



# KoGoMo – Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern

## Die Fördermaßnahme: MobilitätsWerkStadt 2025

### Ausgangssituation & Forschungsfragen

Hamburg ist in den letzten Jahren zum Testfeld für Fahrzeug-Sharing- und Ride-Pooling-Anbieter geworden, auch die Zahl der Mobilitätsstationen wächst kontinuierlich. Neue Mobilitätsangebote bieten niedrighschwellige, spontan nutzbare Ergänzungen zu den bekannten Mobilitätsoptionen „Privatfahrzeug“ und „ÖPNV“. Sie haben – in Kombination mit dem klassischen Umweltverbund – das Potenzial, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren bzw. das Leben ohne privaten Pkw komfortabler zu machen.

Mit den Sharing- und Ride-Pooling-Diensten geht auch das Versprechen eines effizienter genutzten Verkehrsnetzes und einer positiven Wirkung auf die Umweltbilanz des Verkehrs einher: u.a. könnte der Mobilitätsbedarf durch eine bessere Auslastung mit weniger Fahrzeugen gedeckt werden und es könnten Fahrzeuge mit höchsten Umweltstandards eingesetzt werden. Neben diesen Potenzialen hat die Verbreitung einiger der Dienste jedoch auch Risiken. Erste internationale Erfahrungen zeigen, dass die Einführung privater Ride-Pooling-Dienste das Risiko von Mehrverkehr in den Städten birgt, wenn sie nicht oder kaum kommunal gesteuert wird.

KoGoMo geht davon aus, dass Kommunen in Deutschland eine aktive Rolle bei der Steuerung neuer Mobilitätsangebote einnehmen können und sollen. Zur Unterstützung dieses Gestaltungspotenzials verfolgt KoGoMo das Ziel, die kommunale Steuerungsfähigkeit gegenüber privatwirtschaftlichen Sharing- und Mobilitätsanbietern zu stärken sowie Kooperationen mit ihnen zu fördern. Damit können Kommunen leichter auf eine Mobilitätslandschaft hinwirken, die den Nachhaltigkeitszielen entspricht. Steuerungsfähigkeit heißt hierbei, über Ziel- und Systemwissen sowie Steuerungstools zu

verfügen. Die zentralen Fragen für die Kommunen in diesem Kontext sind:

- Wohin wollen wir als Kommune steuern?
- Was soll gesteuert werden?
- Wo sind wirkungsvolle Steuerungsansätze?

### Projektansatz & Vorgehensweise

KoGoMo erarbeitet eine Governance-Strategie, die ein Toolkit mit konkreten Methoden und Instrumenten enthält, und prozessbezogene Empfehlungen für die Zusammenarbeit mit privaten Anbietern umfasst.

Diese Governance-Strategie wird in einem Reallabor anhand eines exemplarischen Umsetzungsprozesses entwickelt: Im Bezirk Harburg, einem bislang unterversorgten Projektraum in Hamburgs Randlage, implementieren private Anbieter Fahrzeug-Sharing, Ride-Pooling und Mobilitätsstationen, die in anderen Teilen Hamburgs ihre Funktionsfähigkeit im Realbetrieb bewiesen haben. Unter Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern suchen die Stadt, Anbieter und Wissenschaftspartner gemeinsam nach Kooperationsmöglichkeiten, formulieren Steuerungsbedarfe und entwickeln Lösungen für Umsetzungs hemmnisse und Akzeptanzprobleme. Governance-Tools können beispielsweise ein mit Zielwerten hinterlegtes Monitoring, Vertragsmuster, Vorschläge für kommunale Förderprogramme oder ökonomische Mechanismen sein.

Hierfür wird eine kooperative, an Innovationsprozesse angelehnte Herangehensweise gewählt, die von den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzenden ausgeht und angebotsübergreifend ist.

### Projektziele & zu erwartende Ergebnisse

KoGoMo zielt mit der Governance Strategie darauf, einen Beitrag zur schnelleren Transformation zu einer nachhaltigen Mobilitätslandschaft zu leisten. Dies beinhaltet unter anderem, dass die im Rahmen von KoGoMo im Projektraum eingeführten Mobilitätsangebote nach Projektende weiterhin angeboten, genutzt und ausgebaut werden. Die Governance-Strategie oder einzelne Tools sollen von anderen Bezirken Hamburgs und anderen Kommunen angewandt werden, so dass sich auch dort passende, weitgehend eigenwirtschaftlich betriebene Mobilitätsangebote in Randlagen etablieren. Erkenntnisse zu Nutzenden, Nutzungsmustern und Wirkungen neuer Mobilitätsangebote in Randlagen werden in der Fachcommunity dazu dienen, das Zusammenspiel von neuen Mobilitätsangeboten und ÖPNV im Sinne von nachhaltiger Mobilität weiter zu verbessern.

### **Fördermaßnahme**

MobilitätsWerkStadt 2025, Phase II

### **Projekttitel**

Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern (Förderkennzeichen: 01UV2122)

### **Laufzeit**

01.08.2021 – 31.07.2024

### **Projektkoordination**

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) Stadt Hamburg, Abteilung Verkehrsentwicklung

### **Projektpartner**

- TU Hamburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik (VPL)
- Bezirk Harburg - Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- MOIA Operations Germany GmbH
- cambio Hamburg CarSharing GmbH
- Hamburger Hochbahn AG (HHA) – Stabsstelle komplementäre Mobilität

### **Weitere Informationen**

Neben den genannten Projektpartnern beteiligen sich mehrere assoziierte Partner sowie zwei Partnerkommunen am Projekt

### **Ansprechpartner beim DLR Projektträger**

Dr. Niels Dreber, niels.dreber@dlr.de

### **Herausgeber**

Bundesministerium für Bildung und Forschung

### **Redaktion und Gestaltung**

DLR Projektträger  
Umwelt und Nachhaltigkeit

**Bonn 2021**