



Who are the key stakeholders in mobility hub projects and what methods can facilitate the participatory process

At the TUM School of Management at the Technical University of Munich.

Chair Professorship for Innovation Research
Prof. Dr Sebastian Pfotenhauer
Department of Science, Technology and Society (STS)
Arcisstr. 21
80333 München

Submitted by Alexander Preis
Matriculation number: 03720352
Study program: M.Sc. in Management and Technology

Advisor Dr.-Ing. David Telmo Duran Rodas
Chair of Urban Structure and Transport Planning

Date of submission 21.07.2023

EXPOSÉ - MASTER'S THESIS

Study program: M. Sc. Management and Technology

for Alexander Preis (Matr.-Nr. 03720352)

Timeframe: 22.09.2022 – 21.07.2023

Working title: **Who Are the Key Stakeholders in Mobility Hub Projects and What Methods Can Be Used to Facilitate the Participatory Process**

Insights from European Municipalities and Project Consortia

Background:

In the context of the European Union, urban residents make up more than 70% of the population (Conticelli, et al., 2021). The continual growth of the world's population, its trend towards urban living, and the widespread usage of private vehicles have intensified traffic congestion. At present, automobile-generated emissions constitute approximately 12% of Europe's total CO₂ output, a primary contributor to global warming (European Commission, 2023). Moreover, the economic fallout from traffic congestion, manifesting as efficiency losses within the production system, is estimated to equate to roughly 1% of the EU's annual GDP (Christidis & Rivas, 2012).

To counteract these issues, a global consensus has been reached on the need to transition towards more sustainable and inclusive means of transport (Conticelli, et al., 2021). The United Nations New Urban Agenda (2017), for instance, calls for an emphasis on public, shared, and active modes of transport to alleviate congestion and pollution and to enhance efficiency, connectivity, accessibility, health, and quality of life. Researchers, project developers, government entities, transport providers, and other professionals across the globe have endorsed the deployment of mobility hubs as a prospective resolution to enhance transport systems by fostering intermodality (Anderson, et al., 2017; Bell, 2019; Tran & Draeger, 2021; Weustenenk & Mingardo, 2023).

Despite their growing popularity, our understanding of mobility hubs is still nascent (Weustenenk & Mingardo, 2023). Arnold, et al. (2023) published a review of mobility hub literature and projects in which they, inter alia, proposed a future research agenda. They identified that "an examination of the various stakeholders who are interested in investing in MH [mobility hub] development and operation is required. It is this variety of MHs and associated organisations, both public and private, that lends itself to further investigation.

Specifically, this would include organisational interaction in the context of urban transport" (Arnold, et al., 2023, p. 866). Calleo, et al. (2023) identified in their bibliometric analysis of scientific literature in transport planning that many studies published in recent years highlight the significance of structured participatory planning, including a thought-through selection of stakeholders and methods to engage these.

Goals:

The aim of this thesis is to address this research gap by identifying key stakeholders in the planning and deployment of mobility hubs and methods to engage these in a participatory process. Based on first-hand insights from initial conversations with transport planning practitioners, many municipalities do not yet have a fixed strategy for conducting the participatory process in the planning and deployment of mobility hubs. Hence, this offers an opportunity to contribute to the academic world and provide current and future transportation planners with a practical knowledge set to conduct coherent planning activities. To pursue this intention, the following research questions (RQ) are defined:

Main RQ: *Who are the key stakeholders in mobility hub planning and deployment, and what methods can be used to facilitate the participatory process?*

RQ 1.1: *Who are the key stakeholders involved in the planning and deployment of mobility hubs, and what role do they usually play in the process?*

RQ 1.2: *What methodologies and tools have been used to facilitate stakeholder participation in the planning and deployment of mobility hubs?*

RQ 1.3: *What are good practices from examples of participation processes in past mobility hub projects?*

Methodology:

The thesis will follow a qualitative, exploratory research design guided by open research questions. The following elements will be part of the research design:

- Literature review examining stakeholder participation in transport planning and available mobility-hub-specific journal articles, conference proceedings, and project documentation.
- Qualitative semi-structured expert interviews following a purposive sampling of elite informants from municipal administrations, public transport providers, and project consortia who have gained first-hand experience with mobility hub projects.
- The gathered qualitative data will be analysed following a reflexive thematic analysis approach proposed by Braun & Clarke (2006; 2021).

Supervision:

The candidate will present to his supervisor Dr.-Ing. David Telmo Duran Rodas a draft of the structure for his master thesis. Other supervision meetings will be planned with the candidate when necessary. The Chair of Urban Structure and Transport Planning supports the candidate with the contact to relevant actors and or experts if needed. After two weeks of the submission of his thesis, the candidate must defend it by means of a presentation (20 minutes) and the following discussion. The results are responsibility of the author. The Chair does not take responsibility for those results.

Dr.-Ing. David Telmo Duran Rodas

Dr.-Ing. Benjamin Büttner

Abstract

Urbanization has intensified traffic congestion in the European Union. Vehicle emissions contribute to 12% of Europe's CO₂ output and congestion costs equate to approximately 1% of the EU's annual GDP. Sustainable transport options are needed to alleviate these issues. Mobility hubs, encouraging intermodality, have gained global endorsement. As topics such as "smart cities" and "mobility-as-a-service" gained traction, so did the importance of structured stakeholder engagement in transport planning. Research lacks consensus on the best approaches for stakeholder involvement in diverse transport projects, and new innovative concepts like mobility hubs induce further challenges to the identification of such. Recent studies have started exploring inter alia user attributes, specific needs, and ideal locations of the nascent research field of mobility hubs. This thesis addresses the research gap on stakeholder participation in mobility hub planning. To achieve this goal, the following open research question guided the study: "Who are the key stakeholders in mobility hub planning and deployment, and what methods can facilitate the participatory process?" (Main RQ).

The methodology used to address the research question consists of a multi-step exploratory qualitative study approach. Primary data was collected through in-depth expert interviews, which were analyzed using a reflexive thematic analysis. In addition, secondary data was compiled through a two-folded literature review. The literature on "stakeholder participation in transport planning" was approached narratively, on the other hand, the literature on "mobility hubs" was systematically reviewed. These methods collectively allowed for an in-depth exploration of stakeholder participation in mobility hub projects, including key stakeholder identification (RQ 1.1), method application (RQ 1.2), and best practices (RQ 1.3).

The research highlights the dynamic roles of stakeholders, emphasizing the importance of a multifaceted approach to stakeholder participation, advocating for a mix of methods, in the categories of information dissemination, stakeholder consultation, and active involvement. These findings provide a practical knowledge kit for planning the structured participatory process in mobility hub projects and extend the existing academic literature of the nascent field of mobility hubs, in particular contributing to filling the research gap addressed.

Keywords: mobility hubs; mobility stations; mobility points; stakeholder participation; stakeholder engagement; participatory process; participation cube; participation methods; stakeholder map; urban mobility; transport planning; transport projects; intermodal transport; intermodality; multimodal transport; sustainable transport; smart cities; mobility-as-a-service; expert interviews; thematic analysis; literature review.

Table of Contents

LIST OF FIGURES	VII
LIST OF TABLES	VIII
LIST OF ABBREVIATIONS.....	IX
LIST OF APPENDICES	IX
CHAPTER 1. INTRODUCTION	1
1.1 RESEARCH BACKGROUND AND MOTIVATION.....	1
1.2 PROBLEM STATEMENT AND RESEARCH RELEVANCE	2
1.3 RESEARCH GAP, RESEARCH CONTRIBUTION, AND RESEARCH QUESTIONS	3
1.4 THESIS OUTLINE.....	3
CHAPTER 2. THEORY	5
2.1 MOBILITY HUBS	5
2.1.1 Mobility hub definition and objectives.....	5
2.1.2 Mobility hubs typology	7
2.1.3 Mobility hubs in the context of transport planning.....	12
2.2 STAKEHOLDER PARTICIPATION IN TRANSPORT PLANNING	14
2.2.1 Contextualizing stakeholder participation in transport planning	14
2.2.2 Insights into the objectives of involvement of diverse stakeholders in transport planning.....	18
CHAPTER 3. METHODOLOGY	21
3.1 RESEARCH SETTING AND APPROACH	21
3.2 RESEARCH METHODOLOGY OVERVIEW.....	21
3.3 DATA COLLECTION AND DATA ANALYSIS STRATEGY	23
3.3.1 Primary data collection – In-depth interviews.....	23
3.3.2 Primary data analysis – reflexive thematic analysis	24
3.3.3 Secondary data collection and analysis – Literature review	25
CHAPTER 4. RESULTS	29
4.1 KEY STAKEHOLDERS IN MOBILITY HUB PLANNING	29
4.1.1 Key stakeholders: Insights from academic literature.....	29
4.1.2 Key stakeholders: Insights from expert interviews.....	30
4.2 PARTICIPATORY METHODS FOR MOBILITY HUB PLANNING	33
4.2.1 Participatory methods: Insights from academic literature	33
4.2.2 Participatory methods: Insights from expert interviews	36
4.3 MATCHING STAKEHOLDERS AND METHODS IN PARTICIPATORY PROCESSES FOR MOBILITY HUB PLANNING.....	38
4.3.1 Matching stakeholders and methods: Insights from academic literature	38
4.3.2 Matching stakeholders and methods: Insights from expert interviews	40
4.3.2.1 Insights into the participation process of Citizens.....	40
4.3.2.2 Insights into the participation process of Local Initiatives and Organizations.....	42
4.3.2.3 Insights into the participation process of Shared Mobility Provider	43
4.3.2.4 Insights into the participation process of Local Businesses and Companies.....	45
4.3.2.5 Insights into the participation process of Universities and Research Institutions	47
4.3.2.6 Insights into the participation process of Mobility Associations	48
4.3.2.7 Insights into the participation process of Electricity Distributors	49
4.3.2.8 Insights into the participation process of External Political Actors	50
4.3.2.9 Insights into the process of Municipalities as external and internal stakeholders	51
4.3.2.10 Insights into the process of Public Transport Operators as external and internal stakeholders.....	52
4.3.2.11 Insights into the process Project Consortia as external and internal stakeholders.....	53
4.3.2.12 Insights into the participation process of Other Stakeholders	55
CHAPTER 5: DISCUSSION	56
5.1 DISCUSSION OF RESULTS	56
5.2 LIMITATIONS AND FUTURE RESEARCH SUGGESTIONS	61

CHAPTER 6: CONCLUSION	64
REFERENCES	66
APPENDICES	72
APPENDIX A – INTERVIEW GUIDE FOR EXPERT INTERVIEWS	72
A.1: Table overview of interview participants	72
A.2: Semi-structured interview guideline.....	72
A.2.1: Interview Guideline in English	74
A.2.2: Interview Guideline in German.....	74
A.3: Table for structured note taking for semi-structured interviews.....	77
APPENDIX B – KEYWORDS FOR LITERATURE REVIEW	78
B.1: Table with keywords for narrative literature review “stakeholder participation in transport planning”	78
B.2: Table with keywords for systematic literature review “mobility hubs”.....	78
APPENDIX C - INSIGHTS FROM EXPERT INTERVIEWS REGARDING PARTICIPATORY METHODS	80
C.1: List of identified participation methods through thematic analysis sorted by expert.....	80
APPENDIX D - INTERVIEW TRANSCRIPTS	83
D.1: Interview with Expert 1&2 representing Public Transport Provider A	83
D.2: Interview with Expert 3 representing Municipality B	83
D.3: Interview with Expert 4 representing Municipality C	83
D.4: Interview with Expert 5 representing Municipality D	83
D.5: Interview with Expert 6 representing Non-profit advisory for municipality E.....	83
D.6: Interview with Expert 7 representing Project Consortium H.....	83
D.7: Interview with Expert 8 representing Project Consortium I	83
D.8: Interview with Expert 9 representing Project Consortium A.....	83

List of Figures

Figure 1: Methodology Overview 22

List of Tables

Table 1: Overview of mobility hub typologies adapted from (Weustenenk & Mingardo, 2023).....	11
Table 2: Used academic search systems (adapted from Mengist, Soromessa, & Legese, 2021)	26
Table 3: Overview of stakeholders mentioned by interviewed experts.....	32
Table 4: Overview of stakeholder importance in participatory process ranking by subset of interviewed experts	33
Table 5: Matching main stakeholders and suggested engagement tools in the process of transport planning (adapted from Le Pira et al., 2020, p. 2393).....	38

List of Abbreviations

APA	American Psychological Association
B2C	Business-to-Consumer (B2C)
CO2	Carbon dioxide
EU	European Union
GIS	Geographic information system
ICE	Internal combustion engine
IAP2	International Association for Public Participation
MH	Mobility hub
NGOs	Non-governmental organizations
P2P	Peer-to-peer
RQs	Research questions
SNIP	Source Normalised Impact per Paper

List of Appendices

APPENDICES	72
APPENDIX A – INTERVIEW GUIDE FOR EXPERT INTERVIEWS	72
A.1: Table overview of interview participants	72
A.2: Semi-structured interview guideline	72
A.2.1: Interview Guideline in English	74
A.2.2: Interview Guideline in German	74
A.3: Table for structured note taking for semi-structured interviews	77
APPENDIX B – KEYWORDS FOR LITERATURE REVIEW	78
B.1: Table with keywords for narrative literature review “stakeholder participation in transport planning”	78
B.2: Table with keywords for systematic literature review “mobility hubs”	78
APPENDIX C - INSIGHTS FROM EXPERT INTERVIEWS REGARDING PARTICIPATORY METHODS.....	80
C.1: List of identified participation methods through thematic analysis sorted by expert.....	80
APPENDIX D - INTERVIEW TRANSCRIPTS.....	83
D.1: Interview with Expert 1&2 representing Public Transport Provider A	83
D.2: Interview with Expert 3 representing Municipality B	83
D.3: Interview with Expert 4 representing Municipality C	83
D.4: Interview with Expert 5 representing Municipality D	83
D.5: Interview with Expert 6 representing Non-profit advisory for municipality E.....	83
D.6: Interview with Expert 7 representing Project Consortium H.....	83
D.7: Interview with Expert 8 representing Project Consortium I	83
D.8: Interview with Expert 9 representing Project Consortium A.....	83

Chapter 1. Introduction

This chapter will provide the reader with background information on the topic of mobility hubs (MHs) and the academic debate around stakeholder participation in transport planning, including the general objective of both. The identified research gap will be discussed, and the main research question will be presented, including three sub-questions addressing the latter. Furthermore, the objective and outline of the thesis will be described briefly.

1.1 Research background and motivation

In the context of the European Union (EU), urban residents make up more than 70% of the population (Conticelli, Gobbi, Saavedra Rosas, & Tondelli, 2021). The world's population's continual growth, its urban living trend, and the widespread usage of private vehicles have intensified traffic congestion. At present, automobile-generated emissions constitute approximately 12% of Europe's total CO₂ output, a primary contributor to global warming (European Commission, 2023). Moreover, the economic fallout from traffic congestion, manifesting as efficiency losses within the productive system, is estimated to equate to roughly 1% of the EU's annual GDP (Christidis & Rivas, 2012).

To counteract these issues, a global consensus has been reached on the need to transition towards more sustainable and inclusive means of transport (Conticelli, et al., 2021). For instance, the United Nations New Urban Agenda (2017) calls for an emphasis on public, shared, and active modes of transport to alleviate congestion and pollution and enhance efficiency, connectivity, accessibility, health, and quality of life. Researchers, project developers, government entities, transport providers, and other professionals across the globe have endorsed the deployment of MHs as a prospective resolution to enhance transport systems by fostering intermodality (Anderson, Blanchard, Cheah, & Levitt, 2017; Tran & Draeger, 2021; Weustenenk & Mingardo, 2023).

Concerning the aforementioned, discussions about new technologies and concepts such as "smart cities" and "mobility-as-a-service" increased in prominence during 2018 and 2019 (Calleo, Giuffrida, & Pilla, 2023). Concurrently, this period also saw "stakeholder engagement" and "collaboration" recognized as outstanding topics in transport planning, thereby emphasizing the identification and role of key stakeholders and methods to facilitate the participatory process of such. Furthermore, Calleo, et al. (2023) identified in their bibliometric analysis of scientific literature in transport planning that many studies published in recent years

highlight the significance of structured participatory planning for impactful transport planning projects.

1.2 Problem Statement and research relevance

Numerous authors have investigated the topic of stakeholder engagement in the context of transportation planning, proposing various methods to encourage stakeholder participation (Calleo, et al., 2023). However, the bibliometric analysis of Calleo, et al. (2023), for instance, could not identify a consensus on the best methods or frameworks for stakeholder involvement that could be applied to the various project cases in the field of transport planning. They also noted that future challenges, which a new concept such as MHs would prospectively entail, could potentially impact their selection, targeted stakeholder sample, and the interpretation of responses. The study further emphasizes the value of application-specific stakeholder mapping by stating: “For future works, a network of stakeholders could be extracted for each reference topic in order to have a draft list - avoiding time-consuming” (Calleo, et al., 2023, p. 645).

Despite the growing popularity of MHs as a prospective approach to enhance intermodality, thereby tackling critical aspects in transport planning, as mentioned beforehand, our understanding of them is still nascent (Weustenenk & Mingardo, 2023). Recent studies have begun to shed light on this area, with some researchers investigating the attributes of MH users (Bösehans, Bell, Thorpe, Liao, Homem de Almeida Correia, & Dissanayake, 2021) and their specific requirements (Bell, 2019; Tran & Draeger, 2021). Others have delved into determining the ideal locations for these hubs (Blad, de Almeida Correia, van Nes, & Annema, 2022). Rongen, Tillema, Arts, Alonso-González, & Witte (2022) have further expanded this body of knowledge by exploring the concept of MHs within the historical policy context of the Netherlands and Weustenenk & Mingardo (2023) by proposing a typology of MHs.

The identified research gap addressed in this thesis concerns the case-specific stakeholder participation process for MH planning, particularly identifying key stakeholders for MH projects and what methods can be used to facilitate the participatory process. Arnold, Frost, Timmis, Dale, & Ison (2023) recently published a review of MH literature and projects in which they, inter alia, proposed a future research agenda highlighting the significance of this research gap. They identified that "an examination of the various stakeholders interested in investing in MH [MH] development and operation is required. It is this variety of MHs and associated organisations, both public and private, that lends itself to further investigation.

Specifically, this would include “organisational interaction in the context of urban transport” (Arnold, et al., 2023, p. 866).

1.3 Research gap, research contribution, and research questions

By following the argumentative line of this introductory chapter, it gets evident that the described research gap has theoretical implications for researchers in the field of transport planning as well as practical implications for transport planners facing the challenge of facilitating the participatory process in MH projects (Arnold, et al., 2023; Calleo, et al., 2023; Weustenenk & Mingardo, 2023).

This thesis aims to address this research gap by identifying key stakeholders in the planning and deployment of MHs and methods to engage these in a participatory process. Hence, this thesis will contribute to the academic world and provide current and future transportation planners with a practical knowledge set for coherent participatory planning activities. To pursue this intention, the following research questions (RQs) are defined:

Main RQ: Who are the key stakeholders in MH planning and deployment, and what methods can facilitate the participatory process?

RQ 1.1: Who are the key stakeholders involved in the planning and deployment of MHs, and what role do they usually play in the process?

RQ 1.2: What methodologies and tools have been used to facilitate stakeholder participation in the planning and deployment of MHs?

RQ 1.3: What are good practices from examples of participation processes in past MH projects?

1.4 Thesis Outline

In Chapter 1, the introduction, we set the stage with the research background and motivation represented by the need to transition towards more sustainable and inclusive means of transport. We defined the problem statement and the relevance of the study evolving around the nascent topic of MHs, accompanied by the need for identifying key stakeholders and determining methods to facilitate a participatory process customized to the unique needs of MH planning. We identified a research gap in the aforementioned area and presented the guiding research questions aiming at addressing this research gap.

Chapter 2 will provide the theoretical background to better understand the nascent concept of MHs, conceptualize MHs in the realm of transport planning literature, and provide background knowledge regarding the overarching topic of stakeholder participation in transport planning. Furthermore, the objectives of the involvement of diverse stakeholders in transport planning will be discussed, adding to the perception of the relevance of this study.

The methodology followed in the thesis will be described in Chapter 3. It incorporates in-depth expert interviews as primary data sources analysed following a reflexive thematic analysis. The secondary data source is a two-folded literature review focusing on MHs and stakeholder participation in transport planning. The research strategy executed will be of exploratory nature, given the nascent nature of MHs and the uncertainties of a tailored participatory process in the context. The data gathered in the overarching field of transport planning was included to analyse for transferable insights and to get an overall better understanding of the context.

In Chapter 4, the results following the methodological approach will be presented. An overview of stakeholders in the planning of MHs based on the analysis of expert interviews and literature review will be provided. Similarly, the primary and secondary data sources will be analysed to shed light on the methods, approaches, and tools applicable to the participatory process of MH planning. Concluding the results, a matching of stakeholders and methodologies will be presented, accompanied by good practices of participatory planning identified. Evidently, this chapter follows the structure of the research questions facilitating the discussion of the main research question.

The discussion in Chapter 5 will delve into the implications of our findings on both theoretical and practical levels, recognizing limitations and suggesting directions for future research. This chapter will focus on the contributions made by the study in regard to the main research question, aiming at addressing the beforehand defined research gap.

Finally, chapter 6 will conclude the thesis by summarizing the discourse on stakeholder participation in MH planning.

Chapter 2. Theory

This chapter introduces important concepts, theories, and frameworks that underline the discourse surrounding MHs and the role of stakeholder participation in such transport planning processes. It aims to foster an understanding of the multifaceted nature of this topic, allowing the reader to grasp the circumstances of stakeholder engagement in the context of transport planning. The structure of the chapter aligns with this purpose, progressing from a general examination of MHs to an analysis of stakeholder participation in the overarching topic of transport planning, thereby establishing a theoretical foundation for the study.

In section 2.1, we explore the concept of MHs. The aim is to establish a comprehensive understanding of what MHs are alongside their core objectives. This section will set the foundation by providing the literature analysis identified definitions of MHs and their inherent purpose. Following this, a typology of MHs will be introduced, exploring the diverse types of hubs that exist, differentiation factors, and the contextualization of planning them in different clusters of cities. To conclude this section, MHs will be positioned within the wider transport planning discourse, outlining their role and influence in shaping transport policies and practices.

Section 2.2 sets the focus on stakeholder participation in transport planning. We begin by contextualizing stakeholder participation within the sphere of transport planning, identifying its significance and the potential impact it can create in decision-making processes. Further, this section will offer insights into why it is important to involve a range of stakeholders in transport planning, examining the objectives and benefits of such engagements.

In essence, this chapter will provide a solid theoretical grounding, enabling an enhanced understanding of the concept of MHs and the key role of stakeholder participation in transport planning. It is expected to set the stage for the research discussion and analysis that follows.

2.1 Mobility Hubs

2.1.1 Mobility hub definition and objectives

MHs are a mechanism used by transport planners to promote intermodal behaviour, thus, aiding the move towards a more sustainable transport system (Arnold et al., 2023). Synonyms of MH include mobility station, mobility point, and intermodal transport hub. In MH project-related literature, branded names such as ‘eHUB’, ‘mo. hub’, and ‘smart hub’ can be found.

Roukouni, Junyent, Casanovas, & Correia (2023) identified 27 different definitions of MHs in scientific articles, reports, thesis, and conference presentations. While the concept of shared mobility might not be expressly prevalent in the hub definitions presented, it is recognised that within the array of definitions contained in this study, the phrase "mobility hubs" inherently denotes "shared mobility hubs." That is to say, hubs that incorporate at least a single mode of shared mobility. Upon comprehensive examination of all the definitions and considering the outcomes derived from a quantitative visualization technique (word cloud), they propose the subsequent definition for a shared MH:

A shared mobility hub is a place where different transport modes are integrated seamlessly, promoting efficient and sustainable urban mobility. Emphasis is given on shared mobility options such as bikes, scooters and cars. Connection with public transport (transit) is desirable but not necessary. The integration between mobility suppliers is important to provide a seamless, flexible connection at these transfer points. Ensuring an enjoyable experience for travelers is a crucial part of the hub concept as well, and therefore the hub should be considered not just as a transfer node but as a place where a variety of services come together, such as logistics services or restaurants. (Roukouni et al., 2023, p. 6).

Geurs, Münzel, Duran, Gkavra, Graf, Grigolon, Hansel, Kirchberger, Klementschtz, & Martinez Ramirez (2022) identified 29 different definitions of MHs found in a multi-lingual selection of literature. They condensed the information down to a more concise definition of MHs based on minimal requirements as to what constitutes such:

A mobility hub is a physical location where different shared transport options are offered at permanent, dedicated and well-visible locations and public or collective transport is available at walking distance. (Geurs et al., 2022, p. 10).

The initial emergence of MHs can be traced back to their implementation in the German city of Bremen, with the first physical hubs in the early 2000s (Arnold et al., 2023). Since then, a growing number of regions and municipalities across the European landscape, both urban and rural, have embarked on the journey of deploying MH networks (Rongen, et al., 2022).

As the concept began to be adopted and refined both within Germany and in global contexts, key features started to evolve (Arnold et al., 2023). These features were centred around sustainability principles and fostering integrated connectivity for various modes of transport (Arnold et al., 2023). The overarching objective is to gradually replace the reliance on internal combustion engine vehicles, in particular privately-owned ones, thereby reducing their prevalence on urban streets (Arnold et al., 2023). In addition, MHs can hold significant societal implications due to their potential to boost economic productivity and efficiency

(Arnold et al., 2023; Weustenenk & Mingardo, 2023). They enable each segment of a journey to be executed in the most economically advantageous way when taking the total cost of ownership of alternative modes into evaluation (Weustenenk & Mingardo, 2023).

