www.oeko.de

Öko-Institut

Working Paper

Evaluation von Prozessen und Verstetigungspotenzialen in den MobiQ-Reallaboren: Vorgehen und zentrale Erkenntnisse

Öko-Institut Working Paper 8/2026

Manuela Weber
Lukas Minnich
Barbara Hefner
Julian Bansen

Öko-Institut e.V. / Oeko-Institut e.V.
info@oeko.de
oeko.de

Büro Freiburg / Freiburg Office
Postfach / P.O. Box 17 71
79017 Freiburg
Deutschland / Germany
Tel.: +49 761 45295-0

Büro Darmstadt / Darmstadt Office
Rheinstraße 95
64295 Darmstadt
Deutschland / Germany
Tel.: +49 6151 8191-0

Büro Berlin / Berlin Office
Borkumstraße 2
13189 Berlin
Deutschland / Germany
Tel.: +49 30 405085-0

Working Paper

Evaluation von Prozessen und Verstetigungspotenzialen in den MobiQ-Reallaboren: Vorgehen und zentrale Erkenntnisse

Manuela Weber, Lukas Minnich

Unter Mitarbeit von Sven Kesselring und Christina Simon-Philipp

Working Paper: 8/2026 Öko-Institut e.V.

September 2026

Download: www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WP-MobiQ-Reallabore-Vorgehen-Erkenntnisse.pdf

Zitationsempfehlung: Weber, Manuela; Minnich, Lukas; Hefner, Barbara; Bansen, Julian (2026). Evaluation von Prozessen und Verstetigungspotenzialen in den MobiQ-Reallaboren: Vorgehen und zentrale Erkenntnisse. Working Paper 8/2026 Öko-Institut e.V.

Dieses Werk bzw. Inhalt steht unter einer Creative Commons Namensnennung, Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 Lizenz. Öko-Institut 2026

This work is licensed under Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0. Oeko-Institut 2026

Die Working Paper Series des Öko-Instituts ist eine Sammlung wissenschaftlicher Beiträge aus der Forschungsarbeit des Öko-Instituts. Sie präsentieren und diskutieren innovative Ansätze und Positionen der aktuellen Nachhaltigkeitsforschung. Die Serie ist offen für Arbeiten von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aus anderen Forschungseinrichtungen. Die einzelnen Working Paper entstehen in einem sorgfältigen wissenschaftlichen Prozess ohne externes Peer Review.

Oeko-Institut's Working Paper Series is a collection of research articles written within the scope of the institute's research activities. The articles present and discuss innovative approaches and positions of current sustainability research. The series is open to work from researchers of other institutions. The Working Papers are produced in a scrupulous scientific process without external peer reviews.

Zusammenfassung

Die Evaluation der zweiten Förderphase des Forschungsprojekts MobiQ liefert grundlegende wissenschaftliche und praktische Erkenntnisse über Potenziale aber auch Herausforderungen transdisziplinär und co-kreativ entwickelte Mobilitätslösungen auf kommunaler Ebene. Während in der ersten Phase das experimentelle Co-Design und die Erprobung im Vordergrund standen, rückte MobiQ (Anschlussprojekt) die prozessualen und strukturellen Bedingungen transdisziplinärer Zusammenarbeit und langfristiger Verstetigungsmöglichkeiten durch Ehrenamt und (kommunales) Hauptamt in den Fokus. Die methodische Herangehensweise basierte auf einer qualitativen, leitfadengestützten Prozessevaluation im Sinne eines ko-evaluativen Reallaboransatzes, ergänzt durch ausgewählte quantitative Erhebungen. Im Zentrum stand dabei nicht die rein ergebnisbezogene Soll-Ist-Bewertung, sondern die Rekonstruktion dynamischer Prozessqualitäten und institutioneller Schnittstellen an den MobiQ-Standorten Stuttgart-Rot, Waldburg und Geislingen (Steige).

Die standortübergreifende Synthese der empirischen Daten verdeutlicht, dass der Aufbau und Erhalt ehrenamtlich organisierter Mobilitätsangebote auch ein hohes Maß an institutionalisierter Begleitung erfordert. Das zentrale Prinzip „Ehrenamt braucht Hauptamt“ erweist sich dabei als eine der Schlüsselbedingungen. Ebenso wird die Kommune als unverzichtbarer „Ermöglicher“ identifiziert. Der Reallaboransatz konnte hierbei wertvolle Möglichkeitsfenster öffnen, administrative Prozesse voranzutreiben und tragfähige Lösungen gemeinsam mit der Praxis zu erarbeiten. MobiQ hat gezeigt, dass Reallabore ihre nachhaltige Wirkung nicht primär durch das fehlerfreie Gelingen einzelner Experimente entfalten, sondern durch das systemische Lernen aus prozessualen Hürden, die Befähigung lokaler Akteure und das Überführen sozialer Energie in verlässliche Verantwortlichkeiten. Hinsichtlich der Übertragbarkeit zeigt das Projekt, dass standortspezifisch gewonnenes Wissen in verallgemeinerbare Formate übersetzt werden kann. Für die Förderung und Umsetzung transdisziplinärer Forschung wie auch für die kommunale Praxis ergibt sich daraus ein klarer Handlungsbedarf: Künftige Förder- und Umsetzungsformate auf Landes- und Bundesebene müssen den Übergang von der experimentellen Erprobungsphase in die dauerhafte Etablierung zivilgesellschaftlich und kommunal getragener Mobilitätsangebote strukturell und finanziell besser absichern. Reallabore stellen als Initiatoren und Ermöglichungsräume die Basis, welche in agile Verwaltungs- und Stadtentwicklungskultur auch hinsichtlich Verantwortlichkeiten übergehen müssen.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 4

Abbildungsverzeichnis 7

Tabellenverzeichnis 7

1 Hintergrund zu MobiQ (Anschlussprojekt) 8

1.1 Reallabor-Standorte: Umsetzungen und Verstetigung 8

1.1.1 Waldburg 8

1.1.2 Geislingen 9

1.1.3 Stuttgart-Rot 10

2 Evaluationskonzept und -design 11

2.1 Inhalte und thematischer Fokus 11

2.2 Leitfragen und Indikatorik 11

2.2.1 Leitfragen der Evaluation 11

2.2.2 Indikatorik 13

2.3 Methodisches Vorgehen: Durchführung und Analyse 14

2.3.1 Qualitative Empirie: Leitfadeninterviews 14

2.3.2 Akteursumfeld 15

2.3.3 Online-Umfrage zum „MobiQ-Handbuch“ 16

3 Prozessanalyse und Handbuch-Evaluation 17

3.1 Vor-Ort-Aktivitäten: Beispielhafte Prozesse und Verstetigungen 17

3.1.1 Reallabor-Standort Stuttgart-Rot: Neugestaltung Erligheimer Straße 17

3.1.2 Reallabor-Standort Waldburg 20

3.1.2.1 Planung und Prüfung eines Radschutzstreifens 20

3.1.2.2 Umsetzung eines sozialen Fahrdienstes 21

3.2 Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten“ 22

4 Reallabor-übergreifende Erkenntnisse 23

4.1 Ehrenamt braucht Hauptamt 24

4.2 Meistern von Hürden als Teil des Prozesses 24

4.3 Jede(r) einzelne zählt! 26

4.4 Ins Gespräch kommen – und gemeinsam wirken 27

4.5 Die Kommune als zentraler „Ermöglicher“ 28

4.6 Skalierung und Übertragbarkeit als Herausforderung und Potenzial 28

5 Fazit 30

Literaturverzeichnis 32

Anhang 33

Anhang I. Leitthemen der Evaluationsinterviews 33

Anhang II. Online-Befragung zum MobiQ-Handbuch 35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Vorgehensweise qualitative Empirie 11

Abbildung 2-2: I-O-O-I-Modell – Fokus in MobiQ (Anschlussprojekt) 13

Abbildung 2-3: Einbindung der Evaluation in MobiQ 16

Abbildung 3-1: Prozess Straßenraumumgestaltung (Stuttgart Rot) 19

Abbildung 3-2: Prozess Radschutzstreifen (Waldburg) 20

Abbildung 3-3: Funktionsweise des sozialen Fahrdienstes (Waldburg) 21

Abbildung 4-1: Themenfelder zentraler Erkenntnisse aus MobiQ (Anschlussprojekt) 23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: DeGEval-Evaluationsstandards 15

1 Hintergrund zu MobiQ (Anschlussprojekt)

Nach der erfolgreichen ersten Projektphase verfolgte MobiQ in der zweiten Förderphase das Ziel, die entwickelten Mobilitätslösungen langfristig zu verstetigen, ihre Übertragbarkeit auf andere Kommunen zu untersuchen und die gewonnenen Erkenntnisse wissenschaftlich weiterzuentwickeln. Während MobiQ (erstes Projekt) den Schwerpunkt auf die gemeinsame Entwicklung und Erprobung partizipativer Mobilitätsangebote in den Reallaboren Stuttgart-Rot, Geislingen und Waldburg legte, rückte MobiQ (Anschlussprojekt) die nachhaltige Verankerung, Skalierung und Reflexion dieser Ansätze in den Mittelpunkt.

Im Zentrum stand die Frage, wie gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätslösungen über den Projektzeitraum hinaus bestehen und auf vergleichbare räumliche Kontexte übertragen werden können. Hierzu wurden bestehende Pilotprojekte weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer organisatorischen, sozialen, räumlichen und finanziellen Tragfähigkeit untersucht. Gleichzeitig sollten neue Akteur*innen eingebunden sowie tragfähige Kooperations- und Trägerstrukturen aufgebaut werden, um die langfristige Umsetzung gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote zu unterstützen.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Wissenstransfer. Die in der ersten Projektphase entstandenen Handlungsempfehlungen in Form des Handbuchs “Mobilität gemeinsam gestalten. In 10 Schritten.” wurden gemeinsam mit Praxisakteur*innen, Wissenschaft, Verwaltung und Politik reflektiert, weiterentwickelt und in ein niedrigschwelligeres Format, einen Seminarbaukasten überführt. Ziel war es, wissenschaftliche Erkenntnisse praxisnah aufzubereiten und ihre Anwendung in unterschiedlichen kommunalen Kontexten zu fördern.

Die Evaluation bildet dabei einen zentralen Bestandteil der zweiten Projektphase. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus MobiQ (erstes Projekt) wurden Prozess- und Wirkungsevaluation fortgeführt und erweitert. Neben der Bewertung bestehender Mobilitätsangebote wurden insbesondere Faktoren untersucht, die die Verstetigung, Skalierung und Übertragbarkeit partizipativer Mobilitätslösungen fördern oder hemmen. Durch die Kombination qualitativer und quantitativer Methoden sowie die enge Einbindung relevanter Stakeholder sollen belastbare wissenschaftliche Erkenntnisse darüber gewonnen werden, unter welchen Rahmenbedingungen gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätsangebote dauerhaft erfolgreich sein können.

Die bisherigen Erfahrungen wurden nicht nur gesichert und reflektiert, sondern gezielt genutzt, um Transformationswissen für Kommunen, Wissenschaft und Zivilgesellschaft bereitzustellen und damit einen nachhaltigen Beitrag zur Mobilitätswende in Baden-Württemberg zu leisten.

1.1 Reallabor-Standorte: Umsetzungen und Verstetigung

1.1.1 Waldburg

Im Projekt MobiQ wurden in Waldburg unterschiedliche Mobilitätsprojekte realisiert:

Ein **ehrenamtlicher Pkw-Bürger*innenfahrdienst** ist unabhängig vom Pflegegrad nutzbar. Nach konzeptionellen Vorarbeiten und Klärung rechtlicher Fragen startete die Anwerbung ehrenamtlicher, versicherter Fahrer*innen im Mai 2023, der Testbetrieb am 12.06.2023. Die Nutzung stieg auf 1-2 Fahrten pro Woche im Herbst 2023. Die Verstetigung ab April 2024 wird durch katholische Kirche (Versicherung), Gemeinde (Telefondienst) und Stiftung Liebenau getragen. 2025 und 2026 stieg die Nutzung nochmals an, wobei der Schwerpunkt bei Arztfahrten lag.

Das partizipative **Lastenrad-Sharing** *„LaWa“* ist seit Juni 2023 kostenlos buchbar (max. 3 Tage, Registrierung nötig). Zwischen Juni und Oktober 2023 wurde es an 86 von 126 Tagen verliehen (68 % Auslastung), insgesamt kam es zu 25 Ausleihen von 16 Personen. In den Jahren 2025 und 2026 stand die Verstetigung im Mittelpunkt. Nach wie vor wird das Angebot von einer sehr kleinen Gruppe von Ehrenamtlichen getragen, die u. a. nicht die Kapazität hat, das Angebot stärker zu bewerben bzw. neue Zielgruppen zu erschließen. Eine dauerhafte Stationierung des Lastenrads in Waldburg ist inzwischen gesichert.

Die **Mitfahrplattform PENDLA** für Berufspendler*innen wurde im Dezember 2022 zunächst in Waldburg, dann regional eingeführt. Ab Mitte 2023 übernahmen Kommunen die Finanzierung. Während in anderen Räumen der Region die Unterstützung durch Gemeinden und Landkreise wieder gestrichen wurde, ist die Plattform in Waldburg durch Gemeinde und ein Unternehmen hälftig finanziert. Die Nutzung von Fahrgemeinschaften im Gewerbegebiet Hannober ist etabliert, zudem wird das Radfahren auf Arbeitswegen gefördert. Herausforderungen sind sehr diverse Mobilitätsmuster, kleinteilige Beschäftigtenstrukturen, wenig Handlungsdruck sowie eine nicht ausreichende Anbindung im ÖPNV und Fahrradverkehr[1].

