

Mehr Mobilität in ländlichen Regionen

Ganzheitliche Mobilitäts- und Nahversorgungskonzepte zur Stärkung des regionalen ÖPNV

Ganzheitliche Mobilitätskonzepte, ländlicher Raum, Workshops, qualitative Erhebung, iMONA

Das Forschungsvorhaben iMONA (intelligente Mobilität und Nahversorgung) fokussiert sich auf die Entwicklung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für ländliche Regionen, Gemäß dem Bottom-up-Prinzip werden neue Mobilitäts- und Nahversorgungsangebote von Bürgern und kommunalen Entscheidungsträgern gemeinsam in interaktiven Workshops gestaltet.

Stephanie Lelanz, Vanessa Knobloch

Das Forschungsvorhaben iMONA steht für intelligente Mobilität und Nahversorgung und ist ein vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördertes Projekt (Laufzeit: 2017 bis 2020), das gemeinsam vom Landratsamt Freyung-Grafenau und der Professur für Kommunikationswirtschaft der TU Dresden bearbeitet wird.

Der klassische ÖPNV im ländlichen Raum kann aufgrund wirtschaftlicher Restriktionen keinen so engmaschigen Takt anbieten wie im urbanen Umfeld. Vor allem jüngere Menschen ohne Führerschein, Mobilitätseingeschränkte und ältere Personen, die nicht mehr fahren können, sind von den Fahrplanzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abhängig. An dieser Stelle setzt iMONA an. Das übergeordnete Ziel des Projekts ist die Verknüpfung von (öffentlicher) Mobilität und Nahversorgung.

2020 soll es an zentralen Plätzen im Landkreis Freyung-Grafenau erste Mobilitäts- und Versorgungsstationen geben, die in einer ganzheitlichen Strategie eingebettet sind. Mit der konkreten Ausgestaltung der einzelnen Mobilitäts- und Nahversorgungsmöglichkeiten beschäftigen sich zurzeit verschiedene Teilprojekte. Zur Stärkung der öffentlichen Mobilität werden maßgeblich solche Lösungen entwickelt und erprobt, die eine Verbindung des öffentlichen Nahverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs erlauben. Neue Dienste werden gemäß dem Bottom-up-Prinzip mit der betroffenen lokalen Bevölkerung entwickelt.

Alle Lösungen werden unter dem Dach iMONA im Landratsamt gebündelt und eng mit den Angeboten der Mobilitätszentrale gekoppelt, sodass ein ganzheitliches Mobilitäts- und Nahversorgungskonzept entsteht.

Methode

Beim Teilprojekt *Gemeinde Haidmühle* werden verbalisierte Daten von Probanden in Workshops erfasst. Im Zuge einer qualitativen Erhebung werden in der Regel Beobachtungen oder Gruppendiskussionen durchgeführt sowie Interviewleitfäden erstellt. Hier liegt der Vorteil qualitativer Forschung: Das Vorgehen ist offener, sodass neue und bisher unbekannte Aspekte aufgedeckt und diskutiert werden können. Zwar ist die qualitative Datenerhebung und -analyse deutlich zeitaufwändiger, jedoch wiegt die Tiefe der gewonnenen Informationen diesen Nachteil wieder auf. ([1] S. 599f, [2] S. 100f)

Beermann et al. ([3] S. 7) sehen in Workshops ein effizientes Mittel, um Neues zu schaffen. Fragen zu einem spezifischen Thema können wesentlich tiefgreifender und umfassender beantwortet werden als in quantitativen Erhebungen. Die Teilnehmer sind immer auch selbst von der besprochenen Thematik betroffen bzw. Spezialisten auf diesem Gebiet. Folglich empfiehlt sich dieses Format für frühe Phasen eines Projekts. Mithilfe der Interaktion unter den Beteiligten wird eine Lösung gefunden, die auf verschiedenen Meinungen beruht.

