

# MobilCharta5: Ländliche Mobilitätsvorhaben durch qualitative Erhebungsformate und Austauschworkshops nachhaltig gestalten

Johann Klug<sup>1</sup>, Veronika Krauß<sup>2</sup>, Janine Röttger<sup>1</sup>

## 1. Herausforderungen der ländlichen Mobilität im Projektgebiet

*MobilCharta5* ist ein kommunen- und kreisübergreifendes Mobilitätsprojekt, welches an den Kölner Ballungsraum angegliedert ist. Das Projektgebiet erstreckt sich über fünf Kommunen, die zwischen zwei an Köln angebundenen Bahnstrecken liegen. Zwei Kommunen (Overath und Hennef) verfügen jeweils über einen Bahnhof, von dem direkt nach Köln gependelt werden kann. Die drei Kommunen (Ruppichteroth, Much und Neunkirchen-Seelscheid), die zwischen den Bahnstrecken liegen, sind stark zergliederte Gemeinden mit vielen getrennten Ortsteilen.

Große Teile des Projektgebiets sind von Bergen geprägt, was gerade die Nutzung von Fahrrädern ohne Fahrunterstützung zu einer sportlichen Leistung macht. Das Netz für öffentliche Verkehrsmittel ist zumindest in den Ortskernen gut ausgebaut und zusätzlich gibt es zwischen den Ortschaften Expressbusse, mit denen die Bahnhöfe schneller erreicht werden können.

In einer Haushaltsbefragung von 2020 im Projektgebiet stellte sich zudem heraus, dass die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger auch Distanzen unter fünf Kilometern vermehrt mit dem Auto zurücklegt (vgl. büro stadVerkehr 2021: 46). Auch wurde das Radverkehrsangebot im Projektgebiet mit befriedigend bis mangelhaft bewertet (vgl. ebd.: 62).

Das zentrale Ziel von *MobilCharta5* ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) im ländlichen Raum durch die Stärkung alternativer Fortbewegungsmittel zu reduzieren. Grundlegend für die Planung der Erhebungen war die Annahme, dass im Projektgebiet bereits flächendeckend gute Alternativen zum MIV vorhanden sind, aber dennoch vermehrt auch auf kürzeren Strecken auf den MIV zurückgegriffen wird. Ergänzend zu der bereits erhobenen quantitativen Haushaltsbefragung (vgl. büro stadVerkehr 2021) sollte anhand qualitativer Methoden nach den persönlichen Beweggründen alltäglicher Mobilitätsnutzung der Bürgerinnen und Bürger geforscht werden.

Der Fokus der verwendeten Methoden des Projekts *MobilCharta5* lag auf interaktiven Workshop- und Datenerhebungsformaten aus dem Methodenkatalog der nutzerzentrierten qualitativen Forschung. Diese zeichnet sich durch tiefgehende Untersuchungen aus, die aber mit relativ kleinen Teilnehmerzahlen durchgeführt werden. Da Mobilitätsverhalten oftmals komplex und individuell ist sowie von vielen Faktoren bestimmt und beeinflusst wird, eignen sich diese Ansätze hier besonders. Durch den Fokus auf Nutzende können Erkenntnisse direkt von den betroffenen Personen gewonnen werden. Mit Hilfe der qualitativen Methoden werden so erhaltene detaillierte Einblicke in persönliche Beweggründe in einen direkten Zusammenhang mit dem jeweiligen Mobilitätsverhalten gesetzt. Im Gegensatz zur zahlengetriebenen quantitativen Forschung erlauben qualitative Ansätze somit ein besseres Verständnis individueller Entscheidungen in der alltäglichen Mobilität von Bürgerinnen und Bürgern.

<sup>1</sup> Stadt Overath

<sup>2</sup> Hochschule Bonn-Rhein-Sieg

In *MobilCharta5* erfolgten die Studien in sogenannten Reallaboren (vgl. Meurer et al. 2013: 95 ff.). Diese erlauben die Erhebung von Daten während der Erprobung von prototypischen Lösungsansätzen in realen Kontexten mit relevanten Personengruppen. Das Projekt stützte sich hierbei im Themenfeld auf die flexible Bedienung im Flächenverkehr und die Einbindung privater Organisationsformen auf die im Projektgebiet ansässigen Bürgerbusvereine sowie auf Eltern sowie Schülerinnen und Schüler.