1.1.2 Geislingen

Im Reallabor „obere Stadt“ in Geislingen an der Steige wurden seit Projektbeginn im März 2021 unterschiedliche Ansätze zur Verbesserung lokaler Mobilitätsbedingungen gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen und kommunalen Akteur*innen entwickelt und erprobt. Zum Projektende im August 2026 zeigen sich dabei unterschiedliche Entwicklungspfade der entstandenen Aktivitäten.

Mit dem „**Geislinger Einkaufsshuttle**“ wurde auf die seit 2017 unzureichende Nahversorgungssituation in der Oberen Stadt reagiert. Ein an Bürgerbuskonzepte angelehnter Shuttleservice wurde bis August 2024 erprobt. Mit der Eröffnung eines neuen Supermarkts im Quartier im Dezember 2024 veränderten sich die Rahmenbedingungen grundlegend, während innerhalb der Projektgruppe zunehmend die soziale Teilhabe als möglicher neuer Schwerpunkt des Angebots diskutiert wurde. Da weder ausreichend ehrenamtliche Unterstützer*innen für einen Bürgerbusverein gewonnen werden konnten noch eine kommunale Trägerschaft zustande kam, wurde gemeinsam ein Konzept für ein Bürger*innenrufauto entwickelt. Dieses wurde 2025 an das kommunale Projekt „Geislingen hilft“ zur möglichen Weiterführung übergeben. Eine Umsetzung ist bis zum Ende von MobiQ nicht erfolgt.

Dagegen konnte sich der im Reallabor entstandene „**Fahrgastbeirat Neustart**“, getragen von Vertreter*innen des Stadtseniorenrats, des Stadtbehindertenrings und des VVS-Fahrgastbeirats im Landkreis Göppingen, als eigenständig arbeitende Initiative etablieren. Die Gruppe bringt ihre Erfahrungen weiterhin in die Weiterentwicklung des ÖPNV ein und war zuletzt in den begonnenen Prozess zur Neuausrichtung des VVS-Fahrgastbeirats eingebunden.

Auch das aus der Bürger*innenwerkstatt 2022 hervorgegangene **Parklet** wird über das Projektende hinaus weitergenutzt. Nach zwischenzeitlicher Einlagerung wurde es im Juli 2025 gemeinsam mit der Stadt Geislingen und der Samariterstiftung an einem neuen Standort wiederaufgebaut. Dort wird es weiterhin durch die Stadt genutzt, auch wenn die ursprünglich vorgesehene regelmäßige Versetzung bislang nicht erfolgt ist.

[1] Zur prozessualen Gestaltung der Anbindung des Gewerbegebiets durch Radverkehr siehe auch genauer 3.1.2.1, worin die Planung und Prüfung eines Radschutzstreifens genauer erörtert wird.

1.1.3 Stuttgart-Rot

Von temporären Interventionen zur dauerhaften Transformation[2]

In der Zusammenarbeit mit lokalen Initiativen, Einrichtungen und engagierten Bewohner*innen des Stuttgarter Stadtteils Rot wurde früh deutlich, welches Mobilitätsthema die Menschen vor Ort bewegt: die Dominanz des Autos im Straßenraum. Als zentraler Bestandteil des öffentlichen Raums entscheidet die Gestaltung des Straßenraums darüber, wie Flächen verteilt werden, welche Mobilitätsformen Vorrang haben und wie Menschen den Raum nutzen können. In Bürger*innenwerkstätten, gemeinsamen Treffen und Gesprächen mit lokalen Akteur*innen wurde deutlich, wie der öffentliche Raum im Quartier zunehmend vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr beansprucht wird und dabei kaum Platz für Aufenthalt, Begegnung und sichere aktive Mobilität lässt. Die Beteiligten sprachen sich klar dafür aus, diesen Zustand zu verändern und den Straßenraum wieder menschengerecht und lebenswert zu gestalten.

Dieser Wunsch wurde zum Ausgangspunkt für MobiQ am Standort Stuttgart-Rot. Im Rahmen eines inter- und transdisziplinären Reallaboransatzes wurden gemeinsam Konzepte entwickelt, wie öffentliche Verkehrsflächen für nachhaltige Mobilität, Aufenthalt und soziale Interaktion neu erschlossen werden können. Ziel war es zu zeigen, wie autoreduzierte Straßenräume gestaltet werden können, und unmittelbar zu erfahren, was die Menschen vor Ort brauchen, wie sie den Raum nutzen und ob sie neue Formen der Straßenraumgestaltung annehmen. Aus diesem Grund wurde nach gemeinsamer Planung ein 110 Meter langer Abschnitt der Fleiner Straße im Rahmen der Stuttgarter Mobilitätswoche 2022 sowie des IBA'27-Festivals 2023 temporär für den Autoverkehr gesperrt und mit Aktionen zum Thema nachhaltige Mobilität für alle Generationen bespielt: niedrigschwellige Angebote wie Parklets, Spiel- und Bewegungsgeräte sowie eine Fahrrad-Rikscha machten den Straßenraum unmittelbar erlebbar und luden dazu ein, aktive Mobilitätsformen auszuprobieren. Dadurch ließ sich direkt erfahren, was möglich wird, wenn Straßen weniger vom Auto dominiert werden. Gleichzeitig zeigte sich deutlich, dass viele Bewohner*innen sich mehr Verkehrsberuhigung, sichere Querungsmöglichkeiten und eine höhere Aufenthaltsqualität wünschen und bereit sind, sich aktiv in entsprechende Prozesse einzubringen.

In der zweiten Projektphase rückte die perspektivische Verstetigung dieser Erfahrungen in den Fokus. Die temporären Interventionen bildeten die Grundlage dafür, einen längerfristigen Verkehrsversuch zu planen und dauerhaft umzusetzen. Gemeinsam mit verschiedenen Fachämtern der Stadtverwaltung Stuttgart wurden die Überlegungen auf die Erligheimer Straße ausgeweitet, die als zentrale Achse zwischen dem Hans-Scharoun-Platz und dem Neubauquartier am Rotweg, auch mit Blick auf die Internationale Bauausstellung 2027, eine wichtige Verbindungsfunktion im Quartier übernimmt. Ziel ist es, die erprobten Qualitäten eines multifunktionalen Straßenraums mit pragmatischen und kosteneffizienten Maßnahmen dauerhaft zu sichern, alternative Nutzungen des Straßenraums anzunehmen und langfristig Impulse für ein verändertes Mobilitätsverhalten im Alltag zu setzen. Vom Projektteam wurden unterschiedliche Szenarien der Umgestaltung entwickelt und sowohl den zuständigen Fachämtern als auch dem Bezirksbeirat Zuffenhausen vorgestellt. Das Feedback war dabei durchweg positiv und bestärkte darin, die Umgestaltung der Erligheimer Straße weiter voranzutreiben. Um die Maßnahme nun in einen offiziellen Planungsprozess zu überführen, wird ein Vorentwurf erarbeitet, der als Beschlussvorlage nach der Sommerpause in den Bezirksbeirat eingebracht werden soll, um den formellen Beschluss zur dauerhaften Umgestaltung zu fassen.

[2] Beitrag von Barbara Hefner

2 Evaluationskonzept und -design

2.1 Inhalte und thematischer Fokus

Der Fokus der Evaluation lag in der zweiten MobiQ-Projektphase auf den **Vor-Ort-Aktivitäten** an den drei skizzierten Reallaborstandorten Geislingen, Stuttgart-Rot und Waldburg. Die Evaluation strebt dabei keinen Soll-Ist-Vergleich an, sondern stellt die Bewertung der Prozessqualität und eine Rekonstruktion der Prozesse in den Mittelpunkt. So sollen daraus vor allem Gelingensbedingungen abgeleitet und für Interessierte zur Nachahmung in den Transfer gebracht werden. Dabei sollen nicht nur die Projekt-Aktivitäten genauer betrachtet werden, die vermeintlich besonders erfolgreich waren, sondern vor allem auch diejenigen „mit Stolpersteinen“. Die Evaluation erhebt dabei keinen Anspruch auf die vollständige Darstellung aller in MobiQ initiierter, begleiteter und vorangetriebener Angebote, sondern setzt eine exemplarische Auswahl mit dem Ziel eines kompakten, aber fundierten Erkenntnisgewinns.

Neben den Vor-Ort-Aktivitäten entstanden im Gesamtprojekt MobiQ bereits während der ersten Förderphase das MobiQ-Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten – In 10 Schritten“. Es wurde sowohl digital als auch über analoge Druckexemplare in den Umlauf gebracht. Die im Rahmen der Projektevaluation durchgeführte Online-Umfrage geht der Frage nach Nutzungshäufigkeit und -zwecken in verschiedenen Zielgruppen nach.

Zuletzt wurde die Projektevaluation auch im Sinne einer Selbstreflexion, vorwiegend zur Zusammenarbeit innerhalb des interdisziplinären Projektkonsortiums der drei wissenschaftlichen Partnerinstitutionen HFWU Nürtingen-Geislingen, HFT Stuttgart sowie dem Öko-Institut genutzt. Die Selbstreflexion dient dabei einer Rückschau auf die Zusammenarbeit bei vor allem standort-übergreifenden Aufgaben, dem in der zweiten Projektlaufzeit neu organisierten Projektmanagement, aber auch der Zusammenarbeit aus Wissenschaft und Praxis.

2.2 Leitfragen und Indikatorik

2.2.1 Leitfragen der Evaluation

Der Evaluation liegen zentrale Leitfragen zugrunde, welche die Basis für die daran anschließende Entwicklung von Indikatoren wie auch den daraus abgeleiteten konkreten Fragen im Interview-Leitfaden darstellen.

Abbildung 2-1: Vorgehensweise qualitative Empirie

Quelle: eigene Darstellung, Öko-Institut e.V.

Nachfolgend werden die für die weitere Bearbeitung zentralen Forschungsfragen aufgeführt. Sie wurden zu Projektbeginn als handlungsleitende Richtlinien im interdisziplinären Austausch des Projektteams entwickelt und projektbegleitend fortlaufend an die Entwicklungen und Erfordernisse

aus den Umsetzungsschwerpunkten angepasst. So wurden die Forschungsfragen nicht zuletzt in einem Projekt-Workshop im Herbst 2025 auf ihre Passungsfähigkeit geprüft und dahingehend angepasst und auf die nachfolgenden Forschungsfragen inhaltlich verdichtet.

Forschungsfragen zur Arbeit in den Reallabor-Standorten:

- Wie (und unter welchen Bedingungen) haben Akteure an den Reallaborstandorten bestehende Mobilitätsangebote **dauerhaft etabliert und erweitert und neue Ideen in die Umsetzung gebracht**?“
- Welche Rollen spielen **Schlüsselpersonen**, sonstige ehrenamtlich und hauptamtlich Engagierte, institutionelle Akteure wie kommunale Verwaltung, soziale Einrichtungen, Immobilienwirtschaft, Verkehrsunternehmen, sonstige Betriebe und Vereine sowie die Nutzer*innen der Angebote, wenn nachbarschaftliche **Mobilitätsangebote dauerhaft etabliert** werden sollen?
- Wie kann die **Finanzierung der Angebote** dauerhaft gesichert werden: Welche Rollen spielen z. B. Finanzierung über Nutzende, öffentliche Fördermittel, Kostenübernahme durch Gemeinde oder Vereine, Überführung in ÖPNV-System und unternehmerisches Sponsoring?
- In welchen Fällen ist eine **Erweiterung der geschaffenen Angebote** sinnvoll und unter welchen Umständen lassen sich diese auf andere Räume **übertragen**? Welche Rolle spielen dabei **neu hinzugewonnene engagierte Einzelpersonen sowie institutionelle Akteure**?

Forschungsfrage zum Handbuch und der Öffentlichkeitsarbeit:

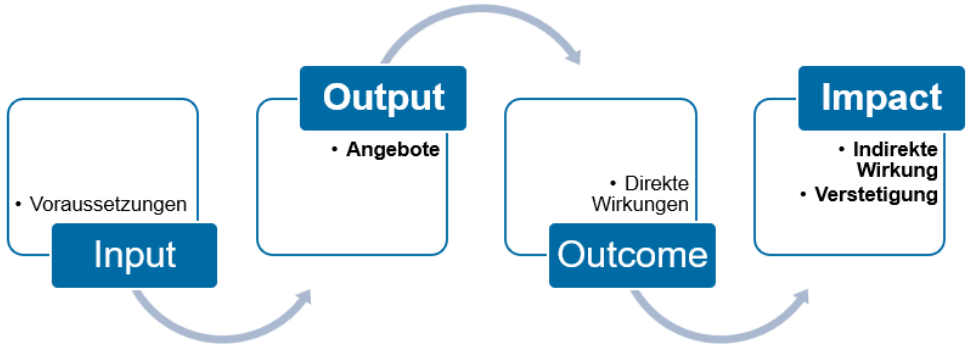
- Mit **welchen Methoden der Öffentlichkeitsarbeit** können eine dauerhafte Integration der neu geschaffenen Angebote in die Mobilitätsroutinen der Bevölkerung erreicht und das Bewusstsein für Themen der nachhaltigen Mobilität und sozialen Teilhabe kontinuierlich ausgebaut werden?