Researchers, project developers, government entities, transport providers, and other professionals across the globe have endorsed the deployment of MHs as a prospective resolution to enhance urban transport systems (Anderson et al., 2017; Bell, 2019; Tran & Draeger, 2021; Weustenenk & Mingardo, 2023). MH infrastructure projects are also commonly tied to academic research endeavours, as affirmed by the recent studies from initiatives like ‘eHUBs’ (Bösehans et al., 2021; Coenegrachts et al., 2021), ‘SmartHubs’ (Geurs et al., 2022), and ‘Mo.Hub’ (Kammerhofer et al., 2022). However, the widespread adaptation of MHs remains in its early stage (Rongen et al., 2022). Recent academic discourse highlights the presence of diverse perspectives held by different stakeholders, contributing to an ongoing ambiguity surrounding MH implementation. Hence, despite its growing prominence, the term MH still lacks a universally accepted definition, and best practices in planning and deployment are lacking (Rongen et al., 2022).

2.1.2 Mobility hubs typology

Analyzing the typology of MHs, three major differentiation factors are prevalent: The location, the elements implemented, and the scale of a hub (Geurs et al., 2022; Roukouni et al., 2023; Weustenenk & Mingardo, 2023). Many aspects influence the decision criteria of MH planners on deciding where to place MHs and which elements to implement at which hub. Furthermore, the situation of the MH planners can be very different depending on which city or region they are planning to perform the infrastructure planning in (Vanheusden et al., 2022). Hence, the selection of key stakeholders and methodologies utilized in the participatory process is also significantly affected by these circumstances. This subchapter will provide insight into the different typologies of MHs based on the city or region they are implemented and the differences in functionality in specific areas of the urban context.

Vanheusden, et al. (2022) studied 170 different cities from 30 European countries and characterized them into three clusters based on aspects that influence transport planning and, in particular, car-sharing promoting mechanisms.

The findings suggest that cities in the first cluster exhibit moderate population densities, coupled with an average usage of public transport (Vanheusden et al., 2022). They are also characterized by relatively lower rates of motorization, traffic congestion, and families with

children, yet demonstrate a notably youthful and highly educated populace. These cities are also notable for their widespread implementation of emission zones. The majority of such cities are situated in northern and central Europe, particularly Germany, Austria, the Netherlands, and Nordic nations.

The second cluster of cities features a low population density and a moderate representation of young adults and highly educated individuals (Vanheusden et al., 2022). These cities have a moderate motorization rate, and moderate traffic congestion, coupled with relatively limited use of public transport and implementation of low-emission zones. These urban areas are primarily found in the UK (excluding London) and eastern European countries such as Poland and the Baltic states.

The third cluster of cities displays a relatively high population density, with a significant proportion of households with children but a relatively low proportion of young adults and higher-educated individuals (Vanheusden et al., 2022). These cities are marked by a relatively high motorization rate, a significant share of public transport in commuting, and high traffic congestion. However, the implementation of low-emission zones is moderate. These urban centres are primarily situated in southern European nations such as Italy, Greece, and Spain, with major metropolises like London and Paris also falling into this cluster.

It is noteworthy that the clustering scheme is significantly linked with the number of shared cars per capita and the absence of car sharing in cities but not with the absolute number of shared cars (Vanheusden et al., 2022). The ratio of shared cars per capita tends to be relatively high in the first cluster cities, which have a comparatively young, highly educated population and fewer cars per capita. In contrast, this ratio is low in the second cluster cities characterized by low population density, moderate traffic index, and low utilization of public transport in commuting. Consistently, the percentage of cities without car sharing is almost zero for the first cluster cities, while it is approximately 45% for the second and third cluster cities. Vanheusden, et al. state that “collaborative arrangements between public transport and carsharing operators have been shown to be a main explanation of variation in carsharing diffusion” (Weustenenk & Mingardo, 2023, p. 12). Their empirical analysis suggests that urban areas engaging in such collaborations host over double the number of carsharing vehicles compared to cities that lack such cooperative arrangements.

The baseline characteristics of cities, as clustered by the research of Vanheusden, et al. (2022), also play an important role in the way MH networks are planned and deployed, hence, also for the key stakeholder identification and participatory process. This aspect will be further discussed in the results and discussion chapters of this thesis.

Besides the factor of which type of city MHs are implemented, the location and context within the urban realm play an important role in the planning, hence, also a participatory process (Weustenenk & Mingardo, 2023). It is noticeable that a standardized methodology is not consistently applied across various studies and reports, a circumstance that also applies to the typologies of MHs. Given that shared mobility, hubs are a relatively nascent concept, with a fast-increasing variety of global literature, but without a firmly established methodology, it inevitably results in an array of different approaches towards defining hub types (Roukouni et al., 2023). There are multiple academic articles proposing a typology for MHs based on their location and context as well as their attributes or elements implemented following these factors (Coenegrachts et al., 2021; Geurs et al., 2022; Roukouni et al., 2023; Weustenenk & Mingardo, 2023).

Geurs, et al. (2022) highlight the main features of MHs as described in both academic and practical planning literature, incorporating policy-related documents and grey literature. There exists substantial diversity in the service spectrum provided by MHs. Their research identified that MHs are generally classified based on geographical or area-specific attributes, their scale, and the functions they intend to provide. Drawing on the typologies identified in their literature analysis, Geurs, et al. (2022) employ a concise locational and functional typology for passenger MHs, which is differentiated into the following seven categories:

- I. Central urban hub: This represents a substantial hub situated within a city centre, typically encompassing facilities such as railway stations.
- II. Urban neighbourhood hub - small: This refers to a smaller hub within an urban neighbourhood, which hosts a few shared vehicles.
- III. Urban neighbourhood hub - large: This is a larger version of the aforementioned type, housing a significant number of shared vehicles.
- IV. Suburban/Urban fringe hub: This is a hub located near a motorway and/or railway at the periphery of a city.
- V. Rural hub: This typology encompasses hubs situated within rural settings.
- VI. (Inter)national hub: This category typically includes airports.
- VII. Other: This category encompasses unique forms, such as hubs within business parks.

Weustenenk & Mingardo (2023) proposed a more elaborate typology for MHs based on a differentiation of the quantity and complexity of transport modes, the quantity and complexity of facilities and services commonly provided, the location, and the scale on which they operate.

Table 1 provides an analysis of the main differentiation aspects of MH topology with respect to their relevance for participatory planning of such. The information was extracted from the description and discussion of the different MH types provided by Weustenenk & Mingardo (2023).

Typology	Key characteristics	Predominant transport modes	Services and facilities	Scale of operation
Community hub	Accessible mainly to specific communities, typically located in privately-owned spaces. Has a limited number of facilities and services, with minimal public transport connection. Associated with project development, shared mobility can reduce the need for parking spaces and increase housing density.	Shared (electric) cars, bicycles, mopeds	Limited; primarily mobility services	Local / Community
Neighbourhood hub	Typically accessed on foot or by bicycle, located close to local amenities. Offer less complex transport modes relative to suburban hubs due to the absence of high-frequency bus connections or regional trains.	Shared (electric) cars, bicycles, mopeds, public transport (bus or tram)	Moderate; can offer local services such as package pick-up points	Local / Neighbourhood
Suburban hub	Enhances suburban accessibility. Often require private vehicles for access, hence providing abundant parking spaces. Occupies less urbanised areas than other hubs and	Public transport nodes (bus stops, small railway stations)	Limited; primarily parking, carpooling, and electrical loading facilities	Local / Suburban

	offers less complex transport modes, services, and facilities.			
City district hub	Enhances urban liveability. Planned for areas where car parking is limited. Contributes to (re)development and densification in urban areas.	Various modes, such as trains, buses, metros, trams, taxis, and shared mobility	High; partially includes small retail facilities and package pick-up points.	Regional
City edge hub	Developed as Park and Ride location and is sometimes referred to as a transfer hub. Offers a transfer between cities and their outer areas. Provides only essential facilities for transfers.	Transfer between mainly private vehicles to collective transport modes	Essential; primarily car parking facilities, carpooling facilities, and electrical charging facilities	(Inter-) Regional
City centre hub	Characterised by high-quality inner-city public transport. Enhances spatial development and offers the broadest range of transport modes. Deployed where land prices limit space for parking.	Tram, metro, regional train, inter-city train, taxis, and all forms of shared (micro-) mobility	High; has the largest scale in quality and complexity of both services and facilities.	National

Table 1: Overview of mobility hub typologies adapted from (Weustenenk & Mingardo, 2023)

Similarly to the characteristics of cities, the aspect of the different MH typologies and their implications on the participatory process in MH planning and deployment will be further

discussed and supplemented by practical examples in the results and discussion chapters of this thesis. This approach and structure were chosen since the reviewed literature does not sufficiently address or explain the relation of both; hence, addressing the in the introduction described the research gap.

2.1.3 Mobility hubs in the context of transport planning

Within Europe, there is a defined political will to advocate for multimodal and interconnected transport systems (European Commission, 2016). The European Commission, in fact, regards transport efficiency as a policy priority in the fight against CO₂ emissions (European Commission, 2016). Such efficiency can be achieved not only by advancing infrastructures and promoting passenger transition to lower-carbon transport modes but also by empowering passengers to plan comprehensive, door-to-door multimodal journeys (European Commission, 2013). Furthermore, in the latest trans-European transport network regulation, a proposal by the European Commission was made that by 2030, “in urban nodes, in order to ensure the effective functioning of the entire network without bottlenecks, Member States shall ensure ... the development of multimodal passenger hubs to facilitate first and last mile connections” (European Commission, 2021, Article 40).

Numerous policy measures have been recommended to stimulate multimodal transportation, predominantly through discouraging private vehicle use and endorsing public transportation and active mobility (Tsirimpa, Polydoropoulou, & Tsouros, 2019). Parallely, a wealth of research projects and initiatives have been undertaken to advance modal interchange in Europe (Conticelli et al., 2021; Rongen et al., 2022). Despite these endeavours, the dominance of private cars remains evident, particularly for journeys not adequately serviced by traditional public transport (Grotenhuis, Corman, & Rietveld, 2007). Hence, the need persists for specific measures and tools aimed at enhancing the interchange between services by developing urban spaces conducive to convenient interchange (Monzón, Hernández, & Di Ciommo, 2016). For multimodal mobility to truly compete with private motorized vehicle use, it must offer reliability, safety, and comfort whilst also providing greater flexibility in daily commuting (Conticelli et al., 2021).

Consequently, it is critical to equip policymakers with the capacity to address multimodal mobility in a holistic manner (Conticelli et al., 2021). Determining effective strategies and methods that stimulate multimodal mobility and seamless interchange among

different sustainable transport modes could provide a significant contribution in this manner (Conticelli et al., 2021).

Over the past few years, the paradigm of MHs has been gaining prominence in the context of transport planning, marking a new development in the design of passenger transportation systems (Rongen et al., 2022). Building a MH network is seen as a strategy, most commonly implemented by municipalities or public transport providers, that is mainly chosen in order to achieve a more sustainable transport network (Arnold et al., 2023). The aim to work towards a more sustainable transport network is mainly focused on reducing carbon emissions and improving the quality of air in cities (Arnold et al., 2023).

With respect to MHs, these two goals are mainly addressed by inducing a modal shift from privately owned cars to public and shared modes of transportation (Arnold et al., 2023). Furthermore, this modal shift is often accompanied by a shift from individually owned internal combustion engine (ICE) vehicles to shared or public electric vehicles (Arnold et al., 2023; Rongen et al., 2022). The presence of multiple transportation alternatives, as centralized at MHs, facilitates the transition towards inter-modal, seamless mobility. Hence, this approach can help to decrease the rate of private vehicle ownership (Arnold et al., 2023; Kammerhofer et al., 2022).

Car sharing is a recurrent, central feature of MHs (Arnold, et al., 2023). Car sharing serves as a central mechanism in the arena of shared mobility, primarily dividing into two operational modalities: business-to-consumer (B2C) and peer-to-peer (P2P) sharing systems (Münzel, Boon, Frenken, Blomme, & van der Linden, 2019). Public MHs find their place within the B2C framework of car sharing (Arnold et al., 2023). Currently, the prevalence of car sharing is relatively scarce: Data from a study of 2022 investigating the diffusion of carsharing in 170 European cities (each with a minimum of 250,000 inhabitants) in 30 different countries identified a mean of 35.7 shared cars per 100,000 residents (Vanheusden et al., 2022). However, the potential implications of car sharing could be substantial. A study from Collaborative Mobility UK (CoMoUK) from 2019 indicates that a single car operating within a round-trip car-sharing model, on average, displaces 10.5 cars from the streets. Similarly, flexible or one-way cars remove an average of 13.8 cars from circulation (Arnold, et al., 2023). Even though numbers from other studies may indicate a lower impact on motorization rate, the effects reinforce the significance of supporting car-sharing diffusion through, for instance, mechanisms such as MHs.

Furthermore, the potential socioeconomic impact of MH infrastructure projects is also one of the prevailing goals and strategic decision factors for transport and urban planners

(Arnold et al., 2023; Rongen et al., 2023). The goal is to facilitate both the social and economic enhancement of urban and regional landscapes (Arnold et al., 2023). Recent trends in public transportation policy clearly reflect an accelerating emphasis on promoting sustainable economic growth (Arnold et al., 2023). Parallel to this, initiatives aimed at enhancing social accessibility are also receiving considerable attention and are being actively incorporated into the planning and development of MH networks (Arnold et al., 2023). Enhancing access equity, for instance, has the potential to positively impact the socioeconomic circumstances of individuals facing financial or practical limitations when utilizing conventional public transportation systems or ride-hailing services such as taxis (Arnold et al., 2023).

2.2 Stakeholder participation in transport planning

As afore-described, the research field of MHs is a new and nascent field (Arnold, et al., 2023). However, this usually also entails a lack of literature in some areas, as constituted by the identified research gap regarding the participatory process in MH planning. Nevertheless, literature in the field of stakeholder participation in transport planning exists with growing prominence in the last years (Calleo, et al., 2023). Thus, the theory in the overarching topic of transport planning inherits relevant insights for the subtopic of MHs which will be discussed in this subchapter and in the following chapters, compared with the insights from experts and discussed in the context of transferability.

2.2.1 Contextualizing stakeholder participation in transport planning

Engaging the public in transport planning is commonly perceived as a required, formalized step within the decision-making continuum, often neglecting its core purpose (Le Pira, Ignaccolo, Inturri, Pluchino, & Rapisarda, 2016). This includes actively involving stakeholders to discover the most agreed-upon solution in the most efficient time frame. Recognizing the importance of public and private involvement in transport planning and decision-making has stimulated efforts to determine the most effective strategies for structuring and accelerating public decision-making processes. Moreover, it prompts an investigation into the possibility that the dialogue among various stakeholders could play a significant role in directing governance processes.

Ebbesson (2022) describes the planning and design of future transport services as a wicked problem. Wicked problems constitute a high degree of uncertainty and simultaneously many competing perspectives and interests that must be aligned in order to find a solution to the challenge.

The classification of future mobility services as wicked problems is based on three main aspects (Ebbesson, 2020). Primarily, the challenge faced by future mobility services hinges on sustainability (Akyelken, Banister, & Givoni, 2018). Efforts to promote social, ecological, and economic sustainability are evident in the development of solutions that aim to be environmentally friendly, inclusive, and simultaneously economically viable (Akyelken, et al., 2018). Secondly, these services evolve within an environment of high technological uncertainty, with unclear directions in modality, choices of vehicle types, and disruptions that might influence their business models (Coppola & Silvestri, 2019). Thirdly, the situation is pervaded with social complexity due to the need to reconcile the diverse interests of citizens, service providers, public transit authorities, vehicle manufacturers, non-governmental organizations (NGOs), and city representatives, including urban planners and politicians (Akyelken, et al., 2018; Sochor, Strömberg, & Karlsson, 2015). These challenges culminate in a planning context marked by ambiguous future requirements and design solutions that require ongoing dialogue and negotiation throughout the design process (Ebbesson, 2022). Concluding that transport planning based on a system where future mobility services play a significant role induces the need for collaboration between the public sector, private partners, and citizens to tackle such a wicked challenge and be successfully implemented (Ebbesson, 2022).

Ebbesson (2022) also stresses the often-overlooked element of human autonomy in multimodal service models. This underlines the necessity for an expanded perspective that extends beyond mere optimization of travel and more substantially integrates the facilitation of human decision-making processes (Calderón & Miller, 2020). In other words, it is crucial for future multimodal mobility services to cater to the autonomy of individuals, not merely vehicle travel optimization. This recognition necessitates deeper exploration into citizens' perceptions of their existing and potential future mobility experiences from a position that exceeds mere transportation needs. (Ebbesson, 2022)

Also, multiple interpretations exist for the role of a stakeholder within the context of transport planning (Calleo, et al., 2023). The most prevalent definition was presented by the publication of R. Edward Freeman's (1984) *Strategic Management: A stakeholder approach* as "any group or individual who can affect or is affected by the achievement of the organization's

objectives” (p. 46). If this definition is applied to the objective of creating a collective future for societal transportation, it cannot occur without achieving consensus among stakeholders (Keseru et al., 2021). Transportation represents a complex system intertwined with society, economy, and environment, affecting and being affected by these elements (Calleo et al., 2023; Keseru et al., 2021). Hence, decision-making regarding transport should appropriately incorporate the viewpoints and requirements of the diverse entities having a stake in the process. (Calleo, et al., 2023; Ebbesson, 2022).

Many studies published in recent years highlight the significance of structured participatory planning, including a thought-through selection of stakeholders and methods to engage these (Calleo et al., 2023). Furthermore, the exploration of transport planning literature from the past decade reveals a prevalent pattern where a variety of stakeholders contribute their specialized knowledge, proposing guidelines and ideas for policies for the present averting future disturbances of the desired effects of long-term transport projects. (Calleo et al., 2023).

The objective of Calleo, et al. (2023) was to provide a comprehensive review of existing literature on the integration of stakeholders in transport decision-making procedures. Numerous authors have investigated the topic of stakeholder engagement in transportation planning, utilizing various methods to encourage public participation (Calleo et al., 2023). These methods include multi-criteria analysis (e.g., Hickman, Saxena, Banister, & Ashiru, 2012), scenario analysis (e.g., Hickman, et al., 2012; Keseru, et al., 2021), social network analysis (e.g., Le Pira, Inturri, & Ignaccolo, 2020; Lu & Zhang, 2020), and the geographic information system (GIS) approach (e.g., Stewart & Zegras, 2016; Giuffrida, Le Pira, Inturri, & Ignaccolo, 2019). These studies have explored a wide range of themes, from different modes and users of transportation (such as freight, passenger, public, and private) to diverse spatial scales (such as urban, national, and intercontinental) (Calleo et al., 2023). Nevertheless, the work of Calleo, et al. (2023) could not identify a consensus existing on the best method or framework for stakeholder involvement, and future challenges could potentially impact their selection, sample size, and interpretation of responses.

The scholarly literature reviewed in Calleo, et al.'s paper (2023) indicates an increase in the use of participatory models in recent years, with more contributions focusing on stakeholder engagement and several different participatory processes in transport planning. However, upon review of selected studies on stakeholder engagement, three significant challenges become apparent. Firstly, one key issue affects the selection and engagement of stakeholders. Often, these individuals are preoccupied and lack the time or desire to participate in discussions (Erkul, Yitman, & Çelik, 2016). Additionally, the funding available to compensate them for their

involvement, if necessary, may not be sufficient (Kin, Verlinde, Momments, & Macharis, 2017). Secondly, determining the optimal sample size for the stakeholder participation events is another hurdle (Calleo et al., 2023). The literature suggests that a small stakeholder sample may not yield comprehensive insights or valuable perspectives for the research, whereas a large sample may be unproductive (Hsu & Sandford, 2007). There's an observed phenomenon where beyond a certain threshold of experts, the results remain static (Hsu & Sandford, 2007). Thirdly, the final challenge is associated with the identification and evaluation of stakeholders (Calleo et al., 2023). Often, experts are selected using nonprobability sampling techniques, e.g., the 'snowball technique' as described by the paper of Allender, Cavill, Parker, & Foster (2009), which could induce biases hindering the assessment of the stakeholders' expertise and perspectives (Calleo et al., 2023).

According to the literature analyzed by Calleo, et al. (2023), a widely used process involves engaging stakeholders to devise strategic planning aimed at identifying potential future threats and implementing counteractive actions at present. Three broad phases are integral to this process: 1.) scenario analysis; 2.) participatory phase; 3.) scenario building and transferring (Calleo et al., 2023). This methodology can be applied across all recognized dimensions of the transportation planning process, including spatial (e.g., national, regional, local), temporal (e.g., strategic, tactical, operative), and in-depth (master, sectorial, feasibility) aspects (Calleo et al., 2023). In the initial phase, researchers must determine the subject of their investigation and define one or more temporal planning horizons (Calleo et al., 2023). Particularly in transport research, considerable effort must be invested in setting up a comprehensive research plan, taking into account available data, maps, and other relevant tools (Calleo et al., 2023). To circumvent potential issues in Phase 2, it is vital that decision-makers have substantial knowledge of the topic and that stakeholders are selected based on the topic's relevance (Calleo et al., 2023). Following this phase, the selection of a suitable participatory approach and initiation of the first workshop to identify the driving actors of the process are key steps that often demand significant time and resources (Liimatainen, Hovi, Arvidsson, & Nykänen, 2015). During this crucial stage, stakeholders are tasked with identifying the primary facets of the topic and presenting challenges in an initial draft list (Calleo et al., 2023). Upon identifying the main drivers, stakeholders are then invited to project future developments based on these key factors, continuing until consensus is achieved (Calleo et al., 2023). The insights obtained from the prior phase enable the construction of various scenarios, which are then discussed in, for example, a final workshop involving experts and citizens in a finishing creative session (Calleo et al., 2023). As described in the beginning of the paragraph, this is a widely

used process identified by the work of Calleo, et al. (2023). However, it is built upon a summarization of past projects entailing that it might not be the strategic best steps for every type of future transport planning project (Calleo et al., 2023).

2.2.2 Insights into the objectives of involvement of diverse stakeholders in transport planning

Ward (2001) conducted a literature review, expert interviews, and analyzed case studies to evaluate the effects of the involvement of diverse stakeholders in transport planning. The research explored the feasibility of increasing stakeholder participation in urban transport decision-making, along with its potential implications on the planning process.

Some experts in transport planning who question the value of comprehensive stakeholder involvement may assert that a high participation level would unnecessarily complicate the planning process, rendering it costly and indecisive (Le Pira et al., 2016; Ward, 2001). The challenge of engaging a broad spectrum of stakeholders in transportation planning, let alone reaching a consensus, could be particularly challenging (Le Pira et al., 2016; Ward, 2001).

Building on that perspective, the first hypothesis tested by Ward (2001) was: “[] increasing the diversity of stakeholders involved in transport planning will obstruct the planning process by making it expensive and inconclusive” (Ward, 2001, p. 120). Firstly, contrary to potential apprehensions, the instances of stakeholder participation investigated were not significantly costly endeavours (Ward, 2001). In certain instances, representatives from various interest groups voluntarily pledged their repetitive commitment to the process (Ward, 2001). They willingly undertook this, deriving satisfaction, knowledge, and rewards from experience, even mirroring findings from other instances of decision-making participation (Ward, 2001). Furthermore, a majority of the stakeholders indicated that the process enlightened them about different viewpoints and the necessity of compromise in policy-making (Ward, 2001). Regardless of which way or process consensus was reached, all case studies yielded definitive agreements (Ward, 2001). Consequently, it can be proposed that broadening the diversity of stakeholders in transport planning does not necessarily make the planning process prohibitively expensive or indecisive (Le Pira et al., 2016; Ward, 2001).

While the inclusion of diverse stakeholders in transport planning may not be costly or inconclusive, it is, nevertheless, time intensive (Ward, 2001). In each case study investigated by Ward (2001), both stakeholders and planners dedicated substantial hours to the process.

However, one could argue that this is time well invested (Ward, 2001). More specifically, allocating time towards a methodology early on could potentially save time in the long run. By fostering mutual understanding and consensus among stakeholders, stakeholder participation has the capacity to reduce heated and time-consuming bilateral consultations between planners and stakeholders over the course of a transport planning project (Ward, 2001). This could also help circumvent indecisiveness and standstill situations in transport planning, although this proposition necessitates additional research (Ward, 2001).

Contrary to the adversary perspective of the first hypothesis discussed in the study, the second hypothesis examined if “increasing the diversity of stakeholders involved in transport planning increases the diversity of problem definitions and innovations in the planning process.” (Ward, 2001, p. 120). The term ‘increasing diversity’ is vital in this context as it acknowledges that certain stakeholders may already be participating in transport planning. The emphasis here is not merely on the inclusion of any stakeholders but rather on the broadening of the stakeholder base in terms of their diversity (Ward, 2001). It implies that enhancing the heterogeneity of stakeholder involvement is what truly holds significance rather than just having a higher number of stakeholders participating (Le Pira et al., 2020; Ward, 2001).

The act of broadening the range of stakeholders engaged in transport planning appears to have enriched the variety of problem definitions and innovative ideas in a two-pronged manner (Ward, 2001). Firstly, the stakeholders introduced fresh concerns and recommendations that had not been formerly contemplated by the planners (Le Pira et al., 2020; Ward, 2001), thereby enhancing the perspective of planners within the evaluated instances (Le Pira et al., 2020; Ward, 2001). Secondly, the relative importance between elements within the planning draft and problem definitions underwent a shift compared to what it might have been otherwise (Ward, 2001). Not only did these shifts illustrate how alterations in problem and solution diversity were parallel to changes in stakeholder diversity, but it was also possible to connect the origin of specific problems and solutions to the inclusion of particular stakeholders (Ward, 2001). The study came to the conclusion that the second hypothesis was supported. Meaning that “increasing the diversity of stakeholders involved in transport planning increases the diversity of problem definitions and innovations in the planning process.” (Ward, 2001, p. 120).

Le Pira, et al. (2020) also stated that the success of any consensus-building process can be significantly impacted by the clear understanding of each stakeholder's potential contribution to the final outcome and their relationship with other stakeholders. As such, it is essential to conduct an initial stakeholder analysis during the early stages of transportation planning (Le Pira et al., 2020). The importance of involving diverse viewpoints shows across various aspects

of the planning process (Le Pira et al., 2020). Firstly, it aids in accurately outlining the current status, including the key challenges and limitations (Le Pira et al., 2020). Secondly, it supports the establishment of meaningful objectives to strive for (Le Pira et al., 2020). Furthermore, it facilitates the creation of alternative solutions that align with the stakeholder's objectives (Le Pira et al., 2020). Finally, it ensures transparency in the planning process, ideally leading to decisions that are less likely to be disputed in later project stages (Le Pira et al., 2020).

