

## **Faktenblatt**

Stand: Oktober 2021

### **Über das RealLabHH**

Im Reallabor Hamburg (RealLabHH) soll die Mobilität von morgen im Hier und Jetzt einer Metropole erprobt werden und darauf aufbauend eine Blaupause für die digitale Mobilität der Zukunft entstehen. Die gesellschaftliche Debatte zu digitalen Mobilitätsservices steht dabei im Zentrum, um wichtige Erkenntnisse darüber zu liefern, welche Ansätze sich in der Praxis bewähren. Die geplanten Teilprojekte des RealLabHH reichen vom Mobilitätsbudget anstelle eines Dienstwagens über die Schaffung einer anbieterunabhängigen Mobilitätsplattform bis hin zu Lösungen für besonders schutzbedürftige Teilnehmer\*innen im Straßenverkehr. Unter der Konsortialführerschaft der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist dabei die kontinuierliche und umfassende Einbeziehung der Bürger\*innen vorgesehen. Auf dem ITS-Weltkongress 2021 werden die ersten Ergebnisse des RealLabHH präsentiert. Unterstützt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist die Freie und Hansestadt Hamburg Gastgeber des weltweit größten Kongresses für intelligente Verkehrssysteme und Services (ITS), welcher vom 11. bis 15. Oktober 2021 stattfindet. Das Projekt des RealLabHH geht auf die Initiative der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) zurück, läuft bis Ende 2021 und wird vom BMVI mit rund 20,5 Millionen Euro gefördert.

### **Ansprechpartnerin Medien**

Constanze Dinse – Pressesprecherin HOCHBAHN – 0170/5255-650 –  
[presse@hochbahn.de](mailto:presse@hochbahn.de)

## Die 10 Teilprojekte des RealLabHH

Alle relevanten Mobilitätsdienste in Hamburg in eine Plattform zu integrieren – das ist Ziel von <b>hvv switch</b> . Die App wurde im Sommer 2020 gelauncht. Aktuell umfasst es die Services des hvv Ticketings, die Buchung des On-Demand-Shuttles MOIA sowie des Carsharings von SIXT share und MILES sowie das E-Scooter-Sharing von TIER. Sukzessive ist die Integration weiterer Partner wie WeShare und StadtRAD vorgesehen.
Im Teilprojekt <b>Dateninteraktion und Souveränität</b> sollen intermodale Reiseketten von Tür-zu-Tür zwischen Hamburg und Berlin analysiert werden. Das Projekt soll als Demonstrator zeigen, wie regionale Mobilitätsplattformen mit einem überregionalen Ansatz Partner und Regionen vernetzen können. Die Grundlage hierfür ist die Schaffung eines Datenraums Mobilität, der eine Infrastruktur basierend auf dem IDS-Standard der International Data Spaces Association bereitstellt, die einen sicheren Austausch von Daten mehrerer Anbieter ermöglicht.
Mit dem <b>Mobilitätsbudget</b> soll überprüft werden, wie sich das Mobilitätsverhalten berufstätiger Menschen langfristig wandeln könnte – und welche Rolle der Arbeitgeber dabei spielen kann. Die Idee: Unternehmen stellen Mitarbeitenden per App ein individuelles monatliches Budget für geschäftliche und private Fahrten zur Verfügung. Dabei können Mitarbeitende zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wählen – von ÖPNV über Fernverkehr bis hin zu Sharing-Diensten.
Kann im suburbanen Raum ein <b>autonom betriebenes On-Demand-Angebot</b> dazu beitragen, die Strecke der sogenannten „ersten und letzten Meile“ im ÖPNV besser zu erschließen? Um dieser Frage nachzugehen, wird im Raum Bergedorf ein Feldversuch mit autonom fahrenden Shuttle-Prototypen durchgeführt. Der Testbetrieb ist im September gestartet.
Seit Dezember 2020 verbessern insgesamt drei <b>On-Demand-Shuttleverkehre im ländlichen Raum</b> die Anbindung an die Metropole Hamburg: Im Landkreis Stormarn, im Landkreis Harburg sowie in Ahrensburg entlasten innovative On-Demand-Verkehre vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und den damit einhergehenden CO <sub>2</sub> -Ausstößen. Gleichzeitig soll die Anbindung ländlich geprägter Gebiete im Bereich Pendler-, Versorgungs- und Freizeitverkehre sowie die Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten verbessert werden. Alle drei Projekte kombinieren bestehende und neue Mobilitätsformen und stärken tiefenintegriert den ÖPNV.
Sogenannte <b>Mikrodepots</b> sollen Lieferverkehre und damit verbundene Emissionen im innerstädtischen Bereich reduzieren. Die Mikrodepots dienen als Umschlagpunkte, die von verschiedenen Logistikdienstleistern und regionalen Einzelhändlern gemeinschaftlich genutzt werden. Lieferungen werden hier gebündelt und z.B. per Lastenfahrrad klimaneutral zum Endkunden gebracht. Das erste Depot eröffnete bereits im Januar 2021 in der Burchardstraße in Hamburgs Innenstadt. Im Mai 2021 nahm die HOCHBAHN das zweite Mikrodepot am ZOB in Betrieb.
Das Teilprojekt <b>Vulnerable Road User</b> hat eine Lösung entwickelt, die vor Unfällen zwischen vernetzten Fahrzeugen und Radfahrern warnt – oder anderen besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern wie Pedelec-, Scooterfahrern und Fußgängern. So berechnet die Anwendung etwa den eingeschlagenen Weg eines Autos und eines Zweirades und kann die GPS-Position mittels Sensordaten vom Auto und Smartphone des Radfahrers präzisieren. Kreuzen sich diese wahrscheinlich zum gleichen Zeitpunkt, warnt das System per Mobilfunk die beiden Verkehrsteilnehmer in Echtzeit. Die ersten Tests im Straßenverkehr waren erfolgreich.
Mit der Entwicklung des <b>Digitalen Andreaskreuzes</b> sollen Gefahrensituationen an Bahnübergängen vermieden werden. Dafür werden Infrastruktur und Verkehrsteilnehmer mittels Funk-Technologien miteinander vernetzt. Erste Feldtests verliefen erfolgreich.
Im Rahmen der <b>Dialogstrategie</b> sollen die Bedarfe der Bürger*innen durch Workshops und ein Zuhörmobil systematisch erfasst und für die Weiterentwicklung von Mobilitätslösungen genutzt werden. Die schrittweise Einführung erfolgt gemeinsam mit kommunalen Stakeholdern.
Als methodisches Querschnittsprojekt ist das Teilprojekt <b>Servicedesign und Simulation</b> dafür verantwortlich, die erarbeiteten Lösungen als umfassendes nachhaltiges Mobilitätsangebot im Rahmen einer Simulation auf ihre Wirksamkeit in der Stadt Hamburg zu untersuchen. Ziel ist die Erkenntnis, welche der Technologien die Chance haben, zu einem nachhaltigen Wandel der Mobilitätsgewohnheiten und einer CO <sub>2</sub> -neutralen Mobilität beizutragen.