Im Rahmen der Projektevaluation von MobiQ (erstes Projekt) wurde sich in der Vorgehensweise stark am in der Evaluationsforschung anerkannten **I-O-O-I** (input – output – outcome – impact)-Modell (u. a. Luederitz et al. 2016; Aquilué et al. 2021; Veeckman und Temmerman 2021) orientiert und dahingehend für die einzelnen Schritte der Bewertung von Voraussetzungen, Prozessen sowie direkter und indirekter Wirkungen jeweilige Indikatoren für die Bereiche ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit abgeleitet. Auch der Evaluation in MobiQ liegt das darin verwurzelte Verständnis zugrunde. Zudem wird der vorwiegend qualitativen Empirie eine Indikatorik zugrunde gelegt.

Die Evaluation in MobiQ (Anschlussprojekt) bezieht neben prozess-orientierten Themen (hier vor allem output als prozessuale Ebene der entwickelten Angebote) auch Aspekte der Verstetigungsperspektiven ein, die sich am ehesten wohl der Ebene des Impacts zuordnen lassen. Demnach wird bewusst darauf verzichtet, die Wirkungskette als Gesamtes zu betrachten und stattdessen den Fokus auf einzelne Ebenen zu legen. So soll gezielt die Möglichkeit erschlossen werden, tiefergehende Erkenntnisse zu konkreten Themenfeldern der Prozessqualität wie auch Verstetigungspotentiale als eine Form der Wirkungsbetrachtung durch vorwiegend qualitative Empirie zu erlangen.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick.

Abbildung 2-2: I-O-O-I-Modell – Fokus in MobiQ (Anschlussprojekt)



Quelle: Eigene Darstellung, Öko-Institut e.V.

Die Wirkungsbewertung in MobiQ (Anschlussprojekt) legt folglich den Blick weniger stark in Richtung der Analyse von Nachhaltigkeitswirkungen. Dahingehend reagieren wir als Evaluatoren flexibel auf den Prozessverlauf von MobiQ (Anschlussprojekt) an unseren drei Standorten Geislingen, Stuttgart Rot sowie Waldburg, denn:

- Nicht an allen Standorten ließen sich, gegenüber der Projektevaluation im ersten MobiQ-Projekt, eindeutig einzelnen Umsetzungspilotierungen zuweisbare outputs und outcomes ableiten.
- Bereits zum Zeitpunkt der Evaluationsfeinkonzeption im Herbst 2025 ließen sich jedoch an alle Standorten **Verstetigungstendenzen** feststellen: entweder von den Umsetzungsprojekten selbst (siehe am Standort Waldburg der soziale Fahrdienst), als Weiterentwicklungskonzept in neuer Trägerschaft (siehe am Standort Geislingen das „Einkaufsshuttle“) oder aber die Übertragbarkeit des stadtgestalterischen Konzepts auf neue, kommunale Akteure und Räume (siehe am Standort Stuttgart das Straßengestaltungskonzept der „100 Meter Fleiner Zukunft“)

Die Evaluation berücksichtigt dahingehend also Aspekte, wie eine Verstetigung von (vorwiegend ehrenamtlich) initiierten gestalteten und organisierten Projekten zu nachhaltiger Mobilität gelingen kann. **Ziel** ist es, daraus Handlungsempfehlungen und Hinweise abzuleiten, die all jenen Initiativen Hilfestellung leisten soll, die sich mit ihren Projekten ebenfalls am Übergang in Richtung einer (projektunabhängigen) und damit eigenständig zu organisierenden und finanzierenden Verstetigung befinden. Es sollen dahingehend sowohl Aspekte der Finanzierungsgrundlage, soweit aus dem Projektkontext ableitbar, aufgegriffen werden, wie auch die notwendige Sicherstellung von Organisation und Management. Es wird dabei der Frage nachgegangen, welche Strukturen benötigt werden und welche Herausforderungen intern wie extern bestehen und wie diese überwunden werden können.

2.2.2 Indikatorik

Aufbauend auf den vorgehend genannten Forschungsfragen lassen sich daraus für die Evaluation zentrale Indikatoren ableiten.

Zur Ausgestaltung der Indikatoren dienen neben den Forschungsfragen daneben auch die in MobiQ (erstes Projekt) genutzten Indikatoren der Prozess-Evaluation (siehe Reiche et al. 2024), wodurch eine Kontinuität zwischen den beiden Teilprojekten sichergestellt werden kann. Entsprechend dem Projektfortschritt einerseits und der damit verbundenen thematischen Fokussierung andererseits

finden nicht alle in MobiQ (erstes Projekt) verwendete Indikatoren auch Einzug in die MobiQ (Anschlussprojekt)-Bewertung.

Die nachfolgenden Leitthemen fließen wie folgt Indikatoren-geleitet in die qualitative Empirie ein:

Projektablauf

- Projekt: Rückblick
- Projekt: Aktuell

Prozess

- Motivation
- Qualität: Gelingensfaktoren
- Qualität: Scheitern
- Qualität: Unterstützung durch MobiQ

Verstetigung

- Zukunftspläne
- Zukunftsbild

Personalressourcen

- Persönliche Rolle
- Motivation Verstetigung
- Netzwerk & Zusammenarbeit
- Personallücken

Tragfähigkeit

- Kosten
- Kostenträger
- Zeitraum: Tragfähigkeit

Skalierung

Übertragbarkeit

- Tipps für Nachahmer

Selbst-Reflexion

- Zusammenarbeit MobiQ-Team
- Projektorganisation/-Management MobiQ
- Zusammenarbeit Wissenschaft & Praxis
- Einbezug Bürger*innen

2.3 Methodisches Vorgehen: Durchführung und Analyse

Wie angedeutet, setzt die Evaluation von MobiQ (Anschlussprojekt) nicht den Anspruch darauf, alle Initiierungen je Standort in ihrer Vollständigkeit zu erfassen, sondern fokussiert bewusst auf eine Auswahl mit besonders großem Potential in Richtung übertragbarer Erkenntnisse.

2.3.1 Qualitative Empirie: Leitfadeninterviews

Entsprechend dem Gedanken einer detaillierten Betrachtung der Prozesse und Verstetigungspotentiale in MobiQ (Anschlussprojekt) wird eine vorwiegend qualitative Empirie verwendet. Hierfür werden leitfadengestützte Interviews mit den an den Reallabor-Standorten beteiligten Akteur*innen aus Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft als besonders geeignet angesehen, um die Perspektivenvielfalt im transdisziplinären Arbeitskontext adäquat und mit bestmöglicher Objektivität zu beleuchten.

Dies setzt einen hohen Detaillierungsgrad innerhalb des gesetzten Rahmens durch qualitative Leitfadeninterviews voraus. Der Leitfaden ist aus den Forschungsfragen und der Indikatorik abgeleitet und prinzipiell auf alle drei Reallaborstandorte übertragbar. Er berücksichtigt dabei Aspekte, die gegebenenfalls nur von einem Teil der Gesprächspartner*innen beantwortet werden kann, wie etwa die Zusammenarbeit im wissenschaftlichen Projektteam. Er lässt sich demnach entsprechend dem jeweiligen Gesprächspartner aus Wissenschaft oder Praxis zuordnen. Die als

maximal einstündige Gespräche geplante inhaltliche Grundlage lässt sich dabei flexibel anpassen. Die Gesprächspartner erhalten im Vorfeld zum eigentlichen Gespräch die Leitfragen als Orientierungs- und Vorbereitungshilfe. Gerade hinsichtlich der anschließenden Auswertung stellen die vorab festgelegten Indikatoren eine hilfreiche Möglichkeit dar, eine Vergleichbarkeit zwischen den Standorten sowie über alle Standorte hinweg zu erhalten und damit besonders gut übertragbare Erkenntnisse zu erlangen.

Wie bereits in der Evaluation von MobiQ (erstes Projekt) wird sich auch in dieser Projektphase an den Evaluationskriterien nach der DeGEval orientiert.

Tabelle 2-1: DeGEval-Evaluationsstandards

Evaluation soll … gestaltet sein	Für die Evaluation im Projekt MobiQ bedeutet dies konkret:
nützlich	Als Ziel der Evaluation steht die Erarbeitung nützlicher, übertragbarer Handlungsempfehlungen.
durchführbar	Das Evaluationsdesign in MobiQ muss flexibel auf die Projektdynamik reagieren können, damit eine Durchführung der Evaluation möglich bleibt.
fair	Die Evaluation muss fair ablaufen, sich demnach an formale Vereinbarungen halten, individuelle Rechte schützen, fair und unparteiisch auswerten und berichten sowie Ergebnisse und berichte offenlegen
genau	Darüber hinaus muss der Evaluationsgegenstand mit der angemessenen Genauigkeit untersucht werden.

Quelle: Böttcher et al. 2016

2.3.2 Akteursumfeld

Im Sinne eines transdisziplinären Ansatzes des Reallabors gilt es nicht nur in der Phase des Co-Designs und der Co-Produktion, sondern vor allem auch bei der Evaluation die beteiligten Akteure möglichst ko-evaluativ einzubinden. In der Konzeption der Projektbewertung fand die vor allem im Rahmen eines interdisziplinären Austausches im Konsortium statt.

Umso relevanter ist demnach bei der empirischen Evaluationsarbeit ein breites Spektrum aus wissenschaftlichen, kommunalen und zivilgesellschaftlichen Akteuren aus dem Projektkontext einzubeziehen. Hinsichtlich der Entwicklungen im MobiQ (Anschlussprojekt) war es zentral, den Fokus möglicher Gesprächspartner*innen für die Evaluationsinterviews nicht nur auf den engeren Personenkreis zu begrenzen, sondern vor allem hinsichtlich der Verstetigungspotentiale, um einen breiter angelegten Akteurskreis aus Personen im Ehren- und Hauptamt zu erweitern.

Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über die Einbindung der Projekt-Evaluation in den MobiQ-Gesamtkontext.

Abbildung 2-3: Einbindung der Evaluation in MobiQ

Quelle: eigene Darstellung, Öko-Institut e.V.

Mögliche Gesprächspartner*innen wurden durch die jeweils verantwortlichen Projektkolleg*innen an den drei Standorten in Richtung Evaluationsteam gespiegelt. Die Ansprache erfolgte ebenfalls vorwiegend über die Ansprechpartner*innen aus dem MobiQ-Team, wo bereits eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den lokalen Praxisakteur*innen bestand. Die Rückmeldequote und damit Bereitschaft für ein Evaluationsgespräch kann demnach als entsprechend hoch eingestuft werden.

Insgesamt konnten über alle drei Reallaborstandorte 11 Personen für eine Teilnahme an einem Evaluationsgespräch gewonnen werden[3]. Die Teilnehmenden lassen sich dabei neben der Wissenschaft, der kommunalen Verwaltung, dem Ehrenamt wie auch politischer Ämter auf kommunaler Ebene zuordnen. Die Interviews wurden online über das MS Teams im Zeitraum April bis Mai 2026 geführt.

2.3.3 Online-Umfrage zum „MobiQ-Handbuch“

Das Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten – In 10 Schritten“ wurde im Rahmen der ersten Förderphase von MobiQ entwickelt. Es wurde an 265 Personen in Papierform verschickt. Zudem wurde es, Stand 31.08.2026,1.320 mal unter https://www.reallabor-mobiq.de/handbuch-mobilitaet-gemeinsam-gestalten/#download heruntergeladen.

Im Rahmen der zweiten Förderphase von MobiQ wurde eine Umfrage zur Evaluation des Handbuchs durchgeführt. Zielstellung war zum einen die Evaluation der eigenen Arbeit beim Wissenstransfer. Da das Buch explizit als praxisnahe Arbeitshilfe konzipiert wurde, lieferte die Online-Umfrage dem Projekt-Team Einblicke in die reale Anwendung der Handreichung, die Gruppe seiner Anwender*innen und seinen Mehrwert für diese. Indirektes Ziel war auch abzuleiten, inwieweit

[3] Je Reallabor-Standort nahmen dabei zwischen drei bis fünf Personen mit verschiedenen Perspektiven auf die Umsetzungen vor Ort an den Gesprächen teil.

sich Erkenntnisse aus den MobiQ-Reallaborstandorten auf andere Räume und Situationen übertragen lassen.

Die Erkenntnisse dienen zudem der Entwicklung des Kartendecks „Mobilität gemeinsam gestalten. Der Seminarbaukasten für die Mobilitätswende vor Ort“ und tragen dazu bei, die Inhalte des Handbuchs noch stärker in die Praxis zu bringen.

Adressat*innen der Umfrage waren Personen, die das Buch in Papier- oder digitaler Form erhalten haben. Zum Feldzugang wurden diejenigen, an die ein phasisches Handbuch versendet wurde und dabei eine E-Mail-Adresse hinterlassen haben, auf diesem Wege kontaktiert. Die Möglichkeit, beim Download freiwillig die eigene E-Mail-Adresse für Forschungszwecke registrieren zu lassen, wurde nur von einer einstelligen Anzahl von Personen genutzt. Auch diese Kontaktdaten wurden verwendet, um Handbuch-Nutzende zu erreichen.

