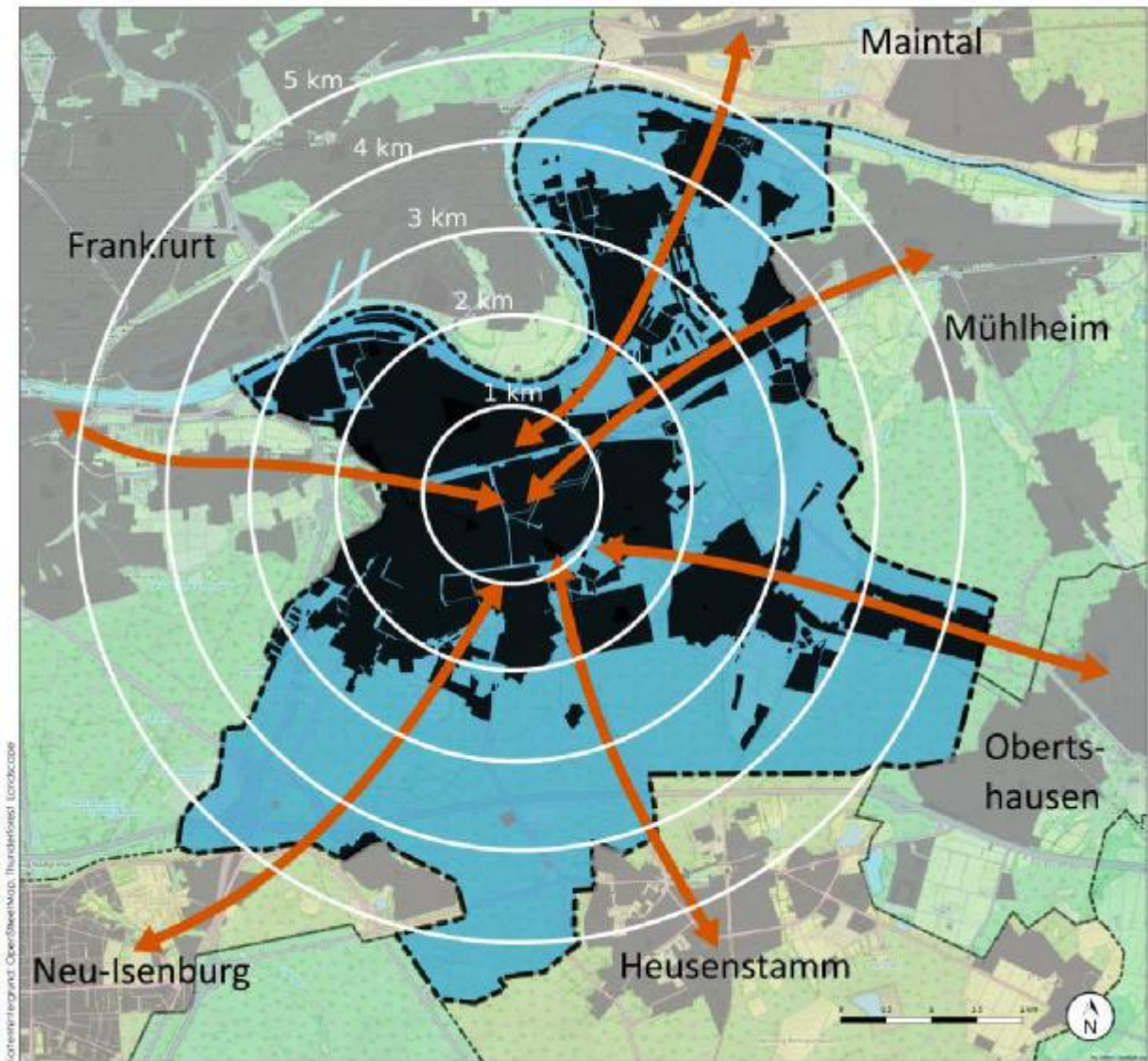


InterMoDe: Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems

Entwicklung eines übergreifenden Gestaltungskonzepts zur Einbindung intermodaler Mobilität in das kommunale Verkehrssystem / Phase I



Abschlussbericht zur ersten Förderphase der MobilitätsWerkStadt 2025

Förderkennzeichen: 01UV2024

13.01.2023

Stadt Offenbach am Main, Amt für Mobilität, Referat Verkehrsplanung
Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main, Designinstitut für Mobilität und Logistik

Eingereicht von:
Prof. Dr. Kai Vöckler
Benjamin Gorol



Inhalt

Abbildungsverzeichnis	2
1. Kurze Darstellung.....	3
1.1 Aufgabenstellung	3
1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde	5
1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens	5
1.4 Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde	7
1.4.1 Kommunale Perspektive.....	8
1.4.1 Nutzendenperspektive	9
1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen.....	10
2. Eingehende Darstellung.....	11
2.1 Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen.....	11
2.2 Die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises	18
2.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit.....	19
2.4 Der voraussichtliche Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans	19
2.5 Der während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordenen Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen.....	20
2.6 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses	20
Literaturverzeichnis	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeit und Meilensteinplan, eigene Darstellung 6
Abbildung 2: Das System Personenverkehr mit seinen Elementen und deren Funktionen
sowie die daraus abgeleiteten Planungsdimensionen (Quelle: Schwedes et. al. 2017)..... 8
Abbildung 3: Reallabor Städtische Mobilität, eigene Darstellung 13
Abbildung 4: Bestandsaufnahme Planwerke..... 13
Abbildung 5: Offenbacher Modell, eigene Darstellung 17

1. Kurze Darstellung

1.1 Aufgabenstellung

Das Forschungsprojekts „InterMoDe: Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems“ wurde von der Stadt Offenbach am Main in Kooperation mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) durchgeführt. Es nimmt sich der zentralen Zukunftsaufgabe für Kommunen an, ein leistungsfähiges und umweltschonendes Mobilitätssystem in urbanen Zentren zu erschaffen bzw. dieses zu erhalten. Die Stadt Offenbach am Main gilt im Rhein-Main-Gebiet als kompakte jedoch auch als am schnellsten wachsende Großstadt. Zwischen den Jahren 2011 und 2020 wuchs die Stadt in Bezug auf die Bevölkerung um rund 14%. Vergleichbare Nachbarkommunen wie Frankfurt am Main und Darmstadt hatten im gleichen Zeitraum einen durchschnittlichen Zuwachs von 13% bzw. 9% an Einwohnerinnen und Einwohnern. Der damit einhergehende verkehrliche Problemdruck durch steigende Verkehrsbelastungen steht der Herausforderung an veränderte Mobilitätsbedürfnisse bei den Nutzenden gegenüber. Weiterhin ist bei der Stadt Offenbach am Main, welche unter dem Schuttschirm des Landes Hessen steht, die Möglichkeit der Finanzierung von neuen Personalstellen begrenzt. Dabei muss das gesamtstädtische Mobilitätssystem die Herausforderungen der heutigen Zeit, aber die der Zukunft bewältigen können. Aspekte wie Nachhaltigkeit, Umweltschutz, Finanzierung müssen für eine bedarfsgerechte Planung mitgedacht werden. Im Rahmen der Antragsstellung wurden neben der steigenden Verkehrsbelastung verschiedene Mobilitätsprobleme identifiziert:

- Reibungsverluste durch Verteilung der organisatorischen Zuständigkeiten der verkehrsplanerischen Handlungsfelder auf mehrere Dezernate, Ämter, städtische Unternehmen und Eigenbetriebe.
- Schwaches verkehrspolitisches Agenda-Setting durch unzureichende verkehrsmittelübergreifende strategische Zieldefinition
- Noch nicht ausreichend stattgefundene Abstimmungsprozesse mit privaten Anbietern (Wirtschaft)
- Steuerungsprobleme bei Förderung intermodaler Mobilität
- Funktionale Defizite bei Information/Orientierung auf der Wegekette, insbesondere bei der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote; insbesondere Einbindung des Fuß- und Radverkehrs
- Fehlende übergreifende Wiedererkennbarkeit des Systems: das Gesamtsystem ist für Nutzende nicht verständlich
- Keine Erkennbarkeit als zusammenhängendes System, fehlendes „Corporate Design / Marke“: geringe Akzeptanz auch auf mangelnde Identifikation zurückzuführen
- Bisher sind nur instrumentelle Faktoren (Kosten, Nutzen, Zeitaufwände) bei der Kommunikation intermodaler Mobilität berücksichtigt worden, emotionale Faktoren (Status, Privatheit, Sicherheit, Stressfreiheit, Erlebnisqualität) wurden bisher nicht ausreichend bearbeitet, entsprechend ein nutzerzentrierter Gestaltungsansatz nötig (Einbeziehung von Nutzenden bei der Entwicklung)

Entsprechend dieser Defizite sind die Lösungsbedarfe in zwei Bereichen zu suchen. Zum einen sollen Steuerungspotenziale durch die Kommune identifiziert und neue Modelle der Zusammenarbeit erprobt werden. Zum anderen sollen Gestaltungsdefizite des intermodalen Mobilitätssystems hinsichtlich der Nutzerakzeptanz zu ermittelt und ein kohärentes, nutzerzentriertes Gestaltungskonzept entwickelt werden.

Somit waren in der Förderphase I die Ziele des Projekts ‚InterMoDe‘ zum einen die Identifikation der Defizite des intermodalen kommunalen Mobilitätssystems aus kommunaler Perspektive sowie aus der Nutzendenperspektive. Zum anderen wurde die Entwicklung eines Arbeitskonzepts zur Umsetzung eines übergreifenden kommunalen Gestaltungskonzepts zur

Förderung der Akzeptanz intermodaler Mobilität als Ziel festgelegt. Als wesentliche Faktoren für eine erfolgreiche Umsetzung wurden dabei die Reduktion des individuellen Pkw-Verkehrs und den damit verbundenen Umweltbelastungen zugunsten einer umweltfreundlichen, inter- und multimodaler Mobilität gesehen. Entsprechend ist ein intermodal ausgerichtetes Mobilitätssystem zu stärken, d.h. ein Verkehrssystem, das durch die problemlose und barrierefreie Kombination von zu Fuß gehen, Rad, ÖV und Pkw (-Sharing) effiziente, attraktive und umweltfreundliche Lösungen für individuelle Mobilitätsbedürfnisse schafft.

Bezugnehmend auf die förderpolitischen Ziele führen Klimaschutz und technologische Entwicklungen (insbesondere die mobile internetgestützte Vermittlung und Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten in einer Wegeketten) zu einer Transformation des bestehenden Mobilitätssystems. Damit werden innovative und umweltverträgliche Mobilitätsformen möglich, die aber nur in der Zusammenführung von individuellen wie gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnisse mit der Organisation, Planung und Gestaltung des Mobilitätssystems und seiner Infrastruktur erfolgreich sein können. Das beantragte FuE-Projekt fokussiert die Gestaltungsbedarfe vor Ort beim Aufbau eines kommunalen intermodalen Mobilitätssystems, berücksichtigt die Nutzungserwartungen und beabsichtigt praktikable Formen der politischen und planerischen Steuerung zu entwickeln. Ziel ist im Sinne der sozial-ökologischen Ausrichtung die ökologischen Belastungen zu verringern und zugleich eine sozial ausgewogene Entwicklung zu ermöglichen (Forschungsagenda Nachhaltige Mobilität). Dabei steht insbesondere der Aspekt ‚Nutzen-statt-besitzen‘ und damit die Erweiterung individueller Mobilitätsoptionen zu vergleichsweise geringen Kosten im Fokus des Projekts – eine entsprechende inter- bzw. multimodale Mobilität, die auf den Besitz eines eigenen PKW verzichtet, berührt aber wesentliche Einflussfaktoren wie Autonomie, Status, Sicherheit, Privatheit und muss den Nutzungserwartungen entsprechen, hier möchte das FuE-Projekt einen Beitrag zur Ermittlung der Gestaltungsbedarfe leisten.

Als weiterer Aspekt steht die Förderung aktiver Mobilität im Sinne der Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) mit dem ÖPNV bei Alltagswegen im Fokus des Vorhabens: das erfordert eine Erhöhung der Attraktivität des Mobilitätssystems insgesamt und eine an den Bedürfnissen der Nutzenden sich orientierende Gestaltung der intermodalen Wegeketten durch die Stärkung von Schienenpersonenverkehr, Bus-, Rad- und Fußverkehr (Nationale Plattform Zukunft der Mobilität: Zwischenbericht 3/2019 – Handlungsfeld 4). Vor dem Hintergrund des Bestrebens „bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle [zu] ermöglichen“ (Unterziel 11.2 der Agenda 2030) ist der Einfluss des sozioökonomischen Status auf die Verkehrsmittelwahl in Offenbach interessant. Offenbacherinnen und Offenbacher aus Haushalten mit geringem sozioökonomischem Status nutzen demnach überproportional häufig den ÖV und gehen fast doppelt so oft zu Fuß als Menschen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status (Infras 2019). Eine Qualifizierung des intermodalen Verkehrsangebots entspricht demnach dem Anspruch an nachhaltige urbane Mobilität individuelle Bedürfnisse, Sicherheit, eine freie Entfaltung und die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten (BMBF 2018).

Insgesamt beabsichtigt das beantragte Projekt ein integriertes, lokal angepasstes, übertragbares Konzept zur Gestaltung des intermodalen Mobilitätssystems zu entwickeln und Rahmen der Reallaborforschung zu validieren.

Konkret orientiert sich das Forschungsprojekt an der übergreifenden Zielsetzung des Förderprogramms, nachhaltige urbane Mobilität durch die Zusammenführung individueller wie gesellschaftlicher Mobilitätsbedürfnisse mit dem Auf- und Ausbau eines umweltverträglichen intermodalen Mobilitätssystems (Organisation, Planung und Gestaltung unter Berücksichtigung neuer technologischer Entwicklungen) zu ermöglichen.

1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Das Projekt wurde von der Stadt Offenbach am Main, Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, Referat Verkehrsplanung in Kooperation mit der Hochschule für Gestaltung Offenbach als wissenschaftlicher Partner durchgeführt. Die Durchführung der Onlinebefragung übernahm ein externer Dienstleister.

Durch die Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Einschränkungen kam es im Projektverlauf zu Verzögerungen. Dabei konnte die Bearbeitungsstelle im Referat Verkehrsplanung erst zum 15.06.2020 erfolgreich besetzt werden. Die Stelle bei der Hochschule für Gestaltung konnte zum 15.07.2020 besetzt werden, sodass der eigentliche Projektstart gut sieben Monate nach dem ursprünglichen Projektbeginn realisiert werden konnte. In Anbetracht dieser pandemiebedingten Verzögerungen mussten die geplanten Arbeitspakete und Meilensteine komprimiert und neu beurteilt werden um in der verbleibenden Zeit dennoch die Projektziele zu erreichen. Durch die bewilligte Verlängerung des Projekts bis zum 31.03.2021 blieben dem Bearbeitungsteam insgesamt neun von ursprünglich zwölf geplanten Monaten zur Bearbeitung des Projekts.

1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens

Die Planung des Projekts ‚InterMoDe‘ umfasste ursprünglich insgesamt zehn Arbeitspakete sowie acht Meilensteine. Die Arbeitspakete wurden entsprechend der Zuständigkeiten von der Stadt Offenbach bzw. der Hochschule für Gestaltung inhaltlich bearbeitet.

Zeit- und Meilensteinplan

	Projektschritte / Meilensteine	Jan 20	Feb 20	März 20	Apr 20	Mai 20	Jun 20	Jul 20	Aug 20	Sep 20	Okt 20	Nov 20	Dez 20
AP 1	Bestandsaufnahme verwaltungsintern + städt. Unternehmen												
MS 1	Verwaltungsinterne Auftaktveranstaltung, Schnittstellentreffen 1		X										
AP 2	Fachliche Grundlagenermittlung												
AP 3	Bestandsaufnahme „Weitere Akteure“												
MS 2	Erweiterter Akteursworkshop, Schnittstellentreffen 2				X								
MS 3	Vorgehensweise und Fragenkatalog Nutzerbeteiligung sind abgestimmt				X								
AP 4	Ermittlung Nutzerbedürfnisse												
MS 4	Durchführung der Onlinebefragung				X								
MS 5	Erste kommunikative Maßnahmen begleitend (Presse, Social Media)				X								
AP 5	Aufbau Arbeitskonzept Steuerung / Mobilitätsmanagement												
AP 6	Aufbau Arbeitskonzept Gestaltung												
MS 6	Akteurs-Workshop, Schnittstellentreffen 3							X					
MS 7	Abschluss Konzeptionsphase / Einreichung zur Evaluation beim Fördergeber								X				
AP 7	Zusammenführung der Arbeitskonzepte												
AP 8	Validierung Konzept												
AP 9	Vorbereitung Phase 2												
AP 10	Zusammenführung der Ergebnisse in Fachpublikation												
MS 8	Publikation: Studie der HfG OF												X

Abbildung 1: Zeit und Meilensteinplan, eigene Darstellung

AP 1: Bestandsaufnahme verwaltungsintern + städtische Unternehmen

Ziel von AP 1 war es, durch eine Bestandanalyse die städtischen und kommunalen Akteur*innen zu identifizieren um auf dieser Basis ein handlungsfähiges Begleitgremium unter der Beachtung aller relevanter Schnittstellen einzurichten. Mit Hilfe einer Akteurs- und Stakeholderanalyse konnten die Beteiligten entsprechend ihrer Zuständigkeiten und Kompetenzen identifiziert werden. Weiterhin sollte innerhalb des AP 1 die Erfassung bestehender Teilkonzepte (strategische Planwerke) sowie eine Analyse laufender und künftiger Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt werden.

AP 2: Fachliche Grundlagenanalyse

Das Arbeitspaket 2 umfasste die fachliche Grundlagenermittlung seitens der Hochschule für Gestaltung. Neben der Literaturrecherche sollten mögliche Referenzprojekte, bereits

bestehende designspezifische Analysen gesichtet sowie die Gestaltungsparameter entlang der Leitbegriffe anhand einer prototypischen intermodalen Wegeketten identifiziert werden.

AP 3: Bestandsaufnahme weitere Akteure

Im Rahmen der erweiterten Bestandsanalyse, welche durch die Stadt Offenbach am Main bearbeitet wurde, sollte eine Akteursanalyse von privatwirtschaftlichen Anbietern sowie von zivilgesellschaftlichen Stakeholdern durchgeführt werden. Durch die Einbindung privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Interessenvertretungen sollten bisher fehlende Schnittstellen der Analyse zugeführt werden.

AP 4: Ermittlung Nutzerbedürfnisse

Bei der Ermittlung der Nutzendenbedürfnisse lag der Fokus einerseits auf der Konzeption einer webbasierten Nutzendenbefragung sowie der Ausarbeitung der Fragestellungen bzw. des Fragenkatalogs.

AP 5: Aufbau Arbeitskonzept Steuerung / Mobilitätsmanagement

Basierend auf dem AP 1 sollte im AP 5 ein Konzept zur kommunalen Steuerung der angestrebten Integration des intermodalen Mobilitätssystems ausgearbeitet werden.

AP 6: Aufbau Arbeitskonzept Gestaltung

Bei dem Aufbau des Arbeitskonzepts zur Gestaltung galt es zuerst, die Nutzendenerfahrungen aus der Onlinebefragung auszuwerten. Auf dieser Grundlage sollte im Weiteren die Entwicklung nutzerorientierter Designszenarien sowie die Ableitung von Gestaltungsprinzipien entwickelt werden. Ziel war es, die Ergebnisse nah an den Bedürfnissen der Offenbacher Bevölkerung auszurichten.

AP 7: Zusammenführung der Arbeitskonzepte

Die Zusammenführung der Arbeitskonzepte beinhaltete die gemeinsame Prüfung beider Ansätze (Gestaltung & Steuerung).

AP8: Validierung Konzept

In Anschluss an AP 7 sollten bei der Validierung die beiden Teilkonzepte beider Forschungspartner in ein gemeinsames Konzept überführt werden.

AP 9: Vorbereitung Phase 2

Entsprechend der bisher erreichten Ziele sollte im Weiteren der Projektantrag für die Phase 2 der MobilitätsWerkStadt 2025 vorbereitet werden.

AP 10: Zusammenführung der Ergebnisse in Fachpublikation

In einer Arbeitsstudie sollten die Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung von Mobilitätsstationen und deren Bewertung veröffentlicht werden.

1.4 Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

Der wissenschaftliche und technische Stand an den angeknüpft wurde, wird im Folgenden für beide Projektpartner separat erläutert. Auf kommunaler Seite sollte an den Ansatz des Mobilitätsmanagements im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung angeknüpft werden. Auf

Seiten der Nutzendenperspektive, bearbeitet von der Hochschule für Gestaltung, wurden an die Ansätze der Mobilitätskultur sowie des Mobilitätsdesigns angeknüpft.

1.4.1 Kommunale Perspektive

Die Erkenntnisse der Forschung zur integrierten Verkehrsplanung zeigen, dass Mobilitätsmanagement die gewünschte verhaltensbeeinflussende Wirkung dann erzielen kann, wenn es systematisch betrieben wird und als gleichberechtigte dritte Säule neben den klassischen Planungsfeldern Infrastrukturmanagement und Verkehrsmanagement institutionalisiert wird (Schwedes et al. 2017). Dieser Forderung liegt ein systemisches Verständnis von Verkehr zugrunde, in dem die Systemelemente Struktur, Prozess und Mensch durch ihre grundlegenden Funktionen Verkehrsverbindung, Verkehrsbewegung und Verkehrshandlung in ihrem Zusammenwirken das System definieren (siehe Abbildung 2).

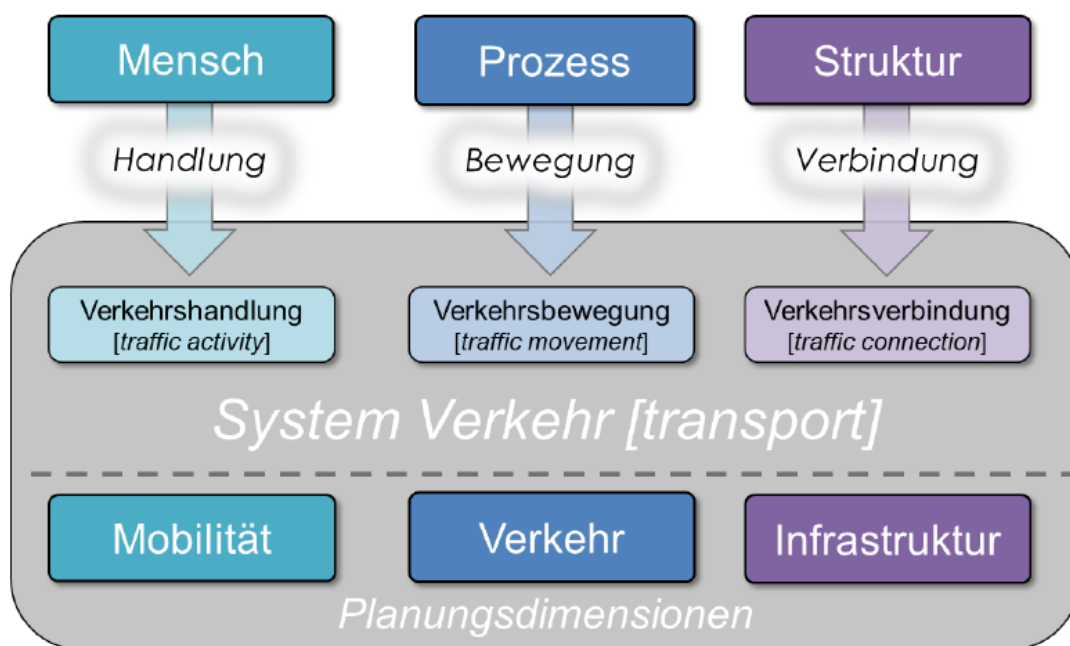


Abbildung 2: Das System Personenverkehr mit seinen Elementen und deren Funktionen sowie die daraus abgeleiteten Planungsdimensionen (Quelle: Schwedes et. al. 2017).