Diesen Ansätzen folgend entwickelten die Workshopteilnehmer neue Lösungen zur Verbesserung der aktuellen Mobilitäts- und Nahversorgungssituation.

Die Probandenakquise erfolgte hauptsächlich über analoge Medien. Im Gemeindeblatt erschien eine Anzeige mit dem Aufruf zur Teilnahme. Zudem gab es Aushänge in Supermärkten und weiteren wichtigen Daseinsvorsorgeeinrichtungen. Potenzielle Multiplikatoren sowie die Bürgermeisterin und der Verwaltungschef der Gemeinde wurden persönlich eingeladen.

HINTERGRUND

Die TU Dresden, Professur für Kommunikationswirtschaft, übernimmt im Projekt iMONA die wissenschaftliche Begleitung. Dabei kombiniert das Forscherteam lokale qualitative Experimente mit deutschlandweiten quantitativen Studien, um allgemeine Handlungsempfehlungen ableiten und tragfähige Geschäftsmodelle formulieren zu können.

Der Workshop wurde von einer Projektmitarbeiterin geleitet. Eine weitere Mitarbeiterin fungierte als Protokollantin. Sie erfasste alle besprochenen Fragen und Antworten sowie die non-verbale Kommunikation. Auf Video- und Tonaufzeichnungen wurde aufgrund von Datenschutzrestriktionen verzichtet. Um die Beeinflussung durch die Workshopleitung zu vermeiden (interviewer-related-error), war diese dazu angehalten, möglichst neutral auf Fragen zu antworten und die Diskussion weder zu steuern noch auf ein bestimmtes Ergebnis hinzuwirken ([1] S. 362).

Die Durchführung erfolgte in den Ortschaften Haidmühle und Bischofsreut. Da Gemeindesäle in beiden Orten fehlen, wurden Pfarrsäle als geeignete Räumlichkeit bestimmt. Beide Räume boten für bis zu 20 Teilnehmer ausreichend Platz. Die Bürger der Gemeinde haben bisher nicht an solchen Formaten teilgenommen, weshalb anstelle des Begriffs Workshop die Bezeichnung Bürgerdialog verwendet wurde.

Der Workshop war auf zwei Zeitstunden ausgelegt. Nach der Begrüßung durch das Projektteam und dessen Vorstellung wurden den Teilnehmern der Zweck sowie das geplante Vorgehen erläutert. Zur Visualisierung der Fragen und Antworten wurden Pinnwände, Flipchart-Bögen sowie verschiedenfarbige Karten und Stifte genutzt. Der Ablauf des Workshops orientierte sich an der Methode des Design Thinking, das mithilfe gezielter Fragen Vorwissen aktiviert sowie das kreative Denken und Problemlösen fördert ([4] S. 26 f).

Ziel der ersten Beteiligungsrunde war die Bestandsaufnahme in den Bereichen ÖPNV und Mobilität. Um allen Teilnehmern die Möglichkeit zu geben, zu Wort zu kommen, wurde das Plenum in Kleingruppen aufgeteilt. Zur Orientierung bekam jede Kleingruppe die Leitfragen (Bild 1) in Papierform sowie ausreichend Schreib- und Visualisierungsmaterial.

Im Anschluss an die Kleingruppendiskussion fasste die Workshopleitung alle gesammelten Ergebnisse zusammen und gab nochmals Raum für Ergänzungen und Nachfragen. Danach wurden die Leitfragen der zweiten Beteiligungsrunde erklärt. Dabei ging es darum, den Bogen von den Herausforderungen der Bürger zu potenziellen Lösungen zu spannen. Die Kleingruppen hatten erneut Zeit, mithilfe der vorformulierten Fragen zu diskutieren (Bild 2).

Der Workshop am zweiten Tag war wie die vorherige Veranstaltung geplant. Aufgrund der geringeren Gruppengröße wurde das ursprüngliche Konzept jedoch in eine leitfadengestützte Gruppendiskussion umgewandelt. Die Fragen waren identisch zum Bürgerdialog am Vortag.

