

TEXTE

124/2026

Abschlussbericht

Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens

Ergebnisse aus Literatur und Praxis

von:

Marlene Münsch, Dr. Otmar Lell
ConPolicy – Institut für Verbraucherpolitik

Levke Sönksen, Anne Klein-Hitpaß

Deutsches Institut für Urbanistik

Herausgeber:

Umweltbundesamt

TEXTE 124/2026

REFOPLAN des Bundesministeriums Umwelt,
Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Forschungskennzahl 3722 58 101 0

Abschlussbericht

Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens

Ergebnisse aus Literatur und Praxis

von

Marlene Münsch, Dr. Otmar Lell
ConPolicy – Institut für Verbraucherpolitik

Levke Sönksen, Anne Klein-Hitpaß
Deutsches Institut für Urbanistik

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Durchführung der Studie:

ConPolicy – Institut für Verbraucherpolitik
Neue Grünstraße 17
10179 Berlin

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Zimmerstraße 13
10969 Berlin

Abschlussdatum:

November 2025

Redaktion:

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Claudia Kiso, Miriam Dross

DOI:

<https://doi.org/10.60810/openumwelt-8233>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, August 2026

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen*Autoren.

Kurzbeschreibung: Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens

Die Mobilitätswende ist eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen der deutschen Klimaschutzziele und eine nachhaltige Stadtentwicklung. Das Forschungsvorhaben „Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens“ untersuchte, wie finanzielle, immaterielle und spielerische Anreize dazu beitragen können, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und individuelle Verhaltensänderungen anzustoßen. Ziel war es, Wirkmechanismen, Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren solcher Anreizmaßnahmen systematisch zu analysieren und Ansatzpunkte für ihre Umsetzung in der kommunalen Praxis aufzuzeigen. Das Projekt kombinierte drei methodische Zugänge: eine systematische Literaturanalyse zum internationalen Forschungsstand, qualitative Fallstudien zu internationalen Best Practices sowie einen Expert*innen-Workshop zur Entwicklung praxisorientierter Handlungsempfehlungen. Die Ergebnisse wurden in mehreren Formaten aufbereitet, darunter ein Forschungsbericht, ein Factsheet, ein Scrollytelling, eine Navigationshilfe für Kommunen, eine Fachbroschüre und ein internationales Webinar. Zum Abschluss des Vorhabens wurde eine Online-Konferenz durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass Anreize ein flexibles, zugleich stark kontextabhängiges Instrument sind. Sie schaffen Motivation, erhöhen die Sichtbarkeit nachhaltiger Mobilitätsangebote und erleichtern den Zugang zu bestehenden Alternativen. Besonders wirksam sind Anreize, wenn sie in ein übergeordnetes Maßnahmenbündel aus Infrastruktur, Regulierung und Kommunikation eingebettet sind. Finanzielle Anreize wirken meist kurzfristig, während immaterielle und spielerische Ansätze längerfristig Motivation und Lernprozesse fördern. Für die kommunale Praxis sind eine klare Zieldefinition, lokale Passgenauigkeit, einfache Nutzbarkeit und kommunikative Einbettung entscheidend. Voraussetzung sind ausreichende Ressourcen, politische Unterstützung und flexible Rahmenbedingungen, die Experimentierräume eröffnen. Insgesamt verdeutlicht das Forschungsvorhaben, dass Anreize zum Anstoßen von Verhaltensänderungen beitragen und als Bindeglied zwischen strukturellen Maßnahmen und individuellem Handeln wirken. Auf diese Weise tragen sie zu einer lernenden, zukunftsfähigen Mobilitätspolitik bei.

Abstract: Material and Immaterial Incentives for Changing Mobility Behavior

The transformation of mobility is a key prerequisite for achieving Germany's climate protection targets and for promoting sustainable urban development. The research project "Incentives for Sustainable Mobility Behavior" examined how material, immaterial and gamified incentives can promote sustainable modes of transport and stimulate behavioral change. The aim was to systematically analyze the mechanisms, framework conditions and success factors of such incentive measures and to identify approaches for their implementation in municipal practice. The project combined three methodological approaches: a systematic literature review of international research, qualitative case studies on international best practices, and an expert workshop to develop practice-oriented recommendations. The results were disseminated in several formats, including a literature report, a factsheet, a scrollytelling, a navigation guide for municipalities, a professional brochure, and an international webinar. To conclude the project, an online conference was held. The results show that incentives are a flexible yet highly context-dependent instrument. They create motivation, increase the visibility of sustainable mobility options and facilitate access to existing alternatives. Incentives are most effective when embedded in a broader policy mix that combines infrastructure, regulation and communication. Material incentives tend to have short-term effects, while immaterial and gamified incentives foster longer-term motivation and learning processes. For municipal practice, clear objectives, local adaptation, ease of use and effective communication are key success factors. Adequate resources, political support and flexible frameworks that allow for experimentation are also essential. Overall, the project demonstrates that incentives can stimulate behavioral change and act as a bridge between structural measures and individual action, thereby contributing to a learning-oriented and future-proof mobility policy.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	7
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
Zusammenfassung.....	9
Summary	10
1 Einleitung.....	11
1.1 Hintergrund.....	11
1.2 Ziel.....	12
2 Methodisches Vorgehen	14
2.1 Anreize verstehen – systematische Literaturanalyse	14
2.2 Von guten Beispielen lernen: Interviews und Best Practice-Analyse	15
2.3 Umsetzungsperspektiven eröffnen: Expert*innen-Workshop und Entwicklung von Empfehlungen	18
2.4 Austausch fördern: Austausch über Städtenetzwerke	19
3 Zusammenfassung und Reflexion der Ergebnisse	21
3.1 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse	21
3.1.1 Definition und Typen von Anreizen	21
3.1.2 Funktion von Anreizen in der kommunalen Praxis.....	21
3.1.3 Wirkung und Grenzen von Anreizen.....	21
3.1.4 Räumliche und kontextuelle Sensitivität	21
3.1.5 Evaluation und Lernprozesse	22
3.1.6 Institutionelle Verankerung	22
3.2 Reflexion und Einordnung der Ergebnisse.....	22
3.2.1 Anreize im Kontext aktueller Verkehrspolitik und kommunaler Praxis.....	22
3.2.2 Beitrag des Forschungsvorhabens	23
3.2.3 Offene Fragen und weiterer Forschungsbedarf	23
3.2.4 Grenzen des Forschungsvorhabens und methodische Einschränkungen	24
4 Fazit und Ausblick.....	25
5 Quellenverzeichnis	26
A Anhang	28
Übersicht Städtenetzwerke.....	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Materialien – Projektebene.....	16
Abbildung 2:	Materialien – Übergeordnete Perspektive.....	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Internationale Städtenetzwerke im Themenfeld nachhaltige (städtische) Mobilität	28
Tabelle 2:	Netzwerke öffentlicher und privater Akteure im Themenfeld nachhaltige (städtische) Mobilität.....	31
Tabelle 3:	Netzwerke mit breiterem thematischen Schwerpunkt.....	36
Tabelle 4:	Lernplattformen	43

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
EU	Europäische Union
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PRISMA	Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses
UBA	Umweltbundesamt
USA	Vereinigte Staaten von Amerika
z. B.	zum Beispiel

Zusammenfassung

Die Mobilitätswende ist eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung der deutschen Klimaschutzziele und einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Das Forschungsvorhaben „Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens“ untersuchte, wie finanzielle, immaterielle und spielerische Anreize dazu beitragen können, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und individuelle Verhaltensänderungen zu unterstützen. Ziel war es, die Wirkmechanismen, Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren solcher Anreizmaßnahmen systematisch zu analysieren und Ansatzpunkte für ihre Umsetzung in der kommunalen Praxis aufzuzeigen.

Hierzu wurden drei methodische Zugänge kombiniert:

- ▶ Systematische Literaturanalyse zur Erfassung und Bewertung des internationalen Forschungsstands,
- ▶ Interviews und Best Practice-Analyse zur Sammlung und Auswertung kommunaler Erfahrungen,
- ▶ Expert*innen-Workshop zur Validierung und gemeinsamen Weiterentwicklung der Ergebnisse.

Die Aufbereitung der Ergebnisse erfolgte in verschiedenen Disseminationsformaten, darunter ein Literaturbericht, ein Factsheet, ein Scrollytelling, eine Navigationshilfe für Kommunen, eine Fachbroschüre und ein internationales Webinar. Zum Abschluss des Vorhabens wurde eine Online-Konferenz durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen, dass Anreize ein flexibles, zugleich stark kontextabhängiges Instrument darstellen. Ihre Stärke liegt darin, Motivation zu erzeugen, Aufmerksamkeit zu schaffen und den Zugang zu bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu erleichtern. Besonders wirksam sind Anreize, wenn sie in ein übergeordnetes Maßnahmenbündel eingebettet sind, und Infrastruktur, Regulierung und Kommunikation ergänzen. Materielle Anreize wirken meist kurzfristig stark, während immaterielle und spielerische Ansätze längerfristig Motivation und Lernprozesse fördern.

Zentrale Erfolgsfaktoren für den Einsatz von Anreizen in der kommunalen Praxis sind eine klare Zieldefinition, lokale Passgenauigkeit, einfache Nutzbarkeit und kommunikative Einbettung. Kommunen benötigen dafür ausreichend Ressourcen, politische Rückendeckung und flexible Rahmenbedingungen, die Raum für experimentelle Formate bieten. Die im Projekt entwickelte Navigationshilfe unterstützt sie dabei, Anreize systematisch zu planen, umzusetzen und zu evaluieren.

Das Forschungsvorhaben verdeutlicht, dass technische Innovationen und Infrastrukturinvestitionen allein nicht genügen, um nachhaltige Mobilität zu etablieren. Entscheidend ist die gezielte Förderung von Verhaltensänderungen. Anreize können hier als Bindeglied zwischen strukturellen Maßnahmen und individuellem Handeln wirken, indem sie strategische Ziele in konkrete Impulse übersetzen und damit zu einer lernenden, zukunftsfähigen Mobilitätspolitik beitragen.

Summary

Achieving Germany's climate protection targets and advancing sustainable urban development requires a fundamental transformation of mobility patterns. The research project "Incentives for Sustainable Mobility Behavior" examined how material, immaterial and gamified incentives can encourage the use of sustainable modes of transport and support behavioral change. The aim was to systematically analyze the mechanisms, framework conditions, and success factors of such incentive measures and to identify ways to implement them in municipal practice.