Die Feldphase der Umfrage startete am 26.04.2026. Die letzte Teilnahme erfolgte am 18.05.2026. Trotz erneuter Ansprache zur Erinnerung an die Möglichkeit zur Partizipation gingen nur acht ausgefüllte Fragebögen ein, die jedoch eine positive Resonanz zeigten (siehe Ergebnisse in Abschnitt 3.2).

3 Prozessanalyse und Handbuch-Evaluation

3.1 Vor-Ort-Aktivitäten: Beispielhafte Prozesse und Verstetigungen

3.1.1 Reallabor-Standort Stuttgart-Rot: Neugestaltung Erligheimer Straße[4]

Das große Interesse an einer dauerhaften Verstetigung der temporären Straßenrauminterventionen aus Phase 1 bildete den Ausgangspunkt für die zweite Projektphase. Zu Beginn wurden die wichtigsten Akteur*innen aus Phase 1 erneut zusammengebracht. Darunter die stellvertretende Bezirksvorsteherin, zivilgesellschaftliche Vertreter*innen sowie Neues Heim - Die Baugenossenschaft eG und die Baugenossenschaft Zuffenhausen eG (BGZ), um das weitere Vorgehen gemeinsam abzustimmen. Da es sich um öffentlichen Straßenraum handelt, der der Stadtverwaltung unterliegt und an verkehrsrechtliche Regelungen gebunden ist, rückten die zuständigen Fachämter als zentrale Ansprechpartner*innen in den Fokus.

Verstetigungsprozess

Ursprünglich konzentrierten sich die Verstetigungsüberlegungen auf die Fleiner Straße, auf der bereits die temporären Interventionen stattgefunden hatten. Nach Rücksprache mit den zuständigen Fachämtern zeigte sich jedoch, dass sie aufgrund ihrer Funktion als stark frequentierte Durchfahrtsstraße im Stadtteil und damit verbundener logistischer und sicherheitsbezogener Anforderungen nicht der geeignete Ort ist, um einen längerfristigen Verkehrsversuch anzustoßen. Der Fokus wurde daraufhin auf die benachbarte Erligheimer Straße verlagert, die als Verbindungsachse zwischen dem Hans-Scharoun-Platz und dem Neubauquartier am Rotweg eine

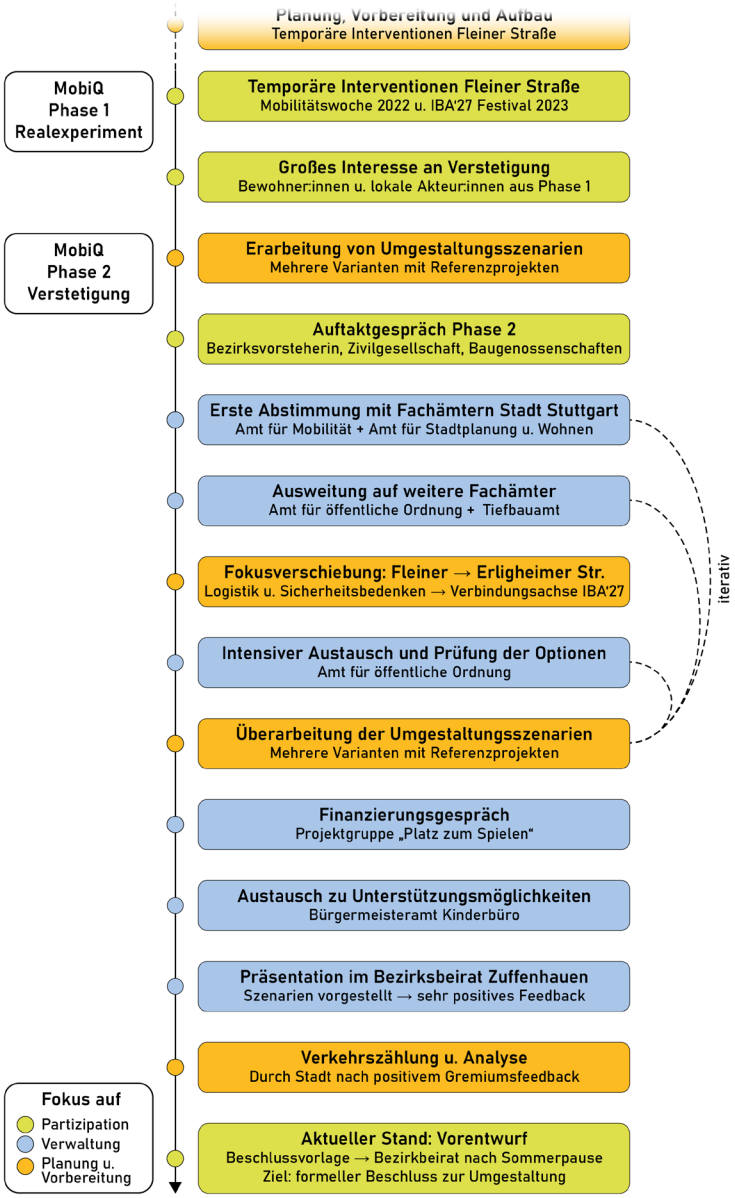
[4] Kapitel 3.1.1. wurde über Barbara Hefner dem Evaluationsbericht ergänzt und spiegelt ihre Perspektive und Einblick in die Prozesse in Stuttgart-Rot in MobiQ wider. Barbara Hefner übernahm als wissenschaftliche Mitarbeiterin der HFT Stuttgart maßgeblich die wissenschaftliche Begleitung des MobiQ-Reallaborstandorts Stuttgart-Rot und ist im Zuge dessen in die Prozesse eingebunden.

wichtige Funktion im Quartier übernimmt. Gerade auch mit Blick auf die Internationale Bauausstellung Stuttgart 2027 eine strategisch bedeutsame Lage.

Der anschließende Planungsprozess gestaltete sich als ein iterativer, schrittweise wachsender Abstimmungsprozess zwischen dem Projektteam und der Stadtverwaltung. Erste Gespräche wurden mit dem Amt für Mobilität sowie dem Amt für Stadtplanung und Wohnen geführt, da diese als unmittelbar zuständige Stellen nahelagen. Aus diesen Terminen ergab sich jeweils, welche weiteren Ämter in den Prozess einbezogen werden mussten. So weiteten sich die Abstimmungen sukzessive auf das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt aus. Jede*r neue Gesprächspartner*in brachte eigene Perspektiven, Anforderungen und Rückfragen mit, die wiederum in die Planung eingearbeitet und beim nächsten Termin erneut diskutiert wurden. Hinzu kamen ein Termin zur Klärung von Finanzierungsmöglichkeiten mit der Projektgruppe „Platz zum Spielen" sowie ein Gespräch mit dem Kinderbüro des Bürgermeisteramts der Landeshauptstadt Stuttgart, das seine Unterstützung für das Vorhaben signalisierte. Dieser Prozess des gegenseitigen Aufeinander-Verweisens und schrittweisen Erweiterns des Abstimmungskreises zog sich zeitlich erheblich in die Länge. Termine mussten koordiniert, Vorhaben immer wieder neu vorgestellt und Rückmeldungen eingearbeitet werden, bevor der nächste Schritt möglich war. In einer Bezirksbeiratssitzung wurden die Verstetigungsidee sowie die unterschiedlichen Umgestaltungsszenarien mit Referenzprojekten schließlich auch den politischen Gremien vorgestellt. Das Feedback fiel positiv aus und die Gremien signalisierten grundsätzliches Interesse an der Umgestaltung. Die Stadt veranlasste daraufhin eine Verkehrszählung auf der Erligheimer Straße, um die aktuelle Verkehrslage zu analysieren und zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen umsetzbar sind.

Auch wenn dieser iterative Prozess zeitaufwändig war, hatte er einen entscheidenden Mehrwert: Die Ideen und Szenarien wurden durch das kontinuierliche Feedback der verschiedenen Akteur*innen stetig weiterentwickelt und verfeinert. Das Feedback der Fachämter und des Bezirksbeirats fiel am Ende durchweg positiv aus. Der aktuelle Stand ist daher ermutigend, denn die Erarbeitung eines Vorentwurfs wurde freigegeben. Ziel ist es, diesen gemeinsam mit einer Beschlussvorlage nach der Sommerpause 2026 in die Gremien einzubringen und den formellen Beschluss zur dauerhaften Umgestaltung zu erwirken. Um einen Verkehrsversuch anzuordnen, muss dieser ausführlich begründet und eine Ermessensausführung vorgelegt werden. Die dokumentierte Beteiligung der Bürger*innen und lokalen Akteur*innen sowie die nachgewiesene Zustimmung des Bezirksbeirats stärken dabei die Begründung erheblich.

Abbildung 3-1: Prozess Straßenraumumgestaltung (Stuttgart Rot)

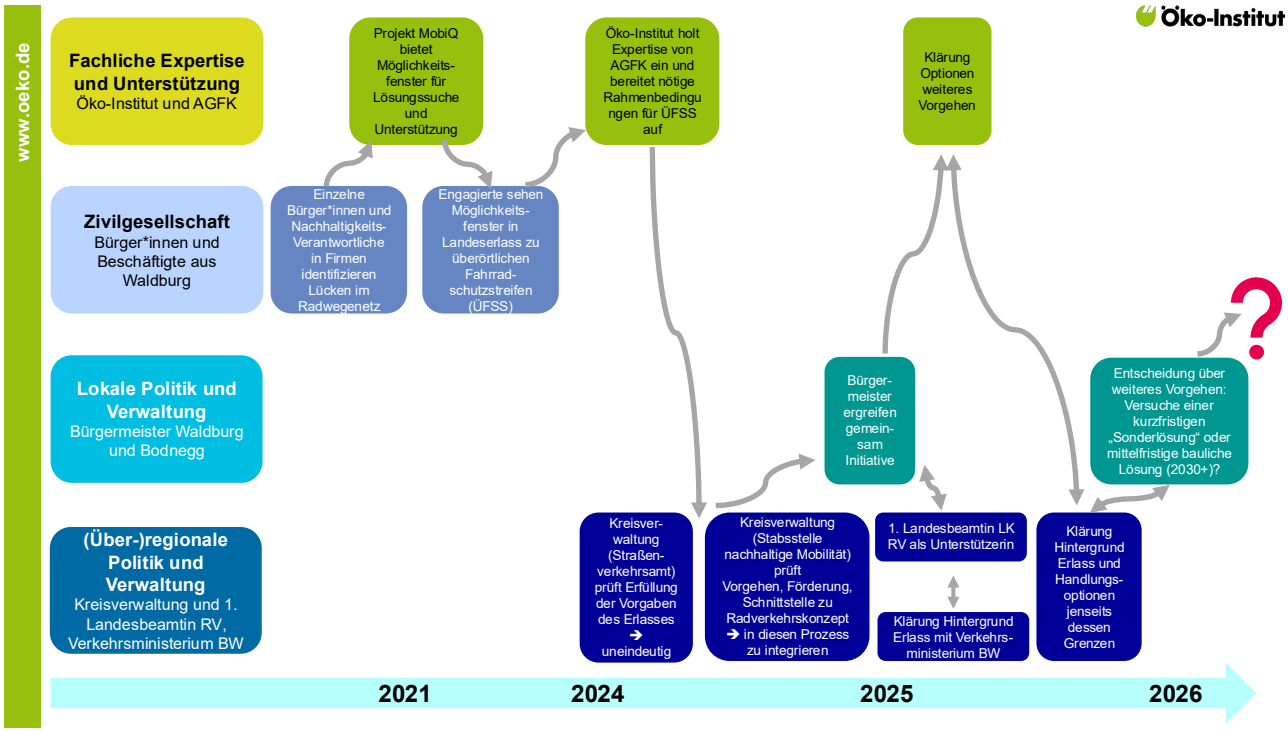


Quelle: Eigene Darstellung, Barbara Hefner (HFT Stuttgart)

3.1.2 Reallabor-Standort Waldburg

3.1.2.1 Planung und Prüfung eines Radschutzstreifens

Abbildung 3-2: Prozess Radschutzstreifen (Waldburg)

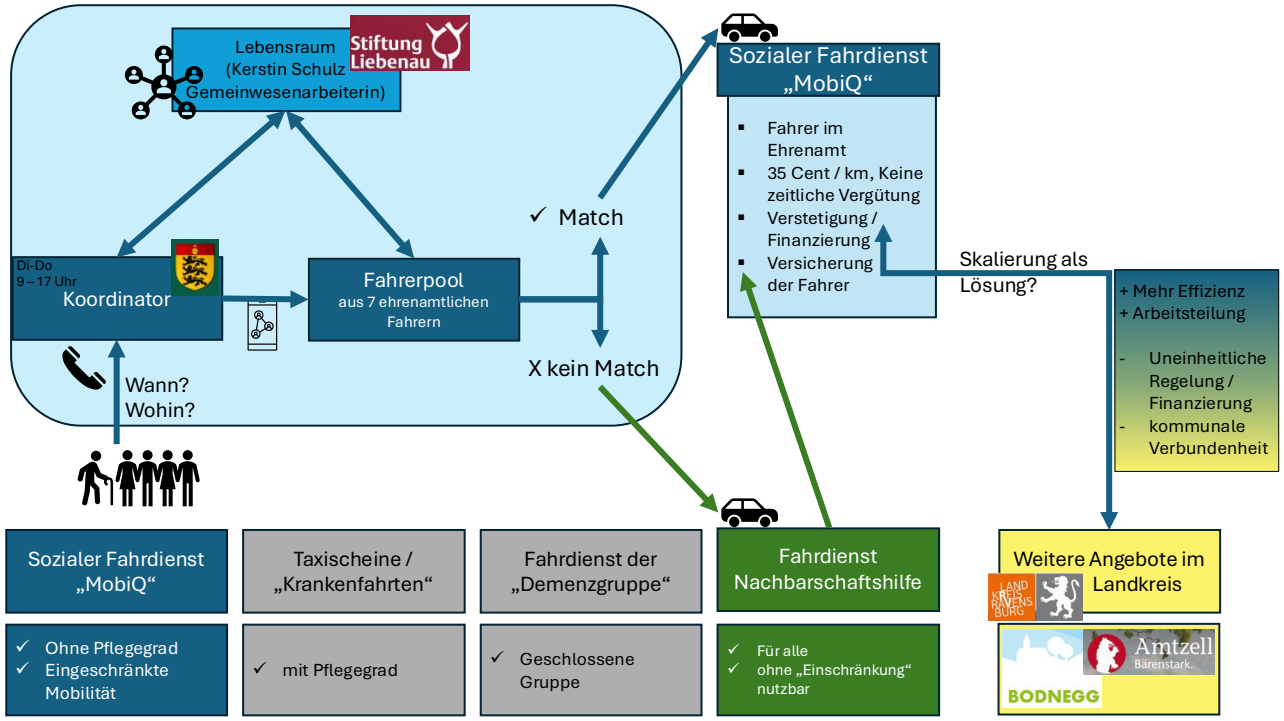


Quelle: Eigene Abbildung, Öko-Institut e.V.

