



acatech KOOPERATION

Datenbasierte Mobilitätsinnovationen möglich machen

Impulse für Bund und Länder zur Stärkung
kommunaler Handlungsfähigkeit

Bianca Balta, Fiona Breucker, Magnus Keske,
Alexander Wentland, Yulika Zebuhr

acatech KOOPERATION

Datenbasierte Mobilitätsinnovationen möglich machen

Impulse für Bund und Länder zur Stärkung
kommunaler Handlungsfähigkeit

Bianca Balta, Fiona Breucker, Magnus Keske,
Alexander Wentland, Yulika Zebuhr

Inhalt

Projekt	5
1 Städtische Daten für nachhaltige Mobilitätsinnovation: Relevanz und Zielsetzung der Community of Practice	6
Handlungsoptionen für Bund und Länder auf einen Blick	7
Praxisimpulse für Kommunen	8
2 Methodisches Vorgehen	9
3 Rahmenbedingungen für kommunale Kooperation	10
3.1 Stabile und längere Austauschformate für Kommunen	10
3.2 Niedrigschwellige und wissenschaftlich fundierte Unterstützung	11
3.3 Kontinuierliche und klare Fördermöglichkeiten	12
4 Datenbasiertes Arbeiten	13
4.1 Verfügbarkeit von und Zugang zu Mobilitätsdaten, digitalen Tools und Infrastruktur	13
4.2 Datenplattformen, Datenräume und digitale Zwillinge	14
4.3 Bedarfsgerechte und alltagsorientierte Mobilität durch qualitative Daten und Instrumente	15
5 Mobilitätstransformation als Gemeinschaftsaufgabe	16
5.1 Mehr interkommunale und regionale Zusammenarbeit	16
5.2 Ökonomisches Potenzial von Mobilitätsinnovationen	17
5.3 Förderliches Umfeld und Rückendeckung aus der Politik für Mobilitätsinnovationen	18
Literatur	19

Projekt

Die Publikation ist im Zuge des MCube-Projekts *Responsible Mobility Innovation and Experimentation* (ReMIX) und in Kooperation mit dem Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank der Technischen Universität München entstanden.

Projekt- und Konsortialpartner

- Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank
- MCube – Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
- Professur für Innovationsforschung der Technischen Universität München

Community of Practice „Städtische Daten für nachhaltige Mobilitätsinnovation“

Vielen Dank an die teilnehmenden Vertreterinnen und Vertreter aus den Städten Aachen, Bielefeld, Freiburg, Fürstfeldbruck, Fürth, Hagen, Halle (Saale), Iserlohn, Jena, Kempten, Konstanz, Lindau und München, die durch ihre Perspektiven und Erfahrungen wesentlich zum Austausch sowie zu den Erkenntnissen der Community of Practice beigetragen haben.

Projektkoordination und Mitwirkende

- Bianca Balta, acatech Geschäftsstelle
- Felix Beer, Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank (bis Juli 2025)
- Fiona Breucker, Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank
- Magnus Keske, Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank
- Dr. Sophia Knopf, Technische Universität München
- Prof. Dr. Allister Loder, Technische Universität München
- Oliver May-Beckmann, Technische Universität München (MCube)
- Dr. Markus B. Siewert, Technische Universität München (Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank)
- Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber, acatech
- Dr. Alexander Wentland, Technische Universität München
- Yulika Zebuhr, acatech Geschäftsstelle

Workshops und Peer Learning Sessions

13.03.2025	Kick-off-Workshop
04.04.2025	Peer Learning: Bedarfsanalyse
30.04.2025	Strategieworkshop: Datenerfassung und Analyse
16.05.2025	Peer Learning: Kollegiale Beratung
13.06.2025	Strategieworkshop: Datenbasierte Szenarienentwicklung und Prototyping
27.06.2025	Peer Learning: Kollegiale Beratung
25.07.2025	Strategieworkshop Dynamisches Verkehrsmodell I
08.08.2025	Strategieworkshop Dynamisches Verkehrsmodell II
22.08.2025	Peer Learning: Kollegiale Beratung
05.09.2025	Strategieworkshop Vollkosten, Evaluation und Wirkungsmessung
19.09.2025	Strategieworkshop Erreichbarkeitsplanung und Mobilitätsgerechtigkeit
10.10.2025	Peer Learning: Kollegiale Beratung
05.11.2025	Abschlussworkshop

Projektlaufzeiten

- Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank: 03/2024–02/2027
- MCube ReMIX: 11/2024–10/2027

Förderung

- Das Projekt ReMIX wird durch das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt gefördert – Förderkennzeichen 03ZU2105EB.
- Die Community of Practice „Städtische Daten für nachhaltige Mobilitätsinnovation“ wurde mit freundlicher Unterstützung der Mercator Stiftung etabliert.

STIFTUNG
MERCATOR



Gefördert durch:



1 Städtische Daten für nachhaltige Mobilitätsinnovation: Relevanz und Zielsetzung der Community of Practice

Die Transformation der Mobilitätssysteme stellt Politik, Verwaltung und Gesellschaft vor grundlegende Herausforderungen. Sie ist umweltpolitisch notwendig, greift technologische Entwicklungen auf und will gesellschaftlichen Anforderungen sowie individuellen Erwartungen gleichermaßen gerecht werden. Mobilität verändert sich ständig – entscheidend ist, wie dieser Wandel gestaltet wird.

Eine einfache Aufgabe ist das nicht: Angesichts der finanziellen Situation, in der sich die öffentlichen Haushalte befinden, wird schnell klar, dass Ressourcen knapp sind und Effizienz zur Schlüsselfrage wird. Die angespannte Finanzlage verlangt nach pragmatischen und kooperativen Ansätzen zur Lösung zentraler Zukunftsfragen. Einige Kommunen probieren neue Kooperationsformen und flexible Formate aus, um vorhandene Ressourcen gezielter zu nutzen.

Gleichzeitig ist der öffentliche Diskurs zunehmend geprägt von Unsicherheiten, Zukunftsängsten und Desinformation. Politisch sensible oder umstrittene Entscheidungen – nicht zuletzt im Kontext aktueller Mobilitätsfragen – werden immer häufiger angezweifelt. Gerade deshalb ist es essenziell, auf die Möglichkeiten digitaler, datengestützter Planung zu setzen: Digitalisierung und datengestützte Verfahren können nicht nur das Risiko teurer Fehlplanungen reduzieren, sondern auch dabei helfen, Entscheidungen besser zu begründen. Denn transparente, datenbasierte Entscheidungsgrundlagen fördern Vertrauen und stärken demokratische Institutionen, indem sie die Nachvollziehbarkeit von Beschlüssen verbessern.

Hier setzt die vom Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank (UDL) koordinierte „Community of Practice: Städtische Daten für nachhaltige Mobilitätsinnovation“ (CoP) an. In einem praxisnahen Austauschformat bringt sie Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalverwaltungen aus ganz Deutschland mit der Wissenschaft zusammen, um gemeinsam kreativ an realisierbaren Ansätzen für die datenbasierte Mobilitätstransformation zu arbeiten. In Strategieworkshops und Peer Learning Sessions wurden Schnittstellen identifiziert, alltagstaugliche Lösungsansätze diskutiert sowie ein Mit- und Voneinander-Lernen möglich gemacht.