Chapter 3. Methodology

This section provides an overview of the research methodology that was devised to address the three sub-research questions, thus, facilitating the discussion for the main research question, “Who are the key stakeholders in MH planning and deployment, and what methods can be used to facilitate the participatory process?”.

3.1 Research setting and approach

Despite their growing popularity, our understanding of MHs is still nascent. Recent studies have just begun to shed light on this area (Arnold, et al., 2023; Rongen, et al., 2022; Weustenenk & Mingardo, 2023). Hence, sufficient coverage of academic literature is missing to answer the research questions by solely focusing on the latter. Thus, this thesis will follow an exploratory research approach, with the aim to unearth solution strategies for the problem statement described in the introduction of this thesis. Following data gathered from in-depth interviews and literature, the attempt to derive a wide range of suggestions and conclusions while studying the patterns within the data on this innovative topic will be pursued (see also Swedberg (2020) for background on academic strategy deployment). This research methodology is characteristically contrasting to the explanatory method, as it frames to analyse topics that have not been broadly explored, often aiming to propose a basis for future studies and analysis (Swedberg, 2020).

In pursuit of answers to the proposed research questions, an assortment of thoroughly selected data sources will be examined, and qualitative data analysis techniques will be employed. The reflexive thematic analysis of the compiled interview data will be complemented by discussions on findings from theoretical research analysed in a qualitative matter. This provides a comprehensive perspective for comparison and holistic opportunities to investigate the relatively new topic of MHs (Solarino & Aguinis, 2021; Swedberg, 2020). Furthermore, the selection of methods allows for an understanding of both the academic landscape and the practical, real-world considerations around MHs and stakeholder participation in their planning.

3.2 Research methodology overview

The core methodology approach involves: A systematic literature review of the nascent topic of MHs; A narrative literature review about the overarching topic of stakeholder

participation in transport planning, allowing for the potential transferability of knowledge items into the subtopic of stakeholder participation in MH planning; And a key data source, which is data gathered from in-depth expert interviews. Employing two distinct sets of data collection, the primary research approach involved gathering data by undertaking in-depth interviews with nine experts who gathered first-hand experiences with MH planning in different European countries and diverse settings. Moreover, literature data on MHs focusing on the European context was gathered systematically and qualitatively analysed. Secondary data was relevant after following the primary literature review to gain a thorough understanding of the underlying topic of stakeholder participation in transport planning and to explore potential transferable content to the sphere of MH planning. Figure 1 visualizes the applied methodological strategy:

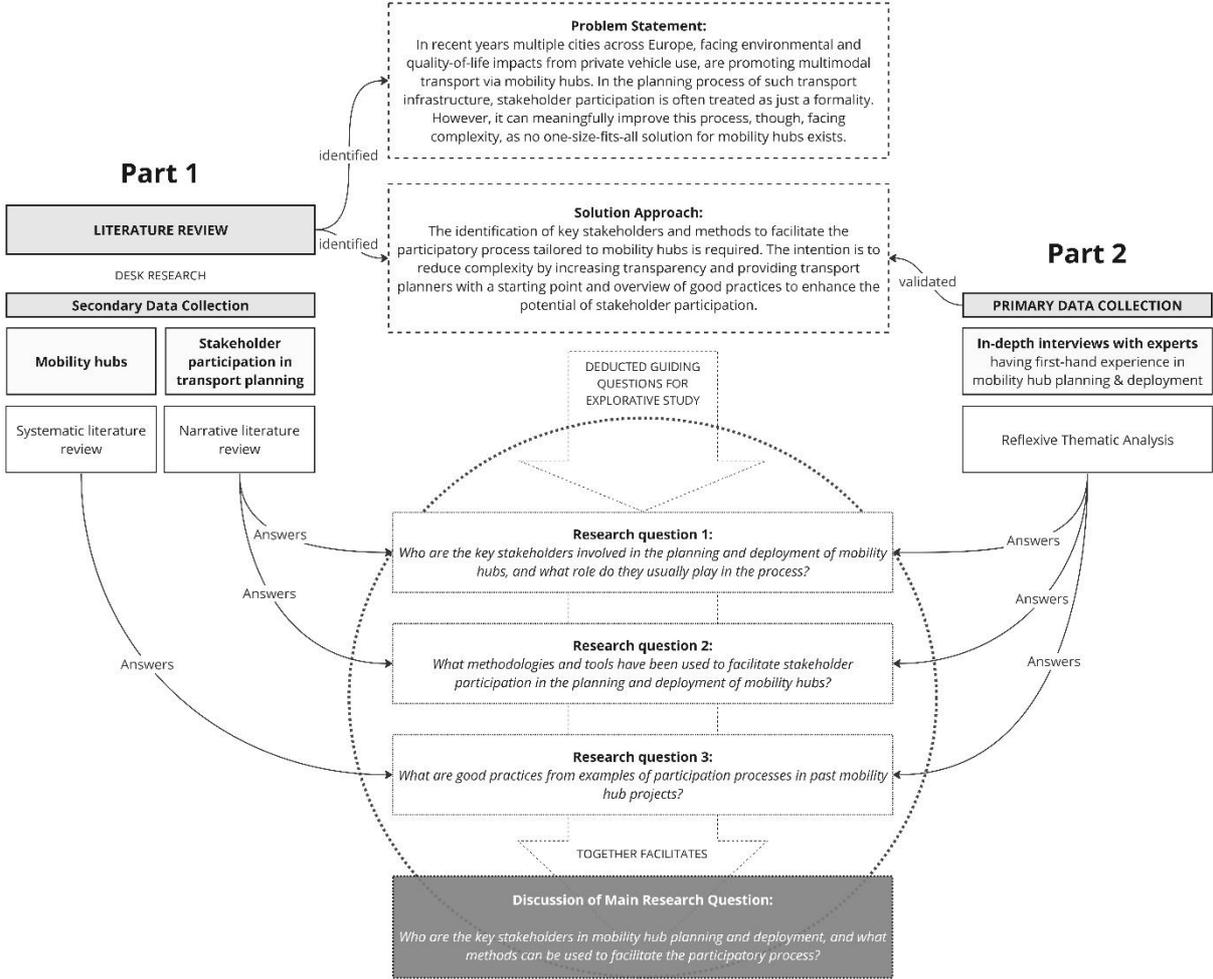


Figure 1: Methodology Overview

3.3 Data collection and data analysis strategy

3.3.1 Primary data collection – In-depth interviews

As a primary data collection method, nine semi-structured interviews were conducted between December 2022 and May 2023 while stimulating participants to share their knowledge and practical expertise (Moser & Korstjens, 2018). The interviews lasted between 45 and 70 minutes, considering the limited availability of the participants (Moser & Korstjens, 2018). The sample of participants was composed of experts active in several European municipalities, public transportation providers in the main planner role and MH project consortia. These types of actors were chosen based on their first-hand experiences with MH planning in a key role. The potential candidates were contacted via email to request their participation in the underlying study.

An overview of the participants can be found in Appendix A.1. The data on the experts' names, exact locations, and the organization they represent were anonymised. This allowed for a more open and honest in-depth conversation, hence, the possibility of uncovering controversial pain points and weaknesses in their processes (Solarino & Aguinis, 2021). Critical stakeholders within corporate structures, otherwise referred to as Elite Informants, are instrumental in the formation and verification of theoretical frameworks in management research (Solarino & Aguinis, 2021). The process of engaging these informants in conversation poses a unique set of challenges, especially in the context of corporate leaders whose responses may be tempered by considerations around competitive strategy and potential misappropriation of disclosed information. As a result, these discussions necessitate meticulous preparation and are optimally pursued in the advanced stages of the study once the interviewer has attained a profound understanding of the subject matter (Solarino & Aguinis, 2021).

It is worth noting that Elite Informants often communicate the institutional standpoint of their organizations rather than their individual viewpoints, thus posing an obstacle for researchers attempting to obtain genuine responses (Solarino & Aguinis, 2021). Concluding interviews with open-ended questions serves to guarantee that the accumulated data is all-encompassing and exhaustive. Moreover, the implementation of strategies designed to circumvent bias or potential future misapplication of information, such as the anonymization of the data collection process, can be beneficial (Solarino & Aguinis, 2021).

The interviews have opted to gather data on all three sub-research questions and the main research question, respectively.

3.3.2 Primary data analysis – reflexive thematic analysis

The compilation of data, procured from comprehensive semi-structured discussions with domain experts, was subjected to an in-depth review using the method of reflexive thematic analysis as endorsed by Braun & Clarke (2006; 2021). To interpret the contents of the interviews, a deductive style of coding was employed. By utilizing a methodical approach towards annotation, in accordance with the model suggested by Solarino & Aguinis (2021), the emergence of initial themes was recognized in synchrony with the conduct of the interviews. The process of identifying initial themes was further aided by systematically not taking in a template that mirrored the architecture of the semi-structured interview guide (see appendices A.2 & A.3).

Within the broad spectrum of potential scientific explorations, qualitative research aims, among various goals, seek to interpret the significance of events, phenomena, experiences, and actions within a certain context for its participants (Braun & Clarke, 2013). This approach helps the elements to interconnect, culminating in a comprehensive picture. This style of research not only interprets lesser-understood social processes concerning particular groups and phenomena but also fosters the development of innovative methods, revision, and generation of concepts and categories. Contrary to conventional practices in quantitative research, where the researcher would execute and then document the analysis, the transcription of qualitative research is extensively interwoven within the complete process of analysis (Braun & Clarke, 2013; 2020).

In situations where coding becomes viable, the analysis evolves into a more interpretive phase, demanding an increased level of creative and active involvement from the researchers (Braun & Clarke, 2013; 2020; Byrne 2022). Byrne (2022) accentuates the idea initially proposed by Braun & Clarke (2013; 2020) that codes and themes do not 'emerge' intrinsically from the data or exist within the data primed for discovery. On the contrary, the researcher actively engages in interpreting codes and themes, assessing their applicability to the research questions at hand. The preliminary themes that were unveiled adhered to the conceptual schema of RQ 1.1, RQ 1.2, and RQ 1.3. These themes were classified as 'Key stakeholder', 'Methods, tools, and approaches', and 'Learnings and good practices', each of which is a cornerstone spanning the stakeholder participatory process employed in MH planning.

Reflexive thematic Analysis is not characterized as a homogeneous or one-dimensional technique; rather, it resembles a spectrum of methods or strategies with common attributes. However, it maintains an element of semantic elasticity and versatility, signifying its ability to rely on diverse forms of analyses and procedures (Byrne, 2022). The term 'reflexive' was chosen

to describe the approach to thematic analysis based on the work of Braun & Clarke (2022). This choice was due to the acknowledgement of the importance of a researcher who is subjective, situated, aware, and critical. Such a researcher is identified as a distinctive element among diverse versions of thematic analysis. Reflexivity as a practice calls for critical reflection concerning the role of the researcher and the process and practices of research.

This reflexive thematic analysis represents methodologies that are grounded in the ideals of a qualitative paradigm, thereby shaping the research practices. It is suggested that paradigms are overarching value systems carrying assumptions and principles that direct views about valid, invalid, and ideal research practices. This process is applicable to every stage of the thematic analysis method, aiding in data interpretation and sense-making. However, it is situated within a larger configuration of values, assumptions, and practices, which collectively constitute the method.

The reflexive thematic analysis applied to the transcribed interviews was executed within the software environment of MAXQDA, facilitating the coding process and enriching the interpretation process of the gathered data by different visualization and analysis tools (the utilized version was MAXQDA Analytics Pro 2022).

3.3.3 Secondary data collection and analysis – Literature review

An efficient literature review should serve to educate the reader constructively about acquired knowledge and communicate the detected patterns within the literature (Webster & Watson, 2002). The purpose in the context of this thesis is to use available literature in order to augment data gathering on the specific topics of "stakeholder participation in transport planning" and "mobility hubs". The basis for coming up with insights and conclusions typically originates from three principal sources: theoretical explanations providing the "why", past empirical findings, and practical experience or exposure (Webster & Watson, 2002).

In the process of developing the two-folded literature review, the principal search platform utilized was Scopus, a widely acknowledged global leader in academic indexing databases (Schotten, Aisati, Meester, Steinginga, & Ross, 2017). Notably recommended for conducting systematic literature reviews, it played a vital role in sourcing appropriate materials for this study. Using the key phrase "stakeholder participation in transport planning" for a narrative literature review led to the discovery of 12 sources with high relevance relative to the study context (see appendix B1.1 for more details on the search process). Meanwhile, employing "mobility hub" as the key term for a systematic literature review revealed 36

relevant sources for the context of the study (see appendix B1.2 for more details on the search process).

In addition to Scopus, Google Scholar was utilized as a secondary academic search engine in this study. This platform offered a significant number of results (determined by conducting an initial comparison keyword trial search), thus serving as a complementary resource to Scopus for unearthing additional relevant literature that was not captured in the initial Scopus search. Upon implementing the keywords included in “stakeholder participation in transport planning” for the narrative literature review, Google Scholar yielded seven pertinent sources (and 11 duplicates in comparison to the selected sources from Scopus). Concurrently, for the systematic literature review using “mobility hub” as the search term, Google Scholar revealed an additional 28 suitable sources (and nine duplicates). Please refer to the appendices B1.1 and B1.2 for further details.

This dual search approach substantially broadened the range and depth of the accessible literature. Collectively, the search processes resulted in the accumulation of 85 scholarly articles covering both research themes. The dominance of “mobility hubs”, with 64 papers initially classified as relevant, as opposed to 19 relevant papers on “stakeholder participation in transport planning”, is based on the differences in the way the literature research was conducted (see Table 3 and appendix B) and does not represent the availability of sources in the realm of both sectors, especially given that literature addressing “stakeholder participation in transport planning” is more abundant.

Source	Searching terms and types of search	Stakeholder participation in transport planning	Mobility hub	Total
Scopus	Main search terms including synonyms - using title search for “stakeholder participation in transport planning” and title, abstract, and keywords search for “mobility hub” .	12 results after initial review (total search results: 61 hits)	36 results after initial review (total search results: 151 hits)	48
Google Scholar	Main searching terms, including synonyms – where all is found in the title of the article for both cases	+7 results after initial review (total search results: 131 hits)	+28 results after initial review (total search results: 95 hits)	35
Total		19	64	85

Table 2: Used academic search systems (adapted from Mengist, Soromessa, & Legese, 2021)

The standards employed for selecting literature in this research were systematic. Initially, it was essential that the articles were applicable to the research areas under investigation. Duplicate sources from both search processes were eliminated to prevent repetition. Moreover, the academic integrity of the source was reviewed, only considering journal papers or conference proceedings with substantial scholarly credibility (Schotten, et al., 2017). The screening process commenced with a review of the titles and proceeded with an abstract examination in Scopus and a content preview examination in Google Scholar. If the screened articles, examining the abstract and, in some cases, the conclusion (in case the abstract did not provide sufficient information), showed indicators of being relevant for the main research question or one of the three sub-research questions, they were included in the initial relevant paper selection. The final step was checking if the selected literature was peer-reviewed and had a commendable reputation based on the indices provided by Scopus, such as CiteScore, SJR (SCImago Journal Rank), or Source Normalised Impact per Paper (SNIP). However, some sources from the realm of “mobility hubs” have been utilized despite them not ranking high in a scholarly perspective due to the nascent nature of the subject.

Of significant note is that the assemblage of scholarly works regarding "Stakeholder participation in transport planning" was primarily curated to address the first two research queries. To elucidate these questions, a narrative literature review approach was employed. Characteristically, a "narrative review" does not enforce strict, systematic criteria for identifying and critically assessing pertinent literature (Cooper, 1988). This methodology does not insist on an exhaustive exploration of all possible sources of information. Instead, it avoids the deployment of complex and exhaustive research strategies and focuses on the most relevant literature extractable focused on the research questions in a comparatively short time. However, the selection of studies to investigate, in conjunction with the interpretation of the compiled data, might be susceptible to the individual biases of the researchers involved (Cooper, 1988; Hart, 1998).

The literature review associated with the search term "mobility hub" was deemed more applicable to responding to RQ 3 following a systematic literature review approach. A systematic literature review is a structured method for identifying, analysing, and synthesizing research related to a specific research question or topic. It is marked by a thorough and reproducible approach that ensures comprehensibility and impartiality, which mitigates the main bias issues observed in the primary data collection (in-depth interviews). It provides a synthesis of existing practical evidence, drawing attention to research gaps and shaping future research directions (Grant & Booth, 2009). The systematic literature review process involves

six key steps: defining the research question, identifying relevant literature, assessing study quality, synthesizing findings, interpreting results, and reporting the results (Sauer & Seuring, 2023). Consequently, a systematic literature review stands as a thorough and robust method of research. It allows for an in-depth understanding of relevant literature related to a specific topic, serving as a roadmap for future studies.

The literature reviews were conducted within the software environment of Citavi, facilitating the data gathering via knowledge items and supporting compliant referencing following the guidelines of the American Psychological Association (APA) (the utilized version was Citavi 6.16).

Chapter 4. Results

This chapter represents the core part of this study by providing the results which will be utilized to discuss the proposed research questions. The following subchapters will present the results related to RQ 1.1, RQ 1.2, and then RQ 1.3 and Main RQ chronologically. The three subchapters themselves will be partitioned, firstly, addressing the findings from the literature analysis and, secondly, the results gained from analysing the in-depth expert interviews in the thematic analysis. The parts addressing the insights gained from the literature analysis will follow the logic structure from general to specific, thus, from transport planning to MHs.

4.1 Key stakeholders in mobility hub planning

4.1.1 Key stakeholders: Insights from academic literature

As elaborated on in chapter 2.2 of this thesis, the engagement of relevant stakeholders and target user groups, as underscored in scholarly work and examples of effective practice, is a determinant of successful implementation for transport planning, hence, also of high relevance for MH projects.

Le Pira, et al. (2020) analyzed the main stakeholders involved in the transport planning process that they identified in the respective academic literature and case studies inspected (RQ 1.1). They identified institutions and authorities (i.e. political decision-makers), transport users, transport operators, local communities (i.e. citizens), experts, public participation practitioners, and general stakeholders as main actors that have been involved in the process of transport planning. These key expert groups also play a crucial role in the planning of MHs, as will become evident in the course of this chapter.

Coenegrachts, et al. (2021) identified that the process of constructing a business model for MHs with shared mobility integration calls for a collective approach, one that invites a broad spectrum of ideas and fosters agreement among participants. This was realized through focus group discussions, which not only encouraged participant interactions but also aligned interests and facilitated the exchange of expertise and insights. The participants comprised a mixture of stakeholders involved in shared mobility, both from the public and private sectors. Some were actively engaged in the eHUBS initiative, an experimental project implementing shared MHs in multiple cities. Others were handpicked based on a comprehensive market study of the shared mobility and transport planning environment, ensuring representation across the sector as common stakeholders in the planning of MHs. The total participant count was forty-eight, a

diverse group discussing the shared MH business model, representing bicycle, moped, car, and scooter sharing organizations (16), transit network companies, Mobility-as-a-Service providers, charging infrastructure operators, advertising companies, academic institutions, local public transport operators, and public authorities from various cities across North-West Europe.

The discussion outcomes highlighted several potential roles across different stakeholders within the shared MH ecosystem (RQ 1.1) (Coenegrachts, et al., 2021). As the main roles in terms of organizational design the following 4 types of stakeholders within different roles were identified: *Local authorities* with their responsibilities ranging from ownership of the shared MH, to network facilitation, regulation of service standards, enabling a fair environment for shared mobility providers, allocation and repurposing of locations for hubs, and provision of subsidies; *Public transport authorities* with their role frequently being the owners and operators of shared MHs and they can allocate land in public transport areas for these hubs; *Shared mobility providers* since they are responsible for managing their transport services, performing redistribution and recharging tasks, and maintaining ownership of dedicated infrastructure for shared vehicles; And *private non-mobility companies (e.g., Point-of-interest-owners)* since they can also be owners of shared MHs, serve as network facilitators, and allocate and repurpose land for these hubs.

4.1.2 Key stakeholders: Insights from expert interviews

The whole set of stakeholders extracted from the transport planning literature review constitutes a subset of the identified stakeholders in the thematic analysis of the conducted in-depth expert interviews. The stakeholders mentioned by experts as targeted in the participatory process are the following: Citizens; Shared Mobility Providers; Local Initiatives & Organisations; Local Businesses & Companies; Universities & Research Institutions; Power Supply Companies; Mobility Associations; Municipality Stakeholder (as internal & and external stakeholders); Public Transport Operator (as internal & and external stakeholders); Project Team or Consortia (as internal & and external stakeholders); External Political Stakeholders; And Other Stakeholders namely Housing Associations, Delivery and Logistics Provider, Landowners, Mobility Consultancy, and Planning Offices.

Table 3 below provides an overview of which experts mentioned which stakeholder is being targeted in their participatory process in the planning and deployment of their MH projects, respectively. The markers inside the table mark two distinct cases: In the first case, the interview indicates that the stakeholder was clearly targeted in the participatory process

(marked by 'X'); In the second case, the interview mentions the stakeholder, however, the level of integration in the participatory process stayed unclear (marked by '(X)'). The expert is also mentioned with the organisation he or she represents, hence, enabling one to take the perspective based on the role of the stakeholder into consideration.

On the right side of Table 3, the number of different categories of stakeholders mentioned per expert is noted, giving an indication of the diversity of stakeholder targeting in the participatory process of each individual. However, this information is to be seen with caution since the interviews were not conducted in a homogenous way, inter alia, and do not have the same length, thus, potentially inducing a bias. An argument against the potential intrinsic bias of the length of interviews is that Expert 3 from Municipality B shows the most targeted types of stakeholders whilst being the shortest interview.

The bottom of Table 3 shows the number of experts that have mentioned a specific stakeholder type, a potential indicator for the perceived importance of that stakeholder in the planning and deployment of MHs. However, this information is again to be seen with caution since the analysis is based on qualitative data from interviews in heterogeneous settings. Herewith, Citizens, Shared Mobility Providers, Municipalities (as internal and external stakeholders), and Public Transport Operator (as internal and external stakeholders) have been mentioned in every expert interview. Table 4 provides us with additional insights based on a ranking of stakeholder importance in the participatory process by a subset of interviews (5 out of 8), where the timing allowed the interviewer to progress to the related question. In the weighted ranking of the answers, Public Transport Operators (as internal and external stakeholders) rank in first place, followed by Citizens in second place, and Local Initiatives & Organisations in third place.

The results of the thematic analysis of in-depth interviews with MH experts in relation to the main RQ and RQ 1.1 clearly indicate a complex and diverse stakeholder map in the participatory planning process. Indicators can be identified that suggest a varying perceived priority regarding the different stakeholders. The stakeholders, Public Transport Provider (internal & external) and Citizens show the strongest indications of high relevance in the participatory process, hence, classifying them as a core part of the key stakeholder set.

	Citizens	Shared Mobility Providers	Local Initiatives & Organizations	Local Businesses & Companies	Universities & Research Institutions	Power Supply Companies	Mobility Association	Municipalities (internal & external)	Public Transport Operator (internal & external)	Project Team or Consortia	External Political Stakeholders	Other Stakeholders	Number of stakeholders mentioned per expert
Expert 1&2: Public Transport Provider A	(X)	X	X			(X)	X	X	X		X	(X)	9
Expert 3: Municipality B	(X)	X	(X)		X	(X)	X	X	(X)	X	(X)	X	11
Expert 4: Municipality C	(X)	(X)			(X)			X	X	X	X		7
Expert 5: Municipality D	X	(X)	(X)	X	X			X	(X)	X	(X)		9
Expert 6: Mobility Hub Planning Advisory E	X	X		X				X	(X)	X	X		7
Expert 7: Project Consortium F	X	X		X	X	(X)		X	X	X	X	X	10
Expert 8: Project Consortium I	X	X	X	X				(X)	(X)	X			7
Expert 9: Project Consortium A	X	X	X	X	X			X	X	X	(X)	X	10
Number of experts that mentioned a specific stakeholder	8	8	5	5	5	3	2	8	8	7	7		

X = interview indicates that the stakeholder was clearly targeted in the participatory process
(X) = interview mentions the stakeholder; however, the level of integration in the participatory process stayed unclear

Table 3: Overview of stakeholders mentioned by interviewed experts

	Citizens	Shared Mobility Provider	Local Initiatives & Organisations	Local Businesses and Companies	Municipalities (internal & external)	Public Transport Operator (internal& external)	External Political Stakeholders
Expert 2		2 nd place	1 st place				3 rd place*
Expert 4	1 st place	3 rd place			2 nd place		
Expert 6	2 nd place			3 rd place		1 st place	
Expert 7	2 nd place			3 rd place		1 st place	
Expert 9	3 rd place**	3 rd place**	2 nd place			1 st place	
Total***	2nd place (5.5 points)	4 th place (3 points)	3rd place (3.5 points)	5 th place (2 points)	6 th place (1.5 points)	1st place (6 points)	7 th place (1 point)

*Chamber of Commerce

** Expert put both stakeholders in 3rd place; hence their weighting in the total score will be divided by 2

*** Applied weighting: 1st place = 2 points; 2nd place = 1.5 points; 3rd place = 1 point

Table 4: Overview of stakeholder importance in participatory process ranking by a subset of interviewed experts

4.2 Participatory methods for mobility hub planning

4.2.1 Participatory methods: Insights from academic literature

Le Pira, et al. (2020) analyzed not only the main stakeholders involved in the transport planning process but also the central stakeholder engagement methods they found in the academic literature and case studies inspected (RQ 1.2). Their analysis also points out that various methods of stakeholder participation can be found in the literature (e.g., Bickerstaff, Tolley, & Walker, 2002; Cascetta & Pagliara, 2013), but classify only some of them as well suitable for the context of transport planning (Le Pira, et al., 2020). Their work suggests five methods to support stakeholder engagement in the process of transport planning, namely ‘focus groups’, ‘citizens’ juries’, ‘consensus conferences’, ‘the Delphi method’, and ‘the stakeholder dialogue’ (Le Pira, et al., 2020). Furthermore, they identify surveys as a way to extract citizens’ preferences for plan objectives.

