Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur

VolkswagenStiftung

nemo

Herzlich Willkommen zum NEMo-Partnertreffen!

Oldenburg, 18. April 2018

Universität Oldenburg, Senatssitzungsraum

CARL VON OSSIETZKY universität OLDENBURG

Technische Universität Braunschweig

LEUPHANA UNIVERSITÄT LÜNEBURG

Agenda

1. **Begrüßung**
2. Zentrale Ergebnisse im Rahmen von NEMo
3. Projekte und Vorhaben aus dem NEMo-Partnerkreis

Zwischenstand des Forschungsprojektes NEMo

Mehr als die Hälfte der Projektlaufzeit ist rum – Projekt läuft noch bis Juli 2019

Wichtige Meilensteine sind erreicht – ausführliche Dokumentation im Zwischenbericht

Fokus bis Projektende insbesondere Erprobung und Weiterentwicklung der NEMo-App

Bekanntmachung des Projekts auf zahlreichen Veranstaltungen und durch Publikationen

NEMo-Projektbeirat und -Partnerkreis gestärkt und ausgebaut

Derzeit Gespräche und verstärkte Anstrengungen hinsichtlich Anschlussprojekt

Worüber wir heute mit Ihnen im Detail sprechen möchten:

1. Umfrage zur Akzeptanz von Fahrgemeinschaften

2. Gruppengespräche zu Mobilitätspraktiken

3. Status Quo und nächste Schritte NEMo-App

4. Geschäftsmodelle zur Verbesserung der Mobilität

Austausch und Vernetzung: Vorstellung von Projekten und Vorhaben aus dem Partnerkreis

Projekt „AUNO DOMO – Autonome Dorfmobilität“

Projektvorhaben „AURORA“, Virtualisierung und Digitalisierung von Verkehrsinfrastrukturen

Projektvorhaben „BITS – Bicycle and Intelligent Transport Systems (IST)“

Projekt „Elektromobilität als Schlüssel zur Mobilität der Zukunft“

Aktuelle Neuigkeiten aus der Abteilung Wirtschaftsinformatik

- Mobilitätsprojekt kurz vor Abschluss: ECOBimos in Kooperation mit Baron Mobility
- INTERREG-Antrag „BITS – Bicycle and Intelligent Transport Systems (ITS)“
- Aktuell: Auslotung von NEMo-Folgeprojekten
- Forschungskooperationen mit Volkswagen und abat
- 2 Projektgruppen mit thepeak.lab und Brille24
- BUIS-Tage am 24./25. Mai in Oldenburg

Veranstaltungshinweis: BUIS-Tage 2018 „Smart Cities & Regions“

- 24. und 25. Mai 2018 im Kulturzentrum PFL
- Schwerpunkt: Informationstechnische Lösungen und Ansätze zu „Smart Cities & Regions“
- Tracks u.a. zu „Digitale Plattformen für Smart Cities“, „Mobilität und Versorgungsstrukturen in Smart Cities“ oder die „Transformation klassischer Industrie- und Gewerbegebiete“.
- Keynote-Vorträge zu ENaQ und enera
- Business-Science-Speed-Dating mit Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Praxis
- Weiterer Schwerpunkt: Afrika (Teilnahme von Wissenschaftlern; Kunstausstellung)

Nähere Informationen und Anmeldung:
https://buistage2018.de und
info@buistage2018.de

Agenda

1. Begrüßung
2. **Zentrale Ergebnisse im Rahmen von NEMo**
   a) **Umfrage zur Akzeptanz von Fahrgemeinschaften**
   b) Gruppengespräche zu Mobilitätspraktiken
   c) Status Quo und nächste Schritte NEMo-App
   d) Geschäftsmodelle zur Verbesserung der Mobilität
3. Projekte und Vorhaben aus dem NEMo-Partnerkreis

Kurzüberblick: Fragestellungen, Aufbau und Stichprobe

Ziele der Online-Befragung

- Erfassung der Akzeptanz sowie potenzieller Motive und -hemmnisse bei der (Nicht-) Nutzung von fahrgemeinschaftlichen Mobilitätslösungen
- → *Unter welchen Bedingungen sind Personen bereit, Fahrgemeinschaften mit ihnen unbekannten Personen zu bilden?*

Aufbau der Umfrage

1. Status quo zur Mobilitätssituation
2. Vorstellung NEMo-Konzept (s. Zeitungsartikel 1)
3. Szenario ‚andere Person als Fahrer mitnehmen' (*N* = 144) oder Szenario ‚mitgenommen werden als Mitfahrer' (*N* = 194)
4. Erhebung Nutzungsmotive und -hemmnisse sowie Nutzungsbedingungen
5. Demografie

Rahmendaten der Online-Befragung

- Befragungszeitraum: 07.06.2017 – 10.07.2017 in der Region Wesermarsch 2

Kurzüberblick Demografie

- *N* = 338 Teilnehmer
- Alter: *M* = 40,17 Jahre, *SD* = 16,74 | Geschlechterverteilung: 47,3% ♀, 52,7% ♂

Zeitungsartikel NEMo-Plattform

1

Bessere Mobilität

Idee: Der Bürger als Mobilitätsanbieter

WESERMARSCH – Zu unregelmäßig, zu spät, schlecht erreichbar - viele Bürger in ländlichen Gebieten empfinden das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs als unattraktiv.

Wie kann man nun die Mobilitätssituation speziell in ländlichen Gebieten verbessern? Mit dieser Frage beschäftigt sich ein interdisziplinäres Forschungsteam im Rahmen eines Projektes namens „NEMo".

Die Idee des Projektes ist es, eine Mobilitätslösung zu entwickeln, durch die **der Bürger selbst zum Mobilitätsanbieter** werden kann. Beispielsweise können Privatpersonen mit dem eigenen PKW selten angefahrene Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs zur Mitnahme weiterer Personen bedienen. Dadurch können Versorgungslücken im öffentlichen Personennahverkehr geschlossen werden.

Die **Vermittlung der Fahrgemeinschaften** kann sowohl über eine Internetplattform, als auch über Aushänge in öffentlich zugänglichen Gebäuden (z.B. Supermarkt) stattfinden.

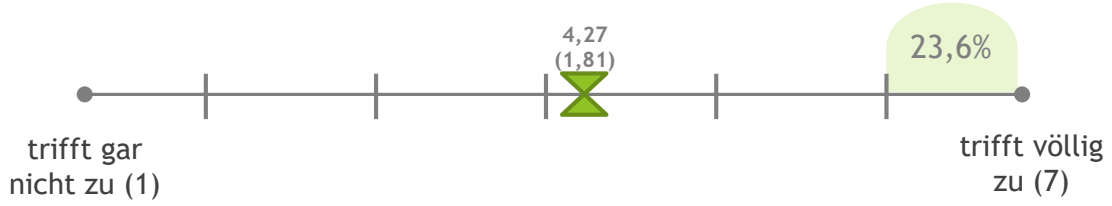
In der Umfrage verwendeter Zeitungsartikel zur Vorstellung der NEMo-Plattform.