# Reallabor

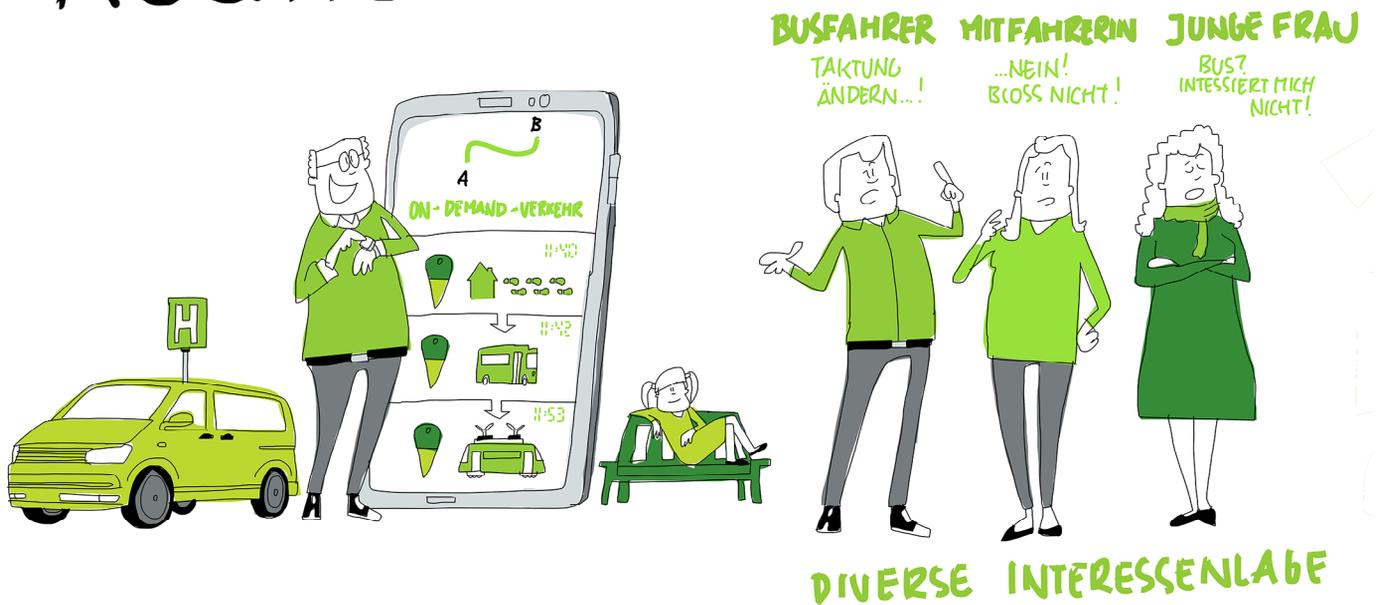


Abbildung 1: Auszug aus dem kreativen Graphic Recording des Auftaktworkshops am 16.09.2022, Quelle: Volker Voigt

Um die persönlichen Beweggründe alltäglicher Mobilitätsnutzung der Bürgerinnen und Bürger zu untersuchen, wurden im Zuge von *MobilCharta5* verschiedenste Erhebungsformate durchgeführt. Die folgenden zwei Beispiele dienen zur Veranschaulichung der im Projekt durchgeführten Ansätze. Ziel des vorliegenden Beitrages ist es folglich, diese zwei Beispiele qualitativer Erhebungsformate und Austauschworkshops (Abbildung 1) vorzustellen und damit auch zur vermehrten Nutzung ähnlicher Formate in der kommunalen Mobilitätsplanung beizutragen.

Beispiel 1 ist im Themenfeld der Schülermobilität und Elterntaxis angesiedelt. Hier führte das Projekt-konsortium eine mehrstufige Tagebuchstudie durch und ermöglichte es Eltern sowie Schülerinnen und Schülern, sich aktiv in die Bewertung und Erarbeitung aktueller und möglicher künftiger Mobilitätsformen im Projektgebiet einzubringen.

