



Teil I: Zentrale Verstetigungsfaktoren

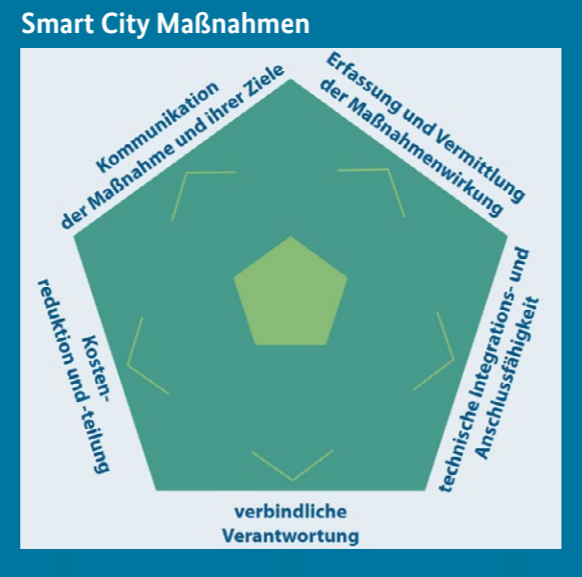
Warum ein Verstetigungs-Workshop?

Transdisziplinäre (Forschung + Praxis) Projekte sind grundsätzlich zeitlich befristet. Daher stellt die strukturelle und langfristige Verankerung der gewonnenen Erkenntnisse, erprobten Maßnahmen und aufgebauten Kooperationen nach Projektende eine wesentliche Herausforderung dar, um nachhaltige Wirkung zu erzielen. Projektteams sollten frühzeitig klären, wie dieser Prozess organisiert werden kann und welche Ressourcen dafür erforderlich sind. Ein Austausch zur Verstetigung ist wichtig, damit Projekte voneinander lernen und Erfahrungen für die Institutionalisierung nutzbar werden.

Inhalt und Zielsetzung

Die elf Projekte der dritten Förderphase der BMFTR-Fördermaßnahme „MobilitätsWerkstadt 2025“ nähern sich ihrem Abschluss. Im Fokus steht die Frage, wie die entwickelten Maßnahmen zur Mobilitätswende nachhaltig in langfristige Strategien und Strukturen überführt werden können. Um diese Verstetigung gezielt vorzubereiten und Erfolgsfaktoren zu erarbeiten, fand am 5. und 6. November in Hannover der letzte BeNaMo-Workshop statt. Die Teilnehmenden arbeiteten an einem Verstetigungsrahmen und identifizierten in Gruppen zentrale Herausforderungen, Erfolgsfaktoren und Verstetigungsaspekte. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in einen Synthesebericht der Begleitforschung ein.

Der Workshop-Prozess



1

Thomas Schönberger (BBSR) stellte die Studie „Von der innovativen Idee in den Regelbetrieb: Fünf zentrale Faktoren als Planungshilfen für den Verstetigungsprozess von Smart-City-Maßnahmen“ vor, mit besonderem Fokus auf das Verstetigungsfünfeck. Diese Studie diente als Inspiration für die Entwicklung eines eigenen Verstetigungsrahmens für nachhaltige Mobilitätsprojekte.

2

Die Projekte notierten die wichtigsten Verstetigungsfaktoren für ihr jeweiliges Projekt und ihre Maßnahmen und prüften, ob diese in das Verstetigungsfünfeck passen. Sie priorisierten danach die zwei bis drei wichtigsten Faktoren. In einer Plenumsrunde stellten sie anschließend die wichtigsten Faktoren vor, sodass ein Bündel verschiedener Faktoren rund um das Fünfeck entstand.

3

In der thematischen Gruppenarbeit (s. Seite 2) sammelten die Gruppen neben Herausforderungen, Erfolgsfaktoren und Learnings auch verschiedene Verstetigungsfaktoren zu spezifischen Themen, wie On-Demand-Verkehr und Mobilitätsstationen. Die thematische Verstetigungsfaktoren wurden anschließend in kleinen, themenübergreifenden Gruppen noch einmal diskutiert, um die Fragen zu beantworten: **Wie sieht der Verstetigungsrahmen für Mobilitätsprojekte aus? Welches sind die wichtigsten Faktoren der Verstetigung und inwiefern unterscheiden sich diese von dem vorgestellten Smart-City-Fünfeck?** In einer Plenumsrunde wurden die Ergebnisse aller Gruppen vorgestellt und abschließende Empfehlungen für eine Überarbeitung des Fünfecks vereinbart.