Die vorangehende Abbildung zeigt den Prozess rund um die Idee, auf zwei überörtlichen Straßenverbindungen in der Gemeinde Waldburg, an denen v. a. aufgrund von Eigentumsfragen bisher keine baulich getrennten Radwege errichtet werden konnten, Fahrradschutzstreifen auszuweisen. Diese pragmatische sowie zeitlich und finanziell relativ schlanke Übergangslösung könnte dazu dienen, Lücken im regionalen Radwegenetz zu schließen, die sowohl für Bewohner*innen als auch für Beschäftigte im Waldburger Gewerbegebiet Relevanz haben. Die Abbildung verdeutlicht, dass die Initiative ursprünglich aus der Bürger*innenschaft kam. Das Projekt MobiQ bot den Rahmen, diese Überlegungen zu konkretisieren, sowie fachliche Unterstützung. In der Folge übernahmen die Bürgermeister von Waldburg und der Nachbargemeinde Bodnegg die Initiative. Das Öko-Institut unterstützte weiterhin durch fachliche Beratung und Diskussion mit der Kreis- und Landesebene, während die Zivilgesellschaft nicht mehr aktiv eingebunden war. Der Schwerpunkt lag in der behördlichen Klärung der Anwendbarkeit eines Landeserlasses und der Abstimmung mit anderen Beteiligten und Prozessen wie den Verkehrsbehörden und dem kreisweiten Radwegekonzept. Es zeigte sich, dass der Erlass aufgrund von Verkehrssicherheitsaspekten auf einen relativ engen Anwendungsbereich zielt. Die baulichen und verkehrlichen Bedingungen auf den betreffenden Straßenabschnitten entsprechen nicht den formalen Vorgaben, sodass eine unkomplizierte und kurzfristige Umsetzung nicht möglich war. Zum Ende des Projekts stehen die Gemeinden vor der Entscheidung, ob sie die Idee der Fahrradschutzstreifen dennoch weiterverfolgen und versuchen, diese durch die beteiligten Verwaltungsstellen zu bringen, da die Vorgaben des Landeserlasses keine ausschließende Wirkung haben. Alternativ steht zur Debatte, ob eine neue Initiative ergriffen wird, stattdessen doch eine sicherere bauliche Lösung umzusetzen, was jedoch auch im Erfolgsfall mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde.

3.1.2.2 Umsetzung eines sozialen Fahrdienstes

Abbildung 3-3: Funktionsweise des sozialen Fahrdienstes (Waldburg)



Quelle: Eigene Darstellung, Öko-Institut e.V.

In Waldburg wurde bereits in der ersten Projektlaufzeit damit begonnen, einen sozialen Fahrdienst zu initiieren. Die Grundidee bestand in einer Erweiterung zu bereits bestehenden Fahrdiensten. Ziel war es auch, für Personen ohne Pflegegrad und dennoch eingeschränkter Mobilität eine Möglichkeit zu schaffen, „mobil zu sein“. Der soziale Fahrdienst erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Anders als in der ursprünglichen Planung wird dieser nun vorwiegend für Arztfahren in benachbarte Gemeinden in Anspruch genommen. Der soziale Fahrdienst stellt so eine wertvolle Ergänzung zu Taxischeinen („Krankenfahrten“) für Personen mit Pflegegrad, dem geschlossenen gruppenbezogenen Fahrdienst der örtlichen „Demenzgruppe“ sowie dem Fahrdienst der Nachbarschaftshilfe dar. Zentral in der Organisation des Fahrdienstes ist dabei die Gemeinwohlarbeiterin der Stiftung Liebenau, die gleichermaßen die Koordination innerhalb des ehrenamtlichen Teams aus Fahrer*innen sowie die weiteren Rahmenbedingungen und lokalen Bezüge und Netzwerke im Blick behält. Ein telefonisch erreichbarer Koordinator nimmt Fahrtwünsche entgegen und vermittelt diese nach dem „Freiwilligen-Prinzip“ an die ehrenamtlich agierenden Fahrer*innen. Kann für einen Fahrtwunsch ein Fahrer gefunden werden, wird die Fahrt vermittelt, falls nicht, kann der Fahrdienst der Nachbarschaftshilfe übernehmen. Die Fahrer*innen erhalten dabei lediglich eine km-basierte Vergütung, jedoch keine zeitliche Vergütungspauschale, was gerade bei zeitlich längeren Fahrten ein hohes Commitment der Ehrenamtlichen voraussetzt. Auch dahingehend wurde geprüft, inwieweit durch eine Skalierung mehr Effizienz und Flexibilität durch ein Mehr an Arbeitsteilung möglich wäre. Gleichzeitig zeigte sich, dass die im Landkreis vorhandenen Fahrangebote sich einerseits stark in der – auch finanziellen – Regelung unterscheiden und vor allem auch die Verbundenheit zur eigenen Kommune eine essenzielle Grundvoraussetzung für das eigene ehrenamtliche Engagement darstellt. Eine intensivere Kooperation mit anderen Angeboten im Landkreis wurde aus diesem Grund von den Fahrdienst-Betreibenden nicht weiterverfolgt. Die Koordination erfordert indes ein kontinuierliches Engagement und ist – im Fall des sozialen Fahrdienstes in Waldburg – nur durch die enge Verzahnung mit dem

Hauptamt der Gemeinwohlarbeiterin möglich. Eine Verstetigung des Fahrdienstes konnte über das Projektende von MobiQ hinaus über eine institutionelle Fördermöglichkeit sowie die (auch finanzielle) Unterstützung der Kommunalverwaltung sichergestellt werden.

3.2 Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten“

Eine empirisch-quantitative Bewertung des Handbuchs ist aufgrund der Zahl von nur acht eingegangenen Fragebögen nicht möglich. Dennoch soll an dieser Stelle ein qualitativer Einblick in die gesammelten empirischen Ergebnisse gegeben werden. Punktuell werden diese ergänzt durch Aussagen, die im Rahmen der Evaluationsinterviews an den Reallaborstandorten getätigt wurden.

Unter den Teilnehmenden der Online-Befragung befand sich je eine Person, die ihren Tätigkeitsschwerpunkt bzw. ihre Expertise in der Wissenschaft und Forschung bzw. in der (Kommunal-)Politik verortete. Je drei Personen aus der Öffentlichen (Kommunal-)Verwaltung und der Zivilgesellschaft nahmen teil.

Auf die Frage „Wenn Sie das MobiQ-Handbuch ‚Mobilität gemeinsam gestalten: in 10 Schritten‘ jemandem in einem Satz **beschreiben** müssten: Was würden Sie sagen?" gingen durchweg positive Rückmeldungen ein. Mehrere Befragte aus der kommunalen Verwaltung gaben hier an, dass sie das **Handbuch nutzen** oder als gute **Anleitung bzw. Ratgeber** sehen, um „die Mobilität der Zukunft“ insgesamt, Mobilitätsprojekte oder -konzepte auf der kommunalen Ebene voranzubringen. Es wurde also als förderlich für die **Übertragbarkeit** der Erkenntnisse aus MobiQ angesehen. Befragte betrachteten das Handbuch sowohl für die **Zielgruppe** „Verein oder Organisation“ als hilfreich als auch für „Stadtplaner“ und sonstige kommunale Beteiligte. Mehrfach wurde genannt, dass die Befragten das Handbuch teilen bzw. darauf verweisen. In der Befragung wurde besonders hervorgehoben, dass der **Prozess insgesamt verständlich** dargestellt ist. Die nachvollziehbare und gut auf andere Settings übertragbare Prozessdarstellung wurde auch im Rahmen der Evaluationsinterviews an den Reallaborstandorten mehrfach positiv herausgestellt. Daneben wurde im Hinblick auf mobilitätsspezifische Inhalte insbesondere gelobt, dass **konkrete Mobilitätsideen** und „sehr gut ausgewählte und replizierbare Best Practices“ präsentiert werden. Mehrere Wortmeldungen nahmen auch den **Stil** des Handbuchs in den Blick: Es wurde beispielsweise von einer „anschaulichen Darstellung“, „schönen Ausgestaltung“ und „guten Aufmachung“ gesprochen und die „verständliche Sprache“ hervorgehoben.

In den Antworten auf die Frage nach der „**wichtigste[n] Erkenntnis** beim Lesen des Handbuchs, die Sie so vorher noch nicht auf dem Schirm hatten" wurden verschiedene Aspekte aufgegriffen: Befragte aus verschiedenen Adressat*innengruppen hoben den **inklusiven Charakter** der beschriebenen Prozesse und Mobilitätsangebote hervor, etwa mit den Worten „Jeder kann eigene Ideen entwickeln“, „Fokus auf inklusive Mobilität und Beteiligung“ und „Die Menschen sind immer das Wichtigste“. Eine befragte Person fand besonders hilfreich, sich zu vergegenwärtigen „In welcher **Phase** bin ich [?]“. Eine weitere Person hob die Erkenntnis hervor, dass man durch das im Handbuch beschriebene Vorgehen **weitere interessierte** Menschen finden kann. Die Erkenntnis, dass eine Verbindung zwischen konkreter Arbeit an Mobilitätsangeboten und **ehrenamtlichem Engagement allgemein** besteht, verdeutlichte das Statement „Sehr viel kleinere Projekte, die perfekte Einstiegsangebote sind, auch um Menschen ins und fürs Ehrenamt zu bewegen“ einer Person aus der Zivilgesellschaft.

Zuletzt wurde um Hinweise für das im Rahmen von MobiQ (Anschlussprojekt) entwickelte **Kartendeck** gebeten mit der Frage „Wir entwickeln gerade ein Planungs-Spiel passend zum Handbuch. Was muss dieses Spiel bieten, damit es Ihnen bei der Planung von Workshops zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote wirklich weiterhilft?“ Mehrere Befragten hoben hervor, dass der Fokus auf einer guten **Vermittlung des partizipativen Prozesses** gelegt werden

sollte. Es solle nicht „nur eine gute Lösung“ entwickelt, sondern „insbesondere die Schritte und die Ansprechinstitutionen“ klar gemacht werden und „alle Schritte wie das Handbuch“ enthalten sein, von der „Analyse der Ist-Situation“ „bis Ideen zur Soll-Situation“. Ein besonderer Wert wurde dabei darin gesehen, dass das entwickelte Spiel **praxisnahen Wissenstransfer** („Typische Hürden von Lokalteams/-initiativen vor Ort“). Eine Person formulierte inhaltlich den Wunsch, dass „**sozial gerechte Mobilität** als wichtiges Kriterium“ behandelt werden sollte. Zwei befragte Personen betonten, dass das Spiel vom **Stil** her vor allem leicht anwendbar, partizipativ und lustig, aber auch ergebnisorientiert sein sollte.

4 Reallabor-übergreifende Erkenntnisse

Abgeleitet aus den Erkenntnissen der Evaluationsgespräche mit Akteuren aus Geislingen, Stuttgart-Rot und Waldburg können Erkenntnisse über die lokale Ebene eines MobiQ-Standorts hinaus gewonnen werden. Dabei müssen sich die Prozesse und die daraus abzuleitenden Erkenntnisse nicht in allen Standorten gleichermaßen verhalten haben. Denn gerade der unterschiedliche Umgang im Projekt, aber auch unterschiedliche Rahmensetzung an den jeweiligen Standorten können die Entwicklung stark beeinflussen.

Im nachfolgenden sollen sechs als zentral und standort-übergreifende Erkenntnisse genauer erläutert und mit Evidenz aus der Reallaborarbeit im MobiQ untermauert werden.