Beispiel 2 fokussiert Bürgerbusvereine und deren Herausforderungen im Bereich der Organisation, Umsetzung und Kommunikation der Angebote. Da die im Projektgebiet existierenden Bürgerbusse bereits seit mehr als zehn Jahren aktiv sind, haben sie wichtige Erfahrungen im Bereich der ländlichen Mobilität gesammelt. Aus diesen Erfahrungen lassen sich wichtige Aspekte zur Ausgestaltung zukünftiger Mobilitätskonzepte ableiten.

## 2. Beispiel 1: Partizipation durch Tagebuchstudien

In dem Projektgebiet von *MobilCharta5* gibt es zwei Pilotprojekte, die vom Rhein-Sieg-Kreis initiiert wurden. Die *Rhesi* ist ein Pilotprojekt für On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum. Sie kann nur über eine App bestellt werden und deckt mit einem Kleinbus die gesamte Kommune ab. Das zweite Pilotprojekt nennt sich *Berghüpfer*. Der Berghüpfer ist im Gegensatz zum *Rhesi* ein Linienbus, der zwei Kommunen miteinander verbindet.

Zielgruppe der in diesem Beispiel vorgestellten Untersuchung waren Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 9 und 18 Jahren, die in Neunkirchen-Seelscheid wohnen oder dort zur Schule gehen. Die Fragestellung des Workshops war: **Wie nutzen Kinder und Jugendliche in Neunkirchen-Seelscheid *Rhesi*, *Berghüpfer* und Bürgerbus?**

Ausschlaggebend für die Wahl der Zielgruppe und der entsprechenden Fragestellung war das Ziel, herauszufinden, was Familien dazu motiviert, ihre Kinder mit sogenannten „Elterntaxis“ zu Schul- und Freizeitaktivitäten zu bringen und wie gerade flexible Angebote jenseits des klassischen ÖPNV dazu beitragen können, Kinder und Jugendliche bei der Entwicklung eines eigenständigen Mobilitätsverhaltens zu unterstützen.

### 2.1 Strategien und Herausforderungen der Öffentlichkeitsarbeit

Die Ansprache der Familien erfolgte über die klassischen Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit und die Schulen in Neunkirchen-Seelscheid. Da nicht alle Schulleitungen mit der Verbreitung eines digitalen Flyers einverstanden waren, wurde teilweise über die Elternpflegschaften der jeweiligen Schule das Infomaterial verteilt. Wichtig für die Ansprache war, dass sie sich in erster Linie an die Eltern und nicht an die Kinder oder Jugendlichen richtete.

Zu betonen ist, dass alle folgenden Formate (Infoabend für Eltern und Interviews) nur online stattfanden. Vonseiten der Familien wurde klar kommuniziert, dass dies die richtige Entscheidung war, da die Familien die Termine so sehr gut in ihren Alltag integrieren konnten. Eine Herausforderung war der lange Zeitraum der Studie. Einige der teilnehmenden Familien nahmen nur an der ersten Phase der Tagebuchstudie teil und konnten aus zeitlichen Gründen die Studie nicht fortsetzen.

### 2.2 Workshopformat und Durchführung

Alltägliche Rahmenbedingungen prägen, unterstützen oder unterbrechen das Mobilitätsverhalten von Menschen. So können beispielsweise Busverbindungen witterungsbedingt entfallen, Unterrichtsänderungen von Eltern außerplanmäßige Touren verlangen oder spontane Änderungen im elterlichen Arbeitskontext das Einspringen von anderen Familienmitgliedern oder Bekannten erfordern.

Um solche spontanen Änderungen aufzuzeichnen und Kompensationsstrategien zu erheben, wurde als Mittel zur Partizipation eine mehrstufige Tagebuchstudie (vgl. Henriksson & Berg 2020: 74 ff.) gewählt. Diese bestand aus einem Anfangsinterview, bei dem generelle Fragen zu demografischen Merkmalen und Mobilitätsgewohnheiten erhoben wurden. Danach erfolgte eine Woche, in der die Teilnehmenden sämtliche zurückgelegten Wege aus Eltern- und Kindersicht in zwei unabhängigen Tagebüchern dokumentierten. Im Anschluss wurden die eingereichten Tagebücher mit den Teilnehmenden besprochen, offene Fragen geklärt und die Tagebücher für die nächste Phase basierend auf dem Feedback der Kinder und Eltern angepasst (Abbildung 2).