Ergebnisse

Insgesamt besuchten 18 Interessierte die Bürgerdialoge in Haidmühle und Bischofsreut. Zur Veranstaltung am ersten Tag in Haidmühle kamen zwölf Personen. Am Workshop in Bischofsreut nahmen sechs Personen teil, von denen zwei bereits am Vortag in Haidmühle anwesend waren.

Soziodemografische Daten der Probanden wurden nicht erhoben. Mithilfe der Teilnehmerlisten konnte jedoch die Geschlechteraufteilung bestimmt werden. 50 % der Beteiligten waren männlich und 50 % weiblich.

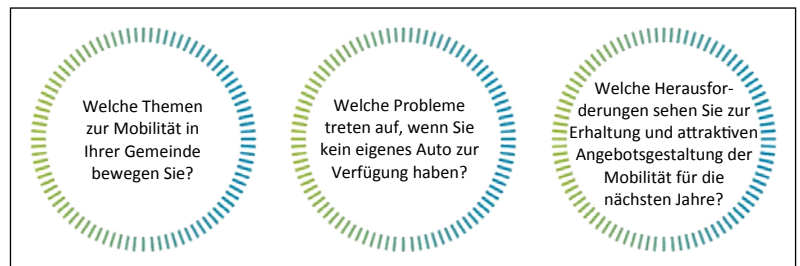


Bild 1: Leitfragen der ersten Beteiligungsrunde in Haidmühle und Bischofsreut



Bild 2: Leitfragen der zweiten Beteiligungsrunde in Haidmühle und Bischofsreut

Die verbalisierten Daten des Workshops wurden mithilfe einer abgewandelten Form der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. Nach Döring und Bortz ([1] S. 542) ermöglicht die qualitative Inhaltsanalyse eine datengesteuert-induktive Auswertung erhobener Daten. Das Datenmaterial wurde schrittweise auf manifeste Hauptinhalte reduziert. Im Anschluss erfolgte die Identifikation und Zusammenfassung inhaltstragender Aussagen (Paraphrasierung). Im nächsten Schritt war eine Generalisierung der Aussagen notwendig. Inhaltlich nicht relevante oder bedeutungsgleiche Daten wurden gestrichen (Reduktion). ([1] S. 542f)

Anders als in der klassischen qualitativen Inhaltsanalyse ist es jedoch nicht möglich, absolute oder relative Häufigkeiten der gebildeten Kategorien zu ermitteln. Das gewählte Format lässt jedoch über die Zustimmung- und Ablehnungsreaktionen ein Ranking der bedeutendsten Aussagen zu.

Bei der Auswertung der Daten beider Tage kristallisierten sich innerhalb der ersten Beteiligungsrunde drei Schwerpunktthemen heraus.

Fehlende Informationen

Immer wieder fiel der Fokus der Gespräche auf das Stichwort Informationen. Informationen sind als grundlegender Baustein eines Mobilitätsangebots eine Grundvoraussetzung. Jedoch wurde mehrfach betont, dass es an dieser Stelle Schwächen gibt. Unzureichende Kennzeichnungen der Busse führen zu Negativerfahrungen. Zudem fehlt teilweise die Verknüpfung der einzelnen Linien bei der Verbindungssuche.

Es stellte sich außerdem heraus, dass Personen, die bereits in Kontakt mit der Mobilitätszentrale waren, sehr gute Erfahrungen mit dieser gemacht haben. Viele konnten mit dem angebotenen Service jedoch wenig anfangen, was auf mangelnde Informationen hindeutet.