2

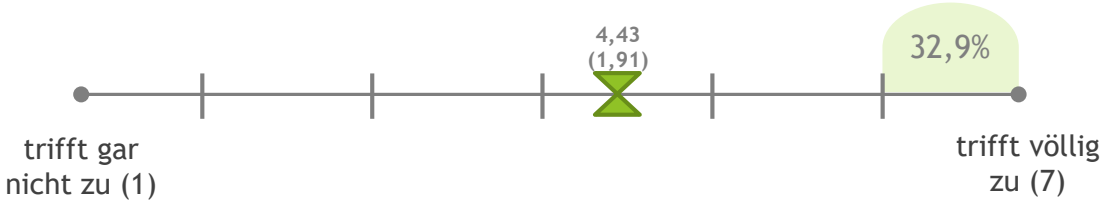
Akzeptanz von fahrgemeinschaftlichen Mobilitäslösungen

Nutzungsintention von über Dritte organisierte Fahrgemeinschaften

Nutzungsintention [Fahrerperspektive]
(*N* = 144)



Nutzungsintention [Mitfahrerperspektive]
(*N* = 194)



Darstellung der Mittelwerte von jeweils drei Fragen zur Messung der Nutzungsintention
Notation: Mittelwert (Standardabweichung)

Nützlichkeit von über Dritte organisierte Fahrgemeinschaften

Nützlichkeit [Fahrerperspektive]
(*N* = 144)

Nützlichkeit [Mitfahrerperspektive]
(*N* = 194)

Darstellung der Mittelwerte von jeweils drei Fragen zur Messung der Nützlichkeit
Notation: Mittelwert (Standardabweichung)

→ Die durchschnittliche Nutzungsintention sowohl aus Fahrer- als auch aus Mitfahrerperspektive liegt im mittleren Bereich.
→ Fahrgemeinschaften, die über Dritte organisiert werden, haben aus beiden Perspektiven durchschnittlich eher höhere Nützlichkeitsbewertungen.

Nutzungsmotive und -hemmnisse (offene Frage)

Vergleich Fahrer & Mitfahrer

Fahrer

+

- Geringere Betriebskosten (*N*=22)
- Umweltfreundlichkeit (*N*=25)
- Geringeres Verkehrsaufkommen (*N*=4)
- Solidarität (anderen helfen) (*N*=14)
- Soziale Kontakte (*N*=19)

–

- Sicherheitsbedenken (*N*=16)
- Mangelnde Privatsphäre (*N*=6)
- Mehraufwand (N=5)
- Spontanitätsverlust (N=5)
- Haftungs- / Versicherungsfrage (*N*=2)

Weitere Nutzungshemmnisse Fahrerperspektive (sinngemäße Aussagen)

- *Angst vor schwarzen Schafen*
- *Aufwand für das Kassieren (ggf. auch Fahrer ausnutzen durch zu wenig Bargeld / nicht passendes Wechselgeld)*
- *Kennzeichnung von Raucherfahrzeugen notwendig*
- *Nutzung des Kofferraums durch Hund → Verschmutzung*

Mitfahrer

+

- Umweltfreundlichkeit (*N*=44)
- Kosteneinsparung (*N*=44)
- Zeitersparnis (*N*=21)
- Bequemlichkeit (*N*=14)
- Soziale Kontakte (*N*=25)

–

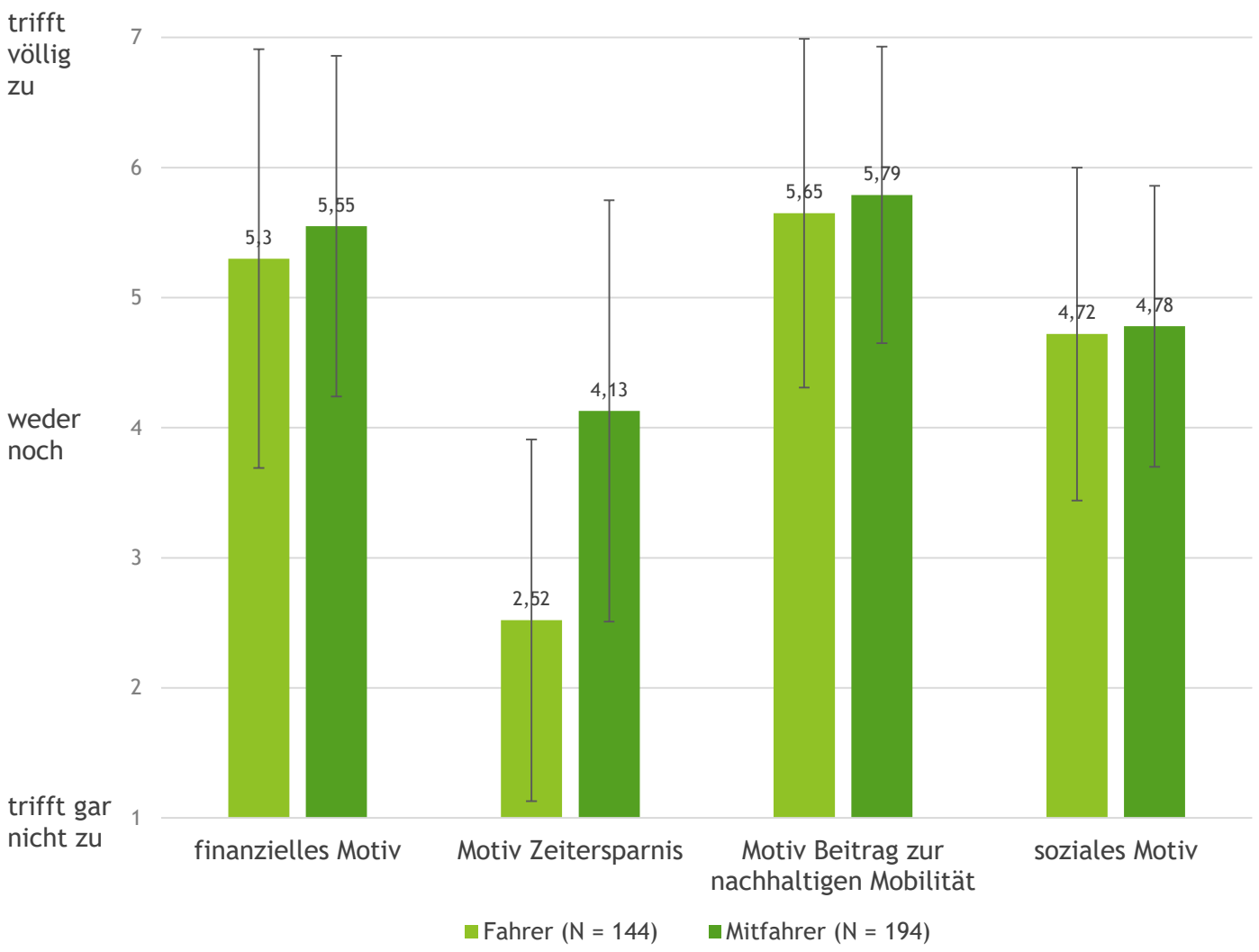
- Sicherheitsbedenken (Fahrer/Auto) (*N*=14)
- Zeitlicher Mehraufwand (*N*=5)
- Fremde Person (*N*=22)
- Haftung / Versicherung (*N*=4)

