

**Gemeinsames „Sustainable Campus Café“ am 13.01.2026
von Friedrich-Schiller-Universität Jena und Ernst-Abbe-Hochschule Jena
Schwerpunktthema „Nachhaltige Mobilität & Internationalisierung“**

— Dokumentation —

Inhalt

- Nachhaltige Mobilität und Internationalisierung im Hochschulkontext: Leitfragen
- Virtueller Campus Thüringen
- Ergebnisse des Sustainable Campus Cafés: Diskussionsschwerpunkte
- Nachhaltige Mobilität und Internationalisierung in hochschulischen Strategien
- Ressourcen zum Thema Nachhaltige Mobilität und Internationalisierung

Nachhaltige Mobilität & Internationalisierung im Hochschulkontext: Leitfragen

Mobilität und Internationalisierung bilden wesentliche Rahmenbedingungen des wissenschaftlichen, technischen und Verwaltungsbetriebs von Hochschulen – einerseits in einem materiellen und alltagspraktischen Sinn, etwa wenn es um Mobilitätslösungen bei Pendelwegen, Dienstreisen oder bei der Erneuerung des hochschuleigenen Fuhrparks geht; andererseits in einem ideellen und strategischen Sinn, etwa mit Blick auf Wissenstransfer, die Förderung internationaler Forschungskooperationen oder die Integration von Auslandsaufenthalten in Curricula.

Mit Mobilität und Internationalisierung sind somit nicht nur ökologische Fragen verknüpft, sondern auch Fragen sozialer Gerechtigkeit, z. B. nach Teilhabechancen an (nachhaltigen) Mobilitäts- und Internationalisierungsangeboten. Dies zeigt sich nicht zuletzt an den vielfachen Schnittmengen dieser Themen mit den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals) – sei dies explizit, wie beispielsweise beim Zugang zu bezahlbarer und sauberer Energie (SDG 7) und nachhaltiger Infrastruktur (SDG 9) sowie der Gestaltung von Städten und Gemeinden mit nachhaltigen und sicheren Verkehrssystemen (SDG 11); sei dies implizit, wie etwa bei der Reduktion von Ungleichheiten (SDG 10), dem Hinwirken auf Geschlechtergleichheit (SDG 5) oder dem Zugang zu hochwertiger Bildung (SDG 4).

Aus Nachhaltigkeitsperspektive umfassen die Themenkomplexe Mobilität und Internationalisierung somit mehr als die Frage nach der Häufigkeit, Entfernung und Transportmittelwahl bei Reisen. Vielmehr berühren sie als Querschnittsthemen alle hochschulischen Handlungsfelder – Lehre, Forschung, Transfer, Betrieb und Governance – und werfen Fragen sozialer Gerechtigkeit innerhalb der Hochschule ebenso auf wie solche nach den Wechselwirkungen zwischen Hochschule und Gesellschaft. Zudem gerät aus Nachhaltigkeitsperspektive der inhärente Zielkonflikt zwischen hochschulischer (und gesamtgesellschaftlicher) Teilhabe durch Mobilität einerseits und deren ökologischer Konsequenzen andererseits in den Blick. Diese Spannungsfelder strategisch klug zu navigieren ist nicht zuletzt eine der Herausforderungen für die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Hochschulen.

Entsprechend gibt es an Hochschulen eine Vielzahl an Maßnahmen, die darauf hinwirken, den negativen ökologischen Fußabdruck zu reduzieren und den positiven gesellschaftlichen Handabdruck zu erhöhen. Beispielsweise ermöglichen Hochschulen ihren Mitarbeitenden mobiles Arbeiten, haben sich Regelungen für nachhaltige Dienstreisen gegeben und machen digitale Lehr-/Lernangebote; sie bieten Willkommens-Programme für ausländische Studierende an, unterstützen Verwaltungs- und technisches Personal bei Weiterbildungen im Ausland oder unterbreiten Angebote für Spracherwerb und interkulturelle Kompetenzen für Hochschulangehörige vor Ort.

Das im Rahmen von Nucleus Jena organisierte „Sustainable Campus Café“ widmet sich dem Themenkomplex „Nachhaltige Mobilität und Internationalisierung“ am Beispiel des Campuslebens der Friedrich-Schiller-Universität und der Ernst-Abbe-Hochschule. In der Veranstaltung sollen Studierende sowie Mitarbeitende aus Wissenschaft, Verwaltung und Technik ihre jeweilige Expertise einbringen, um konkrete Veränderungs- und Verbesserungspotenziale an den beiden Einrichtungen zu identifizieren und gemeinsam Lösungswege ausfindig zu machen. Mögliche Themenbereiche und Fragen können sein:

Als Thema sozialer Gerechtigkeit

- Wer hat Zugang zu (nachhaltiger) Mobilität und zu Auslandsaufenthalten im Rahmen von Studium, Ausbildung und Beschäftigung an der Hochschule? Wen sprechen die bestehenden Strukturen dafür besonders an und wen schließen sie (aus welchen Gründen) aus?
- Wie werden Beteiligungsmöglichkeiten an Internationalisierung kommuniziert und wie werden Hochschulangehörige dabei unterstützt, diese wahrzunehmen?
- Welche Rolle spielt Digitalisierung für die Teilhabe an internationalen Erfahrungen?
- Welche Maßnahmen können dabei helfen, die Entscheidung für nachhaltige Mobilitätsoptionen für *alle* Hochschulangehörigen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern?

Als Thema ökologischer Nachhaltigkeit

- Welche Infrastrukturen und Angebote ermöglichen bzw. verhindern nachhaltige Mobilität zum Campus und zwischen den Campus?
- Welche formalen Vorgaben, Betriebsabläufe, Studien- und Arbeitsanforderungen ermöglichen bzw. verhindern nachhaltige Mobilität zum Campus und zwischen den Campus?
- Welche finanziellen Anreize bzw. Hemmnisse fördern bzw. behindern die Entscheidung für nachhaltige Mobilitätsoptionen?
- Welche Handlungsoptionen bestehen im Bereich Beschaffung, um nachhaltige Mobilität bzw. möglichst kurze Transportwege über Lieferketten hinweg sicherzustellen?

Als Inhalt und als Modus bei Forschung, Lehre, Aus- und Weiterbildung

- In welchen Studien-, Aus- und Weiterbildungsangeboten werden Fragen nachhaltiger Mobilität und Internationalisierung thematisiert und wie können Lehrende dabei unterstützt werden, diese Themen zu integrieren?
- Sind Mobilitätsphasen wie Exkursionen, Auslandssemester oder Praktika in den Curricula von Studium und Ausbildung vorgesehen? Ist eine Teilnahme daran möglich, wenn die Regelstudien- bzw. -Ausbildungszeit eingehalten werden muss?
- Wie wird die Anerkennung ausländischer Abschlüsse von Studierenden, wissenschaftlichem und nicht-wissenschaftlichem Personal transparent ermöglicht?
- Inwiefern spielen Wissenshierarchien und ökonomische wie politische Machtgefälle zwischen dem Globalen Norden und dem Globalen Süden bei der Gestaltung von Forschungs Kooperationen eine Rolle?
- Welche Rolle spielt Internationalität bei der Auswahl von Lehrinhalten bzw. -materialien?

Als Thema von Governance und Verwaltung: als gelebte Kultur

- Wie können Hochschulen im lokalen wie internationalen Kontext Vorbild für nachhaltige Mobilitätslösungen sein und wie kommunizieren sie ihre entsprechenden Werte?
- Wie können Mitarbeitende mit Personalverantwortung dabei unterstützt werden, Aspekte nachhaltiger Mobilität und Internationalisierung im Arbeitsalltag besser umzusetzen (z. B. mobiles Arbeiten, Weiterbildung im Ausland)?
- Welche Widerstände gegen eine internationale(re) Hochschule gibt es und wie kann diesen begegnet werden?
- Wie wird Internationalisierung jenseits der formalen Strukturen gelebt? Was kann getan werden, um eine entsprechende Hochschulkultur zu unterstützen?

Als betont offenes Format war das Sustainable Campus Café für weitere Fragen des Themenbereichs „Nachhaltige Mobilität und Internationalisierung“ offen. Die Veranstaltung sollte als Begegnungs- und Vernetzungsraum dienen, aus dem heraus konkrete Projektideen entstehen, die dann in kleinen Teams weiterverfolgt werden können. Besonders erwünscht beim Format der Sustainable Campus Café ist stets die Verknüpfung mit Lehrprojekten, sodass Studierende das Engagement für ihre Hochschule mit konkreten Studienzielen verbinden können.

Virtueller Campus Thüringen

Virtueller Campus Thüringen (VCT): Ergebnisse, Ressourcen und Vernetzung

Für die Veranstaltungsreihe der Sustainable Campus Cafés wurde ein Kurs auf dem Virtuellen Campus Thüringen (VCT) eingerichtet: <https://virtueller-campus-thueringen.de>

Hier finden Sie zu allen bisherigen (und künftigen) Sustainable Campus Cafés die Dokumentationen, weiterführende Ressourcen zur thematisch-inhaltlichen Vertiefung sowie Diskussionsforen, in denen Sie Ideen austauschen und sich vernetzen können. Weder die Teilnahme an den Sustainable Campus Cafés noch die formale Zugehörigkeit zu einer der Jenaer Hochschulen sind Voraussetzungen, um hier beizutreten. Alle sind eingeladen zum Mitdenken, Mitdiskutieren und Mitmachen.

Login & Selbsteinschreibung

- Für alle Thüringer Hochschulangehörigen: Bitte nutzen Sie den von Ihrem jeweiligen Hochschulrechenzentrum/IT-Abteilung vergebenen Login, den Sie z. B. für Ihr hochschulisches E-Mail-Postfach nutzen.
- Für alle Hochschul-Externen: Auf der o. g. VCT-Startseite nach dem Kurs „Sustainable Campus Café“ suchen, dann „Extern-Login“, dann „Neues Konto anlegen“.
- Für alle: Nach der Selbsteinschreibung haben Sie Zugriff auf alle dort versammelten Materialien, Diskussionsbeiträge etc. (vergangene und künftige Sustainable Campus Cafés).

Als Thema sozialer Gerechtigkeit

Wer hat Zugang zu (nachhaltiger) Mobilität und zu Auslandsaufenthalten im Rahmen von Studium, Ausbildung und Beschäftigung an der Hochschule? Wen sprechen die bestehenden Strukturen dafür besonders an und wen schließen sie (aus welchen Gründen) aus?

- Die finanzielle Förderung von Auslandsaufenthalten ist meist gedeckelt, was dazu führt, dass die Wahl teurerer Studienorte tendenziell vom Einkommen der Eltern abhängt.
- Nord-Süd-Unterschiede: kaum Finanzierung für Studierende aus dem Globalen Süden
- Im Vorteil sind Studierende mit ausreichender finanzieller Absicherung durch die Eltern und ohne Druck bzgl. Regelstudienzeit (oder mit Sonderregeln im Studiengang).
- Es ist zu wenig bekannt, dass es Erasmus-Förderung für alle Praktika gibt (über die Technische Universität Ilmenau: <https://www.tu-ilmenau.de/international/go-out/eu-praktikum-thueringen>).
- Inwiefern steht das (implizit) an Wissenschaftler/-innen adressierte Gebot stetiger Mobilitätsbereitschaft und -vermögen über das gesamte Arbeitsleben hinweg im Widerspruch zu einem individuell sozial nachhaltigen Leben? Befördert oder verhindert es dies? z. B. stabile soziale Netzwerke vor Ort vs. Notwendigkeit, der Arbeit hinterher zu ziehen
- Hinderungsgründe, um international mobil zu sein können auch nicht-delegierbare Sorgeverantwortung für Kinder und andere Angehörige sein, oder (subjektiv empfundene) mangelnde Sprachkenntnisse oder fehlende/unzureichende Regelungen zur Anerkennung der Auslandsphase als Bildungsurlaub.
- Allgemein sind soziale Gerechtigkeitsfragen im Mobilitäts- und Internationalisierungskontext vielschichtig und komplex; ggf. wäre ein eigener Workshop dazu wünschenswert.

Wie werden Beteiligungsmöglichkeiten an Internationalisierung kommuniziert und wie werden Hochschulangehörige dabei unterstützt, diese wahrzunehmen?

- Proaktive Informationsbereitstellung statt mühsamer Suche: Welche finanziellen Fördermöglichkeiten gibt es und wie kommt man dran? Studierende werden erst bei explizitem Interesse und auf Nachfrage informiert. Wünschenswert wäre hingegen eine proaktive Information aller potenziell Interessierten, also aller Studierenden, z. B. durch
 - Informationen in Vorlesungen (5min am Anfang),
 - durch Ringvorlesung oder Infovortrag des Internationalen Büros,
 - durch Mailverteiler/Newsletter,
 - durch Zur-Verfügung-Stellen einer Präsentationsfolie an alle Lehrenden,
 - durch Instagram-Posts bzw. Social Media,
 - durch die Dekanate und Fakultäten,
 - ein zentrales Portal, das Informationen zu Auslandsaufenthalten und Fördermöglichkeiten bündelt, z. B. analog zum „Uni-Marktplatz“ für alle Angebote rund um digitales Lehren und Studieren an der FSU (<https://marktplatz.uni-jena.de>).
- Nicht nur Studierende informieren und beraten, sondern auch Doktorand/-innen bzw. alle Wissenschaftler/-innen in frühen Karrierephasen sowie nicht-wissenschaftliche Mitarbeitende.
- Flexibilität bei Auslegung der Bewerbungsanforderungen wäre wünschenswert.
- Kontinuierliche Beratung bietet Sicherheit, Unterstützung und Motivation im Bewerbungsprozess.

Welche Rolle spielt Digitalisierung für die Teilhabe an internationalen Erfahrungen?

- Eine ergänzende Rolle, z. B. bzgl. Spracherwerb und Sprachpraxis, Informationsaufbereitung oder auch der Teilhabe an Lehrveranstaltungen, Konferenzen und Kursen im Ausland.

- In welchen Kontexten ist es sinnvoll und möglich, Nicht-Mobilität zu ermöglichen? Und zwar nicht nur, um Ressourcen zu sparen, sondern auch um Teilhabe zu unterstützen, z. B. via Online-Lehre oder Online-Konferenzen für diejenigen, die nicht mobil sein können oder wollen, sei dies aus finanziellen Gründen oder aufgrund von Sorgearbeitsverpflichtung oder Bedenken wegen der reiseassoziierten Emissionen. Digitalisierung würde so zumindest ermöglichen, die Wahl zu haben.
- Reduzierte oder wegfallende Reisetätigkeit durch Digitalisierung unterstützt ökologische Nachhaltigkeit, aber hilft nicht der sozialen Nachhaltigkeit bzw. fördert die Persönlichkeitsentwicklung nicht im selben Maß: kann das Vor-Ort-Erlebnis nicht ersetzen.
- Langfristig können die mittelbaren positiven Konsequenzen eines Auslandsaufenthaltes dessen kurzfristige, unmittelbar negative ökologische Folgen überwiegen: Sensibilisierung für globale Nachhaltigkeitsproblematiken und eigene Handlungsoptionen kann nach der Rückkehr vom Auslandsaufenthalt zu (gesteigertem) individuellem wie gesellschaftlichem Engagement für Nachhaltigkeit auf lokaler und/oder globaler Ebene motivieren. Der positive gesellschaftliche Handabdruck überwiegt dann den durch die Reise verursachten ökologischen Fußabdruck.

Welche Maßnahmen können dabei helfen, die Entscheidung für nachhaltige Mobilitätsoptionen für *alle* Hochschulangehörigen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern?

- Handreichungen / Information / Aufklärung, z. B. über Entscheidungshilfswerkzeuge wie das Smart Travel Tool der atmosfair gGmbH (<https://smartravel.atmosfair.de>). Hiermit kann eine Reise u. a. nach den Kriterien Reisezeit, Reisekosten und CO₂-Emissionen verglichen werden.
- Vorgaben in der Dienstreiseverordnung, z. B. Verbot/Regulation von Kurzstreckenflügen
- Möglichkeit der Kompensation unvermeidlicher Reise-Emissionen, bestenfalls in einem hochschuleigenen Fonds, der zur Finanzierung von Emissionsreduktionsmaßnahmen an der eigenen Hochschule genutzt wird. Dies wird z. B. bereits an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf (<https://www.hcsd.hhu.de/environment/dienstreisen>) oder der Gottfried Wilhelm Leibniz Universität Hannover (<https://www.sustainability.uni-hannover.de/de/campus/flugabgabefonds>) praktiziert.
- Das Projekt bzw. die Idee von Green Erasmus unterstützen: <https://project.greenerasmus.org>
- Schreibworkshops / Unterstützung bei Bewerbung(sformularen)
- Barrierefreiheit herstellen bzw. verbessern in Hochschul-Liegenschaften
- Teilnahme an Aktionen wie Stadtradeln (<https://www.stadtradeln.de/home>) weiter unterstützen und ggf. um weitere hochschuleigene spielerisch-kompetitive Angebote und Aktionen ergänzen. Das würde nicht nur der ökologischen Nachhaltigkeit, sondern auch dem Community-Building und Gemeinschaftsgefühl an den Hochschulen dienen.
- Flexibilisierung von Präsenzzeiten sowie Möglichkeit zum mobilen Arbeiten erhalten und ausweiten, wo dies ohne Abstriche an der Qualität der Arbeit möglich ist
- Infrastrukturelle und finanzielle Anreize setzen (siehe Thema „ökologische Nachhaltigkeit“ unten)

Als Thema ökologischer Nachhaltigkeit

Welche Infrastrukturen und Angebote ermöglichen bzw. verhindern nachhaltige Mobilität zum Campus und zwischen den Campus?

- Mobilität zwischen den Campus(teilen) sollte leichter und flexibler ermöglicht werden
- Mehr Leihmobilität wünschenswert:
 - teilAuto (<https://teilauto.net/>) ist zwar in der Innenstadt gut verteilt, aber man kann das Auto nicht an jedem Ort wieder abstellen, sondern muss es auf bestimmte Stellflächen zurückbringen.
 - E-Scooter sind durch privaten Anbieter vorhanden (TIER bzw. Dott: <https://ridedott.com/de/press-release/tier-wird-dott/>), ansonsten aber kaum Angebote für Leihmobilität.

- Was fehlt: hochschul-eigene oder besser noch: hochschul-übergreifende (EAH und Uni) Angebote für Leihmobilität: z. B. um Standorte der neuen Gebäude für Exzellenz-Cluster Balance of the Microverse das „Microverse Center Jena“ am Beutenberg sowie für die Chemie am Landgrafen-Campus besser anzubinden (<https://www.uni-jena.de/64922/bauprojekte-der-universitaet-jena>). Ggf. Einbezug von Forschungsinstituten am Beutenberg und in der Kahlaischen Straße: hochschulisches Car-Sharing-Angebot, aber auch Lastenrad, E-Bikes, → wenn man kein komplettes Auto braucht, sondern nur relativ geringe Mengen zu transportieren hat, wäre leichter und flexiblerer Zugang zu Lasten-E-Rädern hilfreich.
- Leihangebote für Mitarbeitende und externe Besucher mit jeweils passendem Modus: Rad, Lastenrad, Leihwagen, Fahrdienst
- Verknüpfung mit Radverleih-Stationen an EAH, Uni-Hauptgebäude, Abbe-Platz, Westbahnhof, Paradies
- Es wäre wünschenswert, wenigstens die für Studierenden relevanten Verwaltungseinheiten an einem Ort zu bündeln und nicht – wie aktuell der Fall – auf verschiedene Standorte im Stadtgebiet verteilt zu haben. Dies würde zumindest für die Studierenden kurze Wege ermöglichen.
- Ganz allgemein ließe sich darüber nachdenken, Verwaltungseinheiten zu zentrieren, um inhaltlich Naheliegendes auch räumlich zu konzentrieren und für die jeweiligen Mitarbeitenden wie Nutzengruppen kurze Wege zu ermöglichen.
- Die FSU ist keine Campus-Uni, d. h. Mobilität ist stauanfällig (z. B. Magdelstieg/ Westbahnhofstraße) und die Wege sind vergleichsweise lang. Dies stellt jedoch kein Problem dar, wenn die Zeiten zwischen Vorlesungsende und -beginn bei der Taktung von Lehrveranstaltungen und der Raumvergabe abgestimmt sind.
- Zudem ist es physisch gesund und psychisch angenehm, sich zwischen den einzelnen Lehrveranstaltungen zu bewegen (zu laufen oder Rad zu fahren) und so die langen Zeiten im Sitzen zu unterbrechen.
- Darüber hinaus besteht der Charme von Jena als Studienort gerade darin, dass die Stadt der Campus ist und es eben keinen abgesonderten Hochschul-Campus gibt, der mit dem Rest der Stadt nichts zu tun hat. So erleben Studierende und (Gast-)Mitarbeitende Jena auch als Stadt und laden diese mit (hoffentlich positiven) Bedeutungen auf. Das – nicht zuletzt auch räumliche – Eingebundensein in die Stadt(-Gesellschaft) macht für das subjektive Erleben einen Unterschied.
- Ein gewisses Zugehörigkeitsgefühl hilft nicht zuletzt auch der Fachkräftesicherung. Dennoch sind es die Qualität der sozialen Interaktionen sowie das eigene Erleben als gestaltender Teil der Stadtgesellschaft durch entsprechende Beteiligungsmöglichkeiten (z. B. Studierendenbeirat der Stadt), die ein solches Zugehörigkeitsgefühl deutlich stärker prägen als die Bewegung durch den Stadtraum.
- Es heißt oft, Jena sei die ‚Stadt der kurzen Wege‘. Vielleicht ist dies aber doch nicht so bzw. nur für bestimmte Gruppen? Für Menschen mit Kindern, mit viel Gepäck oder mit anderweitigen Mobilitätseinschränkungen dauert alles sehr viel länger als für körperlich mobilere Menschen. Dies berührt dann Fragen nach sozialer Gerechtigkeit: Für wen ist Jena eine Stadt der kurzen Wege? Für wen ermöglicht sie nachhaltige Mobilität? Und für wen nicht?
- Ortskenntnis ist ebenfalls ein Faktor: Man muss sich für kurze Wege bisweilen gut auskennen und wissen, wo die Abkürzungen sind.
- Um attraktiv zu sein, muss der ÖPNV schneller sein als andere Modi der Fortbewegung/andere Verkehrsmittel: Anzahl der Autos in der Stadt reduzieren, um schnellere Wege in anderen Transportmodi zu ermöglichen.
- Gleiches gilt für den Radverkehr, bei dem zudem das subjektive Sicherheitsempfinden eine große Rolle spielt. Es fehlen oft sichere Radwege. Radverkehr am besten getrennt von Autoverkehr führen.
- Mehr Tempo 30 für sicheren gemischten Verkehr: Rad und MIV (motorisierter Individualverkehr)

Welche formalen Vorgaben, Betriebsabläufe, Studien- und Arbeitsanforderungen ermöglichen bzw. verhindern nachhaltige Mobilität zum Campus und zwischen den Campus?

