

Wildau, 13.11.2019

Auszug aus dem  
Antrag „Stiftungsprofessur Radverkehr“  
im Rahmen des NRVP 2020



## Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen

Einrichtung einer Stiftungsprofessur und eines interdisziplinär  
ausgerichteten Master-Studiengangs an der TH Wildau

### Antrag der Technischen Hochschule Wildau

#### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Angaben zum Antragsteller und zur Intension des beantragten Vorhabens .....</b>	<b>1</b>
1.1	Die TH Wildau im Kurzportrait.....	1
1.2	Strategische Bedeutung des Antragsgegenstands für die Hochschule.....	1
<b>2</b>	<b>Umfassendes Konzept für die einzurichtende Professur .....</b>	<b>2</b>
2.1	Ausgangslage und Bedarfsanalyse .....	2
2.2	Inhaltliche Ausrichtung und Schwerpunktbildung .....	3
2.3	Personelle Ausstattung der Professur.....	4
2.4	Interdisziplinäre Forschung an der TH Wildau und Forschungsk Kooperationen.....	5
<b>3</b>	<b>Aufbau eines konsekutiven Master-Studiengangs im Rahmen der Professur .....</b>	<b>7</b>
3.1	Profilierung des Studiengangs .....	7
3.2	Curriculum des Studiengangs .....	8
3.3	Feingestaltung und zukünftige Weiterentwicklung des Studiengangs .....	11
3.4	Organisatorische Einbindung und Einrichtung des Studiengangs .....	12
3.5	Zeitplan für die Einführung.....	13
<b>4</b>	<b>Beitrag der Professur für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans ....</b>	<b>14</b>
4.1	Transfer durch Köpfe .....	14
4.2	Transfer durch Fachexpertise .....	15
4.3	Transfer vor Ort und in die Gesellschaft .....	16

## 1 Angaben zum Antragsteller und zur Intension des beantragten Vorhabens

### 1.1 Die TH Wildau im Kurzportrait

Die Technische Hochschule Wildau ist die größte Fachhochschule im Land Brandenburg und befindet sich unmittelbar benachbart der Bundeshauptstadt Berlin. An der Hochschule lernen ca. 4.000 Studierende, davon rund 18 % aus dem Ausland. Rund 100 Professorinnen und Professoren sowie 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon ca. 250 drittmittelfinanziert, gestalten die Forschung und Lehre in 31 Bachelor- und Masterstudiengängen in den Fachbereichen Ingenieur- und Naturwissenschaften sowie Wirtschaft, Informatik, Recht.

Die TH Wildau gehört zu den forschungsstarken Fachhochschulen in Deutschland, ist systemakkreditiert und wurde 2018 durch das BMBF als „Innovative Hochschule“ ausgezeichnet. Die Höhe der eingeworbenen Drittmittel für Forschung und Transfer liegt hochschulweit mit durchschnittlich ca. 10 Mio. €/a<sup>1</sup> bei etwa 40 % der Grundfinanzierung durch das Land Brandenburg. Drei der sechs Forschungsfelder der TH Wildau sind in der Forschungslandkarte der Hochschulrektorenkonferenz eingetragen (Angewandte Biowissenschaften, Informatik/Telematik und Optische Technologien/Photonik).<sup>2</sup> Professorinnen/Professoren der TH Wildau haben in den letzten 5 Jahren ca. 40 erfolgreiche kooperative Promotionen betreut.

### 1.2 Strategische Bedeutung des Antragsgegenstands für die Hochschule

Das Forschungsfeld Verkehr, Mobilität und Logistik gehört zu den strategischen Entwicklungsfeldern der TH Wildau. Es wird bereits heute durch etwa 20 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler kompetent vertreten (vgl. Anlage A) und soll weiter ausgebaut werden. Es ist drittmittelstark und in Teilbereichen auch europaweit aktiv. Das alljährliche Forum Neue Mobilitätsformen<sup>3</sup> und die Arbeitsgruppe Elektromobilität mit dem Testbed für TecTrikes<sup>4</sup> sind aktuelle Beispiele für die wissenschaftliche Beschäftigung mit zukünftiger Mobilität. Aktivitäten wie die Mitgliedschaft im Vorstand der Allianz pro Schiene oder der initiativ durch die TH Wildau ins Leben gerufene FGSV-Arbeitskreis „Verkehrliche Anforderungen an Ridepooling Systeme“<sup>5</sup> unterstreichen den hohen Stellenwert des Verkehrswesens. Die Forschung ist eng mit der Lehre in den verkehrsauffinen Bachelor- und Masterstudiengängen Verkehrssystemtechnik, Telematik, Logistik, Luftfahrttechnik/Luftfahrtmanagement und Technical Management verknüpft. Explizite Stärken sind die Anwendungsorientierung und Interdisziplinarität. Die dabei typisch ganzheitliche Herangehensweise möchte die TH Wildau auf den Radverkehr ausdehnen. Mit der beantragten Stiftungsprofessur in Verbindung mit einem neuen

---

<sup>1</sup> vgl. <http://www.th-wildau.de/forschung-transfer/projekte-publikationen-und-patente/forschungsbericht> (letzter Abruf am 24.10.2019)

<sup>2</sup> vgl. <http://www.forschungslandkarte.de/profilbildende-forschung-an-fachhochschulen> (letzter Abruf am 24.10.2019)

<sup>3</sup> vgl. <http://www.th-wildau.de/fonemo> (letzter Abruf am 24.10.2019)

<sup>4</sup> vgl. <http://tectrike.com> (letzter Abruf am 24.10.2019)

<sup>5</sup> vgl. <http://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/organisation/ridesharing.html> (letzter Abruf am 24.10.2019)

Studiengang „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ sieht die TH Wildau eine sehr gute Gelegenheit, ihr wissenschaftliches Profil strukturell und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Als Teil des Umweltverbunds hat der Radverkehr gemeinsam mit dem Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Fußgängerverkehr mehr denn je das Potenzial, einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Die TH Wildau möchte mit dem vorliegenden Antrag aktiv dazu beitragen, dieses Potenzial insbesondere in der intermodalen Verknüpfung des Radverkehrs mit weiteren Verkehrsträgern zu heben.