Die nachfolgende Abbildung gibt zunächst einen Überblick.

Abbildung 4-1: Themenfelder zentraler Erkenntnisse aus MobiQ (Anschlussprojekt)

Quelle: Eigene Darstellung, Öko-Institut e.V.

4.1 Ehrenamt braucht Hauptamt

Der wohl zentralste Aspekt, der gleichermaßen seitens der Wissenschaft, aber auch der Praxis aus Ehrenamt wie (kommunalen) Hauptamt vermittelt wurde ist: „Ehrenamt braucht Hauptamt“. Es zeigte sich an vielen Stellen und teils schon sehr früh im Entwicklungsprozess, dass viele vor allem kontinuierlich zu erfüllende Aufgaben durch das Ehrenamt alleine nicht zu leisten sind. So braucht es die Unterstützung hauptamtlicher Kräfte vor allem da und dann, wenn eine Überlastung des Ehrenamts ersichtlich wird. In MobiQ zeigte sich diese Notwendigkeit der hauptamtlichen Unterstützungsbedarf etwa bzgl. Personalressourcen, koordinierenden Tätigkeiten, dem Bereitstellen von Fachwissen oder auch dem Schaffen und Nutzen bestehender Zugänge und Netzwerke. Diese Unterstützung durch das Hauptamt wurde während der Projektlaufzeit von MobiQ an den drei Standorten in unterschiedlicher Intensität auch durch das wissenschaftliche Projektteam ausgefüllt. Im Sinne einer Verstetigung über das Projektende von MobiQ hinausgehend wurde aber auch klar, dass das Hauptamt abseits des Projektkontexts zu suchen und finden ist. Viele am Projekt und dessen Evaluation Beteiligte sahen dabei sich selbst in einer Doppelfunktion an der Schnittstelle zwischen Haupt- und Ehrenamt.

Als besonders wertvoll bereits während der Projektlaufzeit, aber auch hinsichtlich der Verstetigungsmöglichkeit nach Projektende, zeigte sich dabei die Anbindung an Kommune und Landkreis. An allen drei Standorten in MobiQ fand dahingehend ein enger Austausch bzw. eine enge Zusammenarbeit mit Personen der Kommunalverwaltung statt, sowohl auf Bearbeitungs- als auch Entscheidungsebene. Damit eng verbunden war auch die Institutionalisierung von Angeboten. Am Standort Waldburg konnte die Koordination des sozialen Fahrdienstes beispielsweise anteilig über die Stelle einer Gemeinwohlarbeiterin abgedeckt werden und so eine Kontinuität und Verstetigung der sozialen Dienstleistung auch mittelfristig gesichert werden. Die Kommune unterstützt bei dem gewählten Förderprogramm dabei auch in finanzieller Hinsicht, indem sie Mittel zu der Verstetigung der Stelle zur Verfügung stellt. Eine weitere Erkenntnis der Evaluation zeigt, dass es dieser Unterstützungsleistung nicht nur auf kommunaler Ebene bedarf, sondern gerade auch übergeordnete Ebenen wie Landkreise hinsichtlich regionaler Vernetzung und Wissenstransfer einen wirklichen Mehrwert für lokal Aktive aus Haupt- und Ehrenamt leisten könnten.

Zu berücksichtigen bleibt in beiderlei Hinsicht, dass Personal- und finanzielle Ressourcen sowohl im ehrenamtlichen Bereich wie auch mit Blick auf kommunal getragene Aufgaben außerhalb der Pflichtaufgaben nur begrenzt vorhanden sind. Die in den Gesprächen angesprochenen Fördermöglichkeiten zur Finanzierung von Stellen und Projekten, aber auch Anreizsysteme wie die Ehrenamtskarte in Stuttgart können hier keinen „auskömmlichen“ und vor allem nicht dauerhaften Beitrag leisten.

4.2 Meistern von Hürden als Teil des Prozesses

In den Evaluationsgesprächen wurde konkret nach Situationen gefragt, welche sich für die an den MobiQ-Prozessen Beteiligten nach „Scheitern“ angefühlt hat. Eine einführende Definition dessen, was genau unter „Scheitern“ zu verstehen ist, wurde dabei bewusst nicht gegeben und der jeweiligen Interpretation des/der Gesprächspartner*in überlassen.

Als erste Wahrnehmung aus den Evaluationsgesprächen kann dabei mitgenommen werden, dass sich in den MobiQ-Reallaboren in der Umsetzung vor allem das umfassende Engagement „Einzelner“ zeigte, gerade was den Einsatz in die Weiterentwicklung der im Rahmen von MobiQ geschaffenen Angebote betrifft.

Seitens der Wissenschaft wurde kritisch reflektiert, dass es nicht an allen Zeitpunkten im Projekt gelang, auch gesellschaftliche Randgruppen umfassender in das Projekt zu inkludieren. So gab es

beispielsweise in Waldburg konkrete Gespräche mit der örtlichen Schule, um Schüler*innen für einen Projektbaustein zu gewinnen und gerade in MobiQ (erstes Projekt) erfolgte die Einladung zu den Austauschformaten mit Bürger*innen sehr breit. Gleichzeitig zeigte sich aber auch, dass eine umfassendere Inklusion auch deutlich mehr Ressourcen wie auch gegebenenfalls innovativere Beteiligungsansätze und -zugänge benötigt hätte.

Daneben stand die Frage im Raum, zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Grad der Aktivierung und Einbezug die Zivilgesellschaft einbezogen werden sollte. Hierzu wurde vermittelt, dass es nicht immer die direkte Beteiligung der Zivilgesellschaft in allen Phasen eines Prozesses braucht, sondern auch „Ansprüche und Wünsche der Zivilgesellschaft mit gutem Gewissen vorangetrieben werden“ können. Damit einher geht auch das während des Projekts gewonnene Wissen über Handlungsmöglichkeiten wie auch -grenzen der jeweiligen Projektbeteiligten (u. a. bessere Zugänge zur Verwaltungsebene über Projektmitarbeitende anstelle der Zivilgesellschaft möglich).

Scheitern bedeutet dabei bewusst nicht „das Ende“ oder „Aufgeben“, sondern in einem langwierigen und häufig komplexen Prozess Rückschläge einzustecken. Diese können und sollten dabei bewusst auch als Chance verstanden werden, das Zurückliegende kritisch zu reflektieren und daraus, gemeinsam mit den lokal Engagierten eine neue Strategie zu entwickelt.

In allen drei Reallaborstandorten war auch der Einbezug der Lokalpolitik ein für den „Projekterfolg“ ausschlaggebender Faktor. Die Voraussetzungen hierfür waren an den Standorten dafür sehr unterschiedlich: vom umfassenden Commitment der Rathausspitze bei Antragsstellung, über eine stetig wachsende Zusammenarbeit bis hin zu parallel laufenden Umbruchphasen durch Bürgermeisterwechsel. Nicht immer hat der an allen drei Standorten stattgefundene umfassende Einbezug der Lokalpolitik gereicht, um die gewünschte Unterstützung – auch im ideellen Bereich – zu erhalten. Gerade mit Blick auf die Verstetigung braucht es den eigenen „Willen“ der Kommunalverwaltung, Aufgaben, aber vor allem auch Verantwortung, von der Projektebene zu übernehmen und beispielsweise auch die Last finanzieller Unsicherheiten von Angeboten zu schultern und so motiviertes Ehrenamt oder auch Stiftungsarbeit dahingehend zu entlasten. Auch auf Seiten des Ehrenamts reicht der reine Wunsch für ein Angebot nicht aus. Es braucht die Selbstverpflichtung und das Engagement, sich mittelfristig zu konstituieren (z. B. durch Vereinsgründung) sowie das operative Geschäft eigenständig zu leiten.

Einige der in MobiQ angestoßenen Projekte und Mobilitätsangebote haben bleibende Spuren an den Reallabor-Standorten hinterlassen: so wird es in Waldburg auch weiterhin das Geteilte Lastenrad LaWa wie auch den sozialen Fahrdienst geben. Auch das Pendlerportal und die Organisation der Pendlermobilität in das örtliche Industriegebiet werden über verschiedene Wege und Akteure weiterverfolgt. In Geislingen lebt das Parklet im halb-öffentlichen Raum in Reichweite zur Fußgängerzone weiter, angegliedert an das Mehrgenerationshaus. Daneben wurde ein Verstetigungskonzept für den Bürgerbus erstellt und bereits durch die Praxis über Geislingen hinaus verbreitet. Auch das Beispiel Stuttgart-Rot zeigt: der Grundgedanke hinter den „110 Metern Fleiner Zukunft“ hat großen Chancen, über ein kommunales Förderprogramm in der Ehrlingheimer Straße weiterzuleben. Der Umsetzungsstand zeigt: nicht jedes der Angebote startete mit denselben Voraussetzungen und auch die Wege zum (vermeintlichen) Ziel waren höchst unterschiedlich und erforderten damit auch verschiedene Herangehensweisen.

So sind es häufig auch die (bestenfalls gemeisterten) Hürden, die einen wesentlichen Beitrag zum Erkenntnisgewinn – im lokalen Kontext aber auch für den überregionalen Wissenstransfer - leisten können. In der Reflexion des „Scheiterns“ wurden auch die unterschiedlichen Sichtweisen aus Praxis und Wissenschaft deutlich. So bezog die Praxis hier häufig Erfolge des Projekts deutlich weniger nur darauf, ob oder in welcher Art am Ende ein bleibendes Mobilitätsangebot entstanden ist. Es wurde vielmehr der Beitrag von MobiQ auf dem Weg zu den Angeboten als gewinnbringend

bewertet, wie die folgenden O-Töne zeigen „Beitrag des Projekts, sich mit Herausforderungen auseinander zu setzen, Lösungswege zu entwickeln und zu erkennen, in welchem Umfeld man arbeitet und lebt." Oder auch „Es ist auch ein Ergebnis zu sagen „man kann es nicht realisieren". Im Fokus der Praxispartner standen dabei die Möglichkeiten, die durch MobiQ geschaffen wurden: „Loslegen und Ausprobieren". Wenngleich in der Reallabor-Forschung auch das Scheitern von (Einzel-)Projekten als gleichwertiges Ergebnis betrachtet wird, so schwang bei den wissenschaftlichen Gesprächspartnern in der Evaluation teils eine umfassendere Erwartungshaltung mit.

4.3 Jede(r) einzelne zählt!

Wie bereits im Zusammenspiel aus Ehrenamt und Hauptamt angeklungen, ist es das ganz persönliche Engagement jedes einzelnen, welches den Unterschied macht und darüber entscheidet, ob und wie Themen vorangetrieben werden.

Auch hier zeigt sich, dass es als Prozess verstanden werden muss bis die „richtigen Leute" aus der Zivilgesellschaft, aber auch innerhalb der Verwaltung gefunden sind und für das Anliegen gewonnen werden können. Mehr als die Quantität an Zugängen und Kontakten zählen hier motivierte Mitstreiter*innen mit wertvollem Wissen oder auch Kontakten. Gerade wenn das Engagement nicht nur temporär (z. B. Bau eines Parklets) benötigt wird, sondern ein kontinuierliches und auch mittel- bis längerfristiges Engagement voraussetzt sind es häufig Einzelpersonen, die einen großen Teil der Aufgaben schultern. Die damit verbundenen Grenzen des Ehrenamts und das damit verbundene Risiko wurden bereits angesprochen. Gerade dann ist es jedoch wichtig, diese Engstelle zu erkennen und gemeinsam Lösungswege zu entwickeln, sei es durch das Gewinnen weiterer Mitstreiter*innen, die Unterstützung durch institutionalisierte (Koordinations-)Stellen oder gegebenenfalls auch Verantwortungsverlagerung in Richtung der Kommunalverwaltung. Alle in MobiQ entwickelten Angebote gingen dabei von den Bürger*innen aus. MobiQ gab dahingehend keine Ideen vor, sondern verstand sind immer als „Ermöglicher", indem „Gelegenheitsfester hinsichtlich Mobilisierung und Finanzierung geschaffen wurden" und „dauerhaft […] [Prozesse] am Laufen gehalten" wurden. Auch hinsichtlich des persönlichen Commitments wird der Gedanke weitergetragen, dass es „keine Ideen von außen" waren. Lokale Multiplikator*innen können dabei unterstützen, das Anliegen glaubhaft in die Gesellschaft zu bringen und so Akzeptanz und Nutzung, gegebenenfalls auch das Engagement zu steigern.

Hinsichtlich des persönlichen Einsatzes gilt es im Rahmen der Evaluation auch der Frage nachzugehen, welche Rolle dabei der Wissenschaft im Kontext transdisziplinärer Arbeit zuteilwird. Der Umgang damit wurde in den drei Standorten in Teilen ganz unterschiedlich ausgelegt, sicherlich auch dadurch bedingt, ob die wissenschaftliche Einrichtung ihren Sitz direkt am Reallabor-Standort hatte oder räumlich entfernter war und so zeitlich fokussiertere Impulse gab. So war es an mindestens einem der Standort die Wissenschaft, die den „Anker des Engagements" bildete und der wissenschaftliche Partner auch seitens der Praxis als „treibende Kraft" bezeichnet wurde. Gleichzeitig zeigte sich an dem Standort mit stärker punktueller Unterstützungsleistung, dass sich hier frühzeitig ein Verantwortungsbewusstsein auf lokaler Ebene für das Gelingen von Prozessen gebildet hat. So wurde die räumliche Distanz zur Reallabor-Standort sogar als „hilfreich" benannt, und dass „dadurch […] sich vor Ort dann auch eine Eigendynamik entwickelt [hat] und die Menschen […] von vornherein gewusst [haben], sie müssen das, wenn da was passieren soll, auch selber mittragen". Letztlich konnte im Rahmen der durchgeführten Evaluation nicht abschließend geklärt werden, welchen Beitrag an der Verantwortungsdiffusion in Richtung lokaler Praxis die generellen Rahmenbedingungen innerhalb einer Kommune spielen und inwieweit eine frühzeitige Übertragung von Aufgaben und Verantwortlichkeit auf lokale Akteure zu einem anderen Selbstverständnis dessen beitragen.

