerstin Giger in blue ink.

Kerstin Giger, Geschäftsführerin SEWO GmbH

The SEWO logo, consisting of the letters 'SEWO' in a blue circle.
Stadtentwicklungs- u.
Wirtschaftsförderungs-gesellschaft mbH
Oberursel (Taunus)
Postfach 51 59
61422 Oberursel (Taunus)

Anhang 11: Letter of intent

Stadt Bad Homburg v. d. Höhe



Postanschrift: Stadtverwaltung 61343 Bad Homburg v. d. Höhe

Magistrat der Stadt Oberursel
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
PF 1280
61402 Oberursel

Der Magistrat
Fachbereich Stadtplanung
- Verkehrsplanung -

Bahnhofstr. 16 - 18
Bad Homburg v. d. Höhe
Ansprechpartner*in: Timon Bender
Geschoss/Zimmer: 3. OG / 387 tR
Telefonzentrale: 06172 / 100-0
Telefon direkt: 06172 / 100-6122
Telefax: 06172 / 100-6180
E-Mail: timon.bender@bad-homburg.de

Gz.: 61.2/61.2.21.90.5000-0002

30.11.2020

Absichtserklärung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Bad Homburg v.d.H. begrüßt das Forschungsprojekt „pimoo Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“, das im Rahmen des Förderprogramms „MobilitätsWerkStadt 2025“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) in Phase I gefördert wurde. Nach einer ersten Kontaktabstimmung wird in einer möglichen Phase II eine engere Zusammenarbeit und Übertragung der Ergebnisse auf die Partnerkommune angestrebt.

Die Stadt Bad Homburg v.d.H. sieht in dem geplanten Forschungsvorhaben eine große Chance, die Transformation des Mobilitätssektors in Richtung Nachhaltigkeit voranzutreiben. In diesem Kontext erklären wir unsere Bereitschaft, im Projekt erarbeitete Ergebnisse im Sinne von „pimoo“ in geeigneten Projekten / Vorhaben unserer Kommune einzubinden. In der zweiten Projektphase sollen Grundlagen zur Akzeptanz und Bewertung von Mobilitätsangeboten und verkehrlichen Maßnahmen erarbeitet und mittels einer App das Mobilitätsverhalten von Teilen der Bevölkerung evaluiert werden. Hier erklären wir uns gerne bereit, die entwickelte App bei geeigneten Wohnbauprojekten in Bad Homburg anzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander W. Hetjes
Oberbürgermeister

Öffnungszeiten Rathaus:
Mo, Mi, Fr 8.00 – 12.00
Mi 14.00 – 17.00
sowie nach Vereinbarung
USt-Id-Nr.: DE 114 110 224

Öffnungszeiten Stadtbüro:
Mo, Do 7.30 – 16.00
Mi 7.30 – 18.00
Di, Fr 7.30 – 12.00
Steuer-Nr.: 003 226 0500 3

Bankverbindung
IBAN
Swift Bic
www.bad-homburg.de

Taunus-Sparkasse
DE58 5125 0000 0001 0140 05
HELADEF1TSK



Bahnhof
alle Buslinien

Die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe setzt die rechtlichen Vorgaben der Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) um. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.bad-homburg.de/datenschutz.

Anhang 12: Politische Beschlüsse zu pimoo 2.0

Beschluss im Magistrat vom 23.11.2020

A U S Z U G **aus der Niederschrift**

111. nichtöffentliche Sitzung des Magistrats vom 23.11.2020

18. Förderantrag Plattform für integrierte Mobilität Oberursel pimoo II beim (alt 17.) Bundesministerium für Bildung und Forschung (613)

Vorlagennummer: VL-192/2020

Nach dem Abschluss der erfolgreichen Phase I im Rahmen der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung 2019 veröffentlichten Richtlinie „MobilitätsWerkStadt 2025“ wird die Verwaltung beauftragt, sich um die auf drei Jahre angelegte Phase II zu bewerben und hierzu fristgerecht eine Projektskizze zum 01.12.2020 einzureichen.

Der Bau- und Umweltausschuss ist zu informieren.