Das Präsidium der TH Wildau steht klar und deutlich hinter der Besetzung einer entsprechenden Professur und der Einrichtung des Studiengangs. In dem aktuell in der Gremienabstimmung befindlichen Hochschulentwicklungsplan der TH Wildau 2018 bis 2023 ist die strategische Bedeutung des Vorhabens für die Hochschule verankert. Eine Förderzusage seitens des BMVI vorausgesetzt, sind alle infrastrukturellen, organisatorischen und finanziellen Bedingungen für die Besetzung der Professur und die Einrichtung des Studiengangs an der TH Wildau gegeben. Eine nachhaltige Fortführung nach Ablauf des Förderzeitraums wird durch das Präsidium der TH Wildau zugesichert (vgl. Anlage B). Zudem wird das Vorhaben durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg ausdrücklich begrüßt und unterstützt (vgl. Anlage C).

## 2 Umfassendes Konzept für die einzurichtende Professur

### 2.1 Ausgangslage und Bedarfsanalyse

Radverkehr findet sich in der akademischen Ausbildung bislang vornehmlich als Baustein in verkehrs- oder stadtplanerisch angelegten Studiengängen und Weiterbildungsangeboten<sup>6</sup>. Im Mittelpunkt steht das Thema bei Studiengängen bisher nicht. Folgerichtig betonen sowohl der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020)<sup>7</sup> als auch Interessenverbände, z. B. der ADFC und der VDV, die Bedeutung der nachhaltigen Mobilität als akademisches Bildungsthema und den Bedarf, z. B. in Behörden qualifiziertes Personal für die Entwicklung zeitgemäßer Radverkehrsstrategien anzusiedeln. Der VDV stellt die Notwendigkeit heraus, Radverkehr im Verbund mit anderen Mobilitätsformen zu behandeln und Radfahren im multimodalen und digitalen Kontext als ein Element des „Mobility as a Service“-Gedankens zu betrachten.<sup>8</sup>

Bei der Intermodalität von Radverkehren steht bislang die Gestaltung von radverkehrsgerechten Haltestellen des ÖPNV im Vordergrund.<sup>9</sup> Die Fahrradmitnahme z. B. in Zügen ist vielerorts zwar gewünschte und tariflich geförderte Option, in der praktischen Umsetzung jedoch

---

<sup>6</sup> vgl. z. B. Fahrradakademie des DIFU (<http://difu.de/veranstaltungen/fahrradakademie> (letzter Abruf am 12.11.2019)) und Fachplaner Radverkehr des EIPOS (<https://www.eipos.de/weiterbildung/kurs/fachplaner-radverkehr> (letzter Abruf am 12.11.2019))

<sup>7</sup> vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 59

<sup>8</sup> vgl. Stellungnahme des VDV vom 27.05.2019 auf Anfrage der TH Wildau

<sup>9</sup> vgl. <http://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/intermodale-schnittstellen-radverkehr-2018> (letzter Abruf am 24.10.2019)

begrenzt. Eine Kombination von Radverkehr und PKW, z. B. in gemeinsamen Sharingsystemen ist bisher nicht üblich. Erste multimodale Mobilitätsstationen in Städten vereinen zumindest Sharingsysteme und den ÖPNV. Intermodalität ist vom ADFC als Aktionsfeld identifiziert und wird mit punktuellen Maßnahmen von Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen umgesetzt.<sup>10</sup> Diese Ansätze gilt es, mit dem Fokus auf den Umweltverbund weiter voranzutreiben, wissenschaftlich zu untersetzen und auf möglichst viele Städte und Regionen in der Bundesrepublik zu übertragen. Die Anbindung von Flughäfen an Radverkehrswege, z. B. für Beschäftigte oder Geschäftsreisende ohne großes Gepäck ist ein weiteres Beispiel für Untersuchungsfelder im intermodalen Kontext.

Ferner erweitern elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects) die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads. Folglich ist der Radverkehr künftig nicht nur innerstädtisch, sondern auch bei der Anbindung des Umlands an die Metropolen, also überörtlich, überregional und intermodal von hoher Bedeutung. Intelligent vernetzt und aufeinander abgestimmt kann Radverkehr seine bisher suboptimale Rolle in Mobilitätskonzepten künftig voll ausschöpfen.<sup>11</sup> Die Lehr- und Forschungstätigkeit zum „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ adressiert die systematische Überwindung konzeptioneller, organisatorischer und technischer Defizite im Radverkehr als Teil intermodaler Mobilität.

## 2.2 Inhaltliche Ausrichtung und Schwerpunktbildung

Die beantragte Stiftungsprofessur ist generalistisch mit einem technisch/konzeptionellen Schwerpunkt angelegt. Die Professorin/der Professor für „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ vertritt das Fachgebiet mit verkehrsplanerischen, technischen, informationstechnischen und ausgeprägten kommunikativen Kompetenzen aus der Sicht der gestaltenden Instanzen (i. d. R. Behörden), der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer sowie der konkurrierenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. In Lehre und Forschung sollen intermodale Lösungen entwickelt werden, die den Radverkehr im Kontext aller Verkehrsträger attraktiver machen und so zu einem steigenden Modal-Split-Anteil führen.

Um die Potenziale des Radverkehrs im Sinne der Verkehrswende umfassend auszuschöpfen, müssen künftig auch diejenigen Reiseketten betrachtet werden, in denen der Radverkehr bisher aufgrund widriger Umstände, z. B. an den Schnittstellen, keine Rolle spielt. Das umfasst infrastrukturelle Aspekte wie Abstell- oder Mitnahmetechnologien genauso wie z. B. Digitalisierungsbausteine zur Auskunft oder Abrechnung bei Sharingsystemen. Weiterhin gehört eine akzeptanzschaffende Kommunikation der zugehörigen Umsetzungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen gegenüber den Stakeholdern zum Aufgabengebiet der Professur.

---

<sup>10</sup> vgl. ADFC, Arbeitshilfe – Saubere Luft, Februar 2018, S. 21

<sup>11</sup> vgl. <http://www.zukunft-mobilitaet.net> (letzter Abruf am 24.10.2019)



Abbildung 1: Radverkehr im Zentrum des intermodalen Verkehrs

Der nennenswerte Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils im intermodalen Mix der Verkehrsträger in Deutschland (vgl. Abbildung 1) soll erreicht werden durch:

- Masterabsolventen in Behörden, Verbänden, Ingenieurbüros und Unternehmen, die den Radverkehr im Gesamtverkehrssystem betrachten,
- Bearbeitung von Forschungsthemen zur Verbesserung des Radverkehrs in intermodalen Verkehrsnetzen, wie z. B. die intermodale Verknüpfung von Rad-, Flug- und Bahnverkehr oder Bike-to-Car- und Bike-to-Infrastructure-Kommunikation,
- Transfer der Forschungsergebnisse in Fachwelt, Politik und Gesellschaft sowie
- Akzeptanzsteigerung bei den Stakeholdern.

