

23. SEPTEMBER 2021

Schlussbericht
im Rahmen der Fördermaßnahme
„MobilitätsWerkStadt 2025“
des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)



Formale Angaben

Zuwendungsempfänger: Markt Holzkirchen, Marktplatz 2 in 83607 Holzkirchen

Förderkennzeichen: 01UV2037

Vorhabensbezeichnung: „Sauber unterwegs in Holzkirchen“

Laufzeit: 01.01.2020 bis 31.03.2021

Im folgenden Schlussbericht werden die Arbeit und die Ergebnisse des Zuwendungs-empfängers im Projekt beschrieben. Der Schlussbericht orientiert sich an der Anlage 2(zu Nr. 3.2BNBest-BMBF 98).

Inhalt

1. Kurze Darstellung zu	4
1.1 Aufgabenstellung.....	4
1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde.....	4
1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens.....	5
1.4 wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde	6
1.4.1 Angabe bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden.....	7
1.4.2 Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste	7
1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen	8
2. Eingehende Darstellung	9
2.1 der Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele	9
2.2 der wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises	12
2.3 der Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit	12
2.4 des voraussichtlichen Nutzens, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans	12
2.5 des während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen	13
2.6 der erfolgten oder geplanten Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 6.	13
3. Erfolgskontrollbericht (nicht öffentlich).....	14
4. Berichtsblatt	15
5. Document Control Sheet	17

1. Kurze Darstellung zu

1.1 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Fördermaßnahmen „MobilitätsWerkStadt 2025“, Teil des Forschungsrahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“ (FONA3) wurde ein Strategiekonzept basierend auf dem Mobilitätsmanagementansatz entwickelt, dass nachhaltige Mobilität in Holzkirchen langfristig fördern sollte.

Es war vorgesehen Mobilitätsmanagement auf unterschiedlichen Ebenen in der Kommune langfristig zu verankern und Teilstrategien im interkommunalen Netz zu operationalisieren. Das Forschungsvorhaben setzte als Reallabor an der Schnittstelle zwischen kommunalen Mobilitätsmanagement (KOMM) als Gesamtstrategie und mit der Fokussierung auf die Teilstrategien im Bereich Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM), Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) sowie nachgelagert bei Neubürger*innen an. Durch die Einführung von neuen Sharing-Angeboten sollte der Umstieg auf den Umweltverbund vereinfacht und zugleich durch eine zielgruppenspezifische Kommunikation begleitet und dadurch verstärkt werden. Komplementiert wurde dies durch einen Datenmanagement und -monitoringansatz. Gezielte Maßnahmen sollten an verkehrserzeugenden Standorten und Zielgruppen in Holzkirchen ansetzen und dadurch den integrierten Ansatz auf kommunaler Ebene verstärken. Mit der Entwicklung eines Mobilitätsdashboards soll die Wirkungskontrolle der zu realisierenden Maßnahmen sichergestellt werden. Dies soll es ermöglichen Maßnahmen bereits im Umsetzungsprozess nachzusteuern.

1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Erstens verfügte der ZE bis zur Bewilligung des Vorhabens verfügte über keine wesentlichen Erfahrungen im Bereich Forschungsvorhaben im kommunalen Kontext. Für die Konzeptionierung und Durchführung des Vorhabens verfügte der Markt Holzkirchen über kein adäquates Personal. Daher wurde beim Markt Holzkirchen eine volle Stelle als Mobilitätsmanager*in geschaffen, welche durch das BMBF finanziert wurde.

Zweitens wurde mit der Mobilitätwerk GmbH zusammengearbeitet, um die einzelnen Aufgaben zu bearbeiten und auf ihre Erfahrungen im Bereich nachhaltiger kommunaler Mobilitätskonzepte zurückzugreifen.