Qualität des Verkehrsnetzes

Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Busverbindungen sowie deren Regelmäßigkeit wurden als unzurei-

Welche Themen zur Mobilität in Ihrer Gemeinde bewegen Sie?	Welche Probleme treten auf, wenn Sie kein eigenes Auto zur Verfügung haben?	Welche Herausforderungen sehen Sie zur Erhaltung und attraktiven Angebotsgestaltung der Mobilität der Gemeinde Haidmühle für die nächsten Jahre?
<ul style="list-style-type: none"> • Mitfahrbänke • Finanzieren eines E-Wald Autos (Kreis/Land) • Mama-Taxis • Was tun, wenn ich nicht mehr Auto fahren kann? • Rechtlicher Rahmen beim Fahren fremder Autos • Verlust weiterer Geschäfte • Regelmäßigkeit Freyung, Waldkirchen • Schülerbeförderung ab September 2018 • Probleme bei raus aus Haidmühle und zurück • Abstimmung der Reise/Verbindungen mit Zug → Bus nach Passau 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlen von Carsharing/E-Wald Auto • Auf andere angewiesen/abhängig sein • Zu wenig Verbindungen während und außerhalb der Schulzeiten (früher besser) • Fahrpläne schwer verständlich • Rufbus-System (Hin-/ Rückfahrt?) • Kein Handy-Netz (Ruf-Bus) • Barrierefreiheit von Reisebussen • Hohe Kosten • Viele Tickets für eine Fahrt • Ohne Auto ist soziale Infrastruktur nicht erreichbar (Kindergarten, Arzt, Schule) 	<ul style="list-style-type: none"> • Busabfahrten/Regelmäßigkeit & Sinnhaftigkeit • Effizientere Information der Bürger zu Fahrgelegenheiten • Bezahlbare Tickets • „Rundverkehr“ pro Stunde (evtl. kleinere Busse) • Rufbussystem ausbauen • Gegen Luftverschmutzung → ÖPNV für alle kostenlos • Möglichst alle Bürger ansprechen • Es müssen große Distanzen überwunden werden • Umfassende Öffentlichkeitsarbeit

Tabelle 1: Relevante Antworten der ersten Beteiligungsrunde

Was würden Sie außer dem eigenen Fahrzeug oder Linienbus nutzen?	Auf welche Stärken können wir bauen?	Wo würden Sie mitmachen?
<ul style="list-style-type: none"> • E-Wald/E-Auto • E-Bike • (Privates) Carsharing • Taxi • Mitfahren bei Freunden und Verwandten • Fahrgemeinschaften • Nachbarschaftshilfe • Private Vermietung des eigenen Pkws • Gemeindeübergreifende WhatsApp-Gruppe 	<ul style="list-style-type: none"> • Persönliche Verbundenheit im Ort • Gemeinderat • Nachbarschaftshilfe • iMONA-Projekt • „Wir fahren miteinander.“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing • Infotafel • Fahrgemeinschaft (mit Verwandten und Freunden) • (WhatsApp-)Gruppe für Nachbarschaftsprojekte • Nachbarschaftshilfe • Zentrale Koordination von Nachbarschaftshilfe und Fahrgemeinschaften

Tabelle 2: Relevante Antworten der zweiten Beteiligungsrunde

chend dargestellt. Eine attraktive Angebotsgestaltung gibt es aktuell nicht. Das Sicherheitsgefühl, dass der Bus wirklich kommt, ist wenig ausgeprägt.

Fehlende Alternativen

Es bestehen kaum Alternativen zum ÖPNV-Angebot. Einwohner sind auf das eigene Fahrzeug sowie situative Mitfahrgelegenheiten im Bekannten- und Familienkreis angewiesen. Auch das eigene Rad ist bei langen Strecken in der Gemeinde sowie im Landkreis keine Lösung.

Einig waren sich die Teilnehmer in der ersten Diskussionsrunde vor allem bei einem Thema: Es muss das umgesetzt werden, was den meisten Konsens bringt. Nur so ist ein sichtbarer Zuspruch zu erwarten.

Tabelle 1 zeigt die relevanten Antworten der ersten Beteiligungsrunde.