Die beantragte Stiftungsprofessur in Verbindung mit einem intermodal orientierten Master-Studiengang zum Radverkehr ergänzt die bisherigen Aktivitäten der TH Wildau im Forschungsfeld Verkehr, Mobilität und Logistik dauerhaft um das bedeutsame Themenfeld Radverkehr und ist insofern eine strukturbildende Maßnahme.

### 2.3 Personelle Ausstattung der Professur

Die Professur wird als W3-Vollzeitstelle mit einer auf 12 Semesterwochenstunden (SWS) reduzierten Lehrverpflichtung angelegt, um genügend Freiraum für Forschungs- und Transfertätigkeiten sicherzustellen. Die TH Wildau wird nach Erhalt einer Förderzusage das Berufungsverfahren für die Stiftungsprofessur unverzüglich durchführen (vgl. Zeitplan in Kapitel 4 und Erklärung in Anlage D). Die Besetzung der Professur und die Aufnahme des Studienbetriebs in dem neuen Studiengang werden bis zum 01.03.2021 angestrebt.

Für die Professur wird eine Persönlichkeit mit einer verkehrswissenschaftlichen Ausbildung, z. B. als Verkehrsingenieurin/Verkehrsingenieur oder Verkehrsplanerin/Verkehrsplaner oder in angrenzenden Fachgebieten gesucht. Sie verfügt über mehrjährige Berufserfahrungen im Verkehrswesen, speziell im Kontext des Radverkehrs aber auch mit intensiven Bezugspunk-

ten zu anderen Verkehrsträgern. Erfahrungen in der angewandten Forschung und im Umgang mit der kritischen Öffentlichkeit sind wünschenswert. Die Professorin/der Professor zeichnet sich durch eine integrative, teamfähige, kommunikative, verbindliche, visionär denkende, forschungsaffine, umsetzungsorientiert handelnde Persönlichkeit aus. In Bezug auf die Lehre verfügt sie über ein gesundes Maß an Sendungsbewusstsein und hat Freude am Umgang mit Studierenden. Zudem gelten die Anforderungen des Brandenburgischen Hochschulgesetzes.

Ergänzend zu den fachlichen Schwerpunkten der Professorin/des Professors wird das weitere in der Lehre tätige und zur Professur gehörende Personal ausgewählt. Dabei sind unbedingt Kompetenzen im Bereich digitaler Technologien und Kenntnisse in den Bereichen Fahrzeugtechnik und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation (V2I, V2X) abzudecken.

Die Professur wird mit einer Stelle für eine akademische Mitarbeiterin/einen akademischen Mitarbeiter mit 12 SWS Lehrtätigkeit sowie koordinierenden Aufgaben im Studiengang und mit einer Stelle für eine Laboringenieurin/einen Laboringenieur für die Betreuung von praktischen Laborversuchen in der Lehre und in Forschungsprojekten ausgestattet. Dies bietet die Möglichkeit, weitere fahrradspezifische Schwerpunkte in der Lehre setzen zu können und auch den TH Wildau-typischen praxisorientierten Ansatz durch Laboraufbauten und Laborversuche im neuen Studiengang beizubehalten. Die vorgesehene Personalkapazität entspricht dabei knapp dem rechnerischen Lehrbedarf für den neu einzurichtenden dreisemestrigen Master-Studiengang „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“. Die Bandbreite der erforderlichen Fachthemen wird zudem durch Synergien mit studiengangübergreifenden Kapazitäten (z. B. Kommunikation, Recht; siehe Kapitel 4) aus etablierten Studiengängen abgedeckt. Damit wird gleichzeitig der interdisziplinäre Ansatz gefördert. Ab dem 2. Jahr der Förderperiode soll dauerhaft eine Promotionsstelle eingerichtet werden, um einerseits wissenschaftliches Personal zu qualifizieren und andererseits Forschungsthemen voranzutreiben. Kooperative Promotionen sind für die TH Wildau durch Vereinbarungen mit promotionsberechtigten Universitäten gesichert. Ab dem 3. Jahr stärken durch die Professur eingeworbene Drittmittel in angestrebter Höhe von rund 150.000 €/a<sup>12</sup> das Themengebiet und bilden eine der Grundlagen für die spätere Verstetigung.

## 2.4 Interdisziplinäre Forschung an der TH Wildau und Forschungsk Kooperationen

Die Stärke der TH Wildau liegt in der anwendungsnahen Forschung und Entwicklung bei gleichzeitig hohem wissenschaftlichen Anspruch. Mögliche neuartige Forschungsgegenstände im intermodal angelegten Radverkehr sind:

- intelligente Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit dem ÖPNV-Netz und dem MIV (organisatorisch, infrastrukturell, technisch, tariflich, ökonomisch, kommunikativ)

---

<sup>12</sup> entspricht durchschnittlich eingeworbene Mittel je forschender Professorin/forschendem Professor

- Verknüpfung von Rad- und Flugverkehr, z. B. bei der Anbindung des Flughafens BER an das dünn besiedelte Flughafenumfeld und an die urbane Metropole Berlin,
- Nutzung von Lastenrädern für den Sammel- und Verteilverkehr, etwa entlang der „letzten Meile“ um Logistikzentren im Bereich des Berliner Rings sowie
- technologische Fragestellungen der Bike-to-Car- und Bike-to-Infrastructure-Kommunikation (B2X).

In Verbindung mit touristisch ausgerichteten Verkehrsangeboten können neben ökologischen Aspekten der Verkehrswende auch regionale wirtschaftliche Potenziale gehoben werden.<sup>13</sup> Grundsätzlich sollen anhand konkreter Herausforderungen für den intermodalen Radverkehr von Metropolen und ihrem Umland systematisch Lösungen entwickelt werden, die auf vergleichbare Regionen übertragbar sind.

Die TH Wildau ist aktiver und verlässlicher Partner in zahlreichen Netzwerken, Clustern und Gemeinschaftsvorhaben (vgl. Anlage E). Sie kooperiert im Verkehrswesen mit wesentlichen Gestaltern und Betreibern in der Region sowie auf Bundesebene und international. Es bestehen strategische Allianzen mit außeruniversitären Forschungseinrichtungen wie der Fraunhofer Gesellschaft, der Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz und dem DLR - Institut für Verkehrssystemtechnik. Durch die beantragte Stiftungsprofessur ergeben sich Ausbaupotenziale für Kooperationen. Dazu gibt es konkrete Vorgespräche mit Hochschulen aus der Region, Interessensverbänden wie dem VCD, dem ADFC, dem Netzwerk Fahrradfreundliches LDS sowie den zuständigen Behörden in Berlin, in Potsdam, im Landkreis Dahme-Spreewald und in der Stadt Wildau. Geplant sind u. A. Ringvorlesungen oder Seminare auch in den regionalen Präsenzstellen der Hochschulen des Landes Brandenburg<sup>14</sup>.