Vorläufige Ergebnisse*



- Mobilitätsmaßnahmen erfordern weniger technische, dafür mehr **rechtliche und planerische Integration**.
- Verstetigung braucht nicht nur verbindliche Verantwortung, sondern einen **breiteren institutionellen Rahmen** mit verbindlichen Plänen und Strategien sowie politischen Beschlüssen zu den Mobilitätsmaßnahmen.
- Für ihre Verstetigung ist nicht in erster Linie Kostenreduktion notwendig, sondern eine **verlässliche Finanz- und Personalplanung**, da künftig in der Regel mehr Ressourcen für die Verstetigung von Mobilitätsmaßnahmen benötigt werden.
- **Beteiligung** ist zentral und geht über reine Kommunikation hinaus: Neben Bürger:innen und Stakeholdern müssen z. B. auch **Politik und Hochschulen** einbezogen werden.
- Wegen der politischen und gesellschaftlichen Sensibilität von Mobilität sind **Datenerfassung und -auswertung**, auch in Bezug auf mögliche Wirkungen besonders wichtig. Die Verbreitung erfolgt über die Beteiligungsschiene. Gleichzeitig liefert die Beteiligung Grunddaten (z. B. zukünftige Nutzerdaten) sowie normative Ansätze für das Verstetigungspotenzial.
- Aufgrund langer administrativer und politischer Prozesse sollte bereits sehr früh im Projekt – z. B. zwei Jahre vor dessen Ende – mit der Diskussion zur Verstetigung begonnen werden.

* Das Mobilitätsfünfeck wird weiter ausgearbeitet und im Rahmen eines Syntheseberichtes der Begleitforschung vorgestellt.

BeNaMo WORKSHOP-REIHE

Juni. 25: Transfer-Workshop

Nov. 25: Verstetigungs-Workshop

Sommer 26: Abschlussveranstaltung

Weiterführende Informationen

BeNaMo

Webseite BeNaMo: [hier](#)
 Innovationsbaukasten: [hier](#)

BeNaMo
mobilitaet@nexusinstitut.de



Teil II: Themengruppen

Zentrale Herausforderungen und Erfolgsfaktoren nach Themengruppen

In den vergangenen Jahren haben die Projekte an einer großen Vielfalt unterschiedlicher Innovationsmaßnahmen gearbeitet. Obwohl die Projekte viele Gemeinsamkeiten aufweisen, etwa in Bezug auf Prozesse, Reallabore oder transdisziplinäres Arbeiten, sind manche Herausforderungen, Aktivitäten und Erfolgsfaktoren für spezifische Mobilitäts-Subthemen relevant. Mit Blick auf das Ende der Projektlaufzeit sollte im Workshop noch einmal zu folgenden Fragen, aufgeteilt nach Themengruppen, gemeinsam reflektiert werden:

- Welche gesellschaftlichen Herausforderungen standen im Mittelpunkt?
- Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und welche Herausforderungen traten bei der praktischen Umsetzung auf?
- Welche Erfolgsfaktoren sowie gesellschaftlichen und politischen Akzeptanzfaktoren waren entscheidend?
- Was haben wir gelernt, was empfehlen wir anderen Kommunen, und welche Bedingungen sind zentral für die Verstetigung?

Die Ergebnisse der acht Themengruppen sind in drei Kategorien gegliedert, die jeweils mit einem Icon dargestellt werden:

➖ Hemmnisse & Herausforderungen, ➕ Erfolgsfaktoren, ➡ Transfer & Verstetigung

Schulisches Mobilitätsmanagement

- ➖ Fehlende Ressourcen, wechselndes Personal, geringer Rückhalt für das Thema sowie unklare Zuständigkeiten zwischen Schulen und Verwaltung bremsen die Umsetzung.
- ➕ Regelmäßige Wiederholungen von Aktionen, die Einrichtung von Schulstraßen, kurze Kommunikationswege und Kooperationen zwischen Schulen, motivierte Schulleitungen und die aktive Einbindung von Kindern/Jugendlichen erhöhen Wirkung und Akzeptanz.
- ➡ Der Schulträger als zentrale Stelle in der Koordination und Umsetzung, Maßnahmenkataloge für Schulen und eine Verankerung im Lehrplan ermöglichen langfristige Stabilität und Wirkung.