In der zweiten Runde sollten auf Grundlage der zuvor angesprochenen Herausforderungen Lösungsansätze entwickelt werden. Mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse wurden drei Hauptansätze identifiziert.

E-Bike/E-Carsharing

Rasch fielen den Bürgern Mobilitätsformen wie E-Bike oder (E-)Carsharing ein. Über diese Alternativen verfügt die Gemeinde zurzeit noch nicht (mit Ausnahme eines E-Bike-Verleihs im Ort Haidmühle). Dennoch waren An-

bieter wie E-Wald bekannt und stießen auf Interesse. Zudem sind drei Ladesäulen im Ortskern von Haidmühle zum Laden von Elektrofahrzeugen vorhanden. Die Möglichkeit, dort auch E-Bikes zu laden, besteht jedoch nicht.

Mitfahrgelegenheiten - Suche-Biete-Plattform

Einen großen Anteil nahmen Gespräche über (situative) Mitfahrgelegenheiten in Anspruch. Im Bekannten- und Freundeskreis ist das bereits üblich.

In diesem Kontext wurde zudem der Wunsch geäußert, ähnlich einem Suche-Biete-System Fahrtwünsche und -angebote zu veröffentlichen. Die Idee basiert auf Abreißzetteln in der Gemeinde Neureichenau. Ob es sich dabei um eine analoge oder digitale Lösung handeln soll, wurde ebenso besprochen. Während ein Teil der Diskutanten die Meinung vertrat, dass analoge Lösungen nicht mehr zeitgemäß sind, kamen auch Anregungen auf, dass vor allem für ältere Bewohner der Gemeinde analoge Angebote unbedingt existieren müssen. Vorstellbar ist auch eine Infosäule, auf der die Daten über ein Tablet abrufbar sind.

Mitfahrbank

Die durch die Teilnehmer selbst benannte Mitfahrbank erfuhr wenig Akzeptanz. Zu dieser Mobilitätsalternative

ist eine eher negative Einstellung vorhanden. Ängste, nicht mitgenommen zu werden oder bei Fremden ins Auto zu steigen bzw. diese mitzunehmen, sind hoch ausgeprägt. Auch die Frage nach der ungeklärten Rückfahrt tat sich auf. Die strengen Wintermonate lassen diese Idee noch unattraktiver erscheinen.

Tabelle 2 stellt die relevanten Antworten der zweiten Beteiligungsrunde dar.

Die klassischen Gütekriterien Reliabilität, Validität und Objektivität der quantitativen Forschung eignen sich laut Mayring ([5] S. 140) und Lamnek ([6] S. 131) nicht für qualitative Forschung. Nach Döring und Bortz ([1] S. 107f) sind verbindliche Qualitätsmerkmale, mithilfe derer die intersubjektive Nachvollziehbarkeit gesichert ist, notwendig. Lincoln & Guba ([7] S. 289, [1] S. 107ff) haben unter dem übergeordneten Aspekt Glaubwürdigkeit vier Gütekriterien entwickelt, die in der Auswertung der hier erhobenen Daten Berücksichtigung finden. Die Resultate des Teilprojekts *Gemeinde Haidmühle* sind vertrauenswürdig, da verschiedene Informationen aus unterschiedlichen Erhebungen und Expertengesprächen mit den Ergebnissen der Workshops kombiniert und die Interpretationen anhand der Rohdaten überprüft wurden. Durch den gefundenen Konsens am Ende der Veranstaltung konnte das Ergebnis mit den Teilnehmern validiert werden. Übertragbar sind die Ergebnisse aufgrund der kleinen Zufallsstichprobe nur bedingt. Der Forschungsprozess wurde nachvollziehbar gestaltet. Weitere Experten haben das Konzept mit der Workshopleitung erörtert und verfeinert. Das Kriterium der Zuverlässigkeit ist damit erfüllt. Die Lösungen wurden von den Probanden diskutiert. Zudem war ausreichend Raum für Fragen geboten. Die Workshopleitung hat wertende Aussagen vermieden. Die Ergebnisse können damit bestätigt werden. ([1] S. 108f)

