

# MCube

Münchner Cluster für die Zukunft  
der Mobilität in Metropolregionen



MGeM

## Sachbericht zum Verwendungsnachweis

### Teil I: Kurzbericht - Darstellung des Projektergebnisses

**Zukunftscluster MCube:** MGeM - Mobilitätsgerechtigkeit in Metropolregionen

**01.11.2021 – 31.10.2024**

*„Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 03ZU11051A gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin/beim Autor.“*

#### **Zuwendungsempfängerin:**

Technischen Universität München  
Arcisstr. 21  
80333 München  
[www.tum.de](http://www.tum.de)

#### **Ausführende Stellen:**

Lehrstuhl für Innovationsforschung  
TUM School of Social Sciences and Technology

Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung  
TUM School of Engineering and Design

## 1. Ursprüngliche Aufgabenstellung

Das Ziel von MGeM war, mit dem Forschungsvorhaben einen Grundstein für ein Mobilitätssystem zu legen, in dem die gesamte Bevölkerung der Metropolregion an der Zukunft der Mobilität teilhaben kann. Im Fokus standen marginalisierte Bevölkerungsgruppen, die in besonderem Maße von einer „**doppelten Unerreichbarkeit**“ betroffen sind – zum einen für innovative Mobilitätsoptionen sowie zum anderen für die Mitgestaltung einer gerechten Zukunft der Mobilität. Aufbauend auf den Ergebnissen eines münchenerweiterten Mobilitätsungerechtigkeitsatlases wurden **quantitative Befragungen und ethnografisch begleitete Interventionen in besonders von Mobilitätsungerechtigkeit betroffenen Quartieren** Münchens durchgeführt. Begleitend dazu wurden Interviews in den ausgewählten Forschungsquartieren geführt, die die Mobilitätskulturen und -alltage der dortigen Bewohner\*innen erfassten. In Zusammenarbeit mit unserem Partner experience consulting (eco) wurden in ko-kreativer Zusammenarbeit und Begegnungsraumformaten mit den Anwohner\*innen ausgewählter Quartiere Mobilitätsbedarfe ausgelotet und darauf aufbauend innovative Mobilitätslösungen für die Nachbarschaft erarbeitet.

## 2. Ablauf des Vorhabens

Zu Beginn des Forschungsprojekts wurde in Zusammenarbeit mit dem Planungsreferat der Stadt München (LHM) ein Forschungsquartier identifiziert, auf das sich die Begegnungsraum- sowie Interviewformate konzentrierten. Da das Gebiet bereits Teil des Handlungsraumvorhabens der LHM war und als Sozialbausiedlung von München Wohnen verwaltet wurde, fiel die Wahl auf das Gebiet rund um den Piusplatz, Berg am Laim. Nach umfangreicher Sensibilisierungs- und Vertrauensarbeit vor Ort wurden **16 Microstory-Interviews** mit Senior\*innen, Migrant\*innen, alleinerziehenden Müttern sowie Geringverdiener\*innen/Bürgergeldempfänger\*innen durchgeführt, die deren konkrete Mobilitätsalltage beleuchteten. Parallel dazu führte eco sogenannte **Walk-Alongs im Quartier** durch, um lokale Mobilitätsbedarfe zu identifizieren.

Auf der quantitativen Seite wurden die vorhandenen Daten für den **Mobilitätsungerechtigkeitsatlas** ausgewertet. Der Atlas stellt für alle Stadtteile Münchens dar, welche Erreichbarkeiten von Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge für welche Bewohner\*innengruppen bestehen und welche Mobilitätsoptionen zur Bewältigung von Distanzen zur Verfügung stehen. Aufbauend darauf wurde eine Umfrage entwickelt, die in den laut Atlas am stärksten von Mobilitätsungerechtigkeit betroffenen Quartieren durchgeführt wurde. In **871 Teilnahmen** wurde das Mobilitätsverhalten der Anwohner\*innen erfasst und analysiert, wie dieses mit der eigenen Gerechtigkeitswahrnehmung und -bewertung zusammenhängt. Die Ergebnisse dieser Umfrage wurden gemeinsam mit den Microstory-Interviews in einer **Mixed-Methods-Studie** zusammengefasst, welche Mobilitätsalltage sowie -bedarfe und Gerechtigkeitsverständnisse in Bezug auf Mobilität von marginalisierten Gruppen rund um das Quartier am Piusplatz auswertet.

## 3. Wesentliche Ergebnisse

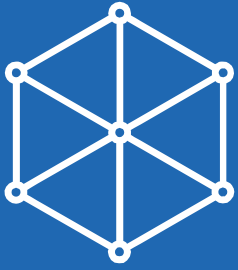
Insgesamt zeigt sich, dass München eine diverse Landschaft in Bezug auf Mobilitätsgerechtigkeit darstellt. Im Mobilitätsungerechtigkeitsatlas konnte verdeutlicht werden, dass sich die wichtigsten Dienstleistungen stark auf das städtische Zentrum konzentrieren und **in der Peripherie erheblich ausdünnen**. Zudem wurde festgestellt, dass die

meisten benachteiligten Gruppen am Stadtrand leben, während Menschen, die in zentralen Stadtvierteln wohnen, über ein deutlich größeres Angebot an Mobilitätsressourcen verfügen. Die Außenbezirke Münchens weisen nicht nur die schlechteste Erreichbarkeit der wesentlichen Dienstleistungen und die geringste Verfügbarkeit von Mobilitätsressourcen auf, sondern sind auch stärker **von den negativen Auswirkungen des Verkehrs, wie Abgas- und Lärmbelästigung, betroffen**. Darüber hinaus nutzen die Bewohner\*innen in den Außenbezirken kaum nachhaltige Verkehrsträger (vgl. Haxhija et al. 2024).

Aus der **quantitativen Umfrage**, die im Stadtteil Berg am Laim durchgeführt wurde – einem Viertel, das durch vergleichsweise geringe Mobilitätsressourcen, eine starke Betroffenheit von negativen Verkehrsauswirkungen sowie einen hohen Anteil marginalisierter Bevölkerungsgruppen gekennzeichnet ist – konnten wichtige **politische Handlungsempfehlungen** für eine gerechte Zukunft der Mobilität identifiziert werden. Die Anwohner\*innen dieser Quartiere favorisieren insbesondere Verbesserungen im Zusammenhang mit städtebaulichen Elementen, wie etwa die Optimierung der **Anbindung** von Berg am Laim an den Rest der Stadt sowie eine **integrierte Stadtplanung**, die die **räumliche Nähe** zu wesentlichen Infrastrukturen erhöht. Weitere zentrale Forderungen umfassen niedrigere **Preise für öffentliche Verkehrsmittel** und die **Zuweisung von Subventionen in die Verkehrsinfrastruktur**, wobei der Fokus auf den Ausbau des ÖPNV, der Rad- und Fußwege sowie auf **Inklusivität** gelegt werden sollte. Zudem wird eine ausgewogene **Verteilung des Straßenraums** auf verschiedene Nutzer\*innengruppen sowie eine inklusive Lichtsignalplanung als wichtige Maßnahmen angesehen.

Ergänzend zu diesen quantitativen Ergebnissen konnte in den Microstory-Interviews herausgefunden werden, dass generell gute öffentliche Mobilitätsressourcen rund um den Piusplatz vorhanden sind. Eine klassische Mobilitätsarmut besteht demnach nicht. Jedoch wurden **Fragen der Zugänglichkeit** als relevant identifiziert: Interviewte aus allen Gruppen betonten die hohen privaten Kosten für Mobilität, die sie beispielsweise von der Anschaffung eines eigenen Autos abhalten und auch die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu einer finanziellen Belastung machen. Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität der befragten Personen von einer **Vielzahl an Barrieren** geprägt ist, die sich teilweise erst auf den zweiten Blick erkennen lassen. Darüber hinaus zeigte sich, dass für alltägliche Fortbewegungen, die über den eigenen Stadtteil hinausgehen, komplexe Planungen für sichere Wegeketten und eine Reduktion der Umstiege erforderlich sind. Dies betrifft vor allem alleinerziehende Mütter mit Kindern, deren Mobilität dadurch stark beeinflusst wird. **Mobilitätsinnovationen** wie e-Scooter, Bike-Sharing oder Car-Sharing werden von den befragten Personen kaum bis gar nicht genutzt und als entfremdet wahrgenommen, da sie nicht zu deren Mobilitätsbiografien passen.