Drittens wurde das vorliegende Mobilitätskonzept während der Covid-19-Pandemie konzipiert worden und infolge dessen hat sich die Verkehrsleistung und -verhalten enorm gewandelt. Die langfristigen Veränderungen lassen sich derzeit nicht gänzlich bewerten. Neben den negativen Aspekten hat die Pandemie jedoch mit ihrem krisenhaften Charakter aber innovative Handlungsspielräume aufgezeigt und einen neuen Status Quo für zukünftige Veränderungen eröffnet.

Viertens liegt Holzkirchen an der Grenze zwischen einer ländlich geprägten Region und einer Metropolregion. Zukunftsgerichtete Mobilitätsmaßnahmen müssen sich daher unter besonderen Bedingungen eines einerseits angespannten Siedlungsraumes und wirtschaftlichen Wachstums sowie andererseits eines Nachholbedarfes im Bereich des Umweltverbundes bewähren. Damit bietet Holzkirchen auf unterschiedlichen Ebenen die einmalige Voraussetzung für die Erprobung von KOMM- und BMM-Strategien sowohl in einer ländlichen geprägten Region als auch in einer, die Verstädterungstendenzen aufweist.

1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens

Die Planung und Durchführung des Forschungsprojektes gliederten sich entsprechend der im Projektantrag benannten Arbeitspakete.

Der Großteil der Aktivitäten konnte zwischen Januar 2020 und März 2021 wie geplant durchgeführt werden. Es ergaben sich folgende wesentlichen zeitlichen oder inhaltlichen Abweichungen vom ursprünglichen Plan im Rahmendes Berichtszeitraums:

- Das erste Kick-Off-Treffen mit dem neu ausgewählten Forschungspartner*in zur Begleitforschung und Mitglieder*innen des Arbeitskreises wurde aufgrund von COVID-19 auf Wunsch der Mitglieder*innen in Q2/2020 verschoben.
- Aufgrund von COVID-19 wurde die Beteiligung der Bürgerschaft und Akteur*innen aus der Privatwirtschaft digital durchgeführt

- Die vorgesehene Forschungspartnerschaft mit dem Institut für Energieinformatik GmbH an der Ostbayerischen Technischen Hochschule Amberg-Weiden (IEi) hat sich aus dem Vorhaben aus geringe personeller Ressourcen zurückgezogen bzw. daher nicht mehr am Vergabeverfahren des FuE-Auftrages teilgenommen. Stattdessen hat die Mobilitätswerk GmbH das Vorhaben begleitet.

Die Ausgaben des Vorhabens liegen insgesamt innerhalb des Gesamtfinanzierungsplans. Die für 2020/21 vorgesehenen Mittel wurden größtenteils entsprechend dem Ausgabenplan abgerufen. Kleine Abweichungen sind bei der abschließenden Finanzplanung darauf zurückzuführen, dass das Gesamt-budget nicht in allen Posten vollausgeschöpft worden ist. Gründe hierfür sind:

- aufgrund einer verspäteten Stellenbesetzung (1.04.2020) sind die zugehörigen Personalmittel „Beschäftigte E1-E11“ ab einem späteren Zeitpunkt erst verwendet worden
- veranschlagte Pauschalen in den Bereichen „Dienstreisen“ und „Sonstige allg. Verwaltungsausgaben“ wurden nicht gänzlich benötigt

Nach Absprache mit dem Projektträger wurde eine finanzierungsneutrale Projektverlängerung aufgrund der Corona-Pandemie vorgenommen. Für die Erreichung der wesentlichen Ziele des Vorhabens innerhalb der Projektlaufzeit hatten diese Anpassungen jedoch keine negativen Auswirkungen.

1.4 wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde

Angesichts verschiedengelagerter Herausforderungen beim Erreichen der Nachhaltigkeitsziele rückt Mobilitätsmanagement als Instrument der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung seit Jahren vermehrt in den Fokus. Mobilitätsmanagement adressiert die Mobilität spezifischer Zielgruppen und zielt auf die Nachfrageseite ab – insbesondere durch die Veränderung von Mobilitätsroutinen. Dabei kann es auf verschiedenen Ebenen ansetzen – hier nehmen die betriebliche und die kommunale Ebene eine herausragende Stellung ein. Angebotsseitig soll das Mobilitätsmanagement durch zielgruppengerechte innovative Mobilitätslösungen unterstützt werden.