Kommunales Mobilitätsmanagement

- ➖ Fehlende kommunale Strukturen und Kapazitäten sowie Verteilung des Themas über viele Referate (größere Städte), geringe Sichtbarkeit von Maßnahmen, fehlendes Wissen und Akzeptanz.
- ➕ Wirkt besonders gut, wenn es mit Wohnen oder mit Lebensumbrüchen (Wohnort-/Arbeitswechsel, Familiengründung) verknüpft wird, Schulen/Kinder und Bürger:innen einbindet und eine koordinierende Stelle (Mobilitätsmanager:in) geschaffen wird.
- ➡ Positive Geschichten und transparente, frühzeitige Kommunikation fördern Akzeptanz; langfristige Personalstellen und eine feste Budgetierung als Pflichtaufgabe der Kommune, Anpassung an den (sich verändernden) Bedarf.

Apps, Gamification und technische Lösungen

- ➖ Datenschutz, knappe Haushaltslage, hohes fachliches Wissen, Benutzerfreundlichkeit, die Bündelung der Mobilitätsanbieter sowie hohe Entwicklungs- und Betriebskosten erschweren die Umsetzung.
- ➕ Prozessvereinfachung und -beschleunigung durch technische Lösungen für Bürger:innen und Verwaltung, Transparenz, leichte Sprache zur Komplexitätsreduktion und Integration innerhalb einer Marke sowie Bündelung von Synergien.
- ➡ Klare Kommunikations- und Planungsprozesse erleichtern die Zusammenarbeit verschiedener Akteure; Neues sollte in bestehende Systeme integriert werden, und eine stabile Finanzierung ist erforderlich.

BeNaMo WORKSHOP-REIHE

Juni. 25: Transfer-Workshop

Nov. 25: Verstetigungs-Workshop

Sommer 26:
Abschlussveranstaltung

Weiterführende Informationen

Be NaMo

Webseite BeNaMo: [hier](#)
Innovationsbaukasten: [hier](#)

BeNaMo
mobiltaet@nexusinstitut.de



BeNaMo WORKSHOP-REIHE

Juni. 25: Transfer-Workshop

 Nov. 25: Verstetigungs-Workshop

 Sommer 26:
Abschlussveranstaltung

Weiterführende Informationen


 Be
NaMo

 Webseite BeNaMo: [hier](#)
 Innovationsbaukasten: [hier](#)

 BeNaMo
mobilitaet@nexusinstitut.de

Autoarme Quartiere

- ⊖ Datenschutz, unklare Zuständigkeiten, Mittelverfügbarkeit und Aushandlung des Rechtsrahmens erschweren Fortschritte; zugleich stellen die Neuordnung des öffentlichen Straßenraums sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit zentrale Herausforderungen dar.
- ⊕ Rechtliche Verankerung, klare Handlungsfähigkeit, kontinuierliche Begleitung sowie Experimentierklauseln für die Schaffung eines Präzedenzfalls ermöglichen wirksame Umsetzung autoarmer Quartiere.
- ➔ Diverse Beteiligungsformate, die rechtzeitige Einbindung politischer Akteure und die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen fördern den Transfer; ein regelmäßiger Austausch mit allen Akteuren, begleitendes Monitoring und institutionelle Verankerung sichern die nachhaltige Verstetigung.

Mobilitätsstationen/Hubs

- ⊖ Starre Fördervorgaben, unklare Regularien, Flächenkonkurrenz und Herausforderungen im laufenden Betrieb erschweren Planung und Umsetzung; zudem fehlt häufig ein breites Verständnis des Konzepts.
- ⊕ Erfolgreich, wenn vorhandene Ressourcen und Aufgaben gebündelt, ein einheitliches Branding umgesetzt und finanzielle Unterstützung für Kommunen bereitgestellt wird, sowie der Bestand genutzt wird.
- ➔ Standortanalysen sind gut übertragbar, rechtzeitiger Beginn, kontinuierliche Arbeit, Flexibilität und Wissenssicherung unterstützen den Transfer; Vernetzung und Austausch fördern die Verstetigung.