Weiterhin trägt die beantragte Stiftungsprofessur in mehrfacher Hinsicht zur interdisziplinären Vernetzung bei. So werden in den zu behandelnden Inhalten planerische, technische, wirtschaftliche, verwaltungsrechtliche und kommunikative Aspekte miteinander zu praktikablen Lösungen zur Hebung der Potenziale des Radverkehrs verwoben. Ferner wird der Radverkehr zwar als eigenständige Verkehrsart betrachtet, aber zugleich im Kontext der anderen Verkehre behandelt. Mit diesem Ansatz wird die Verkehrswissenschaft durch den Radverkehr im intermodalen Kontext dauerhaft strukturell erweitert.

---

<sup>13</sup> Vgl. Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg 2030, S. 7

<sup>14</sup> vgl. <http://mwfk.brandenburg.de/mwfk/de/wissenschaft/wissens-und-technologietransfer> (letzter Aufruf 01.11.2019)

### 3 Aufbau eines konsekutiven Master-Studiengangs im Rahmen der Professur

#### 3.1 Profilierung des Studiengangs

Der Master-Studiengang „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ soll als konsekutiv<sup>15</sup>, dreisemestriger Studiengang mit einer Wertigkeit von 90 ECTS-Punkten<sup>16</sup> mit anfänglich 20 Studienplätzen realisiert werden.

Ausgangspunkt für die Profilierung des Studiengangs ist das Kompetenzprofil der zukünftigen Absolventinnen und Absolventen: Diese sollen in der Lage sein, selbständig komplexe Radverkehrskonzepte, -strategien und -planungen im intermodalen Kontext zu erarbeiten und umzusetzen. Daher sind neben Fach- und Methodenkompetenzen auch sehr stark soziale Kompetenzen und Selbstkompetenzen zu vermitteln. Einen Überblick über die Kompetenzvermittlung in den einzelnen Modulen des Studiengangs gibt die Kompetenzmatrix in Anlage F. Beispielhaft können hier folgende Kompetenzen für eine Absolventin/einen Absolventen des Studiengangs genannt werden:

- Fachkompetenzen: Kenntnis und Fähigkeit zur Anwendung der gültigen Rechtsvorschriften, der Gestaltungsrichtlinien für Verkehrswege, der Einsatzmöglichkeiten und -grenzen verschiedener Antriebstechnologien, der Leistungsmerkmale von Transport- und Umschlagtechnologien, des Aufbaus und der Prüfung von Datenbankstrukturen, der Anwendungsbereiche diverser Datenübertragungstechnologien etc.
- Methodenkompetenzen: Auswahl und Anwendung von Planungstools, Bewertungsverfahren, Kommunikationswerkzeugen, Methoden der Projektsteuerung, Vorgehensweisen bei Prüfverfahren, Darstellung von komplexen Zusammenhängen in Diagrammen, Karten, Plänen etc.
- Soziale Kompetenzen: Fähigkeiten zur Aufgabendelegation in Projektteams, zur Konfliktlösung, zur Ansprache kritischer Veranstaltungsteilnehmer, zur Befragung von Betroffenen etc., Teamfähigkeit in einem interdisziplinären Arbeitsumfeld
- Selbstkompetenzen: Treffende Einschätzung des eigenen Leistungsvermögens, Termindisziplin, Eigenkritikfähigkeit z. B. bei der Nachbetrachtung von Planungs- oder Kommunikationsprojekten

Eine detaillierte Festlegung der konkret in den Modulen zu vermittelnden Kompetenzen erfolgt mit der Erstellung der Modulbeschreibungen in der Phase der Studiengangeinrichtung. Es ist geplant, in dieser Phase einen Beirat aus regionalen und überregionalen Stakeholdern des Radverkehrs zu implementieren und mit diesem das Kompetenzprofil weiter zu schärfen.

---

<sup>15</sup> konsekutiv z. B. zu den Bachelor-Studiengängen Verkehrssystemtechnik (TH Wildau), Infrastruktursysteme (FH Potsdam), Personenverkehrsmanagement (Ostfalia Hochschule Salzgitter)

<sup>16</sup> Studieninteressierten mit bisher nur 180 ECTS-Punkten können ab WS 2021/22 in einem Zertifikatsstudium die ergänzenden 30 ECTS-Punkte im Wintersemester an der TH Wildau erwerben und dann jeweils zum folgenden Sommersemester in das dreisemestrige Master-Studium einsteigen.



Die Zusammenarbeit mit dem Beirat wird später durch die Professorin/den Professor für Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen dauerhaft ausgestaltet.

Insgesamt wird eine enge Verknüpfung der Lehre mit Forschungsprojekten und Transferaktivitäten angestrebt. Dies unterstützt die Kompetenzvermittlung und geschieht in den Modulen des Projektstudiums (siehe Curriculum) und durch eine unmittelbare Mitwirkung an Vorhaben in der angewandten Forschung sowie z. B. durch Beteiligung an Veranstaltungen der „Kinderuniversität“ als studentische bzw. wissenschaftliche Hilfskraft.

### 3.2 Curriculum des Studiengangs

Der Studiengang wird einen ingenieurwissenschaftlichen Schwerpunkt (M. Eng.) aufweisen und ökonomische und rechtliche Aspekte beinhalten. Kommunikation mit und Partizipation von Stakeholdern und Genehmigungsinstanzen werden bei der Kompetenzvermittlung stark berücksichtigt. Abbildung 2 gibt einen Überblick über das Curriculum mit den geplanten Modulen.