Deren Umsetzung basiert auf mit einer zunehmenden Digitalisierung sowohl auf Angebotsseite als auch aus Nutzer*innenperspektive. Trotz der Zunahme an Informationen und Mobilitätsdaten können kleinere Kommunen aufgrund eines fehlenden Datenmanagement und -monitoringansatzes aber oftmals nicht erfassen, wo welcher Verkehr stattfindet, was die Steuerung eines umweltfreundlichen Mobilitätswandels erschwert. Bislang findet die Umsetzung einer ganzheitlichen Strategie zur Einführung des Kommunalen Mobilitätsmanagements (KOMM) und Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) außerhalb von Kerngebieten sowie dessen Monitoring nur in pilothaften Einzelanwendungen statt. Ursächlich ist hier, dass sich kleinere Kommunen, wie Holzkirchen mit 16.800 Einwohner*innen, sich dies bisher materiell und personell nicht leisten können oder sich der Notwendigkeit lange nicht bewusst waren.

Durch einen systematischen Settingansatz, der interkommunalen Vernetzungsstrukturen fokussiert, sollte das Vorhaben die aufgezeigte Forschungslücke der gesamtgesellschaftlichen Betrachtung und Messbarkeit von verkehrlichen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und damit eine Steuerbarkeit durch Kommunen schließen.

1.4.1 Angabe bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden

Es existieren keine Erfindungen/Schutzrechtsanmeldungen und erteilte Schutzrechte, die vom Zuwendungsempfänger oder keine am Vorhaben beteiligten Personen/Institutionen entwickelt oder in Anspruch genommen wurden.

1.4.2 Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste

Wagner J.M.S., Scholz S., Gennat M. (2020): Verarbeitung, Visualisierung und Kalibrierung von Verkehrsdaten. In: Proff H. (eds) Neue Dimensionen der Mobilität. Springer Gabler, Wiesbaden.

Schwedes O., Rammert A. (2020): Mobilitätsmanagement und nachhaltige Verkehrsentwicklung. In: Mobilitätsmanagement. Springer VS, Wiesbaden.

Wilde M., Gather M., Neiberger C., Scheiner J. (eds) (2017): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer VS, Wiesbaden.

Flügge B. (eds) (2020): Smart Mobility. Springer Vieweg, Wiesbaden.

Bayerisches Landesamt für Statistik (2020): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Gemeinde, Ein- und Auspendler über jeweilige Grenzen, Saldo.

Vogel HJ., Weißer K., Hartmann W. (eds.) (2018): Smart City: Digitalisierung in Stadt und Land. Springer Gabler, Wiesbaden.

Wilker N. (2019): Online-Bürgerbeteiligung und politische Repräsentation. Springer VS, Wiesbaden.

1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Da die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Verkehrs und der Mobilität durch eine einzelne Kommune begrenzt sind, wurden Kooperationen für die inter- und transdisziplinäre Zusammenarbeit mit Praxispartner*innen, Akteur*innen und Stakeholdern eingegangen.

PRAXISPARTNER*INNEN (REALLABORE):

- Bosch Engineering GmbH
- ITK Engineering GmbH
- ATHOS Service GmbH

STAKEHOLDER:

- Gemeinde Oberhaching
- FabLab Oberland e.V.
- Standortmarketing-Gesellschaft Landkreis Miesbach mbH
- two-ride UG
- Mobilitätswerk GmbH

2. Eingehende Darstellung

2.1 der Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

Die Zuwendungen wurden entsprechend der Zielsetzung im Projektantrag eingesetzt. Ausgehend von der Ermittlung und Analyse des Status Quo in Holzkirchen, sind Ziele und Handlungsfelder festgelegt worden, um darauf aufbauend passgenaue Maßnahmen zu identifizieren. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde sowohl auf den bestehenden Datenbestand zurückgegriffen als auch eigene Untersuchungen durchgeführt (AP 1):