- Akademische Tages- und Jahres-Rhythmen folgen nicht immer denen in anderen Bereichen (z. B. technische und Verwaltungsbereiche innerhalb und außerhalb von Hochschulen, aber auch Schule, Kindergarten etc.), d. h. Vorlesungszeit/vorlesungsfreie Zeit vs. Schule/Ferien sind nicht übereinstimmend und der tägliche Arbeitsbeginn ist in der Wissenschaft mitunter später am Morgen, dafür gibt es häufiger dienstliche Verpflichtungen am späten Nachmittag und in den Abendstunden.
- Aus Wissenschaftsperspektive daher die Konsequenz:
 - Zu wenig ÖPNV-Angebot in Randzeiten: z. B. vormittags nach der Stoßzeit für Schulverkehr oder für den Heimweg nach Abendveranstaltungen
 - Frequenz der ÖPNV-Angebote teils an Schulzeiten/Schulstart gekoppelt (d. h. mitten in der Vorlesungszeit sind Busverbindungen plötzlich anders getaktet oder entfallen)
- Allgemein sind Umsteigezeiten beim ÖPNV teils schlecht abgestimmt.
- Sichere Kindermobilität muss besser ermöglicht werden. Denn diese macht das Elterntaxi überflüssig. Das würde nicht nur weniger Autoverkehr bedeuten, sondern auch Selbstwirksamkeitserfahrungen und Eigenständigkeit für Kinder und somit schließlich auch zeitliche Entlastung für Eltern.
- Es ist auch Teil einer familienfreundlichen Hochschule, die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen sicherzustellen.
- Für hochschuleigene Mitarbeitenden-Parkplätze: Hochschulen könnten eine Reduktion des Zugangs zu Parkplätzen abhängig vom Wohnort einrichten, z. B. wer nah an der Arbeitsstätte wohnt, bekommt keinen bzw. nur einen an Bedingungen geknüpften Zugang zum Parkplatz. Dieses Konzept wird z. B. seit einigen Monaten beim ZEISS Werk Lichtenhain erfolgreich umgesetzt und erfährt positive Resonanz durch die Mitarbeitenden.

Welche finanziellen Anreize bzw. Hemmnisse fördern bzw. behindern die Entscheidung für nachhaltige Mobilitätsoptionen?

- Semesterticket: auch künftig auf faire Preisgestaltung achten
- Keine Jobtickets und kein Jobrad für Uni-Angehörige (Jedoch besteht für Beschäftigte der Universität die Möglichkeit, ermäßigte Streckenzeitkarten (mit einer Ersparnis von bis zu 7,5 %) der Deutschen Bahn zu erwerben: <https://www.uni-jena.de/75801/jobticket>)
- Es wäre wünschenswert. Stärkere finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilität bei Dienstreisen zu setzen oder die (teilweise) Anerkennung von Reisezeit als Arbeitszeit.
- Bei Tagungen z. B. Tagungsgebühr reduzieren bei nachhaltiger An-/Abreise

Welche Handlungsoptionen bestehen im Bereich Beschaffung, um nachhaltige Mobilität bzw. möglichst kurze Transportwege über Lieferketten hinweg sicherzustellen?

- Anreize / Boni für Beschaffungsprozesse in Ausschreibungsverfahren: regionale Anbieter von Produkten und Dienstleistungen
- Aber Regionalität nicht als einziges Kriterium: auch z. B. Herstellung des Produkts sowie die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im jeweiligen Unternehmen sollten nachhaltig ausgerichtet sein.
- Freiwillige Verpflichtung der Hochschulen, sich mindestens an den Vorgaben des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes zu orientieren – oder idealerweise darüber hinaus zu gehen

- Mitarbeitenden in Einkauf/Beschaffung Kriterienkataloge und Anbieterlisten an die Hand geben sowie ggf. spezifische Weiterbildungen anbieten, sodass den entsprechenden Hochschulmitarbeitenden eine nachhaltige Beschaffung erleichtert wird und keine Zusatzbelastung ist. Es gibt bereits vielfältige solcher Handreichungen: explizit für Hochschulen („Leitfaden für nachhaltige Beschaffung und Entsorgung an Hochschulen“: [https://wiki.dg-hoch.de/wiki/Leitfaden für nachhaltige Beschaffung und Entsorgung \(LNBE\)](https://wiki.dg-hoch.de/wiki/Leitfaden_für_nachhaltige_Beschaffung_und_Entsorgung_(LNBE))) sowie mit Fokus auf IT-Geräte der „Green IT Maßnahmenkatalog“:), aber auch für den öffentlichen Dienst allgemein (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaschutz-kreislaufwirtschaft-in-der> oder <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/umweltfreundliche-beschaffung>)

Als Inhalt und als Modus bei Forschung, Lehre, Aus- und Weiterbildung

In welchen Studien-, Aus- und Weiterbildungsangeboten werden Fragen nachhaltiger Mobilität und Internationalisierung thematisiert und wie können Lehrende dabei unterstützt werden, diese Themen zu integrieren?

- Inter- und transdisziplinäre Lehrforschungs-Angebote zu nachhaltiger Mobilität anbieten bzw. transdisziplinäre Studienprojekte zu Nachhaltigkeit für alle Studiengänge einführen. Gute-Praxis-Beispiel: GEOG 535 - Studienprojekt Geoökologie/ Zukunft gestalten: Projektseminar Nachhaltigkeit (<https://friedolin.uni-jena.de/gisserver/rds?state=verpublish&status=init&vmfile=no&publishid=245646&moduleCall=webinfo&publishConfFile=webInfo&publishSubDir=veranstaltung>) als interdisziplinäre Kooperation zwischen Physischer Geographie und der Umweltpolitik
- das Zertifikatsprogramm Nachhaltigkeit an der Friedrich-Schiller-Universität Jena (<https://www.uni-jena.de/171446/zertifikatsprogramm>) verstetigen
- Integration von Service-Learning-Angeboten in die Lehre aller Fächer: Dies würde auch den Transferanspruch der Hochschulen umsetzen und fördern.
- Austausch mit Lehrenden und Studierenden der Verkehrs- und Stadtplanung anderer (Thüringer) Hochschulen ermöglichen/anbieten, z. B. Fachhochschule Erfurt (Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen: <https://www.fh-erfurt.de/fakultaeten-und-fachrichtungen/wirtschaft-logistik-verkehr/verkehrs-und-transportwesen>), Bauhaus-Universität Weimar (Professur Verkehrssystemplanung: <https://www.uni-weimar.de/de/bau-und-umwelt/professuren/verkehrssystemplanung/>) oder Technische Universität Ilmenau (mit dem Thüringer Innovationszentrum Mobilität (ThiMo): <https://www.mobilitaet-thueringen.de>): Austausch und Vernetzung von Lehrenden und Studierenden sowie idealerweise hochschulübergreifende Lehrveranstaltungen und Zertifikatsprogramme gemeinsam entwickeln
- (Wie häufig) nutzen Mitarbeitende aus Technik und Verwaltung die Möglichkeit der Weiterbildung im Ausland? (z. B. an der Friedrich-Schiller-Universität Jena: <https://www.uni-jena.de/1940/fortbildung-im-ausland>) Es ist sehr zu begrüßen, dass es solche Angebote gibt. Werden Mitarbeitende von Führungskräften ermuntert, diese Angebote wahrzunehmen?

Sind Mobilitätsphasen wie Exkursionen, Auslandssemester oder Praktika in den Curricula von Studium und Ausbildung vorgesehen? Ist eine Teilnahme daran möglich, wenn die Regelstudien- bzw. -Ausbildungszeit eingehalten werden muss?

- Die Einführung des Bachelor-Systems führte zu drastischem Rückgang der Auslandsaufenthalte während des Studiums. Hier ist dringend nachzubessern, um das Studieren im Ausland flexibel zu ermöglichen – auch unter Einhaltung der Regelstudienzeit bzw. durch entsprechende Verlängerung der als ‚regulär‘ eingestuften Studienzeit/Semesteranzahl.
- EC2U-Angebote gibt es für Studierende aller Fachbereiche und Studienzyklen (Bachelor, Master, Staatsexamen: <https://www.uni-jena.de/107503/fuer-studierende>) sowie für Mitarbeitende (<https://www.uni-jena.de/107525/fuer-universitaetsbeschaefigte>): Dies ggf. noch bekannter machen in allen Studiengängen und auch unter Auszubildenden.

- Gesicherte Erasmus-Finanzierung für Auslandspraktika ist vorhanden (über Technische Universität Ilmenau: <https://www.tu-ilmenau.de/international/go-out/eu-praktikum-thueringen>), ist aber zu wenig bekannt
- Fonds zur Unterstützung von Exkursionsteilnahmen einrichten. Gute-Praxis-Beispiel: Im Studienfach Geographie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena sind Mobilitätsphasen explizit während des Studiums vorgesehen und es gibt einen Fonds zur Unterstützung von Exkursionsteilnahmen.
- Insgesamt wäre eine sozial gerechte(re) finanzielle Unterstützung für Mobilitätsphasen wünschenswert.
- Ggf. könnten auch Hürden bei Bewerbungsverfahren um Auslandsaufenthalte abgebaut werden, z. B. durch gezielte Beratungs- und Unterstützungsangebote über den gesamten Verlauf des Bewerbungsverfahrens.

Wie wird die Anerkennung ausländischer Abschlüsse von Studierenden, wissenschaftlichem und nicht-wissenschaftlichem Personal transparent ermöglicht?

- Eine unbürokratischere Anerkennung ausländischer Abschlüsse wäre begrüßenswert.
- Nicht nur Abschlüsse anerkennen, sondern auch Lehr- und Lern-Leistungen im Studium und in der Promotionsphase, die unterhalb der Schwelle eines Abschlusses im engen Sinne liegen (vgl. Micro-Credentials): einzelne Lehrveranstaltungen, die gegeben und/oder belegt wurden.

Inwiefern spielen Wissenshierarchien und ökonomische wie politische Machtgefälle zwischen dem Globalen Norden und dem Globalen Süden bei der Gestaltung von Forschungsk Kooperationen eine Rolle?

- Sensibilisierungsangebote für Forschende schaffen (postkoloniale Perspektiven)
- Kultur des Austauschs mit dem Globalen Süden implementieren und auf Augenhöhe leben

Welche Rolle spielt Internationalität bei der Auswahl von Lehrinhalten bzw. -materialien?

- Bislang eine zu geringe. Hilfreich wäre es z. B. Checklisten/Anregungen für die Lektüreauswahl an die Hand zu geben.
- Die ‚Klassiker‘ eines Faches sind meist die westlichen, weißen, alten/toten, männlichen Autoren. Eine Ergänzung um nicht-westliche und außerakademische Denkschulen, Theorien, Methoden, Wissensformen und (Gast-)Wissenschaftler/-innen wäre wünschenswert.
- Eine kritische Lektüre und Vermittlung der eigenen Fachgeschichte wäre wünschenswert: Welche Rolle spielten Ausbeutung und Unterdrückung von nicht-weißen, nicht-westlichen, nicht-männlichen sozialen Gruppen für den ‚Erkenntnisgewinn‘ westlicher Akademia? Waren bestimmte Erkenntnisse nur möglich, weil andere Menschen systematisch abgewertet, unterdrückt und/oder ihre Arbeitskraft und Wissen ausgebeutet wurden?

Als Thema von Governance und Verwaltung: als gelebte Kultur

Wie können Hochschulen im lokalen wie internationalen Kontext Vorbild für nachhaltige Mobilitätslösungen sein und wie kommunizieren sie ihre entsprechenden Werte?

Vorbildwirkung durch Schaffung von:

(a) Infrastrukturen

- Fahrradwerkstatt
- Mehr Selbst-Reparier-Stationen (wie bereits auf dem Ernst-Abbe-Platz und dem EAH-Campus vorhanden: <https://www.eah-jena.de/hochschule/nachricht/neue-fahrradreparaturstation-auf-dem-campus-ein-projekt-des-studierendenrats>) und deren Wartung (z. B. funktionierte Luftpumpe am Abbe-Campus in der Vergangenheit mitunter schlecht bis gar nicht)
- Miet-Fahrräder (inkl. E-Bikes)

- Überdachte, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten (anders als am neuen Inselplatzcampus)
- Ladesäulen für E-Fahrzeuge von Mitarbeitenden
- Für Mitarbeitende und Studierende die Erlaubnis und Möglichkeit, Akkus von persönlichen E-Scootern und E-Bikes im Büro/an der Hochschule zu laden.

(b) finanziellen Anreizen und Regelungen

- Semesterticket: faire Preisgestaltung im Blick behalten
- Anreize für die Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel bei Dienstreisen, z. B. in Dienstreiseverordnung die Bevorzugung von Zugreisen gegenüber Kurzstreckenflügen regeln und/oder die (teilweise) Anrechnung von Reisezeit als Arbeitszeit
- bei Tagungen Teilnahmegebühr ermäßigen bei nachhaltiger An- und Abreise
- Nachhaltigkeit in Beschaffungsprozesse integrieren

(c) Kommunikation & Transparenz

- Den Bestand an E-Fahrzeugen und fossil betriebenen Fahrzeugen in der Fahrzeugflotte der Hochschulen und deren Nutzung und damit verbundene Emissionen in einem öffentlich zugänglichen Bericht transparent aufschlüsseln.
- Eine Aktualisierung des Mobilitätsberichts 2022 des Green Office der Uni (<https://www.uni-jena.de/214148/klimafreundlich-zur-arbeit-und-zum-studium>) vornehmen und veröffentlichen. Führten Erkenntnisse zu praktischen Veränderungen? Könnte in Zukunft ein regelmäßiges Update dieses Berichts mit einer inhaltlich erweiterten und um qualitative Fragen ergänzten Umfrage erfolgen? Denn bisher wurde nur Pendelmobilität von/zur Uni erhoben und keine Dienstreisen, keine Fahrten des Hausmeisterdienstes oder der Hauspost etc. Zudem könnten die in der ursprünglichen Befragung eingesetzten offenen Antwortfelder auf weitere Unterthemen ausgeweitet und so noch vielfältigere qualitative Aspekte und robustere Daten zu den Gründen für Mobilitätsentscheidungen erhoben werden.
- Auf Hochschul-Webseiten und Social-Media-Auftritten: exemplarisch gute Beispiele gelebter Praxis vorstellen, wie z. B. der Film zur E-Lastenrädern für Uni-Hausmeister, den es vor ein paar Jahren gab.
- Mobilitätskonzept in Abstimmung mit dem universitären Klimaschutzkonzept (<https://www.uni-jena.de/160754/klimaschutzkonzept>) und der Nachhaltigkeitsstrategie (<https://www.uni-jena.de/207933/nachhaltigkeitsstrategie>) erstellen: Unternehmen haben oft aus ökonomischen/ betriebswirtschaftlichen Gründen ein Mobilitätskonzept bzw. betriebliches Mobilitätsmanagement. Wäre dies nicht auch für Hochschulen sinnvoll und hilfreich, nicht zuletzt, um Kosten zu sparen?
- Integration der Themen in die Lehre, z. B. in Lehrforschungsprojekten oder quantitativen und qualitativen Methodenseminaren unterschiedlicher Fächer, etwa in Soziologie eine qualitative Untersuchung der Gründe für Mobilitätsentscheidungen von Studierenden oder in einem Statistikkurs eine Analyse der Treibhausgasbilanz der Hochschule mit Schwerpunkt auf dem Themenfeld Mobilität.

Wie können Mitarbeitende mit Personalverantwortung dabei unterstützt werden, Aspekte nachhaltiger Mobilität und Internationalisierung im Arbeitsalltag besser umzusetzen (z. B. mobiles Arbeiten, Weiterbildung im Ausland)?

- Leitbilder zu diesen Thematiken partizipativ entwickeln, regelmäßig überarbeiten und in strategischen Entscheidungen explizit darauf Bezug nehmen
- eine entsprechende Organisationskultur entwickeln, leben sowie nach innen und außen vertreten und kommunizieren
- Weiterbildungsmöglichkeiten anbieten: Angebote von und Aspekte zu nachhaltiger Mobilität (z. B. Jobticketregelungen) in Führungskräfteentwicklungsprogramm integrieren, sodass Führungskräfte wissen, ob und wenn ja welche Möglichkeiten sie Mitarbeitenden bzgl. Jobticket, Jobrad etc. anbieten können.

- Handreichungen für nachhaltiges Pendeln und nachhaltige Dienstreisen entwickeln (spezifisch auf die jeweilige Hochschule zugeschnitten) und beim Onboarding neuen Mitarbeitenden zur Verfügung stellen
- Informationen via Poster, Newsletter, Institutsräte, Kurzvorträge
- Unterstützung für regelmäßige Austauschprogramme der lokalen Hochschulverwaltungen mit Verwaltungen ausländischer Hochschulen. Könnte so etwas im Rahmen von EC2U eingerichtet und organisatorisch verankert werden, sodass der organisatorische Aufwand für Führungskräfte in der Verwaltung überschaubar ist?
- Desksharing:
 - Pro:
 - Es fördert auch mobiles Arbeiten und Homeoffice, sodass Wege und damit Verkehr reduziert werden.
 - Es werden weniger Flächen benötigt; damit fallen weniger Heiz- und Stromkosten an.
 - Contra:
 - Es benachteiligt Familien, weil Flexibilität verloren geht (weil z. B. ein festgelegter An- und Abwesenheitsplan eingehalten werden muss).
 - Der Austausch unter Kolleg/-innen geht verloren, weil weniger Menschen gleichzeitig vor Ort sind.
 - Dies erhöht ggf. den Abstimmungsaufwand bzw. führt zu Zeitverzug (man kann gewisse Angelegenheiten nur klären, wenn man gleichzeitig vor Ort ist).
 - Zudem bräuchte man stattdessen den Raum zu Hause. Wer keinen separaten Arbeitsraum hat, muss Küche oder Wohnzimmer temporär umfunktionieren, was wiederum Auswirkungen auf andere Familienmitglieder und die Atmosphäre von ‚zu Hause als einem von der Arbeit getrennten Ort‘ hat. Insgesamt ist dies also aus sozialer Nachhaltigkeitsperspektive schwierig.

Welche Widerstände gegen eine internationale(re) Hochschule gibt es und wie kann diesen begegnet werden?

Sprachliche Barrieren:

- Sollten Studiengänge, insbesondere auch Lehramtsstudiengänge, ausschließlich auf Deutsch sein?
 - Pro:
 - Auch wenn Absolvent/-innen später ausschließlich in deutschsprachigen Kontexten arbeiten bzw. auf Deutsch unterrichten, täte es der Horizonterweiterung gut, aufgeschlossen für das Erlernen von Fremdsprachenkompetenzen und damit auch englischsprachigen Lehrveranstaltungen zu sein.
 - Aktuell ist die Situation bisweilen so, dass sich Studierende über englische Lehrveranstaltungen sowie englische Fachausdrücke in deutschen Lehrveranstaltungen beschweren. Englisch als Lingua franca der Wissenschaft ist jedoch nahezu unumgänglich, auch wenn man später nicht in der Wissenschaft arbeitet.
 - Die Beschwerde über englischsprachige Lehrveranstaltungen kollidiert zudem mit der teils hohen Englisch-Affinität, die Studierende in ihrem Alltag und ihrer Alltagssprache zeigen, etwa in englischen Ausdrücken der Umgangssprache oder dem Freizeitkonsum von Filmen, Serien und Musik in englischer Sprache.
 - Contra:
 - Man schließt viele Menschen aus, wenn Veranstaltungen oder Verwaltungsformulare nur auf Englisch angeboten werden. Insbesondere sozioökonomisch benachteiligte Gruppen werden so noch weiter marginalisiert.

- Qualität leidet: begriffliche Präzision, argumentative Schärfe und sprachliche Gewandtheit sind reduziert, wenn man sich in einer Sprache ausdrücken muss, die man nicht auf Erstsprach-Niveau beherrscht. Insbesondere in den Sozial- und Gesellschaftswissenschaften, in denen Sprache auch das Werkzeug ist, ist dies problematisch.
- Hemmschwelle in Fremdsprache zu reden, selbst wenn Sprachkenntnisse vorhanden sind (betrifft auch Verwaltungsmitarbeitende)
- Viele Absolvent/-innen bewegen sich später häufig in ausschließlich oder hauptsächlich deutschsprachigen Arbeitsumgebungen und Lehrer/-innen unterrichten später an den Schulen auf Deutsch. Warum also müssen Sie dann das Studium in Englisch absolvieren?