To this end, the study combined three methodological approaches:

- ▶ a systematic literature review to identify and assess the international state of research,
- ▶ interviews and best practice analysis to collect and evaluate municipal experiences,
- ▶ an expert workshop to validate and jointly further develop the results.

The results were prepared in various dissemination formats, including a literature report, a factsheet, a scrollytelling, a navigation guide for municipalities, a professional brochure, and an international webinar. To conclude the project, an online conference was held.

The findings show that incentives represent a flexible yet highly context-dependent instrument. Their main strength lies in motivating people, attracting attention, and facilitating access to existing sustainable mobility options. Incentives are most effective when embedded in a comprehensive policy mix that complements infrastructure, regulation, and communication measures. While material incentives often generate strong short-term effects, immaterial and gamified incentives foster longer-term motivation and learning processes.

Key success factors for implementing incentives at the municipal level include clear objectives, local tailoring, ease of use, and effective communication. Municipalities also require sufficient resources, political support, and flexible framework conditions that allow for experimental approaches. The navigation guide developed within the project helps local actors to systematically plan, implement, and evaluate incentive measures.

The project highlights that technological innovation and infrastructure investment alone are not sufficient to achieve sustainable mobility. Targeted behavioral change is essential. Incentives can act as a bridge between structural measures and individual action by translating strategic goals into tangible impulses and contributing to a learning-oriented, future-proof mobility policy.

1 Einleitung

1.1 Hintergrund

Mobilität nimmt im Lebensalltag der Menschen in Deutschland einen erheblichen Stellenwert ein. Durchschnittlich sind Bürger*innen 84 Minuten pro Tag unterwegs, meist mit dem Auto (Follmer, 2025). Rund 53 Prozent aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, während Gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr deutlich geringere Anteile aufweisen (Follmer, 2025). Obwohl der Anteil des Pkw seit 2017 um vier Prozentpunkte gesunken ist (Nobis & Kuhnimhof, 2018), bleibt er das dominierende Verkehrsmittel. Diese anhaltende Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führt zu erheblichen Umweltbelastungen. Im Jahr 2023 war der Verkehrssektor in Deutschland für 146 Millionen Tonnen Treibhausgase verantwortlich, was 22 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen entspricht (UBA, 2025a). Zudem verursachte der Verkehr im gleichen Jahr 37 Prozent der Emissionen von Stickstoffoxiden in die Luft (UBA, 2025b). Trotz Klimaschutzgesetz überschritten die Emissionen im Jahr 2023 das dritte Jahr in Folge das zulässige Niveau, um 12,8 Millionen Tonnen (Expertenrat für Klimafragen, 2024).

Der Verkehrssektor steht nicht nur aufgrund seiner hohen Treibhausgasemissionen, sondern auch wegen seiner vielfältigen Auswirkungen auf Lebensqualität und Umwelt unter erheblichem Handlungsdruck. Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehrsbereich seine Emissionen bis 2030 verglichen mit 2023 um 40 Prozent reduzieren (UBA 2025c). Eine Verkehrswende ist aber auch erforderlich, da die heutige Flächenverteilung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums einschränkt (UBA, 2023), während Lärm- und Luftbelastungen Gesundheit und Wohlbefinden beeinträchtigen (UBA, 2025d). Hinzu kommen Sicherheitsrisiken und Herausforderungen der Klimaanpassung, etwa durch versiegelte Flächen und Hitzebelastung in Städten (UBA, 2012). Technische Innovationen und ein Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund sind hierfür zwar unverzichtbar, genügen aber nicht. Notwendig für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik sind auch grundlegende Verhaltensänderungen: eine Reduktion der Pkw-Nutzung einhergehend mit der Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund sowie eine bessere Auslastung vorhandener Verkehrsmittel, um zugleich Klimaschutz, Lebensqualität, Gesundheit und städtische Resilienz zu stärken.

Zur Steuerung solcher Verhaltensänderungen stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung. Dazu zählen ordnungsrechtliche Vorgaben wie Emissionsgrenzwerte oder Zufahrtsbeschränkungen, ökonomische Ansätze wie Subventionen oder Gebühren, kooperative Vereinbarungen sowie informationelle Maßnahmen wie Aufklärungskampagnen (Hood & Margetts, 2007). Jeder dieser Ansätze hat Grenzen: Strenge Vorgaben gelten als wirksam, sind aber politisch oft umstritten (Michaelis, 2013); finanzielle Anreize können zielgenau wirken, werfen aber Verteilungsfragen auf (Jacob et al., 2016); reine Informationsmaßnahmen steigern zwar Wissen, führen aber nicht zwingend zu Verhaltensänderungen (Vermeir & Verbeke, 2006).

Zusätzliche Anreize bieten hier eine sinnvolle Ergänzung. Sie setzen externe Impulse, die Verhalten beeinflussen können (Schubert & Klein, 2020). Es lassen sich drei Formen von Anreizen unterscheiden:

- Materielle Anreize (z. B. direkte Geldzahlungen, finanzielle Vergünstigungen, Mobilitätsbudgets)
- Immaterielle Anreize (z. B. bevorzugende Ampelschaltungen, Beratungsangebote, Feedback zum Mobilitätsverhalten),

- Spielerische Anreize (z. B. Gamification, Wettbewerbe).

Die besondere Stärke von Anreizen liegt darin, dass sie flexibel auf die Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten werden können. Anreize können dazu beitragen, dass Mobilitätsroutinen hinterfragt, neue Mobilitätsformen erprobt und im besten Fall Gewohnheiten durchbrochen und Mobilitätsentscheidungen beeinflusst werden. Gerade im Zusammenspiel mit anderen Politikinstrumenten können Anreizsysteme wichtige Impulse für Verhaltensänderungen setzen (Levi et al., 2021; Kuehnhans, 2018; Rohs & Flore, 2022a).

1.2 Ziel

Vor diesem Hintergrund war Ziel des Forschungsvorhabens „Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens“ die Wirkung, Einsatzmöglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Umsetzung verschiedener Anreize in der kommunalen Praxis tiefergehend zu untersuchen. Dabei ging es zum einen darum, den Stand der Forschung sowie die praktischen Erfahrungen zum Einsatz materieller, immaterieller und spielerischer Anreize im Mobilitätsbereich systematisch zu untersuchen und ihre Potenziale und Grenzen für die kommunale Praxis kritisch einzuordnen. Zum zweiten bestand ein zentrales Anliegen darin, die gewonnenen Erkenntnisse in geeigneter Form an kommunale Akteure und die interessierte Fachöffentlichkeit zu vermitteln.

Zur Umsetzung dieses Ziels wurde ein Methodenmix eingesetzt, der verschiedene Zugänge zu den Projektinhalten eröffnete:

- Systematische Literaturanalyse zur Erfassung und Bewertung des internationalen Forschungsstands,
- Interviews und Best Practice-Analyse zur Sammlung und Auswertung kommunaler Erfahrungen,
- Expert*innen-Workshop zur Validierung und gemeinsamen Weiterentwicklung der Ergebnisse.

Die Ergebnisse aus diesen methodischen Bausteinen wurden in verschiedenen Disseminationsformaten aufbereitet, die unterschiedliche Zielgruppen adressieren:

- Der wissenschaftliche Literaturbericht beinhaltet den internationalen Forschungsstand, bietet Wissenschaftler*innen und der interessierten Fachöffentlichkeit eine fundierte Übersicht zu Wirkung und Einsatzmöglichkeiten von Anreizen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und stärkt damit die Diskussion innerhalb der Forschungsgemeinschaft.
- Das Factsheet stellt internationale Praxisbeispiele zum Einsatz von Anreizen vor und hebt Rahmenbedingungen sowie Erfolgsfaktoren hervor. Es richtet sich gezielt an kommunale Mobilitätsmanager*innen, an die kommunale Verkehrspolitik und soll diesen Zielgruppen Impulse und Anregungen für eigene Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität geben.
- Das Scrolltelling greift insbesondere die im Factsheet vorgestellten Beispiele auf, vermittelt die zentralen Ideen und Erkenntnisse hinter den internationalen Best Practices und stellt diese in ansprechender, visueller Form dar.
- Das internationale Webinar bot die Möglichkeit, Ergebnisse interaktiv zu präsentieren. Es richtete sich insbesondere an Vertreter*innen aus Kommunen und Fachpraxis, die so niedrigschwellig und ortsunabhängig eingebunden werden konnten.

- ▶ Ebenso wie das Webinar dienten die Ergebnispräsentationen für Städtenetzwerke dazu, die Projektergebnisse kompakt in bestehende Netzwerke einzuspeisen und so den internationalen Austausch zu fördern.
- ▶ Die Navigationshilfe übersetzt die Forschungsergebnisse in ein praxisorientiertes Werkzeug. Sie unterstützt kommunale Entscheidungsträger*innen und Praktiker*innen dabei, Anreize von der Problemdefinition bis hin zur konkreten Ausgestaltung systematisch zu planen und umzusetzen.
- ▶ Die Fachbroschüre fasst schließlich alle Ergebnisse in komprimierter, zielgruppengerechter Aufbereitung zusammen, mit dem Ziel eine breite, auch nicht-wissenschaftliche Öffentlichkeit erreichen und so das Thema über die Fachkreise hinaus bekannt machen.
- ▶ Den Abschluss bildete eine Online-Abschlusskonferenz, in der die zentralen Projektergebnisse und -produkte neben Beispielen von Anreizen aus der kommunalen Praxis vorgestellt wurden.

Damit verfolgte das Forschungsvorhaben nicht nur das Ziel, neue wissenschaftliche Erkenntnisse zu gewinnen, sondern auch – von kompakten Überblicken bis hin zu vertiefenden Analysen – vielfältige Zugänge zu den Ergebnissen zu schaffen, und so Kommunen, Fachöffentlichkeit und interessierte Bürger*innen gleichermaßen zu erreichen.

Alle Disseminationsformate werden im Folgenden in Form von Textboxen dargestellt, um den Transfer von wissenschaftlicher Erkenntnis in die Praxis anschaulich zu verdeutlichen.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Anreize verstehen – systematische Literaturanalyse

Die erste zentrale Säule des Vorhabens bestand darin, den aktuellen Forschungsstand zu Anreizen für nachhaltiges Mobilitätsverhalten umfassend und systematisch zu erfassen. Ziel dieses Arbeitsschritts war es, vorhandenes Wissen zu bündeln, Forschungslücken zu identifizieren und damit eine fundierte Grundlage für die weiteren empirischen Schritte im Forschungsvorhaben zu schaffen.