‘Focus groups’ provide valuable qualitative data by engaging participants in a topic-specific discussion, offering key insights, particularly in the initial stages of identifying critical aspects and constraints (e.g., Bordagaray, Dell’Olio, Ibeas, Barreda, & Alonso, 2015). The importance of focus groups lies in their capacity to encourage the active involvement of knowledgeable, influential, and interested stakeholders (Le Pira, et al., 2020).

‘Citizens’ juries’, referring to a select group of individuals representing public interests over any specific interest group or sector, are called up to deliberate on policy matters (e.g., Kenyon, Hanley, & Nevin, 2001). This strategy emphasizes the involvement of local community members, aiming to achieve a representation of the general public’s perspective (Le Pira, et al., 2020).

‘Consensus conferences’ are structured interactions engaging a varied set of stakeholders in repeated, reciprocal processes. Here, a network of people with diverse interests in a matter collaboratively works to define the problem, envision a solution, identify feasible ways to get there and assess potential impacts (e.g., Quick & Zhao, 2011). These conferences prove particularly effective in negotiating divergent views of influential stakeholders, aiding in finding a balance between their commonly conflicting interests (Le Pira, et al., 2020).

‘The Delphi method’ involves an iterative process designed to align differing opinions, predominantly employed to guide experts towards a consensus on topics related to future innovations (Jittrapirom, Marchau, van der Heijden, & Meurs, 2020). This method is particularly effective in the early stages of the planning process when shared visions for the future need to be outlined (Le Pira, et al., 2020).

Finally, ‘the stakeholder dialogue’ is a technique grounded on facilitated discussions, where stakeholders perform a simplified multi-criteria analysis of proposed solutions (Franceschini & Marletto, 2015). This method should be utilized to engage interested, competent, and influential stakeholders in both the identification of crucial objectives and the evaluation of the impacts of various alternatives from a multi-stakeholder, multi-criteria perspective (Le Pira, et al., 2020).

Ebbesson (2022) proposes a promising one-option framework that can be applied to facilitate multi-stakeholder engagement projects. The main suggestion revolves around co-designing future mobility services in *Living Labs* (Ebbesson, 2022). The study identified that there was a knowledge gap regarding the application of the methodology of Living Labs when the goal was to co-create and align public and private stakeholders and citizen participation (Ebbesson, 2022). An analysis from the Future Mobility Solutions Living Lab, located at the Joint Research Centre of the European Commission, also supports this claim and the potential presented by utilizing Living Labs as a stakeholder participation method for transport planning in the European context (Alonso Raposo, Mourtzouchou, Garus, Brinkhoff-Button, Kert, & Ciuffo, 2021). This study also emphasized the complexities associated with effectively involving citizens and other interest groups throughout the development stages, synchronizing

stakeholder values, and promoting the diffusion of knowledge inside and outside the Living Lab (Alonso Raposo, et al., 2021; Ebbesson, 2022).

The proposed Living Lab framework by Ebbesson (2022) is built around three central themes, namely resilience, opportunity, and community. These themes capture the perceived value citizens from two distinct Urban Living Labs expect for future mobility services (Ebbesson, 2022). Resilience relates to the potential of future mobility services to sustain daily routines, facilitate smooth travel transitions, and support an active lifestyle, thereby enhancing or preserving life quality (Ebbesson, 2022). Opportunity addresses the role of future mobility services in crafting new possibilities for individuals by enhancing accessibility, thereby enabling the exploration of new experiences or economic opportunities on equal terms (Ebbesson, 2022). The theme of community explores how future services can foster local collaboration, generate social spaces for meaningful interaction, and benefit the local community (Ebbesson, 2022).

To encourage the application of this framework as a launching pad for people-centric dialogues on future mobility service evolution and to offer a scalable approach to future mobility development, these three themes are employed as foundational pillars in a 'future mobility vision' framework (Ebbesson, 2022). Alongside subthemes, keywords, questions, and instructions, this framework can function as a tool to facilitate co-creation workshops in multi-stakeholder environments, aiding in the development of future mobility services (Ebbesson, 2022). The study of Ebbesson (2022) shows that the Living Lab has demonstrated its value as an environment for fostering multi-stakeholder collaborations in real-life transport projects. Steen & van Bueren (2017) also support that Urban Living Labs operates on a pluralistic foundation, allowing the co-existence of diverse value systems within a shared context. Serving both as an action ground and a methodology, the Urban Living Lab promotes interdisciplinary co-creation among firms, government entities, citizens, and other interest groups (Steen & van Bueren, 2017). It accommodates a variety of activities, spanning from the ideation and co-design phase, where concepts evolve into products or services, to test fields where citizens can assess new technologies (Steen & van Bueren, 2017).

An identified disadvantage of Living Labs is the potential high costs associated with preparation and implementation (Chng, Kong, Lim, Cornet, & Cheah, 2021). However, this is counterweighed by its ability to generate valuable insights and perspectives (Chng, et al., 2021). The benefits are expanding beyond mere economic dimensions to include environmental and social impacts, in particular regarding the aspect of citizen participation (Alonso Raposo, et al., 2021). Consequently, citizen engagement in this context emerges as a valuable approach to

tackling societal challenges, ensuring that future mobility services do not become a double-edged sword (Alonso Raposo, et al., 2021; Ebbesson, 2022).

Recent studies have underscored the merit of localized bottom-up solutions to complex problems, as top-down strategies often fall short due to their lack of consideration for local issues (Marsh, Crowley, Grube, & Eccleston, 2017). While the Living Lab methodology and its user-centric focus are seen as a potential approach to this problem, it isn't a catch-all solution (Ebbesson, 2022). Some argue that the Living Lab approach needs to transition from an almost purely user-centric focus to incorporate systemic design elements as well (Ebbesson, 2022). Furthermore, the scalability of methods and strategies gained from insights from a Living Lab is sometimes considered lacking (Ebbesson, 2022).

The findings of Ebbesson (2022) also transfer to other frameworks and methods since there does not seem to be a silver bullet that can match all transport planning projects, given their very diverse set-ups of stakeholder participation depending on the project type, stakeholder map, and local circumstances.

4.2.2 Participatory methods: Insights from expert interviews

The International Association for Public Participation (IAP2) Spectrum of Public Participation, with its five categories of inform, consult, involve, collaborate, and empower, was adapted to fit the case of the multistakeholder project of MH planning. This categorization provides a way to approach stakeholder participation based on different levels of engagement and can guide the decision on which methods to employ in different contexts and for different stakeholders (RQ 1.2). Following this approach, the participation methods identified in the expert interviews have been categorized into four different types:

Information Dissemination: Methods to raise awareness and inform stakeholders about the project. These constituted methods such as:

- Traditional Media Campaigns (e.g., local newspapers, direct mail)
- Digital Media Campaigns (e.g., social media, websites)
- On-site Campaigns (e.g., local launch events, info campaigns)
- Collaborative Information Campaigns (e.g., via shared mobility providers and housing associations)

Stakeholder Consultation: Methods designed to obtain stakeholder feedback and opinions.

These methods involved:

- Surveys (e.g., online, mobility, field survey interviews)
- Feedback Systems (e.g., user feedback surveys, online A/B testing)
- Consultative Meetings & Workshops (e.g., with shared mobility providers, universities, and research facilities)

Active Involvement: Methods that allow stakeholders to participate directly in the planning and implementation process. These were incorporated in:

- Direct Participation Channels (e.g., direct citizen participation tools, meet-ups)
- Participatory Events (e.g., workshops with citizen participation, co-innovation labs)
- Pilot Projects (e.g., temporary projects with a MH prototype)

Collaborative Partnership: Methods to foster strong partnerships with key stakeholders. These included:

- Partnership Events (e.g., try-out days with shared mobility providers, lotteries in cooperation with business partners)
- Collaborative Planning (e.g., on-site inspections, location finding with shared mobility providers)
- Joint Ventures (e.g., with technology partner companies and mobility associations)

No methods to empower stakeholders were discussed in the interviews. Hence, this category has been left out. Nevertheless, Expert 9 remarked that users were requesting support to create community hubs (see Chapter 2.1.2 “mobility hubs typology”) in which tailored methods of empowerment would have a suited environment to be developed and applied.

By condensing the specific methods into these overarching categories, an overview of the participatory methods for MH projects extracted from the first-hand insights of experts was achieved (RQ 1.2). A more detailed and complete list of participatory methods identified in the thematic analysis can be found in the appendix (see “List of identified participation methods through thematic analysis sorted by expert” in Appendix C.1).

4.3 Matching stakeholders and methods in participatory processes for mobility hub planning

4.3.1 Matching stakeholders and methods: Insights from academic literature

Le Pira, et al. (2020) research suggests a matching between key stakeholders and suitable engagement tools in transport planning, as shown in Table 5 below (RQ 1.1, RQ 1.2). The utilized matching framework and classification of main actors involved in the transport planning process is based on the so-called ‘participation cube’, spanning a three-dimensional matrix of public interest, power, and competence (Le Pira, et al., 2020). This theory is founded on Gardner, Rachlin, & Sweeny (1986), using an ‘interest/power matrix’. This matrix differentiates four classifications of stakeholders: marginal stakeholders, characterized by low interest and limited power; operational stakeholders, who exhibit high interest yet wield weak power; institutional stakeholders, who possess substantial power despite low interest; and finally, key stakeholders, distinguished by both high interest and significant power (Gardner, et al., 1986). In the participation cube, the phrases of competence, interest and power could be understood differently. In this context, they are defined respectively as the "power to influence the outcome of the decision-making process", "interest in the well-being of the community", and "knowledge and expertise related to the specific topic" (Le Pira, et al., 2020, p. 2391).

Stakeholder	Description	Suggested engagement tools
Institutions and Authorities	Decision-makers	-
Transport users	Interested/powerful stakeholders	Focus groups, stakeholder dialogue
Transport operators	Powerful/Competent stakeholders	Focus groups, stakeholder dialogue
Local communities (i.e. citizens)	Interested stakeholders	Citizens’ juries, survey
Experts	Competent consultants	Delphi method, stakeholder dialogue
(General) stakeholders	Powerful stakeholders	Consensus meetings, stakeholder dialogue
Public Participation Practitioners	Facilitators	-

Table 5: Matching main stakeholders and suggested engagement tools in the process of transport planning (adapted from Le Pira et al., 2020, p. 2393)

This simplified model facilitates a broad yet comprehensive categorization of the main stakeholders to engage in a transportation decision-making process, as determined by their levels of competence, interest, and power (Le Pira, et al., 2020). The ‘participation cube’ representation serves a dual purpose. It not only categorizes various actors and aids in selecting the most suitable participation tools, but it also supports facilitating heterogeneous stakeholders during a participation process (Le Pira, et al., 2020).

The guiding principle in the beforehand presented context is to design the participation process with the aim of maximizing the likelihood of building consensus among stakeholders (Le Pira, et al., 2020). Achieving the goal involves fine-tuning the three components ‘competence’, ‘interest’, and ‘power’ to lessen discrepancies among different actors (Le Pira, et al., 2020). This entails providing non-competent stakeholders with information about the reference framework is crucial to heighten their awareness of the issue at hand (Le Pira, et al., 2020). Furthermore, encouraging interaction and communication between powerful and interested stakeholders is necessary to expose them to diverse viewpoints (Le Pira, et al., 2020). Especially competent stakeholders can be instrumental in facilitating this process (Le Pira, et al., 2020).

Ziegert, Höhne, Teich, Leonhardt, Neumann, Kretz, & Junghans (2022) described their experiences with developing MHs in the German city of Zwickau with a strong focus on citizen and stakeholder participation and came to the following conclusions. Successful MHs are characterized particularly by the early integration of local knowledge (stakeholders, mobility service providers, municipality, population), an effective site selection (availability of space, accessibility analyses, population forecasts), and by reducing usage barriers (tariff systems, communication measures, contact persons). Furthermore, at the neighbourhood level, tension exists between the necessity of mobility change and the promotion of car alternatives versus the frequent desire for more parking space (and parking at one's own doorstep) due to increasing car ownership per family. This closely ties into the topics of traffic transformation and mobility change, particularly on the smallest scale of neighbourhoods, with the question of a new urban development culture.

Current trends increasingly demonstrate that successful urban and neighbourhood development is closely linked to the inclusion of local knowledge and, thus, the engagement of the population and local actors (Ziegert, et al., 2022). The formation of new neighbourhood partnerships with expertise from various sectors and cross-sectoral thinking, as well as integrated approaches, can help address all the target groups in a neighbourhood and develop supply concepts for them. To ensure long-term neighbourhoods with a high quality of life, new

forms of cooperation and collaboration with various actors are indispensable in relation to demographic and social changes.

The synergies from these new collaborations provided beneficial impulses for the design of the MH and its later operation and also for the integration into the overall transportation system (Ziegert, et al., 2022). The approach chosen in Zwickau demonstrates that broadly accepted solutions can be achieved through the multidimensional inclusion of local knowledge from society and practice, as well as everyday relevance in the sense of user-oriented technology development and are thus transferable to other MH projects.

4.3.2 Matching stakeholders and methods: Insights from expert interviews

As beforehand stated and demonstrated, stakeholder participation plays an instrumental role in the planning and deployment of transport projects such as MHs. Through all eight in-depth expert interviews, we can examine how this participation is facilitated and get insights into existing practices. The following part will be divided by gathered insights into the participatory process per stakeholder.

4.3.2.1 Insights into the participation process of Citizens

In relation to RQ 1.1, citizens were identified as pivotal stakeholders in the participatory process of MH planning. Expert 9 from Project Consortium A emphasized that "citizens play a crucial role in the participatory process of planning MHs." Their input regarding hub locations, services, and design could significantly augment the success of these projects. Moreover, their involvement fosters a sense of ownership and connection to the hubs, potentially driving their usage long-term. Conversely, Expert 6, representing MH Planning Advisory E, outlined the disparity in stakeholder participation due to the prevalent top-down approach in Region E, where the focus is on infrastructure and accessibility rather than public involvement. This suggests that while citizens are a crucial stakeholder group, their involvement in the process varies and could be further optimized.

Methods used to facilitate stakeholder participation in the planning and deployment of MHs were diverse, comprising both conventional and non-conventional techniques (RQ 1.2). The traditional approach of public consultations, presentations, and distribution of physical materials like brochures was quite widespread. Expert 5, for instance, mentioned the use of brochures in City D, while Expert 6 described public presentations in Region E. However, these conventional methods weren't always effective. Expert 5 cited the low response rate to

brochures, suggesting citizens were more interested in service-specific aspects like price and availability.

Notably, the shift to digital platforms has opened new avenues for public participation. Expert 9 highlighted the extensive use of digital meetings in the seventh district due to the pandemic, despite the challenging time allowing for continuous information exchange and a broad reach. They noted that "in the A district, nearly all information events were held digitally due to corona." However, the shift to digital methods was not always viewed positively, with some viewing it as hindering the process. This underscores the necessity for a balance between traditional and digital approaches.

Regarding RQ 1.3, several practices stood out as effective in facilitating participation. City B and a City in Region E employed a co-creative, bottom-up approach that directly involved citizens in the planning and testing of MHs. In the City in Region E, temporary or 'Pop-Up Hubs' were used as a means of involving citizens. Expert 6 also mentioned an innovative example from the west of Region E, where shared mobility options were added to social economy projects run by people with mental disabilities, serving a dual purpose of civic engagement and social service.

Some strategies demonstrated higher efficacy due to their context-oriented nature. In City G, the public involvement was tailored to suit the local community. Expert 8 from Project Consortium I highlighted an event where the physical presence of the team was instrumental in reaching out to those not usually engaged with standard formats. Additionally, door-to-door surveys proved highly efficient in reaching specific groups. Furthermore, Expert 8's stated the surveys allowed for reaching "certain crucial groups such as women and children who frequently use the parks and consider these areas as extended living spaces" (RQ 1.3).

However, it was also noted that some strategies had limitations. Expert 9 mentioned that daytime activations had potential reach limitations, and workshops, though deemed important, often had low turnouts. Still, they recognized the potential of digital tools, suggesting they "should be used more intensively." This indicates an understanding that strategies may need to be context-specific and adaptive (RQ 1.2).

Innovative methods, such as design contests or inviting direct design contributions from the public, were also partially seen as successful. An extended team of Project Consortium J constructed a stand at the planned hub location and encouraged passersby to contribute design ideas directly. Expert 9 confirmed this success, stating that "this worked very well as we received many drafts" (RQ 1.3).

In conclusion, citizens, as key stakeholders in MH projects, significantly contribute to the planning and deployment process. Their involvement not only enriches the planning process but also fosters a sense of ownership and connection to the hubs, hence potentially enhancing long-term usage rates. A mix of traditional and digital methods can effectively facilitate their participation, with innovative and context-specific methods proving especially successful. However, the practices vary, emphasizing the need for a flexible, adaptive approach that considers local contexts, citizens' preferences, and the specific goals of the project. These findings provide valuable insights for future initiatives, emphasizing the importance of placing citizens at the heart of the MH planning and deployment process.

4.3.2.2 Insights into the participation process of Local Initiatives and Organizations

In the participatory planning process of MHs, local initiatives and organizations hold crucial roles as key stakeholders. In the interview shared by Experts 1 and 2, the influence of local district administrations on the design and acceptance of such projects was particularly evident. They suggested that these entities actively shape the deployment of mobility projects within their territories (RQ 1.1). As Expert 1 expressed, "In City A, the districts have quite a lot of influence on the design within the districts." Expert 1 further revealed that it involved extensive personal conversations with each district, leading to a cooperative design approach for the hubs. They mentioned that these interactions produced beneficial feedback: "Things like that come up, that there are shops there, or that there may be shops coming there, and then loading space will be needed. That's the kind of feedback." Nonetheless, these collaborative efforts also exposed some challenges. Expert 1 noted the subjective nature of the feedback received, often influenced by the personal opinions of the district heads. Another challenge was the variable levels of interest and engagement among districts, necessitating a flexible approach to participatory planning that can cater to these varying modes and levels of engagement (RQ 1.2).

From Expert 5's interview, the value of local initiatives and local organizations in the urban mobility planning process is underscored, given their unique position to connect with and understand the needs of local communities. Expert 5 stressed the value of a 'civil society organization' in facilitating the participatory process, saying, "They supported us a lot."

Expert 8 further highlighted the importance of involving local businesses and 'local multipliers'. Notably, their interview underscored the necessity of engaging these stakeholders

early on, citing different local organizations who were commissioned to directly involve these local entities in the planning process.

Expert 9's interview also emphasized the need to include local initiatives and businesses in the planning and implementation process. They noted the particular importance of capturing local processes, stating, "I think it is very important in this case to capture the local processes in this way." This perspective aligned with a three-phase process model that they outlined, consisting of initial activation, cooperation in design and implementation, and subsequent further activation for continuous project development (RQ 1.3). Expert 9 also described beneficial cooperation with a local agenda group in a district of City A. This group played a significant role in promoting citizen participation and sustainable mobility, serving as a good basis for discussion to find interested people. They stated, "And we were, of course, able to use the channels of the local agenda for distribution through cooperation, which is also very helpful."

In sum, the role of local initiatives and organizations in the planning and deployment of MHs is instrumental. They connect with local communities, facilitate participatory processes, and significantly influence the design and acceptance of these projects. These stakeholders bring local knowledge and understanding, but their engagement also introduces challenges related to subjectivity and variability in engagement levels. Successful engagement with these stakeholders requires a flexible approach to participatory planning, which respects local contexts and viewpoints. This engagement can ensure a more inclusive planning process and result in projects that are well-accepted and well-utilized by local communities.

4.3.2.3 Insights into the participation process of Shared Mobility Provider

In the exploration of stakeholder involvement in MH projects, it's clear that shared mobility providers play a pivotal role in both the planning and execution phases. The degree of their involvement and the methods facilitating their participation, however, vary across different projects and organizational models, as evident in the findings of all expert interviews.

Expert 1 from Public Transport Provider A highlighted the shared mobility providers' passive role within the hub's planning, where they function as mere service providers with no significant involvement in decision-making processes (RQ 1.1). Similarly, Expert 2 maintained this view, stressing that the primary function of shared mobility providers is to "deliver a certain service," which aligns with the transactional nature of their engagement in these projects.

Expert 5 from Municipality D described their engagement with shared mobility providers also as a business-like relationship, albeit acknowledging the potential benefits of closer collaboration. She highlighted that these providers "have a deep understanding of their customers" and have valuable data about usage patterns, which could be beneficial for planning (RQ 1.1). A significant challenge she pointed out was the confusion caused by having multiple contact points within the municipality. This issue underscores the need for clear communication channels and coordinated efforts as part of effective stakeholder management (RQ 1.2).

Municipality B and Municipality C, represented by Experts 3 and 4, respectively, adopt a more integrated approach, with shared mobility providers playing a crucial role in operational tasks and strategic decision-making from the beginning on. According to them, this more inclusive and collaborative approach could potentially lead to better project outcomes by aligning stakeholders' interests and objectives (RQ 1.3). Project Consortium F, represented by Expert 7, also emphasized a closely collaborative approach, incorporating shared mobility providers from the project's start on. They described that the involvement they experienced ranged from traditional service level agreements to being part of a dedicated project team, representing the highest degree of integration. This approach termed a "task force" mode, suggested intense collaboration and interaction among stakeholders (RQ 1.2). Expert 8 from Project Consortium I also stressed the early involvement of shared mobility providers. His stance aligns with Expert 7 in adopting a deeply collaborative approach to engage stakeholders. He highlights that "participation is usually not so difficult" when stakeholders perceive benefits and are willing to be engaged early on (Main RQ and RQ 1.3).

Expert 9 from Project Consortium A provided a distinct perspective on a very inclusive involvement of shared mobility providers. Critical tasks that the provider undertook included supporting site selection and data provision for utilization evaluation. Expert 9's experience indicates that shared mobility providers possess a wealth of knowledge and data that can enhance the planning and implementation process of MHs (RQ 1.1, 1.2, and 1.3).

An overarching theme from the experts' interviews is the imperative role of shared mobility providers in shaping the direction of MH projects, aligning with the findings of RQ 1.1. Their involvement ranges from being 'providers' to 'planners,' which impacts their contribution and the project's success. Early and intense collaboration, as highlighted by Expert 7 and Expert 8, ensures that shared mobility providers can leverage their unique expertise and resources, therefore, fostering a conducive environment for mutual benefits and the achievement of project objectives. Such collaboration fosters a proactive role for these providers, aligning them closely with the project's goals and objectives.

These shared mobility providers are not just providers but are also valuable sources of data, insights, and perspectives. The instances where shared mobility providers were involved even in the initial stages of proposal development, as outlined by Expert 9, or in the planning process, as suggested by Expert 5, provide valuable insights for RQ 1.2. Their direct involvement in the project, their role in site selection, and their contribution of data for evaluation shed light on a comprehensive participatory approach where the line between 'provider' and 'planner' becomes blurred.

However, a recurrent challenge mentioned across interviews was managing the potential conflicts and ensuring that the interests of all parties were balanced. As Expert 8 pointed out, it is crucial to manage conflicts arising from disparate interests among parties carefully. This assertion aligns with the findings of RQ 1.3 on good practices. Despite the varying degrees of shared mobility provider participation in the planning and execution of MH projects, it is clear that the success of such projects heavily relies on their inclusion or collaboration.

In conclusion, the key role of shared mobility providers in the planning and deployment of MHs spans from being suppliers to collaborators and planners, a fact that enriches the project through their expertise and data. A robust participatory process, as exemplified by several projects, relies on the early and frequent involvement of these stakeholders, fostering an environment of co-creation. Yet, careful management of conflicts and balancing the interests of all parties is necessary for the successful implementation of such collaborative efforts. By integrating these insights, future MH projects can harness the potential of shared mobility providers to its fullest extent, promoting the success and sustainability of these initiatives.

4.3.2.4 Insights into the participation process of Local Businesses and Companies

Local businesses and companies emerge as another key stakeholders in the planning and deployment of MHs (RQ 1.1). They have a vital role in the success and acceptance of these initiatives within their communities and can take various roles within the planning process, as noted by Experts 5, 6, 7, and 8.

Expert 6 emphasized the relationship between MHs and local businesses, particularly in smaller towns. By integrating MHs with existing community centres, it creates a beneficial relationship that enhances the hubs' appeal and potentially draws more customers to local businesses. The comment, "Just to make sure that there's a link and that the local economy

knows what's going on and what there will be. And that this maybe also may bring clients to them," encapsulates the mutual benefits (RQ 1.1 & 1.3).

Expert 7's interview spotlighted local businesses and business parks' high potential to contribute to MHs. In one example, the collective realization of a mobility issue within a business park led to an interest in creating MHs. Expert 8 also mentioned technology partnerships indicating the need for broad stakeholder engagement (RQ 1.3).

Furthermore, Expert 9 detailed their method of building relationships with local districts, initiatives, and businesses. By reaching out to people in identified locations, presenting the project's intentions, and discussing potential collaborations, they fostered a positive attitude towards the project (RQ 1.3). Turning to successful practices in participatory processes, the analysis illustrates some intriguing aspects. Expert 7 displayed the potential of engaging local businesses as landowners. This collaboration allowed for the deployment of MHs tailored to the needs of the partners involved, highlighting the value of flexibility and customization in these projects (RQ 1.3).

Expert 8 stressed the effectiveness of problem-solving on the ground, best illustrated by the UPS representative's approach. Rather than relying solely on impersonal channels of communication, direct engagement, understanding the issues, and finding solutions on-site proved to be more effective. This approach underlines the importance of human interaction and flexibility in problem resolution (RQ 1.3).