Weitere Nutzungshemmnisse Mitfahrerperspektive (sinngemäße Aussagen)

- *Halten von Absprachen (z.B. wegen unsicherem eigenem Gesundheitszustand)*
- *Mitnahme von sperrigen Dingen (z.B. Gehhilfen) oder eigenem Hund*
- *Unvereinbarkeit mit Beruf*

Nutzungsmotive

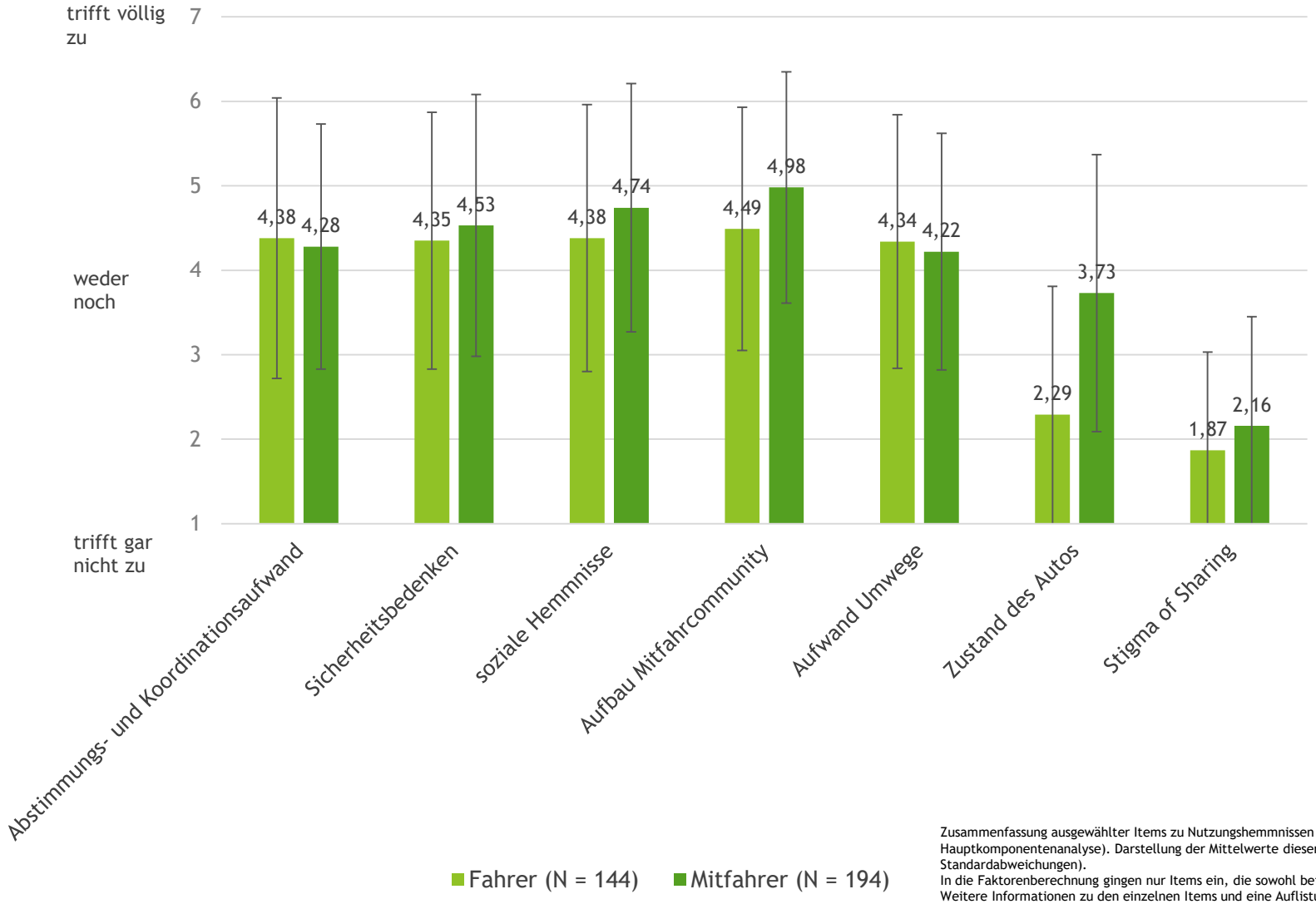
Nutzungsmotive Mitfahrgelegenheiten - Vergleich Fahrer & Mitfahrer



→ Deskriptiv betrachtet hohe Ausprägung ökonomischer, ökologischer und sozialer Nutzungsmotive.

Nutzungshemmnisse

Nutzungshemmnisse Mitfahrgelegenheiten – Vergleich Fahrer & Mitfahrer



→ Die am wenigsten relevanten Nutzungshemmnisse sind Stigma of Sharing und Bedenken bzgl. des Zustands des (eigenen) Autos auf Seiten der Fahrer.

Zusammenfassung ausgewählter Items zu Nutzungshemmnissen zu sieben Faktoren (Methode: EFA; Hauptkomponentenanalyse). Darstellung der Mittelwerte dieser Faktoren als Balken (inkl. grafische Einzeichnung der Standardabweichungen).
In die Faktorenberechnung gingen nur Items ein, die sowohl bei Fahrern, als auch bei Mitfahrern abgefragt wurden.
Weitere Informationen zu den einzelnen Items und eine Auflistung weiterer abgefragter Items auf Folien 28f

Akzeptanz von fahrgemeinschaftlichen Lösungen

„Unter welchen Bedingungen sind Sie bereit, Mitfahrgelegenheiten zu nutzen, die über Dritte (z.B. Aushänge, Online-Plattformen) organisiert werden?“

Seriosität & Vertrauenswürdigkeit (*N*=17)

„Ist eine Frage des Vertrauens. Je seriöser die Plattform ist, über welche Mitfahrgelegenheiten angeboten werden, desto vertrauenswürdiger ist es. Es müsste ein Bewertungssystem geben.“

Sicherheit (*N*=9)

„[…] müssen sicherstellen, dass die Fahrer und auch Mitfahrer in Ordnung sind (vernünftig und nicht alkoholisiert fahren […].“

Transparente Kosten (*N*=14)

„Hilfreich waren Richtwerte für Tarife, z.B. orientiert an Entfernungen.“

Verlässlichkeit (*N*=6)

„Verlässlichkeit muss gewährleistet sein (Zeit, Sicherheit).“

Direkte Absprachen ermöglichen (*N*=6)

„Direkte Absprache.“

Fazit der Umfrage

- Primär ökonomische, ökologische und soziale Nutzungsmotive (deskriptive Auswertung).

- Deskriptiv betrachtet relevante Nutzungshemmnisse sind vorwiegend
  - Abstimmungs- und Koordinationsaufwand,
  - Sicherheitsbedenken,
  - soziale Hemmnisse sowie
  - Bedenken, auf keine ausreichend große Mitfahrcommunity zugreifen zu können und
  - Bedenken bzgl. des Aufwands für Umwege.