Folgerichtig stehen auch die aus den Elementen abgeleiteten Planungsfelder Infrastrukturmanagement, Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement in einer engen Wechselwirkung. So sind in einem der Planungsfelder nicht ohne sekundäre Effekte auf die anderen Planungsfelder denkbar. Für die Planungspraxis ergibt sich daraus die Notwendigkeit, die einzelnen Planungsfelder nicht isoliert zu betreiben, sondern immer in Abstimmung mit den anderen Planungsfeldern zu handeln.

Das Forschungsprojekt zielt auf den Ausbau und die Gestaltung eines intermodalen Mobilitätssystems, wobei Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und -mitteln im Fokus stehen. Gerade im Rahmen eines solchen Schnittstellenmanagements finden zweckmäßigerweise Maßnahmenbündel Anwendung, die Infrastrukturelle, prozessuale und handlungsbezogene Maßnahmen miteinander kombinieren. Umso wichtiger ist es, dass die im Forschungsprojekt fokussierten Interventionen des Mobilitätsmanagements in einen organisatorischen Rahmen eingebettet ist, der die Voraussetzungen für diese notwendige Abstimmung und Integration schafft.

1.4.1 Nutzendenperspektive

Wissenschaftliche Publikationen zur Entwicklung und Implementierung eines nachhaltigen, intermodalen Verkehrssystems betonen die emotionalen/symbolischen Qualitäten als auch die rationalen/materiellen Seiten der Mobilität (z.B. Deffner et al. 2006). Ausgangspunkt für das beantragte Forschungsprojekt ist das Konzept der Mobilitätskultur, das auf der Erkenntnis gründet, dass die symbolischen mit den materiellen (die ‚weichen‘ und die ‚harten‘) Faktoren zwar zunächst getrennt analysiert, in ihrer Wirkung aber zusammen betrachtet werden müssen (Götz und Deffner 2009; Götz et al. 2016). Die Definition von Mobilitätskultur nach Götz und Deffner (ISOE) umfasst dabei die Ganzheit der auf Beweglichkeit und Fortbewegung bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Das umfasst Verkehrsinfrastruktur als auch Stadtgestaltung, aber auch diskursive Vermittlungsformen wie Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse sowie das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und die dahinter stehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen (Götz und Deffner 2009). Ein Begriff der Mobilitätskultur, der die praktischen Handlungen und die Materialität des Mobilitätssystems (Produkte, Räume, technische Systeme) einbezieht, wird als sinnvoll erachtet, da er die symbolische wie materielle, die diskursive und die gestaltende Seite gleichermaßen beachtet und in ihrer Wechselwirkung erfasst. Design gestaltet die Interaktion von Nutzenden mit Produkten und Räumen. Die Designforschung fokussiert dabei die Mobilitätserfahrung, die Nutzende machen und untersucht, wie die Interaktion mit dem intermodalen Mobilitätssystem über Gestaltung (Mobilitätsdesign) positiv beeinflusst werden kann (Eckart und Vöckler 2018, 2019). Primär wird dabei die Gestaltung des Mobilitätssystems selbst untersucht, die diskursive Vermittlung wird berücksichtigt (s. Kommunikationsstrategie), ist aber nicht Gegenstand der hier beantragten Untersuchung. Forschungen zu dem Einfluss von Gestaltung auf die Akzeptanz umweltverträglicher intermodaler Mobilität sind uns nicht bekannt; das beantragte Projekt greift auf erste Ergebnisse der Grundlagenforschung im Rahmen des LOEWE-Forschungsschwerpunkts IDG (Designforschung in Mobilitätssystemen zur Entwicklung multimodaler, umweltfreundlicher Mobilität im Ballungsraum Rhein-Main, 2018-2021) zurück, wobei im hier beantragten Projekt anwendungsorientiert konzeptionelle Ansätze zur Gestaltung des intermodalen Verkehrssystems entwickelt und evaluiert werden sollen.

Der Fokus im Forschungsprojekt liegt dabei auf den Produkten und Räumen sowie die auch über technische Systeme vermittelten Informationen, kurz: wie das Mobilitätssystem mit dem Nutzenden während des Mobilitätsprozesses „spricht“ und wie es von den Nutzenden erfahren wird – und welchen Beitrag zu einer positiven Mobilitätserfahrung das Mobilitätsdesign leisten kann. Forschungsbedarf besteht hinsichtlich der Potenziale einer übergreifenden, alle Mobilitätsangebote umfassenden Gestaltung des intermodalen Mobilitätssystems, das aber auch die Grenzen gestalterischer Eingriffe reflektiert (angesichts der Heterogenität und Komplexität des Systems). Mobilitätsverhalten ist über Gestaltung beeinflussbar, aber nicht linear steuerbar.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Bedeutung des Designs in der Wissenschaft (Mobilitätsforschung/ Verkehrsplanung) wie in der Praxis vernachlässigt wurde (Hofmann 2019). Es fehlen an den Bedürfnissen der Nutzenden entwickelte Gestaltungskonzepte, die nicht nur die instrumentellen, sondern auch die affektiven und symbolischen Aspekte berücksichtigen. Fokus des Forschungsprojekts liegt daher auf der Gestaltungsqualität, sowohl funktional (Verständnis, Effizienz, Verlässlichkeit, Konsistenz) als auch symbolisch-emotional (Autonomie, Status, Privatheit, Erlebnis, Stressfreiheit, Sicherheit). Die Designforschung knüpft hier an die Erkenntnisse der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Mobilitätsforschung an. Emotionale Aspekte fließen weitgehend unbewusst in Entscheidungen hinsichtlich der Nutzung von Mobilitätsangeboten ein (Hunecke 2000, 2015). So sind

beispielsweise nicht allein die instrumentellen Faktoren, sondern auch die symbolischen und affektiven Motive wesentlich für die Verkehrsmittelnutzung (Anable und Gatersleben 2005, Steg 2005, Pripfl et al. 2010, Götz et al. 2016).

Bisher wurden allerdings in der Planung intermodaler Verkehrssysteme, insbesondere im ÖPNV, wesentlich instrumentelle Faktoren operationalisiert (Hofmann 2019). Dies wurde bestätigt in einer ersten Auswertung von deutsch- und englischsprachigen Gestaltungsleitlinien für Verkehrsräume (z. B. FSGV, Urban Street Design Guide, Boston Complete Streets Design, Berlin-Standard). In einer Stichprobenanalyse (15 von 110 Manuals) wurde ermittelt, dass die symbolisch-emotionalen Faktoren wie Autonomie, Status, Privatheit, Erlebnis, Privatheit, Stressfreiheit, Umweltbewusstsein entweder keine oder nur eine marginale Rolle spielen. Einzige Ausnahmen ist der Sicherheitsaspekt, der in allen Leitlinien/Manuals intensiv bearbeitet wird.

Wenn aber das Mobilitätsverhalten maßgeblich durch nicht-instrumentelle, symbolische und affektive Faktoren (mit-)bestimmt ist, bekommen zielgruppenspezifische Wertigkeiten (Privatheit, Autonomie, Status, Erlebnis usw.) eine zentrale Bedeutung bei der Gestaltung von intermodalen Mobilitätssystemen. Entsprechend fehlen Gestaltungskonzepte, die an den Bedürfnissen der Nutzenden entwickelt sind und die nicht nur die instrumentellen, sondern auch die emotionalen und symbolischen Aspekte berücksichtigen. Analytisch und als Grundlage der Entwicklung des Mobilitätsdesigns wird daher die Theorie der Produktsprache („Offenbacher Ansatz“) angewandt. Die Theorie der Produktsprache als grundlegendes Modell zur Entwicklung von Gestaltungsleitlinien wurde an der Hochschule für Gestaltung Offenbach von Jochen Gros et al. Entwickelt und international rezipiert (Steffen 2000; Bürdek 2005, Krippendorf 2006). In der Gestaltung eines intermodalen Mobilitätssystems werden daher produktsprachlich sowohl funktionale Aspekte (Anzeichenfunktionen) von sinnvollen Abläufen und Übergängen sowie wahrnehmungs- und raumordnende (Formalästhetik) als auch ästhetisch-emotionale und zielgruppenorientierte Aspekte (Symbolfunktionen) analysiert und bearbeitet werden. Die Einbeziehung von Nutzenden und die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse ist dabei grundlegend. Für die Identifikation von Gestaltungspotenzialen und die Entwicklung des Gestaltungskonzepts aus Nutzendenperspektive stellen sich folgende Forschungsfragen:

1.: Welche funktionalen Barrieren existieren in der Nutzung (bezüglich Information, Orientierung, Wiedererkennbarkeit) intermodaler Mobilitätsangebote? Wie kann ein Gestaltungskonzept übergreifend den Zugang zu den Mobilitätsangeboten in einer intermodalen Wegekette verbessern? Wie kann dies in übertragbare Gestaltungsleitlinien übertragen werden, die den Anforderungen von Praxispartnern entsprechen (kommunale Verkehrsplanung, Verkehrsbetriebe)?

2. Welche Barrieren, welche Chancen (bezüglich zweckrationaler wie symbolisch-emotionaler Aspekte) existieren in den unterschiedlichen städtischen Milieus in Bezug auf die Nutzung intermodaler Mobilitätsangebote? Welche Anforderungen muss ein Gestaltungskonzept erfüllen, dass bei möglichst vielen sozialen Milieus auf Akzeptanz stoßen soll?

1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Das Forschungsprojekt ‚InterMoDe‘ war seinerzeit, während der Förderphase 1, federführend im Referat Verkehrsplanung, Bereich Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und Straßenverkehrsbehörde im Amt für Stadtplanung Verkehrs- und Baumanagement angesiedelt. Politisch vertreten wurde das Projekt zu dieser Zeit durch das Dezernat IV der Stadt Offenbach am Main unter Leitung von Verkehrsdezernenten Paul-Gerhard Weiß.

Eine besonders enge Zusammenarbeit bestand in erster Linie mit dem Projektpartner der Hochschule für Gestaltung unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Kai Vöckler. Durch wöchentliche Jour fixes sowie weitere Projekttreffen konnte über den gesamten Projektzeitraum eine gemeinsame und eng abgestimmte Erarbeitung der Ergebnisse gewährleistet werden. Eine enge Verzahnung zu relevanten Akteurinnen und Akteuren wurde eingangs durch die im selben Amt angesiedelten Referate „Stadtentwicklung“, „Stadtgrün und Stadtgestaltung“ sowie „Verkehrswegebau“ gewährleistet. Darüber hinaus wurde verwaltungsintern das „Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz“ mit einbezogen, welches durch seine fachlichen Zuständigkeiten eine wichtige Schnittstelle zu Themen wie Luftreinhaltung, E-Mobilität und weiterer Querschnittsthemen darstellte. In Hinblick auf die Relevanz des ÖPNVs – besonders bei dem Thema intermodaler Wegeketten – bestand eine enge Zusammenarbeit mit der „NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH“ als lokale Nahverkehrsorganisation. Zu Themen wie Sharing-Angeboten, Mobilstationen oder dem ÖPNV-Angebot in der Stadt konnten hierdurch wertvolle Erkenntnisse erlangt werden. Ebenso wurde die OVB – die Offenbacher Verkehrsbetriebe als kommunaler ÖPNV-Dienstleister mit eingebunden. Die Belange der Wirtschaften konnten durch die Kooperation mit der örtlichen Industrie- und Handelskammer (IHK) berücksichtigt werden. Neben diesen Teilnehmenden, welche in den Runden des „kleinen Reallabors“ ständig anwesenden waren, wurden auch weitere Stellen und Akteure punktuell in Sitzungen mit eingebunden. Dies waren u.a. die kommunale Altenplanung Offenbach, DB Connect GmbH, VCD e.V., Behindertenbeirat Offenbach, Stadtbiotop Offenbach, FUSS e.V., Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, DB Call-a-Bike sowie die DB Station und Service GmbH. Mit allen Beteiligten fand eine enge Zusammenarbeit statt, um die verschiedenen Belange aller Interessensvertretungen in dem Projekt zu bündeln und diese bei der Konzepterarbeitung mit zu berücksichtigen.

Zudem wurden im Sinne der interkommunalen Zusammenarbeit und der Erweiterung des Bezugsraums eine Zusammenarbeit mit der Nachbarkommune Hanau in die Wege geleitet. Durch eine Vereinbarung in Form eines LOI, soll über die erste Projektphase hinaus die Zusammenarbeit im Projekt InterMoDe unter Einbeziehung beider Kommunen durchgeführt werden.

Auch wurde Kontakt zu weiteren, bei der „MobilitätsWerkStadt 2025“ teilnehmenden Kommunen aus der Rhein-Main-Region aufgenommen. Die Abstimmung und Verknüpfung des Vorhabens wurde mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain beim Masterplan Mobilität / BMBF-Projekt „Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region Frankfurt-RheinMain (RaMo)“ abgestimmt. Eine Anbindung an das Konzept Mobilität des länderübergreifenden Strategieforum FrankfurtRheinMain kann über die IHK Offenbach die HfG Offenbach (AG Mobilität) sichergestellt werden. Eine Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) konnte auf den Ebenen der Digitalisierung sowie der Entwicklung von Mobilitäts-Verknüpfungspunkten abgestimmt werden. Ebenso konnte die Stadt Hanau als kommunaler Partner für die Phase 2 gewonnen werden.

Des Weiteren wurde im Rahmen des Projekts ein Online-Fragebogen zum Mobilitätsverhalten der Offenbacherinnen und Offenbacher erstellt. Hieran beteiligten sich insgesamt 414 Bürgerinnen und Bürger in dem Zeitraum vom 14.10.2020 bis 31.11.2020.

2. Eingehende Darstellung

2.1 Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen

Die Bearbeitung des Projektinhalts wurde in insgesamt zehn Arbeitspakete sowie acht Meilensteine gegliedert. Die Ergebnisse dieser Arbeitspakete werden im Folgenden dargestellt.

AP 1: Bestandsaufnahme verwaltungsintern & städt. Unternehmen + AP 3 Bestandsaufnahme weitere Akteure

Im Arbeitspaket 1 wurde unter anderem der Grundstein für folgende Gremienarbeit gelegt. Durch eine Akteurs- und Strukturanalyse wurde in den ersten Monaten in die Bearbeitung eingestiegen. Im ersten Schritt konnten hierzu systematisch verschiedene Aufgabenträger erfasst sowie deren Zuständigkeiten und Kompetenzen analysiert werden. Als Ergebnis wurden alle relevanten städtischen Akteure mit Bezug zu dem Forschungsprojekt zur ersten Sitzung der Projektsteuerungsgruppe eingeladen. Teilnehmende Stellen dieses Begleitgremiums waren das Dezernat IV der Stadt Offenbach, das Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, das Umweltamt, die IHK, die Nahverkehrsorganisation NiO sowie der ÖPNV Dienstleister OVB. Als weitere kommunale Akteure wurden zudem die kommunale Altenhilfe sowie der Behindertenbeirat der Stadt Offenbach mit eingebunden.

Ebenso wurde im Arbeitspaket 3 eine Akteurs- und Strukturanalyse angefertigt die zum einen privatwirtschaftliche und zum anderen auch zivilgesellschaftliche Akteure untersucht hat. Als Ergebnis wurden folgende Stakeholder identifiziert, welche themenbezogen an verschiedenen Gremiensitzungen Teilnahmen: DB Station und Service, DB Call-a-Bike, FUSS e.V., VCD e.V., ADFC, Rhein-Main-Verkehrsverbund, Offenbach Offensiv und das Stadtbiotop Offenbach.

Auf Grundlage dieser Analyse, konnte am 02.09.2020 die erste Sitzung des „kleinen Reallabors“ einberufen werden. Insgesamt wurden bis zum 15.10.2020 insgesamt fünf Sitzungen mit verschiedenen Themenschwerpunkten abgehalten. Am 30.09.2020 fand eine Sitzung zum Themenfeld ÖPNV statt, am 14.10.2020 zum Thema aktive Mobilität. Entsprechend dieser thematischen Ausrichtung, konnten in den Sitzungen die Anknüpfungspunkte des Projekts an bestehende und künftige Strukturen verschiedener Themengebiete erörtert werden.

Die Steuerungsgruppe hat sich auf folgende Zieldefinition verständigt: Die Schaffung bzw. die Erhaltung eines leistungsfähigen und umweltschonenden Mobilitätssystems ist eine zentrale Zukunftsaufgabe der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Wesentlich ist dabei die Stärkung umweltfreundlicher, multimodaler Mobilität. Entsprechend ist ein intermodal ausgerichtetes Mobilitätssystem zu fördern, d.h. ein Verkehrssystem, das durch die problemlose und barrierefreie Kombination von zu Fuß gehen, Rad, ÖPNV und Pkw (Sharing) effiziente, attraktive und umweltfreundliche Lösungen für individuelle Mobilitätsbedürfnisse schafft. Ziel ist die individuellen Bedürfnisse zu berücksichtigen, Sicherheit, eine freie Entfaltung und die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten. Das bedeutet, das intermodale umweltschonende Mobilitätssystem mit einem gesamtheitlichen Ansatz zu planen und zu gestalten.

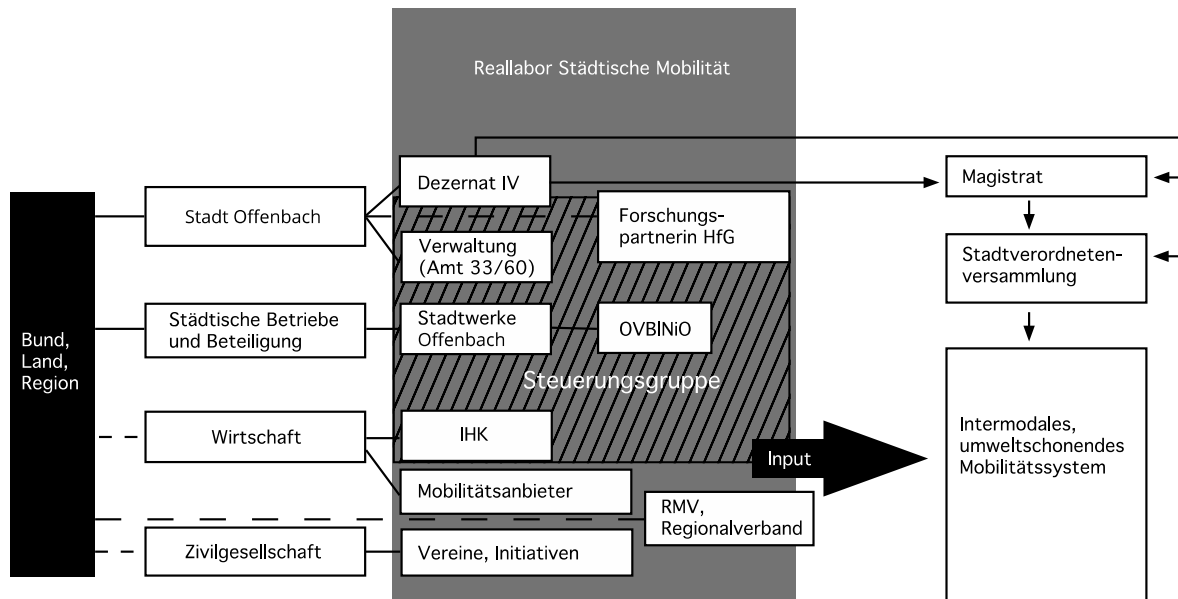


Abbildung 3: Reallabor Städtische Mobilität, eigene Darstellung

Eine weitere Analyse in diesem Arbeitspaket bestand in der Erfassung bestehender kommunaler Teilkonzepte sowie aktueller und geplanter Maßnahmen. Zuerst wurden im Sinne des Mobilitätsmanagements eine Bestandsanalyse bestehender kommunaler Planwerke angefertigt. Ziel war es, als Vorbereitung zur Erstellung des Offenbacher Verkehrsentwicklungsplans einen Überblick über verkehrsrelevante Projekte, Pläne und Umsetzungen zu erhalten. Folgende Pläne wurden identifiziert:

Übergeordnete Planungen	Fachplanungen
Masterplan Offenbach 2030	NOx Masterplan
Nahverkehrsplan 2018-2022 (September 2017) + Fortschreibung	Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main Teilplan Offenbach 3. Fortschreibung
Verkehrsmanagementplan 2015 der Stadt Offenbach am Main (Mai 2007)	Parkraumkonzept
Klimakonzept 2035	Schulisches Mobilitätsmanagement
Lärmaktionsplan Hessen Regierungsbezirk Darmstadt (Mai 2020)	Betriebliches Mobilitätsmanagement
Regionalplan Südhessen und Regionaler, Flächennutzungsplan des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (2010)	Fortschreibung des kommunalen Altenplans (2017)
Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (2013) + Fortschreibung	Nahmobilitäts-Check Offenbach/Nahmobilitätsplan
Nahverkehrsplan Kreis Offenbach (2014)	

Abbildung 4: Bestandsaufnahme Planwerke

Die Bestandsaufnahme und Analyse der bestehenden verkehrsplanerischen Rahmenpläne ergab, dass eine Vielzahl an Planwerken unterschiedlicher Planungsebenen vorhanden ist, diese jedoch nicht ausreichend aufeinander abgestimmt sind. Zum einen begründet sich dies in der mangelnden Aktualität einzelner Pläne, welche den Anforderungen der heutigen Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr nachkommen. Zum anderen werden inhaltlich nicht alle

Modalitäten gleichermaßen und gesamtheitlich betrachtet. Es handelt sich vornehmlich um Fachplanungen der einzelnen Ämter bzw. Mobilitätsdienstleister, die Mobilität überwiegend fachspezifisch betrachten und dabei lediglich Teilaspekte von Intermodalität beleuchten. Diese Pläne sind in vereinzelt Themenpunkten zwar untereinander abgestimmt, nicht zuletzt durch die Mitwirkung der verschiedenen Ämter, städtischen Unternehmen und Eigenbetriebe, jedoch werden nur einzelne Aspekte der intermodalen Verknüpfungen benannt. Ursächlich ist hierbei die Themensetzung, die Intermodalität als neueres Ziel bislang noch nicht ausreichend abbilden konnte. Es bedarf einer einheitlichen Zielsetzung und koordinierte Prozesssteuerung hinsichtlich Optimierung der kommunalen Intermodalität, um die Gesamtheit der Maßnahmen aus den Plänen zu bündeln und effizient zu gestalten.

Des Weiteren wurden diese Pläne bezüglich ihrer Schnittstellen zum Themengebiet der intermodalen Mobilität untersucht. Als Ergebnis kann herausgestellt werden, dass besonders ältere Planwerke diese Thematik noch nicht berücksichtigt haben. Insbesondere konnte durch diese Analyse noch einmal verdeutlicht werden, dass die Notwendigkeit einen Verkehrsentwicklungsplan auszuschreiben von großer Bedeutung war, um ein übergeordnetes und verknüpfendes Planwerk zu schaffen. Aus Sicht des Forschungsprojekts sollten hierbei die Themen Wegführung bzw. Beschilderung, intermodale Schnittstellen, umweltschonende Mobilität und Sharing-Angebote berücksichtigt werden.