In der **Quartiers- und Interventionsarbeit**, die darauf abzielte, in partizipativen Formaten rund um den Piusplatz eine gemeinsame Gestaltung der Mobilitätszukunft Münchens sowie des Quartiers zu fördern, wurde wie in anderen Studien diagnostiziert eine gewisse „Befragungsmüdigkeit“ unter den Anwohner\*innen festgestellt. Auf prozessualer Ebene kann als zentrales Lernergebnis festgehalten werden, dass partizipative Arbeit in Quartieren, deren Bewohner\*innen verstärkt von struktureller Diskriminierung betroffen sind, eine **erhöhte Sensibilisierung innerhalb des Forschungsteams** erfordert. Die Rolle der Forscher\*innen und externen Gestalter\*innen verlangt dabei ein hohes Maß an Reflektionsfähigkeit und Beziehungsarbeit. Die Grundlage für erfolgreiche partizipative, ko-kreative Formate, in denen eine gerechte Mobilitätszukunft verhandelt werden kann, ist eine intensive Vertrauensarbeit.



# MCube

Münchner Cluster für die Zukunft  
der Mobilität in Metropolregionen



MGeM

## Sachbericht zum Verwendungsnachweis

Zukunftscluster MCube: MGeM - Mobilitätsgerechtigkeit in Metropolregionen

01.11.2021 – 31.10.2024

*„Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 03ZU1105IA gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin/beim Autor.“*

### Zuwendungsempfängerin:

Technischen Universität München  
Arcisstr. 21  
80333 München  
[www.tum.de](http://www.tum.de)

### Ausführende Stellen:

Lehrstuhl für Innovationsforschung  
TUM School of Social Sciences and Technology

Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung  
TUM School of Engineering and Design

## Teil II: Eingehende Darstellung

### 1. Verwendung der Zuwendung

Der Großteil der Zuwendung für die Umsetzung des Projekts MGeM im Rahmen von MCube wurde wie geplant für Personalkosten verwendet. Insgesamt 454.341,42 € (ca. 61,6 % der Gesamtsumme) entfielen auf die Beschäftigung wissenschaftlicher Mitarbeitenden, die an zwei Lehrstühlen der Technischen Universität München (Professur für Innovationsforschung und Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung) tätig sind. Die Mitarbeitenden widmeten sich im Zeitraum von November 2021 bis Oktober 2024 der Umsetzung der Projektziele, u. a. der Entwicklung eines Mobilitäts-Ungerechtigkeits-Atlas und der Untersuchung der Mobilitätswahrnehmung in benachteiligten Stadtvierteln Münchens.

#### Verwendung der Mittel im Detail

1. **Personalkosten:** Die Personalkosten für wissenschaftliche Mitarbeitende (Pos. 0812) sind mit 454.018,38 € der größte Ausgabenposten und zentral für die erfolgreiche Durchführung der Projektziele. Weitere 80.655,40 € wurden für studentische Hilfskräfte (Pos. 0822) eingeplant, um die wissenschaftlichen Teams bei der Datenerhebung und -auswertung zu unterstützen.
2. **Vergabe von Aufträgen:** Mit 188.407,57 € bildet die Vergabe von Aufträgen (Pos. 0835) den größten Posten der Sachkosten. Ein wesentlicher Partner war die Firma *experience consulting*, die mit ihrer Expertise im Bereich zivilgesellschaftlicher Beteiligung und der Entwicklung von Mobilitätskonzepten das Projektteam unterstützte und eine Brücke zwischen Wissenschaft und Praxis schuf.
3. **Verwaltungskosten:** Verwaltungsausgaben, die mit 2.201,40 € (Pos. 0843) zu Buche schlagen, umfassen grundlegende betriebliche Kosten, die für die Projektkoordination und die organisatorische Abwicklung erforderlich waren.
4. **Reisekosten:** Mit einem Budget von 11.343,68 € (Pos. 0846) wurden Reisekosten finanziert, die es den Projektbeteiligten ermöglichten, an relevanten Konferenzen und Vor-Ort-Terminen teilzunehmen, um die Ergebnisse des Projekts zu kommunizieren und neue Partnerschaften zu knüpfen.
5. **Weitere Ausgaben:** Im Rahmen kleinerer Investitionen für Gegenstände bis 800 € (700,00 €, Pos. 0831) wurde ein E-Bike angeschafft, das den eigens für MGeM konzipierten Radlkiosk zu Veranstaltungen im Untersuchungsquartier transportieren kann.“

#### Änderungen im Budget im Verlauf des Projektes

Im Verlauf des Projekts ergaben sich im Budgetplan Anpassungen, die im Rahmen der geltenden Förderbedingungen vorgenommen wurden und mit dem Projektträger abgesprochen wurden. Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

1. Reisekosten (Position 0846):

Im Bereich der Reisen kam es zu zusätzlichen Teilnahmen an wissenschaftlichen Veranstaltungen, die für den fachlichen Austausch sowie die internationale Sichtbarkeit des Projekts von Bedeutung waren. Konkret wurden Reisen zu folgenden Konferenzen und Veranstaltungen durchgeführt:

- ARL-Kongress in Leipzig
- STS Italia Conference in Bologna
- American Association of Geographers in Honolulu (USA)
- Proximity Planning International Congress in Madrid

Zudem wurde das ursprünglich geplante Reiseziel Washington zur Teilnahme an einer Konferenz in die Teilnahme an einer Konferenz in Denver geändert. Die Teilnahme war weiterhin projektbezogen relevant und notwendig.

2. Anschaffung eines E-Bikes (Investitionen bis 800 €) (Position 0831):

Im Rahmen der investiven Ausgaben (Gegenstände bis 800 €) wurde ein E-Bike angeschafft, das für den Transport des eigens für MGeM entwickelten Radkiosks zu Veranstaltungen im Untersuchungsquartier dient. Das E-Bike stellt damit eine projektunterstützende Maßnahme zur Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktivitäten vor Ort dar.

3. Aufwandsentschädigungen in Form von Gutscheinen (Position 8043):

Für die Teilnahme an Befragungen im Untersuchungsquartier wurden im Bereich der Sachausgaben Gutscheine als Aufwandsentschädigung eingesetzt. Dies diente der Steigerung der Teilnahmebereitschaft und trug wesentlich zur erfolgreichen Durchführung der Erhebungen bei.

4. Vergabe zusätzlicher wissenschaftlicher Unterstützungsleistungen (Position 0835):

Zur Unterstützung bei der Durchführung qualitativer und quantitativer wissenschaftlicher Erhebungen wurden zusätzliche Leistungen in Höhe von 18.000 € vergeben. Diese bezogen sich auf projektbezogene Aufträge an externe Dienstleister und trugen zur Sicherstellung der wissenschaftlichen Qualität und Termintreue bei.

### **Ergebnis und Bedeutung der Förderung**

Die Förderung ermöglichte nicht nur die Durchführung zentraler Forschungsarbeiten, wie den Mobilitäts-Ungerechtigkeits-Atlas und die Analyse der Mobilitätsbedarfe in benachteiligten Stadtteilen Münchens, sondern unterstützte auch die Integration von praxisorientierten Ansätzen. Die Zusammenarbeit mit *experience consulting* war entscheidend, um den theoretischen und wissenschaftlichen Fokus des Projekts mit anwendungsorientierten Erkenntnissen zu verbinden und die Ergebnisse für städtische Entscheidungsträger nutzbar zu machen.

## 2. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten

AP 1: Mobilitätsungerechtigkeitsatlas

**AP 1 zielte auf die systematische Erfassung und Visualisierung von Mobilitätsungerechtigkeiten in München ab, um soziale Disparitäten im Zugang zu Mobilitätsressourcen zu verdeutlichen.** Der Mobilitätsungerechtigkeitsatlas von AP 1 analysierte die Verteilung von Mobilitätsressourcen und Verkehrsauswirkungen über soziale Gruppen hinweg und richtete sich an politische Entscheidungsträger:innen, Mobilitätsbefürworter:innen und die Öffentlichkeit. Ziel war es, Bereiche mit besonderen Mobilitätsungerechtigkeiten aufzuzeigen, wo benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Kinder und Migrant:innen überproportional betroffen waren. Der Atlas leistete einen Beitrag zur fundierten, datenbasierten Entscheidungsfindung, indem er Einblicke in die Geografie von Mobilitätsressourcen und Belastungen in der Stadt bot und damit Prioritäten für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen setzte.