4.4 Ins Gespräch kommen – und gemeinsam wirken

Kern transdisziplinärer Forschung ist das Zusammenarbeiten und Zusammenwirken aus Wissenschaft und Praxis. Dieses Grundverständnis lag auch den Arbeiten in MobiQ zugrunde und wurde so auch in den Evaluationsgesprächen seitens Wissenschaft und Praxisakteuren gespiegelt. Am Anfang eines jeden erfolgreichen Prozesses gilt es dabei eine Möglichkeit des Austausches zu schaffen, insbesondere um Wünsche und Erwartungen wie auch Erfahrungs- und Fachwissen der lokalen Bevölkerung zu identifizieren, daneben aber auch um den lokalen Akteuren einen Raum zur Vernetzung (idealerweise außerhalb der eigenen, bereits bestehenden Netzwerke) zu geben. Die Wissenschaft kann damit „den Stein ins Rollen bringen“ und „Gelegenheitsfenster schaffen, für die im Arbeitsalltag kein Raum bleibt“. Forschungsprojekte wie MobiQ können eine wertvolle Unterstützung dabei sein, sich bewusst mit Thematik auseinanderzusetzen, Ideen einzuordnen und den Entwicklungsprozess zu moderieren und fachlich zu begleiten. Die Wissenschaft nimmt dabei Impulse als der Praxis auf und diese werden gemeinsam „im Interesse der Zivilgesellschaft“ vorangetrieben. Damit einher geht die kontinuierliche Verantwortungsübertragung auf lokale Akteure, die gleichermaßen aus der Zivilgesellschaft wie auch der kommunalen Praxis kommen können.

Die Wissenschaft kann dabei auf verschiedenen Gestaltungsebenen aktiv werden, wie sich an den MobiQ-Standorten zeigte. So zeigte sich als zentrales Gestaltungselement vor allem in Geislingen wie auch Waldburg das umfassende „Empowerment der Basis“. Es wurde versucht, auf verschiedene Weise, vor allem die Zivilgesellschaft für ehrenamtliches Engagement zu gewinnen und zu halten. Daneben wurde im Rahmen von MobiQ (Anschlussprojekt) zudem die überregionale Vernetzung als weiterer Gestaltungsspielraum in Richtung Verstetigungs- und Skalierungsoptionen geprüft. So fand in Waldburg hier beispielsweise ein verstärkter Austausch mit Ämtern auf Landkreisebene statt und es wurden darüber hinaus Vernetzungsmöglichkeiten der örtlichen Fahrdienste in der Region geprüft. Zuletzt kann die Wissenschaft auch politische Wirksamkeit entfalten, wie es stärker am Standort Stuttgart umgesetzt wurde. Hier wurden Wege gesucht und gefunden, wie in enger Zusammenarbeit mit Kommunalverwaltung und -politik eine Verstetigung der in MobiQ entwickelten Ansätze zur menschenfreundlichen Stadtentwicklung gelingen kann.

Für eine funktionierende Zusammenarbeit braucht es einen kontinuierlichen, offenen und vertrauensvollen Austausch und das Zusammenspiel verschiedener Akteure, wie es nachfolgend exemplarisch für einen der MobiQ-Standorte skizziert wurde: „Also ohne die **Zivilgesellschaft** wäre es, glaube ich, nicht gegangen. Ich glaube, die sind [es], die das Ganze pushen. Der **Bezirksbeirat** muss es natürlich als gewähltes Gremium unterstützen, weil schlussendlich trifft ja der **Gemeinderat** solche Entscheidungen und der Bezirksbeirat berät den Gemeinderat dahingehend […]. Und die **Verwaltung** muss dann das umsetzen, was der Gemeinderat beschließt.“

Zusammenarbeit im transdisziplinären Kontext bedeutet dabei nicht zu allen Zeitpunkten und zu allen Entscheidungen die zwingende Notwendigkeit basisdemokratischer Prozesse. Die Zivilgesellschaft sollte, nach Meinung der Evaluationsteilnehmenden, mitgestalten im Sinne eines „Mitdenkens und Mitwirkens“, was jedoch nicht immer mit einem „Mitentscheiden“ gleichzusetzen ist. Was es jedoch braucht, ist eine Transparenz von Entscheidungen, wenn diese etwa von der Wissenschaft und/oder Stadtverwaltung getroffen werden.

Die Zusammenarbeit aus Wissenschaft und Praxis wurde von allen befragten Personen, auch der Praxis, als „Zusammenarbeit auf Augenhöhe“ wahrgenommen. Die wissenschaftlichen Partner waren „Teil des Teams“ und zeichneten sich dabei insbesondere dadurch aus, dass sie „aktive zuhören“, „Ideen annehmen“ sowie „dieselbe Sprache sprechen“.

Eine Vielfalt an Formaten, wie es vor allem am Standort Geislingen vom Einkaufsshuttle, über das Parklet bis hin zur Fahrraddemo gelebt wurde, ermöglichte dabei sich je nach individuellen Kapazitäten einzubringen.

4.5 Die Kommune als zentraler „Ermöglicher“

Viele der in MobiQ erprobten Konzepte und Angebote finden im öffentlichen Raum statt. Entsprechend notwendig und zielführend ist es dabei auch, die Kommunalverwaltung frühzeitig für das Vorhaben „zu gewinnen“ und in die Entwicklung einzubinden. Durch die Kommune ist es möglich, den notwendigen Rahmen für eine Entwicklung und Etablierung von Angeboten, wie in MobiQ umgesetzt, zu setzen.

Darüber hinaus zeigte sich die Bedeutung kommunaler Unterstützung aber auch ganz deutlich im finanziellen und personellen Bereich. So unterstützte die Kommunalverwaltung in Waldburg bei der Verstetigung der Koordinationsstelle des sozialen Fahrdienstes, indem sie sich unter anderem auch finanziell daran beteiligt. Bereits das Commitment der Kommunalpolitik und der Entscheidungsebene in Verwaltungen kann aber maßgeblich zur Entwicklung und Verstetigung von auch ehrenamtlich getragenen Mobilitätsangeboten beitragen oder dieses behindern. Wenngleich eine finanzielle Unterstützung auch anderweitig (etwa durch Stiftungen, lokale Vereine, Spenden etc.) ermöglicht werden kann, so bedarf es dennoch einer institutionalisierten Stelle, die für eventuelle Risiken, darunter auch finanzielle Defizite, die Verantwortung übernimmt.

Auch die Förderlogik bestehender Programme zur Förderung ehrenamtlichen Engagements können herausfordernd sein. So sind Antragsverfahren teils langwierig und komplex, die Förderdauer ist teilweise zeitlich begrenzt und bietet so wenig Planungssicherheit, die Umfänge der Förderung teils wenig auskömmlich und inhaltlich häufig auf „Innovation“ und „Leuchttürme“ zulasten der so zentralen Verstetigungsaspekte ausgerichtet.

Am Standort Waldburg zeigte sich zudem am Beispiel der Diskussion des Radschutzstreifens (vgl. 3.1.2.1) der Wert „kurzer Wege“ zur Nachbargemeinde. Die Bürgermeister beider Gemeinden arbeiteten hier eng zusammen, unterstützt durch die Wissenschaft, die zudem die weiteren Ebenen des Landkreises wie auch Landesministerium einbezog. Auch die Diskussion um die Skalierungsmöglichkeit des sozialen Fahrdienstes bezog, über die Klimaschutzmanagerin organisiert, weitere Akteure der Region ein. Auch wenn beide Skalierungsoptionen nicht realisiert werden konnten, so wurden doch Möglichkeiten und eben auch Grenzen gemeinsam identifiziert und ein wertvoller Erfahrungsaustausch geschaffen.

Kommune kann verschiedene Themen z. B. sozialer Dienstleistungen zusammen denken und hierfür kommunale Angebote schaffen

4.6 Skalierung und Übertragbarkeit als Herausforderung und Potenzial

Hinsichtlich der Skalierung und Übertragbarkeit stehen alle transdisziplinären Reallaborprojekte vor der Herausforderung einerseits sehr standortspezifische Lösungen „passgenau“ zu entwickeln und andererseits diese dann auf eine breite Anwendbarkeit hin in den Transfer zu bringen.

Zunächst gelang es an einzelnen Standorten, aber auch zwischen den MobiQ-Standorten, entwickelte Angebote zu übertragen. So wurden etwa die Gestaltungsideen aus den „110 Metern Fleiner Zukunft“ auf andere räumliche und zielgruppen-spezifische Kontexte (Campus der HFT Stuttgart) mit dem Ziel „Menschengerechter Straßengestaltung“ übertragen wie auch das Konzept des sozialen Fahrdienstes in Waldburg auf Geislingen angepasst. Praxisnahe, gut verständliche Umsetzungskonzepte, wie sie etwa in Geislingen für den Bürgerbus entwickelt wurden, werden von

Praxis dabei als hilfreich wahrgenommen. Sie können auch dabei helfen, eine Verstetigung eigenständig und ohne Beitrag der Projektpartner voranzutreiben.

Im Rahmen der Evaluationsgespräche wurden die Teilnehmenden zudem gebeten, ihre „Tipps für Nachahmer*innen“ mitzuteilen. Dabei wurden einige der auch bereits oben als zentrale „Erfolgsfaktoren“ identifizierten Aspekte genannt. Die nachfolgende Auflistung gibt einen weiteren, vertieften Einblick in Einzelrückmeldungen mit konkreten Handlungsmöglichkeiten der jeweiligen Zielgruppen:

Wissenschaft

- Umfassende, fundierte Ist-Analyse, um Bedarfe der breiten Gesamtbevölkerung zu identifizieren und breites Commitment für weitere Aktivitäten einholen
- Problembewusstsein schaffen, indem man die Herausforderungen der Bevölkerung ernst nimmt und so breite Akzeptanz schaffen
- Erarbeiten von Umsetzungskonzepten für den aktiven Transfer in die Praxis
- Konkrete Produkte für den Wissenstransfer als Ergänzung zur Arbeit an den Reallaborstandorten entwickeln und verbreiten

Zivilgesellschaft

- Einbezug von Fach- und v.a. Erfahrungswissen der Bevölkerung um (gegebenenfalls noch unentdeckte) Potenziale zu heben
- Öffentlichkeitsarbeit erzeugt Aufmerksamkeit und somit auch Handlungsdruck in der Kommunalverwaltung

Hauptamt (u. a. Kommunalverwaltung)

- Hauptamtliche sorgen für Kontinuität, „dürfen aber auch nicht alles übernehmen“
- Offene Kommunikation von Planungsständen in die Zivilgesellschaft

Alle Beteiligten

- Zusammenarbeit und Synergien zwischen Ehrenamt und Hauptamt
- „Du brauchst einfach einen Antreiber. Und der muss an einer Stelle sitzen, wo er auch gestalten kann.“
- Es braucht den Übergang von „sozialer Energie“ in „Verantwortungsübernahme“
- „Einfach mal anfangen und kreativ sein“

In MobiQ wurden darüber hinaus als zentrale Elemente der Übertragbarkeit das MobiQ-Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten – in 10 Schritten“ sowie darauf aufbauend in der zweiten Förderphase der Seminarbaukasten von den wissenschaftlichen Partnern entwickelt. Die Besonderheiten des Handbuches wurden dabei vor allem in dessen anschaulichen Gestaltung sowie der Möglichkeit dieses als praxisnahen Ratgeber zu nutzen gesehen.[5]

[5] Die Finalisierung des Seminarbaukastens fand parallel zur Feldphase der Projektevaluation statt und kann dahingehend nur bedingt Erkenntnisse liefern.

Zuletzt wurde die im MobiQ bereits ab Beginn durchgeführte Prozess- und Wirkungsevaluation vor allem seitens der Wissenschaft als wichtiger Projektbaustein identifiziert. Die Evaluation in MobiQ war dabei formativ und co-evaluativ angelegt, was den beteiligten Wissenschaftler*innen die Möglichkeit der fortlaufenden Reflexion des Forschungsprozesses abseits des „Tagesgeschäfts“ gab, aber auch im Vergleich der Reallabor-Standorte übergreifende Projekterkenntnisse lieferte. Als wertvoll wurde in diesem Zusammenhang auch das begleitende Projektcoaching durch die Rico Defila und Antonietta Di Giulio hervorgehoben, welches ebenfalls unter anderem zur Schärfung des Forschungsprozesses beitrug.