AP 2: Fachliche Grundlagenermittlung

Die fachliche Grundlagenermittlung beinhaltete die Literaturrecherche, Recherche von Referenzprojekten sowie die Identifikation von Gestaltungsparametern anhand einer prototypischen intermodalen Wegeketten.

Die Recherche legte den Fokus auf die Identifizierung von Best-Practice-Beispielen sowie die Frage, inwieweit gestalterische Fragen in Planwerken oder der verkehrsplanerischen Fachliteratur berücksichtigt werden. Bei der Recherche wurden unter anderem folgende Werke eingehend geprüft:

- *FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- u. Verkehrswesen: Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr (2017); Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (2009) (u. a.).*
- *Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilitätsstationen NRW.*
- *Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt.*
- *ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (2020): Das Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt Wiesbaden.*
- *Stadt Offenburg, Mathias Kassel, Stabstellenleiter „Mobilität der Zukunft“ (2018): Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung, Vorhabenbeschreibung.*

Bei der weiterführenden Recherche wurden folgende Referenzprojekte gesichtet und untersucht:

- *Einfach mobil, Offenburg*
- *regiomove, Karlsruhe*
- *Jelbi, Berlin*

- *DVB MOBI, Dresden*
- *mobil.punkt, Bremen*
- *MoBiel, Bielefeld*
- *Leipzig mobi*
- *Switch, Hamburg*
- *tim, Graz*

Studien und Handbücher zur Planung und Gestaltung von multi- und intermodaler Mobilität, insbesondere zu Mobilitätsstationen und -verknüpfungspunkten, weisen zwar auf die Notwendigkeit der Gestaltung beispielweise hinsichtlich ihrer stadträumlichen Wirkung hin, beschränken sich hier aber wesentlich auf funktionale Aspekte wie Erkennbarkeit und Zugänglichkeit, mit Einschränkungen wird noch die symbolische Wirkung im stadträumlichen Gefüge diskutiert. Allerdings werden keine eindeutigen Empfehlungen abgegeben, noch kann von einer systematischen Ausarbeitung der gestalterischen Anforderungen gesprochen werden (vgl. BBSR 2015; Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015). Die Leitlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) benennen bei der Planung und Gestaltung von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV 2009) wichtige Aspekte der Gestaltungsqualität wie die Aufenthaltsqualität, die auch in ihrer symbolischen Wirkung sowie hinsichtlich ihres öffentlichen Charakters thematisiert wird. Außerdem werden das Sicherheitsempfinden (subjektive Sicherheit) und damit einhergehend auch das für die soziale Akzeptanz wichtige Bedürfnis nach Privatheit benannt. Zudem thematisiert die FGSV (2009) die wichtigen funktionalen Voraussetzungen wie die Barrierefreiheit sowie die Bedeutung von Information und Orientierung als Zugangsvoraussetzung bei der Nutzung von Verknüpfungsanlagen. Sie verweist auch darauf, dass es sich zumeist um zentrale Orte des Stadtlebens handelt, die in ihrer ästhetischen Qualität und symbolischen Wirkung Identifikationsangebote formulieren.

Diese zentralen Aspekte wurden berücksichtigt und konsequent aus der Perspektive der Nutzenden konzeptionell weiterentwickelt und bildeten einen wichtigen Beitrag für eines dann 2021 von der HfG Offenbach mit der Forschungsgruppe Mobilitätsdesign entwickelten Modells mit Leitbegriffen: Das „Offenbacher Modell menschbezogener Mobilitätsgestaltung“ (veröffentlicht 2023); s. AP 6.

Die von der Forschungsgruppe der HfG Offenbach Ende 2020 identifizierten Leitbegriffe (beteiligt waren neben den am BMBF-Projekt Beteiligten Lehrende sowie Forscher*innen des LOEWE SP IDG) wurden auf die Analyse der o. g. Mobilitätsstationen angewandt, um sich hier eine erste Übersicht der Defizite aus Nutzendensicht zu verschaffen. Auf Grund des knappen Bearbeitungszeitraums und personellen Ressourcen sowie den pandemiebeschränkten Einschränkungen (auch durch Erkrankung von Mitarbeitenden) konnte diese Analyse aber nicht in einer ausreichenden Tiefe durchgeführt, sodass die Ergebnisse nur eingeschränkt verwertet werden konnten.

AP 4: Ermittlung Nutzerbedürfnisse

Die Ermittlung der Nutzerbedürfnisse wurde mit Hilfe einer webbasierten Nutzendens-Befragung durchgeführt. Dazu wurde das externe Büro für Öffentlichkeitsarbeit „urban media project GmbH“ beauftragt. Auf Grundlage der vorangegangenen Gremiensitzungen sowie der Grundlagenarbeit beider Projektpartner, wurde in gemeinsamen Sitzungen ein Fragenkatalog entwickelt, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Offenbacherinnen und Offenbacher abfragen

sollte. Im Fokus der Befragung standen zum einen die Nutzungsgewohnheiten entsprechend der verschiedenen Modalitäten, die Nutzung von Apps zur Navigation und für Mobilitätsangebote, sowie das Mobilitätsverhalten während der Corona-Krise.

Die technische Umsetzung sowie die Auswertung der Antworten übernahm ein externer Dienstleister.

Die Umfrage wurde zwischen 14.10.2020 und 31.11.2020 in digitaler Form veröffentlicht. Durch das bewerben auf verschiedenen sozialen Medien sowie im Newsletter der Stadt Offenbach haben insgesamt 414 Personen an der Umfrage teilgenommen.

Haupterkenntnisse waren, dass ein Großteil der Befragten seit der Corona-Pandemie weniger den ÖPNV genutzt hat und vermehrt auf individuelle Mobilität in Form von Pkws oder das Fahrrad zurückgegriffen hat. Ebenso wurde noch einmal verdeutlicht, dass weiterhin ein digital-gap zwischen jungen und älteren Menschen liegt. So nimmt beispielsweise mit zunehmenden Alter die Bereitschaft ab, mobile Apps für die Nutzung von Sharing-Angeboten oder dem Kauf von Fahrkarten zu verwenden. Auch war für die Entwicklung des Gestaltungskonzepts für intermodale Mobilität die Bereitschaft des Zufußgehens ein wichtiger Faktor. Wie hoch ist die Bereitschaft bei der Bevölkerung um verschiedene Mobilitätsangebote fußläufig zu erreichen? Hierbei gab es mit steigendem Alter eine höhere Bereitschaft auch größere Distanzen zu Fuß zurückzulegen. Die Zusammenfassung der Ergebnisse sind im Anhang zu finden.

AP 5: Aufbau Arbeitskonzept Steuerung / Mobilitätsmanagement

Die Entwicklung des Arbeitskonzepts zur Steuerung und des Mobilitätsmanagements musste durch die pandemiebedingte Verkürzung des ursprünglichen Arbeitsprogramms eingekürzt werden.

Als Ergebnis aus diesem Arbeitspaket ging die Notwendigkeit hervor, für eine mögliche zweite Phase des Projekts einen Leitfaden für intermodale Mobilität in Offenbach zu erstellen. Dieser soll alle relevanten Planwerke bezüglich ihrer intermodalen Ausrichtung evaluieren und Chancen und Hemmnisse offenlegen. Dieser Leitfaden soll auch in Hinblick auf die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans die Vorarbeit leisten, inter- und multimodale Mobilität als feste Säule in der künftigen Verkehrsplanung der Stadt Offenbach zu etablieren.

Des Weiteren wurden in unter diesem Arbeitspaket verschiedene amtsinterne Aufgaben übernommen, welche dem Aufgabengebiet des Mobilitätsmanagements zuzuordnen sind. So wurde beispielsweise die Gremienarbeit bei der AG Digitalisierung übernommen, die Teilnahme an der Projektsteuerungsgruppe des NVP Offenbach wahrgenommen sowie bei den verschiedenen Sitzungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet teilgenommen. Auch konnte die Vorarbeit, wie beispielsweise die Erstellung des Leistungsbildes und die Einwerbung der Förderung für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Offenbach gestartet werden.

AP 6: Aufbau Arbeitskonzept Gestaltung

Im Fokus vom Arbeitspaket 6 stand die Auswertung der Onlinebefragung sowie davon abgeleitet die Entwicklung von nutzerorientierten Designszenarien sowie Gestaltungsprinzipien.

Folgende Grundsätze wurden in dem Arbeitskonzept festgehalten:

- Die Gestaltung ist inklusiv (Universal Design); anknüpfend an die kommunale Verantwortung in der öffentlichen Daseinsvorsorge muss ein intermodales und umweltschonendes Mobilitätssystem für alle zugänglich und benutzbar sein.

- Dies betrifft auch wesentlich die Nutzenden, die keinen Zugang zum mobilen Internet haben und damit die Vorteile digital miteinander verknüpfter Mobilitätsangebote auf einer Wegkette (MaaS) nicht nutzen können. Kurz: auch analog muss das intermodale Mobilitätssystem noch nutzbar/verständlich sein.

In der weiteren Analyse wurde festgestellt, dass die Mobilitätsangebote in Offenbach funktionale Verknüpfungsmängel bezüglich Information und Orientierung aufweisen, aber auch Defizite betreffend Zugänglichkeit und Gebrauchstauglichkeit auf. Sowohl im physischen Raum als auch bei digitalen Angeboten bilden diese die Zugangsvoraussetzungen zu den Mobilitätsangeboten. Diese werden nicht kohärent als zusammenhängende Angebote vermittelt und entsprechend von den Nutzenden nicht intuitiv als intermodales Mobilitätssystem erfahren (Erkennbarkeit). Wichtige sozio-emotionale und symbolisch-emotionale Faktoren, die die Erfahrung in öffentlich und gemeinschaftlich genutzten Räumen bestimmen, werden nur unzureichend berücksichtigt (u. a. gefühlte Sicherheit, Aufenthalts- und Erlebnisqualität, Wertigkeit sowie symbolische Bedeutung und Identität). Unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse wurden Gestaltungsdefizite des intermodalen Mobilitätssystems identifiziert. Dazu wurden intermodale Mobilitätssysteme bzw. Verknüpfungspunkte vergleichend analysiert. Best Practice-Beispiele der Gestaltung intermodaler Mobilität wurden auf ihre Übertragbarkeit hin geprüft und konzeptionell aufgenommen. Als grundlegendes Problem wurde erkannt, dass es derzeit kein übergreifend und vollumfänglich gestaltetes intermodales Mobilitätssystem gibt, zahlreiche Best Practice-Beispiele berücksichtigen jedoch Teilaspekte. Um ein kohärent gestaltetes, systemisch ausgerichtetes und übertragbares Mobilitätssystem zu erreichen, wurde das „Offenbacher Modell“ (Forschungsschwerpunkt LOEWE SP IDG/HfG Offenbach) als konzeptioneller Ansatz entwickelt.

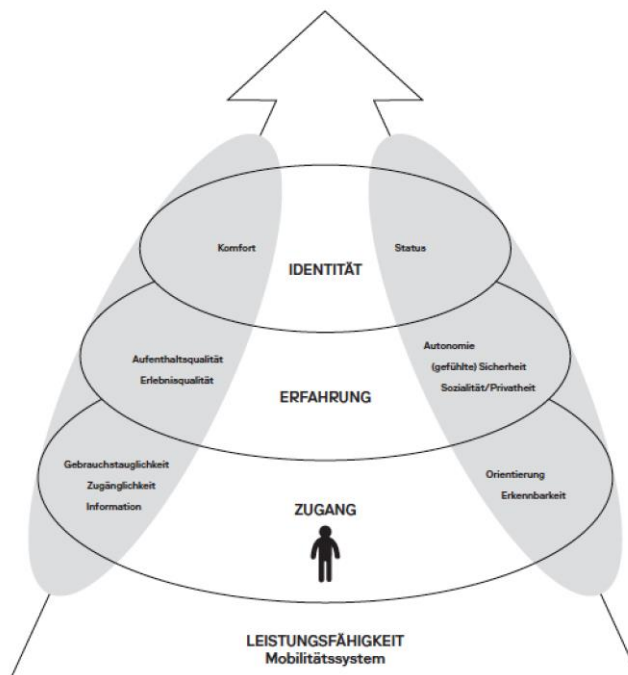


Abbildung 5: Offenbacher Modell, eigene Darstellung

Es ist stufenartig aufgebaut (Zugang > Erfahrung > Identität) und ermöglicht differenziert die unterschiedlichen Bedürfnisse (subsummiert unter 12 Leitbegriffen) von Nutzenden in die Gestaltung zu integrieren. Daraus lassen sich anwendungsorientiert Gestaltungsleitlinien ableiten. Grundsätzlich ist die Gestaltung inklusiv ausgerichtet (Universal Design); anknüpfend an die kommunale Verantwortung in der öffentlichen Daseinsvorsorge muss ein intermodales und umweltschonendes Mobilitätssystem für alle zugänglich und benutzbar sein. Auch den Nutzenden, die kein Smartphone haben, muss der Zugang zum mobilen Internet und damit zu digital miteinander verknüpfter Mobilitätsangeboten auf einer Wegkette ermöglicht werden. Als Mindestanforderung müssen hier die nicht digitalgestützten Mobilitätsangebote auch intermodal optimal nutzbar sein. Die Einbindung in die digitale Verknüpfung (MaaS) soll durch die Einbindung in die bestehenden digitalen Angebote des RMV erreicht werden. Der RMV als regionaler Zusammenschluss der öffentlichen kommunalen Verkehrsbetreiber entwickelt eine digitale Mobilitätsplattform, die alle Kooperationspartner (öffentliche und private) zusammenfasst. Die Plattform wird in die Vers. 3.0 der weiterentwickelten RMV-App eingebunden. Mit dem RMV findet eine enge Abstimmung bezüglich der Einbindung des zu entwickelnden kommunalen Gestaltungskonzepts statt, um eine Kohärenz der Informationsvermittlung auf der analogen wie digitalen Ebene zu gewährleisten (s. LOL). Die Verknüpfung von digitaler und analoger Ebene orientiert sich an der Karlsruher Lösung (regiomove).

AP 7: Zusammenführung der Arbeitskonzepte + AP 8: Validierung Konzept + AP 9: Vorbereitung Phase 2

In den Arbeitspaketen 7, 8 und 9 wurden die erzielten Ergebnisse beider Projektpartner gemeinsam diskutiert und validiert. Dies geschah zum einen im Rahmen des kleinen Reallabors mit den Teilnehmenden der Steuerungsgruppe sowie intern in mehreren Sitzungen beider Projektpartner. Um die Zusammenarbeit auch über die erste Projektphase hinaus zu gewährleisten, wurden LOIs von verschiedenen Aufgabenträgern und Praxispartnern angefertigt (siehe Anhang).

AP 10: Veröffentlichung:

Von einer Publikation der Auswertung der untersuchten Mobilitätsstationen in Form einer Arbeitsstudie durch die HfG Offenbach wurde abgesehen, weil hier die nötige empirische Validität nicht gegeben war. Nichtsdestotrotz konnten hier wesentliche Defizite identifiziert werden und bei der Ausarbeitung der oben beschriebenen Modellbildung berücksichtigt werden. Die im Rahmen der Phase 1 des ‚InterMoDe‘-Projekts durchgeführte Untersuchung stellt einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Modells dar. Das „Offenbacher Modell menschbezogener Mobilitätsgestaltung“ ist im Open Access im Januar 2023 veröffentlicht worden (doi.org/10.1515/9783868597936-004)

2.2 Die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Die Zuwendung des Fördergebers BMBF wurde zum Großteil für Personalmittel beider Forschungspartner verwendet.

Bei der Stadt Offenbach wurde eine volle Fachplanungsstelle zum 15.06.2020 befristet besetzt. Zu den Aufgaben gehörten unter anderem die Abwicklung der Förderung mit dem Fördergeber bzw. dem Projektträger, Verfassen von Anträgen und Berichten, Verwaltung der Finanzmittel, Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung von Sitzungen, Beauftragungen sowie die inhaltliche Bearbeitung der Projektziele.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung wurde bei der Hochschule für Gestaltung eine halbe Stelle zum 15.07.2020 geschaffen. Zu den Aufgaben gehörten unter anderem die

fachliche und inhaltliche Bearbeitung des Projekts, das Verfassen von Berichten sowie die Vorbereitung und Durchführung von Berichten.

Als weitere Kostenstelle wurde für die Veröffentlichung und Auswertung der Onlinebefragung ein externes Büro beauftragt.

2.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Die zur Durchführung des beantragten FuE-Projekts benötigten Mittel sind im kommunalen Haushalt nicht eingestellt, daher ist das Projekt ohne Förderung nicht zu realisieren. Die Stadt Offenbach steht seit 2013 unter dem Schuttschirm des Landes Hessen. Der Konsolidierungsvertrag war die Bedingung für Haushaltsgenehmigungen seitens der Kommunalen Finanzaufsicht. Die Stadt Offenbach hat zudem nicht die personellen Ressourcen, um ein entsprechendes Projekt durchzuführen und war daher auf die beantragte Stelle zur Projektdurchführung angewiesen.

2.4 Der voraussichtliche Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

Die Stadt Offenbach will zusammen mit ihren Praxispartnern als auch mit der HfG Offenbach das entwickelte Konzept schrittweise umzusetzen. Dazu wurde die Fortführung und Weiterentwicklung des Verkehrsmanagementplan aus dem Jahr 2007 in die Wege geleitet. Mit dem neu zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplan, soll eine alltagsgerechte, umweltschonende und nachhaltige Mobilität für diese und künftige Generationen in Offenbach geschaffen werden. Die Ergebnisse des Projekts sind in die Vorplanungen bereits eingeflossen und haben einen wichtigen Baustein für die Antragsstellung und Ausschreibung des Verkehrsentwicklungsplans geleistet.

Der Reallabor-Ansatz garantierte den Aufbau tragfähiger Austauschstrukturen zwischen den beteiligten Partnern; die Einbindung der Stadtgesellschaft wurde als wesentlicher Ansatz zur Akzeptanzförderung gesehen. Die wissenschaftliche Begleitforschung sichert neben Reflexion und Evaluation der entwickelten Gestaltungsmaßnahmen auch die Extrahierung übertragbarer Leitlinien bei der Gestaltung intermodaler Mobilitätssysteme, die von anderen Kommunen zukünftig genutzt werden können. Die Entwicklung ist Teil der Phase 2. Die dafür grundlegende Modellbildung mit seinen Leitbegriffen ist 2023 erfolgt; hier flossen bereits wichtige Untersuchungsergebnisse aus Phase 1 ein.

Die Zusammenarbeit von Designinstitut Mobilität und Logistik (DML) der HfG Offenbach und der Stadt Offenbach bildet die Grundlage für weitere umsetzungsorientierte Forschungsprojekte im Bereich des Mobilitätsdesigns und unterstützt die Kommune bei der Entwicklung eines umweltverträglichen Verkehrssystems (Verkehrswende) durch die wissenschaftliche Expertise.

Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Es wird eine Umsetzung des in Phase 2 entwickelten Konzepts in Phase 3 angestrebt. Es wird davon ausgegangen, dass durch die zusammen mit dem wissenschaftlichen Partner und bereits in Phase 1 durchgeführten und in Phase 2 weitergeführten Reallabore mit Vertretern der Stadtgesellschaft und Praxispartnern eine wichtige Grundlage für den in Phase 3 durchzuführenden Transformationsprozess bilden. Die insgesamt persönliche Ansprache von Teilnehmenden unterschiedlicher sozialer Milieus aus der Stadtgesellschaft sowie von Praxispartnern in den Reallaboren unterstreicht die Ernsthaftigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Vorgehens, die Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure und die Berücksichtigung ihrer Anliegen stärkt die Glaubwürdigkeit des Konzepts und seine Akzeptanz in der

Stadtgesellschaft. Die Ko-Kreation von Gestaltungskonzepten zur Verbesserung der Nutzung des kommunalen intermodalen Verkehrssystems und die dabei stattfindende Ko-Produktion von handlungsleitendem Wissen ermöglicht die Aktivierung und die Integration unterschiedlicher gesellschaftlicher Akteure und bietet die Chance, die hohe Komplexität des Untersuchungsgegenstands transparent zu machen und in die gesellschaftliche Praxis zu tragen und zu verankern. Das konkrete Gestalten von Lösungen und ihre Vermittlung in Testsituationen und Experimenten im Rahmen der Reallaborforschung generiert ein neues Wissen, wie sozial-ökologischer Wandel ablaufen und gestaltet werden kann, warum er notwendig ist (Orientierungswissen) und wie er gestaltet werden kann (Transformationswissen).

2.5 Der während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordenen Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Das Vorhaben fügte sich hervorragend in die Forschungsaktivitäten der HfG Offenbach/Designinstitut für Mobilität und Logistik ein. Es wurden nachhaltige Effekte für die Entwicklung des Forschungsschwerpunkts Mobilitätsdesign an der Hochschule für Gestaltung Offenbach erzielt (bezogen auf Phase 1 als auch in der laufenden Phase 2). Die Zusammenarbeit von Kommune und Hochschule wurde intensiviert.

Die Analyse bestehender Gestaltung intermodaler umweltverträglicher Verkehrsangebote hinsichtlich Zielgruppenspezifität und Nutzerorientierung unter Berücksichtigung funktionaler und emotionaler Faktoren wurde in Phase 1 begonnen und wird z. Zt. In Phase 2 fortgeführt mit dem Ziel der Systematisierung und Auswertung hinsichtlich Übertragbarkeit.

Die Ko-Kreation in Reallaboren unter Einbeziehung von Nutzenden, Praxispartnern und kommunalen Vertretern wurde in Phase 1 bereits erfolgreich durchgeführt; die unterschiedlichen Akteure aus Wirtschaft (IHK; städt. Verkehrsbetriebe), Wissenschaft (HfG) und Kommune haben sich in Phase I auf eine gemeinsame Zieldefinition verständigt.

2.6 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses

Siehe hierzu Kapitel 2.1, zu AP 10 / Veröffentlichung:

Vöckler, Kai und Eckart, Peter. "Das Offenbacher Modell: Menschbezogene Mobilitätsgestaltung". Mobility Design: Die Zukunft der Mobilität gestalten. Band 2: Forschung, herausgegeben von Kai Vöckler, Peter Eckart, Martin Knöll, Martin Lanzendorf, Berlin, Boston: JOVIS Verlag, 2023, S. 32-49. <https://doi.org/10.1515/9783868597936-004>

Literaturverzeichnis

Anable, J., Gatersleben, B. (2005): All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. In: Transportation Research. Part A, Policy and Practice, 39 (2-3), 163–181

Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (Hrsg.) (2018): Forschungsagenda Nachhaltige urbane Mobilität. Bonn.

Bürdek, B. (2005): Design. Geschichte, Theorie und Praxis der Produktgestaltung, Basel: Birkhäuser

Eckart, P. / Vöckler, K. (2018): Design your Mobility! Die zukünftige Mobilität gestalten. In: Christian Holl, Felix Nowak, Kai Vöckler, Peter Cachola Schmal (Hg.): Rhein-Main – Die Region leben. Die Neugestaltung einer Metropolregion, Berlin: Wasmuth, 158-167

Eckart, P.; Vöckler, K. (2019): A Brief Introduction to Mobility Design. In: Knöll, M.; Halblaub Miranda, M.; Vasquez Fauggier, G. (Hg.): Universal Design in Urban Mobility Systems, Darmstadt: TUPrints

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (**FGSV**) (Hg.): Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2009

Dies. (Hg.): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr. Köln 2020.