Insgesamt wurden zwei Phasen durchgeführt: die erste Phase im Winter (07.11. – 20.11.2022) und die zweite Phase im Frühjahr 2023 (24.04. – 07.05.2023). Um die Hürde zur Teilnahme möglichst gering zu halten, wurden ausgedruckte Versionen der Tagebücher auf postalischem Wege versandt, handschriftlich ausgefüllt und anschließend auch in digitaler Version als Scan oder auf postalischem Wege zur Auswertung zurückgesendet.



Abbildung 2: Foto der Mobilitätstagebücher, Quelle: Projektteam MobilCharta5

## 2.3 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Aus den Tagebuchstudien geht hervor, dass Kinder und Jugendliche hauptsächlich mit dem meist sehr gut ausgebauten Schulbusnetzwerk unterwegs sind. Dabei haben Witterung und Jahreszeiten quasi keinen Einfluss auf das Phänomen der Elterntaxi. Eltern springen jedoch oft ein, wenn die Verbindung vom letzten Haltepunkt zum Wohn- oder Zielort nicht gut oder nicht vorhanden ist. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn kein Gehweg zur Bushaltestelle führt oder das Kind zu Fuß mehrere Kilometer zurücklegen müsste. Auch als problematisch empfunden wurde die interkommunale Anbindung von Verkehrsnetzen. Während die Mobilität innerhalb der Kommune häufig sehr gut funktioniert, ist die interkommunale Mobilität sowohl für Kinder und Jugendliche als auch für Eltern eine mit Zeitaufwand verbundene Herausforderung.

Besonders im Freizeitbereich sind Ziele oftmals überhaupt nicht oder nur mit mehrstündigem Aufwand mit dem öffentlichen Verkehrsnetz zu erreichen. In solchen Fällen organisieren sich Eltern auch wegen der Planbarkeit zum Beispiel in Fahrgemeinschaften oder fahren selbst. Einige der Jugendlichen zwischen 16 und 18 Jahren legten spontane oder nur kurzfristig planbare Wegstrecken auch aufgrund der Inflexibilität der öffentlichen Verkehrsangebote mit eigenen Kraftfahrzeugen wie motorisierten Rollern zurück.

Während Rhesi und Berghüpfer insbesondere bei Abweichungen vom Schulweg (zum Beispiel ausgefallener Unterricht, Besuch von Freunden) bei Verfügbarkeit verwendet wurden, nutzte keine der teilnehmenden Familien das Angebot des örtlichen Bürgerbusses. Dies wurde häufig mit unpassender Taktung, langen Fahrzeiten oder Unbekanntheit des Angebots begründet.

Im Gegensatz dazu würden einige der teilnehmenden Familien das Angebot der Rhesi deutlich häufiger verwenden. Hier gestaltete sich jedoch die Verfügbarkeit des Angebots aufgrund der hohen Nachfrage schwierig. Auch wurde bemängelt, dass keine Informationen über alternative Zeitpunkte zur Mitfahrt, Ausweichrouten oder Angebote kommuniziert wurden. Je nach Zustiegspunkt war Rhesi somit für spontane Mobilität oft nicht nutzbar.

### 3. Beispiel 2: Partizipation von Bürgerbusvereinen durch thematische Workshops

In dem Projektgebiet gibt es vier Bürgerbusvereine, die jeweils eigenständig organisiert sind, eigene Fahrzeuge, Websites, Fahrpläne und Organisationsstrukturen haben. Einige der Vereine haben mit stark sinkenden Fahrgastzahlen zu kämpfen. Zusätzlich haben die Vereine Schwierigkeiten, neue Fahrerinnen und Fahrer für die Mitarbeit zu gewinnen. Ein Bürgerbusverein des Projektgebiets hat ein eigenständiges On-Demand-Buchungssystem mit Telefonhotline und eigener App entwickelt und verzeichnet steigende Fahrgastzahlen.

Zielgruppe der Workshops waren die Betreibenden der Bürgerbusvereine. Die Fragestellungen waren: **Wie stellen sich die Bürgerbusvereine den Bürgerbus der Zukunft vor? Wo gibt es für die Bürgerbusvereine besondere Herausforderungen und wie könnten diese Herausforderungen gelöst werden?** Die Beantwortung der Fragen wurde ausschließlich von den Bürgerbusvereinen übernommen. Die Workshops dienten so als Austauschplattform für die Vereine.