**Die Methodik von AP 1 kombinierte Umwelt-, Verfahrens- und Verteilungsgerechtigkeit, um umfassende Einblicke in Mobilitätsgerechtigkeit zu gewinnen.** Die Projektarbeiten stützten sich auf die Analyse von Umweltgerechtigkeit, die Auswirkungen wie Verkehrslärm, Luftverschmutzung und Unfallrisiken berücksichtigte, sowie auf Verteilungsgerechtigkeit, die den Zugang zu Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsoptionen beschrieb. Im Atlas wurde zudem auf das Konzept der Verfahrensgerechtigkeit Bezug genommen, das sich mit fairen Beteiligungsprozessen beschäftigte. Ein besonderer Fokus lag auf nachhaltigem Mobilitätsverhalten und Verkehrsmitteln, um herauszufinden, welche Barrieren die Nutzung von umweltfreundlichen Optionen beeinflussten.

**Die Ergebnisse des Mobilitätsungerechtigkeitsatlas wiesen deutliche räumliche und soziale Ungleichheiten in München auf.** Wesentliche Befunde umfassten:

- eine Konzentration von Mobilitätsressourcen im Stadtzentrum,
- eine höhere Belastung durch Verkehr und geringere Mobilitätsoptionen in den Außenbezirken,
- deutliche Nachteile für Stadtrandviertel aufgrund begrenzter Mobilitätsangebote, längerer Anfahrtszeiten und höherer Verkehrsemissionen sowie
- die Verlagerung benachteiligter Bevölkerungsgruppen in periphere Gebiete, wo öffentliche Mobilitätsressourcen weniger zugänglich sind und umweltfreundliche Alternativen seltener genutzt werden.

Diese Ergebnisse betonten die Notwendigkeit gezielter Maßnahmen zur Stärkung der Mobilität in sozialen Brennpunkten und zeigten, dass nachhaltige Mobilität nur durch eine umfassende Inklusion aller städtischen Bezirke erreicht werden konnte.

**Ein innovativer kumulativer Belastungsscore bot eine klare Priorisierung der Handlungsfelder für die Stadt München.** Der Atlas stellte die Mobilitätsdisparitäten mithilfe eines „kumulativen Belastungsscores“ dar, der zentrale Variablen wie Umweltbelastung, Ressourcenverfügbarkeit und Erreichbarkeiten kombinierte und kritische Bezirke hervorhob. Dieser Score bildete eine

kompakte Grundlage, um Mobilitätsbedarfe und -ungerechtigkeiten im Stadtgebiet schnell zu erkennen und Maßnahmen zielgerichtet zu priorisieren. Durch diesen integrativen Ansatz unterstützte der Atlas die strategische Planung nachhaltiger Mobilitätslösungen, die auf sozialen Gerechtigkeitsaspekten basierten.

**Die mehrstufige Präsentation des Atlas' ermöglichte eine breite Nutzung und förderte eine informierte öffentliche Beteiligung.** Der Atlas stand sowohl als traditionelles Print-Dokument als auch als interaktive Online-Version zur Verfügung, wodurch Nutzer:innen gezielt nach spezifischen Interessen oder geografischen Regionen suchen konnten. Diese Präsentationsform erleichterte es der Stadtverwaltung und der Öffentlichkeit, Mobilitätsbedarfe in München visuell nachvollziehen zu können und individuelle Problemstellungen in ihrem eigenen Wohnumfeld zu untersuchen. Die interaktive Online-Version trug zur Sichtbarkeit der Mobilitätsungerechtigkeiten bei und stärkte den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Praxis, was die strategische Mobilitätsplanung auf kommunaler Ebene unterstützte und demokratische Teilhabe förderte.

Link zum Prototypen des Atlas: <http://accessibility-atlas.de/>

AP 2: Mobilitätsbedarf und Wahrnehmung in benachteiligten Stadtgebieten

**AP 2 setzte die Arbeiten des Mobilitätsungerechtigkeitsatlas fort, um spezifische Mobilitätsungerechtigkeiten in benachteiligten Stadtteilen Münchens zu analysieren und sichtbar zu machen.** Aufbauend auf den Ergebnissen des Mobilitätsungerechtigkeitsatlas wurden Stadtteile identifiziert, in denen ein hoher Anteil an benachteiligten Gruppen lebt und die entweder über weniger Mobilitätsressourcen verfügen oder besonders stark von negativen Verkehrsauswirkungen betroffen sind. Diese räumliche Analyse diente dazu, relevante Stadtteile hervorzuheben, die zusätzliche Aufmerksamkeit seitens der politischen Entscheidungsträger:innen erfordern. Zur weiteren Untersuchung dieser Ergebnisse wurden jedoch zusätzliche Analysen erforderlich, um die spezifischen Mobilitätsbarrieren zu verstehen, die unterschiedliche sozioökonomische Gruppen betreffen.

**In einer gezielten Umfrage wurden Wahrnehmungen und Herausforderungen der Mobilitätsgerechtigkeit im Stadtteil Berg am Laim erfasst, einem der am stärksten benachteiligten Gebiete Münchens.** Die Umfrage richtete sich an benachteiligte sozioökonomische Gruppen, die aufgrund von Faktoren wie wirtschaftlichem Status, sozialen Bedingungen oder anderen Einschränkungen Mobilitätshindernissen ausgesetzt sind. Die Gruppen wurden anhand spezifischer Merkmale ausgewählt:

- Geschlecht,
- niedriges Einkommen,
- Migrationshintergrund,
- älteres Alter und
- eingeschränkte Mobilität.

Diese Erhebung ermöglichte es, die Wahrnehmungen von Mobilitätsgerechtigkeit und die bestehenden Barrieren für diese Gruppen systematisch zu erfassen und zu analysieren.

**Die Erhebungsmethodik kombinierte schriftliche Einladungen zur Teilnahme an einer Online-Umfrage mit persönlichen Interviews, um eine hohe Teilnahmerate und Repräsentativität sicherzustellen.** Die Umfrage zur Mobilitätsgerechtigkeit wurde im Stadtteil Berg am Laim von November 2023 bis Januar 2024 mithilfe der Vertriebsgesellschaft „Hüttinger Direktwerbung“ durchgeführt. Sie erfolgte in zwei Schritten: Erstens wurden 10.000 Haushalte per Brief mit einem QR-Code zur Online-Umfrage eingeladen. Zweitens führten studentische Hilfskräfte Interviews mit Personen aus den Zielgruppen durch, um deren spezifische Mobilitätshindernisse detailliert zu erfassen und so eine größere Stichprobe für diese benachteiligten Gruppen zu gewährleisten. Die erhobenen Daten wurden bis März 2024 analysiert und in einer detaillierten Berichterstattung aufbereitet, die allen Projektpartner:innen in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung steht.

**Die zeitlichen Verzögerungen in AP 2 ergaben sich aus krankheitsbedingten Abwesenheiten, Änderungen in der Methodik und einem späteren Projektstart.** Ursprünglich war das Ende des Arbeitspakets für Oktober 2023 geplant, jedoch verzögerte sich der Abschluss aufgrund von krankheitsbedingten Ausfällen, einem späteren Beginn und methodischen Anpassungen bei der Datenerhebung auf Ende März 2024.

**Die Durchführung der Arbeiten in AP 2 erforderte eine Anpassung der Arbeits- und Kostenplanung, jedoch ohne Erhöhung der Projektkosten.** Die Ausgaben blieben im ursprünglichen Rahmen, obwohl die finanzielle Mittelverwendung an die neuen Anforderungen angepasst wurde. Die Analyse und Berichterstattung über die Daten erfolgte wie geplant und unterstützt die politische und planerische Ausrichtung auf gerechte Mobilität im gesamten Stadtgebiet München.