- Geodatenbasierte Analysen der Verkehrs- und Siedlungsinfrastruktur zur Bestandsaufnahme
- Kartenbasierte Onlineumfrage zur Ermittlung der Bedarfe und Wünsche der Bürger*innen
- Onlineumfrage in den Gewerbegebieten zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens und der Bedarfe der Pendler*innen sowie der Pläne der Unternehmen zum Mobilitätsmanagement;
- Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter*innen in der Verwaltung
- Potenzial- und Standortanalyse Sharing-Angeboten
- Durchführung eines Hackathons zur Entwicklung einer Radzählstation

Auf Basis der Ist-Zustand-Analyse lassen sich folgende kategorisierte Aussagen über den Status Quo von Verkehr und Mobilität in Holzkirchen treffen:

STATUS QUO GEMEINDE(-VERWALTUNG):

- hohes MIV-Verkehrsaufkommen im Ort aufgrund von Durchgangsverkehren, aber auch Binnen- und Zielverkehren, die maßgeblich auch aus täglichen Pendlerströmen resultieren
- geringfügige Sharing-Angebote wirken sich negativ auf den Umstieg auf den Umweltverbund aus
- systematischer Management-/ Monitoringsansatz von Mobilitätsdaten fehlt bisher in der Verwaltung

- MIV-geprägtes Verkehrsverhalten der Mitarbeiter*innen (auch Dienstfahrten) in der Verwaltung

STATUS QUO UNTERNEHMEN:

- Gewerbegebiete sind oft nur zeitaufwändig mit dem ÖPNV zu erreichen
- in keinem Unternehmen wurde BMM als ganzheitlicher Ansatz bisher umgesetzt
- Unternehmen und deren Mitarbeiter*innen sind generell offen für Verhaltensänderungen und zeigen ein
- hohes Interesse an neuen Mobilitätslösungen auf

STATUS QUO BÜRGERSCHAFT:

- Viele Schüler*innen werden aufgrund der als unsicher wahrgenommenen Rad- und Fußwegeinfrastruktur mit dem Pkw zur Schule befördert (Hol- und Bringverkehr);
- Tempo, Takt und Tarif des Ortsbusses entspricht nicht den Mobilitätsbedürfnissen der Zielgruppen (Schüler*innen, Senior*innen und Pendler*innen)

Abgeleitet aus der Analyse des Ist-Zustands war die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ein wesentliches Ergebnis (AP 2). Mit dem Mobilitätskonzept wurde das Ziel verfolgt, Lösungsansätze für einen umweltfreundlichen Mobilitätsmix in der Marktgemeinde Holzkirchen zu entwickeln, um somit langfristig den MIV zu minimieren.

Im Fokus der Betrachtung standen neben der Mobilität von Bürger*innen- auch das Pendleraufkommen sowie das Mobilitätsverhalten der Unternehmen in den Gewerbegebieten, die ein hohes Verlagerungspotenzial aufwiesen.

Es adressierte erstens die Identifikation geeigneter Prozesse der kommunalen Planung unter Einbindung wichtiger Stakeholder*innen sowie die Identifikation von Barrieren in einem interkommunalen Netzwerkansatz. Zweitens fokussiert es neue Mobilitätsdienstleistung und deren Integrationsfähigkeit in den ÖV. Drittens hat sich der Aufbau eines digitalen Daten- und Monitoringmanagements als wichtige Komponente herausgestellt, wodurch das Potenzial und Umsetzung digital vernetzter Verkehrssteuerung

in einer kleinen Kommune messbar und nachsteuerbar wird. All dies wurde in konkreten Handlungsfeldern, Umsetzung- und Transferstrategien im Sinne des Mobilitätsmanagements festgehalten.