On-Demand-Verkehr

- ⊖ Technische Umsetzung und personelle Engpässe, verbunden mit hohen Personalkosten, Konkurrenz zu Taxi/Uber und mögliche ÖPNV-Kannibalisierung als Hemmnisse; das Finden eines passenden Betreibermodells sowie die Haushaltslage als Herausforderung.
- ⊕ Bedürfnisorientierung, Zuverlässigkeit, klare Kommunikation und klares Marketing sowie ÖPNV-Integration stärken den On-Demand-Verkehr; eine hohe Poolingquote und die Kooperation zwischen Kommune und privatwirtschaftlichen Unternehmen unterstützen zusätzlich.
- ➔ Partizipation, frühe und nachhaltige Datenerhebung, Integration in kommunale Planwerke sowie das Mitdenken der Verstetigung von Beginn an wirken als Motoren.

Planungstools

- ⊖ Bestehender Rechtsrahmen, Ressourcenmangel, fehlende Routinen und fehlendes Wissen über Maßnahmenwirkungen und Tools bremsen Fortschritt; Komplexität der praktischen Herausforderungen unterscheiden sich und erfordern flexible Lösungen.
- ⊕ Handlungsspielräume bekanntmachen und durch Experimentierklauseln nutzen, niedrigschwellige Informationen bereitstellen, Vertrauen schaffen sowie eine externe Rechtsberatung erleichtern die Anwendung neuer Tools.
- ➔ Die Sicherstellung der langfristigen rechtlichen Verankerung in kommunale Planwerke, die Klärung der finanziellen Zuständigkeit für Kosten, der kontinuierliche Verweis in Gremien und Plänen auf die Relevanz der Tools zur Zielerreichung sowie die stetige Kommunikation tragen zu einer nachhaltigen Verankerung bei.

Aktive Mobilität/Radverkehr

- ⊖ Alte Narrative, die Depriorisierung von Radverkehrsmitteln, komplexe Planungsprozesse, Flächenkonkurrenz durch Wegfall von Parkplätzen, fehlendes Bewusstsein für aktive Mobilität sowie mangelndes Verständnis und Geduld für Prozesse und Baumaßnahmen stellen Herausforderungen für die Umsetzung dar.
- ⊕ Mutige Verwaltungen, zusätzliche Personalstellen für Rad- und Fußverkehr, über den Haushalt hinaus verfügbare Gelder, klare Ansprechpartner sowie Reallabor-Ansätze stärken den Ausbau der aktiven Mobilität.
- ➔ Die Übertragung des Reallaboransatzes, das Vorhandensein von Radverkehrsbeauftragten zwischen Kommunen, die Schaffung formaler Rahmen, das Streuen des Narrativs in der Verwaltung sowie politischer Rückhalt tragen zu einer erfolgreichen Umsetzung bei.



Teil III: Storyboards

Storyboards zu den Themengruppen

Nachdem die Gruppen die Fragen in ihren Themengruppen in Workshop-Teil II diskutiert und die Ergebnisse festgehalten hatten, entwickelten sie gemeinsam mithilfe eines Storyboards aus sechs Szenen eine fiktive Geschichte rund um die Umsetzung und Verstetigung der Mobilitätsmaßnahme(n). Diese Arbeitsmethode förderte einen offenen Austausch sowie Kreativität. Nach der Erstellung des Storyboards präsentierten die Gruppen ihre Ergebnisse im Plenum und erläuterten ihre Geschichten unter Bezugnahme auf die Inhalte der vorangegangenen Diskussion. Bemerkenswert ist dabei, wie stark die Geschichten die Vorteile für die lokale Bevölkerung, etwa für ältere Menschen oder Kinder, in den Mittelpunkt stellen und zugleich zeigen, dass eine erfolgreiche Umsetzung stark von politischer und finanzieller Unterstützung abhängt.