Internationalisierung fördern durch:

- Internationalisierungsprozesse in Führungsentwicklungsprogramm integrieren
- Englisch-Weiterbildungen für Verwaltungs- und technisches Personal und/oder die Etablierung internationaler Teams: Aktive Weiterbildung und die gezielte Zusammensetzung internationaler Teams können helfen, Scheu abzubauen. Denn es mangelt meist nicht an den Sprachkenntnissen per se, sondern am Mut, diese im Alltag einzusetzen. Weiterbildungsmöglichkeiten sowie stetiges Üben, aber auch simultane Übersetzung mit KI können helfen. Bewerbung solcher Weiterbildungsmöglichkeiten, z. B. über Newsletter wäre hilfreich.
- Es braucht dann aber auch zeitliche Ressourcen für technisches und Verwaltungspersonal, um diese Weiterbildungsmöglichkeiten wahrzunehmen. Führungskräfte sind gefragt, Freiräume dafür zu schaffen und zur Teilnahme zu ermuntern.
- Vorurteile abbauen: gezielte Austauschangebote schaffen
- Abschaffung sprachlicher Barrieren: einfache/leichte Sprache verwenden, verschiedene Sprachen anbieten (nicht nur Englisch)

Mögliche Zielkonflikte:

- Zielkonflikt I: Internationalisierung & Attraktivität für (ausländische) Studierende und Mitarbeitende vs. Ressourcen
 - Mehrsprachigkeit von Studiengängen oder anderen Angeboten bedeutet immer auch einen höheren Verwaltungsaufwand (z. B. Betreuung von Studierenden). Diese Ressourcen müssen berücksichtigt und einberechnet werden.
 - Langfristig und strategisch betrachtet ist dies aber vielleicht gar kein Zielkonflikt, weil durch mehrsprachige Studienangebote und Doppelabschlüsse die Attraktivität einer Hochschule für in- und ausländische Studierende steigt und sich in- wie ausländische Mitarbeitende in einem für Diversität und Weltoffenheit engagierten Arbeitsumfeld wohler fühlen und motivierter sind.
- Zielkonflikt II: Für den Arbeitsmarkt vs. für das Leben (aus)bilden
 - Widerstand gegen englische Lehrveranstaltungen wird seitens der Wirtschaft bzw. aus wirtschaftlichen Erwägungen oft so begründet: Thüringer Unternehmen erwarten, dass die Thüringer Hochschulen für den lokalen/regionalen Arbeitsmarkt ausbilden, d. h. es wird gewünscht, dass Absolvent/-innen Deutsch beherrschen.
 - Gegenargument: Bildungsideal, das Bildung als mehr betrachtet als nur durch Unternehmen rekrutierbare Arbeitskräfte auszubilden bzw. für den Arbeitsmarkt zu ‚produzieren‘. Es geht also nicht nur um die wirtschaftliche Verwertung des Studiums, sondern ein Studium hat auch Eigenwert und dient der Persönlichkeitsentwicklung (oder sollte es im besten Falle).
 - Die Hochschulen haben teils eher den Anspruch, Studierende international auszubilden und wollen attraktiv sein für ausländische Studierende und Mitarbeitende sowie deutsche Studierende zu internationaler Mobilität befähigen statt rein für den lokalen/regionalen Arbeitsmarkt auszubilden.

- Der Interessenswiderspruch zwischen Internationalisierung/internationaler Attraktivität der Hochschulen einerseits und lokal-unternehmerischen Interessen ist möglicherweise gar keiner, denn Unternehmen wollen den eigenen Fachkräftemangel beheben bzw. ihm vorbeugen und sollten angesichts des demografischen Wandels daher Internationalisierungsbemühungen der lokalen Hochschulen unterstützen.
- Langfristig wird es eine Zunahme nicht-deutscher Fachkräfte und eine diversere Gesellschaft geben, sodass ein international offenes Mindset nicht nur ein softer Standortfaktor ist, sondern langfristig auch harte ökonomische Konsequenzen hat: Attraktivität verschiedener Länder für ausländische Fachkräfte als Arbeits- und Lebensort: Wie willkommen, wohl und sicher fühlt man sich? Wie schwer wird es einem gemacht (sowohl bürokratisch als auch im Alltag)?
- Nicht zuletzt liegt es auch in der Verantwortung von Hochschulen als gesellschaftliche Akteure, ihre Werte wie ein friedliches, demokratisches und nachhaltiges Zusammenleben und die Bekämpfung von Diskriminierung und Benachteiligung (dargelegt etwa im Leitbild: <https://www.uni-jena.de/39171/leitbild>) sowie die freiheitlich-demokratische Grundordnung hochzuhalten, nach innen und außen zu vertreten und zur Bearbeitung gesellschaftlich relevanter Probleme beizutragen.

Wie wird Internationalisierung jenseits der formalen Strukturen gelebt? Was kann getan werden, um eine entsprechende Hochschulkultur zu unterstützen?

- Zusammenarbeit mit der Stadt:
 - Haben die beiden Jenaer Hochschulen eine je eigene oder gar gemeinsame Positionierung und Forderungen gegenüber der Stadt bzgl. nachhaltiger Mobilität?
 - Bzw. wie setzen sich die Jenaer Hochschulen anderweitig für nachhaltige Mobilität bei der Stadt ein?
- Positionierung der Hochschulen bzw. ihrer Leitungsebenen, wie etwa durch Unterstützung der Initiative Weltoffenes Thüringen: <https://thueringen-weltoffen.de>

Nachhaltige Mobilität und Internationalisierung in hochschulischen Strategien

Die folgenden Abschnitte enthalten Auszüge aus den zum Thema „Nachhaltige Mobilität & Internationalisierung“ einschlägigen Strategiedokumenten der Friedrich-Schiller-Universität Jena: der Nachhaltigkeitsstrategie sowie der Internationalisierungsstrategie.

Da für die Ernst-Abbe-Hochschule Jena keine entsprechenden Dokumente bestehen, konnte keine Durchsicht erfolgen.

Bezüge zu Mobilität in der Nachhaltigkeitsstrategie der FSU Jena

Nachhaltigkeitsstrategie: <https://www.uni-jena.de/207933/nachhaltigkeitsstrategie>

FORSCHUNG

Die Friedrich-Schiller-Universität verpflichtet sich dazu, Forschung zu zukunftsrelevanten Themen zu unterstützen und deren Sichtbarkeit zu stärken. Forschende aller Fakultäten sollen bei der Einwerbung von Drittmitteln, der Vernetzung in der regionalen und internationalen Forschungslandschaft, sowie durch Angebote zur Weiterbildung zu Forschungsformaten unterstützt werden.

F.1 Die Friedrich-Schiller-Universität stärkt die Sichtbarkeit von Forschung und Forschungsergebnissen im Bereich der Nachhaltigkeit.

- **F.1.1.4** Erprobung neuer Vernetzungsformate von Nachhaltigkeitsforschenden innerhalb der Universität sowie an weiteren Forschungsstandorten und Sammlung von Good Practice Beispielen

F.1.3 Die Friedrich-Schiller-Universität unterstützt die internationale, multidirektionale Vernetzung von Forschenden.

Die gelingende Bearbeitung globaler Herausforderungen im Zuge der gegenwärtigen Krisen benötigt Austausch und Kooperation zwischen Beteiligten aus allen Weltregionen. Damit verbunden ist die Chance einer bereichernden Perspektivenvielfalt auf globale Probleme. Der gleichberechtigte Dialog wird jedoch häufig durch Wissenshierarchien und ökonomische wie politische Machtgefälle zwischen dem Globalen Norden und dem Globalen Süden verhindert. Die Universität Jena setzt sich daher zum Ziel, die Vernetzung zu intensivieren und für Asymmetrien und Ungleichheiten in internationalen Forschungs Kooperationen zu sensibilisieren.

- **F.1.3.1** Intensivierung der multidirektionalen globalen Kooperation, insbesondere Stärkung der gleichberechtigten Kooperationen mit Forschenden aus dem Globalen Süden
- **F.1.3.2** Entwicklung von Weiterbildungsangeboten zu wissenschaftlichen Nord-Süd-Kooperationen und Sensibilisierung Forschender für unterschiedliche Wissensformen und -hierarchien

F.2 Nachhaltige Forschungspraxis stärken

- **F.2.1.4** Entwicklung von Handlungsempfehlungen für ein nachhaltiges Dienstreiseverhalten

LEHRE

L.3.2 Die Friedrich-Schiller-Universität verpflichtet sich dazu, Zugangsbarrieren zur Hochschulbildung weiter abzubauen und ein diskriminierungsfreies, Perspektiven- und Erfahrungsvielfalt wertschätzendes Umfeld zu fördern.

Zugangsmöglichkeiten zu universitärer Lehre und Partizipationschancen in der Hochschule sind von intersektionalen Benachteiligungs- und Differenzdimensionen bedingt. Bewusste und unbewusst Ausschlussmechanismen führen dabei nicht nur zu Chancenungleichheit und Benachteiligung, sondern wirken sich indirekt auch auf die inhaltliche Qualität von Lehrangeboten aus. Insbesondere nachhaltigkeitsbezogene Lehre, die sich mit komplexen Problemen globaler Dimension beschäftigt, kann von einer Vielfalt an Perspektiven, biographischen Erfahrungen und unterschiedlichen Lebenslagen aller Beteiligten profitieren. Die Universität Jena setzt sich daher zum Ziel, soziale, kulturelle, ökonomische und andere Barrieren des Hochschulzugangs weiter abzubauen und insbesondere Perspektiven des Globalen Südens in der Lehre stärker zu berücksichtigen.

- **L.3.2.2** Erarbeitung eines Konzepts zur Anwerbung und Förderung Studierender aus Ländern des Globalen Südens
- **L.3.2.4** Entwicklung von (fachspezifischen) Informationsangeboten zum Umgang mit und zur Integration von unterschiedlichen Wissensformen (z. B. indigenes Wissen und Praktiken sowie Erfahrungswerte des Globalen Südens)

TRANSFER

T.2.2 Die Friedrich-Schiller-Universität beteiligt sich an der nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung.

- **T.2.2.4** Teilnahme an nachhaltigkeitsfördernden Aktionen in Zusammenarbeit mit der Stadt Jena (z. B. Europäische Mobilitätswoche)

T.2.3 Die Friedrich-Schiller-Universität stärkt den internationalen multidirektionalen Transfer, um globale Perspektiven auf Nachhaltigkeitsherausforderungen zu stärken.

Die gesellschaftliche Transformation zur Nachhaltigkeit ist eine globale Aufgabe, die kontextspezifische Lösungen erfordert. Internationale Kooperationen können dazu beitragen, die Vielfalt an Perspektiven auf Nachhaltigkeitsprobleme zu steigern und unkonventionelle Lösungsansätze auf beiden Seiten zu befördern. Die Universität Jena setzt sich zum Ziel, Kooperationen mit internationalen Partnern im Bereich Nachhaltigkeit zu intensivieren und wechselseitige Lernprozesse zu initiieren.

- **T.2.3.1** Fortführung und Vertiefung der Projekte mit Bezug zu den Sustainable Development Goals der UN im Rahmen der europäischen Hochschulallianz EC2U und derer assoziierten Partner
- **T.2.3.2** Sammlung und Veröffentlichung von Good Practices internationaler Transfer-Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug
- **T.2.3.3** Sensibilisierung für postkoloniale Perspektiven und Problemstellungen durch Weiterbildungsangebote zu internationaler Transferaktivität

T.3.2 Die Friedrich-Schiller-Universität gestaltet Transfermaßnahmen ressourcenschonend und sozial nachhaltig.

Aktivitäten im Rahmen von Transferprojekten (z. B. Vernetzungstreffen oder die Durchführung von Veranstaltungen) sollen möglichst wenig ökologische Belastung erzeugen und sich an Kriterien sozialer Nachhaltigkeit orientieren.

- **T.3.2.2** Vermeidung ressourcenintensiver Kommunikation mit Kooperationspartnern (z. B. nachhaltiges Dienstreiseverhalten)

BETRIEB

Die Universität möchte ihren Mitgliedern eine klimafreundliche und sichere Mobilität ermöglichen. Dies beinhaltet eine Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Fuß- und Fahrradinfrastruktur. Weiterhin sollen die durch den universitären Fuhrpark entstehenden Emissionen reduziert werden. Sowohl bei kurzen als auch weiten Anreisen sollen Anreize die Nutzung emissionsarmer Verkehrs- und Transportmittel unterstützen.

Ausbau und Verstetigung nachhaltiger Mobilität

Die Friedrich-Schiller-Universität verpflichtet sich dazu, mobilitätsbedingte Treibhausgas-Emissionen ihrer Angehörigen durch eine Förderung der Nutzung des ÖPNV, des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie einer Erweiterung flexibler Lehr-/Lern- und Arbeitsangebote zu reduzieren. Der Ausbau der E-Mobilitätsinfrastruktur und eine Minderung vermeidbarer (Flug-)Reisen sollen erzielt werden.

B.3 Ausbau und Verstetigung der nachhaltigen Mobilität

B.3.1 Die Friedrich-Schiller-Universität ermöglicht, Wege zum Universitätsgelände und zwischen den Universitätsgebäuden klimafreundlich zurückzulegen.

Mit ihren vielen Liegenschaften erstreckt sich die Universität Jena über die gesamte Stadt. Für Universitätsangehörige ist daher neben der täglichen An- und Abreise zum Hauptstudien- bzw. Hauptarbeitsort ebenfalls das Pendeln zwischen einzelnen Universitätsgebäuden in einem nachhaltigen und sicheren Mobilitätskonzept zu berücksichtigen.

- **B.3.1.1** Ausbau der universitären Infrastruktur, einschließlich Abstellplätze, für den sicheren Fuß- und Radverkehr (u. a. klare Kennzeichnung von Fuß- und Radwegen, Barrierefreiheit und möglichst überdachte Fahrradstellplätze)
- **B.3.1.2** Regelmäßige Durchführung von Mobilitätsumfragen zur Bedarfsermittlung der Universitätsangehörigen
- **B.3.1.3** Erneuerung und Aufrüstung des Fuhrparks durch emissionsärmere Transportmittel
- **B.3.1.4** Mitwirkung bei der Verkehrsplanung der Stadt Jena durch Artikulation der Mobilitätsinteressen Universitätsangehöriger gegenüber Stadt und Verkehrsbetrieben
- **B.3.1.5** Erweiterung und Bewerbung des Angebots der Fahrradselbsthilfewerkstatt in der Jahnstraße in Zusammenarbeit mit dem Studierendenwerk Thüringen
- **B.3.1.6** Ausbau einer universitären Infrastruktur für E-Mobilität (z. B. Ladestationen)
- **B.3.1.7** Forderung zur Ausweitung des Gültigkeitsbereichs des Semestertickets in Zusammenarbeit mit dem Studierendenwerk Thüringen gegenüber den Verkehrsbetrieben, insbesondere für die Strecken zu den Partneruniversitäten in Halle und Leipzig
- **B.3.1.8** Forderung zur Verbesserung der Konditionen des Jobtickets und der Bereitstellung eines Jobrads für Mitarbeitende gegenüber der Tarifgemeinschaft deutscher Länder

B.3.2 Die Friedrich-Schiller-Universität ermöglicht ihren Angehörigen auch bei weiten Anreisen eine klimafreundliche Erreichbarkeit.

Viele Universitätsangehörige legen auf ihrem Weg zur Universität Jena weite Strecken zurück. Daher ist es nicht immer möglich, die Universität zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Neben dem täglichen Pendelverkehr entstehen u. a. durch Dienstreisen, Exkursionen, An- und Abreisen von internationalen Studierenden oder Gastprofessor:innen erhebliche Treibhausgas-Emissionen. Diese lassen sich nicht gänzlich vermeiden, da „Face to Face“-Kontakte unerlässlich für gute Forschung und Lehre sind.

Die bestehenden Möglichkeiten zur Reduktion mobilitätsbedingter Treibhausgas-Emissionen werden jedoch noch nicht ausreichend ausgeschöpft. Dies ist in einem nachhaltigen und sicheren Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Bei Flugreisen sollte das Prinzip „Vermeiden, Verringern, Kompensieren“ gelten. Weiterhin soll die Nutzung von Bahn gegenüber Flug- und PKW-Reisen durch Anreize attraktiver werden.

- **B.3.2.1** Optimierung und Inanspruchnahme von Remote-Angeboten (z. B. mobiles Arbeiten, Online-Kooperationen/Tagungen und Videokonferenzen)
- **B.3.2.2** Verpflichtung von Ausgleichszahlungen (Kompensationen) in einen Nachhaltigkeitsfonds für Fakultäten und Abteilungen bei der Nutzung von Flugreisen
- **B.3.2.3** Etablierung einer Kooperation mit Partneruniversitäten zur finanziellen Absicherung klimafreundlicher An- und Abreisen von internationalen Studierenden (Kompensation von Treibhausgas-Emissionen bei unvermeidbaren Flugreisen)
- **B.3.2.4** Erstellung eines Nachhaltigkeitskonzepts für Exkursionen und finanzielle Förderung von solchen, die dieses Konzept einhalten
- **B.3.2.5** Prüfung des Ausbaus von Online-Studienangeboten, um (ggf. anteiliges) Fernstudium/ Austauschstudium bzw. blended learning zu ermöglichen
- **B.3.2.6** Forderung zur Aufnahme klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilitätskonzepte in die Reiserichtlinie gegenüber dem Land (z. B. Abrechnung von Bahnfahrten in der 1. Klasse oder Schlafwägen)

B.5.2 Die Friedrich-Schiller-Universität verpflichtet sich dazu, soziokulturelle Begegnungsflächen an der Universität zu stärken.

Die Universität Jena erkennt die Bedürfnisse ihrer Angehörigen nach sozialem und kulturellem Austausch an und möchte als Interaktionsraum dienen, in dem Menschen gerne, auch abseits ihrer Aufgaben an der Universität, zusammenkommen. Weiterhin hat eine Verbesserung der Arbeits- und Lernumgebung positive Effekte auf physische und psychische Gesundheit.

- **B.5.2.2** Erweiterung der barrierefreien Flächen

GOVERNANCE

G.2 Vernetzung und Kooperationskultur stärken

G.2.1 Die Friedrich-Schiller-Universität setzt sich gemeinsam mit ihren wissenschaftlichen Partnern für nachhaltige Hochschulentwicklung ein.

Um die wissenschafts- und hochschulpolitischen Rahmenbedingungen für die nachhaltige Entwicklung der Universität zu verbessern, ist eine Vernetzung und Artikulation gemeinsamer Interessen mit anderen Hochschulen und Wissenschaftseinrichtungen unerlässlich. Die Universität Jena strebt an, ihre bestehenden Netzwerke für nachhaltige Hochschulentwicklung zu mobilisieren und neue – insbesondere regionale – Allianzen zu bilden.

- **G.2.1.1** Aufbau eines regionalen Hochschulnetzwerks zum Thema Nachhaltigkeit
- **G.2.1.2** Prüfung von Synergiepotenzialen nachhaltiger Hochschulentwicklung in bestehenden nationalen und internationalen Hochschulkooperationen

Bezüge zu Nachhaltigkeit in der Internationalisierungsstrategie der FSU Jena

Internationalisierungsstrategie:

<https://www.uni-jena.de/unijenamedia/162206/strategie-2025-internationalisierung.pdf?download=1>

PRÄAMBEL

Exzellenz und Kompetenz in Forschung und Lehre sind weltweit verteilt. Die Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Reputation einer Universität hängen deshalb von ihrer internationalen Vernetzung ab. Die Universität Jena versteht Internationalität und Vielfalt als Bereicherung und als Ressource, deren Nutzung einen wesentlichen Mehrwert für Forschung, Lehre und Studium, Innovation und Transfer darstellt. Offenheit und Wertschätzung gegenüber Studierenden, Lehrenden und Forschenden aus aller Welt tragen maßgeblich zum Gelingen der Netzwerkbildung und der internationalen Wahrnehmung bei.

PRINZIPIEN

Die Universität Jena versteht Internationalität, Inklusion und Diversität als Basis ihrer lebendigen und innovativen Gemeinschaft (Leitbild).

Die Universität Jena trägt gesellschaftliche Verantwortung in einer global vernetzten Welt und leistet durch Wissenschaft und Bildung einen Beitrag zur Lösung von globalen Zukunftsfragen (Leitbild).

Die Universität versteht Internationalisierung als Querschnittsaufgabe, die alle Mitglieder und Angehörigen der Universität umfasst. Sie ist ein kontinuierlicher Prozess, der nach innen und außen sichtbar und wirksam wird.

HERAUSFORDERUNGEN, ZIELE UND MAßNAHMEN

Eine weltoffene Universität braucht Rahmenbedingungen, die ihre internationale Ausrichtung unterstützen. Dafür sind Fach- und Schlüsselkompetenzen auf allen Ebenen – bei Studierenden, Forschenden, Lehrenden und Mitarbeitenden – erforderlich, die es zu fördern gilt. Strukturen, Verwaltungsabläufe und Serviceangebote müssen so ausgerichtet werden, dass sie auch internationale Nutzerinnen und Nutzer erreichen und ihnen Orientierung bieten.

ZIEL 1: Netzwerke ausbauen – Internationale Positionierung stärken

Maßnahmen:

- Internationale Kooperationen

Förderung von individuellem und projektbezogenem Austausch und Mobilität von Studierenden, Promovierenden, Lehrenden, Forschenden, Mitarbeitenden

Die Universität Jena engagiert sich zudem für Capacity Building, insbesondere im Globalen Süden. Wissenstransfer-Projekte dienen dem Aufbau nachhaltiger Bildungs- und Forschungsstrukturen und damit der Etablierung nachhaltiger Partnerschaften (z. B. Entwicklung einer Afrika-Strategie).