Götz, K. / Deffner, J. (2009): Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt – praktische Schritte zur Veränderung. In: Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis, Hrsg. BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 39-52. Bonn: BMVBS

Götz, K. / Deffner, J. / Klinger, T. (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen - Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Schwedes, O. / Canzler, W. / Knie, A. (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik, 2. Auflg., Springer VS: Wiesbaden, 781–804

Hofmann, D. (2019): Förderung einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl durch die Emotionalisierung angebotsseitiger Infrastruktur - Eine verkehrswissenschaftliche Analyse unter Berücksichtigung von designorientierten und psychologischen Einflussfaktoren [Ph.D. Thesis]. Darmstadt: TUPrints. <http://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/8353/>

Hunecke, M. (2000): Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Heidelberg: Asanger

Hunecke, M. (2015): Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung. Wiesbaden: Springer VS

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Offenbach am Main. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin, Seite 24

Krippendorf, K. (2006): The Semantic Turn. A New Foundation for Design. Boca Raton. London, New York: Taylor&Francis

Pripfl, J. / Aigner-Breuss, E. / Fördös, A. / Wiesauer, L. (2010): Verkehrsmittelwahl und Verkehrsinformation. Emotionale und kognitive Mobilitätsbarrieren und deren Beseitigung

mittels multimodalen Verkehrsinformationssystemen. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schwedes, O. / Sternkopf, B. / Rammert, A. (2017): Mobilitätsmanagement. Möglichkeiten und Grenzen

verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement. Berlin.

Steffen, D. (Hg.) (2000): Design als Produktsprache. Der „Offenbacher Ansatz“ in Theorie und Praxis, Frankfurt/M.: form

Steg, L. (2005): Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. In: Transportation Research. Part A, Policy and Practice, 39, 147– 162

Vöckler, Kai und Eckart, Peter. "Das Offenbacher Modell: Menschbezogene Mobilitätsgestaltung". Mobility Design: Die Zukunft der Mobilität gestalten. Band 2: Forschung, herausgegeben von Kai Vöckler, Peter Eckart, Martin Knöll, Martin Lanzendorf, Berlin, Boston: JOVIS Verlag, 2023, S. 32-49. doi.org/10.1515/9783868597936-004

DLR Projektträger,
Umwelt und Nachhaltigkeit, UN-SOF
Heinrich-Konen-Str. 1
53227 Bonn

hochschule für gestaltung
offenbach am main
schlossstraße 31
63065 offenbach am main
fon +49(0)69.800 59-0
fax +49(0)69.800 59-109
www.hfg-offenbach.de

der präsident
fon +49(0)69.800 59-102
praesidium@hfg-offenbach.de

12. August 2019

Letter of Intent
BMBF-Antrag »InterMode: Gestaltung des kommunalen intermodalen
Mobilitätssystems« der Stadt Offenbach am Main

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

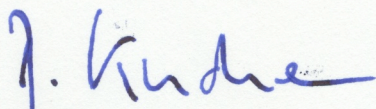
die Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach unterstützt als wissenschaftlicher Partner den Antrag der Stadt Offenbach zum Thema »InterMode: Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems« beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).

Die Designforschung in Mobilitätssystemen zur Entwicklung multimodaler, umweltfreundlicher Mobilität ist aus unserer Sicht von großer Bedeutung für die Entwicklung nachhaltiger Konzepte zur Beförderung einer klimafreundlichen Mobilität. Gerne unterstützen wir die Ausarbeitung eines Gestaltungskonzepts für ein nachhaltiges intermodales Verkehrssystem in der Stadt Offenbach.

Mit diesem Schreiben drücken wir unser großes Interesse an dem geplanten Forschungsvorhaben aus. Für den Themenbereich einer nutzerzentrierten, individuelle Bedürfnisse berücksichtigenden Gestaltung von Mobilitätsräumen mit seinem Fokus auf die symbolisch-emotionalen Faktoren bei der Gestaltung intermodaler Mobilität sehen wir einen hohen Forschungsbedarf. Die wissenschaftliche Studie im Rahmen der Phase 1 des beantragten Forschungsvorhabens als auch die weitere wissenschaftliche Bearbeitung der Gestaltungsanforderungen im Rahmen der Phase 2 würden wir gerne durchführen. Die Betreuung der wissenschaftlichen Bearbeitung würden Prof. Dr. Kai Vöckler und Prof. Peter Eckart, Designinstitut für Logistik und Mobilität der HfG Offenbach, leisten.

Wir wünschen der Antragsstellung viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Bernd Kracke
Präsident

Stadtverwaltung Offenbach
Amt 60
z. Hd. Herr Benjamin Gorol
63061 Offenbach am Main



STADT HANAU

Telefon: (0 61 81) 2 95-3 55
Telefax: (0 61 81) 2 95-3 26
E-Mail: thomas.morlock@hanau.de
Zimmer: 3.18
Datum: 20.11.2020

Letter of Intent

Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)«
BMBF Förderlinie »MobilitätsWerkStadt 2025«

Sehr geehrter Herr Gorol,

die Stadt Hanau unterstützt als Partnerkommune die Stadt Offenbach am Main mit ihrer Forschungspartnerin HfG Offenbach bei dem Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« in der BMBF Förderlinie »MobilitätsWerkStadt 2025«.

Wir sehen einen hohen Forschungsbedarf bei der Entwicklung von Planungs- und Gestaltungskonzepten zur Förderung umweltfreundlicher, multimodaler Mobilität. Die Ausrichtung des beantragten Forschungsprojekts auf die Entwicklung von Gestaltungsleitlinien durch das Designinstitut Mobilität und Logistik der HfG Offenbach zur Stärkung intermodaler umweltschonender Mobilität bewerten wir als sehr notwendig und wichtig, um die Akzeptanz bei den Nutzenden zu erreichen.

Wir sind aktuell damit befasst in einer fachämterübergreifenden Arbeitsgruppe mit externer Begleitung ein Mobilitätsbild als strategische Grundaussage zu einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Hanau zu erarbeiten. Wir sehen hier hervorragende Möglichkeiten, die von der HfG Offenbach in Zusammenarbeit mit der Stadt Offenbach entwickelten Gestaltungsleitlinien mit einfließen zu lassen. Das im beantragten Forschungsprojekt zu entwickelnde Konzept kann eine passende Ergänzung zu unseren eigenen Planungen liefern.



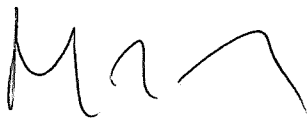
Die Stadt Hanau steht grundsätzlich gerne als Partnerkommune zur Verfügung.

Wir unterstützen das Forschungsprojekt

- mit der Eingabe städtischer Interessen und Fragestellungen im gesamten Projektverlauf
- mit der Beteiligung an Arbeitstreffen des Reallabors insoweit sie den Transfer des Gestaltungskonzepts des intermodalen Mobilitätssystems betreffen
- mit der Benennung einer Fachperson (Stadtverwaltung) als Ansprechpartner
- mit der Expertise zur Identifikation von Planungs- und Gestaltungserfordernissen
- mit der Expertise zur Erarbeitung der Policy Implications (Steuerungsbedarfe)

Mit diesem Schreiben drücken wir unser ausdrückliches Interesse an dem geplanten Forschungsvorhaben aus. Die Designforschung zur nutzerorientierten Gestaltung umweltfreundlicher multimodaler Mobilität stellt für uns eine wichtige Unterstützung bei der Entwicklung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems dar.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Morlock', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Thomas Morlock
Stadtrat



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

An die
Stadtverwaltung Offenbach am Main
Amt 60
Benjamin Gorol
63061 Offenbach am Main

Der Erste Beigeordnete

Unser Zeichen: ko/kg

Ansprechpartner: Georgios Kontos
Stabsstelle Mobilität
Telefon: +49 69 2577-1585
Telefax: +49 69 2577-1911
kontos@region-frankfurt.de

Frankfurt, 27. November 2020

Absichtserklärung / Letter of Intent

zum Projektantrag *Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)*
der BMBF Förderlinie „MobilitätsWerkStadt 2025“

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain unterstützt sein Verbandsmitglied Stadt Offenbach am Main und deren Forschungspartnerin HfG Offenbach bei dem Projektantrag „*Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)*“ in der BMBF Förderlinie „MobilitätsWerkStadt 2025“. Bei diesem soll ein übergreifendes Gestaltungskonzept zur Einbindung intermodaler Mobilität in das kommunale Verkehrssystem entwickelt werden. Das Ziel ist die Förderung der Akzeptanz intermodaler Mobilität sowie der Einbindung des intermodalen Mobilitätssystems in das kommunale Verkehrssystem u.a. durch den Aufbau einer kommunalen Verkehrssystemdatenbank und der Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Die Ergebnisse sollen in einem Handbuch „Gestaltungsleitlinien“ publiziert werden.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts mit derzeit 75 Mitgliedskommunen. Er besteht zur Förderung und Sicherung einer geordneten Entwicklung und zur Koordinierung der kommunalen Zusammenarbeit in der Region FrankfurtRheinMain. Seine Hauptaufgaben sind die Aufstellung, Änderung und Aufhebung des Flächennutzungsplans sowie des Landschaftsplans für das Verbandsgebiet.

Wir befürworten nachdrücklich den Projektantrag zur Entwicklung neuer Formen der Prozesssteuerung und der Gestaltung umweltfreundlicher, multimodaler Mobilität. Die Entwicklung von Gestaltungsleitlinien durch das Designinstitut Mobilität und Logistik der HfG Offenbach zur Stärkung intermodaler umweltschonender Mobilität sehen wir als eine wichtige Grundlage zur Förderung neuer vernetzter Mobilität. Wir sehen hier eine

hervorragende Möglichkeit, diese mit den Maßnahmen der Ende November 2020 veröffentlichten Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain zu verknüpfen.

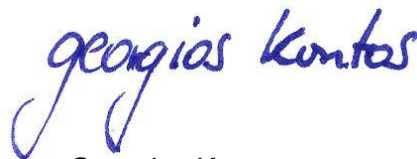
Gerne unterstützen wir das Vorhaben mit

- der Benennung einer/s Ansprechpartners/Ansprechpartnerin
- der Beteiligung an Arbeitstreffen des Reallabors insoweit sie den Transfer des Gestaltungskonzepts des intermodalen Mobilitätssystems betreffen
- der Eingabe regionaler Aspekte und Fragestellungen im gesamten Projektverlauf
- mit unserer Expertise zu den Themenbereichen GIS und Regionale Planungsebene

Mit freundlichen Grüßen



Rouven Kötter
Erster Beigeordneter & Mobilitätsdezernent



Georgios Kontos
Stabsstellenleiter Mobilität

Absichtserklärung zur Zusammenarbeit

im Projekt

„Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)“

als assoziierter Partner

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5

65719 Hofheim am Taunus

und

Stadt Offenbach am Main

mit der

Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach

Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)«

BMBF Förderlinie »»MobilitätsWerkStadt 2025«

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist einer der größten deutschen Verkehrsverbünde. Gesellschafter sind das Land Hessen und 15 Landkreise und 11 Städte, zu denen auch die Stadt Offenbach am Main gehört. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund unterstützt das beantragte Forschungsprojekt »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach.

Wir sehen einen hohen Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität. Für die Akzeptanz umweltfreundlicher, intermodaler Mobilität ist aus unserer Sicht eine hohe Gestaltungsqualität von sehr großer Bedeutung. Aus diesem Grund arbeitet der Rhein-Main-Verkehrsverbund bereits mit dem LOEWE Forschungsprojekt IDG (Konsortialführer HfG Offenbach) bei der Designforschung zur Förderung umweltfreundlicher, multimodaler Mobilität zusammen.

Die im Projektantrag formulierte Zielsetzung der Entwicklung eines übertragbaren Konzepts zur Gestaltung eines intermodalen Mobilitätssystems sehen wir als einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des Angebots umweltschonender Mobilität an. Die Entwicklung eines die Mobilitätsangebote übergreifenden Informations- und Orientierungssystems bewerten wir sehr positiv, da dies den Zugang für unsere Fahrgäste erheblich erleichtert. Eine Verknüp-

fung mit der Entwicklung der RMV-Mobilitätsplattform und der Einbindung in die RMV-App sehen wir als sinnvoll an und unterstützen Abstimmungen im Rahmen des Forschungsprojekts.

Die Entwicklung von Gestaltungsleitlinien für Mobilitätsknotenpunkte aufbauend auf den Planungsleitlinien (Musterbahnhof RNVP) im beantragten Forschungsprojekt unterstützen wir ausdrücklich. Dies knüpft an die bereits gute Zusammenarbeit mit der Stadt Offenbach am Main und der HfG Offenbach bei der Weiterentwicklung von Knotenpunkten wie Offenbach-Marktplatz und Offenbach Hauptbahnhof an. Den innovativen Einsatz von VR-Technologien zur wissenschaftlich gestützten Ermittlung von Nutzerbedürfnissen halten wir für sehr innovativ und er stellt aus unserer Sicht einen wichtigen und zentralen Beitrag zur Weiterentwicklung von Mobilitätsknotenpunkten dar.

Wir unterstützen das Forschungsprojekt

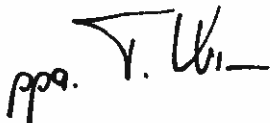
- mit der Expertise zur Identifikation von Planungs- und Gestaltungserfordernissen
- mit der Benennung einer Fachperson unseres Hauses als Ansprechpartner
- mit der Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Workshops)

Der RMV kann einen Arbeits- und Unterstützungsaufwand von insgesamt maximal zwei Mannmonaten zur Verfügung stellen. Alle gewonnenen Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt stehen dem RMV kostenfrei und ohne Auflagen jederzeit zur Verfügung und sollen zu einer späteren nachhaltigen Verwertung dienen.

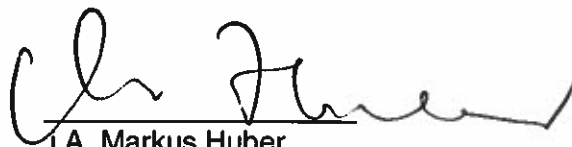
Das Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main mit der HfG Offenbach deckt mit seinem nutzerzentrierten Forschungsansatz einen wichtigen Bedarf bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ab. Daher wünschen wir der Antragstellung viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Die Absichtserklärung verpflichtet nicht zu einem Vertragsabschluss. Der RMV bestätigt jedoch mit der Unterschrift die Ernsthaftigkeit der Kooperation.

Hofheim a. Ts., den 30.11.2020



ppa. Thomas Kern
Geschäftsbereichsleiter



i.A. Markus Huber
Bereichsleiter



NiO GmbH · Hebestraße 14 · 63065 Offenbach a.M.

Stadtverwaltung Offenbach
Amt 60
z.Hd. Benjamin Gorol
63061 Offenbach am Main

Ansprechpartner/in	Bereich	Durchwahl	E-Mail	Datum
Klaus Pormetter	Qualitätsmanagement u. Verkehrsorganisation	069 840004- 806	klaus.pormetter@nio-of.de	25.11.2020

Letter of Intent

Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems
(InterMoDe)«
BMBF Förderlinie »»MobilitätsWerkStadt 2025«

Die NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH unterstützt das beantragte Forschungsprojekt »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach. Wir sehen einen hohen Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität. Die beantragte Forschung stellt für uns einen wichtigen Beitrag bei der Integration intermodaler Mobilitätsknotenpunkte in das kommunale Verkehrssystem dar.

So erreichen Sie uns:
Haltestelle Hebestraße
Bus 102
Haltestelle OF-Ost
Bus 103, 106, 107, 120
S-Bahn S1, S2, S8, S9

Die im Projektantrag formulierte Zielsetzung der Entwicklung eines übertragbaren Konzepts zur Gestaltung des intermodalen Mobilitätssystems sehen wir als einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des Angebots umweltschonender Mobilität (Verkehrswende). Insbesondere die Entwicklung eines die Mobilitätsangebote übergreifenden Informations- und Orientierungssystems bewerten wir sehr positiv, da dies den Zugang für Nutzende erheblich erleichtert.

**RMV-Mobilitätszentrale
Im OF InfoCenter**
Salzgäßchen 1
63065 Offenbach am Main
Tel. 069 840004-800
Fax 069 840004-9800
Haltestelle Marktplatz
Bus 101, 103, 104, 105, 106
108, 120, 551, OF30, F41, X83
S-Bahn S1, S2, S8, S9

Wir unterstützen das Forschungsprojekt
- mit der Expertise zur Identifikation von Planungs- und
Gestaltungserfordernissen

NiO - Nahverkehr in Offenbach GmbH
Hebestraße 14
63065 Offenbach am Main

Tel: 069 840004-801
Fax: 069 840004-9811
info@nio-of.de
http://mobilitaet.soh-of.de

Geschäftsführerin: Anja Georgi
Aufsichtsratsvorsitzende: Stadträtin Sabine Groß
Sitz: Offenbach am Main
Registergericht: Offenbach am Main
Handelsregisternummer: 5 HRB 42462

Städtische Sparkasse Offenbach
IBAN DE36 5055 0020 0000 059838
BIC HELADEF10FF
St-Nr.: 044 240 10918



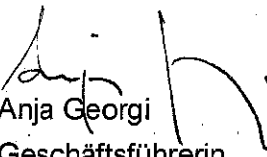


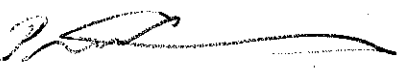
- mit der Benennung einer Fachperson unseres Hauses als Ansprechpartner
- mit der Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Workshops)

Das Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main mit der HfG Offenbach deckt mit seinem nutzerzentrierten Forschungsansatz einen wichtigen Bedarf bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ab. Daher wünschen wir der Antragstellung viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Der Letter of Intent verpflichtet nicht zu einem Vertragsabschluss. Die NiO bestätigt jedoch mit der Unterschrift die Ernsthaftigkeit der Kooperation.

NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH


Anja Georgi
Geschäftsführerin


i.A. Klaus Pormetter
Qualitätsmanagement und
Verkehrsorganisation



Offenbach am Main
Stadt und Kreis

Hauptgeschäftsführer

IHK Offenbach am Main | Postfach 10 08 53 | 63008 Offenbach am Main

Stadtverwaltung Offenbach
Amt 60
z. Hd. Benjamin Gorol
63061 Offenbach am Main

Ansprechpartner
Markus Weinbrenner

E-Mail
weinbrenner@offenbach.ihk.de

Telefon
+49 69 8207-111

Telefax
+49 69 8207-199

01. Dezember 2020

Letter of Intent zum Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der BMBF Förderlinie »MobilitätsWerkStadt 2025«

Sehr geehrter Herr Gorol,

die Industrie- und Handelskammer Offenbach am Main (IHK) unterstützt das beantragte Forschungsprojekt »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach.

Wir sehen einen hohen Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität. Die beantragte Forschung stellt für uns einen wichtigen Beitrag bei der Integration intermodaler Mobilitätsknotenpunkte in das kommunale Verkehrssystem dar. Die im Projektantrag formulierte Zielsetzung der Entwicklung eines übertragbaren Konzepts zur Gestaltung des intermodalen Mobilitätssystems sehen wir als einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des Angebots umweltschonender Mobilität.

Wir unterstützen das Forschungsprojekt

- mit der Expertise von Planungs- und Gestaltungserfordernissen aus Sicht der Wirtschaft
- mit der Benennung einer Fachperson als Ansprechpartner
- mit der Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Workshops)

Wir wünschen den Antragstellern viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Der Letter of Intent verpflichtet nicht zu einem Vertragsabschluss. Die IHK bestätigt jedoch mit der Unterschrift die Ernsthaftigkeit der Kooperation.

Freundliche Grüße

Markus Weinbrenner
Hauptgeschäftsführer

DB Station&Service AG • Weilburger Str. 22 • 60326 Frankfurt am Main

Stadtverwaltung Offenbach
Amt 60
Herr Benjamin Gorol
63061 Offenbach am Main

DB Station&Service AG
Regionalbereich Mitte
Weilburger Str. 22
60326 Frankfurt am Main
www.bahnhof.de

Stefan Schwinn
Telefon 069 265 45300
stefan.Schwinn@deutschebahn.com
Zeichen: I.SP-MI StS

Scan vorab: Benjamin.Gorol@offenbach.de

26.11.2020

Letter of Intent (LoI)
Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)«
BMBF Förderlinie »MobilitätsWerkStadt 2025«

Sehr geehrter Herr Gorol,

vielen Dank für die Übersendung des finalisierten Antrags für das Projekt InterMoDe, auf den wir im Rahmen diese LoI Bezug nehmen und unserem Schreiben beigelegt haben.

1. Die DB Station&Service AG beabsichtigt nach Maßgabe von Ziffer 2 dieses LoI, die Einreichung des Projektantrags »InterMoDe: Gestaltung des kommunalen intermodalen Mobilitätssystems « der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach, zu unterstützen.
Die DB Station&Service AG sieht einen hohen Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität, insbesondere von Mobilitätsknotenpunkten und der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote untereinander. Aus diesem Grund arbeitet die DB Station&Service AG /Regionalbereich Mitte bereits mit der HfG Offenbach bei der Entwicklung von Gestaltungskonzepten sowie projektbezogen mit der Stadt Offenbach am Main zusammen. Für die Akzeptanz umweltfreundlicher, intermodaler Mobilität ist aus Sicht der o.g. Parteien eine interdisziplinäre Zusammenarbeit, unter Einbezug aller relevanten Beteiligten, von großer Bedeutung. Durch die Entwicklung eines übertragbaren Konzepts hinsichtlich Planung und Gestaltung kann ein wichtiger Baustein für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in urbanen Räumen geschaffen und somit auch ein positiver Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden.

DB Station&Service AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 87 691
USt-IdNr. DE 199 861 749

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Martin Sella

Vorstand:
Bernd Koch,
Vorsitzender

Heike Fölster
Sven-Uwe Hantel
Ralf Thieme

Unser Anliegen:

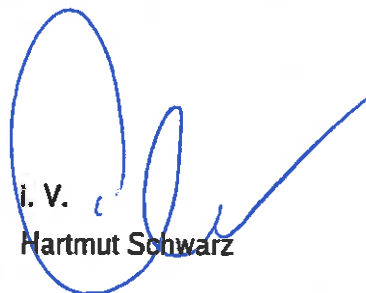


2. Das beabsichtigte Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main mit der HfG Offenbach deckt mit seinen nutzerzentrierten Forschungsansatz einen wichtigen Bedarf bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ab. Die DB Station&Service AG beabsichtigt das Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main sowie der HfG Offenbach, zunächst bis zum Abschluss der Bundesförderung in wie folgt zu unterstützen:
 - mit der Expertise zur Identifikation von Planungs- und Gestaltungserfordernissen
 - mit der Benennung mind. einer Fachperson unseres Hauses als Ansprechpartner/-in
 - mit der Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Work shops)
3. Ausgetauschte Unterlagen, Kenntnisse und Erfahrungen dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Lol verwendet werden. Hierzu wird eine entsprechende Geheimhaltungsvereinbarung zwischen den ö.g. Parteien abgeschlossen.
4. Die Parteien sind sich darüber einig, dass dieser Lol keine rechtliche Bindung hinsichtlich eines später ggf. zu vereinbarenden Folgevertrags zum ö.g. Projekt entfaltet. Vielmehr haben die Parteien das Recht, jederzeit ohne Angabe von Gründen von weiteren Verhandlungen Abstand zu nehmen.