AP 3: Erhebung Wahrnehmung Mobilitätsgerechtigkeit

**AP 3 untersuchte die Wahrnehmung von Mobilitätsgerechtigkeit durch verschiedene benachteiligte Bevölkerungsgruppen und identifizierte zentrale Kategorien der Mobilitätsgerechtigkeit.** Theoretisch besteht Gerechtigkeit aus moralisch erforderlichen Regeln, die definieren, was als richtig und verdient gilt, wobei Fairness die subjektive Bewertung ihrer Umsetzung darstellt. Im Bereich Mobilität ist es entscheidend, die spezifischen Regeln zu bestimmen, die „Mobilitätsgerechtigkeit“ definieren, und deren Relevanz für Gesetze, Pläne und Richtlinien zu verdeutlichen. Da in der Literatur meist die gerechte Verteilung von Ressourcen oder das Absehen von Ressourcenverbrauch diskutiert werden, zielte AP 3 darauf ab, auch die Wahrnehmungen und Meinungen der Menschen zu den Regeln und Gründen für die Bekämpfung von Mobilitätsungerechtigkeit zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurden mehrere methodische Ansätze kombiniert: Ein Online-Workshop mit 205 Teilnehmer:innen und Expert:innengespräche sowie Interviews mit sechs deutschen Interessengruppen lieferten umfassende Einblicke in die Steuerungsprozesse und relevanten Perspektiven.

**Eine umfassende Umfrage erfasste die Wahrnehmungen spezifischer benachteiligter Gruppen zu Mobilitätsgerechtigkeit und identifizierte zentrale Aspekte wie Wahlfreiheit und Teilhabe.** Abschließend richtete sich eine Umfrage speziell an Migrant:innen, Personen mit niedrigerem Einkommen, Alleinerziehende und ältere Erwachsene, um deren Sichtweisen zu wichtigen Fragen der Mobilitätsgerechtigkeit zu erfassen. Die so erhobenen Antworten wurden

kategorisiert und für die Analyse aufbereitet. Die Studie identifizierte mehrere Schlüsselkategorien der Mobilitätsgerechtigkeit, darunter die Bedeutung einer Entwicklung, die nicht autofixiert ist, sowie die Freiheit in der Verkehrsmittelwahl und die Möglichkeit, an Angeboten des öffentlichen Lebens teilzunehmen. Die Forschung plädierte für einen menschenzentrierten Ansatz und betonte das Recht auf Mobilität als grundlegenden Aspekt einer nachhaltigen Entwicklung.

**Das Arbeitspaket AP 3 verdeutlichte die Bedeutung kontextspezifischer Forschung, um die Mobilitätsbedürfnisse sozial benachteiligter Gruppen zu erfassen.** Die Ergebnisse der Studie unterstrichen, dass zusätzliche Forschung in verschiedenen lokalen Kontexten notwendig ist, um den vielfältigen Bedürfnissen benachteiligter sozialer Gruppen gerecht zu werden und dadurch eine höhere Lebensqualität für alle zu gewährleisten. Diese Erkenntnisse flossen auch in die Empfehlungen für zukünftige Mobilitätsstrategien ein, die den Zugang zu Mobilität für marginalisierte Gruppen gezielt verbessern sollen.

AP 4: Mobilitätskulturen

**AP 4 untersuchte Mobilitätskulturen und erprobte ko-kreative Formate zur Förderung einer gerechten Mobilitätszukunft im Viertel Piusplatz.** Die ursprüngliche Aufgabe in AP 4 bestand darin, in einem benachteiligten Quartier Münchens Begegnungsräume zu schaffen, in denen Bürger:innen unterschiedlicher mobilitätskultureller Milieus die zukünftige Mobilität mitgestalten konnten. Dabei stellte sich heraus, dass eine intensivere Exploration der situativen Rahmenbedingungen rund um den Piusplatz notwendig war, um Formate zu entwickeln, die über eine reine Datenerhebung hinausgehen. Das Viertel, geprägt durch sozialen Wohnungsbau und einen hohen Anteil an Menschen mit Migrationsgeschichte, bot dabei eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten für eine langfristige Mitgestaltung.

**Die explorative Phase legte den Grundstein für die Entwicklung passgenauer Beteiligungsformate und eine enge Einbindung lokaler Akteur:innen.** In den ersten Monaten standen explorative Gespräche mit lokalen Akteur:innen im Fokus. Der Nachbarschaftstreff Westerhamer Straße übernahm hier eine zentrale Rolle, indem er Zugang zu weiteren wichtigen Anlaufstellen wie der Fahrradwerkstatt, Schulen und sozialen Einrichtungen ermöglichte. Zusätzlich zu dieser Netzwerkarbeit wurden mehrere Pop-up-Aktionen rund um den Piusplatz organisiert, um die Interessen und Bedürfnisse der Anwohnenden direkt zu erfassen. Diese Anspracheformate halfen, die Zielsetzung des Projekts an die Bedürfnisse des Quartiers anzupassen und die Bereitschaft zur Mitgestaltung zu stärken.



Abbildung 1. Pop-up Aktion am Piusplatz

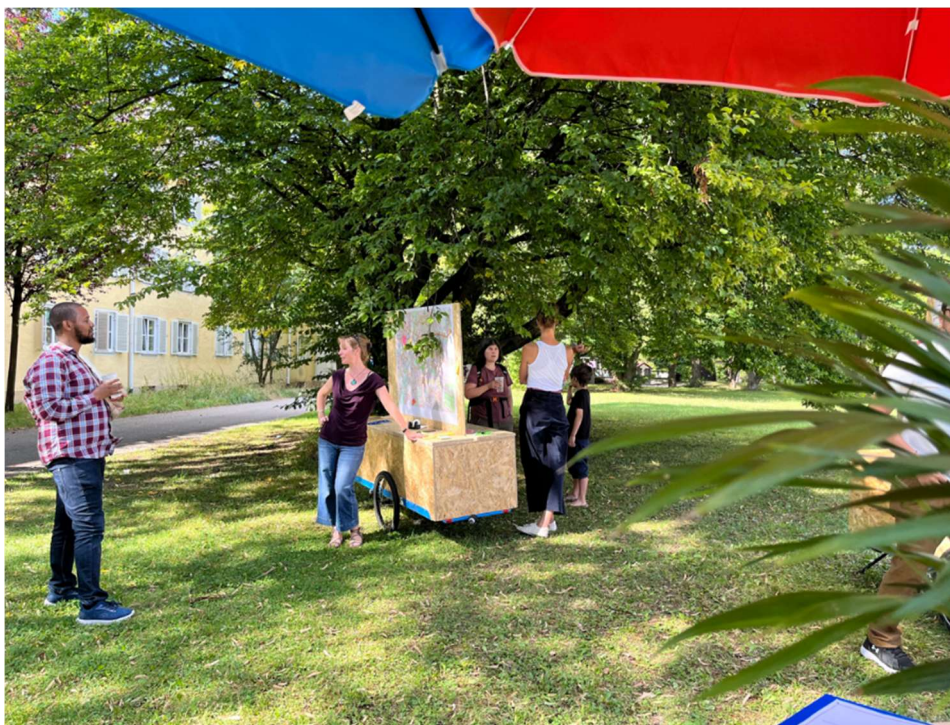


Abbildung 2 MGeM Radkiosk Aktion

**Im Rahmen der Abstimmungen mit der Stadtverwaltung und Good-Practice-Recherchen wurden vorhandene Planungen evaluiert und eigene Vorschläge entwickelt.** Die bisherigen Konzepte und Maßnahmenempfehlungen der Stadt München wurden durch Rückkopplungsgespräche kritisch geprüft, um mögliche Realisierungsbarrieren zu identifizieren. Eigenständige Ansätze, entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Praxispartner experience consulting, wurden ebenfalls reflektiert und auf ihre Übertragbarkeit geprüft. Dieses

iterative Vorgehen führte zu fortlaufenden Anpassungen des MGeM-Konzepts, um nachhaltig wirksame Ergebnisse auch über die Projektlaufzeit hinaus zu erzielen.

**Walk-Alongs und Microstory-Interviews lieferten tiefe Einblicke in die spezifischen Mobilitätsbedarfe und kulturellen Unterschiede im Quartier.** Im zweiten Projektjahr konzentrierte sich AP 4 auf Walk-Alongs, die gezielt mit verschiedenen Gruppen, darunter Kinder, Frauen, Jugendliche und Senior:innen, durchgeführt wurden. Diese Spaziergänge verdeutlichten die Bedarfe und Herausforderungen der einzelnen Gruppen und halfen, die Maßnahmenvorschläge weiter zu schärfen. Parallel dazu bildeten die gewonnenen Erkenntnisse die Grundlage für die Microstory-Interviews, die als qualitativer Teil der Erhebung zur Mobilitätskultur und Mobilitätsgerechtigkeit im Viertel dienten. Die Interviews ergänzten die quantitative Befragung und zeigten auf, dass zwar Mobilitätsressourcen vorhanden sind, hohe private Mobilitätskosten jedoch eine Barriere darstellen. Besonders innovativen Mobilitätsformen wie E-Scooter oder Car-Sharing standen die Befragten eher distanziert gegenüber, da sie diese nicht als passend für ihren Alltag empfanden.