ZIEL 2: Einen internationalen, weltoffenen Campus schaffen – Internationalization@home ausbauen

Maßnahmen:

- Bilingualer Campus

Zur Förderung der Mehrsprachigkeit und Sprachenvielfalt wird ein Konzept zur Sprachenpolitik, das Wege zum Ausbau eines bilingualen Campus aufzeigt, entwickelt und umgesetzt (z. B. erweiterte Angebote des Fremdsprachenunterrichts für alle Mitglieder und Angehörigen der Universität).

- Interkulturelle Kompetenzen und Praxiserwerb

Die Universität Jena konzipiert ein Zertifikatsprogramm „Interkulturell und International“ als Fortbildungsmaßnahme und unterstützt damit Mitarbeitende aus allen Bereichen in ihrer täglichen Arbeit und im Umgang mit den Anforderungen einer internationalen und interkulturell ausgerichteten Universität. Im Rahmen des Programms sollen auch Auslandsaufenthalte angeboten werden.

Das Angebot an internationalen bzw. kooperativen Studiengängen und englischsprachigen Lehrveranstaltungen soll erweitert werden.

Die Universität Jena wird ein Gastdozentur-Programm aufbauen und durch zeitliche Flexibilisierung der Aufenthalte und virtuelle Komponenten attraktiv gestalten.

Die Inanspruchnahme von Auslandsprogrammen durch Studierende wird weiter gefördert. [...] Bei der Gestaltung der Curricula wird darauf geachtet, dass die Studienstruktur Mobilitätsphasen zulässt, so dass ein Studienaufenthalt im Ausland gut in die Regelstudienzeit integriert werden kann.

- Internationalisierung – Digitalisierung

Eine Roadmap für Erasmus without Papers wird erarbeitet und bis 2025 umgesetzt. Den Studierenden, Forschenden und Mitarbeitenden, die an Erasmus-Programmen teilnehmen, wird damit ein schneller und unkomplizierter Zugang zu Informationen und Dokumenten ermöglicht. Die Verwaltungsprozesse werden effizienter.

ANHANG

Mit ihren Studien- und Betreuungsangeboten zieht die Universität Jena Studierende aus allen Teilen der Welt an. Nahezu jeder sechste Studierende an der Universität Jena kommt heute aus dem Ausland – über 100 Nationen sind unter den Studierenden vertreten. Die Universität bietet mehr als 20 internationale Studiengänge an, die gezielt Studierende aus dem Ausland anwerben, wie z. B. die Max Planck School of Photonics mit ihrem integrierten Master-/Promotionsprogramm. Neben attraktiven Studienbedingungen und Serviceangeboten schätzen die Studierenden in Jena auch die vielfältigen Möglichkeiten der Begegnung, etwa im Internationalen Centrum „Haus auf der Mauer“.

Verkehrswende allgemein

Berichte, Bücher, Online-Plattformen (wissenschaftlich und politisch)

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). (2022). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*. Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). <https://www.bmv.de/nrvp> [die gesamtgesellschaftliche Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland für die Zeit bis 2030; siehe auch die auf der Website angegebenen Hinweise auf Förder- und Finanzierungsprogramme]
- Bundesministerium für Verkehr (BMV). (2025). *Fußverkehrsstrategie*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr (BMV). https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile [Im Februar 2025 hat die Bundesregierung die erste nationale Fußverkehrsstrategie beschlossen, die das Zufußgehen als gleichberechtigte Mobilitätsform stärken und sicherer machen will. Dabei wird z. B. das Handlungsfeld Forschung und Entwicklung benannt, wobei u. a. die Einbindung des Themas Fußverkehr in die Hochschullehre durch Einrichtung von Stiftungsprofessuren (gefördert mit Bundesmitteln) vorgeschlagen wird. Für die Forschung im Themenbereich werden interdisziplinäre Ansätze bevorzugt, die ökologische und Gesundheitsfragen mit Stadtplanung verbinden.]
- Mobilitätsforum Bund: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Home/home_node.html [Als Wissenszentrum und zentrale Anlaufstelle des Bundes informiert das Zentrum rund um nachhaltige Verkehrsformen, hilft beim Finden von Fördermitteln, unterstützt die Vernetzung und informiert u. a. zur Umsetzung der nationalen Radverkehrsstrategie.]
- Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur: <https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/unsere-themen/mobilitaet> [zuständig für das Thema Mobilität, inklusive Schienenverkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr]
- Schwedes, O., Rammert, A., & Stark, K. (Hrsg.). (2025). *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-04777-1>
- Diehl, K. (2023). *Autokorrektur: Mobilität für eine lebenswerte Welt*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag. <https://www.fischerverlage.de/buch/katja-diehl-autokorrektur-mobilitaet-fuer-eine-lebenswerte-welt-9783596709465> [Wiki zum Buch: <https://katja-diehl.de/autokorrekturwiki/>]
- Diehl, K. (2024). *Raus aus der AUTOkratie – rein in die Mobilität von morgen!* Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag. <https://www.fischerverlage.de/buch/katja-diehl-raus-aus-der-autokratie-rein-in-die-mobilitaet-von-morgen-9783103975772>
- Diehl, K., & Sixtus, M. (2025). *Picknick auf der Autobahn: Wie wir in Zukunft unterwegs sein werden*. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag. <https://www.fischerverlage.de/buch/katja-diehl-mario-sixtus-picknick-auf-der-autobahn-9783103976700>
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Themen: Verkehr: Nachhaltige Mobilität*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet> [Übersichtsseite des zu Publikationen des UBA zum Thema nachhaltige Mobilität]
- Nobis, C. (2019). *Mobilität in Deutschland—MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15)*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). (2023). *Radverkehr selber machen! Wie wir Politik und Verwaltung in unseren Städten und Kommunen zum Handeln bewegen. BUND-Handbuch*. Berlin: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND). <https://www.bund.net/mitmachen/bundintern/know-how-und-service/radverkehr-selber-machen/>

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). (2025). *Stadtraum FAIRteilen: Mehr Lebensqualität durch weniger Autos: Wie wir Parkraum umnutzen können*. Berlin: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND). <https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/stadtraumfairteilen-mehr-lebensqualitaet-durch-weniger-autos-wie-wir-parkraum-umnutzen-koennen/>
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). (2024). *Forschungsprojekt: Die Stadt der Viertelstunde*. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/refo/staedtebau/2023/stadt-der-viertelstunde/01-start.html>
 - Schwarze, B., Spiekermann, K., Bauer, U., Lohaus, J., & Scheiner, J. (2025). *Die Stadt der Viertelstunde*. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). DOI: <https://doi.org/10.58007/8m7z-qr40>; <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2025/bbsr-online-027-2025.html> [Publikation zum obigen Forschungsprojekt]
- Waßmuth, C., & Wolf, W. (2020). *Verkehrswende: Ein Manifest*. Köln: PapyRossa Verlag. <https://shop.papyrossa.de/Wassmuth-Carl-/-Wolf-Winfried-Verkehrswende>
- Tress, A. (2024). *Postfossile Mobilität: Zwischen Utopie und Wirklichkeit* (1. Auflage). Baden-Baden: Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783748920335> [Dissertation an der LMU München; soziologische Untersuchung des Umstiegs auf Elektromobilität]
- Knie, A. (2025). *Wo kommen bloß die vielen Autos her und wie werden wir sie wieder los?* (Originalausgabe). Berlin: Alexander Verlag. <https://www.alexander-verlag.com/programm/titel/wo-kommen-bloss-die-vielen-autos-her---und-wie-werden-wir-sie-wieder-los.html>
- Knie, A. (2023). Social innovations and the future of mobility in times of climate change. In J. Howaldt & C. Kaletka (Hrsg.), *Encyclopedia of Social Innovation* (S. 237–241). Cheltenham, MA: Edward Elgar Publishing. <https://dx.doi.org/10.4337/9781800373358.ch42>
- Canzler, W., & Knie, A. (2024). Automobilität nach der Pandemie und angesichts multipler Krisen. *Soziologie und Nachhaltigkeit*, 30–48. <https://doi.org/10.17879/sun-2024-5271>
- Cass, N., Marsden, G., & Brown, L. (2024). Changing mobility practices – can we learn from crises? *Soziologie und Nachhaltigkeit*, 69–85. <https://doi.org/10.17879/sun-2024-5278>
- Mock, M. (2024). The temporalities of shared mobility practices from an environmental perspective. *Soziologie und Nachhaltigkeit*, 86–104. <https://doi.org/10.17879/sun-2024-5272>
- Piétron, D. (2024). Mobilitätsplattformen in Deutschland: Soziotechnische Dynamiken zwischen digitalem Kapitalismus und Nachhaltigkeit. *Soziologie und Nachhaltigkeit*, 105–134. <https://doi.org/10.17879/sun-2024-5273>
- Ruhrort, L., Mock, M., & Sonnberger, M. (2024). Beschleunigter Wandel oder nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit von Mobilitätspraktiken angesichts multipler Krisen? Eine Einleitung zum Sonderband. *Soziologie und Nachhaltigkeit*, 1–8. <https://doi.org/10.17879/sun-2024-5277>
- Canzler, W. (2025). Verkehrswende: Mehr als nur ein neuer Antrieb. In W. Schroeder & F. Ranft (Hrsg.), *Varianzen der Transformation: Gesellschaftliche und industriepolitische Rahmenbedingungen für einen sozial-ökologischen Umbau* (S. 113–122). Wiesbaden: Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-44721-2_9 [argumentiert, dass eine Wende von fossiler hin zu Elektromobilität nicht ausreicht, sondern es insgesamt weniger Autos braucht]
- Canzler, W., Haus, J., Knie, A., & Ruhrort, L. (Hrsg.). (2025). *Handbuch Mobilität und Gesellschaft: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung*. Wiesbaden: Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2>
- Canzler, W., Haus, J., Kellermann, R., Schröder, S., & Thomsen, C. (Hrsg.). (2024). *Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo) Sammelband: Gemeinsam in Bewegung. Forschung und Praxis für die Mobilitätswende. Beispiele und Erkenntnisse aus den Projekten der BMBF-Fördermaßnahmen MobilitätsWerkStadt 2025 und MobilitätsZukunftsLabor 2050*. Berlin: nexus Institut für

Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/sammelband/>

- Jarass, J., Nähring, A., Merzoug, S., Becker, S., Götting, K., Kläver, A., & Czeh, A. (2021). Platz statt Kreuzung: Straßenraum neu denken: Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum als Treiber für die Verkehrswende. *Internationales Verkehrswesen*, 73(4), 18–22. <https://doi.org/10.24053/IV-2021-0073> [Thematisiert die Umgestaltung und Neuverteilung von öffentlichem Raum, sodass dies möglichst vielen Stadtbewohner/-innen zugutekommt und aktive Mobilität fördert. Konkret beschreibt der Artikel ein fünfwöchiges Realexperiment in Berlin-Charlottenburg, das mithilfe von partizipativen Formaten sowie qualitativen und quantitativen Methoden begleitet wurde.]
- Becker, S., Sattler, M., Götting, K., Jarass, J., Kläver, A., & Czeh, A. (2024). *Impulse für die urbane Verkehrswende: Eine Ideensammlung aus dem Forschungsprojekt EXPERI*. Berlin, Potsdam: Technische Universität Berlin, Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS), Helmholtz-Zentrum Potsdam, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Institut für Verkehrsforschung. <https://doi.org/10.14279/DEPOSITONCE-20808> [Die Sammelbandbeiträge thematisieren u. a. den Weg von guten Ideen zu einem Mobilitätsgesetz für die Verkehrswende, die Rolle der Sprache in Polizeimeldungen und Nachrichten über getötete Radfahrende, die selektive Wahrnehmung des Stadtraums durch die „Auto-Brille“, den Platzverbrauch der Autoinfrastruktur sowie Konfliktursachen bei der Umgestaltung des Straßenraums.]
- Götting, K., Liebe, U., & Becker, S. (2025). From parking place to public space: A factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy*, 1–19. <https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140>
- Bissel, M., & Becker, S. (2024). Can cargo bikes compete with cars? Cargo bike sharing users rate cargo bikes superior on most motives – Especially if they reduced car ownership. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 101, 218–235. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.12.018> [Analysiert zugrunde liegende Motive für die Verkehrsmittelwahl Lastenrad vs. Auto und diskutiert die Pro- und Contra-Argumente, die die Befragten für ihre jeweilige Wahl angaben.]
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Luftreinhaltung und Klimaschutz durch Stärkung des ÖPNV: Finanzierungsgrundlagen erweitern und verstetigen*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrswende-busverkehr-verdoppeln-bahnverkehr> [Ergebnisse: Um die Klimaziele im Verkehrssektor bis 2045 zu erreichen, müsste der Busverkehr verdoppelt werden und der Schienenverkehr um die Hälfte wachsen. Dafür braucht es aber nicht nur neue Busse und Bahnen, sondern eine verlässliche und langfristige Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Verkehrs, um verlässliche Takte und bedarfsgerechte Verbindungen sicherzustellen, insbesondere zwischen Städten und ihrem Umland. Damit dieser Ausbau gelingt, empfiehlt das UBA, im geplanten Modernisierungspakt Nahverkehr flächendeckende Bedien- und Erreichbarkeitsstandards zwischen Bund, Ländern und Kommunen festzulegen.]
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Mobilitätslabor 2025 – Erste Erfahrungen aus der Beteiligung*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/mobilitaetslabor-2025-erste-erfahrungen-aus-der> [Ein laufendes Projekt des UBA: In Niesky (Sachsen) und Gotha (Thüringen) wird gemeinsam mit den Menschen vor Ort untersucht, wie Mobilität in Klein- und Mittelstädten nachhaltig und zukunftsorientiert gestaltet werden kann. In einer Bürgerbeteiligung wird erarbeitet, was es für eine attraktive Mobilität braucht, die sich nach den Bedarfen der Menschen vor Ort richtet. Die Praxisphase lief von Frühjahr bis Herbst 2025. In beiden Städten testeten jeweils 15 Teilnehmende für sechs Monate alternative Verkehrsmittel und versuchten ihre privaten Pkw so oft wie möglich stehen zu lassen. Ziel ist es, den Einsatz von E-Bike, E-Lastenrad, Carsharing und ÖPNV unter realen Alltagsbedingungen zu beobachten. Die Nutzung erfolgt im privaten Alltag, etwa für Arbeitswege, Einkäufe oder Freizeitaktivitäten. Alle Teilnehmenden dokumentierten ihre Erfahrungen in Mobilitätstagebüchern. Workshops, Dialogveranstaltungen und ein Bericht werden das Projekt 2026 abschließen. Pressemitteilung der Stadt Gotha zu, Projekt: <https://www.gotha.de/de/artikelansicht/mobilitaetslabor-buergerbeteiligung-treibt-umweltfreundliche-mobilitaet-in-klein-und-mittelstaedten-voran.html>]
- Diverse Materialien aus dem Projekt „Finanzielle und immaterielle Anreize für Änderungen des Mobilitätsverhaltens“, das das Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) gemeinsam mit ConPolicy im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführt und im November 2025 abgeschlossen hat, z. B.:

- Umweltbundesamt (UBA). (2024). *Anreize zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens: Stand der Forschung zu Wirkung und Einsatzmöglichkeiten materieller, immaterieller und spielerischer Anreize*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/anreize-zur-foerderung-eines-nachhaltigen>
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten: Erfahrungen aus der Praxis zum Einsatz materieller, immaterieller und spielerischer Anreize*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/anreize-fuer-nachhaltiges-mobilitaetsverhalten> [zehnteilige Broschüre, die zwölf nationale und internationale Beispiele finanzieller, immaterieller und spielerischer Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens vorstellt]
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Now to something completely different: Anreize für ein anderes Mobilitätsverhalten. Scrollytelling*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.nachhaltiges-mobilitaetsverhalten.de> [Stellt (internationale) Beispiele guter Praxis in einem leicht zugänglichen Scrollytelling-Format vor.]
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Impulse für Veränderung – Anreize für ein zukunftsfähiges Mobilitätsverhalten: Eine Navigationshilfe für Kommunen, die Mobilitätsverhalten gezielt verändern wollen*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/impulse-fuer-veraenderung-anreize-fuer-ein> [Ausgangsthese ist, dass sich Mobilitätsverhalten nicht allein durch neue Radwege oder verdichtete ÖPNV-Takte verändert, sondern stark durch Routinen geprägt ist. Gemäß dieser Perspektive brauchen Menschen einen konkreten Anlass, Gewohnheiten zu hinterfragen und Neues auszuprobieren. Geeignet hierfür seien niedrigschwellige, motivierende und sichtbare Anreize. Die Publikation will beim Design solcher Anreize helfen und versammelt Beispiele guter Praxis, die in deutschen Kommunen bereits umgesetzt werden.]
- Ashölter, N., Becker, C. W., Faßbender, S., Frehn, M., Kern, E., Koch, S., & Reichert, A. (2025). *Aktive Mobilität und Freiraum zusammen gedacht: Wie Fachplanungen gemeinsam zu lebendigen Stadt-Umland-Räumen beitragen können*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/aktive-mobilitaet-freiraum-zusammen-gedacht> [versammelt u. a. viele Praxisbeispiele aus deutschen Städten]
- Nobis, C., Obersteller, D., Lell, O., Muster, V., & Rauber, J. (2024). *Erarbeitung einer Suffizienzstrategie für den Verkehrssektor und ihre erfolgreiche Kommunikation*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/erarbeitung-einer-suffizienzstrategie-fuer-den>
 - Die kompakte Broschüren-Version ist erschienen als: Nobis, C., & Lell, O. (2024). *Mobilität neu denken: Nachhaltige Mobilität durch Verhaltensänderungen*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/erarbeitung-einer-suffizienzstrategie-fuer-den>
- Lessing, H.-E. (2025). *Das Fahrrad: Eine Kulturgeschichte*. Stuttgart: Klett-Cotta. <https://www.klett-cotta.de/produkt/hans-erhard-lessing-das-fahrrad-9783608988727-t-8936>

Podcast, Radio, Film (wissenschaftlich und journalistisch)

- Diehl, K. (2025). *She drives mobility* [Podcast]. <https://katja-diehl.de/podcast/>
- Fair Spaces GmbH. (2025). *Radwissen* [Podcast]. <https://fair-spaces.de/radwissen/>
- Cohrs, C. (2025). *The Passenger: Die Zukunft der Mobilität* [Podcast]. <https://the-passenger.podigee.io>
- Becker, M., & Klas, G. (2025). *Verkehrswende in der Autostadt: Von VW-Arbeitern, die keine Autos mehr bauen wollen*. Sendereihe 'Feature', Köln: Deutschlandfunk, Länge: 43:53 min. <https://www.hoerspielundfeature.de/verkehrswende-in-der-autostadt-100.html>

- Kemfert, C. (2025, Mai 28). Neue Studie entlarvt Lügen über E-Autos [Podcast]. In *Kemferts Klima-Podcast*. Leipzig: MDR AKTUELL, Länge: 61 min <https://www.mdr.de/nachrichten/podcast/kemfert-klima/audio-umweltbilanz-elektroauto-mythen-studie-100.html> [Anhand einer Fraunhofer-Studie bespricht Prof. Dr. Claudia Kemfert Behauptungen zu Elektroautos, z. B. sie seien teuer, umweltschädlich und stellten eine Explosionsgefahr dar. Laut Kemfert sind E-Autos im Vergleich zu Verbrennern in den meisten Punkten im Vorteil; Nachteile ergeben sich jedoch bislang noch durch mangelnden Ausbau der Ladeinfrastruktur und Komfort bei der Handhabung.]
- Quaschnig, V., & Quaschnig, C. (2023, November 10). Batterien für den Klimaschutz (Nr. 37) [Podcast]. In *Das ist eine gute Frage Podcast*. Berlin: Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, Länge: 49 min. <https://dasisteinegutefrage.de/batterien> [Die Folge geht auf den schlechten Ruf von Elektroautobatterien ein, auf deren Potenzial zur Stabilisierung des Stromnetzes, auf die Umweltbilanz verschiedener Batteriearten sowie auf die Brandgefahr bei Verbrenner- und Elektroautos.]
- Görger, M., & Gehring, P. (2025, Oktober 7). Digitalisiertes Fahrrad: Welche Fortentwicklungen gibt es? (Nr. 70) [Podcast]. In *Digitalgespräch*. Darmstadt: Zentrum verantwortungsbewusste Digitalisierung (ZEVEDI), Länge: 39:52 min. <https://zevedi.de/digitalgesprach/> [Die Folge verknüpft die Themen Nachhaltigkeit, Mobilität und Digitalisierung (siehe zur Verbindung von Nachhaltigkeit und Digitalisierung auch die Ergebnisse des entsprechenden [Sustainable Campus Cafés](#).) Zu Gast ist Rainer de Mey, Chief Digital Officer beim eBike-Hersteller Riese & Müller. Diskutiert werden u. a. Datenerhebung mittels unterschiedlichster Sensoren und Vermessung verschiedenster Parameter – sowohl des Fahrzeugs als auch des radelnden Menschen; ein Verständnis des so ausgestatteten Rads als vernetztes Gerät im Internet of Things; Automatisierung im Straßenverkehr; Nutzung der Daten der Radfahrenden in der Stadt- und Verkehrsplanung. Kritisch nachgefragt wird u. a. bzgl. Datensouveränität und Datenschutz von Radfahrenden sowie Aspekte sozialer Gerechtigkeit, etwa was diese technologischen Entwicklungen für Radfahrende bedeuten, die keine derlei ausgestatteten Fahrräder wollen (Stichworte Überwachung und Vermessung) oder sich finanziell leisten können, oder was dies für kleine Fahrradwerkstätten bedeutet, die zunächst in eine umfangreiche Weiterbildung investieren müssten, um derartige Räder warten und reparieren zu können. Bedeutet z. B. die zunehmend auf Sensorik beruhende Automatisierung im Straßenverkehr, dass nicht-digitale Fahrräder von den digital vernetzten Verkehrsteilnehmenden (Rad- und Autofahrende) künftig nicht mehr ‚wahrgenommen‘ werden und stärker gefährdet sind?]
- Perowanowitsch, I. (2025). *Cycling Cities – Der Film: Dokumentarfilm* (1h 24min) <https://www.youtube.com/watch?v=R5jQc1jXLAU> [Veröffentlicht am 13.12.2025 thematisiert der Film Fahrradstädte Europas und was wir in Deutschland von diesen Städten lernen können. Dafür ist der freie Journalist Ingwar Perowanowitsch im Mai 2025 mit Kamera und Fahrrad von Freiburg aufgebrochen, zwei Monate lang durch Europa gefahren und hat die Städte Paris, Gent, Amsterdam, Utrecht, Groningen, Hamburg und Kopenhagen besucht. Der Film soll zeigen, was diese Städte so lebenswert macht, was eine fahrradgerechte Stadt ausmacht und welche Voraussetzungen es braucht, um die Verkehrswende und den nachhaltigen Stadtumbau voranzutreiben. Zugleich ist es auch ein Reisefilm, der zeigt, wie vielseitig das Fahrrad einsetzbar ist und welche Freiheit damit einhergeht.]