#### 3.1 Strategien und Herausforderungen der Öffentlichkeitsarbeit

Anders als in dem Workshop mit Kindern und Jugendlichen war die Zusammenarbeit mit den Bürgerbusvereinen einfach und reibungslos zu organisieren. Durch die direkte Ansprache der Vereine war es nicht nötig, eine breitere Kampagne für Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen und die Planung der Workshops konnte schnell erfolgen. Einer der Bürgerbusvereine suchte sogar im Vorfeld den Kontakt zum Projektteam, was auch dazu führte, die Bürgerbusse in diesem Workshop zu fokussieren. Außerdem sind viele der Vereinsmitglieder der Bürgerbusvereine bereits pensioniert, was die Terminfindung vereinfacht hat.

Als zusätzlicher Aspekt kam hinzu, dass mehrere Bürgerbusvereine im Projektgebiet bereits länger nicht im intensiven Austausch mit den Kommunen waren, weshalb die Einladung zu den Workshops und die aufgerufenen Fragestellungen nicht als Kritik am Angebot, sondern als Entwicklungsmöglichkeit sehr gern angenommen wurden.

Es lässt sich hervorheben, dass eine Zusammenarbeit mit bereits existierenden ehrenamtlichen Strukturen für kurzfristige Projektarbeit viele Vorteile mit sich bringt. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit werden durch die ehrenamtlichen Strukturen in der Kommune auch über den Projektzeitraum hinaus nutzbar gemacht und behalten so eine politische Kraft in der Kommune.

### 3.2 Workshopformat und Durchführung

Die Austauschworkshops der Bürgerbusvereine (Abbildung 3) waren zunächst auf die gemeinsame Ergründung von allgemeinen und für jeden Verein speziellen Herausforderungen ausgelegt. Eine anfängliche Interviewrunde mit einem semistrukturierten Leitfaden und mit jeweils einem Vorstandsmitglied diente hierbei als erste Erhebung der individuellen Situation für jeden Verein. Darauf aufbauend wurden Themenschwerpunkte für ein erstes gemeinsames Diskussionsformat identifiziert, das zugleich zur Ursachenergründung, Entwicklung von Lösungsstrategien und Erhebung von Good Practices diente. Dieses Austauschformat beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit den beiden Problematiken 1) zurückgehende Fahrgastzahlen und 2) der hohen bürokratischen Last eines Bürgerbusvereins. Der Workshop fand in einer Plenumsdiskussion mit allen Bürgerbusvereinen statt, die jeweils mit zwei Vertreterinnen und Vertretern anwesend waren. Als Durchführungsframework wurde ein Workshop-Design nach der Design-Thinking-Methode (vgl. Combelles et al. 2020: 21 ff.) verwendet. Der Workshop selbst bestand aus einer Risikobewertung anhand einer Probability-Severity-Matrix zur Abschätzung von Wahrscheinlichkeit und Schwere verschiedener Risikofaktoren (vgl. Duijm 2015: 21 ff.) und die Impact-Effort-Matrix zur Kosten-Nutzen-Einschätzung und Priorisierung möglicher Lösungsansätze (vgl. Gibbons 2021).

In einem dritten Austauschworkshop wurden konkrete Visionen und Schritte erarbeitet, die den Bürgerbusverein der Zukunft ermöglichen sollen. Basierend auf den Ergebnissen des zweiten Workshops wurde mithilfe der Methode Zukunftswerkstatt (vgl. Stracke-Baumann 2013: 419 ff.) thematisiert, wie Angebote der Vereine besser mit den Verkehrsverbänden abgestimmt und entsprechende Schnittstellen geschaffen oder verbessert werden können. An diesem Workshop nahmen auch Vertreterinnen und Vertreter der Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) sowie ein Vertreter des Kreises teil. Es wurden drei gemischte Teilgruppen gebildet und die Ergebnisse aus den jeweiligen Teilgruppen im Plenum vorgestellt, diskutiert und ergänzt.

In einem Anschlussworkshop, der ein aus der Tagebuchstudie hervorgehendes App-Konzept nach ethischen Fragestellungen evaluierte, wurde zudem die gesellschaftliche Rolle des Bürgerbusses im größeren Zusammenhang innovativer Mobilitätskonzepte evaluiert.