*Abbildung 3. Walk Along mit Wohner:innen*

**Das dritte Projektjahr widmete sich der Erarbeitung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Mobilität.** Aufbauend auf den Erkenntnissen wurden in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, dem Bezirksausschuss und weiteren Partnern konkrete Maßnahmen und Umsetzungsstrategien entwickelt. Das Ergebnis dieser Phase ist eine Maßnahmenliste mit Umsetzungswahrscheinlichkeiten und Verantwortlichkeiten. Einige dieser Maßnahmen, wie das Aufstellen von Parkbänken zur Förderung der Fußmobilität und Aufenthaltsqualität, sollen noch bis Ende des Jahres umgesetzt werden.

**Zum Abschluss des Projekts wurde ein Quartiersfest zur Danksagung und Präsentation der Ergebnisse organisiert.** In einem abschließenden Event wurden die Projektergebnisse, darunter die Erkenntnisse aus den Interviews und Befragungen sowie der Mobilitätsungerechtigkeitsatlas, im direkten Dialog mit den Anwohnenden zugänglich gemacht. Zusätzlich wurden mobilitätsbezogene Mitmachformate angeboten, wie ein Fahrradsicherheitscheck und kreative Workshops. Ziel war es, den Anwohnenden die Möglichkeit zu bieten, sich auf informelle Weise über das Projekt und dessen Ergebnisse zu informieren und eine Plattform für weiteren Austausch zu schaffen.

**Partizipative Formate in benachteiligten Quartieren erfordern eine erhöhte Sensibilisierung und Reflektionsfähigkeit im Forschungsteam.** Die Erfahrungen des Projekts zeigten, dass erfolgreiche partizipative und ko-kreative Formate eine intensive Vertrauensarbeit mit den Anwohnenden und eine Anpassung der Ansprachemethoden erforderten, insbesondere in Quartieren, die von struktureller Diskriminierung betroffen sind. Die Rolle der Forscher:innen verlangte ein hohes Maß an Reflexionsfähigkeit, um die lokalen Bedürfnisse gerecht zu berücksichtigen und Barrieren in der Mobilität sichtbar zu machen.

**Im dritten Projektjahr wurden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität und Aufenthaltsqualität erarbeitet und evaluiert.** Aufbauend auf den Erkenntnissen der ersten beiden Jahre fanden mehrere Dialogrunden mit der Stadtverwaltung, dem Bezirksausschuss und weiteren Akteur:innen wie München Wohnen statt. Ziel war es, konkrete Umsetzungspfade zu entwickeln. Ergebnis dieser Phase war eine Liste von Maßnahmen, die nach Umsetzungswahrscheinlichkeit bewertet wurden. Ein Teil dieser Maßnahmen, wie das Aufstellen von Parkbänken zur Förderung der Fußmobilität und Aufenthaltsqualität, soll noch vor Projektende realisiert werden.

**Ein öffentliches Quartiersfest markierte das Projektende und bot eine Plattform zum Dank und zum Austausch mit den Anwohnenden.** Zum Abschluss des Projekts wurde ein weiteres öffentliches Event organisiert, um allen Beteiligten im Quartier Wertschätzung auszudrücken. Ziel war es, den Anwohnenden im Piusplatz-Viertel in Form eines kleinen Quartiersfestes zu danken und gleichzeitig die Projektergebnisse aus Interviews, Befragungen, interaktiven Formaten und dem Mobilitätsungerechtigkeitsatlas auf eine leicht zugängliche Weise im direkten Dialog vorzustellen. Neben der Präsentation der Ergebnisse bot das Fest verschiedene Mitmachformate, darunter einen Fahrradsicherheitscheck und kreative Bastel-Workshops, in denen die Teilnehmer:innen beispielsweise Schlüsselanhänger aus alten Fahrradschläuchen oder Stühle für den öffentlichen Raum herstellen konnten. Kostenlose Verpflegung und weitere spielerische Aktivitäten rundeten das Programm ab und förderten den Austausch in ungezwungener Atmosphäre.

**Der Einsatz von Microstory-Interviews statt Fokusgruppen ermöglichte eine differenzierte Erfassung der Mobilitätsbedarfe und Barrieren marginalisierter Gruppen.** Ursprünglich war die Durchführung von Fokusgruppeninterviews geplant. Eine Probefokusgruppe, die im Sommer 2022 im Nachbarschaftstreff am Piusplatz stattfand, zeigte jedoch, dass dieses Format aufgrund der sprachlichen Vielfalt und des erforderlichen Vertrauens für tiefgehende Gespräche über Mobilitätsalltage nicht geeignet war. Daher wurde die Methode auf Microstory-Interviews umgestellt. In enger Zusammenarbeit mit unserem Partnerlehrstuhl und experience consulting, die bereits umfassende Einblicke in die lokale Zusammenarbeit sammeln konnten, sowie auf Basis der Ergebnisse des Mobilitätsungerechtigkeitsatlases wurden vier spezifische Gruppen für die Interviews identifiziert: Senior:innen (über 65 Jahre), Migrant:innen, alleinerziehende Mütter und Menschen mit geringem Einkommen oder Sozialhilfeempfänger:innen. Ziel war es, deren spezifische Mobilitätsbedürfnisse und -alltage differenziert zu erfassen.

**Die Microstory-Interviews offenbarten, dass neben Zugänglichkeitsfragen vor allem private Mobilitätskosten eine Belastung darstellen.** Die Interviews bestätigten, dass zwar gute öffentliche Mobilitätsressourcen im Piusplatz-Viertel vorhanden sind, jedoch hohe private Kosten die Mobilität der Anwohnenden stark einschränken. Diese Kosten, die etwa die Anschaffung eines eigenen Autos oder die regelmäßige Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs umfassen, wurden als erhebliche finanzielle Belastung wahrgenommen. Weiterhin zeigte sich, dass die Mobilität der befragten Personen von einer Vielzahl an Barrieren geprägt ist, die oft erst in detaillierten Gesprächen erkennbar wurden. Alltägliche Fortbewegungen, die über das eigene Viertel hinausgehen, erforderten häufig eine sorgfältige Planung und minimierte Umstiege. Dies galt insbesondere für alleinerziehende Mütter mit Kindern, deren Mobilität stark beeinflusst wurde. Mobilitätsinnovationen wie E-Scooter, Bike-Sharing oder Car-Sharing wurden von den Befragten hingegen kaum genutzt und als wenig passend für ihre Mobilitätsbiografien empfunden.

**Partizipative Arbeit in benachteiligten Quartieren erfordert intensive Sensibilisierung und Beziehungsarbeit.** Ein zentrales Lernergebnis des Projekts war, dass partizipative Arbeit in Quartieren mit strukturell benachteiligten Bewohner:innen eine erhöhte Sensibilität und Reflektionsfähigkeit im Forschungsteam voraussetzt. Die Rolle der Forscher:innen und externen Akteur:innen verlangte ein hohes Maß an Beziehungsarbeit, um Vertrauen aufzubauen und eine gemeinsame Basis für eine gerechte Mobilitätszukunft zu schaffen. Diese intensive Vertrauensarbeit erwies sich als wesentliche Grundlage für die erfolgreiche Gestaltung ko-kreativer Formate, die den Anwohnenden eine Plattform boten, ihre Mobilitätsbedarfe aktiv einzubringen und zukünftige Maßnahmen im Quartier mitzugestalten.