Sem. 1	<b>6 Module zu Methodenkompetenz für Radverkehr im interdisziplinären Kontext</b>					
	Planung und Betrieb		Nutzung von Technologien		Akzeptanz und Umsetzung	
	1.1 Planung intermodal vernetzter Infrastruktur für den Radverkehr	1.2 Geschäftsprozesse und wirtschaftlicher Betrieb	1.3 Digitalisierung intermodaler Radverkehrsangebote	1.4 Technologien für intermodale Verknüpfungen	1.5 Kommunikation und gesellschaftliche Akzeptanz	1.6 Allgemeiner rechtlicher und verwaltungsrechtlicher Rahmen
	5 CP – 4 SWS	5 CP – 4 SWS	5 CP – 4 SWS	5 CP – 4 SWS	5 CP – 4 SWS	5 CP – 4 SWS
Sem. 2	<b>3 Module Projektstudium zum Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen</b>					
	2.1 Projekt zur Gestaltung intermodaler Radverkehre		2.2 Projekt zu Kommunikationsstrategien und Öffentlichkeitsarbeit		2.3 Projekt aus semesterbezogenen zu definierendem Wahlkatalog	
	10 CP – 8 SWS		10 CP – 8 SWS		10 CP – 8 SWS	
Sem. 3	<b>Masterthesis zum intermodalen Radverkehr</b>					
	Thesis zu einer aktuellen Problemstellung aus der Praxis oder aus der Forschung zum intermodalen Radverkehr					
	24 CP Thesis – 6 CP mdl. Prüfung zum Studienabschluss					

Sem. = Semester CP = Credit Points gem. European Credit Transfer System (ECTS) SWS = Semesterwochenstunden

Abbildung 2: Curriculum des Master-Studiengangs „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“

Die Lehre in diesem Studiengang ist grundsätzlich interaktiv zwischen Lehrenden und den Studierenden angelegt. Die gemeinsame Identifikation und Formulierung der Problemstellung sowie Erarbeitung geeigneter Lösungen stehen im Vordergrund. Dabei arbeiten die Studierenden in den Präsenzphasen wie auch in der Vor- und Nachbereitung vielfach in Arbeits-

gruppen. Teilweise werden auch Prüfungsleistungen in Gruppen erbracht. Die Lehrenden betreuen die Gruppen, vermitteln Fachkenntnisse und leiten zum systematischen Arbeiten im Team an. Dabei wird jedes Modul durch einen Lehrenden als Modulverantwortlicher federführend vertreten. Gleichwohl sind in einzelnen Modulen durchaus mehrere Lehrende eingebunden, um die Interdisziplinarität in ihrer Bandbreite qualitativ hochwertig abzudecken. Kernaufgaben kommen dabei der Professorin/dem Professor für Radverkehr in intermodalen Netzen zu. Diese/dieser wird unterstützt durch die ergänzenden Kompetenzen der akademischen Mitarbeiterin/des akademischen Mitarbeiters des Studiengangs sowie durch Kolleginnen und Kollegen aus anderen Studiengängen.

Das Curriculum des Studiengangs „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ ist wie folgt strukturiert:

1. **Semester: 6 Module zu Methodenkompetenz für Radverkehr im interdisziplinären Kontext** mit den Schwerpunkten Planung und Betrieb, Nutzung von Technologien, Akzeptanz und Umsetzung. Die Module des ersten Semesters weisen durchgängig je 5 CP gemäß ECTS bei 4 SWS Präsenzunterricht auf.
  - **Modul 1.1: Planung intermodal vernetzter Infrastruktur für den Radverkehr**  
Es werden die erforderlichen Kompetenzen zur methodischen, verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturplanung auf verschiedenen Planungsebenen (kommunal, regional, global) vermittelt. Dazu gehören Werkzeuge zur Bedarfsanalyse und Fachplanung sowie zur systematischen Bewertung von Varianten und deren Auswahl. Es wird die Berücksichtigung und Abwägung teils gegensätzlich wirkender Aspekte wie Verkehrsnutzen, Realisierungszeitraum, Akzeptanz im Umfeld, Wirtschaftlichkeit u. Ä. geübt.
  - **Modul 1.2: Geschäftsprozesse und wirtschaftlicher Betrieb**  
Die Studierenden erlernen Geschäftsprozesse zu gestalten, voneinander abzugrenzen und zu analysieren. Verschiedene Betreibermodelle werden einander gegenübergestellt. Für typische Radverkehrsangebote werden die wirtschaftlich relevanten Aspekte beleuchtet, die für einen dauerhaft erfolgreichen Betrieb eines Netzes und Angebots oder eines Infrastrukturelements oder Fahrzeugpools erforderlich sind.
  - **Modul 1.3: Digitalisierung intermodaler Radverkehrsangebote**  
Die Studierenden erlernen die Auswahl von und den Umgang mit IT-Werkzeugen zur Analyse, Konzeption und Steuerung von intermodalen Radverkehrsnetzen. Das umfasst Nutzungs- und Prognosedaten inkl. Aspekte des „Big Data“, Buchungs- und Abrechnungssysteme sowie nutzergerechte Informationssysteme über Angebote und Tarife.

- **Modul 1.4: Technologien für intermodale Verknüpfungen**  
Hier erwerben Studierende die Kompetenzen, zur technologischen Ausgestaltung unterschiedlich komplexer intermodaler Verknüpfungen. Es wird vermittelt, den Anwendungsfall zu spezifizieren, geeignete Technologien auszuwählen und zu bewerten sowie Bausteine zu neuen Lösungen zu kombinieren. Zum Gegenstand gehören dabei z. B. Antriebs-, Verlade-, Transport-, Abstell-, Instandhaltungs- und Wartungstechnologien. Wechselwirkungen mit dem Modul 1.3 in Bezug auf digitale Komponenten werden abgestimmt einbezogen.
  - **Modul 1.5: Kommunikation und gesellschaftliche Akzeptanz**  
In diesem Modul erfassen die Studierenden die Bedeutung einer geeigneten Kommunikation für die Schaffung von Akzeptanz bei potenziellen Nutzern und bei ggf. von Einschränkungen betroffenen Bürgern für die Durchsetzungsfähigkeit von Vorhaben. Neben Basiskompetenzen in der zwischenmenschlichen Interaktion werden gezielt Methoden und Werkzeuge bekannt gemacht, mit denen z. B. im Bürgerdialog oder im Umgang mit einer kritischen Öffentlichkeit erfolgreich agiert werden kann. Der gezielte Einsatz von Medien und Kommunikationskanälen gehört dazu.
  - **Modul 1.6: Allgemeiner rechtlicher und planungsrechtlicher Rahmen**  
Die hier zu vermittelnden Kompetenzen zielen auf einen sicheren Umgang mit Randbedingungen aus Verwaltungsabläufen und rechtlichen Eckpunkten ab. Die Studierenden gewinnen einen Überblick über die für den Radverkehr zuständigen öffentlichen Instanzen, über die rechtlichen Grundlagen mit geltenden Gesetzen und Verordnungen, über die Aufgaben und Befugnisse der Radverkehrsbeauftragten auf kommunaler, Landes- und Bundesebene sowie über die verwaltungsrechtlichen Verfahrensschritte bei der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen oder bei der Genehmigung von neuen Betreibermodellen.
2. **Semester: 3 Module Projektstudium zum Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen** mit den Pflichtschwerpunkten Gestaltung und Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit sowie einem weiteren wählbaren Schwerpunkt. Der Umfang des Wahlkatalogs ist abhängig von der Studierendenzahl und umfasst mindestens Projekte zu Organisation und Betrieb von Verkehrsnetzen sowie Projekte zum Technologieeinsatz im Radverkehr. Die Module des zweiten Semesters weisen durchgängig je 10 CP gemäß ECTS bei 8 SWS Präsenz auf.