Die vorliegende acatech KOOPERATION bündelt zentrale Erkenntnisse der Community of Practice und leitet daraus Thesen sowie Handlungsoptionen für Bund und Länder ab. Sie beleuchtet Herausforderungen und Chancen bei der Entwicklung, Umsetzung und Verstetigung datenbasierter Mobilitätsinnovationen und zeigt das Potenzial entsprechender Austauschformate für eine ganzheitliche Transformation der Mobilität auf. Damit möchten UDL, MCube und acatech die Landes- und Bundespolitik wissenschafts- und evidenzbasiert dabei unterstützen, einen robusten Rahmen für Entwicklung, Umsetzung sowie Verstetigung datengetriebener Mobilitätsinnovation in Städten und Regionen zu schaffen. Die in der vorliegenden Publikation abgebildeten Zitate geben Perspektiven von an der CoP teilnehmenden Kommunalvertreterinnen und Vertretern wieder.

Handlungsoptionen für Bund und Länder auf einen Blick

Rahmenbedingungen für kommunale Kooperation:

- Bund und Länder sollten den **Aufbau und die Verstetigung kommunaler Lernnetzwerke**, wie etwa der Communities of Practice, fördern und als fortwirkende Infrastruktur für den Wissenstransfer zur Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen verstehen.
- Bund und Länder sollten ihre Hochschul-, Forschungs- und Projektförderung stärker für **Kooperationsansätze zwischen Wissenschaft und kommunaler Praxis** öffnen. Die Bundesländer sollten die wissenschaftliche Begleitung solcher Lernformate, beispielsweise in Form von Hochschul-Städte-Partnerschaften, **institutionell verankern**.
- Bund und Länder sollten ihre Förderprogramme **konsequenter aufeinander abstimmen** und den Übergang von temporären Förderstrukturen in **dauerhafte Lösungen** strukturell berücksichtigen.

Datenbasiertes Arbeiten:

- Bund und Länder sollten Kommunen **aktiv dabei unterstützen, datenbasiert zu arbeiten** und auf bereits **bestehende digitale Tools und Infrastrukturen** zurückgreifen zu können.
- Bund und Länder sollten die **Entwicklung von Datenplattformen, Datenräumen und den Aufbau digitaler Zwillinge strategisch unterstützen**. Damit wird der Datenaustausch vereinfacht und die Zusammenarbeit innerhalb einer Kommune, zwischen Kommunen sowie mit externen Akteuren gefördert.
- Bund und Länder sollten die **Entwicklung integrierter Datenstrategien unterstützen**, die quantitative und qualitative Daten systematisch miteinander verknüpfen und Aspekte wie Mobilitätsgewohnheiten oder Nutzungsbarrieren berücksichtigen.

Mobilitätstransformation als Gemeinschaftsaufgabe:

- Besonders im ländlichen Raum sollten Bund und Länder **prüfen, wie kommunenübergreifende Aufgaben durch Personalunion effizienter gestaltet** werden können, um kleinere Kommunen spürbar zu entlasten.
- Mobilitätspolitik sollte **stärker als Wirtschafts- und Innovationspolitik** verstanden und kommuniziert werden.
- Bund und Länder sollten für die Kommunen ein **Umfeld** schaffen, das deren **Innovationsfähigkeit und Experimentierfreude durch positive Fehlerkultur, Planungssicherheit sowie ausreichende finanzielle und kommunikative Unterstützung** stärkt. Gleichzeitig sollte durch mutige **politische Rückendeckung und gemeinsame Visionen die Mobilitäts-transformation** als Standortvorteil und Chance für Lebensqualität vorangetrieben werden.

Praxisimpulse für Kommunen

Die im Folgenden skizzierten „schnellen ersten Schritte“ sind als **pragmatischer Einstieg für Kommunen in die datenbasierte Mobilitätsplanung** gedacht. Sie lassen sich parallel zu den bundes- und landespolitischen Handlungsoptionen realisieren und erhöhen kurzfristig die Umsetzungsfähigkeit in der datenbasierten Mobilitätsgestaltung.

Schnelle erste Schritte:

- Kommunen sollten für einen schnellen Einstieg in die datenbasierte Mobilitätsgestaltung einen **konkreten Anwendungsfall festlegen**, der innerhalb von 8 bis 12 Wochen in eine Entscheidung oder Maßnahme übersetzbar ist.
- Sie können dazu ein **kurzes Dateninventar** erstellen, das vorhandene Datenquellen, Datenhalterinnen und Datenhalter, Formate, Zugänge sowie zentrale Hürden sichtbar macht.
- Um Reibungsverluste zu reduzieren, sollte eine **feste Zuständigkeit für Datenfragen** benannt werden, etwa als „Data Steward Mobilität“, mit klarer Schnittstellenfunktion zu Fachamt, IT, Datenschutz und Kommunikation.
- Für die Auswahl und Beschaffung digitaler Tools empfiehlt sich ein kurzer **Realitätscheck**, der Schnittstellen, Exportformate, laufende Betriebskosten, Support, Datenhoheit und Lock-in-Risiken berücksichtigt.
- **Qualitative Daten** sollten systematisch **ergänzt** werden, etwa durch kurze Interviews, Fokusgruppen oder niedrigschwellige Beteiligungsformate, um Konfliktlagen, Nutzungserfahrungen und Wahrnehmungslücken früh zu erkennen.
- Schließlich sollte eine minimale **Evaluation** festgelegt werden – beispielsweise mit zwei Indikatoren und einem kurzen Lernlog, das dokumentiert, welche Daten wofür genutzt wurden, was unklar blieb und was im nächsten Zyklus verbessert werden soll.

2 Methodisches Vorgehen

Die Community of Practice wurde als praxisorientierte Lerngemeinschaft für nachhaltige und digitale Stadtentwicklung aufgebaut. Startpunkt war die Ausarbeitung einer thematischen Mission in Kooperation mit der Professur für Mobility Policy: Als zentraler Hebel für eine evidenzbasierte Stadtplanung und Unterstützung der Verkehrswende durch digitale Innovationen identifizierte die CoP zunächst Mobilitätsdaten. Schließlich wurden auf Basis dieser inhaltlichen Ausrichtung gezielt Städte angesprochen, die bereits an datenbasierten oder digitalen Mobilitätsprojekten arbeiten. So entstand eine Gruppe von kommunalen Akteuren mit vielfältigen Erfahrungen in der praktischen Umsetzung entsprechender Ansätze. Ein wissenschaftlich-strategisches Planungsteam bündelte die Expertise aus Forschung und Innovationsprojekten, wobei Kommunen aktiv in den ko-kreativen Prozess der Programmplanung einbezogen wurden. Durch diese Struktur konnten wissenschaftliche Erkenntnisse, praktische Erfahrungen und politikrelevante Fragestellungen systematisch zusammengeführt werden.

Das Angebot förderte dabei eine vertrauensvolle Austauschstruktur, damit nicht nur Erfolgsbeispiele, sondern auch Herausforderungen offen reflektiert werden konnten. Der Austausch erfolgte in zwei fokussierten Formaten: Einerseits stellten Arbeitsgruppen in Strategieworkshops praxisorientierte Ansätze und Methoden aus der führenden Forschung zu zentralen Themenfeldern datengetriebener Mobilitätsinnovation vor. Andererseits brachten Städte eigene

Projekte und Fragestellungen in Peer Learning Sessions ein. So entstand ein konzentrierter Dialog zu relevanten Handlungsfeldern – von Vision, Strategie und Governance kommunaler Mobilitätsdaten bis hin zu technischen und rechtlichen Voraussetzungen für Dateninfrastrukturen. Kollegiale Beratung mit lösungsorientierten Diskussionen ermöglichte gleichzeitig eine gezielte Vertiefung methodischer Kompetenzen.