Für die Literatursichtung wurde das international etablierte PRISMA-Verfahren herangezogen, das die transparente und nachvollziehbare Auswahl sowie Auswertung wissenschaftlicher Publikationen ermöglicht (Page et al., 2021). Der methodische Vorteil dieses Vorgehens liegt darin, dass sowohl die Breite als auch die Qualität der Forschungslage sichtbar gemacht und Verzerrungen durch selektive Auswahl weitgehend vermieden werden.

Im ersten Schritt wurden thematische Kategorien für die Recherche definiert. Im Mittelpunkt standen drei Dimensionen: Formen von Anreizen (materiell, immateriell, spielerisch), Verkehrsarten (z. B. Pkw, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowie Nachhaltigkeitsdimensionen (z. B. Emissionsreduktion, Umweltfreundlichkeit). Für jede dieser Dimensionen wurden deutsche und englische Suchbegriffe entwickelt und miteinander kombiniert.

Die Recherche erfolgte anschließend in einschlägigen wissenschaftlichen Datenbanken (u. a. Google Scholar, JSTOR, Scopus, SpringerLink) sowie in praxisnahen Datenbanken relevanter Institutionen wie des Umweltbundesamts, der Bundesanstalt für Straßenwesen oder des Deutschen Instituts für Urbanistik. Ziel war es, sowohl wissenschaftliche Publikationen als auch Ergebnisse aus angewandten Forschungsprojekten und Praxiserprobungen einzubeziehen.

Die erste Auswertung erbrachte knapp 300 potenziell relevante Studien. Diese wurden nach festgelegten Einschluss- und Ausschlusskriterien gesichtet: Eingeschlossen wurden begutachtete Fachartikel, Dissertationen und fachbezogene Forschungsberichte, die Anreizmaßnahmen im kommunalen Kontext untersuchten. Ausgeschlossen wurden dagegen Instrumente auf Ebene von Bundes- oder EU-Politik (z. B. Kaufprämien für Elektroautos, Kfz-Steuer), ebenso wie unternehmensinterne Anreize im betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Nach diesem Screening blieben 93 Studien übrig, die in die vertiefte Volltextanalyse eingingen. Um blinde Flecken zu vermeiden – etwa bei Praxisbeispielen zu Tarifstrukturen oder Parkraumbewirtschaftung – wurde die PRISMA-Sichtung zusätzlich durch eine selektive Internetrecherche sowie ein Schneeballverfahren ergänzt, das weitere Publikationen über Literaturverzeichnisse identifizierte (Jalali & Wohlin, 2012). Die ausgewählten Studien wurden systematisch nach Kerninformationen ausgewertet (z. B. Verkehrsart, Anreizform, Maßnahme, empirische Wirkung). Die Erkenntnisse der systematischen Literaturanalyse wurden in Form eines Forschungsberichts disseminiert.

Forschungsbericht

Anreize zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Stand der Forschung zu Wirkung und Einsatzmöglichkeiten materieller, immaterieller und spielerischer Anreize

Der Bericht fasst den internationalen Forschungsstand zu Anreizen im Mobilitätsbereich systematisch zusammen und zeigt auf, welche Arten von Anreizen (materielle, immaterielle, spielerische) in der Forschung behandelt werden, in welchen Mobilitätskontexten sie untersucht wurden und welche Wirkungen empirisch nachweisbar sind. Ziel ist es, der wissenschaftlichen und wissenschaftsnahen Fachöffentlichkeit eine fundierte, transparente Übersicht bereitzustellen, die sowohl als Referenz für die weitere Forschung als auch als Grundlage für politische und planerische Diskussionen genutzt werden kann.

2.2 Von guten Beispielen lernen: Interviews und Best Practice-Analyse

Um die Wirkung von Anreizmaßnahmen in der kommunalen Praxis zu verstehen, wurde im Forschungsvorhaben eine qualitative Untersuchung internationaler Fallbeispiele durchgeführt. Ziel dieses Arbeitsschritts war es, aus praktischen Erfahrungen zu lernen: Welche Ansätze haben sich in der Umsetzung bewährt? Welche Hindernisse traten auf? Und unter welchen Rahmenbedingungen können Anreize einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten?

Die Auswahl der Fallbeispiele erfolgte systematisch auf Grundlage einer zuvor erstellten Projektsammlung und deren Kategorisierung. Für jedes Fallbeispiel wurden verschiedene Dimensionen erfasst, darunter die Art des Anreizes (materiell, immateriell, spielerisch), der Verkehrs- bzw. Mobilitätskontext (z. B. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Reduktion von Pkw-Nutzung) sowie die räumliche Ausdehnung (kommunale, überregionale, nationale Ebene). Auf dieser Basis wurden zwölf besonders innovative und für die kommunale Praxis relevante Projekte ausgewählt, die unterschiedliche Ansätze und Rahmenbedingungen abbilden.

Insgesamt wurden zwölf qualitative Expert*innen-Interviews mit Vertreter*innen der jeweiligen Projekte durchgeführt. Die Gespräche dauerten jeweils 1 Stunde und fanden zwischen Juni und August 2023 online über MS Teams statt. Grundlage für das Gespräch war ein semi-strukturierter Leitfaden, der Vergleichbarkeit zwischen den Fällen ermöglichte, gleichzeitig, aber genügend Raum für spezifische Erfahrungen ließ. Geführt wurden Interviews mit folgenden Projekten:

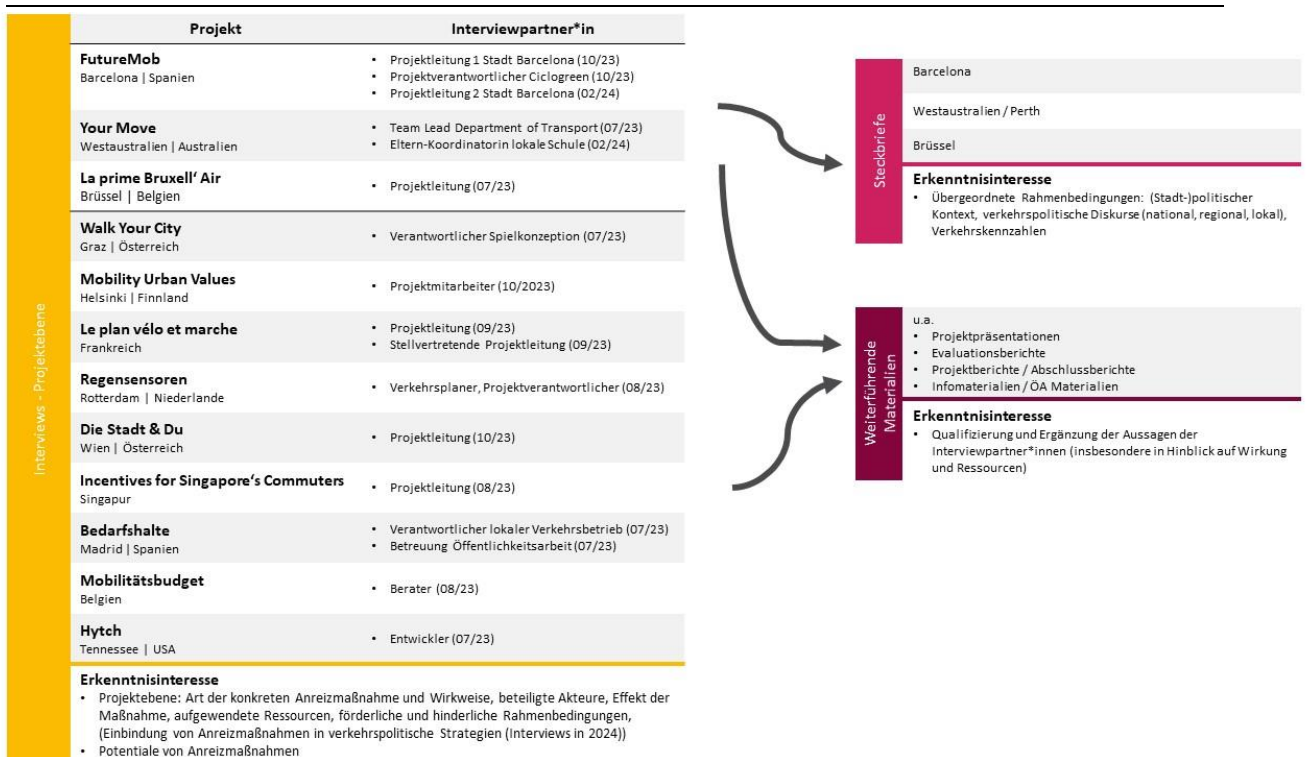
- ▶ Hytch Rewards (USA)
- ▶ Brussel'Air Premium (Belgien)
- ▶ Demand Bus Stop (Spanien)
- ▶ Die Stadt & Du (Österreich)
- ▶ Futuremob (Spanien)
- ▶ INSINC (Singapur)
- ▶ Mobility Budget (Belgien)
- ▶ EMPOWER/MUV (Finnland)
- ▶ Plan Vélo (Frankreich)
- ▶ Rain Sensors (Niederlande)

- Walk Your City (Österreich)
- Your Move (Australien)

Die Interviews wurden protokolliert und anschließend systematisch ausgewertet. Ziel war es, über die Einzelfälle hinaus, Muster und übergreifende Erkenntnisse zu Erfolgsfaktoren und Hindernissen in der Planung und Umsetzung zu gewinnen. Dazu gehören etwa Erfolgsfaktoren wie politische Rückendeckung, der richtige Zeitpunkt, gute Kommunikation und sichtbare Belohnungen ebenso wie Hindernisse in Form von hohem Personalaufwand, technischer Komplexität oder rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Ergebnisse wurden inhaltlich verdichtet und thematisch gebündelt. Ein besonderer Fokus lag auf der Frage, wie sich Erfahrungen aus unterschiedlichen Kontexten auf deutsche Kommunen übertragen lassen.