Hier steht in allen Modulen die projektorientierte Anwendung der zuvor erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten im Mittelpunkt. Die Studierenden bearbeiten selbständig unter Anleitung von Hochschullehrerinnen und Hochschullehrern Projekte, in denen

exemplarisch die typischen Wechselwirkungen zwischen technologischen, IT-technischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und rechtlichen Einflussgrößen erkannt und gezielt gehandhabt werden sollen.

Bei den Projektthemen soll es sich überwiegend um konkrete Fragestellungen handeln, die gemeinsam mit Partnern aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Verkehrsunternehmen ausgewählt und betreut werden. Die durch die Studierenden zu erwerbenden Kompetenzen betreffen neben den fachspezifischen Aspekten je nach Projektmodul die Fähigkeiten zur Teamarbeit sowie zur Projektplanung, -steuerung, -präsentation und -dokumentation.

3. **Semester:** Die **Masterthesis zum intermodalen Radverkehr** wird über 22 Wochen bearbeitet und mit 24 CP gewichtet. Der Inhalt der Thesis ist außerdem Gegenstand einer mündlichen Prüfung zum Abschluss des Studiums mit einer Gewichtung von 6 CP. Themen für die Masterthesis sind komplexe Fragestellungen zum Radverkehr, die mit wissenschaftlichen Methoden untersucht und gelöst werden. In der Regel wird die Aufgabe der Thesis an konkreten, praxisrelevanten Fragen gestellt und von ausgewählten Praxispartnern zweitbetreut. Theoretische Aufgabenstellungen, die vollständig an der Hochschule erstellt werden, sind – z. B. im Zusammenhang mit Forschungsfragen – ebenfalls vorgesehen.

Für ein Auslandssemester bietet sich das zweite Semester an, das alternativ an einer ausländischen Hochschule studiert und an der TH Wildau anerkannt werden kann. Die TH Wildau fördert Auslandsaufenthalte ihrer Studierenden systematisch und pflegt dazu zahlreiche Kooperationen. Speziell für das Thema Radverkehr sollen gezielt Kooperationshochschulen im Ausland für die Zusammenarbeit in Forschung und Lehre gewonnen werden.

### 3.3 Feingestaltung und zukünftige Weiterentwicklung des Studiengangs

Das hier beschriebene Curriculum stellt die Startstruktur des Studiengangs aus heutiger Sicht dar. Auf dieser Basis werden unmittelbar nach Erhalt einer Förderzusage die Studien- und Prüfungsordnung, Modulbeschreibungen und Unterlagen für die Bewerbung des Studiengangs erstellt. Parallel zum Einrichtungs- und Genehmigungsprozess für den Studiengang wird das Berufungsverfahren für die Professur durchgeführt (vgl. Anlage D). Im angestrebten Prozessverlauf ist die Professur rechtzeitig mit Start des Studiengangs zum Sommersemester 2021 besetzt (vgl. Zeitplan). Die Professorin/der Professor übernimmt die Funktion der Studiengangsprecherin/des Studiengangsprechers und ist verantwortlich für die konkrete Ausgestaltung der Lehre, für die zukünftige Besetzung der jeweiligen Module mit Lehrpersonal in Abstimmung mit der Dekanin und für die Weiterentwicklung des Studiengangs in Abstimmung mit dem Fachbereichsrat. Erfahrungsgemäß ergeben sich nach ein bis zwei Durchläufen ausreichende Erkenntnisse zur Optimierung. Dabei kann die neu berufene Professorin/

der Professor ihre/seine eigenen Erfahrungen und Intensionen in den Studiengang maßgeblich einbringen und das Profil weiterentwickeln.

Eine Akkreditierung des Studiengangs ist bis zum dritten Jahr der Förderung erfolgreich durchzuführen. Die TH Wildau ist seit 2015 systemakkreditiert und entsprechend autorisiert, die Studiengänge in ihrem eigenen Qualitätssicherungssystem einer Programmakkreditierung zu unterziehen. Der Studiengang wird wie alle Studiengänge an der TH Wildau im Zuge der Qualitätssicherung einer kontinuierlichen Überprüfung und Weiterentwicklung unterzogen. Sofern der Fördermittelgeber zusätzlich eine externe Evaluation vorsieht, sichert die TH Wildau selbstverständlich die vollständige Kooperationsbereitschaft zu.

### 3.4 Organisatorische Einbindung und Einrichtung des Studiengangs

Der Studiengang wird im Fachbereich Ingenieur- und Naturwissenschaften der TH Wildau implementiert, zu dem u. A. bereits die Studiengänge Verkehrssystemtechnik, Luftfahrttechnik/Luftfahrtmanagement, Telematik und Logistik gehören. Der Fachbereichsrat ist über die Beantragung informiert und trägt das Vorhaben ausdrücklich mit.

Wesentliche Regularien für den Studienablauf und die Prüfungsdurchführung werden durch die Rahmenordnung (RO) der TH Wildau<sup>17</sup> hochschulweit vorgegeben. Studiengangsspezifisch sind in der Studien- und Prüfungsordnung (SPO) die oben aufgeführten Module unter Zuweisung der CP, der Prüfungsart und der Lehrformen in Form eines Studienplans sowie die Zugangsvoraussetzungen zum Studiengang und ggf. spezifische Anforderungen an Bewerberinnen und Bewerber zu konkretisieren.

Um den Studiengang in dem vorgesehenen Zeitplan einrichten zu können, auch wenn im ersten Jahr nach Projektstart sich die Professur noch in Besetzung befindet und auch weiteres Lehr- und Koordinationspersonal noch rekrutiert werden muss, wird für die ersten 12 Monate nach Erhalt einer Förderzusage eine akademische Mitarbeiterin/ein akademischer Mitarbeiter als Interimskoordinator (50 %-Stelle, befristet zur Professur zugehörig) damit beauftragt, alle für die Einrichtung des Studiengangs erforderlichen operativen Schritte zu übernehmen.