Expert 9 detailed how building relationships with local districts, initiatives, and businesses positively influenced project acceptance. Engaging local businesses in discussions about the project's intentions and potential collaborations is crucial, as seen in Vienna's seventh district. Their approach also entailed conducting on-site surveys and informational workshops to ensure citizens were adequately informed, underlining the need for open and transparent communication throughout the project (RQ 1.3).

In conclusion, this analysis emphasizes the multifaceted role of local businesses and companies as key stakeholders in MH projects. Direct engagement, reciprocal benefits, open communication, flexibility, and active participation emerge as potential factors in ensuring successful participatory processes aligning with the research questions. The experiences shared by the experts shed light on these factors' practical application and provide a valuable reference point for future MH projects.

4.3.2.5 Insights into the participation process of Universities and Research Institutions

Universities and Research Institutions have emerged as relevant stakeholders in the planning and deployment of MHs based on the findings from the conducted interviews (RQ 1.1). They contribute to multiple capacities, primarily as data and validation providers, as practical project partners, and as active participants in project consortiums. Their participation in the Climate Protection Advisory Board, as revealed by Expert 3, facilitated early awareness about the project, leading to a more inclusive and participatory planning process. This exchange of ideas fostered an atmosphere of open communication, triggering active involvement from the Universities and Research Institutions (RQ 1.2).

Expert 4 further underscored the instrumental role of these institutions in providing data-driven insights. Leveraging heatmaps supplied by universities, municipalities could identify optimal locations for hubs, thus illustrating a collaborative and knowledge-driven approach. As Expert 4 mentioned, "The heat maps were more on where to locate, where to implement the hubs...But the work with the university was more on confirming or approving what we thought were good ideas" (RQ 1.1). This reveals the function of Universities and Research Institutions as not just participants but also as validators of initial planning ideas.

This engagement was seen to extend beyond the theoretical sphere into the practical implementation of the projects, as reported by Expert 5. Collaboration with the University of City D on behavioural change strategies marked an instance of intellectual contribution by the Universities and Research Institutions. They were even involved in constructing a Hub, an act that highlights their potential as practical project partners (RQ 1.1 & RQ 1.3).

As Expert 7 highlighted, Universities and Research Institutions were deeply engaged in the project consortiums, offering research support, evaluating project outcomes, and contributing to design considerations. The exploration of behavioural change and nudging methods is a testament to their integral role in the research process (RQ 1.2). They were noted as potential user groups, further emphasizing the multi-layered benefits of their involvement (RQ 1.3 & RQ 1.3). However, it was recognized that smaller cities might find it challenging to involve Universities and Research Institutions to the same extent, making their involvement a valuable yet not universally applicable component of the process.

In summary, the involvement of Universities and Research Institutions in the planning and deployment of MHs enhances the process by providing data-backed insights, confirming initial project ideas, contributing to behavioural change strategies, and participating in practical

project implementations (RQ 1.1). The methodologies employed to facilitate their involvement, such as advisory boards and project consortiums, foster a participatory environment, emphasizing the mutual benefits of such engagements (RQ 1.2, RQ 1.3).

4.3.2.6 Insights into the participation process of Mobility Associations

The analysis of the interviews has highlighted the key role that Mobility Associations play in the planning and deployment of some MH projects. Acting as essential stakeholders, their involvement primarily revolves around contributing material resources and providing expert consultation, which satisfies our first sub-research question (RQ 1.1).

In the case of Expert 1 and Expert 2, two prominent automobile and bicycling clubs offer a notable example. They provided bike service stations, supporting the facilities of the MHs. Expert 1 and Expert 2 summarized this relationship as "This is a cooperation with the two largest automobile clubs in the country of City A. They provide the bike service stations at our stations, and we provide the area." This demonstrates a mutual benefit derived from the collaboration as these automobile clubs adapt to the evolving landscape of transportation, especially the increasing emphasis on active mobility in the form of bicycle traffic (RQ 1.1).

Furthermore, the involvement of another bicycling club in the participatory process, emphasized by Expert 3, highlights their consultative role in refining the planning and implementation process of MHs. It illustrates the methodologies adopted to facilitate stakeholder participation, addressing the second sub-research question (RQ 1.2). As Expert 3 stated, "We have already contacted the club, whether they might want to participate and perhaps also want one of the two cargo bikes, so to speak or if they know a good place." These collaborations reveal effective practices in engaging stakeholders in MH projects. The established rapport between the municipalities and the Mobility Associations facilitated their active participation in the project. This aligns with the third sub-research question on good practices in participation processes to plan and deploy MH projects (RQ 1.3).

In conclusion, the Mobility Associations, through their material contribution and expert consultation, have proven to be pivotal stakeholders in the planning and deployment of MHs of some experts, playing a vital role in these participatory processes. This cooperative approach, rooted in mutual benefits and shared interests, points towards an encouraging trend in transportation planning.

4.3.2.7 Insights into the participation process of Electricity Distributors

In the planning and deployment of MHs, one of the significant stakeholders identified is the Electricity Distributors. These stakeholders primarily play a technical role, focusing on the infrastructure aspects of the MHs (RQ 1.1). This is affirmed by Expert 1's account of their role as being responsible for "cables in the ground and utilities needed, for example, for an information column or a bicycle station". As such, their participation provides technical insights and ensures that the necessary infrastructure is considered in the planning stages.

The engagement with Electricity Distributors is further highlighted through Expert 2's testament of preliminary discussions that incorporated their technical expertise. However, it is important to consider the practical implications of involving them. Expert 3's encounter with a local electricity distributor serves as an example where an attempt to include them in developing a mobility service booking platform was seen as too complicated (RQ 1.3). "They were very interested, but in the end, it would have been very cumbersome for us", noted Expert 3. This experience underscores the importance of balancing stakeholder readiness to contribute with the practicalities of their involvement.

Moreover, the collaboration between cities and their electricity providers has been noted as beneficial, although not extensively detailed (RQ 1.1). Expert 7's account outlines the noted collaborative efforts between City B and its energy provider, pointing towards a fruitful relationship. Furthermore, the expansion of stakeholder involvement has been suggested to encompass Electricity Distributors in crucial roles, such as providing charging infrastructure for electric vehicles.

On the matter of stakeholder participation methodologies, the structured dialogues and targeted stakeholder engagement approaches mentioned by Expert 2 play a central role in facilitating cooperation (RQ 1.2). This participation process appears to leverage pre-existing corporate ties, indicating a method of tapping into existing relationships for effective cooperation.

In conclusion, Electricity Distributors emerge as critical stakeholders in the planning and deployment of MHs, with their technical expertise offering valuable insights into the necessary infrastructural considerations. However, their involvement must also align with practicalities, calling for an appropriate balance between readiness to contribute and the implications of their engagement (RQ 1.3). Their future roles may expand to accommodate the

increasing demand for electric vehicle infrastructure, highlighting the dynamic nature of stakeholder roles in MH projects.

4.3.2.8 Insights into the participation process of External Political Actors

Analysing the various interviews, it becomes evident that External Political Actors are pivotal stakeholders in the planning and deployment of MHs (RQ 1.1). As underscored by Expert 1, their role extends from the approval process to the planning negotiation phase of the project. This participation is not limited to district administrations but also encompasses other political entities, as illustrated by Expert 3's reference to the Climate Protection Advisory Board, which offers a platform for cross-sectoral dialogue, exchange of ideas, and collective decision-making. It's noteworthy to observe that this political participation is selective, with only certain actors being involved in negotiations, highlighting the complexity of the process and the influence these actors imply (RQ 1.1 & RQ 1.3).

The example described by Expert 5 reveals a different aspect of the political actors' role: creating a unified brand for MHs across several cities, suggesting a strategic collaborative approach to the planning process (RQ 1.2 & RQ 1.3). A similar complex, multi-tiered approach is depicted in the Region E case by Expert 6. This case exemplifies the involvement of regional and local governments along with politically steered transport organizations and inter-municipal networks, illustrating the diverse landscape of stakeholder participation and the integral role of political actors in shaping transport planning projects such as MH projects (RQ 1.1). Expert 7 also elaborates on the Region E countries scenario, where regional management of MHs necessitates a coordinated effort at multiple governmental levels. This implies that political stakeholders, despite being from the same sector, can't be considered as 'internal' stakeholders due to their diverse mandates. As the expert states, "... you not only have all the players from the mobility sector, which is complex enough but also this whole political dimension, which is somewhat easier to solve in other cases than in this example" (RQ 1.1 & RQ 1.3).

In conclusion, while political actors' involvement may vary based on regional peculiarities, their role is consistently significant and multifaceted. Their involvement contributes not just to project approval but to wider strategic decisions, negotiations, and brand building, illustrating the breadth of their influence and the complexity of stakeholder management in the planning and deployment of MHs (RQ 1.1, RQ 1.2, RQ 1.3).

4.3.2.9 Insights into the process of Municipalities as external and internal stakeholders

In analyzing the key stakeholders involved in MH projects (RQ 1.1), the recurring role of the municipalities or city administrations is notable. As suggested by Expert 1 and Expert 2, representing Public Transport Provider A, the city administrations play a critical part in various stages of MH development, from the initial planning and financing to the rollout of mobility stations in most cases. The findings from Expert 3, Expert 4, and Expert 5 corroborate this perspective, demonstrating that city administrations frequently serve as main actors and facilitators, coordinating different stakeholders, providing necessary technical services, and engaging in complex internal communications and negotiations to implement these projects effectively.

The administrative structures of the municipalities also play a significant role in the planning and deployment of MHs. Expert 5 from Municipality D highlights how bureaucratic obstacles within the city administration can influence the implementation of such projects. The existence of different departments and their potentially conflicting views adds a layer of complexity that needs to be navigated for successful project execution (RQ 1.1 & RQ 1.3). This viewpoint is echoed by Expert 9 from Project Consortium A, who underscores the challenge of achieving internal agreement within various city departments involved in the planning and execution of MHs.

Expert 6 from the MH Planning Advisory E provides an additional dimension, stressing the complexities of layered governance systems, including property ownership issues. Navigating these complexities forms a significant part of the city administration's role in implementing MHs, indicating the city's substantial stake in the project's success (RQ 1.1 & RQ 1.3).

Regarding methodologies and tools facilitating stakeholder participation in the planning and deployment of MHs (RQ 1.2), city administrations often facilitate the participatory planning approach. Expert 1 and Expert 2 indicate that the city administration's participation in high-level discussions, including the negotiation with other stakeholders such as districts and citizens, allows for the integration of feedback from the respective parties into the planning process.

Moreover, Expert 3 stresses the importance of early coordination across all relevant municipal departments, indicating the need for a comprehensive coordination strategy. She notes, "What's important is to network very early in the city with everyone who has anything

to do with it, within the city administration." The process of early engagement and comprehensive coordination appears to be an essential methodology adopted by MH planners to facilitate stakeholder participation.

The recommendations for good practices from participation processes to plan and deploy MH projects (RQ 1.3) include the implementation of early, thorough, and detailed participation planning. Expert 3 emphasizes the necessity for effective timing and synchronization in such projects, underlining the significance of meticulous planning. Meanwhile, Expert 4 advocates for tailored solutions that consider the unique local conditions in each city, region and country.

Expert 8 from Project Consortium I offer a novel perspective on overcoming bureaucratic hurdles. He suggests that instead of allowing bureaucratic processes to become impediments, city administrations should adopt a more hands-on approach. He states, "Instead of files moving impersonally through the administration, representatives should meet on-site to discuss the problems specifically." This suggestion underlines the importance of practical, on-site meetings to navigate bureaucracy more efficiently, thus facilitating better project execution (RQ 1.3).

In summary, the municipalities or city administrations play an instrumental role in planning and executing MH projects, often acting as the key player coordinating various stakeholders, managing complex bureaucratic processes, and ensuring the project's success (RQ 1.1). The effective practices include early and comprehensive coordination, on-site problem-solving meetings, and tailored solutions that consider local conditions (RQ 1.3). The complexity of administrative processes and the need for internal agreement among various city departments represent significant challenges that require careful attention and strategic management (RQ 1.2).

4.3.2.10 Insights into the process of Public Transport Operators as external and internal stakeholders

The analysis of the interviews with nine experts reveals the multifaceted role of Public Transport Operators in the planning and deployment of MHs, which constitutes the basis for answering RQ 1.1.

Public Transport Operators are viewed as vital external and internal stakeholders involved in the planning and execution of MH projects. Expert 3, for instance, speaks to the strategic linkage between proposed MHs and existing public transport systems, signifying a

well-defined collaboration in "planning of integration with public transport" (RQ 1.1 & RQ 1.3).

A similar observation comes from Expert 4, who discusses a technical and digital-level collaboration with local bus transportation systems. His interview suggests the crucial role of Public Transport Operators in enhancing the utility of MHs and overcoming integration challenges. Expert 4's insights imply that Public Transport Operators' involvement in these projects is not only strategic but, most of the time, operational, especially in problem-solving and technical matters (RQ 1.1).

Expert 6 provides a different perspective on the complexity of integrating MHs in regions with intricate property ownership situations. The interview implies that Public Transport Operators are an important part of transport region councils, impacting decision-making on MHs, thereby demonstrating their regulatory influence (RQ 1.1).

Expert 7's interview reveals that Public Transport Operators can sometimes take the lead in the planning and implementation of MH systems, as seen in multiple cases. Moreover, Expert 9 reaffirms this perspective, underscoring the need for continuous close collaboration with the public transport provider, especially in selecting hub locations, even if they are not the operational actor (RQ 1.1 & RQ 1.3).

To conclude, Public Transport Operators play a critical role in the successful planning and deployment of MHs, contributing to strategic, operational, and regulatory aspects. Their role as key stakeholders is evident from the ongoing and close collaboration they maintain with other stakeholders in the ecosystem (RQ 1.1).

However, these findings should be analyzed further to uncover the specific methods and tools used to facilitate stakeholder participation (RQ 1.2) and to draw good practices from examples of participation processes with and from Public Transport Providers (RQ 1.3).

4.3.2.11 Insights into the process Project Consortia as external and internal stakeholders

In analyzing the significance of 'Project Consortia' as key stakeholders in the planning and implementation of MHs, the insights extracted from expert interviews provide valuable understandings (RQ 1.1). The 'Project Consortia' comprise a diverse array of stakeholders in the form of project partners, service providers, and representatives from different cities, all bringing valuable expertise and diverse perspectives to the project (Expert 3, 4, 7, 9). This diversity cultivates a rich environment for experimentation and problem-solving, "permitting

each stakeholder to find solutions and adjust strategies” to their unique local contexts (Expert 4). Expert 7 further elucidates the inclusion of the consortia from the project's origin, emphasizing their crucial roles as stakeholders. As highlighted, this diversity not only enriches decision-making but fosters a sense of collective thinking, providing a supportive network that helps navigate the complexities of the project (Expert 4).

Turning to methodologies and tools used to facilitate stakeholder participation (RQ 1.2), continuous dialogue and the exchange of views form the core of the participation method (Expert 3). This engagement extends to sharing personal experiences and difficulties, thereby fostering an environment conducive to open discussion and problem-solving (Expert 4). Notably, while the pandemic has necessitated a transition to digital platforms, the success of more advanced online collaboration tools has been mixed, suggesting room for improvement in this area.

In terms of good practices derived from participation processes in the planning and deployment of MHs (RQ 1.3), several noteworthy strategies emerged from project consortia. The consortia's role goes beyond the project's timeline, indicative of sustained collaboration and benefit (Expert 3). Expert 4 points out that the consortium's collective experiences allow for the tailoring of strategies to specific local situations, thereby optimizing project outcomes. Furthermore, the consortium functions as a 'task force', fostering close collaboration and exchange among all parties involved, which facilitates comprehensive planning and execution of MHs (Expert 7).

Expert 9 further highlights the cooperative structure within their team, involving members in every step of the project, even when not all steps were directly relevant to their specific tasks. This approach ensures a holistic view of the project, which benefits decision-making processes.

In conclusion, 'Project Consortia' have the potential to play a central role in the planning and deployment of MHs (RQ 1.1). The strategies employed to facilitate their participation, such as continuous dialogue, exchange of views, and collective decision-making, significantly contribute to the successful implementation of the projects and can be transferred to other parts of the participatory process (RQ 1.2). The good practices observed highlight the importance of sustained collaboration, adaptation to local contexts, and the benefits of a 'task force' approach (RQ 1.3). Through these collective experiences and shared expertise, the consortium enriches the planning process, adapting strategies to specific local contexts and creating a supportive environment conducive to the project's success (RQ 1.3).

4.3.2.12 Insights into the participation process of Other Stakeholders

The interviews reveal the involvement of various other stakeholders in the planning process; however, some of them have not been extensively discussed in the context of the interviews due to either time constraints or the higher perceived importance of the other stakeholders in the process (RQ 1.1). Other stakeholders that have been briefly mentioned by the interviewees include:

Housing Associations: In order to address space constraints on public land, the planners engaged with housing associations that owned properties and land surrounding the MH location. These associations allowed the planners to use their land for the MH, with the planners, for example, covering the cost of electricity or operational costs of MHs. In return, the housing associations also promoted the MH through their communication channels.

Delivery and Logistics Provider: Although not a significant focus in the discussed projects, the planners mention the possibility of including parcel lockers and involving courier, express, and package delivery services in the MH planning. These stakeholders play a role in the efficient movement of goods and may need to be considered in future developments of MHs.

Landowners: The ownership of land on which the MHs are to be established is highlighted as a crucial consideration. In particular, the example of the railway company is given, suggesting that property owners, such as transportation infrastructure operators, can have a significant impact on whether a MH can be located in a specific strategic area.

Mobility Consultancy: The planners sometimes also worked with a service provider that offered mobility consultancy services. This consultancy firm assisted in understanding how to develop and implement the MH effectively, providing guidance through workshops and ongoing development.

Planning Offices: Planning offices were involved throughout the planning process, providing support and expertise in participatory processes, location selection, and coordination with local districts. Their contributions helped identify potential areas for improvement based on previous projects and local knowledge.

Chapter 5: Discussion

This chapter will discuss the results presented in the last chapter by connecting and comparing results in light of the proposed research questions. Theoretical and practical contributions to the academic world and the realm of transport planners will be highlighted. Furthermore, the limitations of the presented study will be made transparent, and suggestions for further research will be derived.

5.1 Discussion of Results

Reflecting on the results of this thesis, this subchapter will discuss the manifold aspects of stakeholder participation in MH planning. The central question identified at the beginning - regarding the key stakeholders and effective methods to encourage participatory processes in MH projects - has led to several theoretical and practical insights.

To begin with, the first sub-question (RQ 1.1) targeted the identification of key stakeholders and their individual roles and contributions to the planning and implementation of MHs. This was the first integral question facilitating the discussion of the main research question. As it turns out, the MH planning environment is complex and diverse, involving stakeholders that vary from local groups like residents, businesses, and local initiatives to groups acting on a larger scale like shared mobility providers, public transport operators, and political stakeholders. The weight of their roles differs, yet each contributes in a unique way to the execution of MH projects.

Transport Planning literature was analysed, and key stakeholder groups containing institutions and authorities (i.e. political decision-makers), transport users, transport operators, local communities (i.e. citizens), experts, public participation practitioners, and general stakeholders were identified (Le Pira, et al., 2020). The thematic analysis of in-depth interview results showed that all these stakeholders also play a significant role in MH planning. However, the stakeholder map for the case of MHs shows a very high diversity (see Table 3 and Chapter 4.1.2), adding a layer of complexity to the participatory process. Coenegrachts, et al. (2021) highlight that stakeholders in MH planning take on different roles depending on the local context; still, it is not pointed out to which extent the diversity of stakeholders in MH planning goes. The exploratory study conducted in this work stresses this aspect, hence, aiming to put the academic spotlight in the direction of increasing transparency for stakeholder participation in the context of MHs.

A central practical contribution for future MH planners is a “draw list” of relevant stakeholders provided by this thesis, thereby addressing the future research suggestion on Calleo, et al. (2023). The goal behind addressing this research gap is to give an overview of relevant stakeholders, thus, supporting transport planners in conducting coherent participatory planning. Furthermore, as Calleo, et al. (2023) and multiple experts (e.g. Experts 1, 3, & 4) in the in-depth interviews mentioned, participation planning can be complex and time-consuming. The overview of stakeholders is directed towards decreasing this hurdle to the extent that was viable in the context of this thesis.

Furthermore, this thesis provides qualitative indicators that suggest a varying perceived priority regarding the different stakeholders (see Tables 3 and 4). A basic quantitative analysis of the codes identified in the thematic analysis shows that Citizens, Shared Mobility Providers, Municipalities, and Public Transport operators have been mentioned in 8 out of 8 expert interviews (table 3). In the weighted ranking related to the ranking questions asked to a subset of experts, Public Transport Operators ranked in first place, followed by Citizens in second place, and Local Initiatives & Organizations in third place. Citizens and Public transport providers come out on top of both analyses, which is also supported by the literature analysis of stakeholder participation in transport planning (Le Pira, et al., 2020). Local Initiatives and Organizations have only been mentioned in 5 out of 8 Interviews. However, they are often in the role of facilitating a channel to the public, directly representing local public interests, and are often staffed with the most politically active citizens (see Expert 1, 8, and 9). Hence, the ranking of third place is partly attributed to their ability to represent the stakeholder citizens. Furthermore, their important role in the participatory process is also acknowledged in transport planning literature by Le Pira, et al. (2020). As aforementioned, another key stakeholder identified by the quantitative approach presented in Tables 3 and 4 is Shared mobility providers. They are essential to achieve the main objective of MHs: To promote intermodal transport (Anderson, et al., 2017; Tran & Draeger, 2021; Weustenenk & Mingardo, 2023). This stakeholder is rarely mentioned as a key stakeholder in traditional transport planning; however, it is very prominent in MH literature (Coenegrachts, et al., 2021).

In particular, the results from chapters 4.1 and 4.3, in combination with the primary data gathered in the interview transcripts, should constitute a good baseline for future researchers to examine the stakeholder map of MHs or other innovative transport planning project types. Thereby, contributing Calleo, et al. (2023) identified the high significance of structured participatory planning for impactful transport planning projects, which was in recent years specifically acknowledged by transport planning literature.

The attention of the thesis then turned to RQ 1.2, where we aimed to understand the methods and tools to encourage stakeholder participation. Simultaneously, this constitutes the second building block to answer the main research questions, which required to look at the available and applied methods and then matching them to the respective stakeholders. The wide range of participatory methods identified through expert interviews fell effectively into four categories: Information Dissemination, Stakeholder Consultation, Active Involvement, and Collaborative Partnerships. By condensing the specific methods into these overarching categories, an overview of the participatory methods for MH projects extracted from the first-hand insights of experts was achieved. These methods can serve as a starting point to build a coherent participatory strategy. Thereby constituting a practical contribution to the world of MH planners. It offers a structured approach to view participation strategies and emphasises the dynamic interaction among diverse stakeholders and main actors in the process.

Le Pira, et al. (2020) suggested five key methods to support stakeholder engagement in the process of transport planning, namely ‘focus groups’, ‘citizens’ juries’, ‘consensus conferences’, ‘the Delphi method’, and ‘the stakeholder dialogue’. Insights from the thematic analysis presented in chapters 4.2 and 4.3 also identified similar methods as a subset of the whole collection of methods as presented in chapter 4.2.2 and in the full list in appendix C.1. Focus groups were also mentioned by Expert 6 as an applied method; Citizens’ juries are comparable to for example citizen volunteer work groups (Expert 5); Consensus conferences described by Le Pira, et al. (2020) as structured interactions engaging a varied set of stakeholders in repeated, reciprocal processes to collaboratively work to define the problem, envision a solution, and identify feasible ways to get there could also be utilized to describe project consortia as represented by experts 7, 8, and 9. Even though the ‘Delphi method’ and ‘the stakeholder dialogue’ method do show a lot of similarities with the methods applied by the interviewed expert, there was no exact match with the primary data gathered from the interviews.

Furthermore, the framework of Living Labs, as proposed by Ebbesson (2022), was confirmed to be an innovative method to utilize in the participatory planning of mobility projects by Expert 9. Ebbesson (2022) described Living Labs as a promising one-option framework that can be applied to facilitate multi-stakeholder engagement projects, in particular, to co-designing future mobility services in Living Labs. Expert 9 highlighted the innovative nature and experimenting options stronger than the multi-stakeholder capability of this method.

Studying and gathering evidence for the applicability of transportation planning literature in relation to participatory methods in MHs is a contribution to the academic world,

in particular for researchers studying stakeholder participation in innovative transport projects searching for references. The applicability was indeed affirmed, but an interesting finding was the high level of emphasis on citizen participation in transport planning literature (Ebbesson, 2022; Le Pira, et al., 2016). While the thematic analysis showed that the involvement of citizens is of high importance, intermodal MHs also require close collaboration with entities like shared mobility providers, local businesses, and electricity providers, hence, constituting a need to examine methodologies to facilitate the targeting of such stakeholders besides citizens.

As the thesis moved on to RQ 1.3, it provided the third building block of discussing the main research question. The aim was to pinpoint best practices for participatory processes when planning and deploying MH projects. The broad classification of participatory methods and specific method examples from the in-depth interviews (RQ 1.2) was combined with the key role of stakeholders identified in RQ 1.1, aiding in identifying these practices. However, it is important to notice that the application and effectiveness of these methods would naturally differ depending on the local context, features of the MH, and the stakeholders involved.

The participation cube proposed by Le Pira, et al. (2020) provides a useful theoretical lens to unpack the dynamic roles of different stakeholders and their potential contributions when integrated into the process, taking the dimensions of the participation cube into the equation. Stakeholder roles, contributions, and relations to the project can fluctuate and blur the lines between who is an internal or external stakeholder, underscoring the fluid nature of power, interest, and competence dimensions within the participatory process.

Taking the case of municipalities, they serve as key stakeholders and demonstrate high interest and power, situating them firmly within the key stakeholder category of the participation cube. The diversity and variance in stakeholder involvement become more pronounced when examining the roles of external political actors and public transport operators. External political actors, despite being from the same sector, can't be universally considered as 'internal' stakeholders due to their diverse mandates. This highlights the complex interplay of power and interest in determining stakeholder status within the participation cube. Public transport operators, on the other hand, embody high interest and power, and their competence varies according to their role in different scenarios. They can take the lead in planning and implementation, serve as operational actors, or act as strategic partners, which demonstrates the diverse nature of stakeholder roles within the cube.