Um aus den Fallbeispielen Aussagen zur allgemeinen Umsetzungsperspektive, strukturellen und projektspezifischen Voraussetzungen sowie den Potenzialen von Anreizen im Mobilitätsbereich ableiten zu können, wurde anschließend eine vertiefte qualitative Analyse durchgeführt. Für diese wurden sowohl die bisherigen Projektergebnisse berücksichtigt, als auch weiterführende Materialien wie zum Beispiel Evaluationsberichte der untersuchten Anreizprojekte ausgewertet und Informationen zu den Umsetzungskontexten recherchiert. Vertiefende qualitative Interviews mit Projektverantwortlichen und Wissenschaftler*innen ermöglichten es außerdem, die politischen, regulatorischen und kulturellen Rahmenbedingungen der Projekte sowie ihre Einordnung in übergeordnete verkehrspolitische Zielsetzungen zu beleuchten.

Abbildung 1: Materialien – Projektebene



Quelle: eigene Darstellung, Difu.

Abbildung 2: Materialien – Übergeordnete Perspektive

Interviews – Übergeordnete Perspektive	Institution	Interviewpartner*in
	EIT Urban Mobility	• Innovation Advisory Officer (02/24)
	University of Copenhagen	• Professorin Verhaltensökonomie (04/24)
	University of Leeds	• Professorin am Lehrstuhl für Technologien und Informatik (04/24)
	University of Applied Science and Arts of Southern Switzerland	• Senior Researcher (04/24)
Literatur	Erkenntnisinteresse	
	• Vergleichende Perspektive: Förderliche und hinderliche Kontexte für die Umsetzung von Anreizmaßnahmen, Einbindung in übergeordnete Strategien • Potentiale von Anreizmaßnahmen	
	Erkenntnisinteresse	
	• u.a. • Peer Reviewed Article • Handlungsleitfäden • Abschlussberichte internationaler Projekte • Studienarbeiten	
	Erkenntnisinteresse	
	• Übergeordnete Rahmenbedingungen • Akteurskonstellationen	

Quelle: eigene Darstellung, Difu.

Ziel dieses Methodenmixes war es, die Umsetzungsoptionen von Anreizen in der kommunalen Praxis entlang zentraler Treiber und Barrieren zu identifizieren. Dabei zeigte sich jedoch, dass Anreize überwiegend projekt- und ortsspezifisch entwickelt und umgesetzt werden. Verallgemeinerbare Aussagen lassen sich daher nur eingeschränkt treffen und beziehen sich meist auf übergeordnete, eher generische Faktoren mit begrenzter Aussagekraft.

Vor diesem Hintergrund zielte die Dissemination darauf ab, für eben diese Vielfalt zu sensibilisieren und sie als Potenzial für die Entwicklung passgenauer Anreize in der kommunalen Praxis sichtbar zu machen. Die Erkenntnisse der Best Practice-Analyse wurden dafür in einem Factsheet, einem Scrollytelling und einem Webinar aufbereitet.

Factsheet

Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Erfahrungen aus der Praxis zum Einsatz materieller, immaterieller und spielerischer Anreize

Das Factsheet stellt ausgewählte internationale Beispiele vor, beschreibt ihre Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren und zieht praxisorientierte Schlussfolgerungen. Zielgruppe sind Mobilitätsmanager*innen, die kommunale Verkehrspolitik und auch die Bundespolitik. Ihnen soll ein kompakter Überblick über erprobte Anreizmaßnahmen geboten und Anregungen für eigene Initiativen vermittelt werden.

Scrollytelling

Now to something completely different: Anreize für ein anderes Mobilitätsverhalten

Von Australien über Singapur und Florenz nach Marburg: Entlang von zwölf Beispielen wird den Interessierten aufgezeigt, wie Anreize konkret in der kommunalen Praxis aussehen können. Von zeitlich und räumlich begrenzten Projekten zur Förderung des Radverkehrs bis hin zu langfristigen Programmen der Mobilitätsbildung wird so die Vielfalt möglicher Umsetzungen aufgezeigt. Zu jedem Projekt werden konkrete Hinweise zur Umsetzung, den benötigten Ressourcen sowie der Wirkung (sofern innerhalb der Projekte erhoben) genannt. Niedrigschwellig und visuell ansprechend wird so eine breite Öffentlichkeit auf die Idee hinter den Anreizen aufmerksam.

Webinar

Beyond Push and Pull: Incentive Schemes to Promote Sustainable Mobility Behaviour

Im Sommer 2024 wurden die bis zu diesem Zeitpunkt erzielten zentralen Erkenntnisse des Projekts im Rahmen eines Webinars präsentiert. Ziel der Veranstaltung war es, anhand von drei internationalen Best Practice-Beispielen gemeinsam mit kommunalen Akteur*innen das Potenzial von Anreizen in der kommunalen Praxis zu reflektieren und deren Einordnung im Kontext weiterer lokaler Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes zu diskutieren. Die inhaltliche Gestaltung des Webinars umfasste eine einführende Darstellung der Motivation zur Auseinandersetzung mit Anreizen durch die Auftraggebenden, einen theoretischen Beitrag zu Wirkmechanismen von Anreizen durch die Auftragnehmenden sowie einen abschließenden Vortrag mit Ergebnissen eines europäischen Projekts, der die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Implementierung von Anreizen beleuchtete.

2.3 Umsetzungsperspektiven eröffnen: Expert*innen-Workshop und Entwicklung von Empfehlungen

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus Literaturrecherche und Best Practice-Analyse wurde ein Expert*innen-Workshop durchgeführt, um konkrete Umsetzungsperspektiven für Kommunen abzuleiten. Kommunen sind zentrale Akteure bei Planung, Umsetzung und womöglich auch der Verstetigung von Anreizen. Im Projektverlauf zeigte sich, dass ihre Handlungskompetenz der entscheidende Ansatzpunkt für wirksame Anreize ist.

Ziel des Workshops war es, zentrale Ergebnisse gemeinsam mit Vertreter*innen aus Praxis, Beratung und Wissenschaft zu validieren und zu schärfen. Im Vordergrund stand dabei weniger die Ableitung allgemeiner Erfolgsfaktoren als vielmehr die Entwicklung einer praxisnahen Navigationshilfe, die Kommunen bei der Planung und Umsetzung eigener Anreizmaßnahmen unterstützt.

Ausgehend der hohen Kontextspezifität von Anreizen ließen sich nur wenig übertragbare Rahmenbedingungen identifizieren, die über bekannte Erfolgsfaktoren von Mobilitätsprojekten hinausgehen – etwa ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen oder politische Unterstützung.

Anstelle klassischer Empfehlungen entstand daher im engen Austausch mit Praxisakteur*innen eine Navigationshilfe, die die relevanten Planungsschritte systematisch darstellt und mit Reflexionsfragen zu Zielen, lokalen Bedingungen und verfügbaren Ressourcen ergänzt. Sie wurde in einem iterativen Verfahren entwickelt, in dem zunächst Arbeitsthesen zum Einsatz von Anreizen in der kommunalen Praxis sowie zu förderlichen und hinderlichen Rahmenbedingungen formuliert und anschließend in einem Workshop mit Vertreter*innen aus

kommunaler Praxis, Beratung und Forschung diskutiert wurden. Diese Diskussion verdeutlichte insbesondere die große Bandbreite der Einsatzformen von Anreizen in der kommunalen Praxis, ein Befund, der in der finalen Ausgestaltung der Navigationshilfe aufgegriffen wurde.

Zum Ende des Forschungsvorhabens wurden zuletzt alle wesentlichen Erkenntnisse aus der Literatursauswertung, den Fallstudien und dem Expert*innen-Workshop in einer praxisorientierten Fachbroschüre zusammengeführt. Sie richtet sich an Kommunen, politische Entscheidungsträger*innen, Fachakteur*innen oder auch die interessierte Fachöffentlichkeit, die sich über Mobilitätsverhalten und die Möglichkeiten und Grenzen von Anreizen informieren möchten.

Navigationshilfe

Impulse für Veränderung – Anreize für ein zukunftsfähiges Mobilitätsverhalten. Eine Navigationshilfe für Kommunen, die Mobilitätsverhalten gezielt verändern wollen

Entlang von sieben konkreten Schritten ermöglicht die Navigationshilfe Kommunen, den für ihre spezifische Situation geeigneten Anreiz zu erarbeiten. Die einzelnen Schritte orientieren sich dabei an den zentralen Aspekten, die bei der Konzeption des Anreizes durch die Kommunen zu berücksichtigen sind. Vertiefende Reflexionsfragen zu den einzelnen Schritten ermöglichen es, die Anreize flexibel an die jeweiligen Bedingungen vor Ort anzupassen.

Fachbroschüre

Was Menschen bewegt – Anreize für nachhaltige Mobilität. Verhalten verstehen, wirksame Anreize setzen

Die Fachbroschüre führt praxisnah in das Thema der Anreizgestaltung im Kontext nachhaltiger Mobilität ein. Sie zeigt, warum Anreize ein wirkungsvolles Instrument zur Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens sind, und veranschaulicht, wie sie wirken, wann sie sinnvoll eingesetzt werden können und welche Erfolgsfaktoren entscheidend sind. Anhand aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse und internationaler Praxisbeispiele erläutert die Broschüre drei unterschiedliche Anreiztypen und zeigt, wie diese gezielt kombiniert werden können, um Motivation zu fördern, Routinen aufzubrechen und neue Handlungsspielräume zu schaffen. Ein eigenes Kapitel fasst Erfolgsfaktoren für die Umsetzung in Kommunen zusammen: von der klaren Zieldefinition über passgenaue Kommunikation bis zur Wirkungsmessung. Die Broschüre richtet sich an Kommunen, politische Entscheidungsträger*innen und Fachakteur*innen, die nachhaltige Mobilität durch positive Impulse voranbringen wollen.

2.4 Austausch fördern: Austausch über Städtenetzwerke

Neben der wissenschaftlichen Aufarbeitung und der direkten Ansprache von Kommunen war es ein zentrales Anliegen des Forschungsvorhabens, die Ergebnisse auch in größere Fach- und Praxisnetzwerke einzuspeisen. Mit diesem Arbeitsschritt soll ein internationaler Erfahrungsaustausch angestoßen und die Projektergebnisse einer breiteren Gruppe kommunaler Entscheidungsträger*innen, Fachleute und politischer Akteure zugänglich gemacht werden. Städte- und Akteursnetzwerke boten hierfür eine besonders geeignete Plattform, da sie bestehende Kontakte bündeln und die Verbreitung von Erkenntnissen über nationale Grenzen hinweg erleichtern.