- Bedingungen, um über Dritte organisierte Mitfahrgelegenheiten zu nutzen:
  - Situative und personenbezogene Bedingungen: Fahrgemeinschaften über Hin- und Rückweg (primär relevant für Mitfahrer), tendenziell höhere Bereitschaft, Fahrgemeinschaften mit Frauen und tagsüber zu bilden (deskriptive Auswertung).
  - Plattformseitige Bedingungen: Sicherstellung eines transparenten Preissystems, Ermöglichung direkter Absprachen, sowie Implementierung von Maßnahmen zur Erhöhung der physischen Sicherheit und Prüfung der Vertrauenswürdigkeit und Verlässlichkeit der Fahrgemeinschaftspartner (z.B. seriöses, plattformseitiges Bewertungssystem).

Agenda

1. Begrüßung
2. **Zentrale Ergebnisse im Rahmen von NEMo**
   a) Umfrage zur Akzeptanz von Fahrgemeinschaften
   b) **Gruppengespräche zu Mobilitätspraktiken**
   c) Status Quo und nächste Schritte NEMo-App
   d) Geschäftsmodelle zur Verbesserung der Mobilität
3. Projekte und Vorhaben aus dem NEMo-Partnerkreis

Auswertung der Gruppengespräche

- durchgeführt vom 24. bis 28. April 2017 in Lemwerder in der Wesermarsch
- Fünf Gruppengespräche mit insgesamt 25 Teilnehmern (Altersspanne von 12 bis 82 Jahren)
- Dauer: 60 – 120 Minuten
- Gesprächsorte: Gemeindehaus Lemwerder, Privathaushalt

(15 Minuten)
Vorstellungsrunde: Name
zur Person: Alter
Verfügbarkeit über ein Mobilitätsmittel (Auto, E-Fahrrad, Monatskarte für den ÖPNV, etc.)
Motivation an Teilnahme

FRAGEN	UNTERFRAGEN	NOTIZEN
(25 Minuten) Ist Mobilität etwas, womit Sie sich schon beschäftigt haben oder regelmäßig beschäftigen oder ist es eher eine verborgene Größe, die in Ihrem Alltag nebenher läuft und über die Sie sich noch nicht viele Gedanken gemacht haben? Wie organisieren Sie Ihren Alltag und die damit verbundenen Mobilitätserfordernisse? Haben Sie Erfahrungen damit, auf umwelt- und ressourcenschonende Art und Weise unterwegs zu sein?	- Wie zentral ist das Thema für Sie? - Wenn ja, inwiefern ist Mobilität ein Thema, womit beschäftigen Sie sich da? - Wie läuft es denn bei Ihnen? Welche Rolle spielt das (die Wahl des) Verkehrsmittel(s) dabei? - Was haben Sie gemacht? - Wie sind Sie vorgegangen?	
(25 Minuten) Ist Mobilität in Gemeinschaft (auch genannt als Mitfahrverkehr oder Carpooling, wobei hier nicht nur das Verkehrsmittel Auto eine Rolle spielen soll) ein Thema, mit dem Sie sich hin und wieder oder regelmäßig beschäftigen? Einige führen selten oder im engen Kreis gemeinsame Fahrten durch?	- In welchen Situationen sind Sie mit anderen zusammen unterwegs? - Warum praktizieren Sie Mobilität in Gemeinschaft? - Mit wem und wie wird das organisiert? - Was finden Sie an Gemeinschaftsverkehren schwierig?	
(25 Minuten) Könnten Sie sich vorstellen, dass durch Gemeinschaftsmobilität die Mobilitätssituation hier in der Region verbessert werden könnte? Welche Gründe gibt es dafür und dagegen? Engagieren Sie sich oder kennen Sie Menschen, die sich über die private und rein alltagspraktische Ebene hinaus für das Thema Mobilität engagieren?	- Welche politischen, wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen sind dabei hilfreich und welche müssen entwickelt werden? - In welchem Rahmen engagieren Sie sich für Mobilität? Was machen Sie genau? - Welche Motivation liegt da zugrunde?	

Ergebnisse
Mobilitätspraktiken und Nachhaltigkeit

- das Auto ist ein selbstverständliches, aber erklärungsbedürftiges Verkehrsmittel
  - „das Verkehrsmittel das für_ im Alltag mein normales Verkehrsmittel ist, das ist eben das Auto (-)“ (AW)
- Autobesitz wird nicht diskreditiert trotz zunehmender Auseinandersetzung mit Nachhaltigkeit → Abhängigkeit vom Automobil im ländlichen Raum
- Perspektive auf die eigene Nachhaltigkeit ist nicht bezogen auf die einzelne Person, sondern auf den gesamten Haushalt → eine Änderung von Mobilitätsgewohnheiten erfolgt kollektiv

- E-Mobilität: die dargestellte Werbung/verfügbaren Informationen treffen nicht die tatsächlichen Vorstellungen/Bedürfnisse der angesprochenen Personen → die Darstellung der Attraktivität erfolgt für den Stadtbewohner
- „ also ich bin auch noch total für (-) für Benzin- oder Dieselautos, weil ich sehe die Attraktivität außer dass die Umwelt geschont wird, sehe ich (-) [nicht]“ (DN)

Ergebnisse Gemeinschaftsmobilität

Unterschiedliche Ausprägung in unterschiedlichen Kontexten:

- Ältere Schüler, Auszubildende, Studierende
  - Verbreitete Praxis
  - Möglichkeit der Optimierung knapper finanzieller Ressourcen
- Ältere und Senioren:
  - Mobilität verändert sich mit dem Alter – Verlust der automobilen Selbstverständlichkeit
  - autonome Mobilität wird zunehmend eingeschränkt → zunehmende Auseinandersetzung in Form von Absprachen, Unterstützung, Kommunikation
  - Etablierte und regelmäßige Fahrgemeinschaften aufgrund langjährig gewachsener Nachbarschaften, auch: Mitbringen von Dingen
- Mitnahme von Fremden:
  - MP (21): „Anhalter würd ich auch nicht mitnehmen […] also ich, so an sich ist ja das ähm trampen, glaub ich, heißt das ja? Ist es legal? Ich weiß es gar nicht. Ich glaube nicht, ne? Soweit ist es nämlich, ich meine in Deutschland ja nicht erlaubt sich an die Straße zu stellen und hier den auf der (xx) nehm ich mal mit […]“
  - RN (61): „Als wir jung waren, war das normal, wenn du noch von a nach b wolltest und da ist keine öffentliche Anbindung gewesen, gut stell ich mal an die Straße […] und wenn ich heute […] ich bin allein im Auto, da muss ich ganz ehrlich sagen, dann hab ich Angst […]“

Ergebnisse Gemeinschaftsmobilität

- Familiärer Kontext:
  - Das Auto hat einen festen Platz im Haushalt und dem Familienleben.
  - Autonutzung ist abhängig von fixen/aktuell unveränderlichen Gegebenheiten (Kind zu Hause, Entfernung der Arbeitsstelle) → legitimierte Nutzungshierarchie
  - „… bei uns ist die Priorität: Ich hab das Auto, weil mein Mann, wie gesagt, 4 km von der Arbeit entfernt wohnt“ (DN)
  - Abweichung/Änderung von dieser Nutzungshierarchie ist wiederum Gegenstand von Aushandlungsprozessen
  - „da brauch er dann natürlich auch ein Auto weil bis nach (Name der Stadt) ehm sind es auch 17 km bis dahin wo er arbeitet (-) da unbedingt morgens mit dem Fahrrad hinfahren, ich glaube, das muss er nicht unbedingt“ (DN)