Anhang 13: Politische Beschlüsse zu pimoo 2.0

Tagesordnung Bau- und Umweltausschuss 2.12.2020

Stadt Oberursel (Taunus)

Verkehrsplanung
Aktenzeichen: 61-613

BESCHLUSS-VORLAGE

Wahlzeit 2016-2021

Datum	Vorlagennummer. (ggf. Nachtragsvermerk)
16.11.2020	VL-192/2020

Beratungsfolge	Termin	TO	TOP	Bemerkungen
Magistrat	23.11.2020	III	17	
Bau- und Umweltausschuss	02.12.2020			zur Information

Betreff:

Förderantrag Plattform für integrierte Mobilität Oberursel pimoo II beim Bundesministerium für Bildung und Forschung

Beschlussvorschlag:

Nach dem Abschluss der erfolgreichen Phase I im Rahmen der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung 2019 veröffentlichten Richtlinie „MobilitätsWerkStadt 2025“ wird die Verwaltung beauftragt, sich um die auf drei Jahre angelegte Phase II zu bewerben und hierzu fristgerecht eine Projektskizze zum 01.12.2020 einzureichen.

Der Bau- und Umweltausschuss ist zu informieren.

Sachbericht:

Hintergrund

Auf Basis des interfraktionellen Antrags zur Erarbeitung eines Integrierten Verkehrlichen Handlungsrahmens wurden Ende 2019 erfolgreich beim Bundesministerium für Bildung und Forschung Fördermittel für das Projekt pimoo – Plattform für Integrierte Mobilität Oberursel eingeworben. Ergebnisse insbesondere zu verkehrlichen Zielen verschiedener Bevölkerungsgruppen, dem Wissenspeicher (vgl. <https://www.oberurselindialog.de/pimoo>) wurden vorgestellt. Das Projekt wird zu 94% mit ca. 100.000 € gefördert.

Der Projektträger, das DLR in Bonn, ruft zur Einreichung von Projektskizzen für eine Phase II auf.

Eckdaten

- Laufzeit 3 Jahre
- Förderfähig: Projektstelle (Mitarbeiterin), Sachmittel für Veranstaltungen, Druck, Reisekosten, Entwicklung digitaler Anwendungen (Webseite, App), Kosten für Verkehrsversuche (nicht-baulich)
- Förderquote bis zu 100 %
- Zusammenarbeit vorgesehen mit: Hochschule RheinMain (wissenschaftliche Begleitung), in Oberursel tätiger Wohnungsbauinvestor (Quartiersapp), Stadt Bad Homburg (inhaltlicher Transfer & Austausch)
- Geplante Fördersumme: > 500.000 EUR für drei Jahre

Aus der Projektskizze

Zusammenfassende Darstellung des Projekts

Mit „pimoo 2.0“ realisiert und etabliert die Stadt Oberursel (Taunus) Informations- und Austauschinstrumente, die dazu beitragen, Diskussionen um Fragen des Verkehrs auf unterschiedlichen Ebenen zu versachlichen und rational fundierten Lösungen zuzuführen. Die Umsetzung der Instrumente erfolgt in Gestalt einer Plattform mit drei zielgruppenbezogenen Anwendertools.

„pimoo 2.0“ baut dabei auf der Phase I des Projekts auf, in der es mit ersten Ansätzen prototypisch gelungen ist, Verkehrsplanungsprozesse transparenter und zielorientierter zu gestalten. Produkt von Phase I ist der Entwurf einer Wissens- und Austauschplattform, die es allen Stakeholdern ermöglichen soll, agil und flexibel zusammenzuarbeiten und passgenaue Maßnahmen umzusetzen. Diese Plattform umfasst die Elemente Wissensspeicher, Leitbild und strategische Ziele, verschiedene Formen der Zusammenarbeit sowie eine Bewertungsmatrix, die den Zielerreichungsgrad einzelner verkehrlicher Maßnahmen ermitteln kann.

In Phase II werden die erarbeiteten prototypischen Elemente ausgebaut und „fit“ gemacht für die tägliche Arbeit. Dies umfasst den inhaltlichen Ausbau der Wissensplattform sowie die Realisierung von Tools, welche durch Einstellen weniger Parameter Bewertungen von Maßnahmen und Aktivitäten ermöglichen. Die Tools werden für drei Benutzergruppen entwickelt:

1. **Politik und Öffentlichkeit:** Webbasierte Bewertung von Maßnahmen für den politischen Diskussions- und Entscheidungsprozess. Dies führt zu größerer Transparenz und einer starken Berücksichtigung wissenschaftlicher Fakten.
2. **Bewohnerinnen und Bewohner im Alltag:** Eine Smartphone-App unterstützt Anwohnende in einem bereits identifizierten Neubau-Wohnkomplex mit 98 Wohneinheiten spielerisch dabei, multimodal unterwegs zu sein und vorhandene Sharingangebote zu nutzen und zu buchen. Dazu wird bei Zustimmung das Verkehrsverhalten datenschutzkonform erfasst und ausgewertet.
3. **Bewertung verschiedener Verkehrsversuche und Reallabore:** Bürgerinnen und Bürger können IT-gestützt und systematisiert ihre Erfahrungen, Einschätzungen und Verbesserungsvorschläge zu geplanten verkehrlichen Versuchen abgeben.