Hierzu wurden relevante Städtenetzwerke sowie Netzwerke öffentlicher und privater Akteure identifiziert, die einen thematischen Fokus auf die Förderung nachhaltiger (städtischer)

Mobilität legen bzw. verwandte Querschnittsthemen (z.B. Nachhaltigkeit, Smart City) bearbeiten, in denen Mobilität explizit als Teilaspekt aufgeführt wird. Eine tabellarische Übersicht der recherchierten Netzwerke mit Hinweis auf relevante Austausch- und Vernetzungsmöglichkeiten sowie potenzielle Anknüpfungspunkte zum bearbeiteten Projekt (sofern eindeutig zu identifizieren) findet sich in Anhang 0.

3 Zusammenfassung und Reflexion der Ergebnisse

3.1 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Das Forschungsvorhaben hat gezeigt, dass Anreize im Mobilitätsbereich ein vielseitiges, zugleich stark kontextabhängiges Instrument sind. Ihr Potenzial liegt vor allem darin, bestehende Angebote sichtbarer zu machen, Motivation zu erzeugen und kurzfristige Impulse für Verhaltensänderungen zu setzen. Wirksam werden Anreize insbesondere dann, wenn sie in ein übergeordnetes Maßnahmenbündel eingebettet sind und bestehende Strukturen unterstützen, anstatt sie zu ersetzen.

3.1.1 Definition und Typen von Anreizen

Im Projekt wurde die Definition von Beyer (1990) zugrunde gelegt, nach der Anreize als externe, verhaltensaushösende Impulse verstanden werden, die Menschen zu einem bestimmten Verhalten motivieren können. Diese Definition erwies sich als hilfreich, um die Wirkmechanismen von Anreizen zu erfassen. In der kommunalen Praxis zeigte sich jedoch, dass die analytische Unterscheidung zwischen materiellen, immateriellen und spielerischen Anreizen weniger relevant ist als ihre jeweilige Funktion: ob sie Aufmerksamkeit schaffen, Motivation fördern oder Zugangshürden abbauen. Viele erfolgreiche Maßnahmen kombinieren mehrere Elemente, etwa finanzielle Belohnungen, Gamification-Ansätze und Feedbackinstrumente

3.1.2 Funktion von Anreizen in der kommunalen Praxis

Anreize erfüllen in erster Linie eine aktivierende Funktion. Sie senken Hemmschwellen, wecken Neugier und regen dazu an, neue Mobilitätsformen auszuprobieren. Im Verhältnis zu langfristigen Strategien – etwa Verkehrsentwicklungsplänen oder Klimazielen – haben sie eine unterstützende Rolle. Sie können bestehende Infrastrukturmaßnahmen, Regulierungen und Kommunikationsstrategien ergänzen und deren Wirkung verstärken, indem sie nachhaltige Mobilitätsangebote sichtbar und erlebbar machen.

In der Summe lässt sich also feststellen, dass Anreize in der Regel als alleinstehenden Instrumente nicht geeignet sind, um ein verkehrliches Problem zu lösen, sondern Bausteine in einem strategischen Gesamtkonzept darstellen.

3.1.3 Wirkung und Grenzen von Anreizen

Empirische Analysen belegen, dass materielle Anreize häufig kurzfristig stark wirken, während immaterielle und spielerische Ansätze eher indirekt über Motivation, Akzeptanz und Lernprozesse greifen. Allgemeingöltige Aussagen über die Wirksamkeit lassen sich jedoch kaum treffen, da Effekte stark von lokalen Rahmenbedingungen abhängen. Voraussetzung für eine nachhaltige Wirkung ist das Vorhandensein attraktiver Alternativen im Umweltverbund, auf die Anreize gezielt aufbauen können. Nationale Fehlanreize – etwa steuerliche Begünstigungen des Pkw-Verkehrs – schränken die Handlungsspielräume der Kommunen zusätzlich ein.

3.1.4 Räumliche und kontextuelle Sensitivität

Ein zentrales Ergebnis ist die hohe räumliche und kontextuelle Sensitivität von Anreizen. Sie müssen an Zielgruppen, vorhandene Angebote und Alltagsrealitäten angepasst werden. Wenn beispielsweise Kapazitäten oder Kenntnisse zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel fehlen, sollte ein Anreiz zunächst darauf abzielen, diese aufzubauen, beispielsweise über Radfahrtrainings oder Mobilitätsberatungen. Ebenso gilt es für Kommunen zu berücksichtigen,

welche Angebote konkret angereizt werden können und sollen. Ziel ist nicht die Entwicklung eines universellen Instruments für alle Problemlagen, sondern passgenaue Lösungen für unterschiedliche lokale Bedingungen.

3.1.5 Evaluation und Lernprozesse

Die Wirkungsmessung ist für die Weiterentwicklung von Anreizmaßnahmen zentral – sowohl zur internen Steuerung als auch als Legitimationsgrundlage gegenüber Entscheidungsträger*innen. Eine Evaluation ist jedoch stets mit personellen und finanziellen Aufwänden verbunden, die nicht in allen Projekten abgebildet werden können. Daher sollte bereits zu Beginn eines Projekts festgelegt werden, was unter „Wirkung“ verstanden wird, welche Daten zur Erhebung erforderlich sind und ob diese gegebenenfalls im Zusammenhang mit anderen Vorhaben erfasst werden können.

Für ein umfassendes Wirkungsverständnis sollten quantitative Kennzahlen (z. B. Teilnehmendenzahlen, Verkehrsverlagerung) durch qualitative Dimensionen ergänzt werden – etwa Akzeptanz, Lerneffekte oder institutionelle Erfahrungen. Da viele Anreizmaßnahmen experimentellen Charakter haben, empfiehlt sich neben der Wirkungsevaluation auch eine Prozessevaluation, um Hindernisse, Anpassungen und Lernschritte zu dokumentieren. Der systematische Erfahrungsaustausch zwischen Kommunen trägt entscheidend dazu bei, institutionelles Lernen zu fördern und erfolgreiche Ansätze weiterzugeben.

3.1.6 Institutionelle Verankerung

Die Entwicklung und Umsetzung von Anreizen ist eine Querschnittsaufgabe innerhalb der Kommunalverwaltung. Neben Verkehrs- und Stadtplanung sind häufig auch Umwelt, Kommunikation, Bildung oder Mobilitätsberatung beteiligt. Bislang werden Anreize jedoch selten als eigenständiges Handlungsfeld betrachtet. Erfolgreiche Beispiele zeigen, dass insbesondere die frühzeitige Integration in Planungsprozessen sowie klare Zuständigkeiten und ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen entscheidend sind, um die Maßnahme langfristig zu verankern.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Anreize dann am wirksamsten sind, wenn sie lokale Gegebenheiten berücksichtigen, bestehende Maßnahmen ergänzen und strategisch in kommunale Planungsprozesse eingebunden sind.

Diese Erkenntnisse bilden die Grundlage für die nachfolgende Reflexion und Einordnung der Ergebnisse in den Kontext aktueller verkehrspolitischer Entwicklungen.

3.2 Reflexion und Einordnung der Ergebnisse

3.2.1 Anreize im Kontext aktueller Verkehrspolitik und kommunaler Praxis

Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens zeigen, dass Anreize im Kontext der Verkehrswende eine ergänzende, aber strategisch bedeutsame Funktion einnehmen. Während Infrastrukturinvestitionen und ordnungspolitische Eingriffe die zentralen strukturellen Voraussetzungen für klimafreundliche Mobilität schaffen, adressieren Anreize unmittelbar das individuelle Verhalten. Sie setzen dort an, wo Routinen und Gewohnheiten den Umstieg erschweren, selbst wenn attraktive Angebote im Umweltverbund bereits bestehen. Anreize schließen somit eine Lücke zwischen strukturellen Maßnahmen und tatsächlicher Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote.

Für die kommunale Praxis folgt daraus, dass Anreize in Planungsprozesse eingebunden werden sollten. Bislang gelten sie vielerorts als experimentelle Ergänzung, doch ihre Wirksamkeit hängt entscheidend von einer angemessenen institutionellen Verankerung ab. Kommunen benötigen flexible Verfahren, die Raum für explorative Ansätze lassen, gleichzeitig, aber strategische Ziele, etwa aus Klimaschutz- oder Mobilitätskonzepten, einbinden. Erfolgreiche Projekte zeigen, dass ein solcher Policy-Mix aus Infrastruktur, Regulierung, Information und Anreizen besonders wirksam ist, weil er strukturelle und verhaltensbezogene Ebenen verbindet.

Die Reflexion der Forschungsergebnisse bestätigt damit die in der internationalen Literatur diskutierte Bedeutung von Verhaltenstransformation als integralen Bestandteil nachhaltiger Verkehrspolitik (vgl. Banister (2008) und Marsden & Reardon (2017)). Anreize sind dabei kein Ersatz für klassische Instrumente, sondern verstärken deren Wirkung, indem sie Mobilität erfahrbar und sichtbar machen und positiv besetzen. Zugleich verdeutlichen die Praxisbeispiele, dass Anreize auch eigenständig wirken können, wenn sie klar auf ein spezifisches Ziel ausgerichtet, niedrigschwellig zugänglich und kommunikativ gut eingebettet sind.

Vor diesem Hintergrund sollte ihre Wirksamkeit nicht ausschließlich im Zusammenspiel mit anderen Instrumenten betrachtet, sondern auch ihr eigenständiges Potenzial anerkannt werden. Entscheidend ist dabei, dass Anreize – ob allein stehend oder kombiniert – zielgerichtet und kohärent in ein stimmiges Gesamtinstrumentarium integriert werden, das unterschiedliche Ansatzpunkte für Verhaltensänderungen miteinander verbindet:

- ▶ Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Ausbau von Radwegen, ÖPNV-Angeboten) schaffen die physischen Voraussetzungen.
- ▶ Regulative Maßnahmen (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Tempolimits) setzen Rahmenbedingungen.
- ▶ Informations- und Kommunikationsmaßnahmen schaffen Bewusstsein und Transparenz.
- ▶ Anreize schließlich sorgen dafür, dass diese Angebote sichtbar, erlebbar und attraktiv werden.