Ergebnisse Gemeinschaftsmobilität

Äußerung zum konkreten Unwillen Fahrgemeinschaften zu bilden:

- Selbstzuschreibung einer egoistischen Handlungsweise:
  - es geht nicht nur darum, das Auto allein zu benutzen, sondern auch die Aktivitäten im Auto egoistisch zu organisieren
  - etwa die Fahrt zu oder von der Arbeit
  - „ ich [will] da keine Rücksicht auf Kollegen und deren morgendlichen Launen oder auch Nichtlaunen und Gesprächsbedarf nehmen.“ (AW)
- das Auto als „mein eingesperrter Raum“ (SD):
  - „ich kann frei entscheiden“ → „Fenster auf“, „Radio an“
  - „nur Gedanken nachgehen“
- Autoraum = Autozeit = Zwischenzeit, die für das persönliche Wohlbefinden, auch wenn er auf einen kleinen Raum und eine kleine Zeit begrenzt ist, wichtig ist.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Soz. Ute Samland

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
im Projekt NEMo "nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum"
Leuphana Universität Lüneburg
Institut für Soziologie und Kulturorganisation
Universitätsallee 1
21335 Lüneburg

Mobil: 0177 4597914
Email: ute.samland@leuphana.de

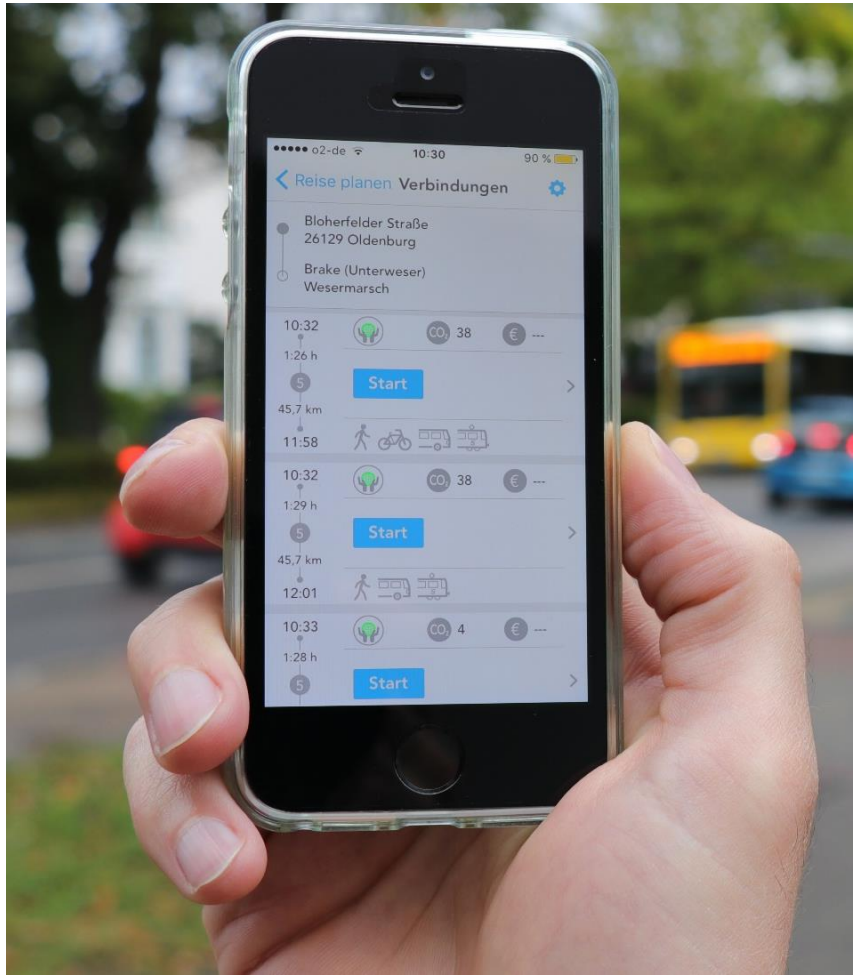
http://www.nemo-mobilitaet.de/blog/

Agenda

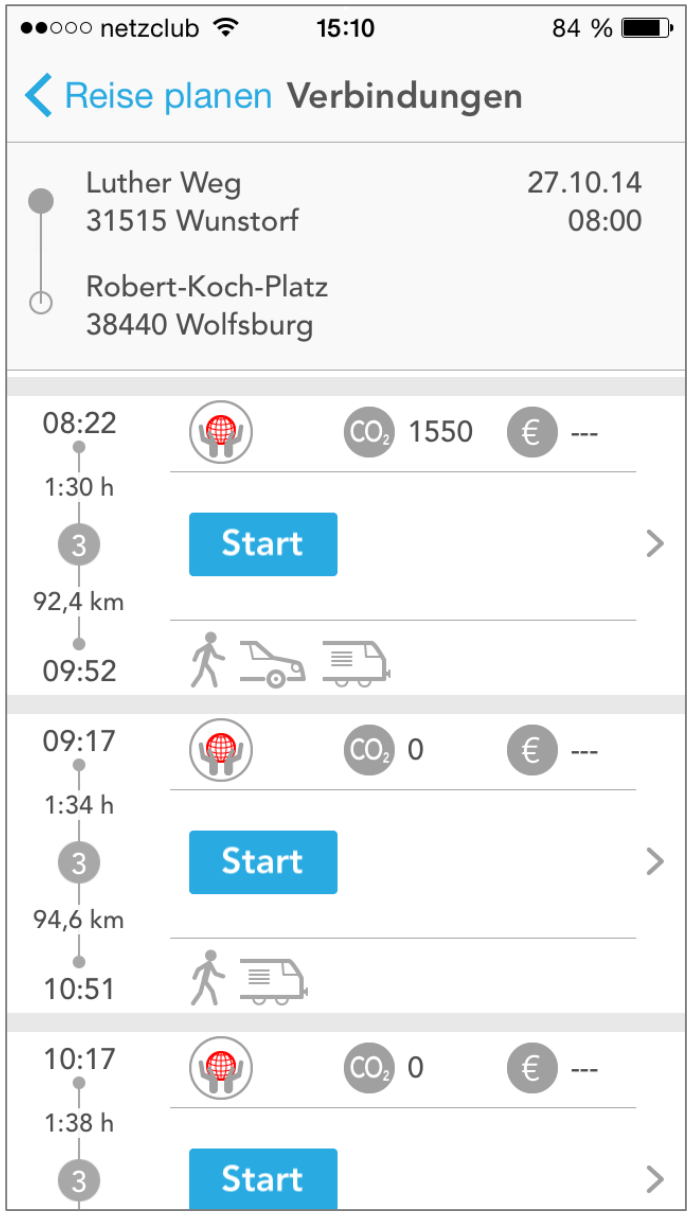
1. Begrüßung
2. **Zentrale Ergebnisse im Rahmen von NEMo**
   a) Umfrage zur Akzeptanz von Fahrgemeinschaften
   b) Gruppengespräche zu Mobilitätspraktiken
   c) **Status Quo und nächste Schritte NEMo-App**
   d) Geschäftsmodelle zur Verbesserung der Mobilität
3. Projekte und Vorhaben aus dem NEMo-Partnerkreis