Durch regelmäßige Treffen gelang es, eine klare Orientierung für die Umsetzung nachhaltiger und digitaler Projekte zu schaffen sowie gezielt Kontakte zwischen Wissenschaft, Kommunen und anderen Akteuren aufzubauen. Hieraus entstanden weitere kollaborative Projekte, die datenbasierte Methoden systematisch in die Planungs- und Umsetzungsprozesse der Stadtverwaltungen integrieren. So wurden innovative Verkehrsmodelle auf Basis neuer Datensätze mit konkreten Fragestellungen aus der kommunalen Planung zu Verkehrsberuhigung und Sicherheit erprobt. Darüber hinaus wurde die dem „Mobility (In)Justice Atlas“ zugrunde liegende Methode in teilnehmenden Städten eingesetzt, um Mobilitätsgerechtigkeit zu analysieren. Diese projektbezogenen Anwendungen unterstützten den Transfer aus der Wissenschaft und machten das Potenzial evidenzbasierter Analysen für kommunale Entscheidungsprozesse greifbar.

Durch die Kombination aus wissenschaftlichen Inputs, interaktiven Arbeitsformaten und praxisnahen Anwendungen entstand ein aktives Netzwerk, das die Übertragbarkeit von Lösungsansätzen zwischen Städten fördert. Auf diese Weise stärkte die Community of Practice gezielt Transformationskompetenzen in den Kommunen und etablierte langfristige Kooperationen zwischen Stadtverwaltungen und Wissenschaft.

3 Rahmenbedingungen für kommunale Kooperation

3.1 Stabile und längere Austauschformate für Kommunen

Die Community of Practice bringt unter wissenschaftlicher Anleitung engagierte Mobilitätsplanerinnen und -planer aus ganz Deutschland zusammen, die mit der Gestaltung ihrer jeweiligen Kommune befasst sind und sich in ihrer alltäglichen Arbeit gegenseitig unterstützen wollen. So können Kommunen mit ähnlichen Herausforderungen deutschlandweit einen direkten und niedrigschwiligen Kontakt zu Kolleginnen und Kollegen dieses Netzwerks aufbauen, um bewährte wie alternative Lösungsansätze kennenzulernen und Wissen zu teilen. In der Vernetzung entwickeln sich vertrauensvolle Kontakte, die auch in Zukunft einen fachspezifischen Austausch oder die Beantwortung von Fragen sowie Hilfestellungen „auf dem kurzen Dienstweg“ ermöglichen. Solche auf Dauer angelegten Austauschformate stärken den fachlichen Dialog auch unabhängig von lokalen oder regionalen Zuständigkeitsräumen. Diese vernetzten Teams können dabei themenspezifisch organisiert sein und beispielsweise Aspekte wie die Förderung von Fuß- und Radverkehr, ÖPNV-Integration oder Datenmanagement aufgreifen, aber auch den Fokus auf ähnliche strukturelle oder geografische Gegebenheiten wie Stadt- und Gemeindetyp, wirtschaftliche und kulturelle Verflechtungsräume, Grenzregionen oder Ähnlichkeiten in der Topografie richten. Sich problemorientiert über Projekte zu verständigen, stärkt die Handlungskompetenz der Kommunen und hilft Lösungswege konkreter und umsetzungsnäher zu gestalten. Die Kommunen der CoP wünschen sich mehr von dieser überregionalen Zusammenarbeit, bei der vor allem

thematische, strukturelle und möglicherweise geografische Eigenschaften eine größere Rolle spielen als nur demselben Einzugsgebiet zuzugehören.



Handlungsoption: Um nachhaltige Mobilitätslösungen zu etablieren, sollten Bund und Länder den Aufbau und die Verstärkung kommunaler Lernnetzwerke, wie etwa Communities of Practice, fördern und als fortwirkende Infrastruktur für den Wissenstransfer verstehen.

Bestehende, dauerhaft institutionalisierte Bundesnetzwerke und Länderinitiativen können die übergreifende Vernetzung der Kommunen untereinander fördern und beim Aufbau fachlich oder strukturell organisierter Austauschformate helfen. Konkret sind auf Landes- oder Regionalebene dauerhafte Stellen für Netzwerkkoordination, Matching und Transfer erforderlich, die nicht projektbezogen auslaufen, sondern als stabile Infrastruktur betrieben werden. Für einen praxisnahen Austausch sollten auch Hersteller, Technologieunternehmen oder Start-ups in solche Formate eingebunden werden. Durch den Erfahrungsaustausch und die gemeinsame Problembearbeitung können Synergien gehoben, Praxislösungen identifiziert und mittel- bis langfristig Ressourcen eingespart werden.

Es ist günstiger, sich von anderen Kommunen helfen zu lassen, als für alles eigene Lösungen finden zu müssen.



3.2 Niedrigschwellige und wissenschaftlich fundierte Unterstützung

Die Community of Practice hat gezeigt, dass fachliche Expertise und ein niedrigschwelliger Zugang zu neuem Wissen oder digitalen Mobilitätslösungen Kommunen neue Perspektiven eröffnen können. Die wissenschaftliche Begleitung ist in diesem Zusammenhang besonders wertvoll: Kommunen erhalten Zugang zu wissenschaftlichen Methoden und neuesten Forschungserkenntnissen, die sie bei ihrer Problemlösung vor Ort unterstützen und Entscheidungsprozesse absichern. Besonders für Kommunen ohne Hochschule oder Universität am eigenen Standort bieten Formate wie die CoP eine gute Gelegenheit, in Fachnetzwerke eingebunden zu werden und an leicht beziehbare Weiterbildungsangebote zu kommen. Gleichwohl ist die Mitwirkung an solchen Formaten zeit- und ressourcenintensiv: Sie verlangt gerade Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in kleineren Kommunen eine hohe Eigenmotivation sowie den Führungskräften die Bereitschaft ab, sich in derartige Innovationsnetzwerke einzubringen.

Dabei kann eine stärkere Vernetzung wissenschaftlicher Einrichtungen mit Kommunen ein Gewinn für beide Seiten sein: Wissenschaft und Forschung profitieren vom kommunalen Praxiswissen im Zuge ihrer Projektarbeit, und Studierende können ihre Methodenkenntnisse beispielsweise im Rahmen von Abschlussarbeiten, Student Clinics oder Challenge-basierten Lernformaten praxisorientiert anwenden. Kommunen wiederum erhalten so aktuelle Erkenntnisse aus der Verkehrs- und Mobilitätsforschung: Neue Perspektiven für die Umsetzung vor Ort kamen in der CoP beispielsweise durch innovative Herangehensweisen im Umgang mit Mobilitätsdaten oder das Kennenlernen von Handlungsansätzen zur Mobilitätsgovernance zustande.

Die Kommunen eröffneten den Forschenden neue Blickwinkel auf ihre Themen, während durch ihre Offenheit und aktive Teilnahme die Anwendung neuer Methoden ermöglicht wurde.



Handlungsoption: Bund und Länder sollten ihre Hochschul-, Forschungs- und Projektförderung stärker für Kooperationsansätze zwischen Wissenschaft und kommunaler Praxis öffnen. Die Bundesländer sollten die wissenschaftliche Begleitung solcher Lernformate, beispielsweise in Form von Hochschul-Städte-Partnerschaften, institutionell verankern.

Universitäten und Hochschulen sollten solche ko-kreativen Ansätze gezielt in Forschungsprojekte und Förderungsanträge aufnehmen, um wissenschaftliche Erkenntnisse schneller in die kommunale Praxis zu überführen und praxisnahe Fragestellungen wiederum in Forschung und Lehre einzubetten. Zudem sollten gerade kleinere Kommunen mit begrenzten Ressourcen motiviert und mobilisiert werden, an solchen Formaten mitzuwirken. Dazu sollten allerdings entsprechende Zugangsbarrieren möglichst niedrig sein. Für Kommunen mit knappen Kapazitäten könnten pauschalierte Stundenkontingente oder Personalanteile helfen. Wenn diese unkompliziert abrufbar sind, ist auch die Mitwirkung an diesen Lernnetzwerken einfacher. So wird Austausch planbar, und Verstetigung hängt weniger von einzelnen engagierten Personen ab.



