

Forschungsagenda für das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS 2022/2023)

Die deutschen Städte und Gemeinden stehen vor der großen Herausforderung, einerseits die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse und Güterversorgung zu ermöglichen, gleichzeitig aber Treibhausgase, Luftverschmutzung, Lärmmissionen, Verkehrsunfälle und Staus reduzieren zu wollen. Hierbei sind die zunehmenden digitalen, integrierten und vernetzten ebenso wie die automatisierten bis hin zu autonomen Möglichkeiten zur Mobilität einzubeziehen. Eine neue Herausforderung sind auch alternative Antriebstechnologien und Kraftstoffe mit der entsprechenden Ladeinfrastruktur für die Gemeinden. Ebenso die Vielfalt neuer Mobilitätsformen, von Zweiradangeboten wie Pedelecs oder Elektrokleinstfahrzeugen bis hin zu regelmäßig verkehrenden öffentlichen, aber auch flexiblen und nachfragegesteuerten öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten, hat eine hohe Relevanz.

Um Städten und Gemeinden Hilfestellung zur Lösung der o.g. Herausforderungen zu geben, werden im Rahmen des FoPS (www.fops.de) Forschungsaufträge vergeben zur

- Schaffung von Grundlagen zu und Weiterentwicklung von anwendungsorientierten Forschungserkenntnissen,
- Entwicklung/Weiterentwicklung von Verfahren, Konzepten, Methoden,
- Erstellung von Handlungsempfehlungen, Beiträge zu Regelwerken/Rechtsetzung
- Schaffung von Datengrundlagen,
- Erstellung von Prognosen sowie
- Entwicklung von Lösungen, die auf andere Städte/Gemeinden/Regionen übertragbar sind (Modellprojekte).

Orientierungsrahmen für den Projektumfang:

Laufzeit: grundsätzlich zwischen ca. 18 – 24 Monate; maximal bis zu ca. 36 Monaten

Volumen: grundsätzlich bis zu ca. 300.000 €(brutto)

Für das FoPS 2022/2023 werden folgende **Forschungsschwerpunkte/-ziele** auf der Grundlage des strategischen [BMVI-Ressortforschungsrahmens](#) festgelegt:

I. Nachhaltige und sichere Mobilität

1. Reduzierung güter-/lieferverkehrsbedingter Emissionen (Treibhausgase, Luftschadstoffe) in Städten und Gemeinden, durch
 - a) Untersuchung neuer Transportwege (z. B. Gütertransport im ÖPNV, unterirdische Transportröhren)
 - b) Maßnahmen der Verkehrssteuerung (Kurier-, Express-, Paketdienstverkehre, Schwerverkehre; z. B. technische und organisatorische Handlungsempfehlungen, Straßenbetriebskonzepte)
2. Verringerung der Lärmbelastung in Städten und Gemeinden durch Güter-/Lieferverkehre (z. B. Stärkung der geräuscharmen Nachtlogistik nichtmotorisierte Distributionsformen)
3. Etablierung eines Qualitätsmonitorings und Weiterentwicklung der Qualitätsstandards im ÖPNV
4. Erhöhung der Verkehrssicherheit im Hinblick auf die Detektion und Erfassung von ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern sowie deren Interaktion mit Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen

5. Grundlagenforschung zum Fußverkehr und zu der allgemeinen Frage, wie die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs erhöht werden kann
6. Verringerung der Emissionsbelastung beim Bau von Verkehrsflächen im innerörtlichen Bereich
7. Auswirkungen verkehrsbedingter Immissionen im städtischen Bereich auf Mensch und Umwelt (z. B. durch Straßenbeleuchtung)

II. Integrierte und vernetzte Mobilität

1. Themenstellungen rund um die Verlagerung und Reduzierung von Pendlerverkehren (Faktoren der Verkehrsträger- Verkehrsmittelwahl, Entwicklung von Anreizsystemen, Auswirkungen aus Pandemiegeschehen, etc.)
2. Automatisierter Zugbetrieb und Digitalisierung im Bereich der U-/Straßenbahnen und des schienengebundenen Personennahverkehrs
3. Weiter-/Entwicklung von Standards für die digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr inkl. Einbindung innovativer Mobilitätsangebote

III. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

1. Wasserstoff und Wasserstoffinfrastruktur im städtischen Bereich
2. Integrierte Stadtentwicklung-Neuverteilung öffentlicher Raum, Städtische Nahraumkonzepte zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und zur Reduzierung von motorisierten Individualverkehren
3. Erhöhung der Resilienz der Verkehrssysteme in den Städten und Gemeinden
4. Weiterentwicklung der Mobilitätsdaten für die Verkehrsplanung
5. Voraussetzungen für die Veränderung von Mobilitätsverhalten in Stadt und im Umland