Die NEMo-App auf einem Blick

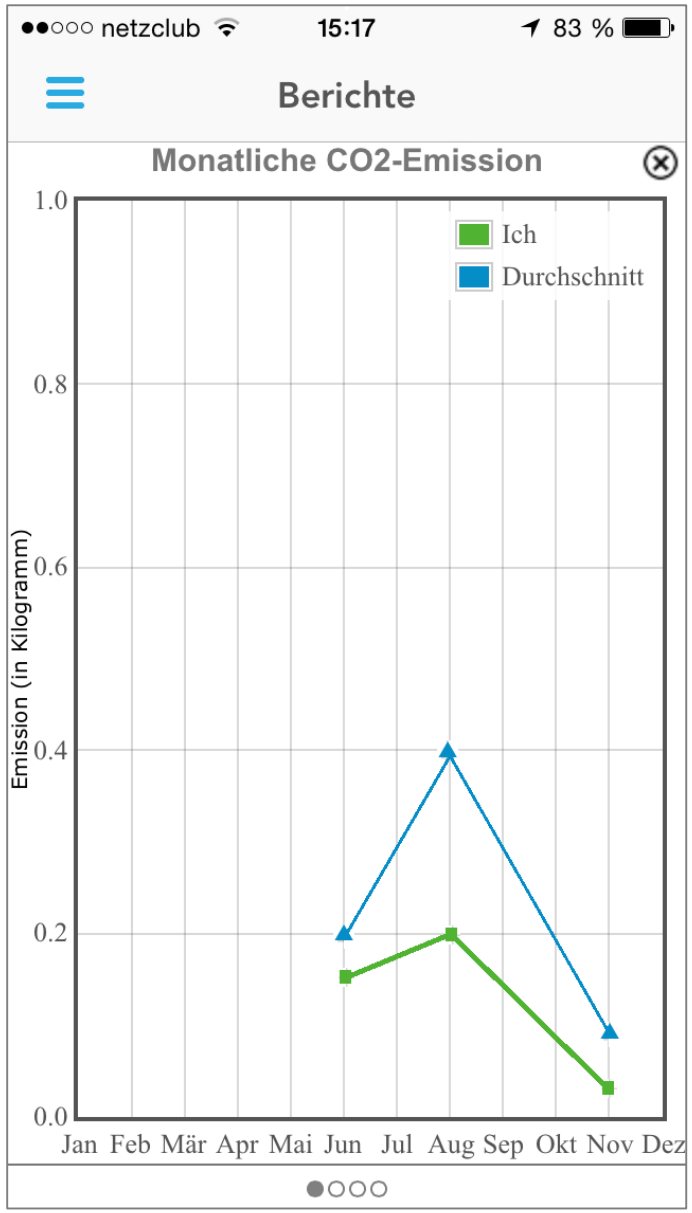
- Zentrale Funktionen:
  - *Mobilität planen*: Mobilitätsauskunft
  - *Gemeinsam fahren*: Mitfahrgelegenheit (Sommer 2018)
  - *Einander unterstützen*: Geschäftsmodelle (Ende 2018/Anfang 2019)
- Verfügbar als iOS- und Android-Version (bis Version 7)
- Warten auf „grünes Licht“ für den Vertrieb über App-Stores (Voraussetzung: Einigung zwischen VBN und HaCon)
- Aktuell Download über NEMo-Webseite (Zertifikat muss vertraut werden)
- Integriertes Customer-Relationship-Management (CRM)