The role of project consortia, too, provides an intriguing insight into stakeholder participation through the lens of the participation cube. As stakeholders from the project's origin, they enrich decision-making, providing a sense of collective thinking and a supportive

network to navigate project complexities. This highlights that forming project consortia in itself can be an effective method of stakeholder participation, reinforcing the cube's competence dimension.

In the context of other stakeholders like housing associations, delivery and logistics providers, landowners, mobility consultancy, and planning offices, their roles and contributions were not extensively discussed in the in-depth interviews or literature analysed. This implies a possible gap in fully understanding the stakeholder map through the participation cube lens, and it suggests that stakeholder interest, power, and competence might be context-specific and highly dynamic.

In conclusion, the findings clearly illustrate the dynamic interplay between the various dimensions of the participation cube – interest, power, and competence – in facilitating stakeholder participation in the planning and deployment of MHs. This thesis emphasizes the importance of considering these dimensions in understanding the complexities of stakeholder participation and developing strategies for effective stakeholder engagement taking the dimensions into account. Thereby, another practical contribution for transport planners is provided. Furthermore, the information on the dimensions of the participation cube for the specific case of MHs could serve as an inspiration for further theoretical work in the context.

A key takeaway from this study is the need for a varied approach to stakeholder participation. Simply focusing on one category of participatory methods or a specific group of stakeholders isn't enough. Rather, this study emphasizes the importance of utilizing a mix of Information Dissemination, Stakeholder Consultation, Active Involvement, and Collaborative Partnerships customized to the unique needs and context of each MH project.

Arnold, et al. (2023), in their review of MH literature and projects, highlighted the importance of closing the research gap by "an examination of the various stakeholders who are interested in investing in MH [mobility hub] development and operation is required. It is this variety of MHs and associated organisations, both public and private, that lends itself to further investigation. Specifically, this would include organisational interaction in the context of urban transport" (Arnold, et al., 2023, p. 866). By addressing all three building blocks (RQ 1.1, 1.2, & 1.3), the groundwork was laid to address the research gap and parallelly the main research question of the thesis. This contribution addresses the academic as well as practical realm of transport planning and particularly MH research and projects.

On a practical level, the outcomes and insights from this study can offer guidance to professionals working on MH projects. The recognition of key stakeholders, comprehension of their roles and contributions, and the proposed classification of participatory methods offer a

solid framework for planning and executing these projects. Acknowledging that the effectiveness of these methods may hinge on the local context and features of the hub, practitioners are advised to adapt and refine these methods to fit their specific circumstances.

From a scholarly perspective, this study adds to the growing body of literature on MH planning and implementation. Past studies have examined different aspects of the process, but this study highlights the crucial role of participatory methods, presenting a comprehensive classification based on expert perspectives. Moreover, it underscores the importance of considering MH planning as a cooperative, interdisciplinary effort that involves numerous stakeholders.

5.2 Limitations and future research suggestions

The study at hand confronts several limitations that merit discussion. Foremost among these is the inconclusiveness of the evidence supporting the premise that stakeholder participation always enhances the success of MHs as transport planning initiatives, particularly in relation to the central aim of enhancing intermodal transport. While certain indicators suggest a potentially positive contribution, definitive proof or a grounded discussion was absent from this study. This lack of conclusive evidence in the conducted literature review makes it difficult to discern whether the participatory process always improves the effectiveness of MHs or transport planning projects in general, hence pointing towards a noteworthy research gap.

Equally important is the fact that the thesis did not delve profoundly into the evaluation of methodologies or the selection of stakeholders, an area that could significantly contribute to the journey from good to best practices. The effectiveness of these methods, the outcome in relation to effort, and other associated aspects were not comprehensively assessed. A thorough evaluation of the methods employed in stakeholder participation could potentially uncover more detailed insights about their practical implications in the planning and deployment of MHs.

Another aspect that was left out of the scope of this study is the aspect that the participatory process is not homogenous across different planning steps of the MHs, which might indicate that specific methods and stakeholders could be relevant only to certain steps. This poses a limitation to the generalizability of the results.

Another limitation pertains to the geographical scope of this study, which was focused exclusively on Europe. This geographical restriction might limit the study's relevance to MH

planning and deployment in other global contexts, thereby narrowing the applicability of its findings.

The analysis in this thesis was primarily based on qualitative data from expert interviews conducted in non-standardized environments. The primary data was thus dependent on the subjective perception of the experts, which could possibly introduce inherent bias, as clarified by the methodology used described by Solarino & Auguinis (2021). Furthermore, a potential data set bias was observed, given that 4 out of the nine experts were participating in the same research project consortia. This bias may have impacted the diversity of opinions and perspectives, consequently potentially influencing the overall findings.

Lastly, due to time and scope constraints of the thesis, project documentation of MH projects was not analyzed. The omission of this likely valuable data source could potentially have limited the depth of the study's results. These limitations collectively suggest that there are several underexplored areas in the field of stakeholder participation in MH projects that warrant further academic investigation.

The exploration of several underexplored and partly explored areas within this study can serve as a basis for future research. An exploratory study, such as this one, is generally positioned to lay the groundwork for subsequent, more in-depth investigations and studies. One such promising area is the effectiveness of stakeholder participation, both generally and in relation to specific stakeholders and methods. An investigation of the relationship between the effort expended and the impact generated by stakeholder participation could provide valuable insights into the return on investment from stakeholder engagement in the planning and deployment of MHs.

The geographical scope of this study could be broadened in future research to include contexts outside of Europe, such as North America or other specific regions where MHs exist or are planned. This would enhance the generalizability of the findings and allow for comparisons and contrasts of stakeholder participation processes across different cultural, economic, and regulatory landscapes.

The study also points towards the need for examining the role and influence of stakeholders in the planning and deployment of specific types of MHs, as already emphasised as a research gap by Rongen, et al. (2022). Further investigation into how different MH types might influence the weighting of stakeholder input or even introduce new key stakeholders could help refine the stakeholder participation process. The impact of such specificities on the methods employed for stakeholder participation would also be a significant area of investigation to dive into beyond the extent executed in this thesis.

Participation methods belonging to the category of ‘empower’ on the participation spectrum and their potential, especially within the context of community hub development, as suggested by Expert 9, represent another potential area for further study. Understanding the effects of empowering stakeholders and its influence on the overall project outcomes could be a worthwhile endeavour, in particular for locations where other types of MHs are difficult to establish.

Exploring the research gap in flanking policies mentioned by Rongen, et al. (2022) could provide critical insights too. Unveiling which flanking policies support stakeholder participation within the context of transport planning and which effect they induce would be a significant contribution to this field of study and practice.

Finally, putting the findings of this exploratory study on an empirical footing would significantly enhance the contributions made by this thesis. By pursuing these research directions, the academic community can continue to refine and deepen its understanding of the role and impact of stakeholder participation in MH planning; transport planners can benefit in their projects from the know-how; users of MHs and citizens living densely populate cities can benefit from a positive impact on our transportation systems and the external factors they entail.

Chapter 6: Conclusion

In conclusion, this thesis embarked on an exploration of stakeholder participation in the planning and deployment of MHs. Centred around the main research question of who the key stakeholders in MH planning and deployment are and what methods can be used to facilitate the participatory process. The exploratory study was guided by three sub-research questions (RQ 1.1, 1.2, & 1.3) constituting the discussion of the main research question.

RQ 1.1 focused on the identification of key stakeholders. This research underscored the diversity of these stakeholders, ranging from local residents and initiatives to shared mobility providers, public transport operators, and political decision-makers, just to name a few included in the diverse stakeholder map of MHs. The study further highlighted that the role and influence of these stakeholders are not static, but rather they change depending on the local context and the specific features of the MH. The thesis put forward a dynamic understanding of the stakeholder map, acknowledging the complexity and fluidity of stakeholder roles and relationships in innovative transport projects.

RQ 1.2 delved into effective participatory methods for stakeholder engagement. The thematic analysis suggested that participatory methods, categorized by information dissemination, stakeholder consultation, active involvement, and collaborative partnership, play a crucial role in engaging stakeholders. However, the study also illuminated that there is no one-size-fits-all approach to participatory methods. Instead, the effectiveness of these methods hinges heavily on the specificities of the local context, the features of the MH, and the stakeholders involved.

RQ 1.3 aimed at identifying best practices for participatory processes in the planning and deployment of MHs. In addressing this, the thesis utilized the findings of RQ 1.1 and RQ 1.2, matching stakeholders and methods and identified good practices from the in-depth expert interviews and literature review. It is worth noting that while some best practices were identified, their universal applicability may be limited, suggesting the need for adaptability in different scenarios and further research in the direction to progress from good to best practices.

The thesis also utilized the participation cube proposed by Le Pira, et al. (2020) as a theoretical lens to unravel the dynamic roles of different stakeholders and the need for structured participatory planning, taking the dimensions - power, interest, and competence- into account. It underscored the relationship between stakeholder roles, methods that can be used to target them, and the importance of the context of the MH project.

The key takeaway from this study is the need for a multi-faceted approach to stakeholder participation. The thesis argues against the reliance on one category of participatory methods or a specific group of stakeholders. Instead, it underscores the need for a mix of various participatory methods, which should be tailored to the unique needs and context of each MH project. This highlights the importance of adaptability and customization in effective stakeholder engagement.

From a practical standpoint, this study provides a valuable resource for professionals working on MH projects. It offers a comprehensive understanding of the key stakeholders, their roles and contributions, and a knowledge set including categorization of participatory methods. The findings, though context-dependent and with limitations, provide a robust framework that can support practitioners in planning and executing structured participatory processes for MH projects.

From an academic perspective, this research contributes to the nascent body of literature on MHs. While past studies have explored different aspects of the process, this study brings focus to the role of structured participatory processes and provides relevant new data in a relatively young and innovative field of research with great potential to contribute to the improvement of our transport systems.

Overall, reviewing literature from transport planning and MHs, conducting a thematic analysis utilizing conducted in-depth expert interviews as the primary data source, and guiding this exploratory study with open research questions provided substantial groundwork for the nascent field of participatory planning of MHs. This work addresses multiple identified research gaps and provides important theoretical and practical insights for both the academic community and practitioners in the field of transport planning, particularly those working on MH research and projects.

References

- Akyelken, N., Banister, D., & Givoni, M. (2018). The Sustainability of Shared Mobility in London: The Dilemma for Governance. *Sustainability*, 10(2), 420. <https://doi.org/10.3390/su10020420> .
- Allender, S., Cavill, N., Parker, M., & Foster, C. (2009). ‘Tell us something we don't already know or do!’—The response of planning and transport professionals to public health guidance on the built environment and physical activity. *Journal of Public Health Policy*, 30 (1), 102-116. <https://www.jstor.org/stable/40207226> .
- Alonso Raposo, M., Mourtzouchou, A., Garus, A., Brinkhoff-Button, N., Kert, K., & Ciuffo, B. (2021). *JRC future mobility solutions living lab (FMS-Lab) : conceptual framework, state of play and way forward*, Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2760/964269> .
- Anderson, K., Blanchard, S. D., Cheah, D., & Levitt, D. (2017). Incorporating Equity and Resiliency in Municipal Transportation Planning: Case Study of Mobility Hubs in Oakland, California. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2653(1), 65-74. <https://doi.org/10.3141/2653-08> .
- Arnold, T., Frost, M., Timmis, A., Dale, S., & Ison, S. (2023). Mobility Hubs: Review and Future Research Direction. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2677(2), 858–868. <https://doi.org/10.1177/03611981221108> .
- Bell, D. (2019). Intermodal Mobility Hubs and User Needs. *Social Sciences*, 8(2), 65. <https://doi.org/10.3390/socsci8020065> .
- Bickerstaff, K., Tolley, R., & Walker, G. (2002). Transport planning and participation: the rhetoric and realities of public involvement. *Journal of Transport Geography*, 10(1), 61-73. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00027-8](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00027-8) .
- Blad, K., de Almeida Correia, G. H., van Nes, R., & Annema, J. A. (2022). A methodology to determine suitable locations for regional shared mobility hubs. *Case Studies on Transport Policy*, 10(3), 1904–1916. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.08.005> .
- Bordagaray, M., Dell’Olio, L., Ibeas, Á., Barreda, R., & Alonso, B. (2015). Modeling the service quality of public bicycle schemes considering user heterogeneity. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(8), 580-591. <https://doi.org/10.1080/15568318.2013.838722> .
- Bösehans, G., Bell, M., Thorpe, N., Liao, F., Homem de Almeida Correia, G., & Dissanayake, D. (2021). eHUBs—Identifying the potential early and late adopters of shared electric mobility hubs. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(3), 199-218. <https://doi.org/10.1080/15568318.2021.2015493> .
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa> .
- Braun, V., & Clarke, V. (2013). *Successful qualitative research: A practical guide for beginners*. Sage Publications Ltd.

- Braun, V., & Clarke, V. (2020). One Size Fits All? What counts as quality practice in (reflexive) thematic analysis? *Qualitative Research in Psychology*, 18(3), 328–352. <https://doi.org/10.1080/14780887.2020.1769238> .
- Braun, V., & Clarke, V. (2021). *Thematic Analysis: A practical guide*. Sage Publications Ltd.
- Byrne, D. (2022). A Worked Example of Braun and Clarke’s approach to reflexive thematic analysis. *Quality & Quantity*, 56, 1391-1412. <https://doi.org/10.1007/s11135-021-01182-y>
- Calderón, F., & Miller, E. J. (2020). A Literature Review of Mobility Services: definitions, modelling state-of-the-art, and key considerations for a conceptual modelling framework. *Transport Reviews*, 40(3), 312-332. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1704916> .
- Calleo, Y., Giuffrida, N., & Pilla, F. (2023). The Future of Transport and Stakeholders’ Engagement: a bibliometric analysis of the scientific literature. *Transportation Research Procedia*, 69, 639–646. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.218> .
- Cascetta, E., & Pagliara, F. (2013). Public Engagement for Planning and Designing Transportation Systems. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 87, 103-116. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.10.597> .
- Chng, S., Kong, P., Lim, P. Y., Cornet, H., & Cheah, L. (2021). Engaging Citizens in Driverless Mobility: insights from a global dialogue for research, design and policy. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 11, 100443. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100443> .
- Christidis, P., & Rivas, J. N. I. (2012). *Measuring Road Congestion*. EUR 25550. Institute for Prospective Technological Studies (IPTS), European Commission Joint Research Centre. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2791/15282> .
- Coenegrachts, E., Beckers, J., Vanelslander, T., & Verhetsel, A. (2021). Business Model Blueprints for the Shared Mobility Hub Network. *Sustainability*, 13(12), 6939. <https://doi.org/10.3390/su13126939> .
- Conticelli, E., Gobbi, G., Saavedra Rosas, P. I., & Tondelli, S. (2021). Assessing the Performance of Modal Interchange for Ensuring Seamless and Sustainable Mobility in European Cities. *Sustainability*, 13(2), 1001. <https://doi.org/10.3390/su13021001> .
- Cooper, H. (1988). Organizing knowledge syntheses: A taxonomy of literature reviews. *Knowledge, Technology & Policy*, 1(1), 104–126. <https://doi.org/10.1007/BF03177550> .
- Coppola, P., & Silvestri, F. (2019). *Autonomous vehicles and future mobility solutions*. Elsevier Books.
- Ebbesson, E. (2022). Towards a co-creation framework based on citizens' dreams of future mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16, 100686. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100686> .
- Erkul, M., Yitmen, I., & Çelik, T. (2016). Stakeholder engagement in mega transport infrastructure projects. *Procedia Engineering*, 161, 704-710. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.08.745> .

- European Commission. (2023). *CO₂ emission performance standards for cars and vans*. *Climate Action*. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en .
- European Commission, Directorate General for Mobility and Transport, (2013). *Towards low carbon transport in Europe*, Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/7573> .
- European Commission. (2016). *Urban Agenda for the EU Pact of Amsterdam*. Retrieved June 30, 2023, from https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf .
- European Commission. (2021). *Regulation of the European parliament and of the council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*. In: *Council Regulation (EU) No 2021/0420/COD*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812> .
- Franceschini, S., & Marletto, G. (2015). Assessing the benefits and the shortcomings of participation – findings from a test in Bari (Italy). *Journal of Transport Geography*, 44, 33-42. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.02.008> .
- Freeman, R. E. (1984). *Stakeholder management: a strategic approach*. Pitman.
- Gardner, J., Rachlin, R., & Sweeny, A. (1986). *Handbook of strategic planning*. John Wiley & Sons.
- Geurs, K., Münzel, K., Duran, D., Gkavra, R., Graf, A., Grigolon, A., Hansel, J., Kirchberger, C., Klementsitz, R., & Martinez Ramirez, L. (2022). A multidimensional mobility hub typology and inventory. *SmartHubs Deliverable D 2.1*. <https://doi.org/10.34726/3567> .
- Giuffrida, N., Le Pira, M., Inturri, G., & Ignaccolo, M. (2019). Mapping with stakeholders: An overview of public participatory GIS and VGI in transport decision-making. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 8(4), 198. <https://doi.org/10.3390/ijgi8040198> .
- Grant, M. B., & Booth, A. (2009). A typology of reviews: an analysis of 14 review types and associated methodologies. *Health Information and Libraries Journal*, 26(2), 91–108. <https://doi.org/10.1111/j.1471-1842.2009.00848.x> .
- Grotenhuis, J., Corman, F., & Rietveld, P. (2007). The desired quality of integrated multimodal travel information in public transport: Customer needs for time and effort savings. *Transport Policy*, 14(1), 27–38. <https://doi.org/10.1007/s12469-022-00301-8> .
- Hart, C. (1998). *Doing a Literature Review: Releasing the Social Science Research Imagination*. Sage Publications.
- Hickman, R., Saxena, S., Banister, D., & Ashiru, O. (2012). Examining transport futures with scenario analysis and MCA. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(3), 560-575. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.11.006> .
- Hsu, C. C., & Sandford, B. A. (2007). The Delphi technique: making sense of consensus. *Practical Assessment, Research, and Evaluation*, 12(1), 10. <https://doi.org/10.7275/pdz9-th90> .

- Jittrapirom, P., Marchau, V., van der Heijden, R., & Meurs, H. (2020). Future implementation of mobility as a service (MaaS): Results of an international Delphi study. *Travel Behaviour and Society*, 21, 281–294. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.12.004> .
- Kammerhofer, A., Leeb, K., Singelmann, C., & Berger, M. (2022, November) *Mo.Hub – Co-Developing Cooperative Mobility Hubs in Vienna [Paper presentation]*. Mobility, Knowledge and Innovation Hubs in Urban and Regional Development. Proceedings of REAL CORP 2022, 27th International Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society, Vienna, Austria. <https://repository.corp.at/955/> .
- Kenyon, W., Hanley, N., & Nevin, C. (2001). Citizens' juries: an aid to environmental valuation?. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 19(4), 557-566. <https://doi.org/10.1068/c4s> .
- Keseru, I., Coosemans, T., & Macharis, C. (2021). Stakeholders' preferences for the future of transport in Europe: Participatory evaluation of scenarios combining scenario planning and the multi-actor multi-criteria analysis. *Futures*, 127, 102690. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2020.102690> .
- Kin, B., Verlinde, S., Mommens, K., & Macharis, C. (2017). A stakeholder-based methodology to enhance the success of urban freight transport measures in a multi-level governance context. *Research in Transportation Economics*, 65, 10-23. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.08.003> .
- Le Pira, M., Ignaccolo, M., Inturri, G., Pluchino, A., & Rapisarda, A. (2016). Modelling stakeholder participation in transport planning. *Case Studies on Transport Policy*, 4(3), 230–238. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2016.06.002> .
- Le Pira, M., Inturri, G., & Ignaccolo, M. (2020). Competence, interest and power in participatory transport planning: framing stakeholders in the “participation cube”. *Transportation Research Procedia*, 48, 2385–2400. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.281> .
- Liimatainen, H., Hovi, I. B., Arvidsson, N., & Nykänen, L. (2015). Driving forces of road freight CO2 in 2030. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 45(3), 260-285. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-10-2013-0255> .
- Lu, Y., & Zhang, Y. (2020). Toward a stakeholder perspective on safety risk factors of metro construction: a social network analysis. *Complexity*, 2020, 1-12. <https://doi.org/10.1155/2020/8884304> .
- Marsh, I., Crowley, K., Grube, D., & Eccleston, R. (2017). Delivering public services: Locality, learning and reciprocity in place based practice. *Australian Journal of Public Administration*, 76(4), 443-456. <https://doi.org/10.1111/1467-8500.12230> .
- Mengist, W., Soromessa, T., & Legese, G. (2021). Method for conducting systematic literature review and meta-analysis for environmental science research. *MethodsX*, 7, 100777. <https://doi.org/10.1016/j.mex.2019.100777> .
- Monzón, A., Hernández, S., & Di Ciommo, F. (2016). Efficient urban interchanges: the City-HUB model. *Transportation Research Procedia*, 14, 1124-1133. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.183> .

- Moser, A., & Korstjens, I. (2018). Series: Practical Guidance to Qualitative Research. Part 3: Sampling, Data Collection and Analysis. *European Journal of General Practice*, 24(1), 9-18. <https://doi.org/10.1080/13814788.2017.1375091> .
- Münzel, K., Boon, W., Frenken, K., Blomme, J., & Van Der Linden, D. (2019). Explaining carsharing supply across Western European cities. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(4), 243–254. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1542756> .
- Quick, K., & Zhao, Z. (2011, October 1). *Suggested design and management techniques for enhancing public engagement in transportation policymaking*. <https://conservancy.umn.edu/handle/11299/116934> .
- Rongen, T., Lenferink, S., Arts, J., & Tillema, T. (2023). The peripheral mobility hub as a multi-sided platform? Applying a Fuzzy Delphi to identify promising stakeholder interactions. *Research in Transportation Business and Management*, 47, Article 100953. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2023.100953> .
- Rongen, T., Tillema, T., Arts, J., Alonso-González, M. J., & Witte, J.-J. (2022). An analysis of the mobility hub concept in the Netherlands: Historical lessons for its implementation. *Journal of Transport Geography*, 104, 103419. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.10341> .
- Roukouni, A., Junyent, I. A., Casanovas, M. M., & Correia, Gonçalo Homem de Almeida (2023). An Analysis of the Emerging “Shared Mobility Hub” Concept in European Cities: Definition and a Proposed Typology. *Sustainability*, 15(6), 5222. <https://doi.org/10.3390/su15065222> .
- Sauer, P. C., & Seuring, S. (2023). How to conduct systematic literature reviews in management research: a guide in 6 steps and 14 decisions. *Review of Managerial Science*, 17(5), 1899–1933. <https://doi.org/10.1007/s11846-023-00668-3> .
- Schotten, M., Aisati, M. E., Meester, W. J. N., Steinginga, S., & Ross, C. (2017). A brief history of Scopus: the world’s largest abstract and citation database of scientific literature. In Cantú-Ortiz, F. J. (Ed.), *Research analytics: Boosting university productivity and competitiveness through scientometrics* (pp.31-58). Auerbach Publications eBooks. <https://doi.org/10.1201/9781315155890-3> .
- Sochor, J., Strömberg, H., & Karlsson, M. (2015). Implementing Mobility as a Service. *Transportation Research Record*, 2536(1), 1–9. <https://doi.org/10.3141/2536-01> .
- Solarino, A. M., & Aguinis, H. (2021). Challenges and Best-practice Recommendations for Designing and Conducting Interviews with Elite Informants. *Journal of Management Studies*, 58(3), 649–672. <https://doi.org/10.1111/joms.12620> .
- Steen, K., & van Bueren, E. (2017). The Defining Characteristics of Urban Living Labs. *Technology Innovation Management Review*, 7(7), 21-33. <https://doi.org/10.22215/timreview/1088> .
- Stewart, A. F., & Zegras, P. C. (2016). CoAXs: a collaborative accessibility-based stakeholder engagement system for communicating transport impacts. *Research in Transportation Economics*, 59, 423-433. <https://doi.org/10.22215/timreview/1088> .

- Swedberg, R. (2020). Exploratory Research. In C. Elman, J. Gerring, & J. Mahoney (Eds.), *The production of knowledge: Enhancing progress in social science* (pp. 17-41). Cambridge University Press.
- Tran, M., & Draeger, C. (2021). A data-driven complex network approach for planning sustainable and inclusive urban mobility hubs and services. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 48(9), 2726–2742. <https://doi.org/10.1177/2399808320987093>.
- Tsirimpa, A., Polydoropoulou, A., Pagoni, I., & Tsouros, I. (2019). A reward-based instrument for promoting multimodality. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 65, 121–140. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.07.002>.
- United Nations Human Settlements Programme. *The New Urban Agenda - Habitat III*. (2017, December 23). Habitat III. <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda>.
- Vanheusden, W., van Dalen, J., & Mingardo, G. (2022). Governance and business policy impact on carsharing diffusion in European cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 108, 103312. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103312>.
- Ward, D. (2001). Stakeholder involvement in transport planning: participation and power. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 19(2), 119–130. <https://doi.org/10.3152/147154601781767131>.
- Webster, J., & Watson, R. T. (2002). Analyzing the past to prepare for the future: Writing a literature review. *MIS Quarterly*, 26(2), xiii-xxiii. <https://www.jstor.org/stable/4132319>.
- Weustenenk, A. G., & Mingardo, G. (2023). Towards a typology of mobility hubs. *Journal of Transport Geography*, 106. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103514>.
- Ziegert, P., Höhne, E., Teich, T., Leonhardt, S., Neumann, T., Kretz, D., & Junghans, S. (2022). Partizipative Entwicklung einer altersübergreifenden Mobilstation–Reallaboransatz in einem Wohnquartier in Zwickau. In *Transforming Mobility–What Next? Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte* (pp. 419-433). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-36430-4_25.