3.3 Kontinuierliche und klare Fördermöglichkeiten

Laut der aktuellen Difu-Jahreserhebung „OB-Barometer 2025“ stellen die Kommunalfinanzen das wichtigste Handlungsfeld der deutschen Städte und Gemeinden dar. Die Finanzpolitik ist der Bereich, in dem die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister am dringendsten Unterstützung von Bund, Ländern und der EU fordern.¹ Erfahrungsberichte aus der Community of Practice zeigen, dass die Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen – sei es die Einführung einer neuen Software zur Verkehrszählung oder der Aufbau von Infrastruktur für den öffentlichen sowie den Rad- und Fußverkehr – häufig projektbasiert erfolgt: Es entstehen wertvolle Impulse für Innovation und Erprobung, während die Finanzierung mittel- bis langfristig nicht gesichert ist.

Begrenzte Projektlaufzeiten, Personalknappheit und eine zerklüftete föderale Förderlandschaft erschweren es den Kommunen, Themen kontinuierlich und iterativ weiterzuentwickeln, obwohl die Anforderungen stetig steigen. Wenn Projektstellen auslaufen und Anschlussfinanzierungen fehlen, kann bereits aufgebautes Wissen und Know-how nicht immer dauerhaft gesichert werden. Zusätzliche personelle Ressourcen oder externe Expertise sind oft nur begrenzt verfügbar. Gerade kleinere Kommunen stehen wegen ihrer knappen personellen Kapazitäten häufig vor der Herausforderung, stichhaltige und passgenaue Fördermittelanträge auf den Weg zu bringen. Kurze Einreichungsfristen und teils lange Zeiträume zwischen Antragstellung und Bewilligung können die Planung zusätzlich erschweren.

Für mehr kommunale Innovationsfähigkeit braucht es Kontinuität und Klarheit in den Fördermöglichkeiten. Die an der CoP teilnehmenden Kommunen sehen den klaren Bedarf einer besseren Verzahnung von Förderprogrammen und ganzheitlichen Finanzierungsansätzen, die Kontinuität in der Themenbearbeitung – von der Planung über die Umsetzung bis hin zur Evaluation und Verstetigung – ermöglichen. Die Förderung planerischer Grundlagenarbeit ist dabei eine wesentliche Voraussetzung, um fundierte Entscheidungen für die praktische Umsetzung zu treffen, Innovations- und Investitionsrisiken zu reduzieren und die Wirkung investiver Maßnahmen zu stärken. Praxisorientierte Förderprogramme sollten Strategien zur langfristigen Verstetigung berücksichtigen.



Handlungsoption: Bund und Länder sollten ihre Förderprogramme konsequenter aufeinander abstimmen und den Übergang von temporären Förderstrukturen in dauerhafte Lösungen strukturell berücksichtigen.

Ein niedrighschwelliger Zugang, vereinfachte Antragsverfahren und beschleunigte Bearbeitungsprozesse sind dabei zentral, um Kommunen die Nutzung von Fördermitteln zu erleichtern. Zudem sollten Bund und Länder gezielt über bestehende sowie geplante Fördermöglichkeiten und Förderprogramme informieren und entsprechende Anlaufstellen schaffen, damit die verfügbaren Mittel auch bestmöglich ausgeschöpft werden.

Vor allem kleinere Kommunen könnten durch Matchmaking-Formate auf Landes- oder regionaler Ebene dabei unterstützt werden, möglichst passgenaue Fördertöpfe für ihre konkreten Bedarfe ausfindig zu machen. Als Vorbild können landesweite Förderlotsen dienen, die Kommunen als erste Anlaufstelle Orientierung geben, Bedarfe aufnehmen und gezielt an die zuständigen Programmstellen weiterleiten. Bund und Länder könnten dieses Prinzip als „Förderlotse Mobilität“ regional ausrollen und mit kurzen, regelmäßigen Matching-Sprechstunden kombinieren, in denen Kommunen mit konkreten Vorhaben und passenden Fördertöpfen zusammengebracht werden.² Durch diese Maßnahmen können Kommunen ihre Vorhaben langfristiger planen, Wissen sichern und erfolgreiche Ansätze nachhaltig in die Praxis überführen.

**Wir brauchen diese finanzielle
Verlässlichkeit: als Argument
vor dem Bürgermeister oder
der Bürgermeisterin, um etwas
anzupacken, aber auch, damit
Maßnahmen dann verstetigt
werden können.**



1 | Das OB-Barometer des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) ist eine jährlich stattfindende Befragung der (Ober-) Bürgermeisterinnen und Bürgermeister (OBs) der deutschen Städte ab 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (vgl. Deutsches Institut für Urbanistik 2025a, <https://difu.de/publikationen/2025/ob-barometer-2025>).

2 | Vgl. Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion des Landes Rheinland-Pfalz 2026, <https://add.rlp.de/themen/foerderprogramm/foerderungen-im-kommunalen-bereich/foerderlotse>.

4 Datenbasiertes Arbeiten

4.1 Verfügbarkeit von und Zugang zu Mobilitätsdaten, digitalen Tools und Infrastruktur

Für eine evidenzbasierte Entscheidungsfindung sind die Verfügbarkeit von und der Zugang zu Mobilitätsdaten, digitalen Tools und Infrastruktur entscheidend. Die Arbeit mit einer umfassenden Datenbasis erlaubt es, das Verkehrsaufkommen möglichst genau zu prognostizieren, Verkehre zu lenken oder raumgestalterisch tätig zu werden. So können beispielsweise Staus sowie Emissionen verringert und die Verkehrssicherheit oder Raumqualität entsprechend verbessert werden. Hierfür sind qualitativ hochwertige, aber auch standardisierte Daten, Interoperabilität und die Möglichkeit, unterschiedliche Datensätze für verschiedene Einsatzzwecke zu nutzen, erforderlich. Gleichzeitig muss laut Teilnehmenden der Community of Practice die Datenerhebung möglichst flexibel gestaltet sein, um den individuellen Anforderungen der jeweiligen Kommune gerecht zu werden. Eine wesentliche Erleichterung bei der datenbasierten Arbeit wäre es, wenn durch Bund und Länder erhobene Daten offen verfügbar und so für Kommunen nutzbar gemacht würden. Aber auch verwaltungsintern oder kommunenübergreifend würde der Zugang zu verfügbaren Datensätzen Synergien ermöglichen, welche die raum- und mobilitätsplanerische Arbeit vereinfachen.