3.2.2 Beitrag des Forschungsvorhabens

Das Projekt leistet einen wichtigen Beitrag zur Systematisierung des bislang fragmentierten Wissens über Anreizmaßnahmen im Mobilitätsbereich. Es zeigt auf, wie vielfältig Anreize in der kommunalen Praxis gestaltet werden und welche institutionellen und kontextuellen Faktoren ihre Wirkung bestimmen. Durch die Kombination von Literaturanalyse, internationalen Fallstudien und Expertenwissen wurde ein empirisch fundiertes Verständnis darüber geschaffen, welche Rahmenbedingungen erfolgreiche Anreize begünstigen und wie Kommunen diese in eigene Strategien integrieren können. Mit der Navigationshilfe steht erstmals ein praxisnahes Instrument zur Verfügung, das kommunale Akteure bei der Konzeption, Umsetzung und Evaluation eigener Projekte unterstützt.

3.2.3 Offene Fragen und weiterer Forschungsbedarf

Gleichzeitig macht das Forschungsvorhaben deutlich, dass zentrale Fragen noch offen sind:

- ▶ Wie können kurzfristige Impulse in dauerhafte Routinen überführt werden?
- ▶ Welche Kombinationen positiver und negativer Anreize wirken besonders effektiv?

- ▶ Wie lassen sich digitale, spielerische und soziale Formate nutzen, um neue Zielgruppen zu erreichen?
- ▶ Wie kann die Wirkung von Anreizen, auch im Zusammenspiel mit anderen Instrumenten, langfristig und vergleichbar evaluiert werden?

Weitere Forschung sollte diese Fragen empirisch vertiefen und zugleich die Wechselwirkungen zwischen individuellen Verhaltensänderungen und strukturellen Rahmenbedingungen stärker in den Blick nehmen.

3.2.4 Grenzen des Forschungsvorhabens und methodische Einschränkungen

Einige der untersuchten Anreizprojekte sind durch geringe Teilnehmerzahlen, kurze Laufzeiten oder limitierte Evaluationsressourcen geprägt. Entsprechend lassen sich kausale Wirkungszusammenhänge nur eingeschränkt nachweisen. Das Vorhaben ist dem begegnet, indem es die Vielfalt der Umsetzungsoptionen in den Vordergrund stellte und auf die Notwendigkeit einer offenen Wirkungsmessung hinwies, die neben quantitativen Indikatoren auch qualitative Erfahrungen und Prozessevaluationen berücksichtigt (vgl. Stern et al., 2016).

Insgesamt verdeutlicht das Forschungsvorhaben, dass die Mobilitätswende nicht allein durch technische Innovationen und Infrastrukturinvestitionen erreicht werden kann. Entscheidend ist die gezielte Förderung von Verhaltensänderungen und gesellschaftlicher Akzeptanz für nachhaltige Mobilitätsformen. Anreize können hierzu einen zentralen Beitrag leisten – vorausgesetzt, sie werden kontextspezifisch gestaltet, evidenzbasiert evaluiert und strategisch in kommunale Planungsprozesse eingebettet. Damit fungieren sie als Bindeglied zwischen struktureller Veränderung und individuellem Handeln und als Impulsgeber für eine lernende, zukunftsfähige Mobilitätspolitik.

4 Fazit und Ausblick

Das Forschungsvorhaben hat gezeigt, dass Anreize ein wirkungsvolles, zugleich aber kontextabhängiges Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität sind. Ihr besonderer Wert liegt darin, Menschen zum Ausprobieren neuer Mobilitätsformen zu motivieren und bestehende Angebote des Umweltverbunds stärker zu nutzen. Anreize schließen damit eine zentrale Lücke zwischen strukturellen Maßnahmen und individuellem Verhalten. Sie sind weder Ersatz für Infrastrukturinvestitionen oder ordnungspolitische Vorgaben noch bloß ergänzende Maßnahmen: Sie übersetzen strategische Ziele in konkrete Impulse und fördern Verhaltensänderungen im Alltag.

Für die kommunale Praxis ergibt sich daraus, dass Anreize nicht als isolierte Einzelmaßnahmen verstanden werden sollten, sondern als Bestandteil von Mobilitätsstrategien. Entscheidend für ihre Wirksamkeit sind eine frühzeitige Einbindung in Planungsprozesse, klare Zuständigkeiten und ausreichende Ressourcen. Kommunen profitieren von flexiblen Rahmenbedingungen, die Experimentierräume eröffnen und gleichzeitig eine strategische Verankerung ermöglichen. Austauschplattformen und Netzwerke tragen dazu bei, erfolgreiche Ansätze sichtbar zu machen und institutionelles Lernen zu fördern.

Mit der im Projekt entwickelten Navigationshilfe steht Kommunen erstmals ein praxisorientiertes Instrument zur Verfügung, das sie Schritt für Schritt bei der Konzeption, Umsetzung und Evaluation eigener Anreizmaßnahmen unterstützt. Ergänzend bietet die systematische Aufbereitung internationaler Praxisbeispiele wertvolle Anknüpfungspunkte, um erfolgreiche Ansätze auf lokale Bedingungen zu übertragen. Damit leistet das Projekt einen konkreten Beitrag zur Professionalisierung kommunaler Mobilitätsplanung und zur Stärkung verhaltensbezogener Ansätze im Policy-Mix der Verkehrswende.

Auch auf Bundesebene können Anreize Impulse setzen – etwa durch Förderprogramme, die den kommunalen Handlungsspielraum erweitern oder die Erprobung innovativer Formate unterstützen. Voraussetzung für eine breitere Anwendung ist jedoch, dass bestehende Fehlanreize, das Dienstwagenprivileg sei hier exemplarisch genannt, konsequent abgebaut werden. Nur so kann der Beitrag kommunaler Anreizstrategien zur Verkehrswende voll wirksam werden.

Mit Blick auf Forschung und Weiterentwicklung bleibt ein erheblicher Erkenntnisbedarf: Die langfristige Wirkung von Anreizen, ihre Kombination mit restriktiven Maßnahmen sowie die Rolle digitaler und spielerischer Formate bei der Ansprache neuer Zielgruppen sollten vertieft untersucht werden. Ebenso wichtig ist der Aufbau belastbarer Evaluationsdaten, um den Erfolg von Maßnahmen systematisch zu bewerten und evidenzbasiertes Lernen zu ermöglichen.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Mobilitätswende nicht allein durch technische Innovationen und Infrastrukturinvestitionen erreicht werden kann. Entscheidend ist eine Mobilitätspolitik, die Verhalten, Strukturen und Kommunikation gleichermaßen adressiert. Anreize leisten hierzu einen wichtigen Beitrag – als Bindeglied zwischen strategischer Planung und individuellem Handeln, als Lernfeld für Verwaltung und Politik und als Motor einer verhaltensorientierten, zukunftsfähigen Mobilitätspolitik.

5 Quellenverzeichnis

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J., & Skippon, S. (2014). *Sustainable travel towns: An evaluation of the longer term impacts*. Department for Transport.
- Expertenrat für Klimafragen. (2024). *Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2023: Prüfung und Bewertung der Emissionsdaten gemäß § 12 Abs. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz*. <https://www.expertenrat-klima.de>
- Follmer, R. (2025). *Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht* [Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001)]. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de>
- Hood, C., & Margetts, H. (2007). *The tools of government in the digital age*. Palgrave Macmillan.
- Jacob, K., de Graaf, L., & Wolff, F. (2016). *Instrumente der Umweltpolitik: Wirkung und Effizienz*. Springer VS.
- Jalali, S., & Wohlin, C. (2012). Systematic literature studies: Database searches vs. backward snowballing. In *Proceedings of the ACM-IEEE International Symposium on Empirical Software Engineering and Measurement (ESEM)*, 29–38. Lund, Sweden.
- Kuehnhans, J. (2018). Verhaltenswissenschaftliche Instrumente in der Umweltpolitik. *Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht*, 41(2), 123–146.
- Levi, S., Brückner, T., & Hagedorn, G. (2021). Akzeptanz kontroverser Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor. *Environmental Policy and Governance*, 31(4), 321–336.
- Marsden, G., & Reardon, L. (2017). Questions of governance: Rethinking the study of transportation policy. *Transportation Research Part A*, 101, 238–251.
- Michaelis, L. (2013). Self-regulation and voluntary agreements in environmental policy. *Ecological Economics*, 85, 19–29.
- Münsch, M., & Lell, O. (2023). *Anreize zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens: Zwischenbericht. Stand der Forschung zu Wirkung und Einsatzmöglichkeiten materieller, immaterieller und spielerischer Anreize*. ConPolicy GmbH im Auftrag des Umweltbundesamtes.
- Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht* [Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15)]. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
- Page, M. J., McKenzie, J. E., Bossuyt, P. M., Boutron, I., Hoffmann, T. C., Mulrow, C. D., et al. (2021). *The PRISMA 2020 statement: An updated guideline for reporting systematic reviews*. *BMJ*, 372, n71.
- Rohs, M., & Flore, A. (2022a). Kombination verhaltensbasierter und infrastruktureller Instrumente in der Verkehrspolitik. *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 80(3), 201–214.
- Schubert, K., & Klein, M. (2020). *Das Politiklexikon* (8. Aufl.). Dietz.
- Stern, P. C., Sovacool, B. K., & Dietz, T. (2016). Towards a science of climate and energy choices. *Nature Climate Change*, 6(6), 547–555.
- Umweltbundesamt (UBA) (2012). Anpassung an den Klimawandel: Hitze in der Stadt. [Autor*innen: Stefan Wittig, Bastian Schuchardt]. Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/anpassung-an-den-klimawandel-hitze-in-der-stadt>

Umweltbundesamt (UBA) (2023). Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen. [Autor*innen: Michael Hardinghaus, Rita Cyganski, Christian Wolf, Benjamin Heldt, Friederike Pfeifer, Wolfgang Bohle, Detlev Gündel].

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/29_08_2023_texte_121_2023_muv_abschlussbericht_final.pdf

Umweltbundesamt (UBA) (2025a). *Bausteine für einen klimaverträglichen Verkehr*. [Autor*innen: Manuel Hendzlik, Martin Lange, Philipp Hölting, Martin Lambrecht, Kilian Frey, Wolfram Calvet, Miriam Dross, Lukas Höhne, Juliane Bopst, Claudia Nobis, Martin Schmied & Katrin Dziekan].

Umweltbundesamt. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-bausteine_fuer_einen_klimavertraeglichen_verkehr_2025-03_0.pdf

Umweltbundesamt (UBA) (2025b). *Emissionen im*

Verkehr. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>

Umweltbundesamt (UBA) (2025c). *Klimaschutz im Verkehr*.

https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr?utm_source=chatgpt.com#undefined

Umweltbundesamt (UBA) (2025d). *Indikator: Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm*.