Wir wünschen bei der Antragsstellung für die Fördermittel viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. 
Stefan Schwinn

i. V. 
Hartmut Schwarz



Deutsche Bahn Connect GmbH • Mainzer Landstraße 169 • 60327 Frankfurt am Main

Stadtverwaltung Offenbach
Amt 60
z.Hd. Herr Benjamin Gorol

63061 Offenbach am Main

Deutsche Bahn Connect GmbH
Mainzer Landstraße 169
60327 Frankfurt am Main
www.deutschebahnconnect.com

Niklas Ritzel
+49 69265 48603
niklas.ritzel@deutschebahn.com
Zeichen: P.N-PVS 2

digital vorab an: Benjamin.Gorol@offenbach.de

27.11.2020

Letter of Intent – unverbindliche Absichtserklärung

Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« BMBF Förderlinie »»MobilitätsWerkStadt 2025«

1. Die Deutsche Bahn Connect GmbH beabsichtigt nach Maßgabe von Ziffer 2 dieses Lol, die Einreichung der Projektskizze »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach, zu unterstützen.

Die Deutsche Bahn Connect GmbH sieht einen hohen Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität, insbesondere von Mobilitätsknotenpunkten und der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote untereinander. Die Deutsche Bahn Connect GmbH arbeitet bereits eng mit dem städtischen Unternehmen Nahverkehr in Offenbach GmbH (NiO) zusammen, um mit dem Fahrradverleihsystem Call a Bike alternative Möglichkeiten der Fortbewegung bereitzustellen. Eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit Akteuren aus der Stadt Offenbach soll dazu beitragen, Lücken im intermodalen System zu schließen, welche von Verkehrsmitteln des ÖPNV bisher nicht abgedeckt werden. Für die Akzeptanz umweltfreundlicher, intermodaler Mobilität ist aus unserer Sicht eine interdisziplinäre Zusammenarbeit, unter Einbezug aller relevanten Beteiligten, von großer Bedeutung. Durch die Entwicklung eines übertragbaren Konzepts hinsichtlich Planung und Gestaltung kann ein wichtiger Baustein für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in urbanen Räumen geschaffen und somit auch ein positiver Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden.

...

Deutsche Bahn Connect GmbH
Postanschrift
Postfach 11 04 33
60039 Frankfurt am Main

Amtsgericht
Frankfurt am Main
HRB 41769
USt-IdNr. DE 181348252

Geschäftsführer
Jürgen Gudd (Vorsitzender)
Eva Mägerlein

Bankverbindungen
Postbank Ndl der Deutsche Bank AG
IBAN: DE98 1001 0010 0148 3081 02
BIC: PBNKDEFFXXX
Postbank Ndl der Deutsche Bank AG
IBAN: DE46 1001 0010 0153 008106
BIC: PBNKDEFFXXX

Tel. 069 265-40500
Fax 069 265-51622

dbconnect.mail@deutschebahn.com



Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz



2/2

2. Die Deutsche Bahn Connect GmbH beabsichtigt das Forschungsprojekt gegenüber der Stadt Offenbach am Main sowie der HfG Offenbach, zunächst bis zum Abschluss der Bundesförderung (einschließlich möglicher, daraus resultierender Folgeprojekte), zu unterstützen:

- mit der Expertise zur Identifikation von Planungs- und Gestaltungserfordernissen
- mit der Benennung einer Fachperson unseres Hauses als Ansprechpartner
- mit der Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Workshops)

Das Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main mit der HfG Offenbach deckt mit seinem nutzerzentrierten Forschungsansatz einen wichtigen Bedarf bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ab.

3. Die Bestimmungen dieser Vereinbarung sind unverbindlich und begründen für die Deutsche Bahn Connect GmbH keine Rechte und Pflichten. Aus dieser Erklärung ergibt sich kein Anspruch auf Abschluss eines Vertrages über eine Zusammenarbeit bzgl. des Projektantrags »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« BMBF Förderlinie »»Mobilitäts-WerkStadt 2025«. Die Deutsche Bahn Connect GmbH darf die Verhandlungen zu einem entsprechenden Vertrag zur Zusammenarbeit jederzeit ohne Angabe von Gründen beenden, ohne dass ihr dadurch Verpflichtungen entstehen.

Wir wünschen bei der Antragstellung für die Fördermittel viel Erfolg und hoffen auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn Connect GmbH

i.A. Simon Stephan
Leiter Marketing und Sales Bikesharing

i.A. Niklas Ritzel
City Sales Manager Bikesharing

VCD Regionalgruppe Rhein-Main im Nachbarschaftszentrum Ostend ·
Waldschmidtstraße 39 · 60316 Frankfurt am Main

Stadtverwaltung Offenbach
Amt 60
z. Hd. Herrn Benjamin Gorol

63061 Offenbach am Main

23. November 2020

Letter of Intent

Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)«
BMBF Förderlinie »»MobilitätsWerkStadt 2025«

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Gorol,

Die Regionalgruppe Rhein-Main des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) unterstützt das beantragte Forschungsprojekt »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach. Wir begrüßen die hohe Forschungs- und Entwicklungsbereitschaft hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität. Die beantragte Forschung stellt für uns einen wichtigen Beitrag zur Stärkung intermodaler Mobilität sowie zur Integration intermodaler Mobilitätsknotenpunkte in das kommunale Verkehrssystem dar.

Die im Projektantrag formulierte Zielsetzung der Entwicklung eines übertragbaren Konzepts zur Gestaltung des intermodalen Mobilitätssystems sehen wir als einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des Angebots umweltschonender Mobilität (Verkehrswende). Die gleichberechtigte Integration des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs in ein intermodales Mobilitätssystem durch Orientierungshilfen und Gestaltungswerkzeuge erachten wir als wichtigen Baustein zur Förderung umweltschonender Mobilität.

Wir unterstützen das Forschungsprojekt

- mit der Expertise von Planungs- und Gestaltungserfordernissen aus Sicht der umweltschonenden Mobilität wie Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr
- mit der Benennung einer Fachperson unseres Vereins als Ansprechpartner
- mit der Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Workshops)

Das Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main, mit der HfG Offenbach, deckt mit seinem nutzerzentrierten Forschungsansatz einen wichtigen Bedarf bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ab. Daher wünschen wir der Antragstellung viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen,



Henning Kühl
VCD Regionalgruppe Rhein-Main
Sprecher Offenbach

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Ortsgruppe Darmstadt

c/o Sylke Petry

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt



14. Dezember 2020

Stadtverwaltung Offenbach

Amt 60

z.Hd. Benjamin Gorol

63061 Offenbach am Main

Letter of Intent

Projektantrag »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« BMBF Förderlinie »MobilitätsWerkStadt 2025«

Sehr geehrter Herr Gorol,

Der FUSS e.V. unterstützt das beantragte Forschungsprojekt »Gestaltung des kommunalen Mobilitätssystems (InterMoDe)« der Stadt Offenbach am Main in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) Offenbach. Wir sehen einen hohen Forschungs- und Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Planung und Gestaltung intermodaler Mobilität. Die beantragte Forschung stellt für uns einen wichtigen Beitrag zur Stärkung intermodaler Mobilität sowie zur Integration intermodaler Mobilitätsknotenpunkte in das kommunale Verkehrssystem dar.

Die im Projektantrag formulierte Zielsetzung der Entwicklung eines übertragbaren Konzepts zur Gestaltung des intermodalen Mobilitätssystems sehen wir als einen wichtigen Schritt zur Verbesserung des Angebots umweltschonender Mobilität (Verkehrswende). Insbesondere die gleichberechtigte Integration des Fußverkehrs in ein intermodales Mobilitätssystem erachten wir als wichtigen Baustein bei der Förderung umweltschonender Mobilität.

Wir unterstützen das Forschungsprojekt mit der

- Expertise von Planungs- und Gestaltungserfordernissen aus Sicht des Fußverkehrs
- Benennung einer Fachperson unseres Vereins als Ansprechpartner
- Beteiligung an den Arbeitstreffen des Reallabors (aufgabenbezogene Workshops)

Das Forschungsprojekt der Stadt Offenbach am Main mit der HfG Offenbach deckt mit seinem nutzerzentrierten Forschungsansatz einen wichtigen Bedarf bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität ab. Daher wünschen wir der Antragstellung viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen



Sylke Petry, Landessprecherin Hessen Fuss e.V.

Mobilitätsumfrage

Offenbach

Umfragezeitraum: 14. Oktober bis 31. November 2020

Gestartete Umfragen: 644

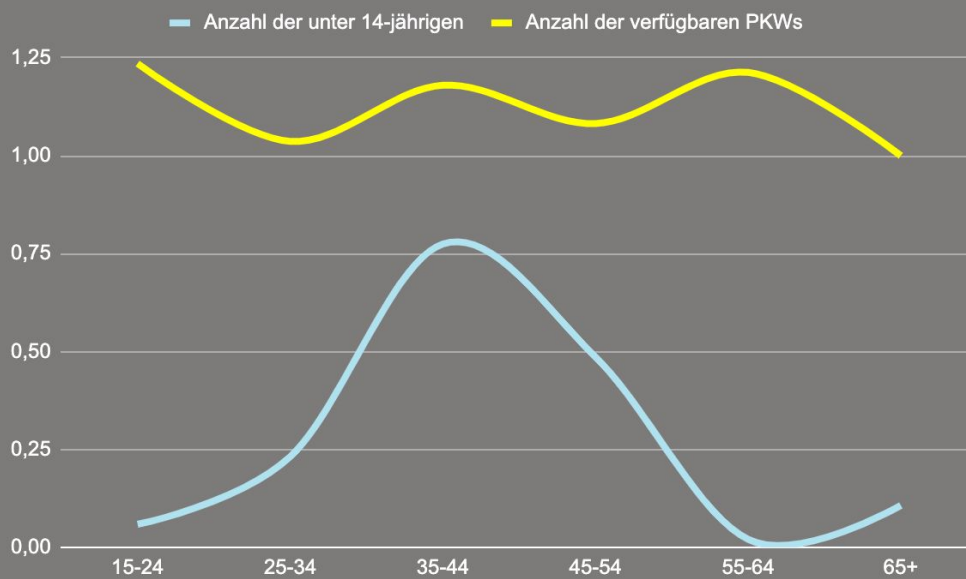
Vollendete Umfragen = 414 (64,3 %)

Durchschnittliche Beantwortungsdauer: 11:20 Minuten

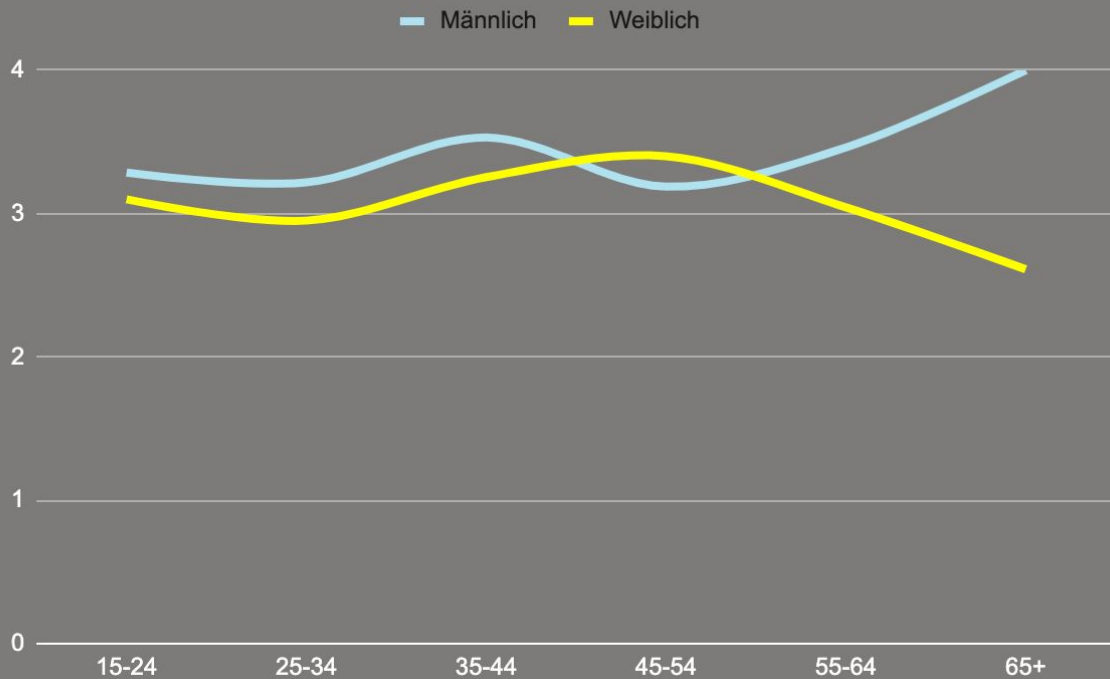
Teilnehmerprofil	1
Verkehrsnutzung	4
Autofahren	5
Fahrradfahren	7
ÖPNV	10
zu Fuß	13
Nutzung von Verkehrs-Apps	15
Wie wirkte sich Corona auf die Verkehrsnutzung aus?	17

Teilnehmerprofil und Verkehrsmittel

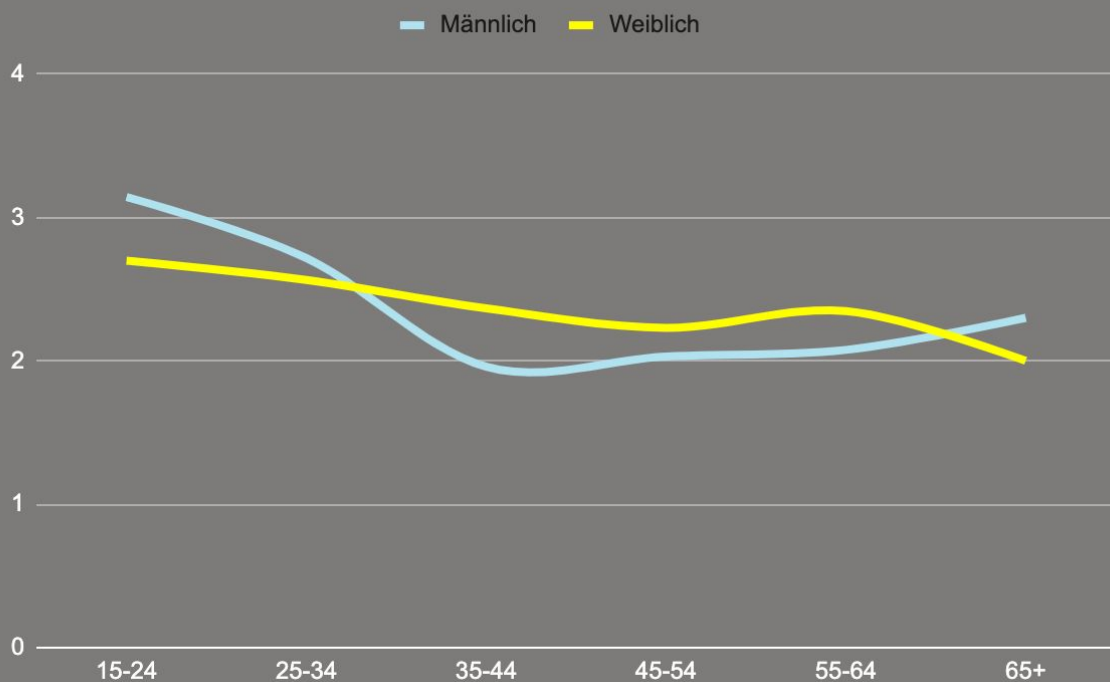
- Durchschnittliches Alter: 40 Jahre
 - Durchschnittliches Nettoeinkommen: 2500-4000 Euro
 - 18,6 % leben in einer Wohngemeinschaft
 - 53% haben einen Fachhochschulabschluss (Bundesdurchschnitt: 55% der Teilnehmer sind weiblich
 - 2,4 Personen wohnen durchschnittlich in einem Haushalt
 - 13% haben einen Zweitwohnsitz
 - 97% sieht ein klassisches Fahrrad ohne Elektromotor zur Verfügung
 - 98,5% hat einen Führerschein
- Zwischen 35-44 Jahren haben die meisten Kinder (im Schnitt 0,75). Das geht jedoch nur mit einer leichten Zunahme der Motorisierung einher:



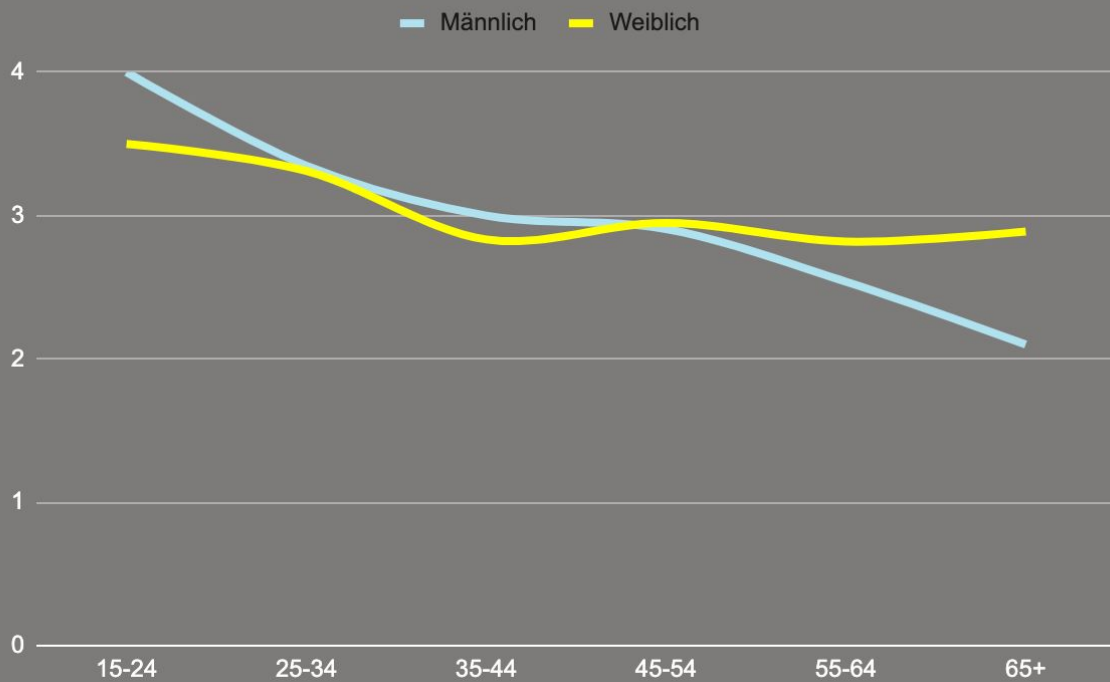
- Wie oft nutzen Sie das Auto? (1 = Fast nie, 2 = Seltener als monatlich, 3 = 1 - 3 Tage im Monat, 4 = 1 - 3 Tage die Woche, 5 = Fast täglich)



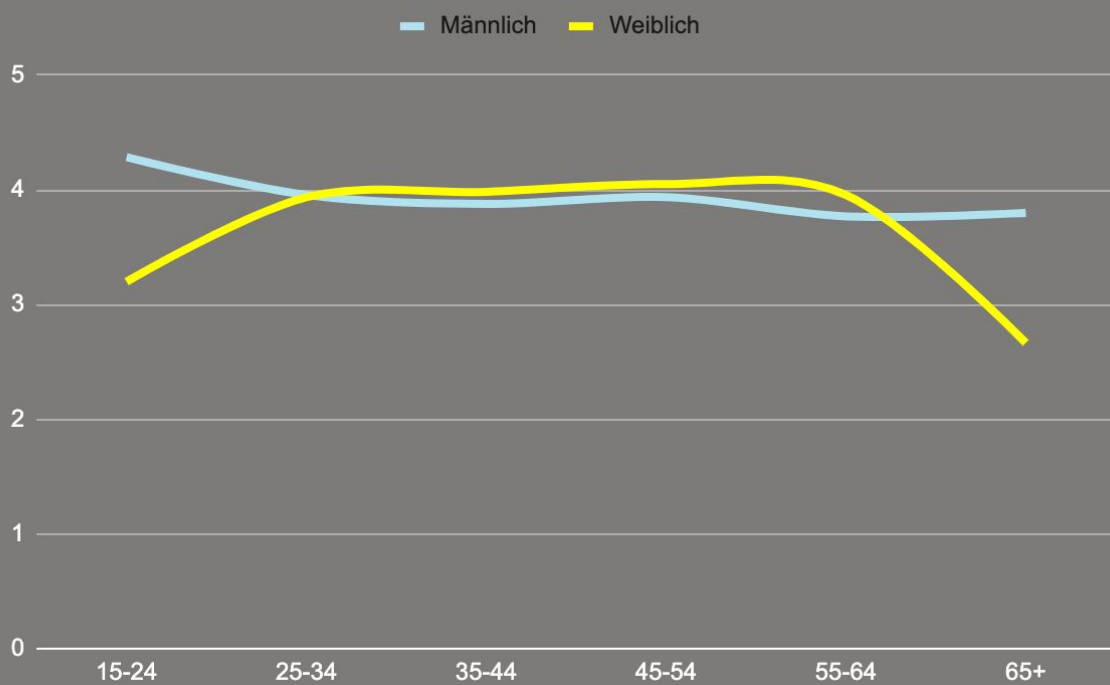
- Wie oft nutzen Sie das Auto als Mitfahrer/in? (1 = Fast nie, 2 = Seltener als monatlich, 3 = 1 - 3 Tage im Monat, 4 = 1 - 3 Tage die Woche, 5 = Fast täglich)



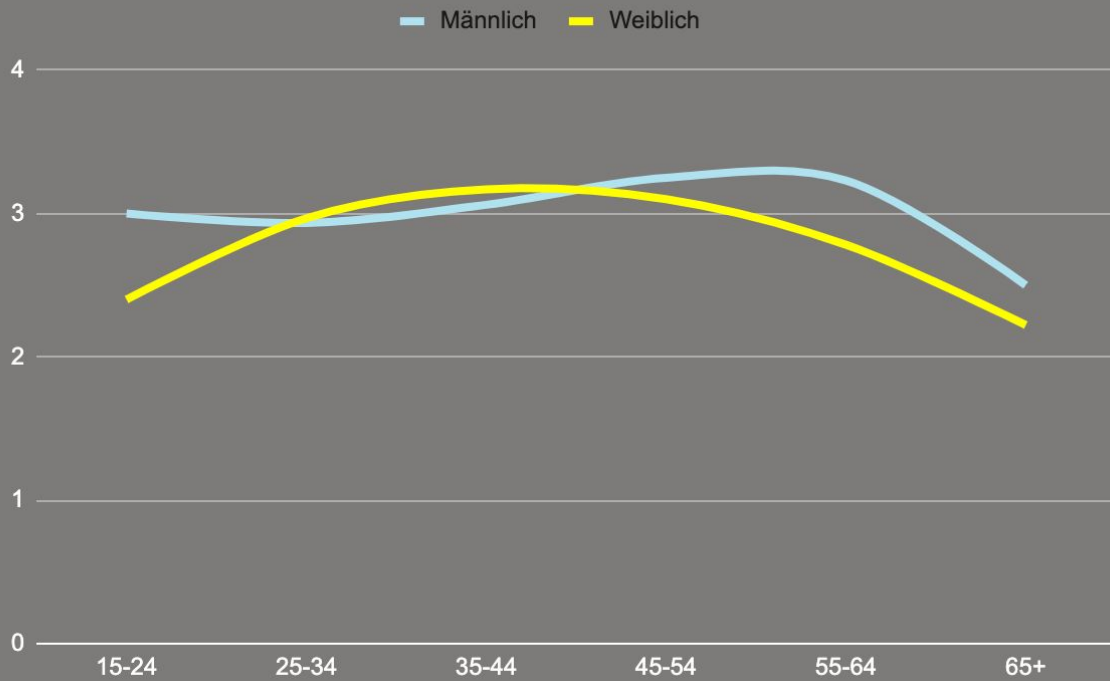
- Wie oft nutzen Sie Bus, Straßenbahn, U-/S-Bahn, Zug? (1 = Fast nie, 2 = Seltener als monatlich, 3 = 1 - 3 Tage im Monat, 4 = 1 - 3 Tage die Woche, 5 = Fast täglich)