Eine Beispiel-Geschichte aus den Storyboards

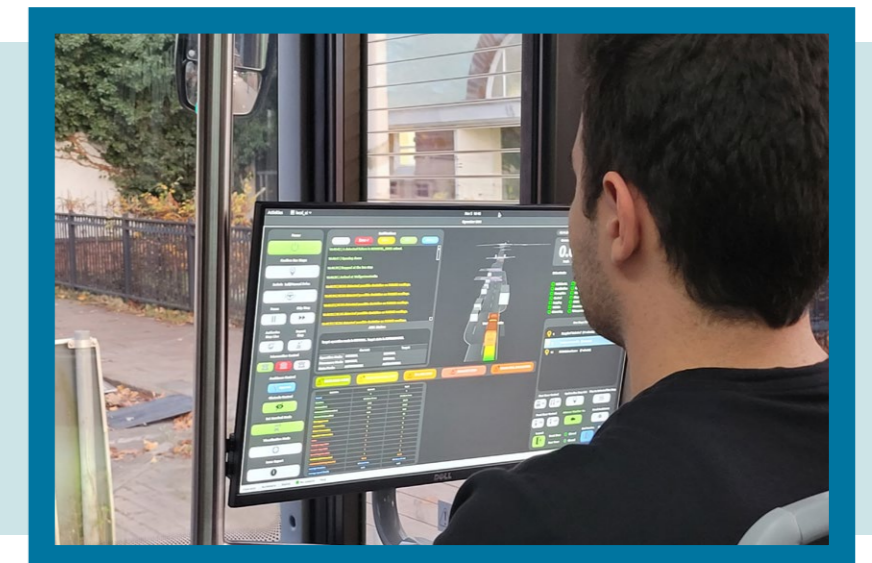


Exemplarisch wird an dieser Stelle eine Storyboard-Geschichte zum Thema Radverkehr vorgestellt: Ein junges Mädchen fährt begeistert Fahrrad, es gibt ihr Freiheit und Selbstständigkeit auf dem Weg zur Schule. Doch eines Tages trifft sie auf ihrer vertrauten Route auf eine Baustelle: Eine neue Schnellstraße entsteht. Zwar gibt es Umleitungen für Radfahrende, doch sie sind eng, unübersichtlich und unsicher. Eine Verwaltungsmitarbeiterin wird auf das Problem aufmerksam und erkennt die Bedeutung dieser Radverbindung. Sie beantragt Fördergelder für eine sichere Radbrücke. Die Mittel werden bewilligt, und der Bau beginnt. Schon bald erfahren viele Kinder und Eltern von dem neuen, sicheren Übergang. Statt Elterntaxis bildet sich eine fröhliche Gruppe junger Radfahrender. Der neue Radweg erfreut sich großer Begeisterung, sodass das Mädchen nicht mehr allein, sondern gemeinsam mit ihren Freundinnen und Freunden zur Schule fährt. Dieses Beispiel zeigt, wie wichtig es ist, Verkehrssicherheit für junge Menschen als Hebel zu nutzen, Verbesserungen herbeizuführen, mutig neue Lösungen zu erproben und aktive Mobilität klar und positiv zu kommunizieren.

sprinti/Albus-Experience

Der ländliche Raum rund um Hannover dient als Reallabor für den On-Demand-Shuttle sprinti. Der Shuttle ist ein großer Erfolg: Bereits **mehr als drei Millionen Fahrgäste** wurden befördert, und derzeit gibt es konkrete Pläne, das Netz zu erweitern und dauerhaft zu finanzieren. Das Reallabor liefert neue Erkenntnisse zur Nutzung des Angebots im Tages- und Wochenverlauf sowie zu Hemmnissen und Erfolgsfaktoren für On-Demand-Verkehre im ländlichen Raum. Diese wurden während einer Exkursion in die Stadt Burgdorf vorgestellt.

Die Exkursion bot den Teilnehmenden außerdem die Möglichkeit, den ersten autonomen Linienbus (**Albus**) in der Region Hannover zu erleben. Auf einer etwa vier Kilometer langen Teststrecke bewegte sich der Bus durch den Verkehr, während die Teilnehmenden im Bus mit den Albus-Experten die wichtigsten technischen und operativen Herausforderungen diskutierten.



BeNaMo WORKSHOP-REIHE

Juni. 25: Transfer-Workshop

Nov. 25: Verstetigungs-Workshop

Sommer 26:
 Abschlussveranstaltung

Weiterführende Informationen

**Be
 NaMo**

Webseite BeNaMo: [hier](#)
 Innovationsbaukasten: [hier](#)

BeNaMo
mobiltaet@nexusinstitut.de