Dazu gehört die redaktionelle Erstellung von Unterlagen für den Genehmigungsprozess, die Koordination der Lehreinsatzplanung für das Anlaufsemester, die Vorbereitung und Organisation von Informationsveranstaltungen u. v. m. Auf der fachlichen und professoralen Ebene verantworten die unter Ansprechpartner genannten Personen in enger Abstimmung mit der Dekanin des Fachbereichs Ingenieur- und Naturwissenschaften, den Anlaufprozess bis zur Übergabe an die Professorin/den Professor für Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen.

Weiterhin soll der auf den hier beantragten Master-Studiengang hinführende Bachelor-Studiengang „Verkehrssystemtechnik“ an der TH Wildau einen stärkeren Fokus auf den Radverkehr legen. Die dazu erforderlichen Anpassungsschritte werden parallel zur Einrichtung des

---

<sup>17</sup> [http://www.th-wildau.de/files/2\\_Dokumente/Amtliche\\_Mitteilungen/2019\\_42\\_Rahmenordnung.pdf](http://www.th-wildau.de/files/2_Dokumente/Amtliche_Mitteilungen/2019_42_Rahmenordnung.pdf)  
(letzter Abruf am 24.10.2019)

Master-Studiengang angestoßen und nach Anlauf des Masters im Kreise der an den beiden Studiengängen beteiligten Hochschullehrerinnen und Hochschullehrer abgestimmt und nach Beschlussfassung der zuständigen Gremien umgesetzt.

### 3.5 Zeitplan für die Einführung

2020	<b>Phase 1 - Einrichtungsphase</b>	* bis 28.02.2020	Erhalt einer Förderzusage (01.03. = Beginn des Sommersemesters an der TH Wildau)
		* bis 30.04.2020	Gremienbeschlüsse zur Studien- und Prüfungsordnung des Studiengangs sowie zur Ausschreibung der Professur und Einrichtung einer Berufungskommission
		* bis 31.07.2020	Genehmigung des Studiengangs durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur (MWFK) des Landes Brandenburg; Eingang und Sichtung der Bewerbungen auf die Professur; Beginn der Bewerbung des Studiengangs
		* bis 15.10.2020	Empfehlung der Berufungskommission zur Besetzung der Professur; Beginn der intensiven Bewerbung des Studiengangs
2021		* bis 31.12.2020	Gremienbeschlüsse und Berufung der Professorin/des Professors
		* zum 15.01.2021	Vergabe der ersten Studienplätze
		* bis 01.03.2021	Aufnahme der Tätigkeit der Professorin/des Professors (ggf. mit einer Interimsphase beim Stellenwechsel mit gleitendem Übergang)
	<b>Phase 2 - Durchführungsphase</b>	* ab 01.03.2021	Lehre im neu eingerichteten Master-Studiengang „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“
		* zum 22.03.2021	Beginn der Lehrveranstaltungen im neuen Studiengang
		* ca. Juni 2021	Vorstellung der Professorin/des Professors und ihrer/seiner Lehr- und Forschungsschwerpunkte und –vorhaben im Rahmen des Forschungskolloquiums an der TH Wildau – Beginn von Forschungsaktivitäten im Themenfeld
		* zum 01.09.2021	Angebot eines Zertifikatsstudiums im Umfang von 30 ECTS-Punkten für Bachelor-Absolventen mit bis dato 180 ECTS-Punkten mit dem Ziel der Immatrikulation in den Master-Studiengang zum Sommersemester 2022
2022		* zum 01.03.2022	Semesterbeginn des zweiten Studienjahrgangs mit erstmaliger Aufnahme von Studenten aus dem Zertifikatsstudium
		* ca. Mai 2022	erste Fachtagung "Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen"
2023		* bis 28.02.2023	Akkreditierung des Studiengangs
		* zum 01.03.2023	Semesterbeginn des dritten Studienjahrgangs
			...
2024		* zum 01.03.2024	Semesterbeginn des vierten Studienjahrgangs
		...	
2025		* bis 28.02.2025	Förderung durch das BMVI (Projektende)

Abbildung 3: Zeitplan (Balkenplan) für das Vorhaben „Stiftungsprofessur Radverkehr“

Dieser Zeitplan ist nach den Erfahrungen der TH Wildau ehrgeizig, aber machbar. Ein Erhalt der Förderzusage vor dem hier angenommenen 28.02.2020 würde einen zeitigeren Beginn der aufgeführten Schritte erlauben und somit mehr Sicherheit für die termingerechte Besetzung der Professur und den Studienbeginn bedeuten.

Eine Erstimmatrikulation erst zum Sommersemester 2022 soll möglichst vermieden werden. Gleichwohl ist sicherzustellen, dass die Lehre vom ersten Tag an auf dem angestrebten hohen Niveau durchgeführt wird.

Sollten sich in der dargestellten Zeitkette durch die TH Wildau nicht verursachte und nicht zu kompensierende Verzögerungen einstellen, wird sich die TH Wildau unverzüglich mit dem Fördermittelgeber und dem MWFK in Verbindung setzen und Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreiten.

#### 4 Beitrag der Professur für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

Die Einrichtung des Studiengangs „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ und die Besetzung der gleichnamigen Professur wird in drei wesentlichen Zielrichtungen die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) befördern:

- „Transfer durch Köpfe“,
- „Transfer durch Fachexpertise“,
- „Transfer vor Ort und in die Gesellschaft“.

##### 4.1 Transfer durch Köpfe

Der „Transfer durch Köpfe“ geschieht in erster Linie dadurch, dass durch die Einrichtung und Durchführung des Master-Studiengangs jährlich Absolventinnen und Absolventen in Fragen des intermodalen Handelns und Förderns des Radverkehrs als zukunftsweisender Verkehrsträger im Umweltverbund nicht nur in der Nahmobilität<sup>18</sup>, sondern auch mit regionaler und überregionaler Wirkung ausgebildet werden und dann als qualifiziertes Fachpersonal Wirkungsfelder in Verwaltung, Politik, Verkehrsplanung und Betrieb von Radverkehrsnetzen auf kommunaler, regionaler und überregionaler Ebene finden werden. Die Kompetenzen der Absolventinnen und Absolventen können dann in alle Wirkungsbereiche ausstrahlen und die Umsetzung des NRVP über die eigene Entscheidungsebene hinaus befördern. Es ist weiterhin geplant, die Absolventinnen und Absolventen in einem Netzwerk zu vereinen und so den regen Austausch zwischen Hochschule, Forschung und Praxis auch nach Abschluss des Studiums zu halten.