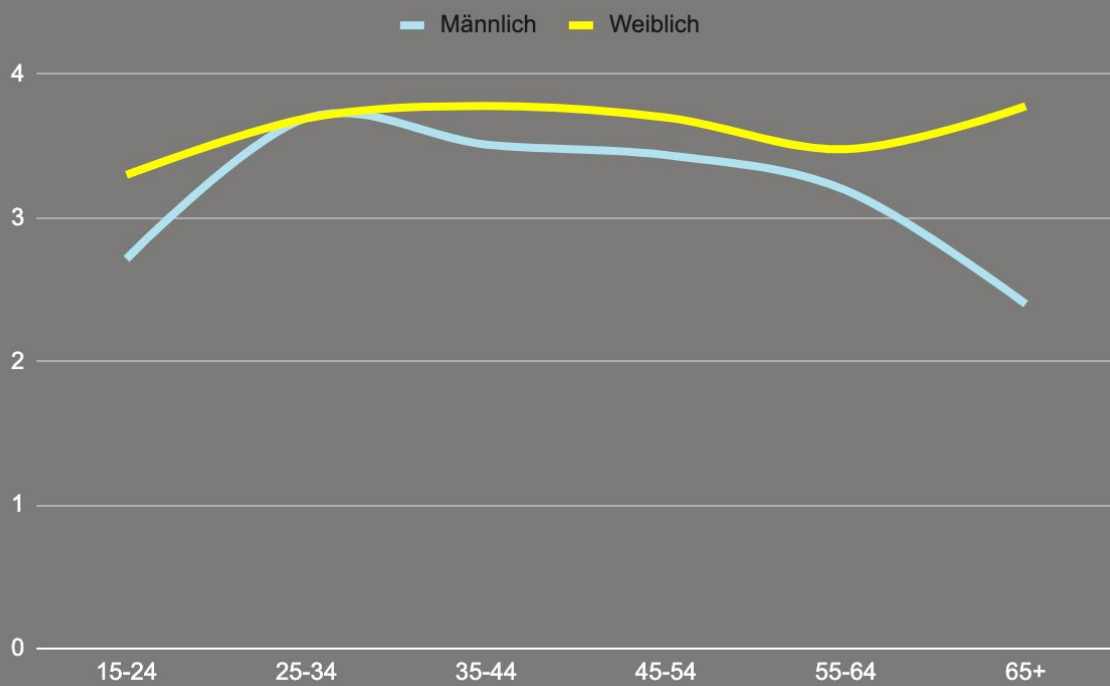
- Wie oft nutzen Sie das Fahrrad im Sommer? (1 = Fast nie, 2 = Seltener als monatlich, 3 = 1 - 3 Tage im Monat, 4 = 1 - 3 Tage die Woche, 5 = Fast täglich)



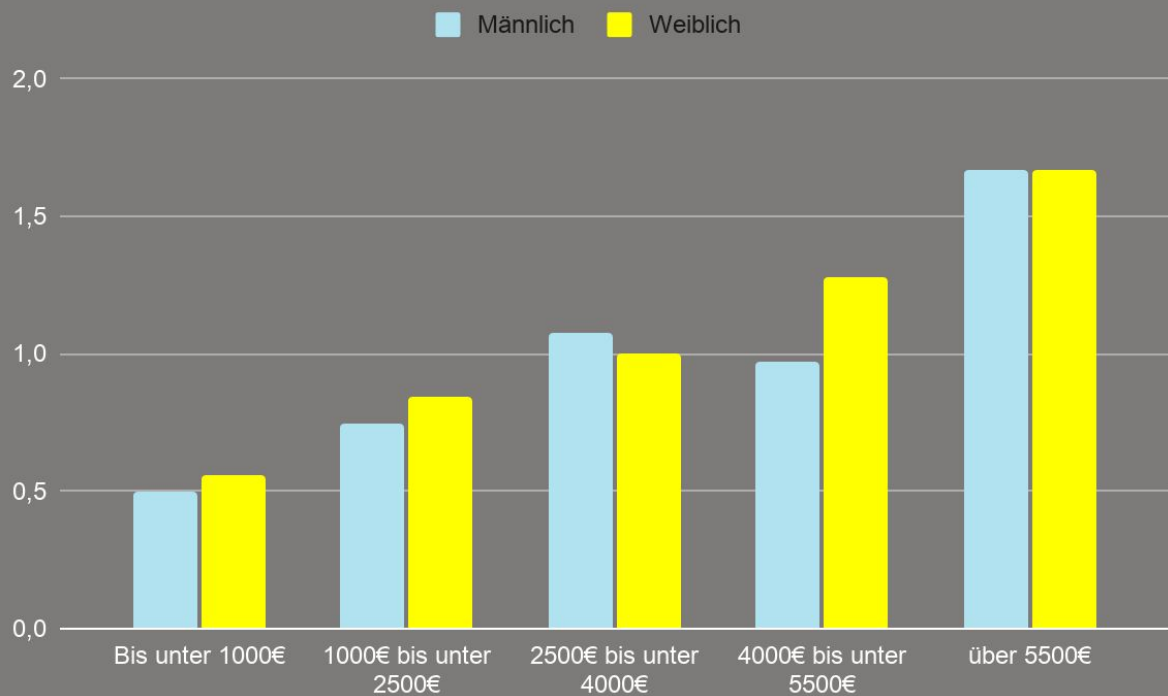
- Wie oft nutzen Sie das Fahrrad im Winter? (1 = Fast nie, 2 = Seltener als monatlich, 3 = 1 - 3 Tage im Monat, 4 = 1 - 3 Tage die Woche, 5 = Fast täglich)



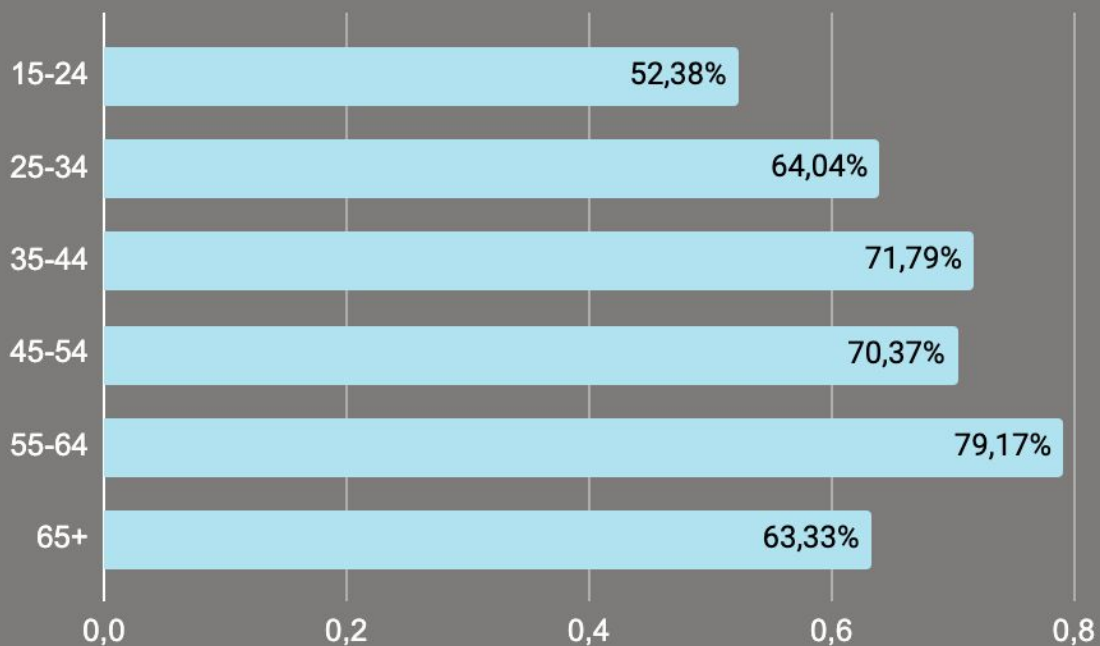
- Wie oft gehen Sie zu Fuß (1 = Fast nie, 2 = Seltener als monatlich, 3 = 1 - 3 Tage im Monat, 4 = 1 - 3 Tage die Woche, 5 = Fast täglich)



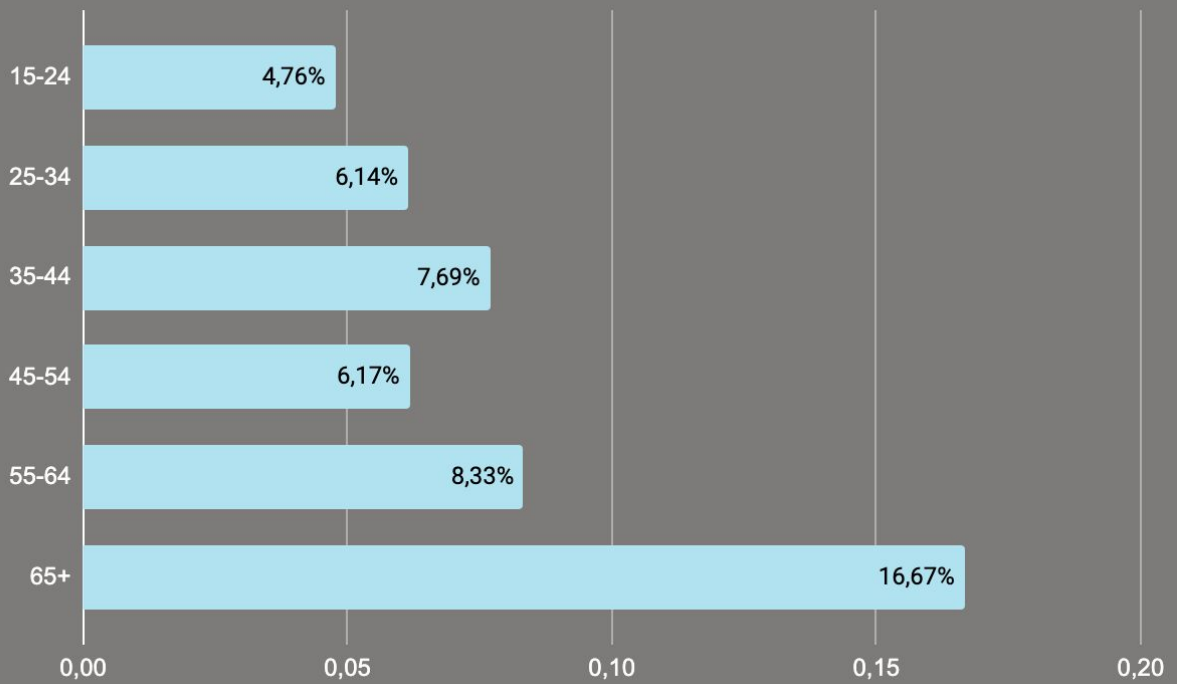
- Je höher das Einkommen, desto mehr verfügbare PKWs:



- Die Boomer-Generation ist am beweglichsten: knapp 80% der 55-64-jährigen antwortete "Jederzeit" auf die Frage "Wie oft können Sie über ein Auto verfügen?"

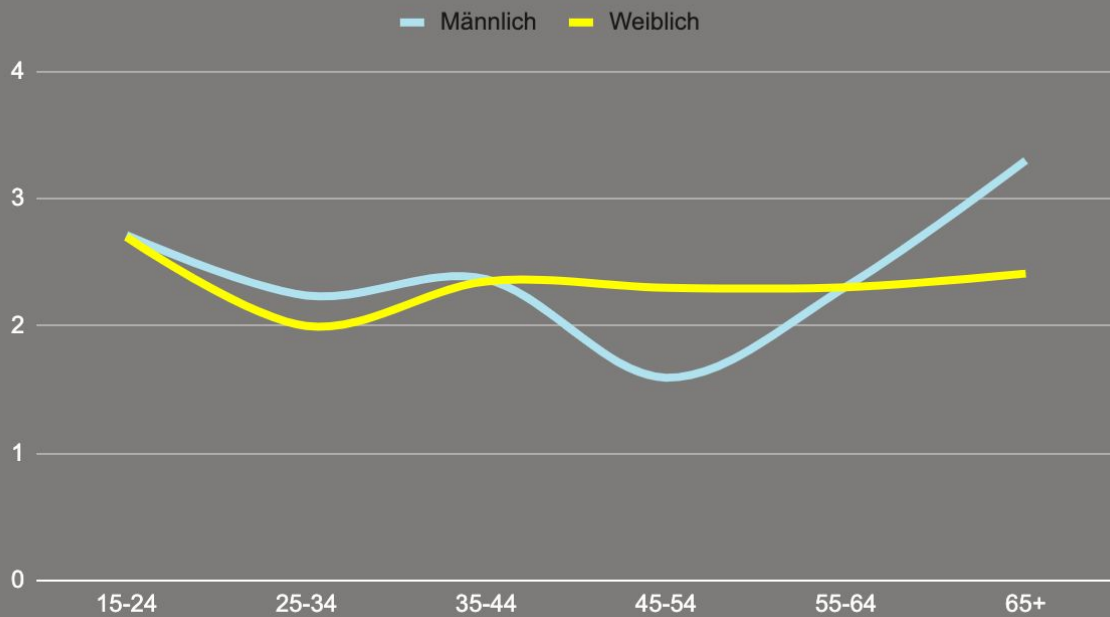


- Anteil derjenigen, die mit "Nie" auf die Frage "Steht Ihnen ein funktionsfähiges Fahrrad zur Verfügung?" geantwortet haben:

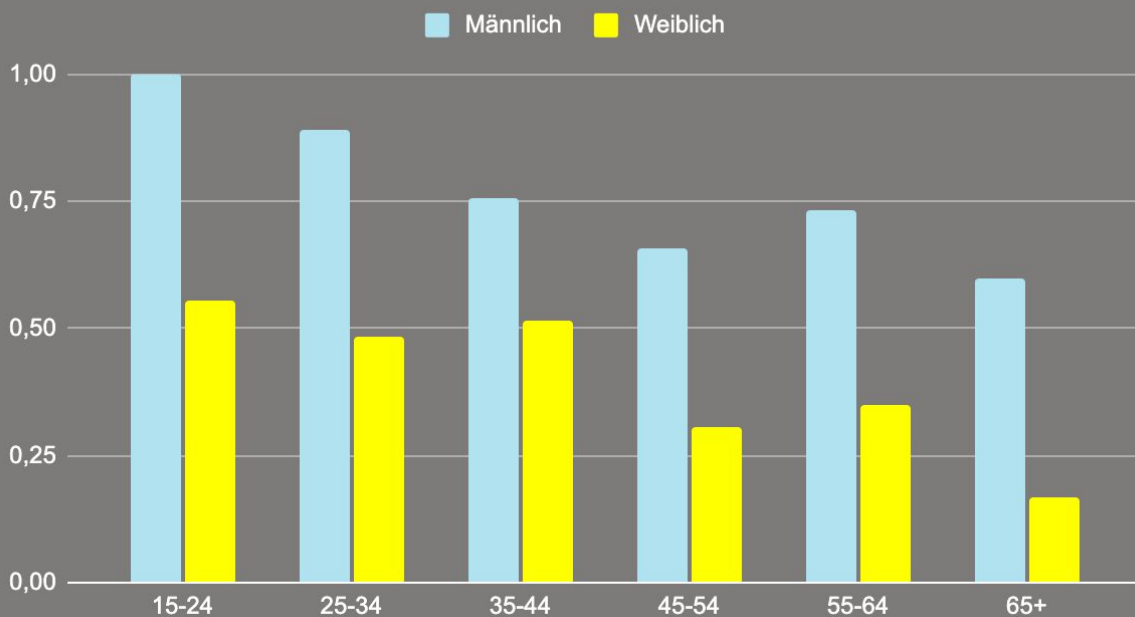


Autofahren

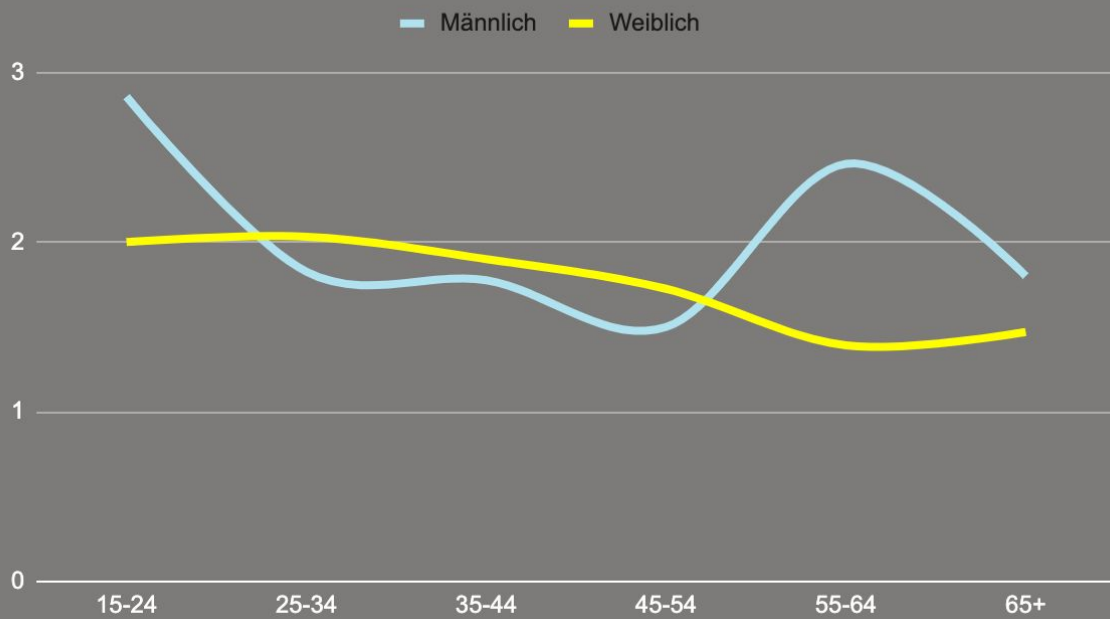
- "Das Auto ist für mich die beste Art der Fortbewegung" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



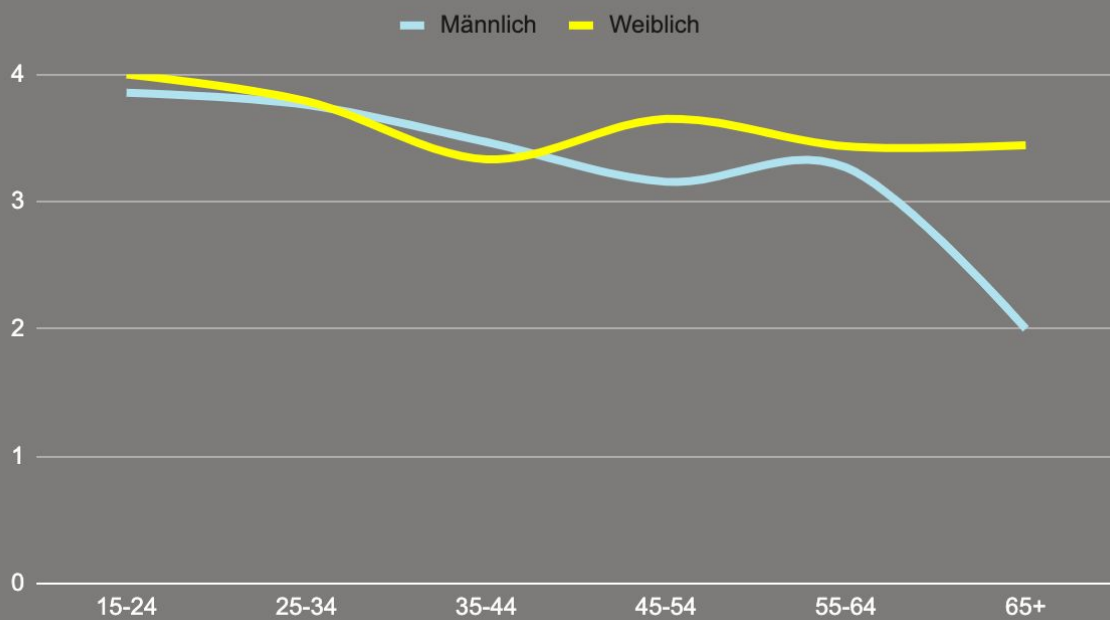
- Immer noch ein Männertraum: "Ich möchte ein Auto fahren, nach dem sich die Leute auf der Straße umsehen" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



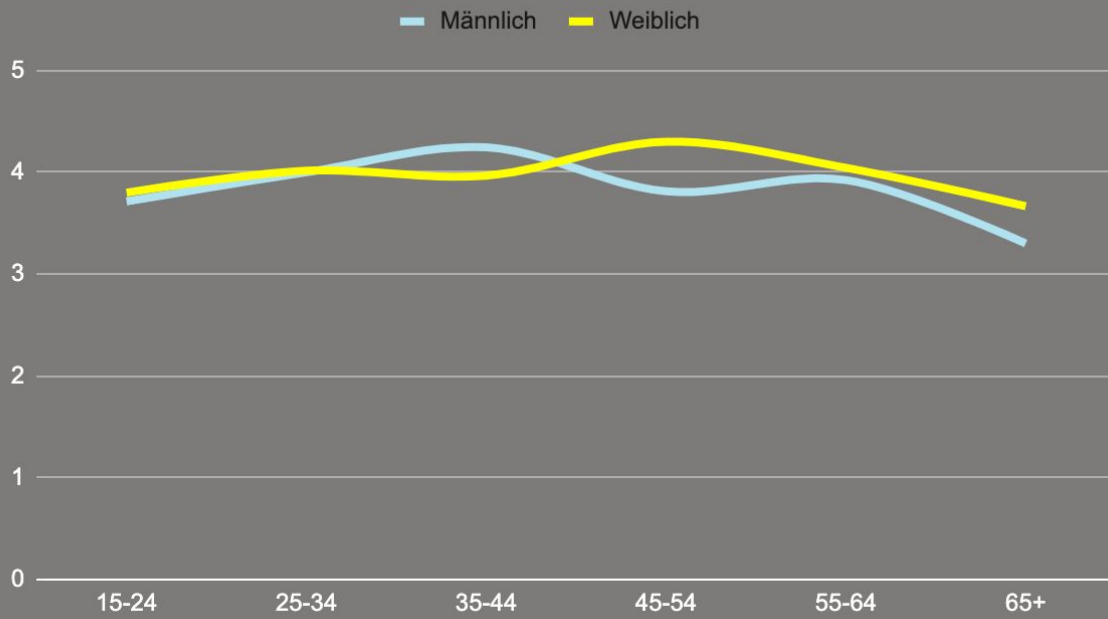
- "Autofahren bedeutet für mich Spaß und Leidenschaft" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