Appendices

Appendix A – Interview Guide for Expert Interviews

A.1: Table overview of interview participants

<i>#</i>	<i>Identifier Name</i>	<i>Location</i>	<i>Organization</i>
1	Expert 1	City A	Public Transport Provider A
2	Expert 2	City A	Public Transport Provider A
3	Expert 3	City B	Municipality B
4	Expert 4	City C	Municipality C
5	Expert 5	City D	Municipality D
6	Expert 6	Region E	Non-profit advisory for municipality E
7	Expert 7	Region F	Project Consortium H
8	Expert 8	City G + City H	Project Consortium I
9	Expert 9	City A	Project Consortium J

A.2: Semi-structured interview guideline

A.2.1: Interview guideline in English

Part I: Introduction

Hello, nice to meet you, and thank you for taking the time for me today! Is it okay for you if I record the interview for the documentation of my thesis?

I am a working student at the Digital Hub Mobility at UnternehmerTUM (Europe's largest center for start-ups and innovation). As part of our citizen mobility project "What is a mobility point?", we spent 6 months working on the topic of mobility hubs together with our partners (which are the Landeshauptstadt München, the local transport provider MVG, BMW) and some other partners and startups. Why did we decide to work on this topic? Because we saw the opportunity to have a real-world impact on how mobility hubs will be implemented

here in Munich. Seeing that as part of the Shared Mobility sub-strategy, the city of Munich is building 200 mobility hubs by 2026. As we in citizen mobility are working directly with the city, we had the plan to support the city in this great endeavor.

In my master's thesis, I am working on guidelines for tools and formats to use to achieve citizen-centered and stakeholder-oriented mobility hub planning. To achieve this goal, I am interviewing experts in shared mobility and transport planning and analyzing all existing papers and project documentation. I investigate which co-innovation tools they have used to engage stakeholders e.g., citizens and shared mobility providers and analyze their experiences with them. In the end, I hope to produce a toolbox of methods, describing their advantages + disadvantages of them for the diverse types of mobility points, so that the city of Munich and other mobility hub planners can then use it in the future.

Working title: "How stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs: A guideline for citizen-centered, stakeholder-oriented planning of mobility hubs."

Part II: Initial Questions

- A. Can you tell me a bit about yourself and your role in the planning or rollout of mobility hubs...in ____ City ____?
- B. Which players/organizations have been participated in the planning or rollout of mobility hubs ...in ____ City ____?

If external stakeholders (shared mobility providers, citizens, local transport providers) have not been mentioned:

- C. [Which external stakeholders have been included or consulted in the planning or rollout of mobility hubs ...in ____ City ____?]

Write down and mention

- D. “ ____ all shareholders (internal and external) ____ . Is there some group or organization that we are missing?”
- E. “I would now like to learn a bit more about the phases in which these stakeholders were involved and how the collaboration or participation of these worked. Is it all right for you to proceed with the interview in this way?”

Part III: Deep Dive questions

Then address stakeholders in order of them being mentioned in part II.

F. “Great. Then let's start with _____ stakeholder X_____”:

F 1.1 In which phases or situations did you collaborate/involve ___ stakeholder xyz___?

F 1.2 How did you work together with / involve ___ stakeholder xyz___? Meaning which format did you exchange ideas or information, which tools did you use, how did you facilitate their participation?

List collaboration/participation tools/formats

F1.3 Could you in a few key words or sentences describe the advantages and disadvantages of utilizing __tool/format xyz__ with __stakeholder xyz__?

Part IV: Closing Questions

G. If you could recommend one thing to future planners of mobility hubs, what would it be?

H. What are the top 3 stakeholders that should be targeted in the participatory process of planning mobility hubs from the perspective of a mobility hub planner?

I. Optional: If you were in my position, which question would you ask yourself to get closer to the goal of developing a guideline for tools and formats to use to achieve a citizen-centered and stakeholder-oriented planning of mobility hubs?

J. Optional: Do you know another person that I should ask for an interview on the subject to get an in-depth insight into the topic?

A.2.2: Interview Guideline in German

Part I: Einführung

Hallo, schön, Sie kennenzulernen und danke, dass Sie sich heute Zeit für mich nehmen! Ist es für Sie in Ordnung, wenn ich das Gespräch für meine Thesis Dokumentation aufzeichne?”

Ich bin Werkstudent am Digital Hub Mobility bei UnternehmerTUM (Europas größtem Zentrum für Start-ups und Innovation). Im Rahmen unseres citizen mobility projekts "Was ist ein Mobilitätspunkt?" haben wir uns gemeinsam mit unseren Partnern (Landeshauptstadt

München, Stadtwerke München, BMW) und einigen anderen Partnern und 2 Startups 6 Monate lang mit dem Thema Mobilitätshubs beschäftigt. Warum haben wir uns gerade für dieses Thema entschieden? Weil wir die Möglichkeit sahen, einen realen Einfluss darauf zu haben, wie Mobilitätspunkte hier in München umgesetzt werden. Im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility baut die Stadt München bis 2026 200 Mobilitätspunkte auf. Da wir im Kontext von citizen mobility direkt mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt zusammenarbeiten, hatten wir den Plan, die Stadt bei diesem großen Vorhaben zu unterstützen.

Im Rahmen meiner Masterarbeit arbeite ich an einem Leitfaden für Instrumente und Formate, die für eine bürgernahe und akteursorientierte Planung von Mobilitätspunkten eingesetzt werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, befrage ich Experten auf dem Gebiet der geteilten Mobilität und der Verkehrsplanung und analysiere natürlich auch alle vorhandenen Unterlagen und Projektdokumentationen. Ich untersuche, welche Co-Innovationstools verwendet wurden, um Stakeholder wie z.B. Bürger und Anbieter von Shared Mobility einzubinden und analysiere ihre Erfahrungen damit. Am Ende hoffe ich, eine Toolbox mit Methoden zu erstellen, in der die Vor- und Nachteile für die Anwendung bei verschiedenen Arten von Mobilitätspunkten beschrieben wird, so dass die Stadt München und andere Planer von Mobilitätspunkten diese in Zukunft nutzen können.

Working title: "How stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs: A guideline for citizen-centered, stakeholder-oriented planning of mobility hubs."

Part II: Generelle Fragen

- A. Können Sie mir etwas über Sie und Ihre Rolle bei der Planung oder dem Roll-out von Mobilitätspunkten ...in ____City____ erzählen?
- B. Welche Stakeholder/Organisationen waren aktiv an der Planung oder Einführung von Mobilitätshubs...in ____City____ beteiligt?

Optional falls nicht genug auf extern eingegangen:

- C. Welche externen Stakeholder (z.B. Anbieter geteilter Mobilität, lokale Verkehrsanbieter, Bürger...) wurden in die Planung oder Einführung von Mobilitätshubs... in ____City____ einbezogen oder konsultiert?

Schreibe sie auf und

- D. " ____ nenne alle Aktionäre (interne und externe) ____ . Gibt es eine Gruppe oder Organisation, die wir übersehen haben?"
- E. "Ich möchte nun etwas mehr über die Phasen erfahren, in denen (einige) dieser Stakeholder involviert waren und wie die Zusammenarbeit oder Beteiligung dieser Personen funktionierte. Ist es für Sie in Ordnung, das Interview auf diese Weise fortzusetzen?"

Part III: Deep Dive Fragen

Sprechen Sie dann die Interessengruppen in der Reihenfolge an, in der sie genannt worden sind.

- F. "Großartig. Dann lassen Sie uns mit ____ stakeholder 1 ____" beginnen: F1.1 In welchen Phasen oder Situationen haben Sie mit ____Stakeholder xyz____ zusammengearbeitet/involviert?
F 1.2 Wie haben Sie mit ____Stakeholder xyz____ zusammengearbeitet / ihn einbezogen? Das heißt, in welchem Format haben Sie Ideen oder Informationen ausgetauscht, welche Methoden haben Sie verwendet, wie haben Sie die Beteiligung ermöglicht?

Listen Sie die Methoden/Beteiligungsformate für die Zusammenarbeit/Beteiligung auf.

Wählen Sie die interessantesten aus und fragen Sie:

- F 1.3 Könnten Sie in ein paar Sätzen oder Stichworten die Vor- und Nachteile der Verwendung von __Methode/Format xyz__ mit __Stakeholder xyz__ beschreiben?

Part IV: Abschließende Fragen

- G. Was würden Sie den zukünftigen Planern von Mobilitätshubs empfehlen?
- H. Welche sind die wichtigsten drei Stakeholder im partizipativen Planungsprozess von Mobilitätshubs und sollten unbedingt beteiligt werden?
- I. Optional: Wenn Sie an meiner Stelle wären, welche Frage würden Sie sich selbst stellen, um dem Ziel näher zu kommen, Leitlinien für Werkzeuge und Formate zu entwickeln, um eine bürgerzentrierte und interessengruppenorientierte Planung von Mobilitätszentren zu erreichen?

J. Optional: Kennen Sie eine andere Person, die ich für ein Interview zu diesem Thema befragen sollte?

A.3: Table for structured note taking for semi-structured interviews

Stakeholder	Collaboration/participation tools / format	+/-	Comment
Citizens			
Shared mobility providers			
Next Stakeholder			
Next Stakeholder			

Appendix B – Keywords for literature review

B.1: Table with keywords for narrative literature review “stakeholder participation in transport planning”

Source	Search string	Results	Results after initial review
Primary: Scopus	TITLE("Stakeholder Participation" OR "Stakeholder Engagement" OR "Stakeholder Management" OR "participatory planning" OR "co-creation" OR "co-design" OR "codesign") OR TITLE("Stakeholder" AND "Participation") OR TITLE("Stakeholder" AND "Engagement") OR TITLE("Stakeholder" AND "Management") AND TITLE("Transport" OR "Mobility")	61 results 12.06.2023 7pm	12 relevant sources
Secondary: Google Scholar	intitle:"Stakeholder Participation" OR intitle:"Stakeholder Engagement" OR intitle:"Stakeholder Management" OR intitle:"participatory planning" OR intitle:"co-creation" OR intitle:"co-design" AND (intitle:"mobility" OR intitle:"transport")	131 results 12.06.2023 7pm	+ 7 relevant sources (and 11 duplicates)
Total 19 potentially relevant sources			

B.2: Table with keywords for systematic literature review “mobility hubs”

Source	Keywords selection	Results	Results after initial review
Primary: Scopus	TITLE-ABS-KEY ("mobility hub" OR "mobility point" OR "mobility station" OR	110 results 12.06.2023 7pm	36 relevant sources

	"Mobilitätshub" OR "Mobilitätsstation" OR "Mobilitätspunkt" OR "Mobilstation")		
	TITLE-ABS-KEY ("intermodal hub" OR "multimodal hub") AND ("transport" OR "mobility") AND NOT "freight" AND NOT "cargo"	41 results 12.06.2023 7pm	
Secondary: Google Scholar	intitle:"mobility hub" OR intitle:"mobility point" OR intitle:"mobility station" OR intitle:"Mobilitätshub" OR intitle:"Mobilitätsstation" OR intitle:"Mobilitätspunkt" OR intitle:"Mobilstation"	78 results 12.06.2023 7pm	+ 28 relevant sources (and 9 duplicates)
	intitle:"hub" AND (intitle:"multimodal" OR intitle:"intermodal") AND (intitle:"transport" OR intitle:"mobility")	17 results 12.06.2023 7pm	
Total 64 potentially relevant sources			

Appendix C - Insights from expert interviews regarding participatory methods

C.1: List of identified participation methods through thematic analysis sorted by expert

Interview	Targeted stakeholder	Method
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For citizens	On-site local launch events of mobility hubs
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For citizens	Social media campaign
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For citizens	Local newspaper information campaign
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For citizens	Citizen feedback app run by municipality
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For citizens with shared mobility provider	Online marketing campaigns with shared mobility provider
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For local Initiatives and Organisations	Consulting & cooperating with distric local political agency
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For Mobility Associations	Cooperating with mobility association to equip mobility hubs
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For Municipality Stakeholder (internal and external)	Working with municipality internal departments
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For Public Transport Operator	Co-innovation & info event series by public transport provider
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For Shared Mobility Providers	Consulting shared mobility providers
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For Shared Mobility Providers	Planning workshops with shared mobility providers
Expert 1 & 2 representing Public Transport Provider A	For Shared Mobility Providers	Informing shared mobility provider about planning steps
Expert 3 representing Municipality B	For citizens	Top-down approach to citizen participation
Expert 3 representing Municipality B	For citizens	Website
Expert 3 representing Municipality B	For citizens	Information campaign over the app of public transport provider

Expert 3 representing Municipality B	For citizens with shared mobility provider	Try out days with shared mobility providers for residents
Expert 3 representing Municipality B	For local Initiatives and Organisations	Consulting the local climate protection advisory council
Expert 3 representing Municipality B	For Mobility Associations	Cooperating with mobility associations for location finding
Expert 3 representing Municipality B	For other Stakeholders	Planning workshops with mobility consultancy
Expert 3 representing Municipality B	For other Stakeholders	Cooperating with housing associations for information campaign
Expert 3 representing Municipality B	For other Stakeholders	Cooperating with housing associations for location finding
Expert 3 representing Municipality B	For Shared Mobility Providers	On-site inspections of locations with shared mobility providers
Expert 3 representing Municipality B	For Universities and Research Institutions	Planning workshops with universities and research facilities
Expert 4 representing Municipality C	For citizens	User feedback surveys
Expert 4 representing Municipality C	For citizens with shared mobility provider	Lottery in cooperation with business partners
Expert 4 representing Municipality C	For Public Transport Operator	Cooperation and regular meetings with local transport provider
Expert 4 representing Municipality C	For Shared Mobility Providers	Heat maps from shared mobility provider
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Channel for direct citizen participation in planning process
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Brochures
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Direct mail locally targeted
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Citizen meet-ups (online and in person)
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Online A/B testing
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Citizen volunteer work groups
Expert 5 representing Municipality D	For citizens	Animation for explaining mobility hubs
Expert 5 representing Municipality D	For other political stakeholders	Co-creating a common recognisable brand for mobility hubs
Expert 6 representing Mobility Hub Planning Advisory E	For citizens	Temporary pilot projects with a mobility hub prototype
Expert 6 representing Mobility Hub Planning Advisory E	For citizens	Focus group discussions

Expert 6 representing Mobility Hub Planning Advisory E	For main project team or consortia	Mobility hub specific project consortia
Expert 7 representing Project Consortium F	For citizens	Workshops with citizen participation
Expert 7 representing Project Consortium F	For Local Businesses and other companies	Conversations with local businesses and organisations
Expert 7 representing Project Consortium F	For Universities and Research Institutions	Accompanying research from universities or research facilities
Expert 8 representing Project Consortium I	For citizens	Mobility survey
Expert 8 representing Project Consortium I	For citizens	On-site information campaigns at local level
Expert 8 representing Project Consortium I	For citizens	Field survey interviews with residents at the targeted areas
Expert 8 representing Project Consortium I	For Local Businesses and other companies	Cooperation with technology partner companies
Expert 8 representing Project Consortium I	For local Initiatives and Organisations	Consulting & cooperating with local initiatives and multipliers
Expert 9 representing Project Consortium A	For citizens	Flyer
Expert 9 representing Project Consortium A	For citizens	Local installation campaigning for the website with infos
Expert 9 representing Project Consortium A	For citizens	Online survey
Expert 9 representing Project Consortium A	For citizens	Citizen votes & feedback on different planning drafts/ideas
Expert 9 representing Project Consortium A	For other Stakeholders	Co-innovation lab for mobility experiments and pilot projects
Expert 9 representing Project Consortium A	For Shared Mobility Providers	Cooperating with shared mobility provider for location finding

Appendix D - Interview transcripts

D.1: Interview with Expert 1&2 representing Public Transport Provider A

Please refer to the MAXQDA export on pages 95-111 in this PDF

D.2: Interview with Expert 3 representing Municipality B

Please refer to the MAXQDA export on pages 112-123 in this PDF

D.3: Interview with Expert 4 representing Municipality C

Please refer to the MAXQDA export on pages 124-134 in this PDF

D.4: Interview with Expert 5 representing Municipality D

Please refer to the MAXQDA export on pages 136-146 in this PDF

D.5: Interview with Expert 6 representing Non-profit advisory for municipality E

Please refer to the MAXQDA export on pages 147-155 in this PDF

D.6: Interview with Expert 7 representing Project Consortium H

Please refer to the MAXQDA export on pages 156-170 in this PDF

D.7: Interview with Expert 8 representing Project Consortium I

Please refer to the MAXQDA export on pages 171-182 in this PDF

D.8: Interview with Expert 9 representing Project Consortium A

Please refer to the MAXQDA export on pages 183-203 in this PDF

- 1 **D.1: Interview with Experte 1&2 representing Public Transport Provider A**
- 2 **Alexander Preis** Guten Tag, Herr Experte 1. Nett, Sie kennenzulernen.
- 3 **Experte 1** Hallo, guten Tag.
- 4 **Alexander Preis** Wie geht es ihnen?
- 5 **Experte 1** Gut. Danke. Dir?
- 6 **Alexander Preis** Auch alles in Ordnung.
- 7 **Experte 1** Du schreibst deine Masterarbeit, oder?
- 8 **Alexander Preis** Richtig. Und nebenbei arbeite ich in Teilzeit beim Digital Hub Mobility an der UnternehmerTUM. Ich weiß nicht ob das Ihnen was sagt?
- 9 **Experte 1** Ja, ich habe es mir schon kurz angeschaut.
- 10 **Alexander Preis** Klasse.
- 11 **Alexander Preis** Wäre es für Sie in Ordnung, wenn ich das Interview für meine eigenen Aufzeichnungen aufzeichne?
- 12 **Experte 1** Ja, sicher.
- 13 **Alexander Preis** Super.
- 14 **Alexander Preis** Ich würde vielleicht vorschlagen, dass wir das Interview so gestalten, dass ich erst mal kurz einmal erzähle, worum es geht und was ich mache. Und wir uns dann auf Sie und die City A Mobilitätsstationen konzentrieren. Passt Ihnen der Ablauf so?
- 15 **Experte 1** Ja gern.
- 16 **Alexander Preis** Ich bin Werkstudent am Digital Hub Mobility bei UnternehmerTUM, Europas größtem Zentrum für Start-ups und Innovation. Im Rahmen unseres citizen mobility projekts "Was ist ein Mobilitätspunkt?" Dort haben wir uns gemeinsam mit unseren Partnern, der Landeshauptstadt München, den Stadtwerken München, BMW, und anderen Unternehmen Partner und 2 Startups, Avocargo und Plan4Better, 6 Monate lang mit dem Thema Mobilitätshubs beschäftigt. Warum haben wir uns gerade für dieses Thema entschieden? Weil wir die Möglichkeit sahen, einen realen Einfluss darauf zu haben, wie Mobilitätspunkte hier in München umgesetzt werden. Im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility baut die Stadt München nämlich bis 2026 200 Mobilitätspunkte auf. Da wir im Kontext von citizen mobility direkt mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt

zusammenarbeiten, hatten wir den Plan, die Stadt bei diesem großen Vorhaben zu unterstützen. Im Rahmen meiner Masterarbeit arbeite ich an dem Thema Stakeholderbeteiligung in der Planung und dem Roll-out von Mobilitätshubs und dort an einem Toolkit für Instrumente und Formate, die für eine bürgernahe und Akteurs orientierte Planung von Mobilitätspunkten eingesetzt werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, befrage ich Experteen auf dem Gebiet der Mobilitäts- bzw. Verkehrs- und Städteplanung und analysiere vorhandene Projektdokumentationen und Literatur. Ich untersuche, welche Co-Innovationstools verwendet wurden, um Stakeholder wie z.B. Bürger und Shared Mobility Anbieter einzubinden und analysiere ihre Erfahrungen damit. Am Ende hoffe ich, eine Art Guideline oder Toolbox mit Methoden zu erstellen, und Einblicke in die Vor- und Nachteile für die Anwendung bei verschiedenen Arten von Mobilitätspunkten mit verschiedenen Stakeholdern zu geben, so dass die Stadt München und andere Planer von Mobilitätspunkten diese in Zukunft nutzen können.

17 **Experte 1** Die Münchner Kollegen haben mich auch schon mal interviewt bezüglich dem Thema Mobilitätsstationen. Da wurde mir auch berichtet von den 200 die sie planen. Und das klingt, als könnte das woran Sie arbeiten für uns auch noch Vorteile bringen, wenn es fertig ist.

18 **Alexander Preis** Meine Ergebnisse werde Ich natürlich sehr gerne im Nachgang teilen.

19 **Alexander Preis** Ach ja, der Working Title der Masterarbeit ist „How Stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs“. Und Ich fokussiere mich geografisch auf Europa. Haben Sie bisher vielleicht schon Fragen?

20 **Experte 1** Ich glaube, ich weiß jetzt worum es geht und was das Ziel dahinter ist.

21 **Alexander Preis** Klasse. Dann können wir vielleicht einfach direkt damit starten, dass Sie mir etwas über sich selbst und Ihre Rolle bei der Planung und dem Roll-Out von Mobilitätsstationen in City A erzählen können.

22 **Experte 1** Kurz zu mir: Ich bin jetzt seit 2015 bei den Public Transport Provider A. Hab begonnen eigentlich mit der Straßenbahn und Bushaltestellen, also mit klassischen Öffis. War dort für das Projektmanagement zuständig. Ich habe dann, als es mit den Mobil Stationen bei den Public Transport Provider A losgegangen ist, schon von baulicher Seite mitbetreut. Bei der baulichen Umsetzung, wenn es auf die Straße kommt und bin mit Anfang diesen Jahres gewechselt in den Bereich, wo auch die Planung von den Stationen liegt. Und da mit einer Kollegin und einem Kollegen zuständig für das Ausrollen der Stationen. Also wir haben derzeit 50 Stationen in City A. Das ist derzeit noch ein bisschen weniger als in City G geplant. Wobei wir auch der Meinung sind, dass es erst mal der vorläufige Zensus war. Aber ich gehe davon aus, also auch schon von den ersten Zahlen die wir kennen,

..Project Team or Consortia



..Public Transport Operator (it

dass das so gut genutzt wird, dass es wahrscheinlich nicht bei der aktuell geplanten Nummer von 100 bleiben wird.

23 **Experte 1** Und grundsätzlich sind wir schon dabei von der Erstbegehung, erste Skizze, bis das dann am Boden ist, also den ganzen Prozess begleiten wir zu dritt.

24 **Alexander Preis** Spannend. Dann steigen wir am besten gleich tiefer in das Thema ein, denn die Zeit bei diesen Interviews verfliegt doch immer schnell. Ich würde sagen, von der Struktur her schauen wir als erstes auf die Stakeholder, also wer wurde mit einbezogen, z.B. welche Personengruppen, Organisationen oder Firmen. Und sie können mir dann vielleicht etwas darüber erzählen, wie mit denen zusammengearbeitet wurde und was die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit waren.

25 **Alexander Preis** Wir können dann gerne von Stakeholder zu Stakeholder durchgehen. Am besten fangen wir mit dem Stakeholder ein der Ihnen direkt in den Sinn kommt.

26 **Experte 1** Also grundsätzlich natürlich die Stadt an sich, die sich die Umsetzung dieser Stationen gewünscht hat. Und ich weiß nicht, ob Sie das auch mitbekommen haben. Grundsätzlich ist ein Teilstück der Mobilstation ja das City AMobil Rad. Da hat es früher ja einen Betreiber gegeben mit Shared Bikes Anbieter A. Der hat sich vom Markt zurückgezogen und da kam dann der Wunsch von der Stadt hingekommen, dass das nicht wieder passiert sondern, dass das eigentlich in der Stadt selbst gemacht wird und dass das durch die Public Transport Provider A zukünftig betrieben wird. Wobei wir jetzt nicht selbst der Betreiber sind, aber unter unserer Ausschreibung war diese Konzession zu vergeben. Es waren Firmen Betreiber gesucht. Von dem her ist der Haupt Ansprechpartner für die Anfangsphase die Stadt City A gewesen, bezüglich auch des Finanzierungsvertrages. Das ist aber alles quasi bevor es überhaupt zu einer Standort Planung gekommen ist.

..Municipality Stakeholder (interr]

27 **Alexander Preis** Um es ein bisschen besser zu verstehen: Die Public Transport Provider A und die Stadt wie habt ihr zusammengearbeitet? Wie kann man sich das vorstellen? Also nennen Sie auch gerne ganz konkrete Beispiele für Methoden und Tools die Sie genutzt haben.

28 **Experte 1** City A war jetzt in der Umsetzung gar nicht sonderlich beteiligt. Wird haben begonnen mit den finanziellen Verträgen, welche Stückzahl an MobilStationen, das Gespräch auf oberer Ebene, also in Meetings. Wo es dann darum gegangen ist welche Standorte etc.. War das Erste, dass man mit allen Bezirken gesprochen hat. In City A gibt es 23 Bezirke, wo es Bezirksvorsteher gibt, wo die Bezirke recht viel Einfluss auf die Gestaltung innerhalb vom Bezirke haben. Teilweise auch, zumindest am Anfang, wurde eher dagegen gewettert, weil dadurch natürlich auch Parkplätze verloren gehen und nicht jeder Bezirk begeistert ist. Ganz unterschiedlich, manche Bezirke waren sofort begeistert, manche noch nicht. Dann hatten wir auch persönliche Gespräche mit jedem der einzelnen Bezirk vor Ort. Dann kam



..Consulting & cooperating w

..Working with municipality ir

..Municipality Stakeholder (ir

..Working with municipality ir

..Working with municipality interr

..Locations are often dependent c

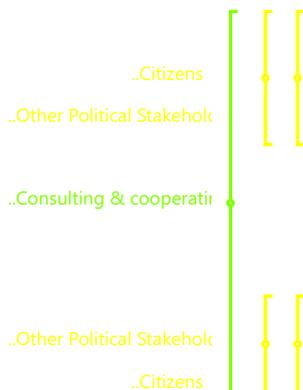
eigentlich der Punkt, wo man mal grob die Standorte festgelegt hat, ohne dass man sagt, genau vor dem Haus kommt das Auto hin und dort kommt das Bike Sharing hin, nur das in dem Bereich sind einmal die 100 Stück geplant. Das wurde dann in der zweiten Runde auch noch einmal allen Bezirken präsentiert und wo dann auch die Bezirke mehr Wünsche eingebracht hat, z.B. wo man es besser finden würde. Oder auch mit der Stadt City A, dann mit dem City A Department 28, der für den Straßenbau zuständig ist. Und sich das auch angeschaut haben, wenn sie größere Bauarbeiten dort geplant haben oder so, dass das dann im Gespräch uns gleich mitgegeben haben, dass es dort momentan keinen Sinn macht, weil es umgestaltet wird. Und wo es dann Richtung Detailplanung gegangen ist, hauptsächlich gibt es zwei City A Department, den City A Department 46 und den City A Department 28, und mit denen waren wir drei dann in Kontakt und das waren immer persönliche Meetings. Also in Corona Zeit kommunizierten wir hauptsächlich über Teams oder ähnliches. City A Department 46 ist zuständig für die Einreichungen, also Einreichung- und Ausführungsplanung von einer Ortsverhandlung und Genehmigung für den Bau. Und City A Department 28 ist für Straßenbau zuständig und für alle Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen in der Stadt und sind beauftragt mit der Umsetzung von Carsharing Stellplätzen, Bodenmarkierungen für eine Scooter Fläche, etc. Also von dem her kann ich Ihnen gleich mitgeben, wir haben keine besonderen Tools verwendet in irgendeiner Absprache, sondern alles noch "old-school" wenn man es so nennen will, mit MS Teams, persönlichem Gespräch, und E Mail Kontakt.