Verkehrswende sozial gerecht

Gendergerechte / feministische Verkehrs- und Stadtplanung

- Heesen, B. von (2025). *Mann am Steuer: Wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert* (Originalausgabe). München: Wilhelm Heyne Verlag. <https://www.penguin.de/buecher/boris-von-heesen-mann-am-steuer/paperback/9783453606982>
- Dellenbaugh-Losse, M. (2024). *Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen*. Wiesbaden: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-45290-2>
 - lokales Beispiel: das Projekt Her City Weimar (<https://hercityweimar.eu> und <https://hercity.org/weimar>), das im Rahmen der UN-Habitat-Initiative Her City (<https://hercity.org> und <https://unhabitat.org/her-city-a-guide-for-cities-to-sustainable-and-inclusive-urban-planning-and-design-together-with>) an der Bauhaus-Universität Weimar entstand

- bundesweit: siehe z. B. die Übersichtsseite des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) zum Thema Gendergerechte Stadtentwicklung (https://www.bmwsb.bund.de/DE/stadtentwicklung/stadtentwicklungspolitik/gendergerechte-stadtentwicklung/gendergerechte-stadtentwicklung_node.html) und die hier verlinkte Broschüre „Gendergerechte Stadtentwicklungspolitik: Leitlinien für eine faire, inklusive und sorgende Stadt“ (2025), deren Inhalt und Hintergrund sowie weiterführende Links zum Thema auch hier präsentiert werden: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Blogeintraege/DE/leitlinien_gendergerechte_stadtentwicklungspolitik.html
- Reidl, A. (2024). Gut für alle: Mehr Gendergerechtigkeit in der Verkehrsplanung. *Veloplan*, 4/2024. <https://www.veloplan.de/gut-fuer-alle-mehr-gendergerechtigkeit-in-der-verkehrsplanung/>
- Kläver, A., Rösner, V., Becker, S., & Scheidler, V. (2025). Lived expertise of the structurally disadvantaged: Towards a more just participatory transport planning process. *Mobilities*, 20(3), 555–572. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2426554>
- Fair Mobility (2025): Work and research results. <https://fair-mobility.eu/the-library/> [Das Europäische Forschungsprojekt Fair Mobility will die Mobilitätsstrukturen für Frauen und geschlechtsspezifische Minderheiten verbessern. Zentrales Ergebnis: Der Bericht “Fair Mobility: State of the Art” mit einer kritischen Übersicht internationaler Literatur zu Geschlecht, Mobilität und sozialer Gerechtigkeit. Zudem bietet die Webseite einen Podcast und Kurzdokumentationen (z. B. zu den Herausforderungen in ländlichen Gebieten) sowie kooperative Webinare (https://www.youtube.com/playlist?list=PL0_JbOfhLcJ9JbSmEgYkqnv3CWZPE7pLO). Die adressierten Themen im Bereich nachhaltige Mobilität sind beispielsweise On-Demand-Services für pflegebedürftige Menschen oder eine inklusive und zugängliche Stadtgestaltung, bei der die Perspektiven junger Menschen – insbesondere junger Frauen und Angehöriger marginalisierter Gruppen – aktiv in die Stadtplanung einbezogen werden.]

Sozioökonomische Faktoren und gesellschaftliche Teilhabe

- Rozynek, C. J. (2024). *Mobilitätsbezogene Barrieren der sozialen Teilhabe im Kontext finanzieller Armut: Eine empirische Untersuchung von Mobilitätspraktiken am Beispiel von Haushalten mit Kindern und älteren Menschen* [Kumulative Dissertation, Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main]. <http://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/frontdoor/index/index/docId/86131>
- Roos, M., Hunecke, M., Weiss, M., Werbeck, N., & Wittowsky, D. (Hrsg.). (2025). *Genossenschaftliche Organisation von nachhaltiger Mobilität*. Wiesbaden: Springer Nature. <https://library.open.org/handle/20.500.12657/104172> [Open-Access-Buch, das im Projekt [GenoMobil](#) entstanden ist. Basierend auf empirischen Analysen, u. a. aus Realexperimenten, wurde ein integrierter Leitfaden für die Gründung und den Betrieb einer Mobilitätsgenossenschaft entwickelt. Der Leitfaden führt Erkenntnisse aus ökonomischer, verkehrswissenschaftlicher und psychologischer Perspektive zusammen, z. B. zu Organisations- und Geschäftsmodellen, Zahlungsbereitschaften sowie zu verkehrs- und raumwissenschaftlichen und psychologischen Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl. Der Leitfaden soll Privatpersonen und Institutionen auf der Suche nach geeigneten Organisationsformen gemeinschaftlicher Mobilität unterstützen.]
- Hennicke, P., Koska, T., Rasch, J., Reutter, O., & Seifried, D. (2021). *Nachhaltige Mobilität für alle: Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit*. München: Oekom Verlag. <https://doi.org/10.14512/9783962388072>
- Liebig, S., & Lucht, K. (Hrsg.). (2022). *Fahren wir zusammen? Die öko-soziale Allianz von ver.di und Fridays for Future im ÖPNV*. Hamburg: VSA-Verlag. <https://www.vsa-verlag.de/nc/buecher/detail/artikel/fahren-wir-zusammen/>
- mangelnde Teilhabe wird z. B. unter dem Schlagwort Mobilitätsarmut verhandelt, etwa in den folgenden Veröffentlichungen:

- Scheiner, J., Hölzel, D., Hülz, M., & Mattioli, G. (2024). *Von der Erreichbarkeitsexplosion zur Mobilitätsarmut: Gedanken zum Nexus zwischen Mobilität, Erreichbarkeit und sozialer Teilhabe*. Arbeitspapiere des Fachgebiets Stadtentwicklung, Nr. 1, Dortmund: Universitätsbibliothek Dortmund. <http://dx.doi.org/10.17877/DE290R-24163>
- Sommer, C., Henkel, F., Fischer, A., Lanzendorf, M., Rozynek, C., Engbers, M., Geschwinder, K., Gapski, J., Dietrich, A.-M., & Meier, N. (2023). *Social2Mobility—Policy Brief: Mobilitätsarmut verhindern: Wie kann soziale Teilhabe durch Mobilität im Rahmen von integrierter Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ermöglicht werden?* Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung, Nr. 34, Frankfurt am Main: Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main. <http://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/frontdoor/index/index/docId/58871>
- Follmer, R., Dubernet, I., Bäumer, M., & Wawrzyniak, B. (2025). *Mobilitätsarmut, Teilhabe und Gendereffekte: Analysen entlang persönlicher Merkmale und Haushaltstypen*. Berlin, Bonn: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_TeilhabeMobilitaetsarmutGendereffekte.pdf
- Agora Verkehrswende. (2023). *Mobilitätsarmut in Deutschland: Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz*. Berlin: Agora Verkehrswende. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-in-deutschland/> [Website mit Kernergebnissen und Grafiken, dem eigentlichen Diskussionspapier sowie Hinweisen auf thematisch ähnliche Publikationen]
- Naumann, M. (2024). Mobilitätsarmut – ein Thema für die bundesdeutsche Raumentwicklung? *Standort*, 48(3), 227–232. <https://doi.org/10.1007/s00548-023-00888-5>
- Verbraucherzentrale Bundesverband. (2024). *Mobilitätsarmut: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung*. Berlin: Verbraucherzentrale Bundesverband. https://www.vzbv.de/sites/default/files/2024-12/vzbv_Mobilitaetsarmut_1-2_Final.pdf
- Soziologische Perspektiven, die auch, aber nicht vorrangig gesellschaftliche Teilhabe und soziale Gerechtigkeit thematisieren:
 - Schwedes, O. (2024). *Verkehr(t): Der mobile Mensch am Limit*. Wiesbaden: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-28370-4>
 - Schwedes, O. (2021). *Verkehr im Kapitalismus* (2. Aufl.). Bielefeld: transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/9783839459652>
 - Canzler, W., & Knie, A. (2016). *Die digitale Mobilitätsrevolution: Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten*. Oekom Verlag. <https://www.oekom.de/buch/die-digitale-mobilitaetsrevolution-9783865817549>
 - Canzler, W., Knie, A., Ruhrort, L., & Scherf, C. (2018). *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende soziologische Deutungen*. Bielefeld: Transcript. <https://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-4568-2/erloschene-liebe-das-auto-in-der-verkehrswende/>
- Radeln ohne Alter: Initiative bundesweit (<https://radelnohnealter.de>) und in Jena (<https://www.buergerstiftung-jena.de/de/radelnohnealter.html>), die durch ehrenamtliches Engagement mobilitätseingeschränkter Personen Radausflüge per Rikscha ermöglicht.
- Mall, C., Othengrafen, M., Jung, A., Frehn, M., Engelmann, J., Regelsberger, F., Domin, R., Eltner, T., & Sunder, N. (2026). *Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen: Empfehlungen und Beispiele für die Praxis*. Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassenraumgestaltung-fur-kinder-aeltere-menschen>

- Dobruszkes, F., Mattioli, G., & Gozzoli, E. (2024). The elephant in the room: Long-haul air services and climate change. *Journal of Transport Geography*, 121, 104022. <https://doi.org/10.1016/j.itrangeo.2024.104022> [Die Reduktion von Langstreckenflügen bietet den größeren Hebel als die Reduktion von Kurzstreckenflügen bzgl. Klimawirkung.]
- Dale, G., Moos, J., & Bernal Holmes, A. (2025). Flight from reality: Sustainable aviation, Jet Zero, and the technofix. *Contemporary Social Science*, 1–29. <https://doi.org/10.1080/21582041.2025.2566800> [Der Artikel argumentiert, dass keine der gegenwärtig kursierenden technischen Lösungen für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs in den nächsten 30 Jahren umsetzbar ist. Statt auf zukünftige technologische Durchbrüche zu setzen, die möglicherweise nie eintreten, sollten politische Entscheidungsträger/-innen sofortige Strategien zur Nachfragereduzierung verfolgen und einen gerechten Übergang unterstützen, d. h. Privatjets verbieten, Vielfliegerprämien streichen, alle Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern, Flugbenzinsubventionen streichen, Flughäfen schließen und Arbeitnehmer für kohlenstoffarme Sektoren umschulen.]
- Umweltbundesamt (UBA). (2025). *Mehrheit der Deutschen möchte nachhaltiger reisen – tut es aber nicht: Neue UBA-Studie zeigt Widerspruch zwischen Wunsch und Wirklichkeit auf*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA). <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-moechte-nachhaltiger-reisen> [Die in dieser Pressemitteilung genannte Studie ist unter dem angegebenen Link frei herunterladbar. Zentrale Ergebnisse sind: Gut zwei Drittel der Befragten (67 Prozent) gaben 2024 an, dass ihnen ökologische oder soziale Nachhaltigkeit beim Reisen wichtig ist. Nachhaltigkeit eines Reiseangebotes war bei der konkreten Reiseentscheidung jedoch trotzdem nur selten ausschlaggebend (bei bis fünf Prozent der Reisen). Noch nie sind die Deutschen im Durchschnitt über alle Urlaubsreisen (ab fünf Tage Dauer) für einen Urlaubstag so weit gefahren. Ein Zuwachs vor allem bei Fern- und Auslandsreisen führte im Jahr 2024 zu einem neuen Rekordwert bei touristischen Verkehrsleistungen mit dem Flugzeug. Das umwelt- und klimaschädliche Flugzeug ist bei Urlaubsreisen das beliebteste Verkehrsmittel vor dem PKW.]
- FlyingLess: Projekt des ifeu: ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH. (o. J.). *FlyingLess: Erfolgreich forschen, weniger fliegen*. <https://flyingless.de> [siehe dazu auch die Präsentationsfolien: Görlinger, S. (2022). Flugreisen-Reduktion im akademischen Bereich: Das neue NKI-Projekt „FlyingLess“ und Erfahrungen aus dem ETH-Projekt „Stay grounded, keep connected“. *DG HochN-Wiki*, 39. https://wiki.dg-hochn.de/images/d/dc/DG_HochN_FlyingLess_Reduktion_Flugreisen_30März2022.pdf]
- Stay Grounded. (2025). *Stay Grounded: Netzwerk für eine Reduktion des Flugverkehrs und ein gerechtes Mobilitätssystem*. Periskop – Kollektiv für solidarischen und ökologischen Wandel. <https://de.stay-grounded.org> [Das Netzwerk „Stay Grounded“ hat u.a. publiziert zu „Degrowth of aviation: reducing air travel in a just way“ (<https://stay-grounded.org/project/degrowth-of-aviation/>) Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen z. B. die Abschaffung steuerlicher Ausnahmeregelungen für die Luftfahrt, Moratorien für neue Flughafeninfrastruktur, Verbot von Nachtflügen und Privatjets, die Förderung alternativer Mobilitätsangebote oder die Veränderung institutioneller Dienstreiserichtlinien. Eine der neueren Ideen ist die sog. Vielfliegerabgabe („frequent flyer levy“: <https://stay-grounded.org/frequent-flyer-levy/>).]

Rechtliches

- Novellierung der Straßenverkehrsordnung sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschrift: StVO-Novelle (in Kraft seit 11.10.24) und entsprechenden Folgeänderungen in der VwV-StVO (in Kraft seit Frühjahr 2025)
 - Paradigmenwechsel: Die Neuerungen ermöglichen es Kommunen, auch andere Belange als die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs zu berücksichtigen, nämlich Klima-, Umwelt- und Gesundheitsaspekte sowie städtebauliche Ziele.
 - Damit können Kommunen z. B. leichter Regelungen treffen, die den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV stärken, etwa durch Tempo-30-Zonen, Fußgängerüberwege, Bewohnerparken, (Bus-)Sonderfahrstreifen und Flächen für den Fuß- und Radverkehr.
 - Informationen z. B. hier <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/007-wissing-aenderungen-der-verwaltungsvorschrift-zur-stvo.html> und eine juristische, aber laienverständliche Einordnung durch den Jenaer Prof. Dr. Michael Brenner hier: <https://www.rewi.uni-jena.de/rewimedia/38434/presentation-brenner-vortragstvg.pdf?nonactive=1&suffix=pdf>
 - Umweltbundesamt (UBA). (2025, Dezember 17). *Die StVO-Novelle als Paradigmenwechsel – neue Spielräume für Kommunen* (Nr. 10) [Podcast]. <https://www.umweltbundesamt.de/strassenverkehrsgesetz-novelle-was-kann-sie-vor-ort> [Podcast-Folge mit Miriam Dross, Juristin und Fachgebietsleiterin im UBA zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), zu neuen Möglichkeiten für Kommunen durch die Novelle]
- Thüringer Gesetz zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Thüringer Klimagesetz - ThürKlimaG -) vom 18. Dezember 2018, letzte berücksichtigte Änderung: geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. Juli 2024 (GVBl. S. 272, 273): § 5 Nachhaltige Mobilität (<https://landesrecht.thueringen.de/bsth/document/jlr-KlimaSchGTHpP5>):
 - (1) Die Entwicklung des Verkehrssektors in Richtung nachhaltige Mobilität soll dem Grundsatz des Vermeidens von Verkehr, des Verlagerns auf umweltfreundliche Verkehrsarten und des Verbesserns folgen. Ziel ist es, die Treibhausgasbilanz des Verkehrssektors, insbesondere durch eine verstärkte Auslastung und höhere Effizienz der Verkehrsmittel, eine Steigerung des Anteils von Rad- und Fußgängerverkehr sowie die verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), zu verbessern und den Verbrauch fossiler Energie systematisch, auch durch den Wechsel auf erneuerbare Energien, zu reduzieren. Die Landesregierung unterstützt und führt Maßnahmen durch, die diesem Ziel dienen, und nimmt selbst eine Vorbildfunktion ein.
 - (2) Bei der Gestaltung des ÖPNV wirkt die Landesregierung darauf hin, dass sich dieser insbesondere durch ein verkehrsträgerübergreifendes Zusammenwirken, abgestimmte Taktfahrpläne und die Vernetzung mit individuellen Mobilitätsangeboten zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt. Ebenso soll bei der Gestaltung öffentlicher Straßen darauf hingewirkt werden, dass sie den Erfordernissen eines attraktiven und sicheren Fahrrad- und Fußverkehrs entsprechen.
 - (3) Als wichtigen Beitrag für eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität unterstützt die Landesregierung auch Maßnahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements, die eine klimafreundliche Verkehrsnachfrage befördern.

Mobilität & Nachhaltigkeit an Hochschulen

- Deutsche Gesellschaft für Nachhaltigkeit an Hochschulen e.V. (DG HochN). (2024). *Einzelleitfaden Nachhaltige Mobilität*. Bremen: DG HochN e.V. https://wiki.dg-hochn.de/wiki/HOCH-N:Nachhaltige_Mobilität
- DG HochN Wiki: <https://wiki.dg-hochn.de/wiki/Hauptseite> [vielfältige und umfangreiche Ressourcen spezifisch für Hochschulen; ins Suchfeld oben rechts „Mobilität“, „Dienstreisen“ und/oder „Internationalisierung“ eingeben, danach ggf. weitere der angebotenen Suchfilter anwenden]

- Green Erasmus. (2023). *Green Erasmus: Addressing the environmental impact of students and universities through Erasmus+*. Brüssel: Erasmus Student Network (ESN), European University Foundation (EUF), European Students' Union (ESU), Université libre de Bruxelles (ULB), Technische Hochschule Köln (TH Köln), Students Organising for Sustainability UK (SOS UK). <https://project.greenerasmus.org> [Das Projekt lief von 2020 bis 2023 und zielte darauf, die ökologische Nachhaltigkeit des Erasmus+ Programms verbessern und im europäischen Hochschulsektor das Bewusstsein für den Einbezug von Nachhaltigkeitsaspekten bei der Internationalisierung schärfen. Die Ergebnisse des Programms sind auf der Webseite verfügbar, u. a. ein Forschungsbericht, ein Webportal, ein Handbuch für Internationale Büros von Hochschulen, eine Übersicht zur Integration von Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) in hochschulische Curricula für Lehrende, einen Leitfaden für Studierende sowie Empfehlungen für die Politik. Der Fokus des Projekts bzw. seiner Ergebnisse liegt insgesamt jedoch allein auf der ökologischen Dimension von Nachhaltigkeit.]
- Erasmus by Train e.V. (2025). *#erasmusbytrain*. Berlin: Erasmus by Train e.V. <https://erasmusbytrain.eu> [Studentische Initiative, die sich für ein kostenloses Bahnticket für Teilnehmende am Erasmus+ Programm einsetzt, um europäische studentische Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Die Webseite bietet zudem Gute-Praxis-Beispiele, Erfahrungsberichte und Reisevorbereitungshilfen für Studierende, die längere Bahnreisen durch Europa planen.]
- Fender, A.-C. (2020). *Förderung nachhaltiger Mobilität: Status quo des Mobilitätsverhaltens und Ableitung von Handlungsansätzen in zwei sächsischen Hochschulen* [Masterarbeit, Hochschule Osnabrück]. <https://opus.hs-osnabrueck.de/frontdoor/index/index/docId/2061>
- Lang, F. (2025). *Projekt Interdisziplinäre Hochschulbildung: Reallabor „Digitale Mobilitätsplattform“ am Beispiel Garbsen: Abschlussbericht*. Hannover: Hochschule Hannover. https://opac.dbu.de/ab/DBU-Abschlussbericht-AZ-38570_01-Hauptbericht.pdf
- Helling, K., & Schumann-Bölsche, D. (2023). Pathways to Sustainable Mobility at Universities—A Case Study at the Environmental Campus Birkenfeld. *Journal of Sustainability Perspectives*, 0, 415–423. <https://doi.org/10.14710/jsp.2023.20784>
- Wellbrock, W., Ludin, D., Högele, B., & Müller, E. (2022). Is Greener Commuting Possible? A Campus Case Study in Schwäbisch Hall as Contribution to Climate Protection. In H. Abdalla, H. Rodrigues, V. Gahlot, M. Salah Uddin, & T. Fukuda (Hrsg.), *Resilient and Responsible Smart Cities* (S. 55–60). Cham: Springer International Publishing. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-86499-6_5
- Friedrich-Schiller-Universität Jena, Green Office (2023). *Mobilitätsbericht 2022*. Friedrich-Schiller-Universität Jena. <https://www.uni-jena.de/214148/klimafreundlich-zur-arbeit-und-zum-studium>
- Klima-Netzwerk für mehr Nachhaltigkeit in Thüringen (Klima-N). (2025). *Projekt Landschaftsarchitektur: Booklets Nachhaltige Mobilität (Schmalkalden und Fulda)*. Erfurt: Klima-Netzwerk für mehr Nachhaltigkeit in Thüringen (Klima-N). <https://klima-n.de/fhe-projekt-landschaftsarchitektur/> [Ergebnisse von Projekten zu nachhaltiger Mobilität am Campus für die beiden Hochschulen Schmalkalden und Fulda, durchgeführt von Masterstudierenden des ersten Semesters Landschaftsarchitektur, in Booklets herunterladbar]
- netzwerk n e.V., & VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2020). *Nachhaltige Mobilität an Hochschulen* (1. Aufl.). Berlin: netzwerk n e.V. & VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. <https://netzwerk-n.org/wp-content/uploads/2022/08/Good-Practice-Sammlung-Nachhaltige-Mobilitaet-an-Hochschulen-online.pdf>
- netzwerk n e.V., & VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2022). *Nachhaltige Mobilität an Hochschulen* (2. Aufl.). Berlin: netzwerk n e.V. & VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. <https://diy.vcd.org/publikationen/broschuere-nachhaltige-mobilitaet-hochschulen> [mit den Hochschulen Ansbach, Biberach, Konstanz und RheinMain sowie dem Klimapakt Karlsruhe bestehend aus 8 Hochschulen]
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2023). *Nachhaltige Mobilität in der Ausbildung: Reallabor Ausbildung – Berufsschulen und Unternehmen für die Verkehrswende*. Berlin: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. <https://diy.vcd.org/publikationen/broschuere-beruflichen-bildung> [Dossier mit frei herunterladbarer Broschüre, Plakat, Methodenkoffer sowie Datenbank mit Good-Practice-Beispielen]