5 Fazit

Die Evaluation der zweiten Förderphase des Forschungsprojekts MobiQ liefert grundlegende wissenschaftliche und praktische Erkenntnisse über Potenziale, aber auch Herausforderungen transdisziplinär und co-kreativ entwickelter Mobilitätslösungen auf kommunaler Ebene. Während in der ersten Phase das experimentelle Co-Design und die Erprobung im Vordergrund standen, rückte MobiQ (Anschlussprojekt) die prozessualen und strukturellen Bedingungen transdisziplinärer Zusammenarbeit und langfristiger Verstetigungsmöglichkeiten durch Ehrenamt und (kommunales) Hauptamt in den Fokus. Die methodische Herangehensweise basierte auf einer qualitativen, leitfadengestützten Prozessevaluation im Sinne eines co-evaluativen Reallaboransatzes, ergänzt durch ausgewählte quantitative Erhebungen. Im Zentrum stand dabei nicht die rein ergebnisbezogene Soll-Ist-Bewertung, sondern die Rekonstruktion von Prozessen und die Identifikation von Prozessqualitäten sowie institutioneller Schnittstellen an den MobiQ-Standorten Stuttgart-Rot, Waldburg und Geislingen.

Die standortübergreifende Synthese der empirischen Daten verdeutlicht, dass der Aufbau und Erhalt ehrenamtlich organisierter Mobilitätsangebote auch ein hohes Maß an institutionalisierter Begleitung erfordert. Das zentrale Prinzip „Ehrenamt braucht Hauptamt“ erweist sich als Schlüsselbedingung: Rein zivilgesellschaftliches Engagement stößt bei der dauerhaften Übernahme operativer, rechtlicher und organisatorischer Aufgaben – etwa bei der Koordination sozialer Fahrdienste – rasch an kapazitäre und strukturelle Grenzen. Eine verlässliche Institutionalisierung und damit verbunden die Chance auf Verstetigung bieten vor allem hauptamtliche Ankerstrukturen in Kommunalverwaltungen, Wohlfahrtsverbänden oder sozialen Trägern. Diese können Koordinationsaufgaben mittragen und koordinierende Stellen absichern.

Ebenso wird die Kommune als unverzichtbarer „Ermöglicher“ identifiziert. Ob bei der menschengerechten Umgestaltung von Straßenräumen wie in Stuttgart-Rot, der rechtlichen und administrativen Prüfung von Radschutzstreifen in Waldburg oder der Einbettung geeigneter Bürgerbusmodelle in Geislingen – die ehrenamtlich engagierte Zivilgesellschaft profitiert maßgeblich von dem aktiven Gestaltungs- und Übernahmewillen der Verwaltung sowie der politischen Gremien. Der Reallaboransatz konnte hierbei wertvolle Möglichkeitsfenster öffnen, administrative Prozesse voranzutreiben und tragfähige Lösungen gemeinsam mit der Praxis zu erarbeiten. MobiQ hat gezeigt, dass Reallabore ihre nachhaltige Wirkung nicht primär durch das fehlerfreie Gelingen einzelner Experimente entfalten kann, sondern durch das systemische Lernen aus prozessualen Hürden, die Befähigung lokaler Akteure und das Überführen sozialer Energie in verlässliche Verantwortlichkeiten.

Ein Ergebnis der Evaluation ist zudem die Erkenntnis, dass Scheitern als Teil des Prozesses verstanden werden muss. Es werden einerseits Grenzen der Realisierbarkeit aufgezeigt, aber Scheitern im Prozess kann andererseits als Chance zur Justierung von Bestehendem und gegebenenfalls zu einer Neuausrichtung bieten. Komplexe Abstimmungsprozesse zwischen Fachämtern, verkehrsrechtliche Vorgaben oder die breite Inklusion verschiedener Zielgruppen

offenbaren administrative und gesellschaftliche Grenzen. Genau diese Grenzen gilt es aber bei transformativen Prozessen zu betrachten und aktiv Wege zu finden, diese zu erweitern. Zuletzt sind es weiterhin einzelne Schlüsselpersonen und lokale Multiplikatoren aus Haupt- und Ehrenamt, deren persönliches Engagement Veränderungsprozesse initiiert und aufrechterhält.

Hinsichtlich der Übertragbarkeit zeigt das Projekt, dass standortspezifisch gewonnenes Wissen in verallgemeinerbare Formate übersetzt werden kann. Das erarbeitete Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten – In 10 Schritten“ sowie der darauf aufbauende Seminarbaukasten werden von Akteuren aus Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wissenschaft als verständliche, praxisnahe und strukturierende Instrumente bewertet. Sie ermöglichen es Kommunen und Initiativen, ehrenamtlich getriebene Gestaltungsprozesse eigenständig zu initiieren und voranzutreiben.

Für die Förderung und Umsetzung transdisziplinärer Forschung wie auch für die kommunale Praxis ergibt sich daraus ein klarer Handlungsbedarf: Künftige Förder- und Umsetzungsformate auf der Bundes- und Landesebene müssen den Übergang von der experimentellen Erprobungsphase in die dauerhafte Etablierung zivilgesellschaftlich und kommunal getragener Mobilitätsangebote strukturell und finanziell besser absichern. Reallabore stellen als Initiatoren und Ermöglichungsräume die Basis, welche in agile Verwaltungs- und Stadtentwicklungskultur auch hinsichtlich Verantwortlichkeiten übergehen muss. Zentrales Element der Verstetigung über Projektgrenzen hinaus bleibt weiterhin die kontinuierliche Verknüpfung von zivilgesellschaftlicher Motivation und Engagement mit einer verlässlichen kommunalen Verankerung.

Literaturverzeichnis

Aquilué, I.; Caicedo, A.; Moreno, J.; Estrada, M.; Pagès, L. (2021): A Methodology for Assessing the Impact of Living Labs on Urban Design: The Case of the Furnish Project. In: Sustainability 13 (8), S. 4562. DOI: 10.3390/su13084562.

Böttcher, W.; Caspari, A.; Hense, J.; Kalman, M.; Meyer, W. (2016): DeGEval-Standards_fuer_Evaluation: DeGEval – Gesellschaft für Evaluation e. V. Online verfügbar unter https://www.degeval.org/fileadmin/content/Z03_Publikationen/DeGEval-Standards/DeGEval-Standards_fuer_Evaluation.pdf, zuletzt geprüft am 08.09.2026.

Luederitz, C.; Schäpke, N.; Wiek, A.; Lang, D. J.; Bergmann, M.; Bos, J. J.; Burch, S.; Davies, A.; Evans, J.; König, A.; Farrelly, M. a.; Forrest, N.; Frantzeskaki, N. et al. (2016): Learning through evaluation, A tentative evaluative scheme for sustainability transition experiments. In: Journal of Cleaner Production. DOI: 10.1016/j.jclepro.2016.09.005.

Reiche, M.; Weber, M.; Le Corguillé, J.; Schreiber, J.; Minnich, L. (2024): Evaluation von Wirkungen und Prozessen in den MobiQ-Reallaboren: Vorgehen und Erkenntnisse. Working Paper 2/2024 Öko-Institut e.V. Online verfügbar unter https://www.oeko.de/publikation/evaluation-von-wirkungen-und-prozessen-in-den-mobiq-reallaboren-vorgehen-und-erkenntnisse/ , zuletzt geprüft am 08.09.2026.

Veeckman, C.; Temmerman, L. (2021): Urban Living Labs and Citizen Science: From Innovation and Science towards Policy Impacts. In: Sustainability 13 (2), S. 526. DOI: 10.3390/su13020526.

Anhang

Anhang I. Leitthemen der Evaluationsinterviews

Nachfolgend sind die Leitthemen aus der Evaluation MobiQ-Anschlussprojektes dargestellt. Die dargestellten Fragen spiegeln in dieser Form einen Überblick der im Gespräch fokussierten Themen wider und wurden an die jeweiligen Gesprächspartner*innen aus den drei Standorten individuell angepasst. Für das Projektteam wurden im Rahmen der Selbstreflexion weitere Aspekte zur interdisziplinären Zusammenarbeit und dem Projektmanagement in das Gespräch aufgenommen. Diese sind nicht Teil der öffentlichen Projektevaluation, wie vorangehend dargestellt.

Leitthemen der MobiQ2-Evaluation

Fokus auf Umsetzung und Verstetigung an den Standorten

Zeit und Ablauf

Projektablauf - Überblick

Könnten Sie bitte den Verlauf der Projektaktivitäten aus MobiQ aus Ihrer persönlichen Perspektive beschreiben?

Was hat sich seit der letzten Evaluation der ersten Projektphase getan?

Prozessanalyse

Motivation

Was hat sich an Ihrer Motivation an dem Projekt MobiQ teilzunehmen im Lauf der Projektteilnahme verändert?

Prozessqualität

Gelingensfaktoren: Was oder wer hat maßgeblich zur erfolgreichen Umsetzung des Projekts beigetragen?

Aus Scheitern lernen: Gab es im Projektverlauf auch Momente, die sich nach „Scheitern" angefühlt haben?

Unterstützung MobiQ: Worin haben Sie rückblickend die größte Unterstützung ihres Projekts durch MobiQ gesehen?

Verstetigung

Verstetigung nach Projektende

Ist geplant, das Projekt nach Projektende von MobiQ im August 2026 weiterzuverfolgen?

Zukunftsbild: Wenn Sie an das Angebot in 3 Jahren denken. Was und wen sehen Sie?

Personalressourcen

Persönliche Rolle: Wie sehen Sie sich und Ihre Rolle in der weiteren Entwicklung des Projekts?

Motivation für Verstetigung: Was treibt Sie dabei besonders an?

Netzwerk & Zusammenarbeit:

Sind weitere Personen und / oder Organisationen an der Weiterentwicklung beteiligt?

Finanzielle Ressourcen und Tragfähigkeit

Welche einmaligen und laufenden Kosten fallen für den Betrieb des Angebots an?

Über wen können diese entstehenden Kosten abgedeckt werden? Kann darüber ein tragfähiges Angebot sichergestellt werden?

Für welchen Zeitraum kann so eine Verstetigung des Angebots (vorerst) sichergestellt werden?

Skalierung

Welche Rolle spielte zuletzt bei der Entwicklung des Angebots die Skalierbarkeit?

Wurde über eine konkrete Skalierung nachgedacht? Falls ja: Welche Überlegungen gab es und wer wurde einbezogen? Wo liegen Chancen, wo Herausforderungen eines skalierten Angebots?

Gibt es konkrete Pläne zur Skalierung des innerhalb von MobiQ geschaffenen Angebots?

Übertragbarkeit

Sie haben in den letzten Jahren viel aufgebaut. Wenn jemand anderes an einem anderen Ort ein ähnliches Projekt starten möchte: Was ist Ihr wichtigster Tipp, damit das Vorhaben genauso erfolgreich wird?

Selbst-Reflexion

An den Standorten

Wie haben Sie die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis erlebt? War es eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe?

Haben Sie den Eindruck, dass Bürger:innen und ehrenamtliche Engagierte ausreichend Gelegenheit hatten an dem Projekt mitzuwirken?

Wo hat die Unterstützung durch MobiQ besonders gut funktioniert?

Anhang II. Online-Befragung zum MobiQ-Handbuch

Auszug aus der Kurzumfrage zum MobiQ-Handbuch, welche durch das Online-Tool MS Forms umgesetzt wurde.

MobiQ-Handbuch "Mobilität gemeinsam gestalten: in 10 Schritten"

Herzlich willkommen!
Wir möchten wissen: Hilft Ihnen unser Handbuch im Alltag weiter? Im Projekt **MobiQ** arbeiten wir daran, Mobilität für alle zu verbessern. Damit das Handbuch für die Wissenschaft, aber vor allem für die Arbeit in Kommunen und Vereinen wirklich nützlich ist, brauchen wir Ihre Erfahrung aus der Praxis. **Das Wichtigste auf einen Blick:**

- **Kurz & knackig:** Die Umfrage besteht aus nur **4 Fragen**.
- **Schnell erledigt:** Sie brauchen etwa **5 Minuten**.
- **Anonym:** Ihre Antworten werden neutral ausgewertet und lassen keine Rückschlüsse auf Ihre Person zu.

Wenn Sie uns ein persönliches Zitat hinterlassen möchten, freuen wir uns besonders! Ihre Rückmeldung hilft uns direkt dabei, das Projekt noch besser bewerten zu können.
Vielen Dank fürs Mitmachen und viel Spaß beim Ausfüllen!

1. Wenn Sie das MobiQ-Handbuch „Mobilität gemeinsam gestalten: in 10 Schritten" jemandem **in einem Satz beschreiben** müssten: Was würden Sie sagen?

2. Was war Ihre **wichtigste Erkenntnis** beim Lesen des Handbuchs, die Sie so vorher noch nicht auf dem Schirm hatten?

3. Wir entwickeln gerade ein **Planungs-Spiel** passend zum Handbuch. Was muss dieses Spiel bieten, damit es Ihnen bei der Planung von Workshop zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote wirklich weiterhilft?

4. Zuletzt noch eine Frage zu Ihnen: In welchem Bereich sehen Sie Ihren Tätigkeitsschwerpunkt bzw. Ihre Expertise?

- ○ Wissenschaft und Forschung
- ○ Öffentliche (Kommunal-)Verwaltung
- ○ (Kommunal-)Politik
- ○ Zivilgesellschaft
- ○ Verband / NGO
- ○ Sonstiges