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-belastung-der-bevoelkerung-durch#die-wichtigsten-fakten>

Vermeir, I., & Verbeke, W. (2006). Sustainable food consumption: Exploring the consumer “attitude–behavioural intention” gap. *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, 19(2), 169–194.

A Anhang

Übersicht Städtenetzwerke

Tabelle 1: Internationale Städtenetzwerke im Themenfeld nachhaltige (städtische) Mobilität

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
CIVITAS	https://civitas.eu/	über 400 Mitgliedstädte europaweit	Nachhaltige und smarte städtische Mobilität	• CIVITAS Learning Centre: E-Kurse und Webinare • CIVITAS Urban Mobility Tool Inventory: Datenbank von über 200 Instrumenten und Methoden zur Maßnahmenplanung und -umsetzung • CIVITAS Replication and Development Programme: Peer-to-Peer Learning und Netzwerkaufbau	• Urban Mobility Days: zweijährliche Konferenz mit unterschiedlichen Schwerpunktthemen rund um nachhaltige Mobilitätslösungen; Zielgruppe: Entscheidungsträger*innen, kommunale Akteure, Wissenschaftler*innen, NGOs, Verkehrsplaner*innen • CIVITAS Winter Course / CIVITAS Summer Course: Erfahrungsaustausch, Kapazitätsaufbau; Zielgruppe: Expert*innen für urbane Mobilität, Studierende	Themenschwerpunkt des CIVITAS Learning Centre u.a. Verhaltensänderung Es können Lernmaterialien, Webinare o.ä. geteilt werden

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
					CIVITAS Deep Dive: Workshop-Reihe zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen	
POLIS	https://www.polisnetwork.eu/	89 europäische Städte/Regionen, 31 Partnerorganisationen (Forschungseinrichtungen, etc.)	Integrierte Mobilitätslösungen; Vernetzung zwischen städtischen / regionalen Akteuren; Dialogbrücke zwischen kommunalen Akteuren und weiteren Stakeholdern im Mobilitätsbereich	- Working Groups: Wissenstransfer und Austausch über Best Practices zu unterschiedlichsten Schwerpunktthemen - POLIS Papers: Diskussions- und Positionspapiere - POLIS Global Platform: weltweite Vernetzung	- POLIS conference: jährliche Konferenz zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen - POLIS Webinarreihen mit unterschiedlichen Schwerpunktthemen	
IMPACTS	https://impacts.org/	15 Großstädte (europaweit); Zielgruppe: Politik und Fachmitarbeiter*innen	Erfahrungsaustausch zu städtischer Mobilität		Jährliche Konferenz zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen	
City Club (gehört zu EIT Urban Mobility, s.u.)	https://www.eiturbanmobility.eu/city-club/	EIT Urban Mobility member cities	Plattform für Städte zur praktischen Umsetzung urbaner Mobilitätslösungen durch Austausch, Skalierung von Best Practices und Erprobung innovativer Ansätze			Barcelona Metropolitan Area und City of Barcelona sind Mitglieder

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
MobiliseY ourCity	https:// www.mobiliseyourcity.net/	Rund 100 Partner, darunter 70 Städte und 15 Länder, vor allem aus dem Globalen Süden	Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität durch strategische, partizipative Planung und Projektvorbereitung zur Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrssysteme, insbesondere im Globalen Süden	• Webinare • SUMP toolkit • NUMP toolkit • Paratransit toolkit etc.		

Tabelle 2: Netzwerke öffentlicher und privater Akteure im Themenfeld nachhaltige (städtische) Mobilität

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
Slocat	https://slocat.net/	Über 90 Akteure aus Verkehrsverbänden, Wissenschaft, Regierungen, multilateralen Organisationen, NGOs, Stiftungen und Industrie	Förderung nachhaltiger, klimaschonender Mobilität durch Wissensaustausch, Kapazitätsaufbau und politische Einflussnahme im globalen Kontext	• Peer-Learning- und Kooperationsinitiativen • Capacity-Building-Programme • Advocacy-Kampagnen und Kommunikationsarbeit • Politikanalysen und Leitfäden • Toolkits, thematische Berichte und Issue Briefs		
National Association of City Transportation Officials (NACTO)	https://nacto.org/	98 große nordamerikanische Städte und Verkehrsbehörden	Vereinigung nordamerikanischer Städte und Verkehrsbehörden zum Austausch von Ideen, Erfahrungen und bewährten Verfahren sowie zur gemeinsamen Bearbeitung nationaler Verkehrsthemen	• Technische Unterstützung und Peer-to-Peer-Lernangebote • Street-Design-Workshops und virtuelle Design-Charrettes • Foren zum Austausch über Projekte, Feedback und gemeinsame Herausforderungen	• Designing Cities Conference (jährlich) • Cities for Cycling Road Shows	

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
TUMI Initiative	https://transformative-mobility.org/		Globale Initiative zur Unterstützung von Verkehrsprojekten und zur Befähigung politischer Entscheidungsträger, urbane Mobilität nachhaltig zu transformieren – basierend auf den drei Säulen Innovation, Wissen und Investitionen	- TUMI Knowledge Hub: - Webinare, - Trainings, - E-Learning, - Mobility Podcast		
EIT Urban Mobility	https://www.eiturbanmobility.eu/	250 Partnerorganisationen: Städte & Regionen, Large Enterprises, SMEs, Start-Ups, NGOs, Forschungseinrichtungen, Universitäten, EU-Institutionen, Nationale Regierungen	Förderung sicherer, zugänglicher und bezahlbarer Mobilität, Entlastung des Straßenverkehrs, Verbesserung der städtischen Infrastruktur und Luftqualität unter aktiver Einbindung der Bürger*innen zur nachhaltigen Sicherung hoher Lebensqualität	- Urban Mobility Courses: https://urbanmobilitycourses.eu/ - Publications: https://www.eiturbanmobility.eu/publications/?_sft_publications_tax=thought-leadership-studies - Mobility Innovation Marketplace: https://marketplace.eiturbanmobility.eu/	Mobility Talks: https://www.eiturbanmobility.eu/mobility-talks/	

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
KIC Urban Mobility (gehört zu EIT Urban Mobility)		Europaweites Forschungsnetzwerk: Konsortium aus 48 Partnern in 15 Ländern	Städte als Living Labs, um neue Mobilitätslösungen praxisnah zu erproben und Innovationen an realen Herausforderungen des städtischen Lebens zu testen			
Cities for Mobility	https://www.cities-for-mobility.net/	660 Mitglieder in 85 Ländern (188 Unternehmen, 322 Städten und Regionen, 63 Universitäten und Instituten sowie 89 NGOs)	Förderung nachhaltiger Mobilität; praktische Ausrichtung, Fokus auf Netzwerken, Entwicklung gemeinsamer Projektideen		International Cities for Mobility: Zweijährliche Vernetzungskonferenz in Stuttgart; Ziel: Erfahrungsaustausch, Entwicklung von gemeinsamen Projektideen; Zielgruppe: kommunale Akteure, Entscheidungsträger*innen, Wissenschaftler*	

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
					innen, Unternehmen	
World Smart Sustainable Cities Organization	https://we-gov.org/?ckattemp=1	215 Mitglieder: 163 lokale Regierungen, 35 Unternehmen, 16 weitere Institutionen	Förderung nachhaltiger Smart Cities durch digitale Technologien, sektorübergreifende Integration, Zugang zu Investitionen zur Verbesserung urbaner Dienste, Lebensqualität und Wirtschaft	Unterstützung lokaler Regierungen bei Planung und Umsetzung von Smart-City-Projekten	Matchmaking-Webinar-Serie „Solutions Meet Cities“ zur Vernetzung von Städten mit Lösungsanbietern im Bereich smarter Mobilität	
Transport Decarbonisation Alliance	http://tda-mobility.org/	Kooperation von Ländern, Städten/Regionen und Unternehmen	Förderung der Zusammenarbeit von Ländern, Städten/Regionen und Unternehmen („3Cs“) zur Beschleunigung der Verkehrsdekarbonisierung im Einklang mit den Pariser Klimazielen durch Advocacy, Wissensaustausch und Lernangebote	- TDA Knowledge Center: Blogbeiträge, Podcasts, Fireside-Chats, Präsentationen - Mitgliederbereich mit: - Communities of Interest (Entwicklung von Handlungsempfehlungen, Online-Kursen, Berichten) - Alliance Talks (Networking und Dialog) - TDA Academy Series (Peer-to-Peer-Learning)		

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
Global New Mobility Coalition	https://initiativeweforum.org/global-new-mobility-coalition/home	Teil des World Economic Forum Centre for Urban Transformation mit Stadt- und Wirtschaftsführer*innen sowie weiteren Stakeholdern	Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität durch öffentlich-private Zusammenarbeit sowie zur Nutzung neuer Technologien und Geschäftsmodelle zur Verbesserung von Lebensqualität und Verkehrsfluss	Exklusiver Mitgliederbereich über das World Economic Forum		
New Urban Mobility Alliance (NUMO)	https://www.wnu.mo.global/	Allianz aus Städten, NGOs, Unternehmen, Mobilitätsanbietern, Interessengruppen und weiteren Akteuren weltweit	Nutzung des Mobilitätswandels zur Lösung urbaner Herausforderungen wie sozialer Gerechtigkeit, Nachhaltigkeit, Zugänglichkeit und Arbeitsbedingungen durch Koordination von Aktionen, Investitionen und Werten einer globalen Gemeinschaft	eigene Publikationen		