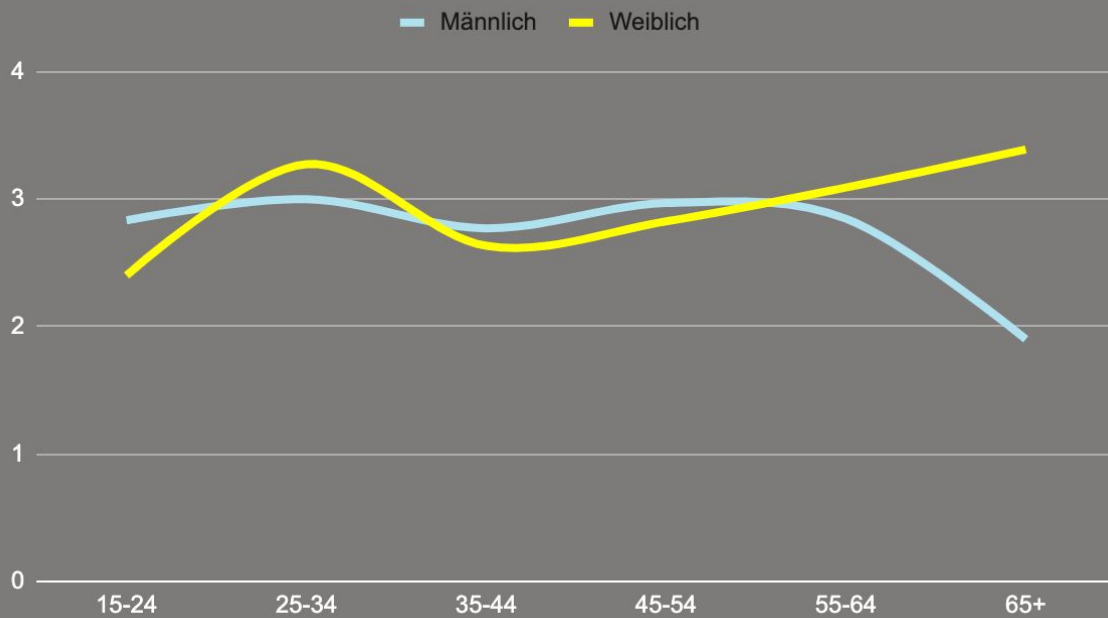
- "Ich kann meinen Alltag sehr gut ohne Auto gestalten" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



- "Der Autoverkehr ist ein großes Problem für die Umwelt" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

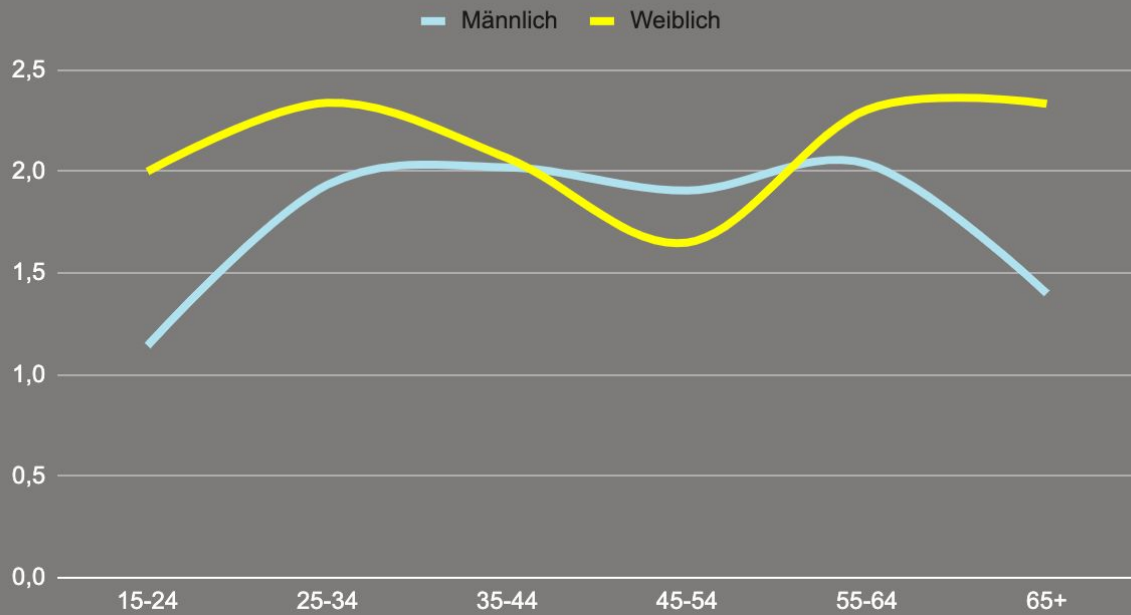


- "Ich habe mich bewusst entschieden, anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

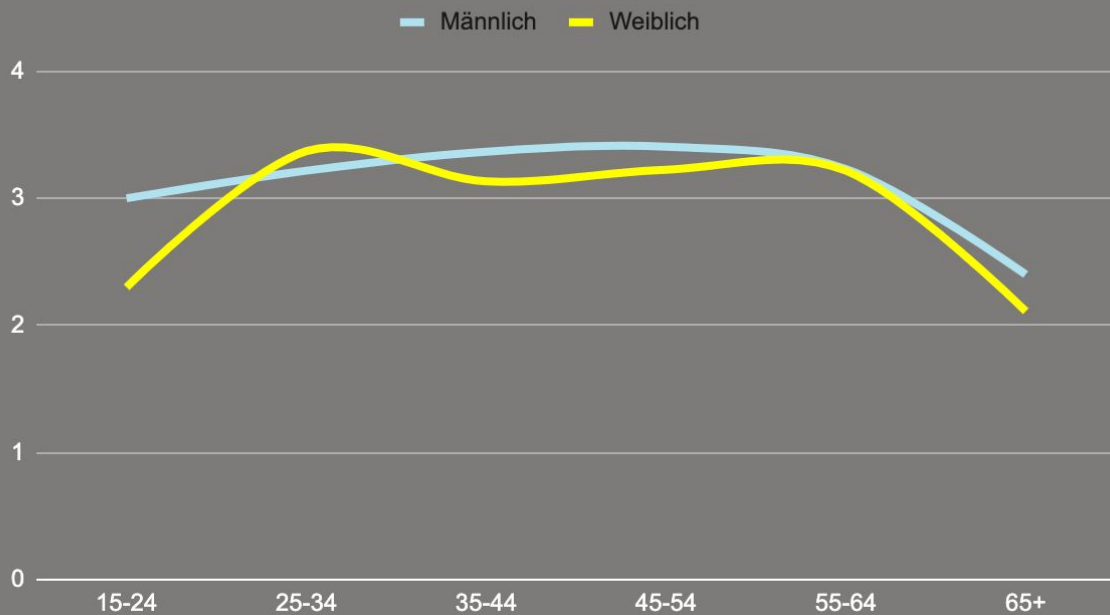


Fahrradfahren

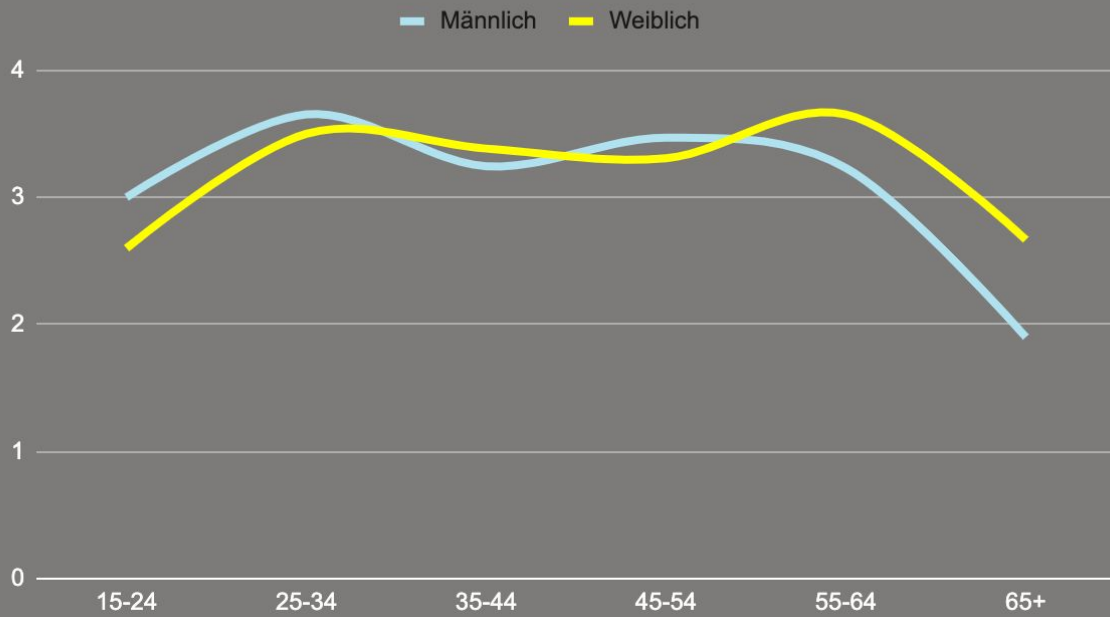
- "Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, fühle ich mich unsicher." (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



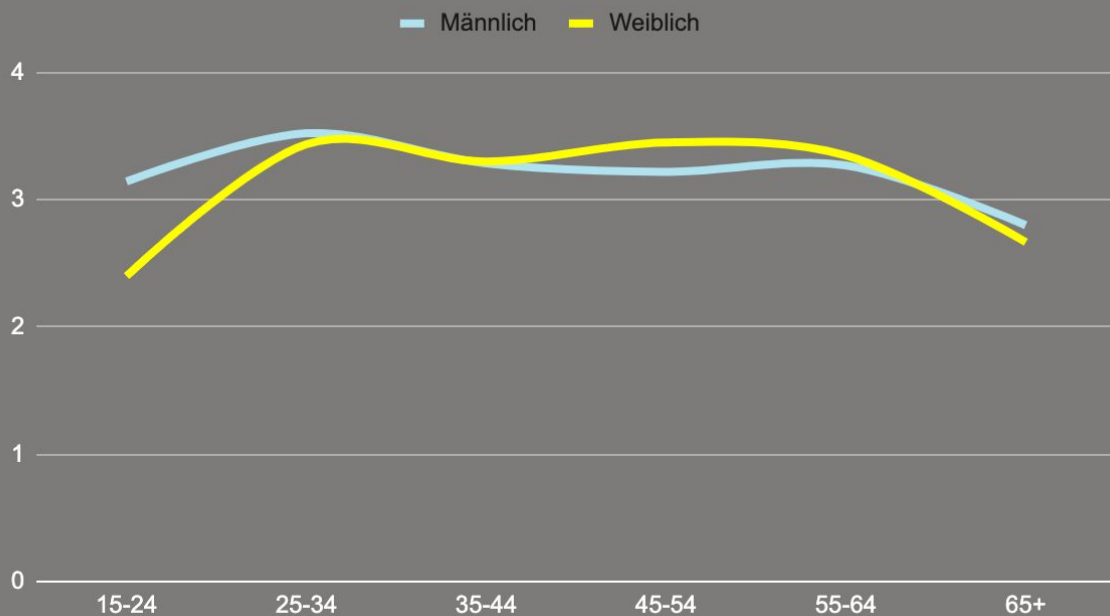
- "Ich bemühe mich, sooft wie möglich das Fahrrad anstelle des Autos zu nutzen." (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



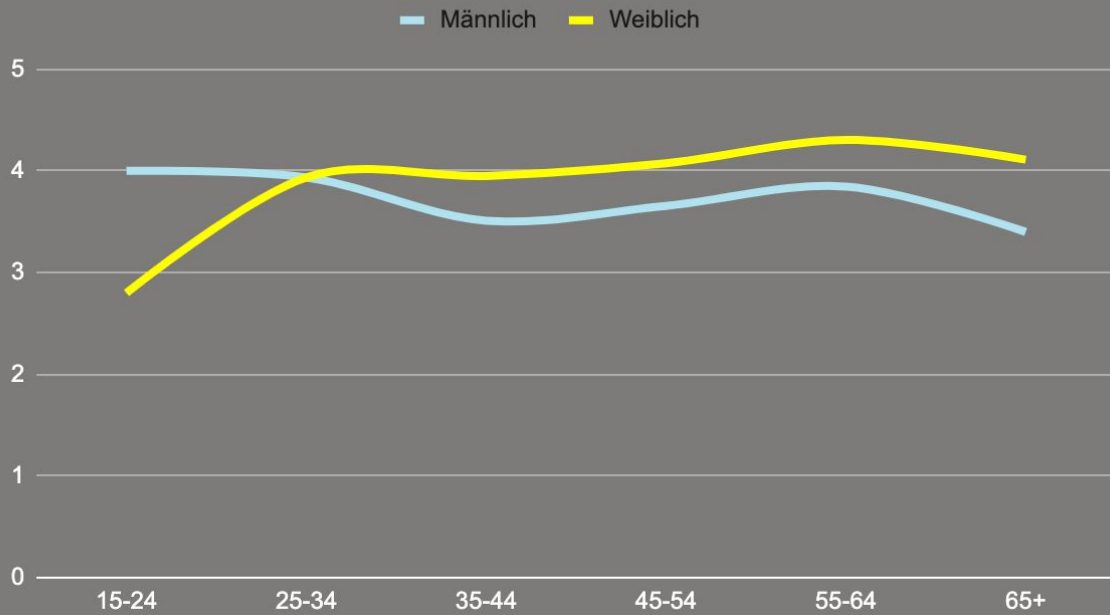
- "Ich kann alle für das tägliche Leben relevanten Orte mit dem Fahrrad erreichen." (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



- "Das Fahrrad ist für mich das ideale Verkehrsmittel" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

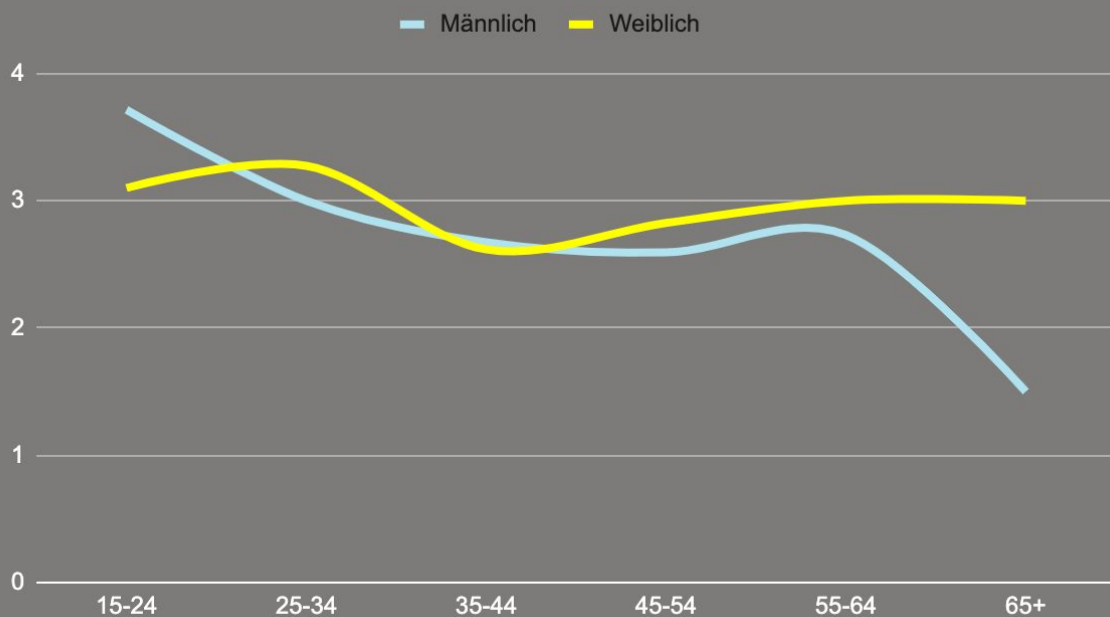


- "Ich finde das Fahrradfahren gegenwärtig im Trend liegt" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

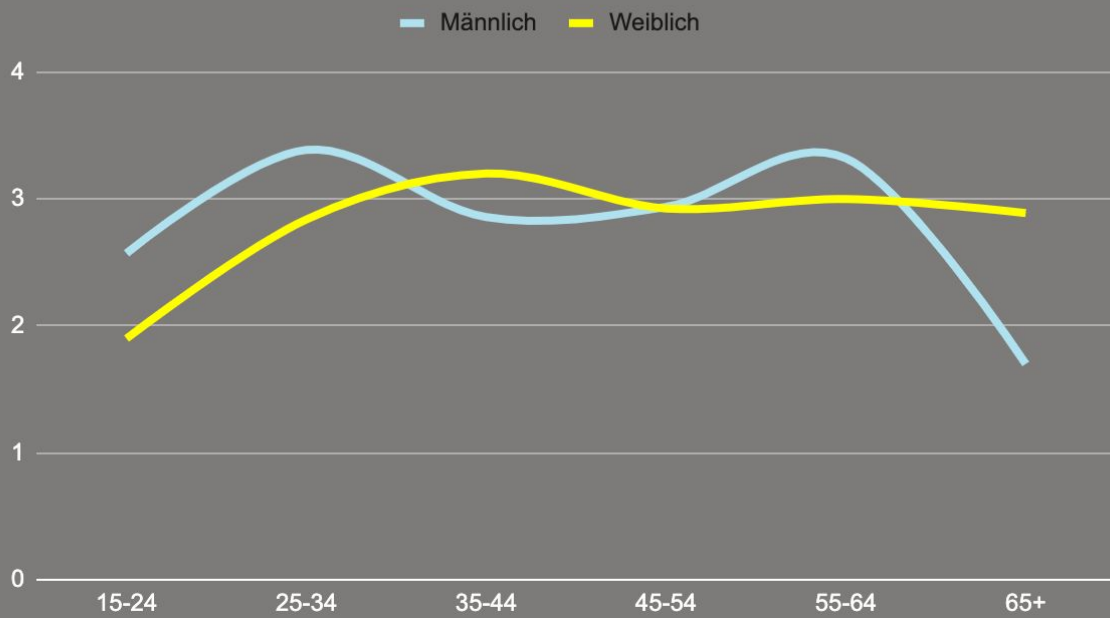


ÖPNV

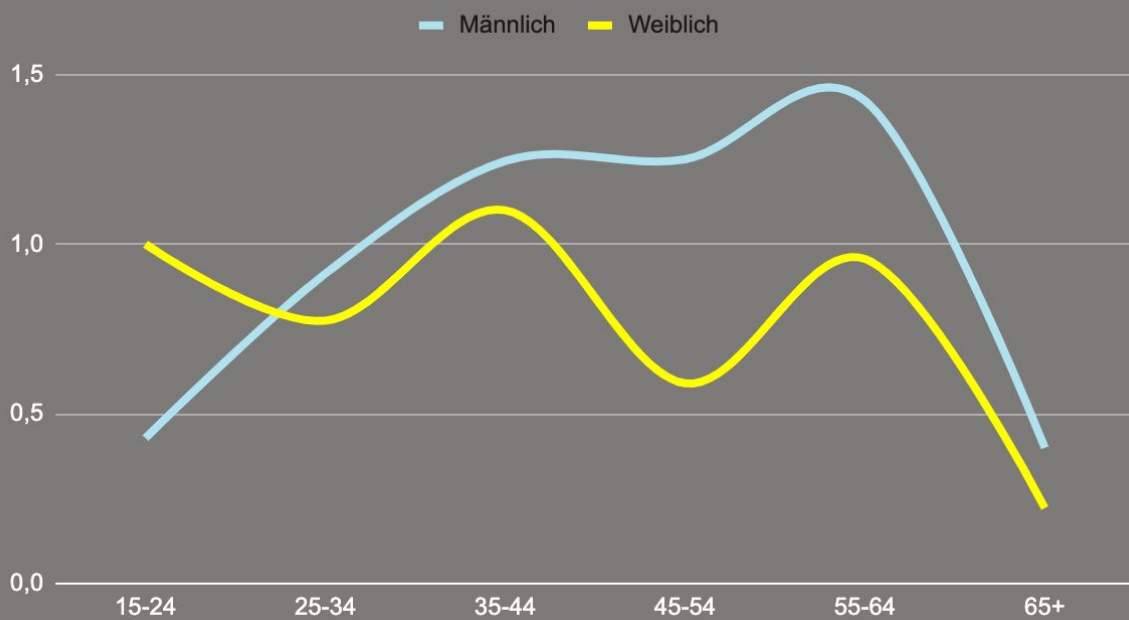
- "Ich kann meinen Alltag sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln organisieren" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



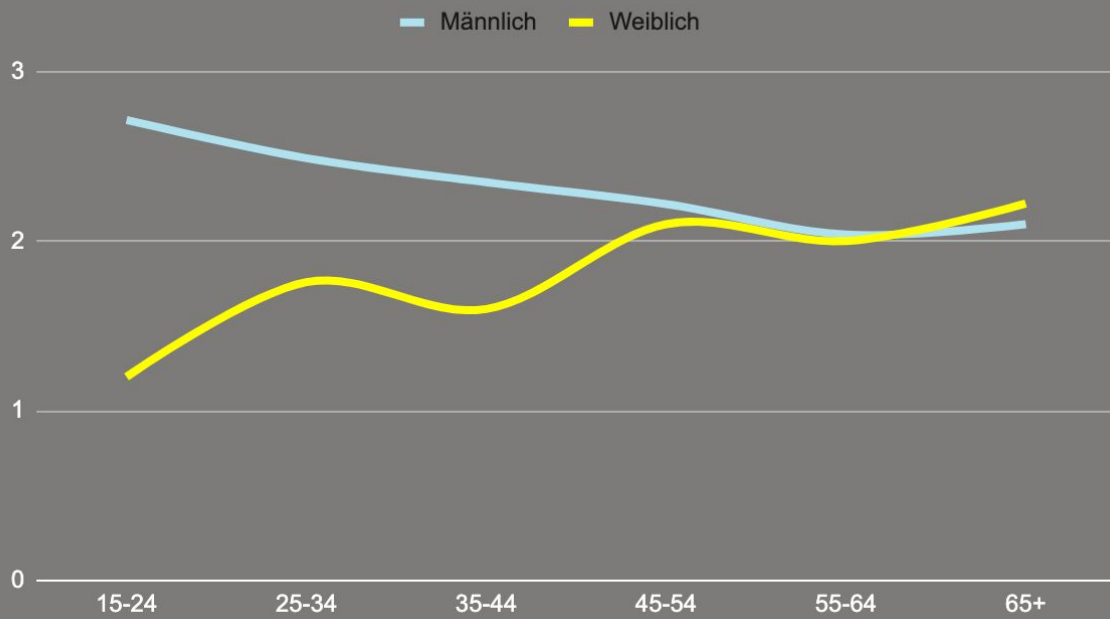
- "Bus- und Bahnfahrten ist mir zu teuer" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