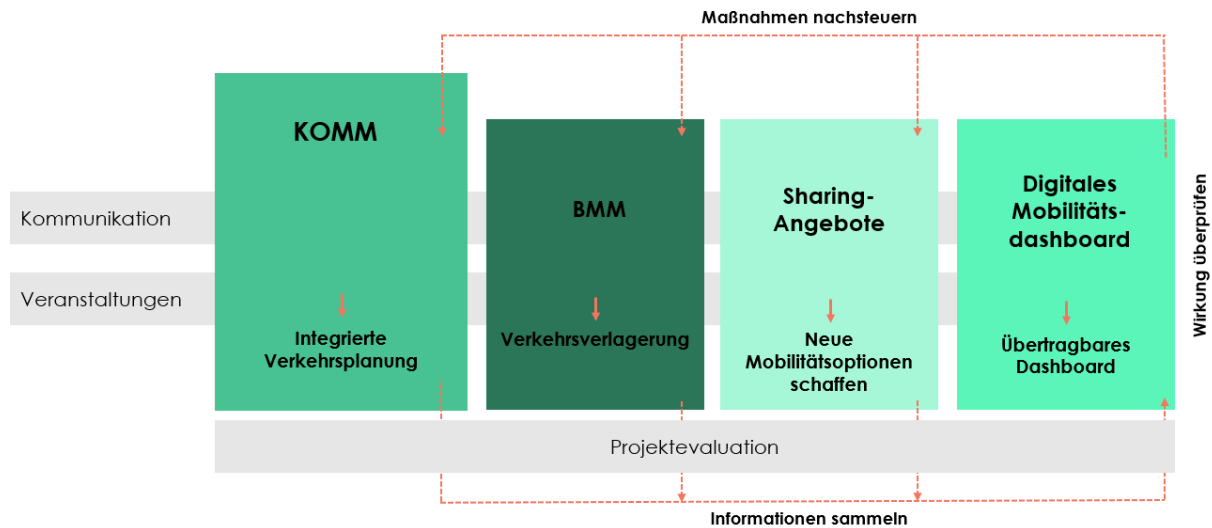


Abbildung 1 Übersicht Projektbausteine

Die Einbindung der Bürger*innen und weiterer Akteure musste aufgrund von Covid-19 angepasst. Anstelle des geplanten Themenformate „Umwelt“ und „Umfeld“ wurde komprimierte Beteiligung der Bürgerschaft und der Wirtschaft online durchgeführt.

Nachhaltige Lösungen erfordern auch neue Formate. Um die Situation für Radfahrende zu verbessern, bedarf es zunächst an Daten. Vor diesem Hintergrund wurde zusammen mit dem Maker Space *FabLab Oberlande.V.* ein Hackathon zum Thema „Radzahlstation“ veranstaltet.

Im Rahmen dessen wurden mobile Anwendung entwickelt, welche die Sammlung von Bewegungsdaten von Radfahrenden in Holzkirchen ermöglicht. Gleichzeitig fungierte die Veranstaltung als eine neue Art der Bürgerbeteiligung.

Vor diesem Hintergrund wurden nicht nur infrastrukturell, technologische Innovationen in den Fokus genommen, sondern vielmehr auch soziale und politische Innovationen nachhaltiger Mobilitätsgestaltung verstärkt betrachtet.

Durch eine konsistente Berichtserstattung in lokalen Printmedien, Website des Marktes Holzkirchen sowie auf Social Media, wurde fortlaufend über den aktuellen Status des Vorhabens berichtet. Dadurch konnte die angestrebte Kommunikationsstrategie verwirklicht werden.

2.2 der wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Für das Vorhaben lagen die höchsten Ausgaben bei den Personalkosten, gefolgt von „Vergabe von Aufträgen“ bspw. für die Begleitforschung oder „allg. Verwaltungsausgaben“ zur Durchführung des Hackathons. Vergleichsweise gering fielen hingegen „Gegenstände“, „Mieten“ und „Reisekosten“ aus. Die über die gesamte Projektlaufzeit angefallenen Kosten in den einzelnen Positionen sind dem Verwendungsnachweis zu entnehmen.