Abbildung 3: Anregende Diskussion bei dem zweiten Bürgerbusaustauschworkshop, Quelle: Projektteam MobilCharta5

### 3.3 Ergebnisse des Austauschworkshops

Generell war auffällig, wie hoch der Gesprächs- und Austauschbedarf der Bürgerbusvereine untereinander war. Dies bezog sich nicht nur auf den Austausch guter Praktiken und Prozesse, sondern auch auf Technologietransfer, Trends und demografische Entwicklung im eigenen Handlungsgebiet. Dabei fiel auf, dass es durchaus Problematiken gibt, die alle Vereine gleich betreffen – wie zum Beispiel der Rückgang von Fahrgastzahlen und damit einhergehende Finanzierungsprobleme. Auch das Anwerben neuer Fahrerinnen und Fahrer gestaltet sich als große Herausforderung.

Im Falle der Zielgruppenerweiterung waren sich alle Vereine einig, dass diese durchaus notwendig, aber aufgrund der kapazitiven Limitation der eingesetzten Fahrzeuge mit Bedacht durchzuführen ist. In diesem Zusammenhang wurden auch On-Demand-Konzepte und deren mögliche Umsetzung diskutiert sowie die Herausforderungen, die Bedarfshaltestellen mit sich bringen. Gerade für die Hauptkundschaft – ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger – stellen hierfür verwendete Schnittstellen in Form von Apps und Smartphones oftmals eine Hürde dar. Auch erfordern innovative Konzepte, die auf der Digitalisierung von Mobilität aufbauen, nach heutigem Stand mindestens eine engagierte Person im Vereinsgeschehen mit entsprechendem Know-how. Da Bürgerbusvereine jedoch ohnehin schon mit einem Mangel an Fahrerinnen und Fahrern zu kämpfen haben, ist diese Hürde im Zusammenhang mit den schon hohen bürokratischen Aufwänden und der finanziellen Verwaltung des Vereins von Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtlern oft nicht zu stemmen.

Zusammenfassend konnten wir beobachten, dass der Bürgerbus als Instanz nicht nur Mobilität gewährleistet, sondern auch eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe hat. Es ist also durchaus von Interesse, dieses Ehrenamt in künftigen Mobilitätskonzepten besser einzubinden und Vereine dahingehend zu unterstützen. Diesbezüglich besteht vonseiten der Bürgerbusvereine Austausch- und Innovationsbedarf, aber auch der Wille, sich in künftige und nachhaltige Mobilitätskonzepte zu integrieren.

## 4. Fazit

Die Workshops zur Untersuchung von On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum und die Bürgerbusaustauschworkshops haben offengelegt, dass bereits viele wichtige Strukturen zur Verbesserung von nachhaltiger Mobilität existieren und genutzt werden. Es wurde offensichtlich, dass nicht das Fehlen der Mobilitätsangebote die eigentliche Herausforderung darstellt, sondern ein intensiver Wissensaustausch und eine Analyse der Gewohnheiten der Nutzenden bisher zu wenig erfolgt ist. Erst wenn Mobilitätsgewohnheiten und entsprechende Bedürfnisse ausreichend bekannt sind, können bereits vorhandene oder künftige Angebote gewinnbringend und ressourcenschonend miteinander verknüpft werden. Wie aus der Tagebuchstudie ersichtlich wird, stellt vor allem die interkommunale sowie der Spontanbedarf an Mobilität eine Herausforderung dar. Vorhandene Angebote wie Rhesi sind hier ein erster guter Ansatz, der jedoch vorhandene Strukturen noch nicht ausreichend miteinbezieht und in einigen Streckenabschnitten und zu bestimmten Tageszeiten aufgrund der hohen Nachfrage nicht verfügbar ist. Die dadurch entstehenden Versorgungslücken könnten zum Beispiel über Bürgerbusangebote erweitert werden. Die soziale Einbindung der Mobilitätsangebote und die Vernetzung bereits existierender Angebote durch geteilte Haltepunkte oder die Übernahme von Zubringertätigkeiten würde dementsprechend noch erhebliches Potenzial zur Verbesserung ländlicher Mobilität bieten. Dies erfordert aber sowohl zusätzliche Absprachen als auch eine bessere, zum Beispiel durch die Kommune stärker mitgetragene Unterstützung der Vereine (beispielsweise bei Verwaltungsaufgaben).