Kritische Würdigung

Die Teilnehmer der Workshops spiegeln nicht die Grundgesamtheit der Einwohner der Gemeinde Haidmühle wider. Damit ist die Studie als nicht-repräsentativ anzusehen. Da für kleine qualitative Erhebungen das Merkmal jedoch nicht zwangsläufig erfüllt sein muss ([1] S. 297), spricht dieses fehlende Kriterium nicht gegen die Qualität der erhobenen Ergebnisse. Dennoch sollte an dieser Stelle angemerkt werden, dass überwiegend Senioren und Seniorinnen an den Workshops teilgenommen haben. Sie bildeten mit ihren Antworten ihre eigene Lebenswirklichkeit und wahrgenommenen Herausforderungen im Alltag ab. Lösungsvorschläge basierten vor allem auf nachbarschaftlicher Hilfe. Unbekanntes wurde skeptisch gesehen oder gänzlich abgelehnt. Es muss kritisch hinterfragt werden, ob Personen jüngeren Alters diese Einstellung ebenso teilen.

Auf die größte Annahme stieß die von den Probanden genannte Suche-Biete-Plattform, die sowohl analog als auch digital umgesetzt werden soll. Zunächst unterscheidet sich diese Idee nicht von einer Mitfahrzentrale, somit ist im Kontext bestehender Mobilitätslösungen keine Innovation entwickelt worden. Jedoch gibt es in der Gemeinde aktuell keine Angebote dieser Art. Die Bürger wünschen sich eine individuell auf ihre Bedürfnisse angepasste Variante, die die Nachbarschaftshilfe (auch im Hinblick auf die Mitnahme von Gütern des täg-

lichen Bedarfs) optimiert und professionalisiert. Insofern kann für die Gemeinde Haidmühle durchaus von einer Neuheit gesprochen werden. Im zweiten Workshop in Bischofsreut übernahm die Workshopleitung die Visualisierung der Antworten. Dadurch ist ein interview-related-error nicht auszuschließen.

Um aus den Ergebnissen eine tragfähige und akzeptierte Lösung zu entwickeln, sind zum einen eine gemeindeweite quantitative Befragung und zum anderen weitere Workshops zur Ausgestaltung des Angebots notwendig. ■

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Döring, N./Bortz, J. (2016): *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften*, 5. Aufl., Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg.
- [2] Mayer H. (2008): *Interview und schriftliche Befragung*, 4. Aufl., Oldenburger Wissenschaftsverlag, München.
- [3] Beermann, S./Schubach, M./Augart, E. (2013): *Workshops – Vorbereiten, durchführen, nachbereiten*, Haufe Verlag, Freiburg.
- [4] Erbdinger, J./Ramge T. (2013): *Durch die Decke denken – Design Thinking in der Praxis*, Redline Verlag, München.
- [5] Mayring, P. (2016): *Einführung in die qualitative Sozialforschung*, 6. Aufl., Beltz Verlag, Weinheim, Basel.
- [6] Lamnek, S. (2010): *Qualitative Sozialforschung*, 5. Aufl., Beltz Verlag, Weinheim, Basel.
- [7] Lincoln, Y./Guba, E. (1985): *Naturalistic Inquiry*, SAGE Publications, Newbury Park.



Stephanie Lelanz

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Wissenschaftliche Projektleiterin iMONA, Professur für Kommunikationswirtschaft, Institut für Wirtschaft und Verkehr, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Technische Universität Dresden
stephanie.lelanz@tu-dresden.de



Vanessa Knobloch

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Projektmitarbeiterin iMONA, Professur für Kommunikationswirtschaft, Institut für Wirtschaft und Verkehr, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Technische Universität Dresden
vanessa.knobloch@tu-dresden.de