Überdies fehlt in den kommunalen Verwaltungen laut CoP häufig der Überblick über bestehende digitale Tools und Software sowie deren unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten, entsprechende Erfahrungsberichte und aktuelle Ansprechpersonen. Hier kann ein digitaler Musterkatalog helfen, der erprobte Grundanwendungen sichtbar macht und Kommunen die Orientierung erleichtert. Eine solche Aufstellung könnte niedrigschwellige Anreize bieten, digitale Anwendungen nachzunutzen, und damit eine kostengünstige, transparente Planung ermöglichen. Zudem entspräche Projektförderung, die auf so eine Nachnutzung ausgerichtet ist, dem Wirtschaftlichkeitsgrundsatz und böte somit eine generelle Zeit- sowie Kostenersparnis für Kommunen und Fördergeber.³

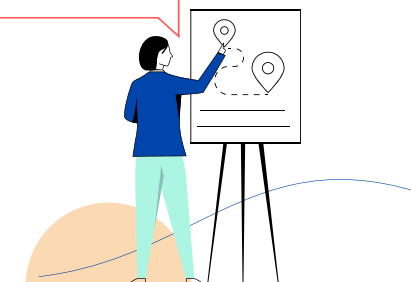
Ferner erleichtert die Bereitstellung zentraler technischer Infrastruktur bei Verwaltungsprozessen durch den Bund oder die Länder sowie die Katalogisierung verfügbarer Daten das übergreifende Zusammenspiel bei der Planung, Durchführung und Steuerung von Maßnahmen.⁴ Die Förderung von Open-Source-Plattformlösungen oder der Aufbau kommunaler Rechenzentren kann dabei helfen, Standards zu etablieren, Abhängigkeiten zu reduzieren und Kosten zu senken.



Handlungsoption: Bund und Länder sollten Kommunen aktiv dabei unterstützen, datenbasiert zu arbeiten und auf bereits bestehende digitale Tools und Infrastrukturen zurückzugreifen.

Dazu sollten Informationen über bereits entwickelte Open-Source-Anwendungen sowie deren mögliche Einsatzbereiche kontinuierlich bereitgestellt und Kommunen beispielsweise in Gestalt eines digitalen „Musterkatalogs“ für Grundanwendungen verfügbar gemacht werden. Zudem kann sachliche Unterstützung in Form von Recheninfrastruktur sowie Cloud- und Softwarelizenzen die Kommunen entlasten. Die Förderung kommunaler oder sogar regionaler Plattformlösungen auf Open-Source-Basis in kommunalen Rechenzentren kann dabei helfen, einheitliche Standards zu etablieren, Abhängigkeiten von Cloud-Anbietern zu reduzieren und Kosten zu senken. Förderlogiken sollten dabei nicht nur die Entwicklung neuer Anwendungen adressieren, sondern ausdrücklich auch Betrieb, Pflege, Weiterentwicklung, Dokumentation und Support finanzierbar machen, da Nachnutzung sonst im Verwaltungsalltag an Ressourcen- und Zuständigkeitsgrenzen scheitert.

Wir möchten einen Überblick über die Tools, die andere Kommunen schon genutzt haben, und sie dann für unsere eigene Kommune ausprobieren, um die teuersten Anwendungen nicht erst kaufen zu müssen.



³ | Vgl. Peuker 2025, S. 42, https://agoradigital.de/wp-content/uploads/2025/08/25-08-01_ADT_Rechtsgutachten_Bundesfoerderpolitik-und-Nachnutzung.pdf.

⁴ | Vgl. Deutscher Städtetag 2024, S. 14, <https://www.staedtetag.de/positionen/positionspapiere/kommunale-handlungsfahigkeit-erhalten-in-zeiten-arbeitskraeftemangel>.

4.2 Datenplattformen, Datenräume und digitale Zwillinge

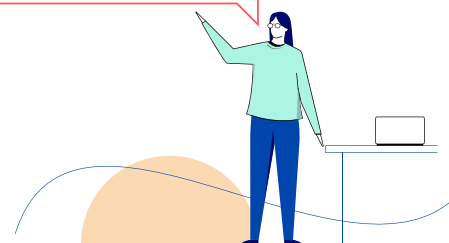
Datenplattformen, Datenräume und digitale Zwillinge sind gewinnbringende Werkzeuge in der kommunalen Maßnahmenplanung. Auf einer belastbaren Datengrundlage unterstützen digitale Anwendungen Akteurinnen und Akteure der Verkehrs- und Raumplanung, Mobilitätsmaßnahmen zu entwickeln, umzusetzen und zu evaluieren. Eine besondere Chance bieten dabei erweiterte digitale Infrastrukturen wie Datenräume, die Daten unterschiedlicher Akteure auffindbar und teilbar machen, ohne die Datensouveränität zu unterlaufen.⁵ Datenplattformen und Datenräume können auch den Aufbau eines digitalen Zwillings unterstützen, indem sie es ermöglichen, unterschiedliche Datenquellen direkt in der virtuellen Version der Stadt oder Kommune zusammenzuführen. Mithilfe dieser Simulation können Kommunen beispielsweise datengestützte Szenarien für die Verkehrs- oder Erreichbarkeitsplanung entwickeln. Digitale Zwillinge bieten so eine Möglichkeit, verschiedene Aufgabenbereiche der Kommune in einem gemeinsamen Modell zu konsolidieren und zusammen mit der Öffentlichkeit ko-kreative Lösungen für städtische Probleme zu erarbeiten. Auf diese Weise kann die Vorstellungskraft der Bürgerinnen und Bürger aktiviert und mit kreativen Gedankenspielen direkt in eine virtuelle Simulation umgesetzt werden. Wären in den Kommunen beispielsweise Daten verschiedener Baulastträger verfügbar, ließe sich ein strategisches Baustellenmanagement an Übergängen zwischen kommunalen, Landes- und Bundesstraßen deutlich verbessern. Bauarbeiten könnten einfacher abgestimmt, Verkehrseinschränkungen reduziert und gleichzeitig die Raumqualität sowie das Verständnis bei Betroffenen gestärkt werden.



Handlungsoption: Bund und Länder sollten die Entwicklung von Datenplattformen, Datenräumen und den Aufbau digitaler Zwillinge strategisch unterstützen. Damit wird der Datenaustausch vereinfacht und die Zusammenarbeit innerhalb einer Kommune, zwischen Kommunen sowie mit externen Akteuren gefördert.

Aufbau, Entwicklung und Anbindung landesweiter Verkehrsmodelle könnten bei der Schnittstellenplanung helfen. Darüber hinaus kann eine finanzielle sowie rechtliche Unterstützung der Kommunen beim Aufbau, bei der Verstetigung und beim Anschluss an Datenplattformen, digitale Zwillinge und Datenräume sinnvoll sein. Hier eignen sich Schulungen und Weiterbildungsangebote, die den Kommunen den Einstieg in die Materie erleichtern und vor allem auch das anwendungsorientierte Arbeiten mit den neuen Instrumenten vermitteln. Wichtig ist zudem, dass Förderlogiken nicht nur die Entwicklung, sondern auch Betrieb, Pflege und Support dieser Infrastrukturen abdecken, damit sie im Verwaltungsalltag dauerhaft nutzbar bleiben.

Wenn Bau und Sanierungen gemeinsam digital geplant werden würden, dann müssten wir die Straße nicht an derselben Stelle für Strom, Wasser, Gas und Ampelsensoren mehrmals aufreißen – und die Bürgerinnen und Bürger würden die Beeinträchtigung auch besser nachvollziehen können.



5 | Vgl. Otto et al. 2022, S. 7, <https://doi.org/10.1007/978-3-030-93975-5>.