2.3 der Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Wie unter den Punkten 2.1 und 2.2 dargestellt, wurden die Arbeiten und die finanziellen Mittel entsprechend der Arbeitspakete und an den im Verlauf des Projektes erhaltenen Ergebnisse ausgerichtet. Aufgrund der vorgestellten Ergebnisse konnte gezeigt werden, dass durch eine neue, weitreichende inter- und intrakommunale Vernetzung eine strategische Ausrichtung entlang der Mobilitätsbedürfnisse eine nachhaltige Konzepterstellung langfristig fördert und die Grundlage für Verkehrswandel ist. Eine umfangreiche Analyse und unterschiedlicher Beteiligungsformate bildeten dabei die Grundvoraussetzung.

2.4 des voraussichtlichen Nutzens, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

Die Marktgemeinde Holzkirchen strebt die langfristige Verankerung des Projektes nach Projektende an. Für die Erfolgsaussichten nach Projektende ist es grundsätzlich notwendig, dass die bearbeiteten Themenschwerpunkte des Mobilitätskonzeptes auch

ohne eine weitere Förderung in Phase 2 über die Bereitstellung entsprechender Ressourcen/ Eigenmittel abgesichert und weiterentwickelt werden. Mit der angestrebten kurz- bis mittelfristigen Umsetzung der im Projekt entwickelten Mobilitätsbausteine sind bereits wichtige Grundlagen und Vorarbeiten für eine dauerhafte Fortentwicklung entstanden. Hierfür soll eine Priorisierung der Themenschwerpunkte erfolgen, um Teilaspekte aus Eigenmittel trotzdem zeitnah umzusetzen.

Ein kommerzielles Interesse (i.S.v. funktionale/wirtschaftliche Vorteile gegenüber Konkurrenzlösungen, Nutzen für verschiedene Anwendergruppen/-industrien am Standort Deutschland, Umsetzungs- und Transferstrategien) an den Ergebnissen ist bisher nicht zu erwarten.

Aufgrund ist die wissenschaftliche oder wirtschaftliche Anschlussfähigkeit für eine mögliche notwendige nächste Phase bzw. die nächsten innovatorischen Schritte zur erfolgreichen Umsetzung der FE-Ergebnisse nichtzutreffend, da eine Absage der Förderung in Phase durch Fördermittelgeber erteilt worden ist.

2.5 des während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Während der Laufzeit des Vorhabens wurden keine Fortschritte auf dem Gebiet des langfristig nachhaltigen Wandels des Verkehrsverhaltens zugunsten des Umweltverbundes gegenüber dem MIV in ländlich geprägten Räumen andere Stellen bekannt, die den bisher erzielten Ergebnissen widersprechen bzw. weitergehende Aussagen zulassen.

2.6 der erfolgten oder geplanten Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 6.

Mit dem Ende der ersten Förderphase des Vorhabens wurden sämtliche Projektergebnisse für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Damit besteht die Möglichkeit, die im Projektverlauf erarbeiteten einzusehen und nach den Grundsetzen der Transparenz nachzuvollziehen.