- Wiki der DG HochN (2025). Suche nach „Internationalisierung“ ergibt: <https://wiki.dg-hochn.de/index.php?title=+Spezial%3ASuche&search=Internationalisierung&go=Seite&ns0=1&ns6=1&ns3022=1>
- Deutscher Akademischer Austauschdienst e.V. (DAAD).
 - DAAD (2021). *Nachhaltige Mobilität: Wie organisieren wir Internationalisierung von Hochschulbildung und Wissenschaft zukünftig klimagerecht?* Bonn: Deutscher Akademischer Austauschdienst e.V. (DAAD). https://static.daad.de/media/daad_de/pdfs_nicht_barrierefrei/der-daad/210128_daad_perspektive_mobilitaet_a4.pdf
 - DAAD (2024). Wissenschaftliche Ausschüsse des DAAD nehmen ihre Arbeit auf. Bonn: Deutscher Akademischer Austauschdienst e.V. (DAAD). <https://www.daad.de/de/der-daad/daad-journal/themen/2024/wissenschaftliche-ausschuesse/> [Der DAAD hat seit 2024 einen Ausschuss „Zukunft der akademischen Mobilität“, der Empfehlungen für die deutschen Hochschulen und das deutsche Wissenschaftssystem erarbeitet. Ergebnisse werden Ende 2025/Anfang 2026 vorgestellt.]
 - DAAD (2024). *Klimasensible Umsetzung von internationalen Hochschulkooperationen in der Projektförderung des DAAD. Handreichung.* Bonn: Deutscher Akademischer Austauschdienst e.V. (DAAD). <https://www2.daad.de/downloads/foerderprogramm/file.php?id=9019>
 - DAAD (2025). [Im Feb 2025 richtete der DAAD eine Konferenz mit dem Titel „Ökologische Nachhaltigkeit in der Internationalisierung“ aus. Programm hier: <https://www.daad-akademie.de/de/seminare-und-workshops/themen/digitalisierung-nachhaltigkeit/2025/oekologische-nachhaltigkeit-in-der-internationalisierung-herausforderungen-und-chancen-05/>]
 - DAAD (2025). <https://www.daad.de/de/der-daad/querschnittsdimensionen-themen/nachhaltigkeit/> und <https://www.daad.de/de/der-daad/querschnittsdimensionen-themen/nachhaltigkeit/hochschulen-und-nachhaltigkeit/> [allgemeine Informationen zum Querschnittsthema Nachhaltigkeit]
 - DAAD (2025). <https://www.daad.de/de/der-daad/querschnittsdimensionen-themen/digitalisierung/> [allgemeine Informationen zu den Querschnittsthemen Digitalisierung und Internationalisierung sowie deren Verbindung mit Nachhaltigkeit]
 - DAAD & DZHW. (2025). *Wissenschaft weltoffen: Daten und Fakten zur Internationalität von Studium und Forschung in Deutschland und weltweit.* Bonn und Hannover: Deutscher Akademischer Austauschdienst e.V. (DAAD) und Deutsches Zentrum für Hochschul- und Wissenschaftsforschung (DZHW). <https://www.wissenschaft-weltoffen.de/de/>
- Kultusministerkonferenz (KMK):
 - Übersichtsseite zur Internationalisierung der Hochschule: <https://www.kmk.org/themen/hochschulen/internationales/internationalisierung-der-hochschulen.html>
 - Beschlüsse und Veröffentlichungen der KMK zur Internationalisierung der Hochschulen: <https://www.kmk.org/dokumentation-statistik/beschluesse-und-veroeffentlichungen/wissenschaft-hochschule.html#c2429>
 - Die Kultusministerkonferenz (Hochschule) hat am 14.06.2024 die aktuell gültige, von Bund und Ländern getragene [Strategie zur Internationalisierung der Hochschulen in Deutschland](#) verabschiedet. Darin z. B. auf S. 5: „Die Hochschulen sind aufgefordert, den Konflikt zwischen Mobilität und Nachhaltigkeit in ihren Internationalisierungs- und Nachhaltigkeitsstrategien aufzugreifen und in ein ökologisch, wissenschaftlich und sozial verantwortliches Gleichgewicht zu bringen“ (vgl. auch die Maßnahme auf S. 9 unten) Insbesondere die Digitalisierung trage dazu bei, „die Internationalisierungsaktivitäten und ökologisch nachhaltiger und sozial inklusiver zu gestalten“ (S. 8). Insgesamt bezieht sich das Dokument auf die Agenda 2030 und

die SDGs (S. 3, 4, 7), jedoch wird ‚nachhaltig‘ stellenweise auch im Sinne von ‚dauerhaft‘ verstanden (z. B. S. 5, 10, 13).

- Anerkennung ausländischer Abschlüsse erfolgt über die Zentralstelle für ausländisches Bildungswesen (ZAB) bei der KMK: <https://www.kmk.org/zab/zentralstelle-fuer-auslaendisches-bildungswesen.html>; für Privatpersonen bietet insbesondere das Portal „anabin“ Informationen zur Anerkennung von ausländischen Bildungsabschlüssen in Deutschland: <https://anabin.kmk.org/cms/public/startseite>. Weitere Angebote der ZAB sind auf wenigen Folien hier zusammengestellt (Stand März 2025): https://www.kmk.org/fileadmin/pdf/Dokumentation/FaktenUndArgumente/2025_03_00-A4quer_FaktenArgumente_ZAB.pdf
- Hochschulrektorenkonferenz (HRK): Themenseite „Internationales“ der HRK: <https://www.hrk.de/themen/internationales/>
- Kooperation International: <https://www.kooperation-international.de> [Das Portal ist Teil der Strategie der Bundesregierung zur Internationalisierung von Bildung, Wissenschaft und Forschung und wird koordiniert vom Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR). Es informiert über internationale Forschung, Innovationen und Kooperationen und vernetzt Förder-, Forschungs- und Bildungsorganisationen.]
- Als Inspiration, um zu schauen, wie es jene machen, die den Nachhaltigkeitsanspruch explizit im Namen tragen bzw. eine Fakultät für Nachhaltigkeit eingerichtet haben:
 - Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) (2023). Internationalisierungsstrategie https://www.hnee.de/fileadmin/global-content/themen/hochschule/strategiepapiere/hnee/Internationalisierungsstrategie-2023-2027_4.pdf
 - Leuphana Universität Lüneburg (2025). Internationalität und Internationalisierung an der Leuphana: <https://www.leuphana.de/universitaet/internationalitaet.html>
- Thüringer Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (TMBWK): zu Internationalisierung (<https://bildung.thueringen.de/wissenschaft/internationales>) sowie zur Anerkennung ausländischer Abschlüsse (<https://bildung.thueringen.de/wissenschaft/erkennung>)
- Baron, B. (2026, Januar 6). Die neue Geografie des Ausländerstudiums: Wie sich die geopolitischen Verschiebungen in der internationalen Studierendenmobilität niederschlagen. Ein Gastbeitrag von Britta Baron. *Der Wiarda Blog*. <https://www.jmwiarda.de/blog/2026/01/06/die-neue-geografie-des-auslaenderstudiums>

Beispiel für reisereduzierte Internationalisierung in der Lehre

- Collaborative Online International Learning (COIL): eine an Hochschulen weltweit immer populärer werdende Form des virtuellen Austauschs, die Studierenden und Lehrenden eine weltweite virtuelle Zusammenarbeit in international gemischten Teams ermöglicht, um gemeinsam Aufgaben zu bearbeiten und interkulturelle Kompetenzen zu erwerben. Als Lehrmethode kann der Umfang von COIL-Projekten von einer einzelnen Sitzung bis zu einer semesterlangen Lehrveranstaltung mit gemeinsamem Abschlussprojekt reichen. Anwendungsbeispiel: BeCOIL – ein Verbundprojekt von neun Berliner Hochschulen: z. B. <https://www.hwr-berlin.de/kooperationen/virtuelle-austausch-und-coil-projekte/becoil> und <https://www.tu.berlin/zewk/arbeitsbereiche/wissenschaftliche-weiterbildung/projekte/collaborative-online-international-learning-coil-virtual-exchange>

Die Anrechnung von Reisezeit als Arbeitszeit – anteilig oder bis zu einer bestimmten Dauer, z. B. acht Stunden – gilt gemeinhin als Anreiz für die Wahl klimafreundlicherer Mobilitätsoptionen. Je nach Bundesland und Einrichtung gibt es hierzu unterschiedliche Regelungen.

Für die Friedrich-Schiller-Universität Jena sind Informationen zu Dienstreisen und Reisekosten im Reisekostenhandbuch zusammengefasst, welches nach Login in HanFRIED abgerufen werden kann, z. B. verlinkt über die Reisekostenstelle (<https://www.uni-jena.de/39721/reisekostenstelle>).

- FlyingLess. (2022). *Guideline: Mögliche Reiserichtlinien an akademischen Institutionen zur Reduktion der Flugemissionen durch Dienstreisen*. Heidelberg: ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH. https://flyingless.de/fileadmin/user_upload/FlyingLess/Documents/Guidelines/Guideline_FlyingLess_Reiserichtlinien_Mai2022_de.pdf
- Deutsche Gesellschaft für Nachhaltigkeit an Hochschulen e.V. (DG HochN) (Hrsg.). (2024). *Dienstreiserichtlinien, Austausch der Rektorate und Präsidien, 16.02.2024*. Bremen: Deutsche Gesellschaft für Nachhaltigkeit an Hochschulen e.V. (DG HochN). https://wiki.dg-hochn.de/wiki/Dienstreiserichtlinien,_Austausch_der_Rektorate_und_Präsidien,_16.02.2024 [Dokumentation zu einem DG HochN-Hub, inkl. weiterführender Links]
- Deutsche Gesellschaft für Nachhaltigkeit an Hochschulen e.V. (DG HochN) (Hrsg.). (2024). *Mobilität an deutschen Hochschulen, Dienstreisen und Klimafonds, 15.05.2024*. Bremen: Deutsche Gesellschaft für Nachhaltigkeit an Hochschulen e.V. (DG HochN). https://wiki.dg-hochn.de/wiki/Mobilität_an_deutschen_Hochschulen,_Dienstreisen_und_Klimafonds,_15.05.2024 [Dokumentation zu einem DG HochN-Hub, inkl. weiterführender Links]
- Uni Magdeburg: Ergebnisse der Veranstaltung „Klimafreundliche Dienstreisen an der OVGU“: <https://www.klimaplanreal.ovgu.de/Aktuelles/Ergebnisse+VA+Dienstreisen+und+Klimaschutz.html>
- Matthies, E., & Holzen, V. (2023). *Transformation des Mobilitätsverhaltens durch coronabedingte Einschränkungen und neue Erfahrungen: Analysen und transformative Forschung. Abschlussbericht*. Magdeburg: Otto-von-Guericke-Universität. <https://lbsvz4.gbv.de/DB=3/SET=1/TTL=1/SHW?FRST=10> [insbesondere relevant: Forschungskomplex 2 „Wissenschaftliche Konferenzmobilität“: sozialwissenschaftliche Untersuchung (Workshops, Interviews und Befragung) zu Bedürfnissen an Konferenzmobilität und Optionen zur nachhaltigeren Gestaltung des Konferenzgeschehens; umfangreicher Anhang des Berichts, der Ideen zusammenträgt, um die Funktionen von Konferenzen in einer nachhaltigeren Weise zu erfüllen und Prinzipien zur Gestaltung virtueller Konferenzen vorschlägt. Tenor der Ergebnisse insgesamt: Verantwortung für Veränderung liegt nicht nur bei Individuen, sondern auch im akademischen System sowie bei Akteuren wie Universitäten, Konferenzausrichtenden und Fördergebenden.]
- Schöneberg, K. (2024, Februar 23). Kein Recht auf CO2-armes Reisen: Klimaforscher Grimalda verliert Prozess. Berlin: taz - die tageszeitung. <https://taz.de/Klimaforscher-Grimalda-verliert-Prozess/!5994177/> [Hier beispielhaft ein Artikel aus der taz, weitere Medien, wie der [Tagesspiegel](#) oder [Stern](#) berichteten ebenfalls über diesen Fall. Nachdem der Wissenschaftler Gianluca Grimalda aus Klimaschutzgründen nicht fliegen wollte, entließ ihn das Kieler Institut für Weltwirtschaft. Die Klage dagegen vor Gericht verlor Grimalda.]
- atmosfair. (2025). *Smart Travel Tool*. Berlin: atmosfair gGmbH. <https://smattravel.atmosfair.de> [Mit dem Tool kann eine Reise weltweit von Tür zu Tür geplant und nach den Kriterien Reisezeit, Reisekosten und CO2-Emissionen verglichen und optimiert werden. Es lassen sich bei der Suche auch detaillierte Einstellungen vornehmen, z. B. Annahmen zu einem „Preis für unproduktive Reisezeit“, zu „produktiv nutzbarer Zeit in Prozent während der Fahrt“ sowie zu „unproduktiven Minuten beim Umstieg“ je Verkehrsmittel. Diese Kriterien können so ebenfalls in die eigene Auswahl bzw. Abwägung einfließen.]

Beispiele für Hochschulen mit Regelungen

- Aachen: https://www.rwth-aachen.de/global/show_document.asp?id=aaaaaaaabrtmaeg; inklusive Entscheidungsbaum (https://www.klimaplanreal.ovgu.de/klimaplanreal_media/Downloads/rwth_decision_tree_flugreisen_druck_rz+%281%29.pdf) und Grafik mit Reisemittelvergleich (https://www.rwth-aachen.de/global/show_picture.asp?id=aaaaaaaabkwuzhw)
- Bielefeld: <https://www.uni-bielefeld.de/themen/nachhaltigkeit/projekte/informationmaterial/dienstreisen/Flyer-Dienstreisen.pdf>
- Dresden: https://tu-dresden.de/tu-dresden/nachhaltigkeit/mitmachen/nachhaltigkeit-im-hochschulalltag/mobilitaetsportal/dienstreisen?set_language=de
- Düsseldorf: <https://www.hcsd.hhu.de/environment/dienstreisen>
- Gießen: <https://www.uni-giessen.de/de/org/admin/stab/bfn/ressourcensparen/dienstreisen/reiserichtlinie>
- Hannover: <https://www.sustainability.uni-hannover.de/de/campus/flugabgabefonds>
- Hildesheim: <https://www.uni-hildesheim.de/greenoffice/klimaschutzmanagement/mobilitaet/dienstreisen-klimafreundlich-unterwegs/>
- Konstanz: <https://www.uni-konstanz.de/universitaet/nachhaltige-entwicklung/institutionelle-verankerung/arbeitsgruppe-nachhaltige-entwicklung/mobilitaet/bewusster-fliegen-leitlinien-fuer-nachhaltiges-reisen-1/>
- Leipzig: <https://www.uni-leipzig.de/newsdetail/artikel/nachhaltiger-unterwegs-leitfaden-fuer-nachhaltige-dienstreisen-vom-rektorat-verabschiedet-2025-07-17>
- Osnabrück: <https://www.uni-osnabrueck.de/universitaet/wir-ueber-uns/greening-the-university> (erfordert Login der Hochschule); frei zugänglich: Hinweise zur Mobilität im (Hochschul-)Alltag: <https://www.uni-osnabrueck.de/campusleben/die-uni-mitgestalten/nachhaltiger-campus/mobilitaet>
- Potsdam: <https://www.uni-potsdam.de/de/educ/informieren/educ-nachhaltig> sowie Dienstreiserichtlinie: https://www.uni-potsdam.de/fileadmin/projects/humfak/Internationalisierung/Reisekosten_UP_11_2018_deutsch.pdf
- Wildau: <https://www.th-wildau.de/hochschule/ueber-uns/nachhaltigkeit/ideen-massnahmen-ergebnisse/reiserichtlinien>

Übersichten über Gute-Praxis-Beispiele und Ansätze an verschiedenen Hochschulen

- HIS-Institut für Hochschulentwicklung e.V. (Hrsg.). (2023). *Dienstreisemanagement und Klimaschutz an hessischen Hochschulen: Good Practice Beispiele und Ansätze für die verstärkte Integration von Klimaschutzaspekten in das Dienstreisemanagement*. Hannover: HIS-Institut für Hochschulentwicklung e.V. https://co2.hessen-nachhaltig.de/files/content/downloads/2023-05-08_Dienstreisen-Klimaschutz_Bericht-HIS-HE_final.pdf
- Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (OVGU) (Hrsg.). (2025). *Best Practice Beispiele für Dienstreisen an Hochschulen*. Magdeburg: Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (OVGU). https://www.klimaplanreal.ovgu.de/Projektphasen/2_+Transferlabore/OVGU+Magdeburg/Dienstreise+Best+Practice.html [Übersicht über 15 Beispiele für klimafreundliche Dienstreisen an Hochschulen in Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Österreich.]
- Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) am Karlsruhe Institute of Technology (KIT) (Hrsg.). (2021). *Klimafreundliches dienstliches Reisen an wissenschaftlichen Institutionen: Eine Handreichung*. Karlsruhe: Karlsruhe Institute of Technology (KIT). https://www.reallabor-karla.de/downloads/KARLA_Booklet_Klimareisen.pdf [Bietet eine knappe Übersicht über ausgewählte

hochschulische und außerhochschulische Forschungseinrichtungen in Deutschland, Belgien, Schweiz, Österreich und Großbritannien bzgl. Ansätze und Maßnahmen zu klimafreundlichen Dienstreisen.]

- Scientists for Future. (2023). *Selbstverpflichtung zum Verzicht auf dienstliche Kurzstreckenflüge: "Unter 1.000 mach' ich's nicht"*. Bern, CH: Scientists for Future. <https://unter1000.scientists4future.org/de/selbstverpflichtung-verzicht-kurzstreckenfluege/> [Selbstverpflichtung auf dienstliche Kurzstreckenflüge bis 1.000 km zu verzichten, wenn die Reise mit alternativen Verkehrsmitteln in maximal 12 Stunden durchführbar ist. Unterschriftenaktion ist inzwischen geschlossen, aber die Informationen in den FAQs (<https://unter1000.scientists4future.org/de/faqs-zu-kurzstreckenfluegen/>) sowie die Übersicht über gute Beispiele, wie Hochschulen klimafreundliche Mobilität unterstützen (<https://unter1000.scientists4future.org/de/selbstverpflichtung-gute-beispiele/>), bieten zahlreiche Anregungen. Hier werden benannt: HTW Berlin, HNE Eberswalde, SFB 1287 der Universität Potsdam, Leipziger Graduiertenkolleg IGRA, Universität Lüneburg, ETH Zürich, Institut für Energietechnik der HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Universität für Bodenkultur Wien, Katholische Privatuniversität Linz; das Reisekostengesetz des Bundeslands Hamburg (schreibt Kompensation von Flugreisen vor); Fraunhofer-Gesellschaft sowie Fachverbände, die die Initiative unterstützen (VBIO Verband Biologie, Biowissenschaften & Biomedizin; Deutsche Gesellschaft für Philosophie, Deutsche Gesellschaft für Sprachwissenschaft).]