Zudem äußerten Eltern den Wunsch nach Komplexitätsreduktion der Angebote. Auch diese kann durch eine bessere Absprache der einzelnen Mobilitätsträger untereinander sowie durch eine bessere Vernetzung in digitaler Form (beispielsweise durch Routenplanungsapps und einheitliche Ticketsysteme) erreicht werden.

Darauf aufbauend sollen weitere Studien in *MobilCharta5* auch die Auswirkung neu eingeführter Technologien und Angebote sowie eine bessere Vernetzung und Planungsmöglichkeit, zum Beispiel durch eine entsprechende Mobilitätsapp, in das vorhandene soziale Gefüge untersuchen. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus den Ergebnissen der Tagebuchstudie und des Austauschworkshops. Sowohl spontane als auch geplante Mobilität muss verbessert werden – dies erfordert aber ein besseres Verständnis geeigneter Kommunikationskanäle mit Bürgerinnen und Bürgern, ein tiefes Verständnis für Problematiken der einzelnen Kommunen (zum Beispiel hervorgerufen durch geografische Besonderheiten) sowie eine ganzheitliche Berücksichtigung vorhandener Infrastrukturen, Wünsche und Ziele der einzelnen Akteure.

Während zu den On-Demand-Angeboten und Bürgerbussen bereits gute quantitative Erhebungen vorliegen, wurde klar, dass diese Ergebnisse durch qualitative Studien gewinnbringend erweitert werden können. Nur durch das qualitative Erfassen der komplexen sozialen Gefüge konnten in den hier untersuchten Fällen Entwicklungshemmnisse erkannt werden, die großes Potenzial zur Weiterentwicklung der Angebote bieten.

Gerade in der Tagebuchstudie wurde deutlich, dass die Nutzung oder Nicht-Nutzung von Mobilitätsangeboten von kleinen Hemmschwellen abhängen kann, die durch quantitative Erhebungen kaum identifiziert werden können. Qualitative Erhebungen bieten dementsprechend die Möglichkeit, Mobilitätsangebote den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger anzupassen. Projekte, die bereits umgesetzt wurden oder sich noch in der Planung befinden, können auf diese Weise die Perspektive der Nutzenden stärker einfangen und Hemmschwellen abbauen.

## Literaturverzeichnis

büro stadtkVerkehr Hilden (2021): Haushaltsbefragung zur Mobilität im Rahmen der MobilitätsWerkStadt 2025, online: <https://www.overath.de/mobilcharta5-haushaltsbefragung-bericht-phase1.pdf?forced=true>

Combelles, A.; Ebert, C. & Luena, P. (2020): Design Thinking, in: IEEE Software Volume 37, No. 2, March–April 2020, pp. 21–24, doi: 10.1109/MS.2019.2959328

Duijm, N. J. (2015): Recommendations on the use and design of risk matrices, in: Safety Science Volume 76, July 2015, pp. 21–31, doi: 10.1016/j.ssci.2015.02.014

Gibbons, S. (2021): Nielsen Norman Group: 5 Prioritization Methods in UX Roadmapping, online: <https://www.nngroup.com/articles/prioritization-methods/>

Henriksson, M. & Berg, J. (2020): How to use time-geographic travel diaries in mobility research. In: Büscher, M.; Freudendal-Pedersen, M.; Kesselring, S. & Kistrstensen, N. K. (Hg.): Handbook of Research Methods and Applications for Mobilities: Edward Elgar Publishing, pp. 74–83.

Meurer, J.; Stein, M. & Stevens, G. (2013). Living Labs zur Gestaltung innovativer Mobilitätskonzepte für ältere Menschen. In: Boll, S.; Maaß, S. & Malaka, R. (Hg): Workshopband Mensch & Computer 2013. München: Oldenburg Verlag, 2013, S. 95–102.

Stracke-Baumann, C. (2013): Zukunftswerkstatt als Methode in der Gemeinwesenarbeit. In: Stövesand, S.; Stoik, C. & Troxler, U. (Hg): Handbuch Gemeinwesenarbeit: Traditionen und Positionen, Konzepte und Methoden. Deutschland–Schweiz–Österreich: Verlag Barbara Budrich (Theorie, Forschung Praxis der Sozialen Arbeit, Band 4), S. 419–424.