

# Die zentralen Forschungsdimensionen

## Soziologisch

Erkenntnisse über die soziologischen und psychologischen Treiber sowie die Barrieren bilden die Grundlage für eine Weiterentwicklung des initialen Nutzungskonzepts. Mittels labor- und realexperimenteller Versuche können diese im nächsten Schritt zu einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept weiterentwickelt werden. Dabei liegt der Fokus auf der Integration von bestehenden Kapazitäten der Gemeinschaft. Dazu gehört auch die Erforschung eines nicht-monetären Loyalitätsprogramms, das dazu dienen soll, die andauernde Nutzung über die Betonung von sozialen Normen zu steigern.

### Bisherige Ergebnisse/Tätigkeiten:

- Naturalanaloge Zusammenführung soziologischer und technischer Modellierungsansätze zur Entscheidungsfindung
- Überwiegend positive Einstellung von Befragten zur Idee von online-vermittelten Fahrgemeinschaften
- Bedenken hinsichtlich zu hohem Abstimmungs- und Koordinationsaufwand sowie der Sicherheit von Fahrgemeinschaften (Anforderungserhebung)

## Organisatorisch

Die Fokussierung auf den Mobilitätszweck erleichtert es, eine gemeinschaftliche Mobilitätsplanung zu erreichen und Verkehr zu reduzieren. Bei der hier vorgestellten Organisation von privater Mobilität wird auch die Trennung zwischen ÖPNV und MIV aus Sicht der Dienstleistungsnehmer unscharf. In dem aufgezeigten Ansatz wird jedoch ein Herstellungs- und Verteilungsmodell vorgeschlagen, das weder auf Koordination durch Markt noch auf Hierarchie oder professioneller Kontrolle beruht. Stattdessen soll auf der Grundlage einer technologischen Lösung eine soziale Selbstorganisation geschaffen werden.

### Bisherige Ergebnisse/Tätigkeiten:

- Simulative Berücksichtigung emergenten Verhaltens bei der Selbstorganisation
- Innovative Potenzialanalyse internetbasierter Nachbarschaftscommunities
- Angebote segmentspezifischer Fahrgemeinschaften (z.B. unter Kollegen, ‚Elterntaxi‘, Frauenfahrgemeinschaften) werden positiv beurteilt
- Koordination von Fahrgemeinschaften primär über Apps deutet auf generelle Akzeptanz von Smartphone-basierten IKT-Lösungen hin

### Forschungsdimensionen

#### Sozial

Wie ist aus soziologischer und psychologischer Perspektive eine Steigerung des Community-Gedankens erreichbar?

#### Organisatorisch

Welche Organisationskonzepte kommen für nachhaltige Mobilitätsmodelle zur sozialen Selbstorganisation in Frage?

Wie kann es aufbauend auf den **sozialen Strukturen** ländlicher Räume gelingen, Mobilitätsbedürfnisse unter Kriterien der **Nachhaltigkeit und Zweckorientierung** zu erfüllen?

#### Ökonomisch

Welche Geschäftsmodelle zur Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsangebote und Prosumer-Beziehungen eignen sich?

#### Technisch

Wie kann ländliche Mobilität durch eine flexible, intelligente und heterogene IKT-Dienstlandschaft unterstützt werden?

### Vorgehensmodell

Erwartungen

Community

Maßnahmen

Organisation

Geschäftsmodelle

IKT

Gewährleistung  
rechtlicher Konformität

Auswirkungen

Transformation

## Ökonomisch / Juristisch

Kern des Forschungsbereichs bildet die Analyse bestehender und die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle im Bereich ländlicher Mobilität. Dazu wird zunächst eine Studie zur Entstehung und Diffusion von Geschäftsmodellen im Bereich nachhaltiger Mobilität durchgeführt. Auf Basis dieser Untersuchung kann zum einen der Frage nachgegangen werden, ob sich (Miss-)Erfolgsfaktoren für nachhaltigkeits-unternehmerische Aktivitäten im Bereich Mobilität erkennen lassen. Daraus lassen sich allgemeine Anforderungen an Geschäftsmodelle im fokussierten Themenfeld ableiten. Zum anderen bilden die Ergebnisse die Grundlage für die Adaptionanalyse bestehender Geschäftsmodelle, um die allgemeinen Anforderungen an Mobilitätsmodelle in konkrete Anforderungen für ländliche Räume abzuleiten. Unter Einbezug der beiden Kriterienkataloge können die identifizierten Modelle analysiert werden.

### Bisherige Ergebnisse/Tätigkeiten:

- Herleitung eines strukturierten Prozesses zur Identifikation von geeigneten unternehmerischen Ansätzen (direkte und indirekte Mobilitätswirkung)
- Erste Testanalysen für ausgewählte Beispiele (Nachbarschaftscommunities [übergeordneter Ansatz], Car- und Foodsharing [direkte und indirekte Mobilitätswirkung])
- Akzeptanz von Barzahlungen, sowie von kombiniertem Buchungs- und Bezahlvorgang über IKT-Lösung
- Positive Bewertung mehrerer Varianten zur Bestimmung der Höhe der Fahrtkostenbeteiligung (plattforminternes Preismodell vs. Verhandlungsbasis)

## Technisch / Juristisch

Für die Erprobung einer technischen Lösung zur Optimierung der Nachhaltigkeit von Mobilität im ländlichen Raum unter Nutzung der vorhandenen sozialen Strukturen wird eine flexible und langfristig weiterentwickelbare IKT-Plattform benötigt. Die Plattform muss offen sein hinsichtlich der Partizipation privater, kommerzieller und öffentlicher Agierender und muss deren unterschiedlich gearteten Dienste und Austauschbeziehungen unterstützen. Insbesondere müssen vorhandene heterogene Mobilitätsdienste, die Informationen über verschiedene vorhandene Mobilitätsangebote zur Verfügung stellen, integriert werden. Aus Konsumentensicht muss ein homogenes Informationsangebot über alle relevanten Mobilitätsangebote geschaffen werden, dass insbesondere zweckgebundene Anfragen zu bestimmten Transport- und Versorgungsbedarfen unterstützt.

### Bisherige Ergebnisse/Tätigkeiten:

- Juristische Prüfung der technischen Dienste hinsichtlich Datenschutz und Datensicherheit
- Bereitstellung der Infrastruktur für den Feldversuch auf Basis der Anwendungsplattform Intelligente Mobilität (AIM)
- Integration eines Software Evolution Service für flexible Erweiterungen der Plattform
- Integration einer dynamischen Routingplattform für Mitfahrgelegenheiten und Gütertransport