Alle Erkenntnisse dienen zusammen mit der Bereitstellung wissenschaftlicher Erkenntnisse als Hilfestellung zur Entscheidung und Umsetzung von Maßnahmen des nachhaltigen Verkehrs.

Das Vorhaben wird neben anderen Partnern in Zusammenarbeit mit dem mittelständischen Projektentwickler und –verwalter des Wohnbauvorhabens (GeRo Real Estate AG) durchgeführt. Eine testweise Anwendung der Instrumente ist in der Stadt Bad Homburg v.d.H. vorgesehen. Die Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule RheinMain, die bereits in Phase 1 das Projekt unterstützt und die genannte Bewertungsmatrix erstellt hat, sorgt in Phase 2 für die wissenschaftliche Fundierung der Plattformelemente und evaluiert die Bewertungstools hinsichtlich ihrer Wirkung und Akzeptanz im verkehrsplanerischen Kontext.

Finanzielle Auswirkungen:

Je nach Förderquote entsprechende Eigenmittel. Durch Anwendung der erarbeiteten Tools werden die vorhandenen Verkehrssysteme weniger stark belastet.

Auswirkungen auf die Familienfreundlichkeit:

Familien können ihre Wünsche an das Oberurseler Verkehrssystem formulieren und von Angeboten profitieren.

Umweltrelevante Auswirkungen:

Förderantrag: keine. Projektergebnis: Weniger PKW-Fahrten durch attraktive alternative Angebote führen zu geringeren Umweltbelastungen.

Arnold Richter
Geschäftsbereichsleiter

Hans-Georg Brum
Bürgermeister

Anhang 14: Terminliste aus Phase I

Datum	Terminart	Inhalt
22.01.2020	Rathausinfo	Information der Mitarbeitenden
23.01.2020	Erstes Treffen der Projektsteuergruppe	Bürgermeister, erster Stadtrat, Geschäftsbereichsleiter Stadtentwicklung, Pressestelle, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, Hochschule RheinMain, Abteilung Verkehrsplanung
25.02.2020	Projektsteuergruppe	Aktueller Sachstand
02.03.2020	Magistrat	Information über Projektstart
02.03.2020	Pressetermin	Projektauftritt
11.03.2020	Bau- und Umweltausschuss	Information über Projektstart
02.04.2020	Geplanter Auftakt	Aufgrund von Corona ausgefallen
26.05.2020	Projektsteuergruppe	Aktueller Sachstand
04.06.2020	Hybride Videokonferenz	Befragung interessierter Bürgerschaft
23.06.2020	Projektsteuergruppe	Aktueller Sachstand
Anfang Juli	Pressemitteilung	Aufruf zur Online-Beteiligung
Anfang August	Pressemitteilung	Information über Postkartenaktion
27.08.2020	Projektsteuergruppe	Aktueller Sachstand
Ende August	Postkartenaktion	Zufällige Auswahl von 1.000 Personen
07.09.2020	Magistrat	Vorstellung erster Ergebnisse
10.09.2020	Hybride Videokonferenz	Befragung der Wirtschaft
16.09.2020	Bau- und Umweltausschuss	Vorstellung erster Ergebnisse / Input-Vortrag Hochschule RheinMain
24./25.09.2020	Minecraft-Workshop	Erarbeitung von Verkehrsideen durch Kinder
30.09.2020	Verkehrskommission	Vorstellung erster Ergebnisse
20.10.2020	Seniorentreff	3.000-Schritte-Spaziergang
22.10.2020	Seniorentreff	Bingo: Verteilen des Fragebogens
21.10.2020	Projektsteuergruppe	Aktueller Sachstand
Ende Oktober	Pressemitteilung	Ergebnisse Minecraft Workshop
24.11.2020	Projektsteuergruppe	Aktueller Sachstand