Finanzielle Förderung

- DAAD: SDG-Partnerschaften: <https://www.daad.de/de/infos-services-fuer-hochschulen/weiterfuehrende-infos-zu-daad-foerderprogrammen/sdg-partnerschaften/> [Förderung für Hochschulpartnerschaften in Sustainable Development Goals (SDG)-relevanten Themenbereichen mit zwei Förderlinien (eine fachoffene Linie und eine für Themen aus aktuellen politischen wie gesellschaftlichen Diskursen). Gefördert werden Wissenschaftler/-innen, Studierende, Graduierte, Doktorand/-innen sowie Verwaltungspersonal von Hochschulen.]
- VCD: <https://diy.vcd.org/angebote/projektfoerderung/page> [Förderungsmöglichkeiten sowohl für die konkrete Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen an Hochschulen, Berufsschulen und Arbeitsorten als auch für studentische Abschlussarbeiten, die sich mit dem Thema nachhaltige Mobilität befassen]
- Mobilitätsforum Bund: digitale Förderfibel mit Übersicht über Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten von EU, Bund und Ländern für Radverkehrsprojekte: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=489200
- Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM): https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/Radverkehr_node.html [Das Bundesamt ist als zentraler Projektträger zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) erste Anlaufstelle für viele Fragen zur Finanzierung und Förderung von Radverkehrsprojekten.]
- Erasmus+: Social Top-Ups und Green Travel Top-Ups: zusätzliche Fördermittel bzw. Reisekostenpauschalen für Teilnehmende an Erasmus+ bei sozialer Bedürftigkeit bzw. bei Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel: z. B. <https://eu.daad.de/programme-und-hochschulpolitik/erasmus-ab-2021/erasmusplus-green/de/81749-foerdermoeglichkeiten-fuer-green-travel/>, <https://www.uni-hamburg.de/internationales/studierende/outgoing/austausch-gaststudium/erasmus/top-ups.html>

- Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR). (2025). *MOVEwell – Mobilitätsverbund werthaltige ländliche Lebensräume*. Berlin: BMFTR. https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2025/07/Projektblatt_MOVEwell.pdf [Dieses Verbundforschungsprojekt wird koordiniert von der Bauhaus-Universität Weimar, läuft von 2024 bis 2029 und arbeitet mit den Projektpartnern Arbeiterwohlfahrt Saalfeld, Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, Stadtwirtschaft Weimar, der Zentralklinik Bad Berka sowie dem Thüringer Innovationszentrum Mobilität an der TU Ilmenau zusammen. Es beschäftigt sich mit der Frage, wie sozial gerechte und klimaneutrale Mobilitätslösungen im ländlichen Raum Thüringens gestaltet werden können. Weitere Informationen: https://www.ilmenau.de/de/buergerservice/aktuelles/veroeffentlichungen/pressemitteilungen/press_earchiv-2025/tu-ilmenau-startet-movewell-projekt-zur-besseren-erreichbarkeit-zwischen-den-thueringer-landkreisen/ und https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/uni/dezernate/dfo/TOP-Projekte/2024/2024_12_Plank_Wiedenbeck_MOVEwell.pdf und <https://www.mobilitaet-thueringen.de/movewell/>]
- NUMIC: Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz. <https://www.chemnitz.de/de/unsere-stadt/verkehr/numic> [Ziel: die Lebensqualität der Chemnitzer/-innen durch attraktive und nachhaltige Mobilitätslösungen steigern. Die zweite Projektphase lief bis Frühjahr 2025 und beschäftigte sich vorrangig mit einer verbesserten Bürger/-innenbeteiligung in der Verkehrsplanung und dafür geeigneten innovativen Austauschformaten zwischen Bürgerschaft und Verwaltung. Entstanden ist daraus u. a. das „Handbuch für eine partizipative Mobilitätsplanung“ (<https://www.bibliothek.tu-chemnitz.de/ojs/index.php/awlR/issue/view/HandbuchNUMIC2>)]
- Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR). (2025). *Fördermaßnahmen: Mobilität in Städten und Regionen: Sauber, sicher, stressfrei*. Berlin: Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR). <https://www.fona.de/de/massnahmen/foerdermassnahmen/mobilitaet-in-der-stadt.php> [Übersicht über Fördermaßnahmen des BMFTR bzgl. nachhaltiger Mobilität]
- nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH, & Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). (2025). *Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo)*. Berlin: nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de> [Das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR) hat das nexus Institut zusammen mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) beauftragt, die Fördermaßnahmen und Projekte der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ zu begleiten und bei der Umsetzung zu unterstützen.]
- Projekt DiNaMo (Digitalisierung für nachhaltige Mobilität Hochschulen in der Region Hannover als Reallabor zur Förderung nachhaltiger Mobilität durch Digitalisierung): Projektwebsite: <https://www.sustainability.uni-hannover.de/de/campus/mobilitaet/projekt-dinamo-digitalisierung-fuer-nachhaltige-mobilitaet>; Projektübersicht im DG Hoch N-Wiki: [https://wiki.dg-hochn.de/wiki/DiNaMo - Digitalisierung für nachhaltige Mobilität](https://wiki.dg-hochn.de/wiki/DiNaMo_-_Digitalisierung_für_nachhaltige_Mobilität); Darstellung im Verbund als eines von elf traNHSform-Projekten: [https://wiki.dg-hochn.de/wiki/Transformationspfade für nachhaltige Hochschulen](https://wiki.dg-hochn.de/wiki/Transformationspfade_für_nachhaltige_Hochschulen)
- Sommer, C., Kahnt, S., Milbradt, J., & Otto-Zimmermann, K. (2024). *Mobilität mit menschlichem Maß: Feinmobilität für Umwelt- und Klimaschutz, Stadt- und Lebensqualität. Schlussbericht*. Kassel: Universität Kassel, The Urban Idea GmbH. <https://lbsvz4.gbv.de/DB=3/SET=1/TTL=1/SHW?FRST=6> [beinhaltet einen äußerst umfangreichen Anhang mit weiteren Publikationen, die aus dem Projekt hervorgegangen sind]
- NUDAFA-Reallabor: Gemeinde Eichwalde. (2025). *Radverkehrsplanung beschleunigen. Gemeinsam, digital und praxisnah: Das NUDAFa-Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung*. Eichwalde: Gemeinde Eichwalde. <https://www.nudafa.de> [Teilprojekte umfassen z. B. die Errichtung eines modularen Fahrradparkhauses, die Erprobung von Ansätzen, um Kopfsteinpflaster besser befahrbar zu machen, eine partizipative Schulwegkartierung, die Entwicklung digitaler Planungstools zur Radnetzplanung sowie einen Praxisleitfaden für Lehrkräfte und Schulsozialarbeitende zur Durchführung von Projekten zu Radverkehr und nachhaltiger Mobilität.]

- CIMIT: Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. (2025). *CIMIT – Citizen Involvement in Mobility Transitions*. Düsseldorf: Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. <https://www.cimt-hhu.de> [Die vom Bundesforschungsministerium geförderte sozial-ökologische Nachwuchsgruppe CIMIT hat untersucht, wie und unter welchen Bedingungen die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern einen Beitrag zu nachhaltigerer Mobilität vor Ort und zur Überwindung von Konflikten um die Verkehrswende leistet. Die Ergebnisse umfassen u. a. KI-basierte Sprachmodelle zur automatisierten Auswertung von Beteiligungsbeiträgen ([CIMIT-Dashboard](#) mit vier Analysemodulen), eine [Fallstudienbank](#) mit rund 350 kommunalen Mobilitätsplanungsverfahren und ein Set an [Handlungsempfehlungen](#) für konsultative kommunale Beteiligungsverfahren.]
- WalkUrban: ILS Research gGmbH. (2025). *WalkUrban*. ILS Research gGmbH. <https://walkurban.eu> [Dieses europäische Forschungsprojekt, mit deutscher Beteiligung des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, hat die Fußgängerfreundlichkeit in den Städten Dortmund, Göteborg und Genua untersucht und Bewohner/-innen zu ihren Einschätzungen rund um das Zufußgehen befragt. In einer [deutschsprachigen Publikation](#) werden Ergebnisse aus den Interviews vorgestellt. Eine kurze Übersicht über das Projekt und wichtige Ergebnisse wurden zudem in einer mehrsprachigen [Broschüre](#) zusammengefasst.]
- Friedrich-Schiller-Universität Jena: Projekt „Analyse der Rolle und des Arbeitsmarkt-Potenzials internationaler Studierender der Friedrich-Schiller-Universität Jena im Kontext Thüringens“ (ARAPIS): <https://www.career.uni-jena.de/5214/arapis>
- Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH). (2025). *Duldung von rechtswidrigem Gehwegparken: Abfrage in 105 Städten nach Bundesland*. Radolfzell: Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH). <https://www.duh.de/presse/pressemittelungen/pressemittteilung/staedte-dulden-illegales-gehwegparken-abfrage-der-deutschen-umwelthilfe-zeigt-massive-behinderungen/> [Jena wird prominent in der [Pressemittteilung](#) zur Veröffentlichung erwähnt: „Besonders fußgängerfeindlich ist die Stadt Jena. Die Stadt gibt an, falschparkende Fahrzeuge erst ab einer Restgehwegbreite von 50 Zentimetern abzuschleppen. Dies ist der mit Abstand niedrigste Wert, den eine Stadt in der Abfrage der DUH angibt.“]
- Research Lab for Urban Transport – ReLUT an der Frankfurt University of Applied Sciences in Frankfurt am Main: <https://www.frankfurt-university.de/de/hochschule/fachbereich-1/ffin/forschungsgruppen-des-ffin/relut/> [bietet z. B. Übersicht über aktuelle und abgeschlossene Projekte sowie Publikationen]

Studiengänge und Professuren zu nachhaltiger Mobilität

- Bundesministerium für Verkehr (BMV). (2025). *Radverkehr ist Uni-Fach!* Berlin Bundesministerium für Verkehr (BMV). <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radverkehr-ist-unifach.html> [Übersicht über die deutschlandweit vom BMV geförderten Radverkehrs-Professuren]
- Hochschule RheinMain, Master Nachhaltige Mobilität: <https://www.hs-rm.de/architektur-und-bauingenieurwesen/studiengaenge/master/nachhaltige-mobilitaet>
- Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, Bachelor Nachhaltige Mobilität: <https://www.ostfalia.de/k/bachelor/nachhaltige-mobilitaet>
- Frankfurt University of Applied Sciences, Masterstudiengang Nachhaltige Mobilität: <https://www.frankfurt-university.de/de/studium/master-studiengaenge/nachhaltige-mobilitat/> [Angebot als kooperativer Studiengang der Hochschule RheinMain, der Frankfurt University of Applied Sciences, der Hochschule Darmstadt sowie der Technischen Hochschule Mittelhessen]
- Universität Rostock. (2025). *Professur für Nachhaltigen Städtebau und Mobilität*. Rostock: Universität Rostock. <https://www.auf.uni-rostock.de/professuren/bau-und-umweltbereich/nachhaltiger-staedte-und-verkehrsbau/>
- Fachhochschule Erfurt: <https://www.fh-erfurt.de/fakultaeten-und-fachrichtungen/wirtschaft-logistik-verkehr/verkehrs-und-transportwesen> [Übersicht über die angebotenen Studiengänge der Fachrichtung Verkehrs- und Transportwesen, z. B. Nachhaltige Mobilität und Logistik (auch als Duales Studium mit dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr: <https://bau-verkehr.thueringen.de/karriere/duales-studium-mobilitaet>) oder Eisenbahnwesen]

- Bauhaus-Universität Weimar: Professur Verkehrssystemplanung; Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck: <https://www.uni-weimar.de/de/bau-und-umwelt/professuren/verkehrssystemplanung/team/leitung/prof-dr-ing-uwe-plank-wiedenbeck/> Die Vertiefung Mobilität und Verkehr kann im Rahmen des Studiengangs Umweltingenieurwissenschaften studiert werden: <https://www.uni-weimar.de/de/bau-und-umwelt/professuren/verkehrssystemplanung/mobilitaet-und-verkehr-studieren/>
- TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Mobilitätssystemplanung: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/msp>
- Bruns, A., Eckart, J., Hupfer, C., Menzel, C., & Weidauer, M. (2020). Ein Curriculum für die Mobilitätswende: Neue transdisziplinäre Studienangebote für Fachpersonen in Mobilität und Verkehr. *Planerin*, 4, 23–25. https://hlbrm.pur.hebis.de/xmlui/bitstream/handle/123456789/100/Planerin%204-2020_bruns%20et%20al_V.pdf?sequence=9

Good-Practice-Beispiele & Konzepte

Initiativen für nachhaltige Mobilität an Hochschulen und in Kommunen

- Brock, L., Brand, C., Lohse, F., & Zubke, H. (2025). *Integriertes Klimaschutzkonzept der Friedrich-Schiller-Universität Jena: Kurzfassung*. Jena: Friedrich-Schiller-Universität Jena, Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH. <https://www.uni-jena.de/160754/klimaschutzkonzept> [Im Konzept wird der Bereich Mobilität als ein eigenes Handlungsfeld benannt (S. 11) und als einer der sehr herausfordernden Bereiche (S. 15) mit großem Optimierungspotenzial (S. 8) aufgeführt. Im zugehörigen Maßnahmenkatalog (ebenfalls unter der angegebenen URL) ist das Handlungsfeld mit seinen Maßnahmen, Handlungsschritten, Zeitrahmen und Erfolgsindikatoren genauer beschrieben.]
- Friedrich-Schiller-Universität Jena: Ausleihe eines Lastenrads für Studierende durch das Studentische Gesundheitsmanagement: <https://www.uni-jena.de/323752/lastenrad-zum-ausleihen> [Neustart des Verleihs soll im Februar 2026 kommen]
- Rad- und Lastenradverleih in Jena: Radverleih durch das ehrenamtlich betriebene Jenarad (<https://www.fsu-jena.de/de>) sowie das Lastenrad Carla Cargo (<https://cargo.reparier-cafe.de>) vom Reparier-Café Jena, Lobedas Lastenrad LoLa (<https://lola-lastenrad.de>), ein Lastenrad für Mitglieder der Initiative Innenstadt (<https://www.bikeandsnow.de/Lastenrad - Initiative Innenstadt Jena>) sowie – als Angebot für Menschen, die nicht (mehr) selbst Rad fahren können – das Radeln ohne Alter (<https://www.buergerstiftung-jena.de/de/radelnohnealter.html>).
- Wandelkarte Jena (2023). <https://jena.wandelkarten.de/?search=&tag=&perimeter=5&place=#close-nav> und <https://www.uni-jena.de/211761/231023-wandelkarte> [u. a. nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten filterbar]
- Leitlinien Mobilität in Jena 2030: https://www.jenatv.de/mediathek/52375/Leitlinien_Mobilitaet_in_Jena_2030_umsetzen.html; https://blog.jena.de/mobilitaet/wp-content/uploads/sites/12/2015/12/Leitlinien-Mobilit%C3%A4t-in-Jena-2030_V-CD_15-11-30.pdf; https://mobilitaet.jena.de/system/files/2019-03/18-03-19_Leitlinien%20Mobilit%C3%A4t%20in%20Jena%202030_End.pdf
- Radverkehrsplan Jena 2035+: <https://mobilitaet.jena.de/de/radverkehrsplan-jena-2035>
- Bauhaus-Universität Weimar: Es gibt ein [Lastenrad beim Medientechnischen Service](#) für den Transport zwischen Veranstaltungsorten sowie [zwei Lastenräder zum Ausleihen für Studierende](#) beim Referat Mobilität des StudierendenKonvents
- Ella Lastenrad: Ella („Erfurts langersehntes Lastenrad“) <https://www.ella-lastenrad.de> [Insgesamt gibt es fünf Lastenräder (eines davon steht an der FH Erfurt) und einen elektrischen Lastenanhänger im Verleih. <https://stura.fh-erfurt.de/studierendenrat/referate/mobilitaet/ella-lastenrad>]

- Build-Share-Repair e.V. in Erfurt, u. a. mit Fahrradselbsthilfewerkstatt, gegründet u. a. von Studierenden der Universität Erfurt: <https://wechange.de/project/build-share-repair/?v=3> und <https://www.uni-erfurt.de/universitaet/aktuelles/news/news-detail/neues-gruendungsinterview-build-share-repair-ev-erfurt>
- Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung. (o. J.). Begegnungszone Erfurt. *Erfurt.de – das offizielle Stadtportal der Landeshauptstadt Thüringens.* <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/verkehr/begegnungszone/index.html> [stellt die Begegnungszone als Verkehrskonzept vor, das die Attraktivität der Innenstadt steigern und unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse durch gegenseitige Rücksichtnahme und insbesondere fußgängerfreundliche Regelungen vereinbaren soll. Kernpunkte sind: Zu-Fuß-Gehende haben Vorrang, rücksichtsvoller Radverkehr, gute ÖPNV-Erschließung, Parken nur für Anwohnende, langsames Fahren, Lieferzeitbegrenzung.]
- Schokofahrt: emissionsfrei transportierte Schokolade <https://schokofahrt.de> [u. a. auch in Jena, Weimar und Erfurt: <https://schokofahrt.de/netzwerk-kontakt/>]
- Hochschule Magdeburg-Stendal, Hochschule Merseburg, & Landesenergieagentur Sachsen-Anhalt GmbH (LENA). (2025). *Das KliMob-Tool: Das Excel-Toolkit für Mobilitätsumfragen an Hochschulen.* Magdeburg: Hochschule Magdeburg-Stendal, Hochschule Merseburg, Landesenergieagentur Sachsen-Anhalt GmbH (LENA). <https://www.h2.de/hochschule/portrait/nachhaltigkeit-und-klimaschutz/klimob-tool.html> [KliMob ist ein freies Toolkit für Mobilitätsumfragen an Hochschulen und wurde entwickelt von der Hochschule Magdeburg-Stendal, der Hochschule Merseburg und der Landesenergieagentur Sachsen-Anhalt GmbH (LENA). Das Tool unterstützt Hochschulen mit bis zu drei Campusstandorten dabei, Mobilitätsumfragen schnell und vergleichbar umzusetzen. Das Kit umfasst einen Fragenkatalog (de/en, via LimeSurvey), zwei Excel-Auswertungs-Tools sowie eine optionale Anbindung an die Treibhausgasbilanzierung. Es lässt sich von der Umfragenplanung bis zum Schlussbericht einsetzen, erstellt automatisch Grafiken und Tabellen und ist an die jeweiligen Standortbedingungen anpassbar. Das Toolkit kann sowohl im Klima-, Nachhaltigkeits- und Mobilitätsmanagement wie auch in Lehre und Forschung eingesetzt werden.]
- Universität Regensburg. (2025). *Mobilität.* Regensburg: Universität Regensburg. <https://www.uni-regensburg.de/universitaet/profil/nachhaltigkeit/campusbetrieb/mobilitaet> [Übersichtsseite zu mobilitätsbezogenen Informationen, z. B. Ergebnisse der Mobilitätsumfrage von 2025, Mobilitätsmaßnahmen der Hochschule, Anreise per Rad und ÖPNV]
- Universität zu Lübeck. (2025). *Nachhaltig unterwegs mit LueCaMo.* Lübeck: Universität zu Lübeck. <https://www.uni-luebeck.de/universitaet/aktuelles/artikel/nachhaltig-unterwegs-mit-luecamo.html> [Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) fördert das Mobilitätsprojekt LueCaMo (Lübeck.Campus.Mobil.) im Rahmen der Innovationsförderung „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, um an der Universität umwelt- und klimafreundliche Alternativen für das Pendeln zum Campus zu entwickeln.]
- Universität Rostock. (2023). *Die UR auf dem Weg zur klimaneutralen Hochschule – Maßnahmenplan Mobilität. Entwurf.* Rostock: Universität Rostock. https://www.uni-rostock.de/storages/uni-rostock/UniHome/Vielfalt/Stabsstelle_Diversity/Anhang_Massnahmenplan_Mobilitaet_2023_Anlage1_05.12.2023.pdf
- Fachhochschule Münster. (2025). *Handlungsfeld Mobilität.* Fachhochschule Münster. <https://www.fh-muenster.de/de/klimaschutz/mobilitaet> [inklusive Übersicht über laufende, geplante und abgeschlossene Maßnahmen]
- Uniklinik RWTH Aachen. (2023). *Uniklinik RWTH Aachen setzt mit der ASEAG innovatives Mobilitätskonzept für Beschäftigte.* Aachen: Uniklinik RWTH Aachen. <https://www.ukaachen.de/alle-beitraege-aus-news/news/uniklinik-rwth-aachen-setzt-mit-der-aseag-innovatives-mobilitaetskonzept-fuer-beschaeftigte-um/> [Die Uniklinik bietet im Rahmen ihres Mobilitätskonzepts ihren Beschäftigten u. a. ein Mobilitätsbudget: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten einen festen Betrag von 15 Euro für alternative Mobilitätsformen – sowohl für den Arbeitsweg als auch für die Freizeit.]
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2025). *Gute Beispiele an Hoch- und Berufsschulen: Datenbank.* Berlin: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. <https://diy.vcd.org/gute-beispiele/hoch-und-berufsschulen>

- FlyingLess: Projekt des ifeu: ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH. (o. J.). *FlyingLess: Erfolgreich forschen, weniger fliegen.* <https://flyingless.de> [siehe dazu auch die Präsentationsfolien: Görlinger, S. (2022). Flugreisen-Reduktion im akademischen Bereich: Das neue NKI-Projekt „FlyingLess“ und Erfahrungen aus dem ETH-Projekt „Stay grounded, keep connected“. *DG HochN-Wiki*, 39. https://wiki.dg-hochn.de/images/d/dc/DG_HochN_FlyingLess_Reduktion_Flugreisen_30März2022.pdf]
- Stay Grounded. (2025). *Stay Grounded: Netzwerk für eine Reduktion des Flugverkehrs und ein gerechtes Mobilitätssystem.* Periskop – Kollektiv für solidarischen und ökologischen Wandel. <https://de.stay-grounded.org> [Das Netzwerk „Stay Grounded“ hat u.a. publiziert zu „Degrowth of aviation: reducing air travel in a just way“ (<https://stay-grounded.org/project/degrowth-of-aviation/>) Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen z. B. die Abschaffung steuerlicher Ausnahmeregelungen für die Luftfahrt, Moratorien für neue Flughafeninfrastruktur, Verbot von Nachtflügen und Privatjets, die Förderung alternativer Mobilitätsangebote oder die Veränderung institutioneller Dienstreiserichtlinien. Eine der neueren Ideen ist die sog. Vielfliegerabgabe („frequent flyer levy“: <https://stay-grounded.org/frequent-flying-levy/>).]
- Hochschulrektorenkonferenz (HRK). (2025). *Das Audit „Internationalisierung der Hochschulen“.* Bonn: Hochschulrektorenkonferenz (HRK). <https://www.hrk.de/themen/internationales/strategische-internationalisierung/audit-internationalisierung-der-hochschulen/> [Seit 2009 bietet die HRK dieses Audit an, inzwischen auch in unterschiedlichen Formaten – je nach Größe und Bedarf einer Hochschule. Die Webseite bietet u. a. Informationen zu Konzept, Ablauf und Teilnahmemodalitäten. Die Friedrich-Schiller-Universität Jena hat 2013 am Audit teilgenommen, die daraus resultierenden Empfehlungen in den Folgejahren sukzessive umgesetzt und schließlich die „Strategie 2025: Internationalisierung“ entwickelt.]
- Friedrich-Schiller-Universität Jena. (2021). *Strategie 2025: Internationalisierung.* Jena: Friedrich-Schiller-Universität Jena. <https://www.uni-jena.de/unijenamedia/162206/strategie-2025-internationalisierung.pdf?download=1>
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e.V.: <https://www.agfk-thueringen.de/projekte-kampagnen/gute-beispiele/>
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e.V. (ADFC). (2025). *Fahrradfreundlicher Arbeitgeber: Eine Initiative der EU und des ADFC.* Berlin: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Bundesverband) e.V. <https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de> [Das Zertifikat und EU-weit anerkannte Siegel „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zeichnet Unternehmen aus, die das Radfahren aktiv fördern, z. B. durch sichere Abstellanlagen, Umkleiden, Duschen oder Dienstrad-Leasing.]
- EMIL (Elektromobilität ist Leidenschaft) – das kommunale Lastenrad der Stadt Kamen: <https://www.umweltbundesamt.de/elektromobilitaet-leidenschaft> [Das Lastenrad gehört zum Fuhrpark der Stadt Kamen und wird nicht nur für Dienstfahrten und den dabei erfolgenden Transport sperriger Gegenstände genutzt, sondern auch um nachhaltige Alltagsmobilität sichtbar zu machen und darüber ins Gespräch zu kommen. Das Lastenrad EMIL hat einen eigenen Instagram-Account und erreicht damit über 500.000 Menschen.]