4.3 Bedarfsgerechte und alltagsorientierte Mobilität durch qualitative Daten und Instrumente

In der Regel werden für evidenzbasierte verkehrliche Maßnahmen quantitativ erhobene Daten herangezogen, wie etwa Fahrzeugzählungen zur Erfassung von Spitzenbelastungen auf Hauptverkehrsrouten, Reisezeiten oder Fahrgastzahlen. Die Community of Practice sieht die dringende Notwendigkeit einer umfassenden und methodisch ausdifferenzierten Betrachtung unterschiedlicher Aspekte von Mobilität: Für die Entscheidungsfindung hin zu einer bedarfsgerechten und alltagsorientierten Mobilitätsplanung werden auch qualitative Informationen, zum Beispiel aus Befragungen, systematisch wichtiger. Erkenntnisse zu Gewohnheiten, Nutzungserfahrungen oder Beweggründen für die Verkehrsmittelwahl können helfen, Bedürfnisse, Perspektiven und Verhaltensweisen besser nachzuvollziehen sowie Mobilitätsmuster zu identifizieren.⁶ Zudem kann es aufschlussreich für die Mobilitätsgerechtigkeit innerhalb einer Kommune sein, wenn auch die soziale und die Verkehrsbenachteiligung betrachtet werden. Dabei spielen beispielsweise die Erreichbarkeit von Orten zur Deckung der Grundbedürfnisse oder die Verfügbarkeit verschiedener Mobilitätsmöglichkeiten sowie Sicherheitsempfinden, Verschmutzung oder Lärmbelastung eine Rolle.⁷ Neben den quantitativen Verkehrsdaten zeichnen diese Punkte ein differenziertes Bild über die Mobilitätsqualität einer Kommune, das für die evidenzbasierte Entscheidungsfindung wesentlich ist.

Eine solide Datenbasis ist also eine wichtige Grundlage zur ganzheitlichen Analyse verkehrlicher oder räumlicher Situationen und kann für die unter 4.2 beschriebene Szenarienentwicklung genutzt werden. Vorhaben wie Radwege, verkehrsberuhigte Bereiche oder Grünflächen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität können hierdurch frühzeitig visualisiert und anschaulich kommuniziert werden, wie die Kommunen der CoP argumentieren. Damit sind sie ein strategisches Instrument für die Öffentlichkeits- und Beteiligungsarbeit, können die politische Entscheidungsfindung unterstützen und damit zum Projekterfolg beitragen: Betroffene und Interessierte können in unterschiedlichen Beteiligungsformaten ihre eigenen Ideen einbringen oder auch Bedenken äußern,

wodurch Konflikten und politischen Widerständen frühzeitig entgegengewirkt werden kann.⁸ Hierbei können auch Online-Beteiligungsplattformen und die Einführung von Bürgerbudgets ein ko-kreatives Umfeld schaffen sowie den Gestaltungsspielraum von Bürgerinnen und Bürgern bei Mobilitätsinnovationen konkret erhöhen.



Handlungsoption: Bund und Länder sollten die Entwicklung integrierter Datenstrategien unterstützen, die quantitative und qualitative Daten systematisch miteinander verknüpfen und Aspekte wie Mobilitätsgewohnheiten oder Nutzungsbarrieren berücksichtigen.

Die Erhebung qualitativer Mobilitätsdaten und ko-kreative Beteiligungsformate sollten gezielt gefördert und in entsprechenden Förderprogrammen explizit als förderfähige Bausteine ausgewiesen werden. Dazu gehören zum Beispiel Befragungen, Fokusgruppen, Reallaborformate, barrierearme Online-Beteiligung sowie die Auswertung und Rückkopplung der Ergebnisse in Planungsentscheidungen. Ergänzend sollten Bund und Länder Musterleitfäden etwa zu Methodik, Datenschutz, Einwilligung und Dokumentation bereitstellen, um Aufwand und Unsicherheit in Kommunen zu reduzieren. Aspekte der Mobilitätsgerechtigkeit sollten dabei als Querschnittskriterium in der Rahmensetzung von Programmen und Leitfäden verankert werden.

Jeder erlebt die Mobilität vor Ort anders, und das sollte sich auch in der Planungsphase widerspiegeln können. Die Stadt oder Gemeinde ist der erste Kontaktpunkt der Bürgerinnen und Bürger mitsamt ihren individuellen Bedürfnissen und sollte sich entsprechend intensiv mit ihnen auseinandersetzen.



6 | Vgl. Beckmann et al. 2024, S. 22, 55, <https://www.acatech.de/publikation/ism-studie/>.

7 | Vgl. MCube 2023, <https://mcube-cluster.de/mobilitaetsungerechtigkeitsatlas/>.

8 | Vgl. Beckmann et al. 2024, S. 48.

5 Mobilitäts- transformation als Gemeinschaftsaufgabe

5.1 Mehr interkommunale und regionale Zusammenarbeit

Mehr interkommunale und regionale Zusammenarbeit kann zu einer effizienten Kommunalpolitik und dem Erhalt kommunale Gestaltungsspielräume beitragen. Viele kommunale Aufgaben enden nicht an Stadtgrenzen: Im Bereich der Mobilität zeigt sich das besonders deutlich. Wohnen, Arbeiten und Freizeitaktivitäten verteilen sich häufig auf unterschiedliche Orte innerhalb einer Region, wodurch Pendelverkehre entstehen. Die Wahl der Verkehrsmittel wird dabei wesentlich durch die lokale Siedlungsstruktur, das Verkehrsnetz sowie Mobilitäts- und Nahversorgungsangebote geprägt. Kommunen in der Community of Practice stehen vor der Herausforderung, dass zahlreiche Planungsprozesse in der Mobilität die Abstimmung mit anderen Fachabteilungen, Kommunen in der Region oder privatwirtschaftlichen Partnern erfordern, beispielsweise in der ÖPNV-Planung; allerdings fehlt häufig der direkte Zugang zu den relevanten Akteuren. Die Kommunen wünschen sich daher einen intensiveren Austausch mit Nachbarkommunen und regionalen Playern, um voneinander zu lernen, Synergien vor Ort zu nutzen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln. In der Praxis scheitert die interkommunale Kooperation jedoch oft an langwierigen Abstimmungsprozessen, mangelndem Vertrauen oder finanziellen Ungleichgewichten. Die regionale Vernetzung macht gleichzeitig die Zusammenarbeit transparenter und kann Kosten sparen. Darüber hinaus macht mehr interkommunale Zusammenarbeit nicht nur die Aufgabenerfüllung effizienter und führt zu klareren Koordinationsprozessen, sondern kann auch die Verhandlungsposition der Kommunen gegenüber Dritten und damit den Gestaltungsspielraum stärken.



Handlungsoption: Besonders im ländlichen Raum sollten Bund und Länder prüfen, wie kommunenübergreifende Aufgaben durch Personalunion effizienter gestaltet werden können, um kleinere Kommunen spürbar zu entlasten.

Rechtlich ist dies bereits möglich, beispielsweise über Zweckverbände, Arbeitsgemeinschaften und geförderte Kommunalnetzwerke oder gemeinsame Projekte. Ergänzend sollten Bund und Länder die Bündelung kommunaler Dienstleistungen stärken, etwa regionale Daten- und Beratungsangebote sowie gemeinsame Beschaffung und Vergabe, die von mehreren Kommunen genutzt werden können. So verringert sich der Aufwand pro Kommune, regionale Kooperation wird gestärkt, und die Akteure sind schneller handlungsfähig.

Gerade bei Mobilität macht die Zusammenarbeit mit den eigenen Nachbarkommunen viel Sinn. Wir würden uns aber auch wünschen, von zum Beispiel größeren Verkehrsverbänden direkt angesprochen zu werden, weil sie uns integrieren wollen. Das würde uns einiges an Koordinationsaufwand abnehmen.