Ab dem dritten Jahr der Förderung richtet die Professur jährlich ein überregional ausstrahlendes, wissenschaftliches Symposium zu aktuellen Fragen des Radverkehrs insbesondere im Hinblick auf die intermodale Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern<sup>19</sup> und im Hinblick auf eine Behandlung als System<sup>20</sup> aus. Ziel ist es dabei, Fachexpertinnen und -experten aus Forschung, Lehre, Praxis, Verwaltung und Politik sowie über Fachgrenzen hinweg zusammenzu-

---

<sup>18</sup> vgl. Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, S. 23

<sup>19</sup> vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 50ff und Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, S. 22

<sup>20</sup> vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 12

bringen und neben Fachvorträgen auch Raum für Dialogformate, wie z. B. Podiumsdiskussionen, Expertenworkshops, Round-Table-Diskussionen etc. zu geben. Explizit werden dabei die Absolventinnen und Absolventen und auch die aktuellen Studierenden einbezogen.

#### 4.2 Transfer durch Fachexpertise

Als Maßnahmen des „Transfer durch Fachexpertise“ werden alle Aktivitäten der Professorin/ des Professors und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstanden, bei denen die Expertise der Professur im wissenschaftlichen sowie im außerwissenschaftlichen Rahmen (z. B. durch Beratung) weitergegeben wird. Dazu zählt u. a. das zuvor beschriebene Symposium und der enge Kontakt mit den Beauftragten für den Radverkehr in Bund, Ländern und Kommunen<sup>21</sup>.

Es wird ferner versucht, einen Arbeitskreis der drei (bis fünf) neu eingerichteten Professuren anzuregen, in dem ein intensiver, mindestens halbjährlicher, fachlich-wissenschaftlicher Austausch zwischen den Professorinnen und Professoren sowie deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stattfindet. Dieser Arbeitskreis soll perspektivisch mit einem jährlich stattfindenden Doktorandenseminar der an den Professuren angesiedelten Doktorandinnen und Doktoranden verknüpft werden.

Aktuelle Forschungsergebnisse werden darüber hinaus regelmäßig auf Fachveranstaltungen, u. a. vom BMVI, in Fachvorträgen und Diskussionsrunden vorgestellt und in der Fachpresse sowie in Verbandszeitschriften publiziert. Auch die Erarbeitung von jährlich bis zu zwei wissenschaftlichen Kurzexpertisen zu aktuellen, radverkehrsrelevanten Fragestellungen für das BMVI wird als „Transfer durch Fachexpertise“ verstanden.

„Transfers durch Fachexpertise“ ist eng verknüpft mit der dritten Säule, dem „Transfer vor Ort und in die Gesellschaft“. Es geht dabei um die Übertragung des wissenschaftlichen Diskurses in die regionale und (zivil-)gesellschaftliche Sphäre. Diese Übertragung soll durch die Beteiligung an der Kinderuniversität<sup>22</sup>, den Seniorenseminaren<sup>23</sup> der TH Wildau sowie den Aufbau einer eigenen Veranstaltungsreihe (vergleichbar mit der Medizinischen Sonntagsvorlesung<sup>24</sup> oder einer Ringvorlesung) realisiert werden. Die Verknüpfung der beiden Säulen soll auch durch digitale Maßnahmen erreicht werden. So sind hier neben dem Aufbau und dem Betrieb fachspezifischer Webseiten, Wikis, Foren und Newslettern die aktive Beteiligung am NRVP-Portal<sup>25</sup> und an Initiativen vor Ort (z. B. Aktion „Fahrradfreundliches LDS“) denkbar.

---

<sup>21</sup> vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 61

<sup>22</sup> vgl. <http://www.th-wildau.de/studieren-weiterbilden/studienorientierung/von-der-schule-ins-studium/kinderuniversitaet> (letzter Abruf am 27.10.2019)

<sup>23</sup> vgl. <http://www.th-wildau.de/studieren-weiterbilden/weiterbildungsangebote/seniorenseminare> (letzter Abruf am 27.10.2019)

<sup>24</sup> vgl. <http://www.th-wildau.de/studieren-weiterbilden/weiterbildungsangebote/medizinische-sonntagsvorlesung> (letzter Abruf am 27.10.2019)

<sup>25</sup> vgl. <http://www.nrvp.de> (letzter Abruf am 27.10.2019)



### 4.3 Transfer vor Ort und in die Gesellschaft

Als wichtiger Beitrag des „Transfer vor Ort und in die Gesellschaft“ wird die Einbindung der Aktivitäten und Forschungsergebnisse der Professur in die regionalen Präsenzstellen<sup>26</sup> in der Region sein. Jeweils gemeinsam mit anderen Hochschulen des Landes Brandenburg werden diese in ländlich geprägten und hochschulfernen Regionen eingerichtet und bieten einen direkten, vor Ort präsenten Zugang zu den Hochschulen. Sie sind Orte des Austausches und Dialogs zwischen Wissenschaft und Gesellschaft und damit Teil der Third-Mission-Aktivitäten der TH Wildau. Sie dienen darüber hinaus als Informationsstelle für Schülerinnen und Schüler, Studieninteressierte und Unternehmen. Sie schaffen vor Ort Zugang zu Wissens- und Technologietransfer und zur akademischen (Weiter-) Bildung und agieren in regionalen Netzwerken an der Schnittstelle Wissenschaft – Wirtschaft. Die TH Wildau hat ihre erste regionale Präsenzstelle in Luckenwalde im Frühjahr 2019 eröffnet. Weitere Präsenzstellen werden 2020 in Fürstenwalde und Finsterwalde folgen. Diese Präsenz vor Ort stärkt die Wahrnehmung des Radverkehrs als wichtiger Bestandteil intermodaler Verkehrslösungen sowie wichtiges Element einer modernen Verkehrs- und Mobilitätspolitik im ländlichen Raum<sup>27</sup>, den Umweltverbund insgesamt und die Umsetzungsbereitschaft bei den lokalen Partnern<sup>28</sup>.

Ferner wird die enge Verknüpfung mit den Aktiven und den Aktivitäten der Interessensverbände für den Radverkehr vor Ort, wie ADFC und VCD, mit Netzwerken, Vereinen, Initiativen und Medien im ureigenen Interesse der Professorin/des Professors liegen.

---

<sup>26</sup> vgl. [http://innohub13.de/regionale\\_praesenzstellen](http://innohub13.de/regionale_praesenzstellen) (letzter Abruf am 27.10.2019)

<sup>27</sup> vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 7 und S. 12

<sup>28</sup> vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 39