Anhang 15: Ergänzungen aus Auflagen/Hinweisen

Auflage	Antwort/Ergänzung	Seitenzahl
<p><i>Bitte konkretisieren Sie die geplanten Partizipationsprozesse: Wann und wo werden Vertreter welcher Zielgruppen wie einbezogen? In welchen Settings und wie soll „die Lust am Ausprobieren und das Bewusstsein über Zusammenhänge“ gefördert werden?</i></p>	<p>Die Zivilgesellschaft soll in Reallaboren und Verkehrsversuchen neue Formen von Mobilität kennenlernen, ausprobieren und daraus Schlüsse ziehen. Erkenntnisse aus den Versuchen werden dokumentiert, den Teilnehmenden zurückgespiegelt und Anregungen abgewogen.</p>	<p>S. 4</p>
<p><i>Bitte arbeiten Sie die Wechselbeziehungen der Arbeitspakete besser heraus. Insbesondere die Komplementarität der APs 2 und 3 ist nicht schlüssig dargestellt. Wäre hier eine Zusammenführung der APs und der Strategien dahinter zielführen?</i></p>	<p>Parallel werden konkrete Maßnahmen, die aktuell geplant oder diskutiert werden, für die Erprobung des Bewertungsverfahrens ausgewählt. An dieser Stelle ergeben sich enge Verknüpfungs- und Verzahnungsprozesse zu AP 3. Hier gilt es nun mögliche Maßnahmenwirkungen, bezogen auf die bereits definierten Messgrößen, zu ermitteln (1.2).</p>	<p>S. 16 f.</p>
<p><i>Bitte konkretisieren Sie die geplanten Partizipationsprozesse: Wann und wo werden Vertreter welcher Zielgruppen wie einbezogen? In welchen Settings und wie soll „die Lust am Ausprobieren und das Bewusstsein über Zusammenhänge“ gefördert werden?</i></p> <p>und</p> <p><i>Bitte arbeiten Sie die Wechselbeziehungen der Arbeitspakete besser heraus. Insbesondere die Komplementarität der APs 2 und 3 ist nicht schlüssig dargestellt. Wäre hier eine Zusammenführung der APs und der Strategien dahinter zielführen?</i></p>	<p>Bürger & Zivilgesellschaft: In verschiedenen Beteiligungsformaten können Bürgerinnen und Bürger und sonstige Akteure der Stadtgesellschaft aktuell diskutierte Maßnahmen (auch aus den Verkehrsversuchen/Reallaboren in AP 3) testweise bewerten. Hierzu kann bspw. ein Workshop mit unterschiedlichen Zielgruppen (Kinder- und Jugendliche, Senioren, Einzelhandel etc.) durchgeführt werden. In diesem wird zu Beginn über die Maßnahme(n), deren Wirkungen und die Leitziele der Stadt informiert. Die Ergebnisse finden dann Einzug in die politischen Abwägungs- und Entscheidungsprozesse.</p>	<p>S. 18</p>
<p><i>Bitte konkretisieren Sie die Ausgestaltung des Bewertungstools bzw. der Komponenten des gesamten Bewertungsverfahrens</i></p>	<p>Ein weiterer Arbeitsschritt im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Starting-Systems ist der Umgang mit subjektiven Gewichtungen durch unterschiedliche Zielgruppen. Hierzu werden die in Schritt 1.3. definierten Use-Cases ausgewertet, angepasst, gefestigt und</p>	<p>S. 18</p>