5.2 Ökonomisches Potenzial von Mobilitätsinnovationen

Im öffentlichen Diskurs wird über die Kosten der Mobilitätstransformation häufig intensiv und emotional debattiert – sei es bei der Infrastrukturfinanzierung, Instrumenten wie dem Deutschlandticket oder raumgestalterischen Maßnahmen. In der Kommunikation geraten sowohl der ÖPNV als strategisches Investment in eine wettbewerbsfähige, nachhaltige und soziale Wirtschaft⁹, als auch das ökonomische Potenzial des Fuß- und Radverkehrs¹⁰ oftmals zu wenig in den Blick. Dabei eröffnen gerade datenbasierte Technologien und Dienstleistungen zusätzliche wirtschaftliche Chancen. Mobilitätssysteme, die auf vernetzten, datengetriebenen Ansätzen basieren, können dazu beitragen, dass Infrastrukturen effizienter genutzt und Investitionsentscheidungen datenbasiert getroffen werden können. Eine gute Förderkulisse für Aufbau und Anwendung digitaler Tools führt aber nicht nur zu einer effizienteren und kostengünstigeren Stadt- und Mobilitätsplanung, sondern ist auch aktive Wirtschaftsförderung: Start-ups und Technologieunternehmen konzipieren digitale Anwendungen sowie Produkte oft direkt für Kommunen und erschließen sich damit neue Zielgruppen und Märkte. Nachnutzung und Skalierung steigern das Potenzial einer Anschubfinanzierung durch Fördergelder über den Einzelfall hinaus. Dies trägt auch dazu bei, dass sich ein Ökosystem entwickelt, das Fachkräfte anzieht und Wertschöpfung in neuen Bereichen und Branchen anstößt.

Die Community of Practice betont, wie wichtig eine mittel- bis langfristige Finanzierungsgrundlage für die Umsetzung bestimmter

Vorhaben in der Mobilitätsplanung ist, auch für die kommunale Innovationsfähigkeit: Mit einer gewissen finanziellen Sicherheit im Rücken und der Bereitschaft, Neues zu wagen, können auch innovative Ansätze im Rahmen eines Reallabors ausprobiert werden, die sich anschließend verstetigen lassen.



Handlungsoption: Mobilitätspolitik sollte auch stärker als Wirtschafts- und Innovationspolitik verstanden und kommuniziert werden.

Statt vor allem die Fragen der Kosten oder des vermeintlichen Verzichts zu betonen, sollten Themen wie Wertschöpfung, Wettbewerbsfähigkeit und technologische Innovation in den Fokus rücken. Eine solche Argumentationslinie ist politisch anschlussfähig, kann Ängste nehmen und im öffentlichen Diskurs ein positives Narrativ für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in Deutschland fördern.

Wir müssen zuversichtlich sein und auf die Chancen zeigen, die die Mobilität uns bietet!



- 9 | Eine Studie von MCube Consulting kommt zu dem Ergebnis, dass jeder in den ÖPNV investierte Euro der deutschen Volkswirtschaft das Dreifache an Wertschöpfung zurückbringt (vgl. MCube Consulting 2025, <https://mcube-cluster.de/mcube-consulting-studie-wertschoepfung-oepnv/>).
- 10 | In einer Metastudie des Deutschen Instituts für Urbanistik kommen Forschende zu dem Schluss, dass es keinen ursächlichen Zusammenhang zwischen verkehrsberuhigten Zonen und einer Schlechterstellung des Einzelhandels gibt. Radfahrende und Zufußgehende suchen den Einzelhandel häufiger auf als Autofahrende und bringen damit insgesamt einen höheren Umsatz (vgl. Deutsches Institut für Urbanistik 2025a, <https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut>).

5.3 Förderliches Umfeld und Rückendeckung aus der Politik für Mobilitätsinnovationen

Die Planung und Umsetzung von Mobilitätsinnovationen stellt Kommunen vor viele unterschiedliche Herausforderungen – denn Innovation setzt immer auch die Bereitschaft voraus, den Status quo infrage zu stellen und trotz Unsicherheiten neue Ideen und Ansätze zu verfolgen. Gerade gestalterische Maßnahmen im öffentlichen Raum bergen Konfliktpotenzial, wenn aus geplanten und spürbaren Veränderungen persönliche Betroffenheit wie Verzicht oder Einschränkung entsteht. Neben der verkehrs- und stadtplanerischen Grundlagenarbeit in Referaten oder Fachabteilungen wird es immer wichtiger, dass Kommunen zusätzlich kommunikative Aufgaben wahrnehmen: Sie müssen Unsicherheiten und Risiken moderieren und auf vorgebrachte Bedenken eingehen, indem sie Möglichkeiten schaffen für Dialog, Diskussion und kritische Reflexion. Dabei können auch digitale Räume ein niedrigschwelliges Vehikel zur Förderung von Partizipation sein. Gute Kommunikation setzt voraus, Projekte, Ideen und Vorschläge ebenso leicht verständlich wie überzeugend zu vermitteln. Die dafür erforderlichen Fähigkeiten können beispielsweise in Transferformaten wie der CoP weitergegeben und geschult werden und letztendlich die Argumentationsfähigkeit der Stadtverwaltung stärken.



Handlungsoption: Bund und Länder sollten für die Kommunen ein Umfeld schaffen, das deren Innovationsfähigkeit und Experimentierfreude durch positive Fehlerkultur, Planungssicherheit sowie ausreichende finanzielle und kommunikative Unterstützung stärkt. Gleichzeitig sollte durch mutige politische Rückendeckung und gemeinsame Visionen die Mobilitätstransformation als Standortvorteil und Chance für Lebensqualität vorangetrieben werden.

Hier ist die Politik auf zweierlei Weise gefordert: Zum einen gilt es, für die Kommunen ein Umfeld zu schaffen, das ihre Innovationsfähigkeit stärkt, Experimentieren ermöglicht, eine positive Fehler-

kultur fördert sowie kommunikative und partizipative Maßnahmen in der Förderung ausreichend berücksichtigt. Dafür muss diese Aufgabenlast, die in der Regel mit langwierigen Prozessen verbunden ist, als solche auch anerkannt werden und bei der Finanzierung von Maßnahmen genügend Beachtung finden. Benötigt wird eine Umgebung, die mittel- bis langfristige Planungssicherheit bietet und ausreichend Spielräume gewährt, Maßnahmen auf die Zielsetzung hin zu überprüfen und anzupassen – politisch wie administrativ.

Gleichzeitig benötigt die Kommunalverwaltung die Rückendeckung der Politik. Mobilitätstransformation muss Erfolgsgeschichten erzählen und mit positiven Narrativen überzeugen. Es gilt, positive Effekte herauszuarbeiten. Hierfür sind Chancen und Potenziale aufzuzeigen, die der öffentliche Verkehr, eine aktive Mobilität sowie eine verbesserte Erreichbarkeit für die Steigerung der Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Gemeinschaft bieten – aber auch wirtschaftliche Potenziale sind zu benennen. Dafür braucht es Politik, die mutig vorangeht, Veränderungen mitträgt und bereit ist, Spannungen auszuhalten und zu moderieren. Dies gilt für die Politik vor Ort genauso wie für die Landes- und Bundespolitik. Gemeinsame Visionen und klare Zielbilder können einen Rahmen spannen, mit dem langfristige strategische Ziele auch über Legislaturperioden hinweg kommuniziert werden können.

Wir kommen mit unserer Arbeit immer dann besonders gut voran, wenn die Politik auch hinter dem steht, was wir tun.



Literatur

Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion des Landes Rheinland-Pfalz 2026

Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion des Landes Rheinland-Pfalz: *Förderlotsen*, 2026. URL: <https://add.rlp.de/themen/foerderprogramm/foederungen-im-kommunalen-bereich/foerderlotse> [Stand: 24.02.2026].

Beckmann et al. 2024

Beckmann, K. J./Holzapfel, H./Zebuhr, Y./Blumthaler, W./Aschermayr, D.: *Ankommen statt unterwegs sein. Projekt Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung* (acatech STUDIE), 2024. URL: <https://www.acatech.de/publikation/ism-studie/> [Stand: 24.02.2026].