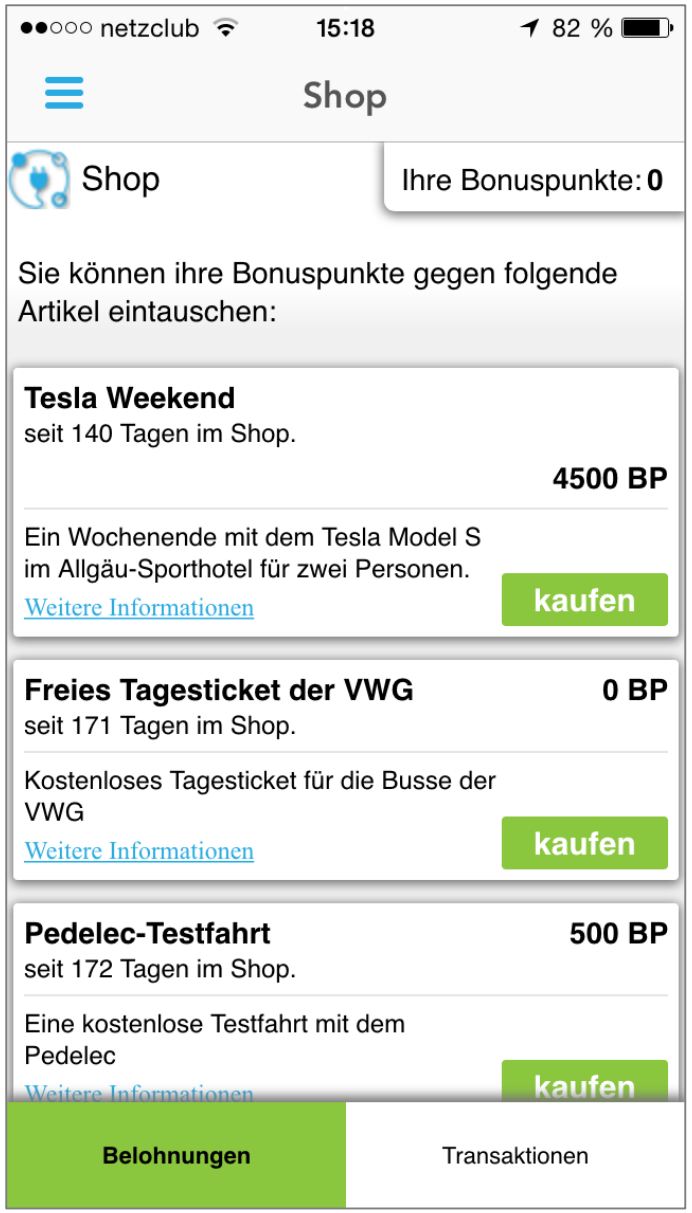


Routensuche und Ergebnisliste

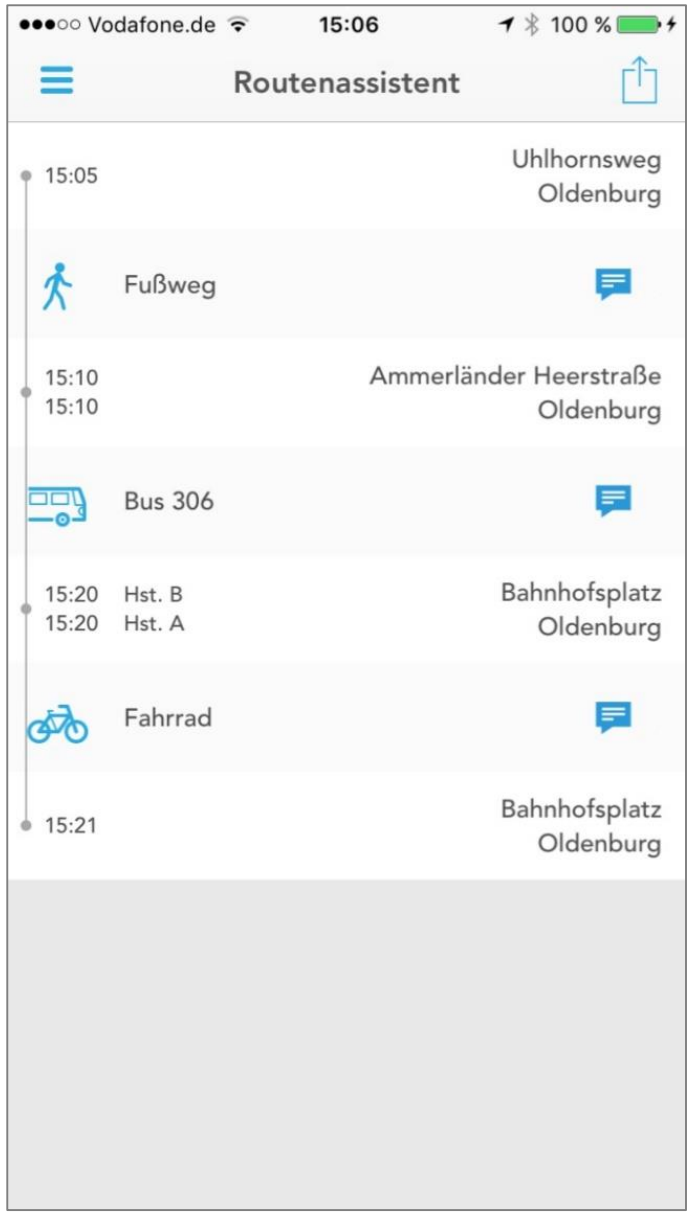


Berichtswesen und Bonuspunkte





Reiseassistent



Verbesserte Zielgruppenansprache durch einen neuen Namen

ENTWURF

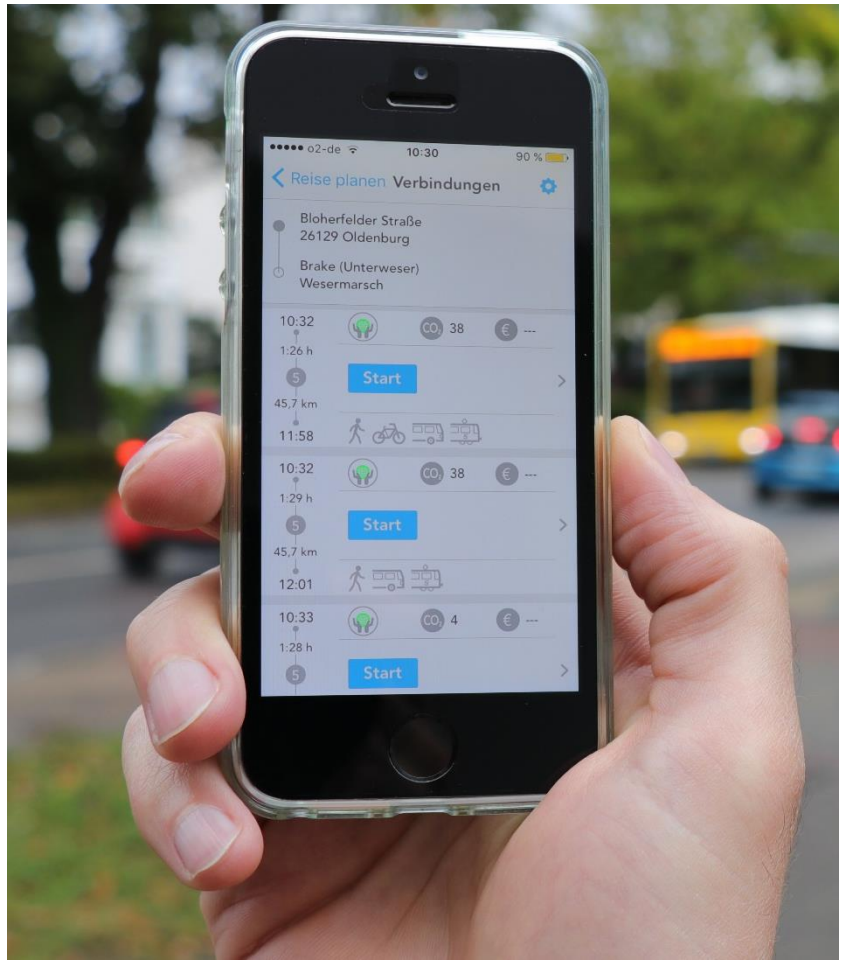
Funktion Mitfahrgelegenheit ist geplant für Sommer 2018

- Integration eines Carpooling-Algorithmus‘ in Zusammenarbeit mit dem Dr. Thai Pham/SmartWay
- Virtuelle Haltestellen als Treffpunkte (z.B. Bushaltestellen, Supermärkte, Tankstellen, Parkplätze)
- Einstellen einer Mitfahrgelegenheit
  - Über Mobilitätsauskunft bzw. Planung einer Reise (Opt-out-Option)
  - Zusätzliche Funktion „Fahrt anbieten“
- Kommunikation zwischen Fahrer und Mitfahrer per Chat
- Vorschlag für Fahrpreis auf Basis der tatsächlichen Kosten des Fahrers

https://nzta.govt.nz/resources/carpooling/carpooling.html

Erprobung der NEMo-App in Feldversuchen

- Interner Feldversuch im Januar zum grundlegenden Test der Funktionalitäten
- Feldversuch I im Mai 2018:
  - Fokus Mobilitätsauskunft
  - ca. 50 Interessierte aus Umfrage plus interessierte Bürger und Studenten
- Feldversuch II/III im Sommer 2018
  - Fokus Mitfahren und Mobilitätsauskunft
  - Pilotregion Wesermarsch plus voraussichtlich weiterer Feldversuch in Niedersachsen



Agenda

1. Begrüßung
2. **Zentrale Ergebnisse im Rahmen von NEMo**
   a) Umfrage zur Akzeptanz von Fahrgemeinschaften
   b) Gruppengespräche zu Mobilitätspraktiken
   c) Status Quo und nächste Schritte NEMo-App
   d) **Geschäftsmodelle zur Verbesserung der Mobilität**
3. Projekte und Vorhaben aus dem NEMo-Partnerkreis

Geschäftsmodelle Überblick

- Anforderungen und Ziele an die Geschäftsmodelle
- Aktive und passive Geschäftsmodelle
- Geschäftsmodelle – Bürgerkommunikation
- Ausgewählte Geschäftsmodelle
- Prozess der Geschäftsmodellentwicklung
- Ausblick