<p><i>für Maßnahmen. Wie werden Nutzer*innen darauf aufmerksam gemacht? Wann und für werden? Wie werden die Ergebnisse ausgewertet und weiterverwendet? Gibt es eine Feedbackschleife für die Nutzenden? Wie hängt dies mit dem Reallabor zusammen?</i></p>	<p>zielgruppenspezifische Anwendungshinweise und Ziele für die Durchführung von Bewertungen formuliert (z.B. für die Verwaltung, Zivilgesellschaft, Politik). Die Zivilgesellschaft erhält bspw. mittels einer Web-/Benutzeroberfläche die Möglichkeit, Bewertungen geplanter Maßnahmen selbst durchzuführen und eigene Zielgewichtungen vorzunehmen, wobei verschiedene, noch zu bestimmende Parameter, Annahmen und Eingangsgrößen verändert und variiert werden können. Hierzu werden zusammen mit der Stadt Oberursel (Taunus) Anforderungen an die Oberfläche definiert, Ziele vereinbart und die technische Umsetzung mit einem externen Dienstleister (Vergabe) realisiert. Als Rechenkern/Grundlage dient das Excel-Sheet. Mit diesem Vorgehen sollen die Bürgerinnen und Bürger sowohl über die aktuellen Ziele und Maßnahmen informiert werden sowie Kenntnis über die Bedeutung von Bewertung, Abwägung und Entscheidung erlangen. Wie die Ergebnisse in die Verwaltungs- und Politikstrukturen eingebunden werden können, gilt es in dieser Phase in enger Abstimmung zwischen Stadt und HSRM zu erarbeiten (1.4).</p>	
<p><i>Bitte konkretisieren Sie die Ausgestaltung des Bewertungstools bzw. der Komponenten des gesamten Bewertungsverfahrens für Maßnahmen. Wie werden Nutzer*innen darauf aufmerksam gemacht? Wann und für werden? Wie werden die Ergebnisse ausgewertet und weiterverwendet? Gibt es eine Feedbackschleife für die Nutzenden? Wie hängt dies mit dem Reallabor zusammen?</i></p>	<p>Die gemeinsam (Stadt und HSRM) entwickelte Startlösung (vgl. Punkt 1) wird als Vorlage für die Durchführung von Bewertungen und in anschließende Entscheidungsstrukturen in einem lernenden Prozess stetig angewendet, angepasst und verbessert. Die in AP3 beschriebenen Reallabore/Verkehrsversuche bieten sich für diese testweise Erprobung an. Unter Anwendung der entwickelten Elemente werden für einzelne Maßnahmen Bewertungsvorschläge erarbeitet. Die Bewertung erfolgt in einem iterativen Prozess, um Einflüsse verschiedener Parameter und Gewichtungen zu erkennen und auszubalancieren. Um eine (kommunale) Anwendbarkeit des entwickelten Bewertungsverfahrens zu gewährleisten, steht ein klar verständliches Vorgehen im Vordergrund. Die Ergebnisse werden im Wissensspeicher bereitgestellt.</p> <p>Ein kommunikatives und transparentes Vorgehen wird angestrebt, indem Meinungen und Einschätzungen zur Nutzung und Wirkung des Starting-Systems abgefragt und evaluiert werden (AP 4). Die gewonnenen Erkenntnisse werden anschließend reflektiert und umgesetzt, indem die unterschiedlichen Elemente des Starting-Systems fortwährend angepasst (z.B. durch die Anpassung an neue/veränderte Anwendungsfälle/Maßnahmentypen; an neue Use-Cases; durch Veränderung von Indikatoren, verbesserte Arbeitsgrundlagen, Modifikationen der Benutzeroberfläche; etc.) und wieder genutzt werden. Somit ergeben sich Iterationsschleifen im gesamten Prozess: anwenden – eva-</p>	<p>S. 18f</p>