Tabelle 3: Netzwerke mit breiterem thematischen Schwerpunkt

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
ICLEI	https://iclei.org/	2.500 Städte und Regionen weltweit	Nachhaltige Entwicklung (u.a. Schwerpunkt nachhaltige Mobilität)	ICLEI e-Library: Datenbank u.a. mit Webinaraufzeichnungen, Podcasts, Fallstudien, Publikationen	Konferenzen, Kongresse etc. zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen	
Eurocities	https://eurocities.eu/	> 200 europäische Städte	Governance, Klima und Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, digitaler Wandel, Soziales, Mobilität, Kultur, Migration, Ernährung	- Collaboration Space: Members-only Bereich, in dem unterschiedlichste Lernmaterialien und Netzwerkarbeiten konzentriert sind (u.a. Arbeitsgruppen, Task Forces, Forums,...) - Eurocities Academy: Seminarangebot zu unterschiedlichen Themen für Mitgliedsstädte und weitere zahlende Interessierte	Jährliche Konferenz	
United Cities and Local Governments (UCLG)	https://uclg.org/	250.000 Städte und Regionen aus über 140 Staaten	Querschnittsthemen; Förderung von Zusammenarbeit, Dialog und Wissensaustausch, um globale Herausforderungen mit lokalen Lösungen zu verbinden und lokale Akteure zu stärken	- Learning Forum: Peer-Learning-Plattform für Austausch, Entwicklung und Umsetzung neuer Lernmethoden und Partnerschaften; Ergebnisse werden in „Peer Learning Notes“ dokumentiert und veröffentlicht - Magazin „Municipal Times“: Berichte und Beiträge zu UCLG-Konferenzen - Research-Format GOLD: Global Observatory on Local Democracy and Decentralization mit thematischem Fokus - UCLG Town Hall: Dialogplattform zwischen internationaler Zivilgesellschaft und politischen Führungskräften auf lokaler und regionaler Ebene	UCLG World Summit: Weltgipfel der lokalen und regionalen Führungskräfte	Kann Materialien für Peer-Learning Formate erstellen (bisher allerdings eher zu größeren Themenkomplexen)

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
metropolis	https://www.metropolis.org/	Metropolen weltweit; derzeit 141 Mitglieder	Querschnittsthemen; Globale Organisation zur Förderung metropolitaner Interessen und Leistungsfähigkeit im Sinne der New Urban Agenda und der SDGs	- City Managers Community: Exklusives Netzwerk für leitende Verwaltungsmitarbeitende großer Städte zur Wissens- und Erfahrungsteilung - Metropolis Learning Station: Webinare, Seminare, On-Demand-Kurse - Metropolis Learning Forum: Peer-to-Peer-Lernplattform (nur für Mitglieder)	- Metropolis World Congress alle 3 Jahre - Annual Meetings: Politische Botschaften, Deklarationen, Best Practice-Präsentationen, Austausch zwischen Führungsebenen und Stakeholdern	Im Rahmen der Metropolis Learning Station können eigene Themen eingebracht werden (u.a. zum Thema "Mobility, Accessibility and Transport") Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona und Region Brüssel sind Fördermitglieder
PROSPECT (Peer Powered Cities and Regions)	https://www.h2020prospect.eu/	Mitglieder sind rund 200 lokale und regionale Behörden sowie zugehörige Energie- und Klimaagenturen, Organisationen und	Peer-to-Peer-Learning zur besseren Finanzierung von Energie- und Klimaprojekten u.a. im Bereich Mobilität durch innovative Finanzierungsansätze und Kooperation lokaler Behörden mit Energieagenturen	- Community of Practice (nur für Mitglieder): Online-Meetings, Webinare, Policy Dialogue, Kooperationsplattform (integriert in Eurocities Collaboration Platform) - Policy Dialogue: Einbindung von Rückmeldungen öffentlicher Stellen in politische Entscheidungsprozesse zur Verbesserung von Finanzierungsbedingungen - Capacity-Building-Programm: Einführung innovativer Finanzierungsmodelle, Mentor*innen-Programm		Finanzierungsfragen

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
		externe Berater*innen		Innovative Financing Ambassadors: Ehemalige Mentees und Mentor*innen als Multiplikator*innen für Finanzierungsinstrumente und Umsetzungsmodelle		
C40	https://www.c40.org/de/	C40 ist ein globales Netzwerk von fast 100 Bürgermeister*innen der führenden Städte der Welt, die gemeinsam gegen die Klimakrise vorgehen	nachhaltige Entwicklung	- C40 Walking and cycling network: https://www.c40.org/networks/walking-cycling-network/ the walking and cycling network supports cities in promoting equitable, safe, accessible walking and cycling, advising on effective initiatives to boost active mobility, climate resilience, and create inclusive societies - C40 Knowledge Hub: https://www.c40knowledgehub.org/s/?language=en_US Ein Themenschwerpunkt: Transport and Urban Planning		
Covenant of Mayors for Climate and Energy	https://eu-mayors.ec.europa.eu/en/home	Offen für alle demokratischen legitimierte lokalen Behörden unabhängig von Größe und Umsetzungsstand ihrer Klima- und	EU-Initiative zur Unterstützung lokaler Regierungen bei der freiwilligen Umsetzung von Klima- und Energiezielen, mit dem Ziel, eine bessere Zukunft für Bürger*innen zu sichern. Kein spezifischer Mobilitätsfokus	MyCovenant: Mitgliederbereich mit Ressourcen, u.a. „Capacity Sharing Corner“		

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
		Energiepolitik				
Global Covenant of Mayors for Climate & Energy	https://www.globalcovenantofmayors.org/	12.500 Städte und Kommunen aus 144 Ländern	Größte globale Allianz für klimaführende Städte mit Fokus auf Klimaschutz, Resilienz und nachhaltige Stadtentwicklung.	• Toolbox und Publikationen • Innovate4Cities Marketplace: Vernetzung von Städten, Lösungsanbietern, Geldgeber*innen und Unterstützer*innen zur Umsetzung kommunaler Klimamaßnahmen		eigene Beiträge können eingereicht werden unter: https://www.globalcovenantofmayors.org/share-your-resources/
Climate Alliance	https://www.climatealliance.org/home.html	1.909 Mitglieder aus 27 europäischen Ländern	Umfassende und gerechte Klimaschutzmaßnahmen	• Toolbox • Working Groups (u.a. zu Finanzierung) • Covenant of Mayors (s.o.)		
Energy Cities	https://energy-cities.eu/#	Mehrere hundert Vertreter*innen lokaler Behörden aus 30 Ländern, darunter Vorreiter und Neueinsteiger*innen sowie	Europäische Vernetzung und Peer-to-Peer Learning für zukunftsfähige Städte mit Fokus auf lokale Governance, fossilfreie Städte, Gemeinschaftsenergie, Ernährungssysteme und faire Wirtschaft	• Thematische Hubs mit aktiver Mitgliedereinbindung • High-Level-Meetings mit EU-Kommissar*innen und politischen Akteur*innen • Policy-Papiere und Diskussionen, Austausch zwischen Bürgermeister*innen • Matchmaking-Events und Marketplace zu EU-Förderprogrammen • Online-Lernmodule, Präsenztrainings, Capacity Building, Sommerakademien		

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
		technische Expert*innen		• Peer-to-Peer-Learning, Exkursionen und Mitgliederaustausch		
Global Parliament of Mayors	https://globalparliamentofmayors.org/	Bürgermeister*innen weltweit	Globale Plattform von Bürgermeister*innen und zur Mitgestaltung von globaler Governance für eine inklusive und nachhaltige Welt; Beteiligung an Debatten und Entscheidungsprozessen bei UN, OECD und weiteren Gremien zur Förderung städtischer Interessen und Bewusstseins für die Rolle von Städten	• Webinare • Virtual Parliament (Mitgliederbereich): ▪ Online-Debatten ▪ Abstimmungen über Resolutionen ▪ Erfahrungsaustausch in sicherem Umfeld ▪ Überblick über Teilnehmende und Abstimmungsergebnisse.		
Regions4 sustainable development	https://regions4.org/	41 Regionalregierungen aus 21 Ländern	Klimawandel, Biodiversität und nachhaltige Entwicklung	• Knowledge Hub (ohne spezifischen Mobilitätsfokus)		

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
Global Fund for Cities' Development (FMDV)	https://www.financeyourcities.org/	Lokale und regionale Regierungen	Globales Netzwerk lokaler und regionaler Regierungen zur Entwicklung und Förderung von Investitions- und Finanzierungslösungen für eine nachhaltige urbane Entwicklung	• Finance Your Cities Platform: Globale Initiative zur Stärkung lokaler Finanzierung für nachhaltige Urbanisierung • Vier Handlungshebel: Länderprogramme für Dialog, Kapazitätsaufbau und Projektunterstützung • Annual Innovation Awards für öffentliche und private Lösungen zur lokalen Finanzierung • Publikationen und Videos zu Trends, Best Practices und Akteuren der urbanen Finanzierungslandschaft	• Jahreskonferenz als Strategie-, Lösungs- und Aktionsforum	Finanzierungsfragen
Resilient Cities Network	https://resilientcitiesnetwork.org/	Städte aus fünf Weltregionen: Afrika, Asien-Pazifik, Europa & Naher Osten, Lateinamerika & Karibik, Nordamerika.	Städte, die sich dem Aufbau und der Investition in urbane Resilienz widmen	• Webinare, Artikel, Podcasts • Community of Practice: Peer-to-Peer-Austausch zu spezifischen Themen		

Netzwerk	Web-seite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
EIP-SCC (European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities)	https://e3p.jrc.ec.europa.eu/articles/european-innovation-partnership-smart-cities-and-communities	Rund 5.000 Akteure aus über 30 Ländern, darunter Städte, Industrie, KMU, Banken, Forschungseinrichtungen und weitere Smart-City-Akteure	Von der Europäischen Kommission unterstützte Initiative zur Entwicklung innovativer Lösungen für Umwelt-, Gesellschafts- und Gesundheitsherausforderungen europäischer Städte durch die Verknüpfung von IKT, Energie- und Verkehrsmanagement. Ziel ist der Abbau von Umsetzungshemmnissen, die Koordinierung bestehender Stadtinitiativen sowie die Förderung strategischer Partnerschaften zwischen Industrie und Städten			

Tabelle 4: Lernplattformen

Netzwerk	Webseite	Mitglieder	Thematische Ausrichtung	Austausch-/ Lernformate	Veranstaltungen	Anknüpfung zum Projekt
ELTIS – EU Urban Mobility Observatory	https://www.eltis.org/	Lernplattform für Fachkräfte aus Verkehr sowie angrenzenden Bereichen wie Stadtentwicklung, Gesundheit, Energie und Umweltwissenschaften	Europäische Lernplattform und Informationsportal zu nachhaltiger urbaner Mobilität für Beschäftigte im Bereich Mobilität und ähnliche Fachrichtungen	• Fallstudien erfolgreicher lokaler Strategien • Tools, Leitfäden, Handbücher und Berichte für Fachkräfte • Best Practice Videos zu Mobilitätsansätzen • Schulungs- und Bildungsmaterialien		über folgenden Link können Inhalte vorgeschlagen werden: https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/EltisProposeNewContent