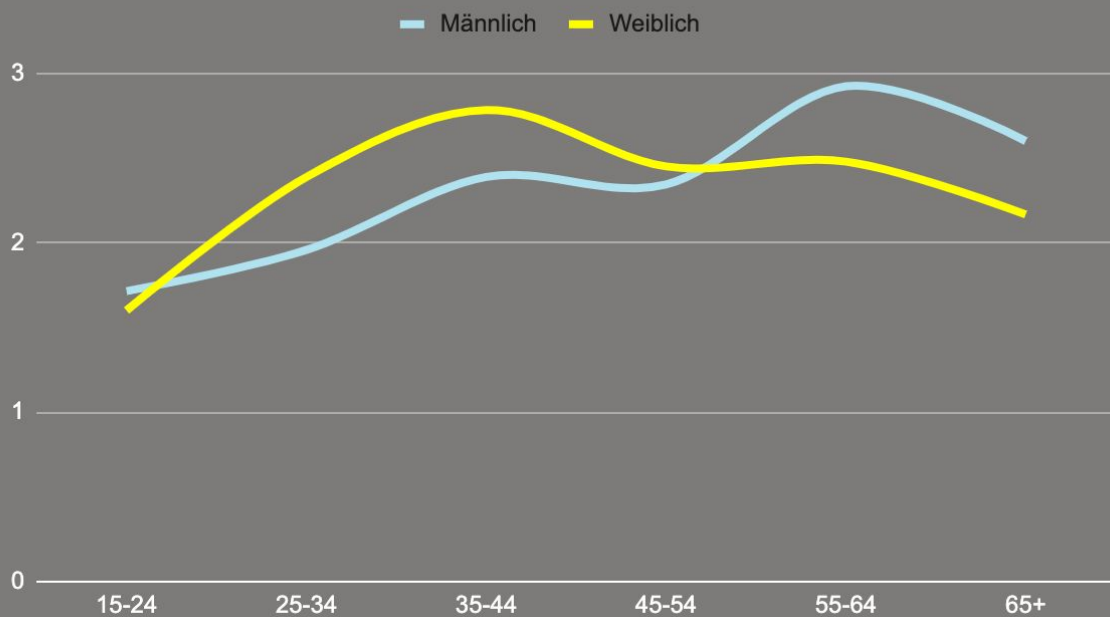
- "Ich fühle mich wie ein Mensch zweiter Klasse, wenn ich mit der Bahn oder dem Bus fahre" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



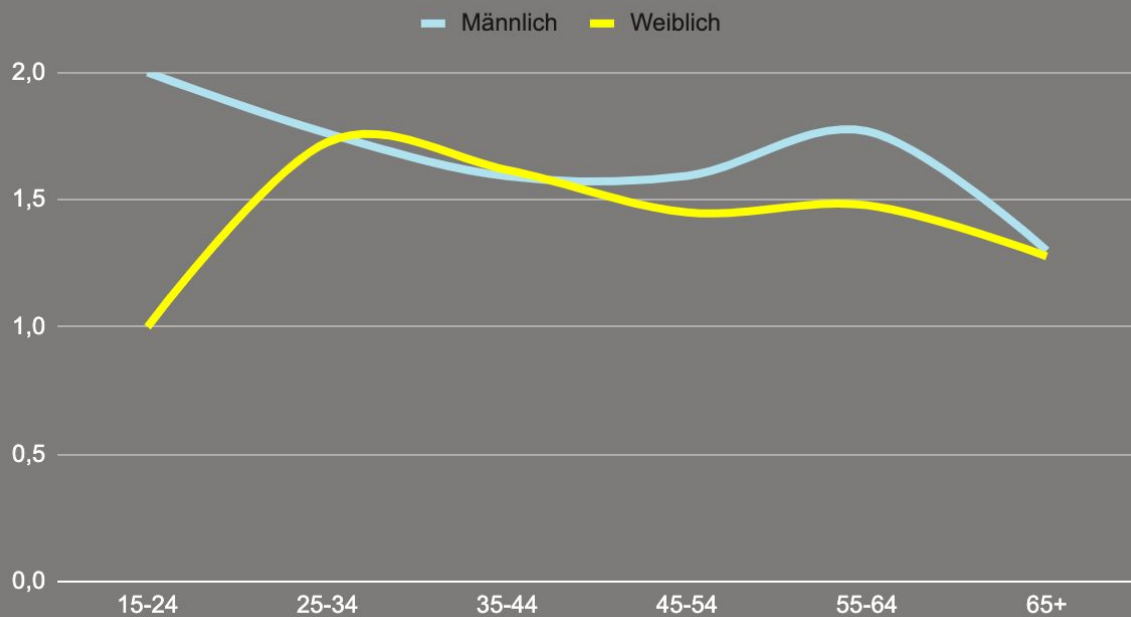
- "In öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich gut entspannen" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



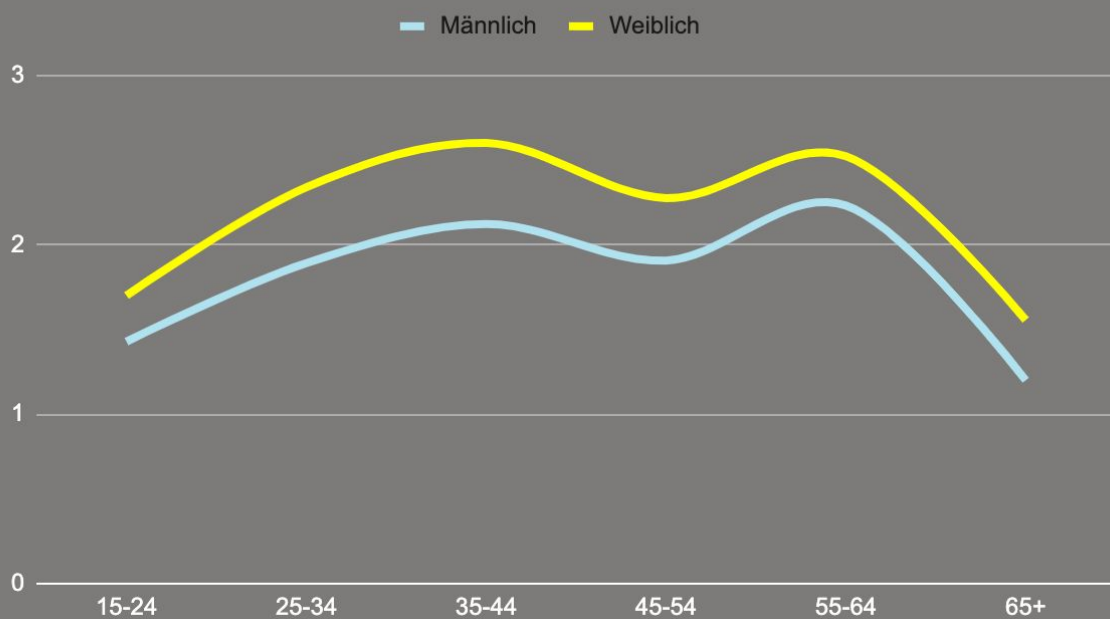
- "Bus- und Bahnfahren ist mir zu umständlich" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



- "Gelegentlich nehme ich das Fahrrad mit in den Bus oder in die Bahn" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

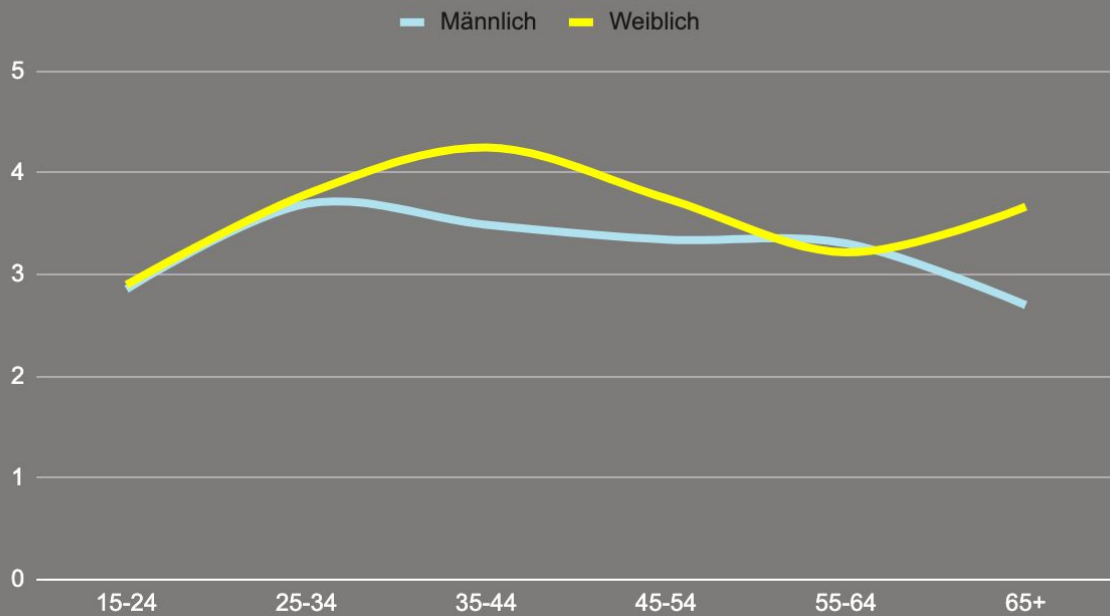


- "An den Haltestellen und Bahnhöfen von Bus oder Bahn fühle ich mich unwohl und unsicher" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

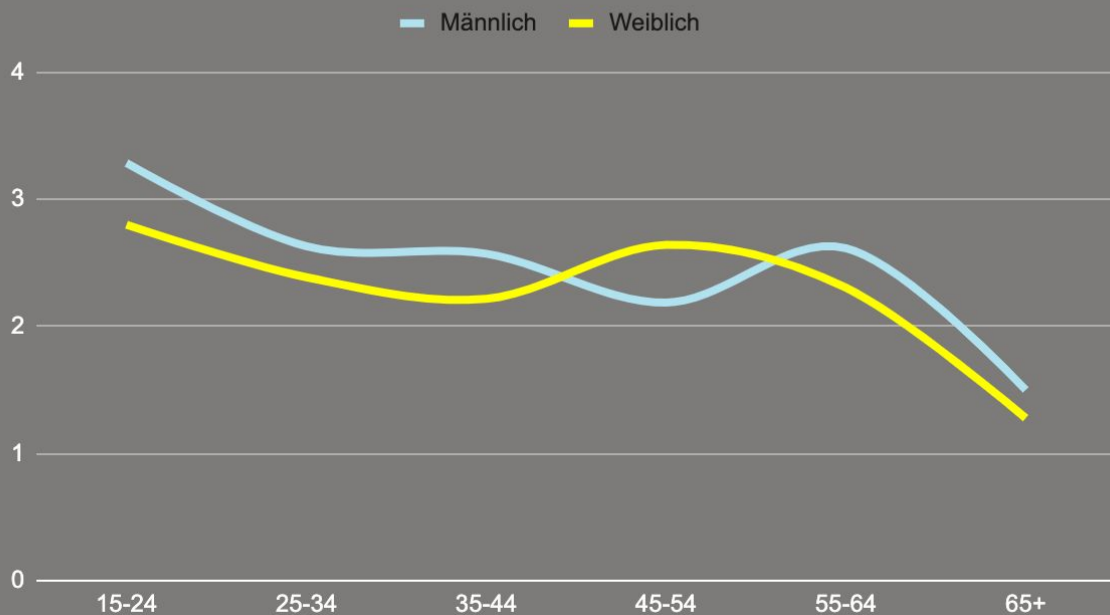


Zu Fuß

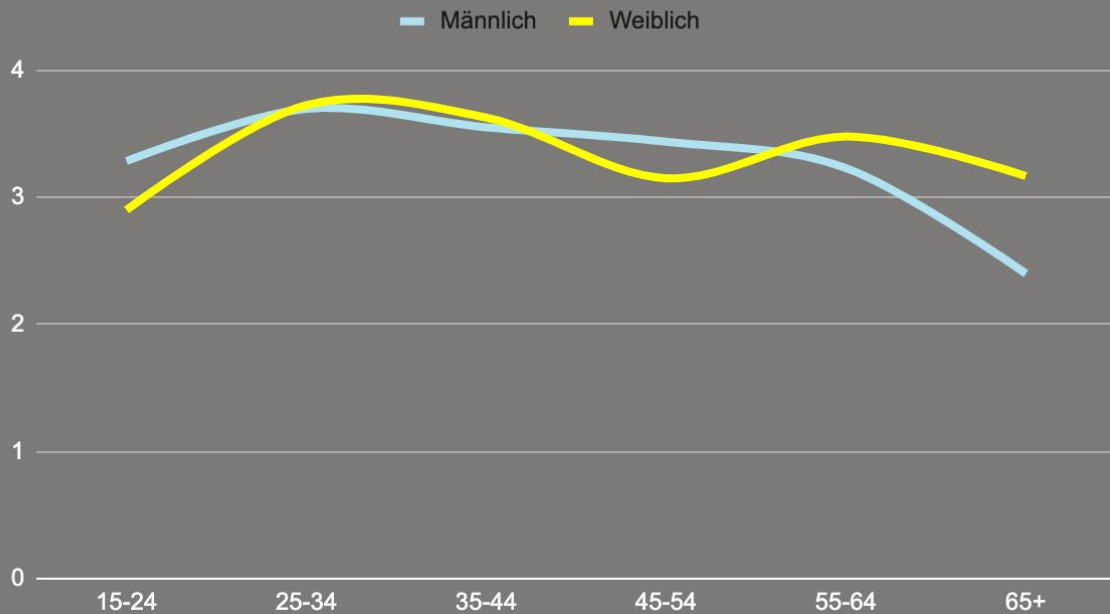
- "Ich bin gern zu Fuß unterwegs" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



- "zu Fuß zu gehen ist mir einfach zu langsam" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

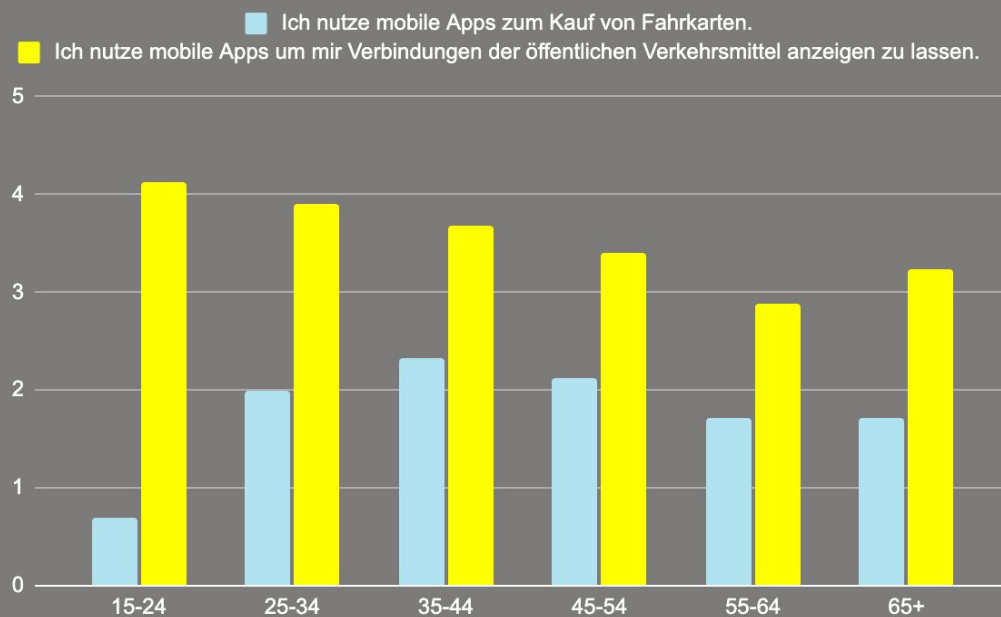


- "Kurze Strecken lege ich oft zu Fuß zurück, um die Umwelt zu schonen" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

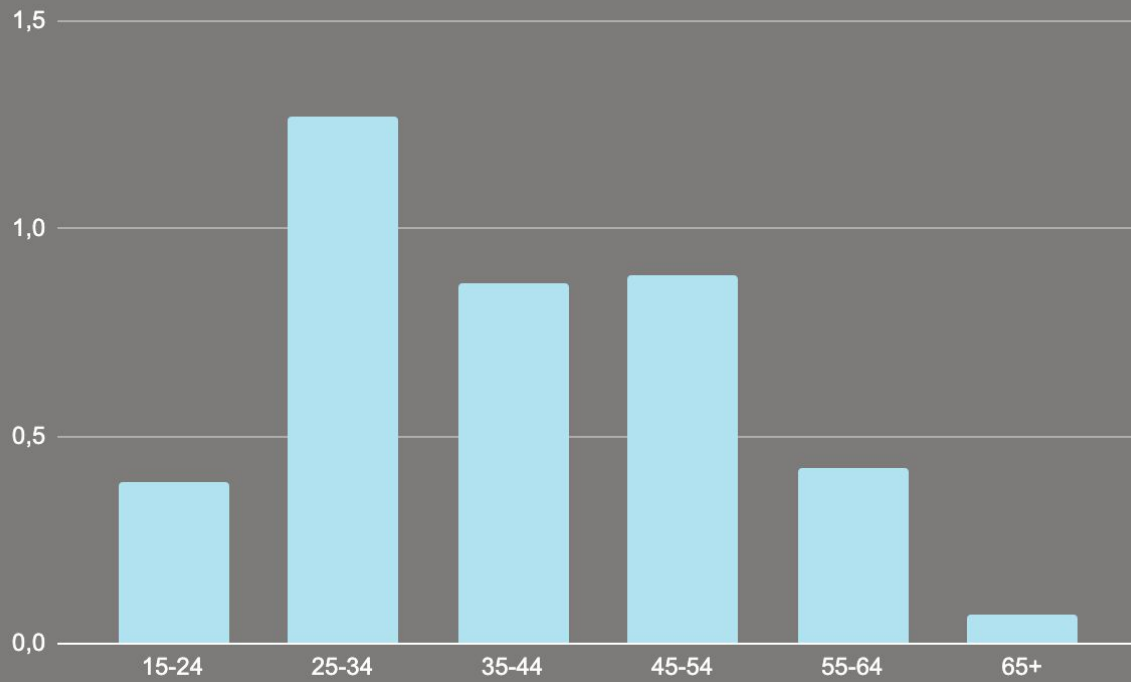


Nutzung von Verkehrs-Apps

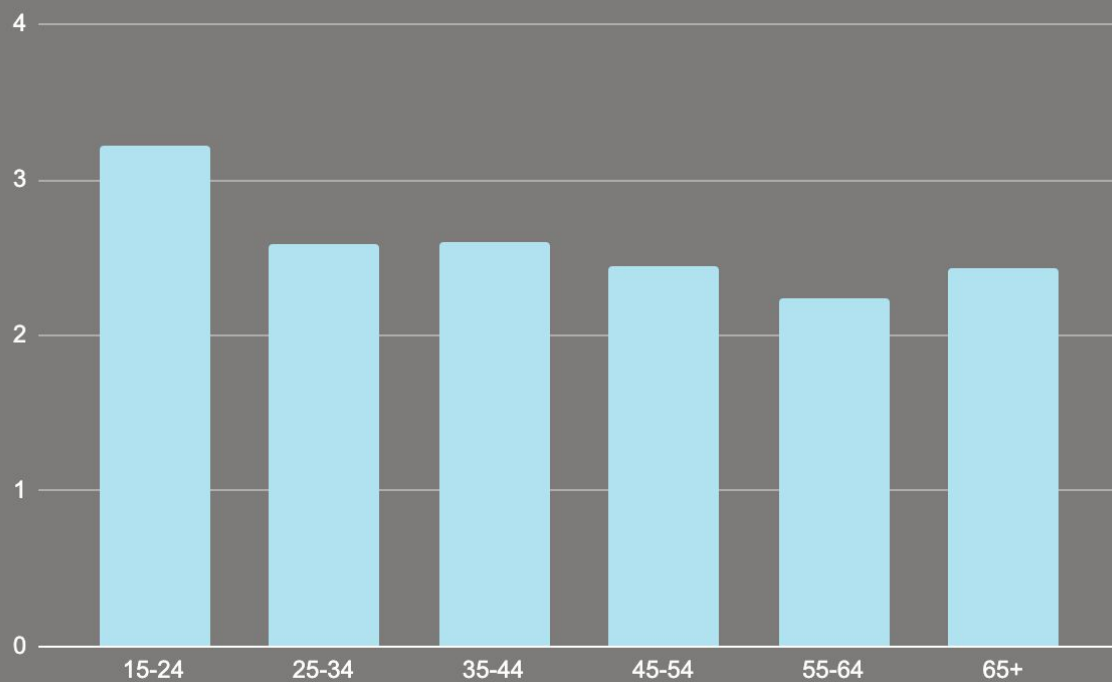
- Apps werden vor allem zum Anzeigen von Verkehrsverbindungen genutzt. (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



- Auf die Frage "Ich nutze mobile Apps um Sharing-Angebote wahrzunehmen." wurde zurückhalten geantwortet (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")

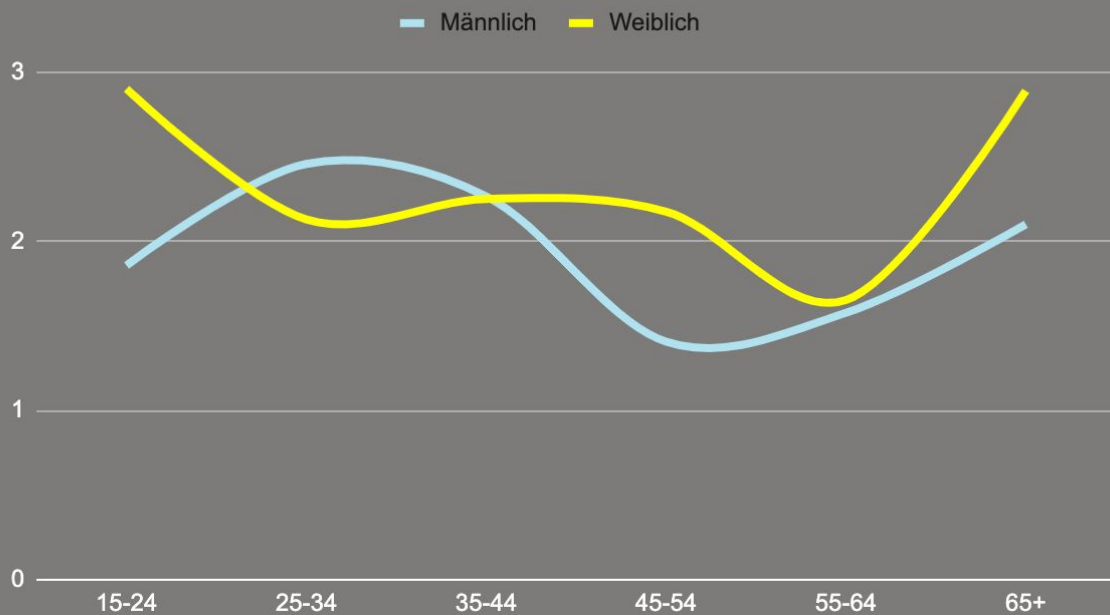


- "Ich bin mit dem aktuellen Angebot an Apps zur Mobilitätsnutzung zufrieden" (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu")



Wie wirkte sich Corona auf die Verkehrsnutzung aus?

- "Seit Corona hat sich die Wahl meiner Verkehrsmittel geändert"



- Welche Verkehrsmittel wurden seit Corona häufiger genutzt? Vier Modalitäten im Vergleich (5 "trifft voll zu" – 0 "trifft gar nicht zu").