### **3. Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit der erzielten Ergebnisse**

**Die im Projekt entwickelten Instrumente und Erkenntnisse bieten vielseitige Potenziale zur Förderung gerechter Mobilität und liefern praxisorientierte Handlungsempfehlungen für die Mobilitätsplanung.** Der Mobilitätsungerechtigkeitsatlas bildet ein zentrales Ergebnis des Projekts und dient als öffentlich zugängliches Tool zur Analyse von Mobilitätsungleichheiten in München. Er kombiniert Daten zu Mobilitätsnachteilen – wie eingeschränkte Erreichbarkeit und Verfügbarkeit nachhaltiger Verkehrsmittel – mit den Wohnorten benachteiligter sozialer

Gruppen. Der Atlas wurde von Praktiker:innen und Forscher:innen getestet und wird aktuell weiterentwickelt, um seine Benutzerfreundlichkeit zu optimieren. Dieser digitale Atlas ist nicht nur für die Stadtverwaltung von Bedeutung, sondern bietet auch eine Grundlage für zukünftige Mobilitätsstrategien, die gezielt auf Gerechtigkeitsaspekte eingehen.

**Empfehlungen und Veröffentlichungen stärken die Verwertbarkeit der Ergebnisse für Mobilitätsplaner:innen und Entscheidungsträger:innen.** Neben dem Mobilitätsungerechtigkeitsatlas wurden im Bericht zur Mobilitätsgerechtigkeit konkrete Empfehlungen formuliert, die auf die besonderen Bedarfe der sozioökonomisch benachteiligten Gruppen in Berg am Laim eingehen. Ein Forschungsartikel zur Entwicklung und Auswertung der Befragungsergebnisse wird derzeit finalisiert und soll bald veröffentlicht werden, um die Ergebnisse einer breiteren Fachöffentlichkeit zugänglich zu machen. Dies unterstützt die Verwertung der Projektergebnisse und deren Integration in künftige Mobilitätsplanungen.

**Der innovative Mixed-Methods-Ansatz des Projekts kombiniert quantitative und qualitative Daten und bietet neue Perspektiven in der Mobilitätsforschung.** Die Verknüpfung von quantitativen Erhebungen aus dem Mobilitätsungerechtigkeitsatlas und der Befragung mit den qualitativen Microstory-Interviews stellt einen seltenen und wertvollen Ansatz in der Mobilitätsgerechtigkeitsforschung dar, die üblicherweise stark auf quantifizierte Daten fokussiert ist. Ein wissenschaftlicher Artikel zu diesem Mixed-Methods-Ansatz und seiner Relevanz für eine sozialgerechte Mobilitätsplanung befindet sich im Veröffentlichungsprozess. Er adressiert besonders die policy-orientierte Forschung und hebt die Bedeutung einer sozial gerechten Mobilitätsplanung hervor.

**Konkrete Maßnahmenpläne und eine zielgerichtete Verantwortungszuweisung fördern die Realisierung im Münchener Piusplatz-Quartier.** Als praxisnahes Resultat des Projekts wurde eine Maßnahmenliste erstellt, die konkrete Schritte und Verantwortungsbereiche für eine zukünftige Realisierung am Piusplatz definiert. Diese Liste wurde mit den relevanten städtischen Akteur:innen abgestimmt und bietet eine strukturierte Grundlage für umsetzbare Verbesserungen der Mobilität und sozialen Teilhabe im Quartier.

**Ein weiteres Paper zur Innovationsförderung im Bereich Bürgerbeteiligung fasst die Projekterfahrungen zusammen und sensibilisiert für deren Übertragbarkeit auf andere Quartiere.** Die im Rahmen von MGeM gesammelten Erfahrungen flossen in eine Innovationsempfehlung zur Gestaltung öffentlicher Räume und sozialer Teilhabe ein. Der Artikel trägt den Titel „Öffentliche Räume und soziale Teilhabe – Das WAS und WIE umfassender Beteiligung für eine Mobilitätswende vor Ort“ und bietet wertvolle Erkenntnisse zu den Herausforderungen und Anforderungen von Beteiligungsprojekten in marginalisierten Quartieren.

Link zur Innovationsempfehlung: [Innovationsempfehlung "Öffentliche Räume und soziale Teilhabe"](#)

#### 4. Der während der Durchführung des Vorhabens dem Zuwendungsempfänger bekannt gewordene Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Seiten

**Mobilitätsgerechtigkeit hat in der Forschung an Bedeutung gewonnen, bleibt jedoch in der Planungspraxis ein Randthema.** In den letzten drei Jahren hat das Thema Mobilitätsgerechtigkeit in der wissenschaftlichen Forschung zunehmend Aufmerksamkeit erhalten, während es in der Planungspraxis nach wie vor eine untergeordnete Rolle spielt. Im Laufe des MGeM-Projekts verabschiedete die Stadt München im Rahmen der Schaffung des Mobilitätsreferats eine Teilstrategie „Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion“. Dieser strategische Schwerpunkt bot einen Anknüpfungspunkt für den fachlichen Austausch mit den Mitarbeiter:innen des Mobilitätsreferats, um die Projektziele von MGeM gezielt einzubringen. Ergänzend dazu organisierte die Stadt München während der Projektlaufzeit ein Stadtratshearing zur gendergerechten Mobilitätsplanung, in dem ein starkes Interesse an den Ergebnissen von MGeM deutlich wurde.

**Der „Capabilities“-Ansatz nach Martha Nussbaum hat in der Mobilitätsgerechtigkeitsforschung an Bedeutung gewonnen und wurde in die Projektarbeit integriert.** In den letzten Jahren hat die Forschung verstärkt den „Capabilities“-Ansatz, inspiriert von der Philosophin Martha Nussbaum, angewandt. Dieser vielversprechende Ansatz, der die Fähigkeit jedes Individuums zur Teilhabe betont, fand auch Eingang in die Forschung und Analysen von MGeM. Der Ansatz lieferte wertvolle Impulse, um Mobilitätsgerechtigkeit umfassender zu definieren und Maßnahmen zur Mobilitätsteilnahme zielgerichtet zu gestalten.

**Ähnliche Herausforderungen und Erkenntnisse wurden auch im Berliner Projekt „Nachhaltig unterwegs im Wrangelkiez“ gemacht.** Ein Projekt, das in einigen Aspekten vergleichbar mit MGeM ist, wurde von der TU Berlin im Wrangelkiez durchgeführt. Das dortige Projekt „Nachhaltig unterwegs im Wrangelkiez“ zeigte ebenfalls die Bedeutung intensiver Vertrauens- und Beziehungsarbeit vor Ort, insbesondere im Austausch mit der türkischen Community. Diese Arbeit erwies sich als komplexer und ressourcenintensiver als ursprünglich angenommen und unterstrich, wie entscheidend eine ko-kreative Zusammenarbeit mit den Anwohnenden für erfolgreiche partizipative Projekte ist. Solche Erfahrungen boten wertvolle Anhaltspunkte für MGeM und bestätigten die Notwendigkeit langfristiger, intensiver Partizipationsprozesse.

#### 5. Die erfolgten oder geplanten Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 5 der NABF

Dissemination Vorträge/Ausstellungen

##### AP 1

- 2024/4 Konferenzpräsentation, Proximity Planning International Congress 2024, Madrid, Spanien. Mobility (In)Justice Atlas Framework: From Munich to Tunis (David Duran)
- 2024/3 Keynote-Präsentation. MCube-Vorlesungsreihe, München, Deutschland. Warum Mobilitätsgerechtigkeit und wie kann ein Atlas dabei helfen? (David Duran)
- 2023/09 Presentation of the Mobility Injustice project – IAA Urban Mobility, Munich (Sindi Haxhija)

- 2023/07 Presentation of the Mobility Injustice Atlas at the World Conference for Transportation Research in Montreal, Canada – Sindi Haxhija
- 2023/09 Konferenzpräsentation. Deutscher Geographentag, Frankfurt am Main, Deutschland. Beitrag zur Erstellung eines Atlas der Mobilitäts(un)gerechtigkeit, (David Duran)
- 2023/09 Konferenzpräsentation. Europäische Verkehrskonferenz, Mailand, Italien. Co-creating a Mobility (In)Justice Atlas (David Duran)
- 2023/07 Workshop. Mobile Zukunft München (MZM) Allianz, München, Deutschland. Co-creating a Mobility (In)Justice Atlas (David Duran)
- 2023/07 Präsentation, EIT-UM Central partners meeting. München, Deutschland. Co-creating a Mobility (In)Justice Atlas (David Duran)
- 2022/12 Konferenzpräsentation. NECTAR 2022, Toronto, Kanada. Co-creating a Mobility (In)Justice Atlas (David Duran)