3. Erfolgskontrollbericht (nicht öffentlich)

- Separate Anlage beim Projektträger -

4. Berichtsblatt

1. ISBN oder ISSN	2. Berichtsart (Schlussbericht oder Veröffentlichung) Schlussbericht
3. Titel Schlussbericht zum Forschungsbericht: "Sauber unterwegs in Holzkirchen"	
4. Autor(en) [Name(n), Vorname(n)] Heese, Jana	5. Abschlussdatum des Vorhabens 31.03.2021
	6. Veröffentlichungsdatum 23.09.2021
	7. Form der Publikation Document Control Sheet
8. Durchführende Institution(en) (Name, Adresse) Markt Holzkirchen Marktplatz 2 83607 Holzkirchen	9. Ber.-Nr. Durchführende Institution
	10. Förderkennzeichen 01UV2037
	11. Seitenzahl
12. Fördernde Institution (Name, Adresse) Bundesministerium für Bildung und Forschung Kapelle-Ufer 1 D-10117 Berlin	13. Literaturangaben
	14. Tabellen
	15. Abbildungen
16. DOI (Digital Object Identifier)	
17. Vorgelegt bei (Titel, Ort, Datum) DLR Projektträger Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit Sozial-ökologische Forschung Heinrich-Konen-Str. 1 53227 Bonn Technische Informationsbibliothek Deutsche Forschungsberichte Postfach 6080, 30060 Hannover Sep. 2021	
18. Kurzfassung Ziel des Vorhabens ist es Mobilitätmanagement auf unterschiedlichen Ebenen in der Kommune langfristig zu verankern und Teilstrategien im interkommunalen Netz zu operationalisieren. Das Forschungsvorhaben setzt als Reallabor an der Schnittstelle zwischen kommunalen Mobilitätsmanagement (KOMM) als Gesamtstrategie und mit der Fokussetzung auf die Teilstrategien im Bereich Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM), Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) sowie nachgelagert bei Neubürger*innen an. Vor diesem Hintergrund werden nicht nur infrastrukturell, technologische Innovationen in den Fokus ge-	

nommen, sondern vielmehr auch soziale und politische Innovationen nachhaltiger Mobilitätsgestaltung verstärkt betrachtet. Es schafft ein Agenda-Setting, dass Mobilität integriert betrachtet und zugleich evaluierbar und korrigierbar ist, um bedarfsgerechte Maßnahmen planen, umsetzen und nachsteuern zu können.

Ausgehend von der Ermittlung und Analyse des Status Quo in Holzkirchen, sind Ziele und Handlungsfelder festgelegt worden, um darauf aufbauend passgenaue Maßnahmen zu identifizieren. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden sowohl auf den bestehenden Datenbestand zurückgegriffen als auch eigene Untersuchungen durchgeführt.

19. Schlagwörter

Mobilitätsmanagement, Verkehrsdaten, Mobilitätsdashboard, nachhaltige Mobilität, ländliche Region

20. Verlag

21. Preis

5. Document Control Sheet

1. ISBN or ISSN	2. type of document (e.g. report, publication) Veröffentlichung (Publikation)	
3. title Final report on the research project: "Sauber unterwegs in Holzkirchen"		
4. author(s) (family name, first name(s)) Heese, Jana	5. end of project 31.03.2021	
	6. publication date 23.09.2021	
	7. form of publication Document Control Sheet	
8. performing organization(s) name, address Markt Holzkirchen Marktplatz 2 83607 Holzkirchen	9. originators report no.	
	10. reference no. 01UV2037	
	11. no. of pages	
12. sponsoring agency (name, address) Federal Ministry of Education and Research Public Relations Department Kapelle-Ufer 1 D-10117 Berlin	13. no. of references	
	14. no. of tables	
	15. no. of figures	
16. DOI (Digital Object Identifier)		
17. presented at (title, place, date) DLR Projektträger Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit Sozial-ökologische Forschung Heinrich-Konen-Str. 1 53227 Bonn Technische Informationsbibliothek Deutsche Forschungsberichte Postfach 6080, 30060 Hannover Sep. 2021		
18. abstract The aim of the project is to anchor mobility management at different levels in the municipality in the long term and to operationalize sub-strategies in the inter-municipal network. The research project starts as a real laboratory at the interface between municipal mobility management (KOMM) as an overall strategy and with the focus on the sub-strategies in the area of operational mobility management (BMM), school mobility management (SMM) and downstream with new citizens. Against this background, the focus is not only on infrastructural and technological innovations, but also on social and political innovations in sustainable mobility design. It creates an agenda setting that considers mobility in an integrated way and at the same time can be evaluated and corrected in order to be able to plan and to be able to plan, implement and		

readjust needs-based measures.

Based on the determination and analysis of the status quo in Holzkirchen, goals and fields of action were defined in order to identify suitable measures. In the course of the project, the existing data pool was used as well as own investigations were carried out.

19. keywords

Mobility Management, Mobility Dashboard, Rural Area, Smart Mobility

20. publisher

21. price