Deutscher Städtetag 2024

Deutscher Städtetag: *Kommunale Handlungsfähigkeit erhalten in Zeiten des Arbeitskräftemangels* (Positionspapier), 2024. URL: <https://www.staedtetag.de/positionen/positionspapiere/kommunale-handlungsfahigkeit-erhalten-in-zeiten-arbeitskraeftemangel> [Stand: 24.02.2026].

Deutsches Institut für Urbanistik 2025a

Bauer, U./Christ, M./Sönksen, L./Pfitzinger, L. G.: *Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut* (Difu Policy Papers, Nr. 5), 2025. URL: <https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut> [Stand: 24.02.2026].

Deutsches Institut für Urbanistik 2025b

Deutsches Institut für Urbanistik: *OB-Barometer 2025: Kommunal Finanzen sind das alles beherrschende Thema der Städte* (Difu-Umfrage), 2025. URL: <https://difu.de/publikationen/2025/ob-barometer-2025> [Stand: 24.02.2026].

MCube 2023

MCube: *Mobilitäts(un)gerechtigkeitsatlas*, 2023. URL: <https://mcube-cluster.de/mobilitaetsungerechtigkeitsatlas/> [Stand: 24.02.2026].

MCube Consulting 2025

MCube Consulting: *Abschlussbericht Wertschöpfung ÖPNV* (MCube Consulting Studie), 2025. URL: <https://mcube-cluster.de/mcube-consulting-studie-wertschoepfung-oepnv/> [Stand: 24.02.2026].

Otto et al. 2022

Otto, B./ten Hompel, M./Wrobel, S.: *Designing Data Spaces: The Ecosystem Approach to Competitive Advantage*, 2022. URL: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-93975-5> [Stand: 24.02.2026].

Peuker 2025

Peuker, E./Agora Digitale Transformation (Hrsg.): *Rechtliche Spielräume der Bundesministerien zur Förderung der Nachnutzung digitaler Anwendungen in Kommunen* (Gutachten), 2025. URL: https://agoradigital.de/wp-content/uploads/2025/08/25-08-01_AD_T_Rechtsgutachten_Bundesfoerderpolitik-und-Nachnutzung.pdf [Stand: 24.02.2026].

Über acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften

acatech berät Politik und Gesellschaft, unterstützt die innovationspolitische Willensbildung und vertritt die Technikwissenschaften international. Ihren von Bund und Ländern erteilten Beratungsauftrag erfüllt die Akademie unabhängig, wissenschaftsbasiert und gemeinwohlorientiert. acatech verdeutlicht Chancen und Risiken technologischer Entwicklungen und setzt sich dafür ein, dass aus Ideen Innovationen und aus Innovationen Wohlstand, Wohlfahrt und Lebensqualität erwachsen. acatech bringt Wissenschaft und Wirtschaft zusammen. Die Mitglieder der Akademie sind herausragende Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus den Ingenieur- und den Naturwissenschaften, der Medizin sowie aus den Geistes- und Sozialwissenschaften. Die Senatorinnen und Senatoren sind Persönlichkeiten aus technologieorientierten Unternehmen und Vereinigungen sowie den großen Wissenschaftsorganisationen. Neben dem acatech FORUM in München als Hauptsitz unterhält acatech Büros in Berlin und Brüssel.

Weitere Informationen unter www.acatech.de.

Autorinnen und Autoren:

Bianca Balta

acatech – Deutsche Akademie der
Technikwissenschaften
Karolinenplatz 4
80333 München

Magnus Keske

Urban Digitainability Lab
am TUM Think Tank
Hochschule für Politik München
Richard-Wagner-Str. 1
80333 München

Yulika Zebuhr

acatech – Deutsche Akademie der
Technikwissenschaften
Karolinenplatz 4
80333 München

Fiona Breucker

Urban Digitainability Lab
am TUM Think Tank
Hochschule für Politik München
Richard-Wagner-Str. 1
80333 München

Dr. Alexander Wentland

Technische Universität München
Department of Science, Technology
and Society (STS)
School of Social Sciences and Technology
Technische Universität München
Arcisstr. 21
80333 München

Reihenherausgeber:

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2026

Geschäftsstelle
Karolinenplatz 4
80333 München

T +49 (0)89/52 03 09-0

F +49 (0)89/52 03 09-900

Hauptstadtbüro
Georgenstraße 25
10117 Berlin

T +49 (0)30/2 06 30 96-0

F +49 (0)30/2 06 30 96-11

Brüssel-Büro

Rue d’Egmont/Egmontstraat 13
1000 Brüssel (Belgien)

T +32 (0)2/2 13 81-80

F +32 (0)2/2 13 81-89

info@acatech.de

www.acatech.de

acatech @ LinkedIn | Instagram

(Vize-)Präsidentinnen und Präsidenten | Presidents and Vice Presidents: Prof. Dr. Claudia Eckert, Prof. Dr.-Ing. Siegfried Russwurm,
Prof. Dr. Ann-Kristin Achleitner, Prof. Dr. Ursula Gather, Dr. Stefan Oschmann, Prof. Dr. Christoph M. Schmidt

Registergericht AG München | District Court Munich, VR 20 20 21

Vorstand i.S.v. | Board acc. to §26 BGB: Prof. Dr. Claudia Eckert, Prof. Dr.-Ing. Siegfried Russwurm, Wolfgang Siegel

Empfohlene Zitierweise:

Balta, B./Breucker, F./Keske, M./Wentland, A./Zebuhr, Y.: *Datenbasierte Mobilitätsinnovationen möglich machen. Impulse für
Bund und Länder zur Stärkung kommunaler Handlungsfähigkeit* (acatech KOOPERATION), München 2026. DOI: https://doi.org/10.48669/aca_2026-5

ISSN 2701-9713

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung,
des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege
und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben – auch bei nur auszugsweiser Verwendung – vorbehalten.

Copyright © acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften • 2026

Koordination: Bianca Balta, Yulika Zebuhr

Redaktion: Alrun Straudi


Lektorat: Isabel Pfeiffer (textpfeiffer)

Layoutkonzeption: Groothuis, Hamburg

Satz: Studio Strahl, Berlin

Titelbild und Grafiken: Bernadette Zobel

Die Originalfassung der Publikation ist verfügbar auf www.acatech.de.



Die Gestaltung der Mobilität vor Ort steht unter Druck: Nachhaltigkeitsziele, technologische Innovationen und individuelle Bedürfnisse müssen mit der stadtplanerischen Realität wie knappen Haushaltskassen der Kommunen und administrativen Ressourcen in Einklang gebracht werden. Gerade in diesem Spannungsfeld gewinnt eine evidenzbasierte Entscheidungsfindung an Bedeutung. Digitale Lösungen und neue Kooperationsformate können Kommunen dabei unterstützen, Maßnahmen zielgerichteter zu planen, umzusetzen und zu vermitteln.

Die vorliegende acatech KOOPERATION bündelt die zentralen Erkenntnisse der „Community of Practice: Städtische Daten für nachhaltige Mobilitätsinnovationen“ (CoP). Initiiert vom Urban Digitainability Lab am TUM Think Tank bringt die CoP Kommunalverwaltungen und Wissenschaft zusammen, um die Herausforderungen der Kommunen zu besprechen und digitale Mobilitätslösungen in Anwendungsfällen zu testen. In der Publikation werden die Erfahrungen aus der kommunalen Praxis verdichtet und Handlungsoptionen für Bund und Länder abgeleitet. Es wird aufgezeigt, wie digitale, datengestützte Mobilitätsinnovationen nicht nur die Planung erleichtern, sondern auch diversifizieren und damit Vertrauen sowie Transparenz stärken können.