### **AP2/3**

- 2024/4 Konferenzpräsentation. American Association of Geographers 2024. Honolulu, USA Was ist (un)faire Mobilität und warum sollten wir sie bekämpfen? Erkenntnisse aus einem internationalen Symposium (Dr. David Duran)
- 2024/4 Konferenzpräsentation, mobilTUM 2024, München, Deutschland. Eine Multi-Stakeholder-Perspektive auf Mobilitätsgerechtigkeit (David Duran)
- 2024/3 Symposiumpräsentation. Symposium Urban Mobility, Cuenca-Ecuador. TUM-Tools for Urban Mobility Planning (David Duran)
- 2023/9 Keynote-Präsentation, Jahrestreffen des Doctoral Training Network 2023, Aalto Finland, Awakening, Assessing, and Addressing: Frameworks for mitigating mobility injustices (David Duran)
- 2023/11 Presentation of the survey methodology at the Spatial Justice Symposium, Delft University (Sindi Haxhija)
- 2023/3 Konferenzpräsentation, American Association of Geography 2023 Denver, USA. Awakening, Assessing, and Addressing: a framework for mitigating mobility injustices, (David Duran)
- 2023/03 Guest lecture on the 'Mobility Injustice Concept and Methodology' for the Transport Fair Lab at the Technion, Haifa, Israel (Sindi Haxhija)

### **AP4**

- 2024/11 Vorstellung der Projekterfahrungen bei der Annual Polis Conference im Herbst 2024 in Karlsruhe <https://www.polisnetwork.eu/2024-annual-polis-conference/> (Dr. Jessica Le Bris)
- 2024/03 Vorstellung beim AK MoVe (Mobilität und Verkehr) der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Jahrestagung im Juni 24 in Köln (Dr. Jessica Le Bris)
- 2023/06 Vorstellung des Projekts beim ARL Kongress in Leipzig (Dr. Alexander Wentland, Dr. Jessica Le Bris, Johanna Hopp)
- 2023/03 Mobility Talk des Wissenschaftszentrum Berlin zusammen mit dem Verkehrszentrum München (Dr. Alexander Wentland, Dr. Jessica Le Bris)

- 2022/10 Input zur Projektentwicklung der Klimapartnerschaft München – Simbabwe/Harare, Landeshauptstadt München Wirtschaftsreferat (Dr. Jessica Le Bris)

### Projektübergreifend

- 2024/09 Gastvorlesung, Université Laval, Québec, Kanada, Bewertung der räumlichen Fairness für Bike-Sharing-Systeme (BSS) (David Duran)
- 2024/03 Integration von MGeM in der Ausstellung des Deutschen Verkehrszentrums in München
- 2024/01 Neujahrsaftakt mit Vorstellung des Projekts und der Zwischenergebnisse im Munich Urban Colab
- 2023/03 Co-Organisation der MCube Speaker Series zum Thema Feministische Mobilitätswende und Mobilitätsgerechtigkeit (Johanna Hopp)
- 2023/02 MCube Input zu MGeM und den Learnings bei der Speaker Series von MCube, Deutsches Verkehrszentrum (jeweils Dr. Jessica Le Bris und David Duran)
- 2022/04 MCube Auftaktveranstaltung der Speaker Series, Deutsches Verkehrszentrum (Dr. Jessica Le Bris)
- 2022/04 Interview Mobilitätsgerechtigkeit in München im Stadtmagazin *Mucbook* (Johanna Hopp)

### Dissemination (Praxis) Veröffentlichungen

#### AP 1

- 2023. MGEM Mobility Injustice Atlas:  
[https://syncandshare.lrz.de/getlink/fi7q2ukHDC8aV4LTwfBYeq/Mobility%20Injustice%20Atlas\\_Munich\\_TUM.pdf](https://syncandshare.lrz.de/getlink/fi7q2ukHDC8aV4LTwfBYeq/Mobility%20Injustice%20Atlas_Munich_TUM.pdf)
- 2023. Innovationsempfehlung: „Mobilitäts(un)gerechtigkeits-Atlas“:  
<https://drive.google.com/file/d/1MEvCQuWfAv0It9KLR1LCyrUpNzf9-gTE/view>
- 

#### AP 2/3

- 2024. Mobility Justice Survey report:  
<https://syncandshare.lrz.de/download/MjRRdHQyOXgyY05Rb21VWVdtMINK/Mobility%20Justice%20Survey%20report.pdf?inline>
- (in Veröffentlichung): Haxhija, S., Abouelela, M., Duran-Rodas, D. (2024/2025). Exploring the Focus and Gaps of Mobility Justice-Related Surveys. A Scoping Review. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*.
- (in Veröffentlichung): Gelis, E. & Haxhija, S. (2025). Understanding mobility injustice perceptions for disadvantaged social groups. A mixed-methods approach. *Mobilities*
- Haxhija, S., Duran-Rodas, D., Larriva, M. T. B., & Wulforth, G. (2024). A Mobility Justice Framework to prioritize areas for mobility interventions. *Research in Transportation Business & Management*, 56, 101192  
(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539524000944>)

## AP 4

- Erfahrungen aus MGeM flossen direkt in die Entwicklungen eines Gerechtigkeits-Checks, der im Rahmen einer Arbeitsgruppe der ARL entwickelt wurde: Mark et al (2024): Ist das gerecht? Eine Bewertungshilfe für lokale Mobilitätsmaßnahmen. Hannover. [https://www.arl-net.de/sites/default/files/media-attachments/2023-11/28-31\\_i\\_mark\\_IV202104.pdf](https://www.arl-net.de/sites/default/files/media-attachments/2023-11/28-31_i_mark_IV202104.pdf) (online 29.04.24)
- (in Veröffentlichung): Gelis, E. & Haxhija, S. (2025). Understanding mobility injustice perceptions for disadvantaged social groups. A mixed-methods approach. *Mobilities*

## Projektübergreifend

- 2024/01-03 Policy Paper auf Englisch und Deutsch: Le Bris et al (2024): MCube Innovationsempfehlung 02. Öffentliche Räume und soziale Teilhabe - Das WAS und WIE umfassender Beteiligung für eine Mobilitätswende vor Ort, [https://mcube-cluster.de/wp-content/uploads/2025/04/240308\\_MCube\\_Innovationsempfehlung\\_01-1.pdf](https://mcube-cluster.de/wp-content/uploads/2025/04/240308_MCube_Innovationsempfehlung_01-1.pdf), (online 29.04.24).
- 2024/01-02 Tagesspiegel: Duran, Le Bris (2024): Was gegen Mobilitätsungerechtigkeit getan werden kann. [https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/was-gegen-mobilitaetsungerechtigkeit-gegan-werden-kann?\\_\\_cf\\_chl=tk=30XUisS047wZR0nAc8.HaiiNeh1CbftFg5sh\\_ytFSbQ-1714414757-0.0.1.1-1514](https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/was-gegen-mobilitaetsungerechtigkeit-gegan-werden-kann?__cf_chl=tk=30XUisS047wZR0nAc8.HaiiNeh1CbftFg5sh_ytFSbQ-1714414757-0.0.1.1-1514), (Online 29.04.2024)

## 6. Zusätzliche Punkte für den Cluster

### a. Wichtigkeit des Projektes und die Verwertung der Ergebnisse für die eigene Organisation

**Das MGeM-Projekt legte den Grundstein für einen umfassenden Global Injustice Atlas und stärkte die Mobilitätsgerechtigkeitsforschung an der TUM und darüber hinaus.** Mit der Entwicklung eines Mobilitätsungerechtigkeitsatlas setzte MGeM den ersten Schritt zur Schaffung eines Global Injustice Atlas, eines entscheidenden Werkzeugs zur Identifizierung und Bekämpfung von Mobilitätsungleichheiten auf globaler Ebene. Der innovative Mixed-Methods-Ansatz des Projekts inspirierte die Neuausrichtung eines TUM-Kurses, der MGeM als reale Fallstudie einbezieht. Dies bereichert die Lernerfahrungen der Studierenden durch praktisch angewandte Forschung und festigt MGeMs Beitrag zur akademischen Ausbildung.

**Die Verbreitung der Projektergebnisse führte zur Sicherung neuer Mobilitätsprojekte und zur Gründung einer Forschungsgruppe für Mobilitätsgerechtigkeit.** Am Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung unterstützte das Projekt den Aufbau neuer Mobilitätsgerechtigkeitsprojekte und führte zur Einrichtung einer eigenen Forschungsgruppe. Diese neue Forschungsgruppe stärkt das Engagement des Lehrstuhls, Mobilitätsgerechtigkeit weiterzuentwickeln, und unterstreicht die wachsende Unterstützung und Bedeutung dieses Bereichs innerhalb der TUM.