	luieren – anpassen – (...).	
<p><i>Bitte arbeiten Sie die Wechselbeziehungen der Arbeitspakete besser heraus. Insbesondere die Komplementarität der APs 2 und 3 ist nicht schlüssig dargestellt. Wäre hier eine Zusammenführung der APs und der Strategien dahinter zielführend?</i></p> <p>und</p> <p><i>Bitte konkretisieren Sie die geplanten Partizipationsprozesse: Wann und wo werden Vertreter welcher Zielgruppen wie einbezogen? In welchen Settings und wie soll „die Lust am Ausprobieren und das Bewusstsein über Zusammenhänge“ gefördert werden?</i></p>	<p>Zur Entscheidungsfindung wird das Bewertungstool aus AP 2 im Rahmen des iterativen Entwicklungs- und Anpassungsprozesses (Kap. 5.2, Abb. 4, Schritt 1.2) genutzt. Bei unklaren Wirkungen, politischen Vorbehalten, schwierigen öffentlichen Diskussionen oder anderen Unsicherheiten können die Gremien entscheiden, die Maßnahme vorerst versuchsweise umzusetzen und die Wirkungen zu evaluieren.</p> <p>[...]</p> <p>Besonderen Wert wird auf die Fragen der Beteiligung und der Art der Berücksichtigung der Ergebnisse gelegt: Wie können sich Betroffene und andere Teile der Bevölkerung während des Versuchs einbringen? Wie geschieht das Monitoring? Wie werden Ergebnisse ausgewertet und wie werden sie berücksichtigt? Wie werden Ergebnisse im Bewertungsverfahren (AP2) berücksichtigt? Am Ende eines ausgewerteten Versuchs wird unter Einsatz des Bewertungstools (AP 2) eine Empfehlung an die Stadtverordnetenversammlung gegeben, wie mit der spezifischen verkehrlichen Fragestellung umgegangen werden sollte, um die vereinbarten Ziele des verkehrlichen Leitbildes bestmöglich zu erreichen.</p>	S. 20f
<p><i>Bitte konkretisieren Sie die Ausgestaltung des Bewertungstools bzw. der Komponenten des gesamten Bewertungsverfahrens für Maßnahmen. Wie werden Nutzer*innen darauf aufmerksam gemacht? Wann und für werden? Wie werden die Ergebnisse ausgewertet und weiterverwendet? Gibt es eine Feedbackschleife für die Nutzenden? Wie hängt dies mit dem Reallabor zusammen?</i></p>	<p>Die Ergebnisse aus der Nutzung der App werden vielfältig weiter genutzt. Die erhobenen, anonymisierten Bewegungsdaten werden in der Verkehrsplanung genutzt. Ergebnisse aus den Rückmeldungen zur Nutzung von verkehrlichen Angeboten werden ausgewertet und dienen der Verbesserung der Angebote und fließen in die Kalibrierung des Bewertungstools ein.</p>	S. 24
<p><i>Bitte konkretisieren Sie die geplanten Partizipationsprozesse: Wann und wo werden Vertreter welcher Zielgruppen wie einbezogen? In welchen Settings und wie soll „die Lust am Ausprobieren und das Bewusstsein über</i></p>	<p>Kommunikationsstrategie</p> <p>Gemeinsam mit der Pressestelle werden in regelmäßigen Abständen Presseartikel zu wesentlichen Ergebnissen des Projekts veröffentlicht. Hierbei wird gezielt auf die Beteiligungsmöglichkeiten auf oberurselindialog.de/pimoo hingewiesen und insbesondere zu Teilbereichen wie stattfindenden Verkehrsversuchen zur</p>	S. 26 f.

<p><i>Zusammenhänge“ gefördert werden?</i></p>	<p>Partizipation aufgerufen. Die zu entwickelnde App soll zu einer stärkeren digitalen Vernetzung führen, die Abteilung Verkehrsplanung kann damit in den Dialog mit der Bürgerschaft treten, auch eine persönliche Beratung zur Anwendung der App ist vorgesehen. Die App ermöglicht das Schicken von Pushnachrichten an die Teilnehmenden, es werden Umfragen durchgeführt (zur App-Nutzung an sich, zum Verkehrsverhalten, zu Problemen im Verkehrsbereich etc.).</p> <p>Für die Verkehrsplanung der Stadt Oberursel ist es essentiell, die Meinung der Bevölkerung und damit die Akzeptanz zu verkehrsplanerischen Maßnahmen einzuholen und somit auch den in Phase I begonnenen Leitbildprozess zu evaluieren und entsprechend anpassen zu können. Über jährliche (ggf. digitale) Veranstaltungen im Rathaus Oberursel – vorausgesetzt, das ist aufgrund von Corona möglich – werden die Bürgerinnen und Bürger zudem über den aktuellen Projektstand informiert und Anregungen zum Leitbild und den Produkten aufgenommen und weiterverarbeitet. Auch die „Verkehrswende-Einwände“ aus AP 1 dienen als Grundlage für Diskussionen mit der Bürgerschaft, um die verkehrlichen Zusammenhänge im direkten Dialog zu versachlichen. Hierzu wird auch über die Presse sowie die Website der Stadt Oberursel und die pimoo-Plattform zur Teilnahme geworben.</p> <p>Einzelne Workshops zum entwickelten Bewertungstool für Bürgerinnen und Bürger sowie Politikerinnen und Politiker steigern die Akzeptanz und bringen den Nutzenden die Vorteile nahe. Dort werden die Funktionen und grundlegende Zusammenhänge dargelegt. Diese Veranstaltungen können bei Bedarf digital stattfinden. Ergänzend dazu können die Wartezeiten im Foyer durch Bürgerinnen und Bürger genutzt werden, das Bewertungstool auszutesten.</p>	
--	--	--