Konzepte und Schlagworte für weitere Literaturrecherche

- Etablierte Konzepte wie z. B. eco tourism, sustainable tourism, sustainable travel, betriebliches Mobilitätsmanagement
- Neuere Schlagworte wie z. B. Slow Travel, Slow Mobility, Slow Tourism, Steady State Tourism sowie Tourism Degrowth. Für den Einstieg z. B. (populär-)wissenschaftliche Veröffentlichungen wie:
 - Zukunftsinstitut. (2024, April 5). *Slow Travel.* Frankfurt am Main: Zukunftsinstitut. <https://www.zukunftsinstitut.de/zukunftsthemen/slow-travel>
 - Neugart, A. (2025). *Travel Slowly: langsam, bewusst und nachhaltig reisen - ein Slow-Travel-Blog.* <https://www.travelslowly.de> [Die Autorin war u.a. Gastdozentin an der Universität Konstanz im Seminar „Nachhaltig Reisen“ (WS 2024/25).]

- Fullagar, S., Markwell, K., & Wilson, E. (Hrsg.). (2012). *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*. Bristol: Channel View Publications.
- Klarin, A., Park, E., & Kim, S. (2024). The slow movements: Informetric mapping of the scholarship and implications for tourism and hospitality. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 48(3), 464–482. <https://doi.org/10.1177/10963480221116049>
- Gunesch, K. (2017). Slowness Saving the Day of Worldwide Travel and Tourism? Environmental and Sustainability Aspirations of Airline and Business Voyagers, Shared by International and Student Travelers As Well As Religious Tourists. *Marketing and Branding Research*, 4(4), 292–302. <https://doi.org/10.33844/MBR.2017.60429>
- Li, D., Xu, D., Zhou, Y., Lv, L., & Chen, X. (2024). Sustainable rural development through slow tourism images: A case study of Gaochun International Cittaslow in China. *Journal of Destination Marketing & Management*, 32, 100903. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2024.100903>
- Frías-Jamilena, D. M., Polo-Peña, A. I., Peco-Torres, F., & Sabiote-Ortiz, C. M. (2024). Can co-creating a “slow destination” image boost sustainability? *Journal of Destination Marketing & Management*, 32, 100898. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2024.100898>
- Special Issue „Tourism Degrowth“ der Zeitschrift *Journal of Sustainable Tourism*, Volume 27, Issue 12: <https://www.tandfonline.com/toc/rsus20/27/12>
- Andriotis, K. (2018). *Degrowth in Tourism: Conceptual, Theoretical and Philosophical Issues*. Wallingford, UK: CABI. <https://www.cabi.org/bookshop/book/9781786392787>
- Andriotis, K. (Hrsg.). (2021). *Issues and cases of degrowth in tourism*. Wallingford, UK: CABI. <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/10.1079/9781789245073.0000>

Zum Mitmachen: Netzwerke, Verbände, Organisationen, Kampagnen

Bundesweit, in Thüringen und Jena

- FAIRWANDLER-Preis und -Programm, Bewerbung bis 28.02.2026: <https://www.fairwandler-preis.org> [Preis für junge Engagierte zwischen 18 und 35 Jahren, die nach einem Freiwilligendienst im Ausland oder anderen prägenden internationalen Erfahrungen eine Initiative mit gesellschaftlichem Mehrwert aufgebaut haben, allein oder im Team. Ausgewählte Initiativen erhalten 3.000 € Preisgeld und die Möglichkeit, an einem 12-monatigen Coaching- und Beratungsprogramm teilzunehmen.]
- Deutsche Gesellschaft für Nachhaltigkeit an Hochschulen e.V. (DG HochN). (2024). Online-Hub „Klimaschutz an Hochschulen: Mobilität“ am 10.06.2026, 11:00-12:00 Uhr, Teilnahme ohne vorherige Anmeldung: <https://tu-dresden.zoom-x.de/j/67038694866?pwd=tQ3FGvaApyiXPG9E3jHZfvAaNwFJbM.1>, Meeting-ID: 670 3869 4866, Kenncode: C2B1x@d6, weitere Informationen: <https://www.dg-hochn.de/unsere-aktivitaeten#AktuelleHub-Termine>
- EU-Praktikum THÜRINGEN <https://www.tu-ilmeneau.de/international/go-out/eu-praktikum-thueringen> [koordiniert Erasmus+ Praktika im Auftrag der Thüringer Hochschulen und begleitet durch den gesamten Förderprozess]
- Stadtradeln: <https://www.stadtradeln.de/home> [jährliche Kampagne von Klima-Bündnis Services mit dem Ziel, Menschen für den Umstieg vom Auto aufs Rad für Alltagswege zu begeistern]
- Europäische Mobilitätswoche: <https://www.umweltbundesamt.de/emw-2025-rekordteilnahme-deutscher-kommunen> und <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche> [findet jährlich vom 16.-22. September statt; Jena hat sich in der Vergangenheit ebenfalls mit verschiedenen Aktionen beteiligt; Ziel ist zu zeigen, wie nachhaltige Mobilität möglich ist und welche positiven Veränderungen sie für die Menschen bewirken kann; Themen sind z. B. Mobilitätsarmut, Barrierefreiheit oder Straßenraumaufteilung. Für Kommunen, Landkreise und Akteure, die sich

beteiligen wollen, aber noch unschlüssig sind, was genau dies involviert, bietet das Umweltbundesamt Online-Seminare am 10.02.26 sowie am 10.03.26 an: <https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/online-seminar-zur-emw-fuer-neue-kommunen>

- Stadt Jena: <https://mobilitaet.jena.de/de> [Übersichtsseite der Stadt zu Mobilitätsbelangen]
- AG Radverkehr im Stadtrat Jena: <https://sessionnet.owl-it.de/jena/bi/si0046.asp?smccont=85&cselect=65536&cfid=65536&canz=12&cmonat=1&osidat=d&kgsgrnr=134>
- allgemein zu Bürgerbeteiligung in Jena siehe die Broschüre „Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung in Jena“: <https://beteiligung.jena.de/de/broschuere-moeglichkeiten-der-buergerbeteiligung-jena>
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Thüringen e.V. (2025). *Verkehrspolitisches Programm: Beschlossen auf der Landesdelegiertenversammlung am 6. September 2025 in Gotha*. Erfurt: ADFC Thüringen e.V. https://thueringen.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/thueringen/ADFC_Thueringen/VPP-ADFCTH2025-beschlossen.pdf [siehe auch S. 28 mit weiterführenden Links zu Einrichtungen sowie finanziellen Fördermöglichkeiten für den Radverkehr]
- Radverkehrsplan Jena 2035+: <https://mobilitaet.jena.de/de/radverkehrsplan-jena-2035>
- Critical Mass Jena: <https://criticalmassjena.de>
- ADFC Jena-Saaletal e.V.: <https://jena.adfc.de>
- Fahrradschule für Frauen des ADFC Jena-Saaletal e.V.: Termine: <https://touren-terminen.adfc.de/suche?eventType=Termin&includeSubsidiary=true&unitKey=143530> [Die kostenfreien Kurse richten sich an absolute Anfängerinnen und an Frauen, die mehr Sicherheit auf dem Fahrrad gewinnen wollen. April bis Oktober immer samstags von 15:00-17:00 Uhr, Fahrräder werden gestellt.]
- Radvolution des ADFC: <https://radvolution.de>
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e.V.: <https://www.agfk-thueringen.de> [Netzwerk von Thüringer Kommunen und Landkreisen, das kommunale Radverkehrsaktivitäten bündelt und mit gemeinschaftlichen Projekten die Verkehrssicherheit erhöhen möchte. Die Stadt Jena ist Mitglied und Oberbürgermeister Dr. Thomas Nitzsche ist stellvertretender Vorsitzender des Vereins. Die Website bietet u. a. eine Liste guter Beispiele aus Thüringen sowie Informationen zu konkreten Maßnahmen der Radverkehrsförderung, z. B. Einbahnstraßen öffnen oder Fahrradstraßen einrichten.]
- Thüringer Mobilitätsnetzwerk (gegründet 2024): <https://sre.leg-thueringen.de/projekte/thueringer-mobilitaetsnetzwerk/> [Im interdisziplinären Austausch sollen zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrslösungen für Thüringen entwickelt werden, z. B. fand vom 27. bis 28. März 2025 in Erfurt die erste Thüringer Mobilitätskonferenz statt: <https://www.leg-thueringen.de/news/zweitaegige-konferenz-in-erfurt-gibt-der-mobilitaet-im-freistaat-weiteren-schub/>]
- Thüringer Innovationszentrum Mobilität (ThIMo) an der TU Ilmenau: <https://www.mobilitaet-thueringen.de>
- Initiative „Lebenswerte Städte“: <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/> [Mehr als 1.100 Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband setzten sich in der Initiative „Lebenswerte Städte“ dafür ein, dass sie im Sinne lebenswerter öffentlicher Räume selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung und der dabei erfolgten Umsetzung zentraler Forderungen der Initiative beendet die Initiative ihr öffentliches Engagement in seiner bisherigen Form. Die Webseite der Initiative bleibt aber weiterhin aktiv und es können alle Informationen, Pressemitteilungen, Aufzeichnungen von Online-Konferenzen und andere Unterlagen abgerufen werden.]
- 4. Thüringer Radverkehrskonferenz am 01.10.2025 an der FH Erfurt: Programm: <https://www.agfk-thueringen.de/rvk/>, Bericht: https://www.agfk-thueringen.de/news-detail/e4ea0e9a883b230730cb596c8e5d4153/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=102&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail

- ADFC Kreisverband Erfurt. (2025). Fahrradkino <https://erfurt.adfc.de> [Das Fahrradkino des ADFC wurde im Frühjahr 2025 als Gemeinschaftsprojekt zusammen mit der Stadt Erfurt, BUND und VCD für die Umweltbildungs- und Öffentlichkeitsarbeit angeschafft. Das Kino besteht aus acht Fahrrad-oekotrainer-Rollenständen mit Generatoren zur Stromerzeugung, einer Speicherbatterie und Ladeelektronik. Ergänzt wird die Energieerzeugungstechnik durch einen Laptop, einen Beamer mit Leinwand und eine Audioanlage. Das Kino kann auf Anfrage für eigene Kinoveranstaltungen oder andere Veranstaltungen mit alternativem Energiebedarf beim ADFC Erfurt gegen eine Aufwandsentschädigung ausgeliehen werden.]
- Fuss e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland: <https://www.fuss-ev.de> [Jena war Modellstadt: <https://www.fussverkehrsstrategie.de/9-staedte/36-jena.html>]
- Allianz pro Schiene e.V.: <https://www.allianz-pro-schiene.de> [Die gemeinnützige Interessenorganisation zur Förderung des Schienenverkehrs versammelt über 200 Unternehmen und Verbände aus Zivilgesellschaft und Bahnbranche, u. a. Umweltverbände, Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften Finanzdienstleister, Hochschulen, Fahrzeughersteller sowie Verbraucherschutzorganisationen. Ziel ist die Förderung des Umweltschutzes durch eine Steigerung des Marktanteils des Schienenverkehrs in der Güter- und Personenbeförderung.]
- Fahrgastverband Pro Bahn e.V.: <https://www.pro-bahn.de> sowie dessen Landesverband Thüringen: <https://www.pro-bahn-thueringen.de> [Der Verein ist ein gemeinnütziger Verbraucherverband und vertritt die Interessen der Fahrgäste des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs.]
- Bündnis Bahn für Alle: <https://bahn-fuer-alle.de> [Das Bündnis besteht aus verkehrs-, umwelt- und parteipolitischen sowie gewerkschaftlichen Organisationen. Es setzt sich für eine gemeinwohlorientierte und demokratisch kontrollierte Bahn in öffentlicher Hand ein sowie für die Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene und eine damit einhergehende Verkehrswende.]
- Stay Grounded Network: <https://stay-grounded.org>
- European Institute for Sustainable Transport / Europäisches Institut für nachhaltigen Verkehr (EURIST): <https://www.eurist.info> [Die Organisation mit Sitz in Hamburg widmet sich der Förderung der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit von Verkehr und Mobilität weltweit.]
- ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft. (2025). *Wir fahren zusammen. Ein Bündnis von Fridays for Future und ver.di.* Berlin: ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft. <https://www.wir-fahren-zusammen.de>
- Verkehrswendestadt. (2025). *Verkehrswendestadt.* Wolfsburg: Verkehrswendestadt. <https://verkehrswendestadt.de>
- Mobilitätswendecamp: jeweils parallel bzw. als Gegenveranstaltung zur Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA): <https://www.mobiwende.camp>
- Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (ZALF) e.V. (2025). *Kühle Spur: Eröffnung des ersten an den Klimawandel angepassten Radweges Deutschlands.* Münchenberg: Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (ZALF) e.V. https://www.zalf.de/de/aktuelles/Seiten/PB2/Eroeffnung_Kuehle_Spur.aspx [Informationen zum zugrunde liegenden Projekt: <https://lil-klibioto.zalf.de/de/> und <https://land-innovation-lausitz.de/klibioto/>]
- Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur GmbH (ThEGA). (2025). *Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum & Stadt in Thüringen: Für eine erfolgreiche Verkehrswende in Thüringen.* Erfurt: Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur GmbH (ThEGA). <https://www.thega.de/themen/nachhaltige-mobilitat/> [Die ThEGA berät u. a. zu nachhaltiger Mobilität, zu Fördermitteln in diesem Bereich und führt Aktionstage zur Thematik durch.]
- Stadtwerke Energie Jena-Pößneck. (2025). *Vom Test ins Quartier: Jenas erster öffentlicher Laternenlader im Damenviertel.* Jena: Stadtwerke Energie Jena-Pößneck. <https://www.stadtwerke-jena.de/energie/privatkunden/news/detail/vom-test-ins-quartier--jenas-erster-oeffentlicher-laternenlader-im-damenviertel~083c83cc-8595-429c-b05f-6a262e841bcf> [Ab Oktober 2025 können

Bewohnende des Damenviertels, die ersten in eine Straßenlaterne integrierte Ladestation für Elektroautos nutzen. Weitere Stationen im Stadtgebiet sollen folgen.]

- Ostthüringer Zeitung (2025, Dezember 30). Studierende in Jena fordern Verkehrsberuhigung am östlichen Löbdergraben. <https://www.otz.de/lokales/jena/article410813230/studierende-in-jena-fordern-verkehrsberuhigung-am-oestlichen-loebdergraben.html> [Der Artikel bezeichnet zwar im ersten Satz den Beirat fälschlicherweise als den „Studierendenbeirat der Friedrich-Schiller-Universität Jena“ (statt Studierendenbeirat der Stadt Jena), gibt aber ansonsten die am 15.12.2025 in einer Stellungnahme des Beirats erhobenen Forderungen korrekt wieder. Zum Thema siehe auch den Beitrag bei JenaTV vom 16.01.2026, bei dem u. a. ein Vertreter des Beirats zu Wort kommt: <https://www.jenatv.de/mediathek/82869/Verkehrsberuhigung-Studierendenbeirat-macht-Vorschlaege-fuer-den-Loebdergraben.html>. Allgemein bietet der 2011 gegründete Beirat eine Möglichkeit der hochschulischen Beteiligung (Studierende wie Leitungsebenen von Universität und EAH) am kommunalen Geschehen der Stadt Jena.]
- Bürger/-innen-Initiative „Verkehrswende statt Osttangente“ (2024). <https://klimabuendnis-jena.de/2022/09/osttangente-jena/>

An der Friedrich-Schiller-Universität Jena und der Ernst-Abbe-Hochschule Jena

- Friedrich-Schiller-Universität Jena International Office: <https://www.uni-jena.de/68/international> und <https://www.uni-jena.de/315/internationales-buero>
- Friedrich-Schiller-Universität Jena Welcome Buddys: <https://www.uni-jena.de/2175/welcome-buddys-fuer-neue-internationale-studierende> [Welcome Buddys unterstützen neue internationale Studierende bei den wichtigsten Schritten nach ihrer Anreise und vor dem Studienstart.]
- Internationales Centrum Haus auf der Mauer: <https://www.haus-auf-der-mauer.de/de/>
- Ernst-Abbe-Hochschule Jena: Übersicht Internationales, inkl. International Office: <https://www.eah-jena.de/international>
- Ernst-Abbe-Hochschule Jena: Eröffnung der Fahrradreparaturstation auf dem Campus am 14. April 2025: <https://stura.eah-jena.de/-eroeffnung-der-fahrradreparaturstation-auf-dem-campus/> und <https://www.eah-jena.de/hochschule/nachricht/neue-fahrradreparaturstation-auf-dem-campus-ein-projekt-des-studierendenrats>
- Ernst-Abbe-Hochschule Jena: Internationale Karrierechancen erweitern: Neue Doppelabschlussprogramme mit Argentinien öffnen Türen für Studierende: <https://www.eah-jena.de/hochschule/nachricht/internationale-karrierechancen-erweitern-neue-doppelabschlussprogramme-mit-argentinien-oeffnen-tueren-fuer-studierende>
- DAAD-Preis an Ernst-Abbe-Hochschule Jena (<https://www.eah-jena.de/hochschule/nachricht/daad-preis-2025-fuer-gelebte-internationalitaet-und-herausragende-leistung-geht-an-katherin-morales-morales>) und Friedrich-Schiller-Universität Jena (<https://www.uni-jena.de/3025/daad-preis>)
- Friedrich-Schiller-Universität Jena: ADFC-Hochschulgruppe: jeden 3. Mittwoch im Monat, 18:00-19:00 Uhr, Schillergäßchen 5, 07745 Jena, <https://touren-termine.adfc.de/suche?eventType=Termin&includeSubsidiary=true&unitKey=143530>
- Knauff, M. (2025). Forschungsstelle Verkehrsmarktrecht. Jena: Lehrstuhl für Öffentliches Recht, insbesondere Öffentliches Wirtschaftsrecht der Friedrich-Schiller-Universität Jena. <https://www.rewi.uni-jena.de/612/forschungsstelle-verkehrsmarktrecht> [Prof. Dr. Matthias Knauff gründete 2014 die bundesweit erste Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht und richtet seit 2015 jährlich die „Jenaer Gespräche zum ÖPNV“ aus. Die Forschungsstelle widmet sich u. a. in Publikationen und auf Konferenzen Themen wie der Barrierefreiheit im ÖPNV, dem ÖPNV als Bestandteil der Verkehrswende, dem Deutschlandticket oder der ÖPNV-Gestaltung durch Kommunen. Die Arbeit der Forschungsstelle richtet sich neben Juristen auch Akteure des Verkehrsmarktes, z. B. Verkehrsunternehmen und -verbände, (Kommunal-)Politik und (Kommunal-)Verwaltung.]

- European Campus of City-Universities (EC2U): <https://www.uni-jena.de/107393/ec2u> und <https://ec2u.eu> [Allianz von neun Universitäten der Europäischen Union u. a. mit dem Ziel die Mobilität von Studierenden, wissenschaftlichem und nicht-wissenschaftlichem Personal dieser Universitäten zu erhöhen, und zwar vorrangig mittels nachhaltiger Mobilitätslösungen]
- Erasmus Student Network (ESN) Jena: <https://jena.esn-germany.de>
- IAESTE Germany: <https://www.iaeste.de/de/ueber-iaeste/iaeste-germany/> [Die International Association for the Exchange of Students for Technical Experience (IAESTE) ist eine internationale und unabhängige Organisation zur Vermittlung von Praktikumsplätzen im Ausland. Deutschland ist seit 1950 Mitglied im IAESTE-Programm und wird durch das Deutsche Komitee der IAESTE im Deutschen Akademischen Austauschdienst e.V. (DAAD) vertreten. Das Auswärtige Amt (AA) unterstützt die IAESTE finanziell. In Deutschland gibt es neben dem Nationalkomitee (NC) zahlreiche lokale Betreuungsstellen (LC) an verschiedenen Hochschulstandorten, z. B. auch in Jena: <https://iaeste.uni-jena.de/>]
- Radverleih und Reparatur durch das Umweltreferat des StuRa der Universität Jena jeden Donnerstag von 14 bis 18 Uhr in der Jahnstraße 8a (zurückgesetztes Gebäude/hinterer Hofteil: <https://www.umwelt.stura.uni-jena.de/projekte.php> Fachkundige Anleitende sind vor Ort; Werkzeug wird bereitgestellt.

→