**MGeM-Ergebnisse beeinflussen MCube-Projekte und Kompetenzentwicklung im Bereich Mobilität und Gesellschaft.** Die Ergebnisse von MGeM flossen direkt in die Projekte *ReMix* und *Mosaiq* der zweiten MCube-Phase ein, die am Lehrstuhl für Innovationsforschung und Urban Design betreut werden. Über die Nachwuchsforschungsgruppe *Transforming Mobility and Society (TraMS)* wird zudem ein Kompetenzaufbau zum Thema Mobilitätsgerechtigkeit gefördert, geleitet von Dr. Alexander Wentland. Hier werden Lernerfahrungen aus praxisorientiertem Wissensmanagement genutzt und weiterentwickelt, um eine dauerhafte Schnittstellenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis zu stärken.

**Eine langfristige Kooperation mit der Landeshauptstadt München und praxisrelevante Erkenntnisse flossen in die Arbeit des Praxispartners experience consulting ein.** Die Zusammenarbeit mit der Stadt München, insbesondere mit dem Planungsreferat und dem Ansatz der Handlungsräume (dem Forschungsquartier am Piusplatz), wurde verstetigt und institutionalisiert. Die Erfahrungen aus den ko-kreativen Beteiligungsformaten des Projekts flossen zudem in die Beratungs- und Umsetzungsarbeit des Praxispartners experience consulting ein und verbessern die Ansprache und Einbindung marginalisierter Gruppen in Beteiligungsprozesse.

**MGeM erweiterte das Netzwerk in der Mobilitätsgerechtigkeitsforschung und stärkte die Verbindung zwischen Wissenschaft und Praxis.** Durch MGeM konnte das Netzwerk von Akteuren im Bereich der Mobilitätsgerechtigkeit erweitert werden, insbesondere in Kooperation mit der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL) sowie der internationalen Forschungsgemeinschaft zur policy-orientierten Stadt- und Mobilitätsplanung. Die praxisorientierten Projekte und multimethodischen Erkenntnisse bilden eine stabile Basis, um die Brücke zwischen wissenschaftlicher Forschung und praktischer Umsetzung weiterhin zu stärken.

**b. Beitrag des Einzelprojektes zur MCube-Gesamtstrategie bzw. welchen Nutzen der Cluster aus deinem Einzelprojekt zieht (Verbesserung der Qualität von Zeit, Raum und Luft)**

**MGeM trägt zur MCube-Gesamtstrategie bei, indem es Mobilitätsungleichheiten identifiziert und Lösungen zur Verbesserung von Lebensqualität und Umweltbedingungen aufzeigt.** Durch einen räumlichen Ansatz zur Analyse von Mobilitätsungerechtigkeit ermöglichte MGeM eine detaillierte Untersuchung der am stärksten benachteiligten Stadtteile in München. Der Mobilitätsungerechtigkeitsatlas, ein zentrales Ergebnis des Projekts, bietet politischen Entscheidungsträger:innen eine wissenschaftliche Grundlage, um die ungleiche Verteilung von Mobilitätsressourcen und -belastungen gezielt anzugehen. Der Atlas wurde bereits als Referenz in politischen Entscheidungsprozessen verwendet und kann perspektivisch zur Verbesserung der Infrastruktur in benachteiligten Stadtteilen beitragen, wodurch letztlich die Qualität von Zeit, Raum und Luft für die betroffenen Bewohner:innen gesteigert wird.

**Die Analyse des öffentlichen Straßenraums lieferte praktische Handlungsempfehlungen für eine gerechtere Nutzung und förderte die soziale Teilhabe im öffentlichen Raum.** Die Befragung in Berg am Laim zeigte erhebliche Nutzungskonflikte im öffentlichen Straßenraum auf. Der daraus entstandene Bericht bietet konkrete Maßnahmen und Empfehlungen zur

gerechten Verteilung des Straßenraums und berücksichtigt dabei die Bedürfnisse aller Nutzer:innengruppen. Zudem zeigten die interaktiven Formate und Microstory-Interviews am Piusplatz, dass Aufenthaltsqualität, Fußmobilität und soziale Teilhabe im öffentlichen Raum für die Anwohnenden eine zentrale Rolle spielen – Themen, die bisher in Mobilitätsplanungen wenig beachtet wurden. Diese Erkenntnisse sind für die städtische Verkehrsplanung von großem Nutzen und tragen zur Verbesserung der Lebensqualität im Quartier bei.

**Wissenstransfer und Zusammenarbeit mit anderen Clusterprojekten stärken die Gerechtigkeitsorientierung des MCube-Clusters.** MGeM konnte wichtige Impulse für andere Clusterprojekte wie *ReMGo* und *SUE* geben, insbesondere im Bereich gerechtigkeitsfokussierter Mobilitätsinnovationen und partizipativer Ansätze. Durch den Wissenstransfer und die Einbindung dieser Themen im Cluster wurde die Ausrichtung des Clusters auf soziale Gerechtigkeit und Bürgerbeteiligung gestärkt. Zusätzlich beeinflusste MGeM die Konzeption des Bürger:innenrates, der die strategische Planung der zweiten Clusterphase mitgestaltete und langfristig eine stärkere Einbindung der Bevölkerung in die Mobilitätsplanung ermöglicht.

### c. Projektübergreifende Zusammenarbeit innerhalb des Clusters

**MGeM förderte projektübergreifende Zusammenarbeit innerhalb des MCube-Clusters und verstärkte den Austausch zu Mobilitätsgerechtigkeit und sozialer Innovation.** Im Rahmen der Kooperation mit anderen Clusterprojekten konnte MGeM wertvolle Synergien schaffen, insbesondere in den Bereichen Mobilitätsinnovation, Partizipation und Datenmanagement.

- **ReMGo:** MGeM arbeitete mit ReMGo an der Innovationsempfehlung „Mobilitäts(un)gerechtigkeits-Atlas“, einem zentralen Instrument zur Analyse und Bekämpfung von Mobilitätsungleichheiten. Darüber hinaus wurde gemeinsam ein Policy Paper verfasst, das auf Deutsch und Englisch erschienen ist und den Titel „Öffentliche Räume und soziale Teilhabe – Das WAS und WIE umfassender Beteiligung für eine Mobilitätswende vor Ort“ trägt. Diese Publikationen bieten Handlungsempfehlungen und stellen das Thema soziale Teilhabe in den Mittelpunkt der Mobilitätswende.
- **TrEX/AQT/ReMGo:** Der projektübergreifende Austausch fand unter anderem im Rahmen des Workshops „Die Zukunft der Mobilität – Was ist gute Innovation? Wie Transformation mit der Gesellschaft gelingt“ statt, ebenso wie am MCube DemoDay und in mehreren Forschungskolloquien des Lehrstuhls für Innovationsforschung. Diese Veranstaltungen ermöglichten es MGeM, seine Ansätze zur sozialen Innovation im Mobilitätssektor zu präsentieren und die Diskussion zu gerechten Innovationen aktiv mitzugestalten.
- **SUE:** In Kooperation mit SUE wurde eine Prozessevaluation von MGeM durchgeführt und die Key Performance Indicators (KPIs) des Projekts bewertet. Diese Bewertung ermöglichte es, die Effektivität der Maßnahmen im Hinblick auf die Projektziele gezielt zu messen und Optimierungspotenziale zu identifizieren.
- **DATSIM:** Die Zusammenarbeit mit DATSIM umfasste den Austausch von Daten und die gemeinsame Präsentation von Forschungsergebnissen auf der Internationalen Automobil Ausstellung 2024 (IAA Mobility) in München. Diese Plattform ermöglichte es, die wissenschaftlichen Erkenntnisse von MGeM einem internationalen Fachpublikum zu

präsentieren und die Relevanz der Datennutzung für Mobilitätsgerechtigkeit hervorzuheben.

Insgesamt stärkte MGeM durch diese projektübergreifenden Kooperationen die Ausrichtung des MCube-Clusters auf soziale Gerechtigkeit und ermöglichte eine enge Verzahnung von wissenschaftlicher Forschung und praxisorientierter Innovation.