Geschäftsmodelle – Anforderungen und Ziele

- Entwickeln von „imovativen“ Geschäftsmodellen
- Anforderungen an die Geschäftsmodelle
  - Konzept soll sich langfristig selber tragen
  - Verbesserung/ Vereinfachung der Mobilität
  - Umweltfreundlich
    - Auslastung der Fahrzeuge mit mehr Teilnehmern
    - Reduktion des Verkehrsaufkommens
  - Fokussierung auf den ländlichen Raum
- Setzen von Reizen
  - Nutzung der Geschäftsmodelle soll belohnt werden

Quelle: fuer-gruender.de - Business Model Canvas

Aktive und passive Geschäftsmodelle

- Geschäftsmodelle mit aktiver Mobilitätswirkung
  - Verbesserung der Mobilität durch aktive Selbstbeteiligung
  - Beförderung von Personen von A nach B
- Geschäftsmodelle mit passiver Mobilitätswirkung
  - Reduktion des Verkehrsaufkommens durch Interessenzusammenführung
  - Vermeidung der Beförderung von Personen von A nach B

Nr.	Aktive	Nr.	Passive
1	Mitfahrgelegenheit	5	Supermarkt-Lieferdienst
2	Gruppenabholservice	6	Babysittern vs. Shopping
3	Supermarkt-Abholservice	7	Gemeinschaftliches Kochen
4	Unternehmen-Mitfahrgelegenheit	8	Supermarktraking

Geschäftsmodelle – Bürgerkommunikation

- Diskussion mit Bürgern im Rahmen einer Bürgerwerkstatt des Forschungsprojektes „Wat Nu?“ zu den geplanten Funktionen bzw. Geschäftsmodellen der NEMo-App
- Positive und konstruktiv-kritische Rückmeldungen
- Geplante Geschäftsmodelle
  - Gruppenfahrdienste (Variante der Mitfahrgelegenheit) für geplante Fahrten z.B. zum Einkaufen
  - „Einkauf-Alarm“ für das Mitbringen von Einkäufen
  - Tauschkreis, z.B. Kochen für Einkaufen oder Babysitten für Einkaufen

Geschäftsmodelle - Bürgerkommunikation

- Diskussion der Geschäftsmodelle mit Personen aus dem ländlichem Raum
  - Sicherheitsbedenken
    - Datenschutz
  - APP-Funktionen
    - Z.B. Auswahl an Nutzern (Filterfunktion)
  - Nutzerprofile

Zusammengefasst in NEMo Tauschkreis

Nr.	Aktive	Nr.	Passive
1	Mitfahrgelegenheit	5	Supermarkt-Lieferdienst
2	Gruppenfahrdienst	6	Babysittern vs. Shopping
3	Supermarkt-Abholservice	7	Gemeinschaftliches Kochen
4	Unternehmen-Mitfahrgelegenheit	8	Einkauf-Alarm

Mitfahrgelegenheit

- Nutzer (mit und ohne) eigenes Fahrzeug registrieren sich bei NEMo
  - Sie tragen ihre Fahrten ein
  - Bei Übereinstimmung findet ein „Matching“ statt und ein Chat zwischen den Teilnehmern wird geöffnet
- Fahrten Dashboard/ Übersicht
  - Suchen der bereits eingetragenen Fahrten
  - Eingabe von Start u. Zielort, Zeit und Radius
  - Fahrer anschreiben um weitere Absprachen durchzuführen
- Preise
  - Fahrer entscheidet über den Preis, Plattform kalkuliert einen Vorschlag
  - Als Forschungseinrichtung nimmt die NEMo Plattform keine Gebühren
  - Als „Unternehmen“ würde eine kleine Pauschale an die Plattform anfallen

Quelle: pixabay.com

Gruppenfahrdienst

- Nutzer mit Fahrzeug tragen ihre geplanten Fahrten ein
  - Bestimmte Kategorien werden vorgefertigt
- Nutzer ohne Fahrzeug können nach Fahrten suchen u. sich eintragen
  - Fahrer muss die Eintragung bestätigen
- Der Fahrer holt die Mitfahrer ab und fährt sie (opt.) anschließend nach Hause
  - Preiskalkulation und Vorschlag durch die APP, aber → Fahrer entscheidet
- Mehrwerte für Mitfahrer
  - Bequemer fahren (Hin u. Rückfahrt)
  - Zeitersparnis für Mitfahrer (schneller als ÖPNV u. ohne Wartezeiten)
- Mehrwerte für Fahrer
  - Nicht allein unterwegs
  - Reduktion der Fahrtkosten

Einkauf-Alarm

- Ausgangssituation: Nutzer befindet sich im Supermarkt
- Nutzer aktiviert den Einkauf-Alarm auf seinem Smartphone
  - Löst für seine „Freunde/Nachbarn“ eine Benachrichtigung aus
  - Kann Freundesgruppen erstellen, wer benachrichtig werden soll
- Diese bitten ihn um den Kauf von Artikeln des Supermarktes
  - Geben an, was sie dem Einkäufer zusätzlich bezahlen würden
    - Plattformgebühren würden ca. 10% betragen
- Der Nutzer kann die Anfrage akzeptieren oder ablehnen
- Nach dem Kauf bringt er den Einkauf dem „Nutzer“

Quelle: pixabay.com

Quelle: pixabay.com

Tauschkreis

- Besteht aus den NEMo-Nutzern
  - Können sich anhand der App miteinander austauschen
  - um sich gegenseitig zu Unterstützen
- Mögliche Formen
  - Gesellschaftliches Kochen Vs. Einkaufen
  - Babysitten Vs. Einkaufen
  - Größere Konzerte/ Festivals
- Nutzer sollen miteinander sprechen
  - Stärkt die Gemeinschaft
  - Menschen ziehen gemeinsam an einem Strang
  - Nutzung ist kostenlos

Quelle: pixabay.com

Prozess der Geschäftsmodellentwicklung

1 – SOZIAL THEORIE

Gruppengespräche, Diskussion und Analyse um die Wünsche und Hemmnisse der Bürger aus dem ländlichen Raum zu erfassen

2 – IMOVATION VON GM

Durchführung einer Marktanalyse zur Entwicklung von „imovativen“ Geschäftsmodellen basierend auf Schritt 1.

3 – UPDATE 1 GM

Diskussion und Analyse der entwickelten „imovativen“ Geschäftsmodelle mit Bürgern aus dem ländlichen Raum. Anpassen der Geschäftsmodelle Ertragsmechaniken

4 – UPDATE 2 GM

Absprache der Geschäftsmodelle mit operativer Projektleitung, IT (APP-Entwicklung und der juristischen Abteilung)

5 – APP INTEGRATION

Integration der Geschäftsmodelle in die App

Agenda

1. Begrüßung
2. Zentrale Ergebnisse im Rahmen von NEMo
3. **Projekte und Vorhaben aus dem NEMo-Partnerkreis**

Projekten und Vorhaben aus dem Partnerkreis

Projekt „AUNO DOMO – Autonome Dorfmobilität“

Projektvorhaben „AURORA“, Virtualisierung und Digitalisierung von Verkehrsinfrastrukturen

Projektvorhaben „BITS – Bicycle and Intelligent Transport Systems (IST)“

Projekt „Elektromobilität als Schlüssel zur Mobilität der Zukunft“