29 **Alexander Preis** Und die Ergebnisse dieser Gespräche wurden dann einfach dokumentiert? Oder wie haben sie die Informationen festgehalten bzw. ausgetauscht?

30 **Experte 1** Ja genau wir hatten Gesprächsprotokolle. Und grundsätzlich wurde dann eben auch vertraglich geregelt. Wir stehen ja überall im öffentlichen Raum, für den öffentlichen Straßen- und Gehstegraum ist eben die City A Department 28 zuständig. Es gibt einen Flächennutzungsvertrag mit der City A Department 28, dass wir diese Flächen nutzen dürfen, und wir bezahlen einen geringen Beitrag an die Stadt für die Nutzung der Fläche.

31 **Alexander Preis** Okay, Sie haben jetzt schon etwas erzählt über diesen Prozess, der erst mal die Makro Lagen definiert und die Anzahl der Mobilitätspunkte pro Stadtteil oder Bezirk festlegt und dass sie danach in die Detailplanung gegangen sind. Wie kann man sich das dann genauer vorstellen? Woher haben sie ihre Informationen bekommen? Wie haben sie Informationen untereinander ausgetauscht? Wie wurden vielleicht auch andere Stakeholder miteinbezogen?

32 **Experte 1** Also ein Fixpunkt bei uns war halt das Bike Sharing Provider System, also Bikesharing, da wurde dann auch medial von der Stadt versprochen, dass die bestehenden, also die alten Stationen bleiben mit dem neuen Betreiber und das Netz aber erweitert wird. Von dem her waren wir in einem gewissen Grad gebunden an die Standorte, die schon bestanden. Und bei der Erweiterung des Netzes waren sehr



viele vor Ort Begehungen. Also da war ich selber noch nicht involviert, aber die Kollegen waren dann ganz viel draußen vor Ort. Also mit Fotodokumentation und sich jeden einzelnen Standort wahrscheinlich mehrmals vor Ort angeschaut. Versucht wurde vor allem auch ans Radwegenetz zu denken. Halt auch beim Bikesharing ist es gerade auch sinnvoll. wenn man sofort ins Netz starten kann wenn sich ein Fahrrad ausborgt. In deiner E-Mail stand ja auch etwas zu Bürgerbeteiligung. Bürgerbeteiligung war in unserem Sinne auch das es viele Gespräche mit dem Bezirk gegeben hat, immer dann wenn der letztgültige Standort festgelegt wurde. Wir haben in einem Erstschrift nach den Begehungen eine ganz einfache Powerpoint erstellt, eine Foto Skizze wo wir uns die MobilStationen vorstellen mit Fotos und einfach viereckigen Markierungen und dann das ganze an die Bezirke geschickt. Wo die Bezirke das dann mit ihren VerkehrsExperten innerhalb des Bezirks noch besprochen haben. In wie weit die Bezirke dann die Bürger an sich noch befragt haben, kann ich nicht beurteilen. Für uns war quasi der Ansprechpartner die Bezirksvorstehung.

33 **Alexander Preis** Das heißt wenn Ich es richtig verstehe ist diese Art der Bürgerbeteiligung auf der Hypothese aufgebaut dass die Bezirke sowieso schon näher verknüpft mit den Bürgern in den Stadtteilen sind und man sie daher als Mediator nutzt.

34 **Experte 1** Richtig, ja.

35 **Alexander Preis** Und die haben dann welche Art und Weise Feedback gegeben oder welche Information mit ihnen ausgetauscht die für die Planung relevant sein könnte?

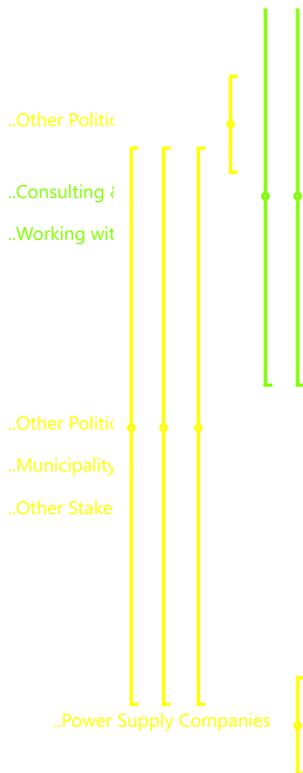
..Used as main channel for consic

36 **Experte 1** Als Beispiel: Es kommen auch so Dinge, dass dort Geschäfte sind, oder dass eventuell dort Geschäfte kommen, und dann Ladefläche notwendig sein wird. Das als das Beispiel von Feedback. Dass bedeutet dann plant dort bitte nicht, weil wir wissen, okay, in ein, zwei Jahren ist es sehr wahrscheinlich, dass dort eine Ladefläche kommt und dann ist die in Konflikt mit unseren Sharing Angeboten. Manchmal sind es aber sicher auch persönliche Meinungen der Bezirksvorsteher gewesen, muss Ich sagen. Das ist es ihnen zum Beispiel dort um die Ecke sinnvoll erscheint. Was ja total subjektiv ist, aber auch von uns angeschaut wurde. Denn letztendlich ist es in dem Fall so, dass wir es ohne Berzirksfreigabe nicht umsetzen können.

37 **Alexander Preis** Ich schätze, das ist natürlich von Stadt zu Stadt auch immer unterschiedlich gegeben den Gegebenheiten und Stakeholder Abhängigkeiten. Und kann man sich das dann als eine Art Planung Dokument vorstellen, dass sie dann in einem Entwurf an die Bezirksvorsteher geschickt haben um dann Feedback dazu zu bekommen? Wie ist da der Prozess abgelaufen?

..Consulting & cooperating w
..Working with municipality ir

38 **Experte 1** Wir haben erstmal mal einen einfach Skizzen Entwurf an den Bezirk geschickt. Rückmeldung kam nie planlich sondern einfach per E-Mail oder telefonisch. Teilweise kam von manchen Bezirken einfach ein "ist für mich okay". Und dann gab es wieder andere interessiertere Bezirke, die sich teilweise dann vor Ort Treffen wollten.



Wir haben uns dann die Standorte gemeinsam angeschaut und sie haben uns gesagt was sie besser finden um wir haben dann versucht gemeinsam eine Lösung vor Ort zu finden. Wenn wir mit einem Bezirk einig waren, haben wir einen Einricht Planer beauftragt, der dann wirklich den Einricht- und Ausführungsplanung fertigstellt. Und dann wenn das eingereicht wird, beim City A Department 46 kommt es sowieso nochmal zu einer Ortsverhandlung, wo noch einmal der Bezirk eingeladen ist. Und dort in der Ortsverhandlung ist immer der Bezirk, die Polizei, die Wirtschaftskammer etc. eingeladen und jeder kann noch mal einen Einspruch geben oder Verbesserungen vorschlagen oder es wird von allen abgenickt und dann kann man es umsetzen.

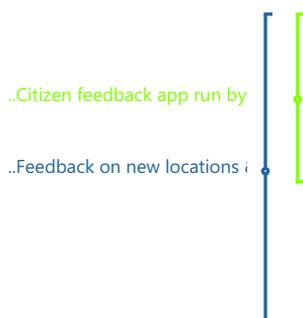
39 **Alexander Preis** Und könnten dort dann auch theoretisch andere Stakeholder daran teilnehmen, bzw. ist es dann auch geöffnet für die Allgemeinheit, z.B. für Bürger?

40 **Experte 1** Nein, also der City A Department 46 schickt eine Einladungsliste und schickt sie den klassischen Stakeholdern also Wirtschaftskammer, Polizei, Bezirksvorstehung, und die Stromversorger City A. Stromversorger City A sind da für die Leitungen im Boden und wenn Fundamente gebraucht, zum Beispiel für eine Stehle oder eine Radstation. Aber es ist keine öffentliche Ortsverhandlung. Da man aber noch mal vor Ort in einer großen Runde zusammensteht und dieses Konzept bespricht, kommt es natürlich öfter dazu das ein Passant stehen bleibt und fragt was das ist und was da kommt.

41 **Alexander Preis** Damit haben wir auch schon im citizenmobility Projekt etwas Erfahrungen gesammelt, wie das aussieht mit der Aktivitäten vor Ort und interessierten Passanten. Sehr spannend. Und wenn wir jetzt in dem Planungsprozess über Makrolage und genauere Standortfindung etwas herausgehen. Sie hatten ja gesagt, dass 50 Stationen, wenn ich es richtig verstanden habe, schon existieren. Als diese dann geöffnet worden sind, wie war da die Beteiligung? Zum Beispiel Bürger seitig? Gab es da spezifische Formate, die genutzt worden sind.

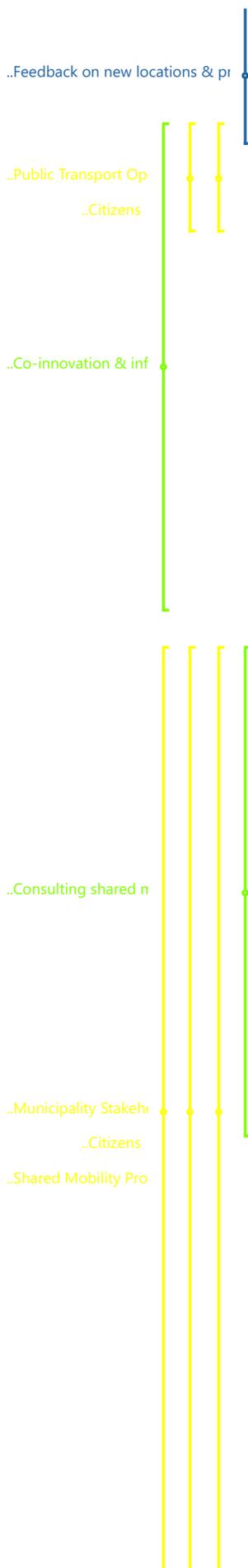


42 **Experte 1** Grundsätzlich alle ersten Stationen wurden auch mit Pressebeteiligung eröffnet. Und dann auch mit Meldungen im jeweiligen Bezirksblatt und in diversen Medien begleitet auch per Facebook Kanal. Also bei den ca. ersten zehn Stationen, wurde wirklich mit großen öffentlich-medialen Aufwand eröffnet. Bei den Nächsten, die die wir dieses Jahr haben, dieses Jahr haben wir 33 Eröffnungen, gab es schon einzelne Meldungen bezüglich dieses Jahr kommen so und so viele, aber nicht mehr auf einen einzelnen Standort gemünzt.



43 **Alexander Preis** Und haben Sie da dann auch Feedback von den Bürgern oder anderen Stakeholdern bekommen?

44 **Experte 1** Es kommen regelmäßig Meldungen auch von der Stadt City A, denn es gibt auch die "Sag`s City A App". Es gibt Rückmeldungen, vor Allem auch wenn wir mal bei einer Radstation etwas kaputt ist, also über Schadensmeldungen teilweise. Aber auch Rückmeldungen wie "wir haben noch den Wunsch oder wir hätten gerne dort noch eine



Station" und das auch teilweise von Bezirken. Also bei manchen Standorten dann sowas wie Fahrradgaragen bzw. Radboxen, wo man die Räder drinne abschließen kann. Da ist auch erst diese Woche von einem Bezirk der Wunsch gekommen, dass das vermehrt aufgebaut wird. Und dann gibt es auch von den Public Transport Provider A die Public Transport Provider A Innovationsbeteiligungsformat. Dort glaube ich hat zu dem Thema zweimal was stattgefunden, wo eben auch Fahrgäste eingeladen werden und Feedback geben können: Wie finden Sie das System, was finden sie was man besser machen könnte, könnte man eventuell die Sichtbarkeit verbessern, oder wie finden sie einfach die Sichtbarkeit von der Station, dass man es auch sieht im Stadtbild, dass man es auch findet und wiedererkennt.

45 **Alexander Preis** Spannend. Die "Public Transport Provider A Innovationsbeteiligungsformat" ist also ein Prozess oder Veranstaltungstool, welches dann schon auch in anderen Situationen genutzt wurde?

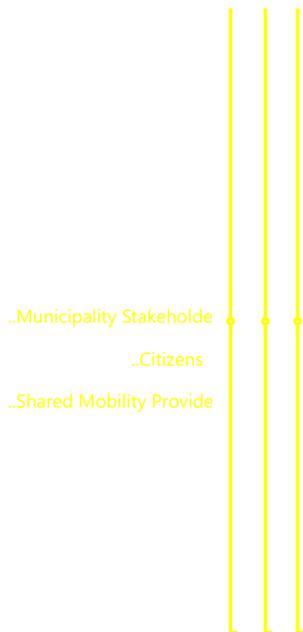
46 **Experte 1** Die gibt es auch nicht nur zu dem Thema, sondern allgemein auch zu anderen Themen der Public Transport Provider A als Treffen mit den Fahrgästen, ja.

47 **Alexander Preis** Also bisher sehe Ich unter den einbezogenen Stakeholdern: Vor allem natürlich die Stadt selber mit den City A Departmenten; die Bezirke bzw. die Bezirksausschüsse; Ich sehe, dass die Bürger vor allem auch über den Kanal der Bezirke angesprochen werden und dort ein Informationsaustausch stattfindet; Und dann auch die Bürger über beispielsweise Pressemitteilung, Social Media Kanäle, Sag's City A App oder auf den Public Transport Provider A Innovationsbeteiligungsformat Veranstaltungen angesprochen werden. Sehen Sie da noch einen anderen Stakeholder den wir bisher nicht angesprochen haben, der in der Planung oder dem Roll-out von Mobilitätsstationen mit einbezogen wird bzw. aktiv war?

48 **Experte 1** Also es ist zwar ein Teil der Stadt City A, aber die Koordinationsstelle Sharing Mobility. Wo eben auch schon die Betreiber sind. Eine Kollegin die auch im regelmäßigen Austausch mit potenziellen Betreibern ist, also Car Sharing Betreiber, Scooter Sharing Betreiber, Bike Sharing Betreiber. Wir waren auch letztes Jahr über diese Kollegin mit E-Cargobike Sharing Startup A im Austausch ob es die Möglichkeit gibt, dass sie auch hier noch hinkommen. Hat sind bisher jetzt leider nicht ergeben, aber Lastenräder liegt noch auf der To Do Liste von der Stadt City A.

49 **Alexander Preis** Die sind ja auch jetzt gerade erst nach City G gekommen und sind eigentlich hauptsächlich in der Hauptstadt vertreten. Sehr spannend. Und die konkrete Zusammenarbeit mit den Shared Mobility Anbietern in Bezug zu der Planung und dem Roll-out von MobilStationen. Können Sie mir dazu noch mehr erzählen?

50 **Experte 1** Ich war bei den Gesprächen mit den Betreibern im Vorfeld nicht involviert. Könnte also nur etwas berichten über die mit denen wir jetzt zusammenarbeiten. Und da sind wir dann im regelmäßigen



Austausch, bezüglich der Umsetzung und dem Aufbau der Stationen. Aber da kann ich gerne nochmal intern nachfragen und Ihnen dann noch mal was nach schicken.

51 **Alexander Preis** Das wäre natürlich Klasse, da würde ich mich sehr darüber freuen. Da gibt es ja auch ganz verschiedene Ansätze, ob man sie zum Beispiel von vornherein direkt mit einbezieht, weil sie ja auch gewisse Daten haben, die beispielsweise für die Makro oder Mikro Planung Standort Planung interessant sein können etc. Da wäre es sehr spannend mehr über den Prozess in City A zu erfahren.

52 **Alexander Preis** Ja, mache Ich.

53 **Alexander Preis** Und wenn wir jetzt im Endeffekt diese Stakeholder Map bisher anschauen, fällt Ihnen da noch irgendjemand ein, der in die Planung mit einbezogen wurde, über den wir noch nicht geredet hatten?

54 **Experte 1** [Pause] Nein, eigentlich nicht. Es ist wahrscheinlich eine kleinere Map als bei anderen Städten, oder?

55 **Alexander Preis** Nicht unbedingt. Also es kommt ganz darauf an. Ich rede auch zum Beispiel mit einer Kleinstadt hier in Region F. Und dementsprechend kommt es natürlich auch ganz auf den gewählten Ansatz an. Es gibt auch Top-Down Ansätze, wo eine Entscheidung nur durch die Hauptakteure bestimmt wird. Und dann guckt man, wie beispielsweise die Bürger darauf reagieren. Und dann giebt es auch die andere Seite der Skala, zum Beispiel von einer Großstadt in der Niederlande die versucht haben, wirklich viele Elemente eines Bottom-Up Ansatzes mit reinzubringen und zum Beispiel Bürger von vornherein an mit zu beteiligen. Da gibt es auf Skala vieles von der einen Seite bis zur anderen Seite und eben auch ganz verschiedene Erfahrungen mit den gewählten Methoden.



56 **Experte 1** Da wäre es wirklich sehr interessant, wie das Feedback der Bürger so ist. Wir haben es uns schon oft überlegt, was wäre wenn wir jetzt wirklich alle Bürger beteiligen. Es ist mein Gefühl, dass viele wahrscheinlich am liebsten, falls sie es nutzen, die Angebote direkt vor der eigenen Haustür hätten und es daher sehr subjektive Beweggründe für die Ortsfindung sind. Da ist es ist wirklich interessant, wie da die Ergebnisse einer solchen Beteiligung sind.

57 **Alexander Preis** Diese Bedenken kann Ich nachvollziehen. Von dem was Ich bisher in Erfahrung bringen konnte handelt es sich teilweise um gute, wirklich planungsrelevante Einwürfe, zum Beispiel zur Mirkolage, die von den Bürgern kommen wenn man sie aktiv einbindet. Aber auf der anderen Seite habe ich auch schon gehört das einige Meinungen natürlich sehr subjektiv ausfallen können.



58 **Experte 1** Nun ist es natürlich auch immer eine Sache mit der zeitlichen Freigabe die man hat für die Umsetzung. Beteiligung braucht natürlich Zeit und unser Zeitplan ist sehr straff.

59 **Alexander Preis** Das ist ein valider Punkt. Wir reden jetzt schon über

beispielsweise die zeitliche Komponente als ein Faktor, den man als Nachteil oder Vorteil von manchen Beteiligungsformaten oder -Tools sehen könnte. Zur Erinnerung wir haben bisher über die Stakeholder Bezirksausschüsse, die Stadt mit ihren City A Departmenten, Stromversorger City A, Bürger*innen, und Shared Mobility Anbieter geredet. Vielleicht können Sie mir etwas zu Vorteilen und Nachteilen der Zusammenarbeit mit bzw. Partizipation von den jeweiligen Stakeholdern berichten?

..Takes much time because of

..Early collaboration with all d

60 **Experte 1** Vorteile auf jeden Fall, das wir schon Input bekommen, den wir selber eigentlich nicht haben können. Über zum Beispiel Baustellen, die jetzt eben nicht die Public Transport Provider A selbst betreffen. Das betrifft jetzt sowohl die Bezirke als auch die Stadt, dass wir die Informationen kriegen und eben nicht in diese Verlegenheit kommen, dass wir etwas aufstellen, was wir in drei Minuten abbauen können und dann einen neuen Standort suchen müssen. Das wäre sicher mehrmals vorgekommen, wenn man sich nicht abstimmt. Nachteil ist die Zeit. Wenn man jetzt die Zeitschiene nimmt, dass ist natürlich dann oft so wir waren vor Ort und haben etwas geplant und dann wird gesagt dort geht es nicht oder dort wollen wir es nicht, dann beginnt die Schleife halt vom neuen und dann dauert halt der Prozess einfach länger bis dann die Umsetzung fertig ist. Umso weniger Player, umso schneller ist es halt auf der Straße.

61 **Alexander Preis** Ich muss gerade schon auf die Zeit gucken. Wie sieht es eigentlich bei Ihnen aus? Haben Sie einen Anschlussstermin?

62 **Experte 1** Ich habe zwar einen Anschluss aber 5 Minuten hätte Ich gerne noch.

63 **Alexander Preis** Alles klar. Dann könnten wir vielleicht kurz noch über ein paar Punkte reden. Sie hatten ja schon genannt das im Prozess viele persönliche Meetings waren und auch einige vor Ort Begehungen. Können Sie mir vielleicht mehr über die Zusammenarbeit und ihre Erfahrungen damit erzählen?

..Significant time invest in the ear

64 **Experte 1** Die Meetings haben sehr gut funktioniert. Speziell beim City A Department 46 waren am Anfang sehr viele Meetings. Wir haben am Anfang viel Zeit investiert, weil es auch ein neuer Bereich war, dem City A Department 46 war nicht ganz klar wie sie damit umgehen mit den Bescheiden, mit Genehmigungen, weil es einfach neu ist. Und wir hatten viele Gespräche dann noch gemeinsam mit City A Department 46 und City A Department 28 zu gewissen Regelblättern, auch wie sowas auszuschauen hat. Und wir sind zu Regelabläufen gekommen die wir dann abgestimmt und verfeinert haben. Und das wir auch ein gleiches Bild haben von den Stationen. Da ist sicher am Anfang viel Zeit drauf gegangen, die man sich aber im Nachhinein wieder spart, weil es einfach für alle klar ist was geht und das es für alle Regelabläufe gibt. Und mit der City A Department 28 ist unser großer Vorteil, dass sie eben für die Stadt eignen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen zuständig sind. Wir hätten es auch selber machen können und beauftragen können. Aber so ist es leichter aus einer Hand, weil die eben schon Rahmenverträge mit Bodenmarkierungs Firmen

haben, Rahmenverträge mit Verkehrszeichen Firmen haben und wir in dem Fall die Stadt City A beauftragen mit der Umsetzung und sie es dann an die Public Transport Provider A verrechnen. Und das vor allem auch effizient da durch, dass sie große Rahmenverträge haben und sicher bessere Preise kriegen als wenn wir es jetzt für 50 Stationen machen.

- 65 **Alexander Preis** Auch ein guter Punkt, der Preisfaktor wird von meinem Gefühl her bisher seltener angesprochen. Wenn wir uns nochmal die Zusammenarbeit mit den Bürgern anschauen, beispielsweise über den Bezirksausschuss. Was sehen Sie als Vorteile und Nachteile von dem, wie sie es bisher gehandhabt haben oder wie der Prozess bei Ihnen bis jetzt gelaufen ist?
- 66 **Experte 1** Wie gesagt, wir haben eigentlich nur mit den Bezirken an sich gesprochen, inwieweit die mit den Bürgern wirklich gesprochen haben da waren wir eigentlich gar nicht involviert. Also haben wir einen direkten Bürgeraustausch nicht gehabt und könnte da jetzt nicht wirklich eine Aussage treffen.
- 67 **Alexander Preis** Okay. Und genau über die Shared Mobility Anbieter hatten Sie gemeint, dass Sie sich da im Nachgang nochmal bei mir melden?
- 68 **Experte 1** Ja da melde Ich mich nochmal. Wir können uns dann auch nochmal kurz über Teams oder Telefon austauschen.
- 69 **Alexander Preis** Super. Das ist ja klasse. Dann will Ich Sie auch nicht länger aufhalten. Auf jeden Fall vielen, vielen Dank schon mal.
- 70 **Experte 1** Gerne, und wegen der mir melde Ich mich nochmal im Laufe der nächsten Woche und dann reden wir nochmal eine Viertelstunde.
- 71 **Alexander Preis** Sehr, sehr gerne. Danke schön. Dann wünsche Ich Ihnen noch einen schönen Rest der Woche.
- 72 **Experte 1** Danke. Einen schönen Tag. Tschüss.
- 73 **Alexander Preis** Hallo, Experte 2. Nett, dich kennen zu lernen. Wie geht es dir?
- 74 **Experte 2** Gut. Vielen Dank. Wie geht es dir?
- 75 **Alexander Preis** Auch gut. Nett, dass du dir die Zeit genommen hast. Kommt der Experte 1 auch noch dazu?
- 76 **Experte 2** Ja genau er kommt auch. Da Ich mich eher mit den Shared Mobility Providern beschäftigt habe dachten wir dass wir so alle Fragen abdecken können.
- 77 **Alexander Preis** Klasse. Das freut mich. Guten Morgen, Experte 1.

- 78 **Experte 1** Hallo.
- 79 **Alexander Preis** Nett, dass du auch noch Unterstützung mitgebracht hast.
- 80 **Experte 1** Gerne. Ich glaube er kann sich besser aus als ich zu den Fragen die du diesmal hast.
- 81 **Alexander Preis** Super.
- 82 **Experte 1** Die Kamera wackelt irgendwie. Oder ist das nur bei mir so?
- 83 **Alexander Preis** Ein klein wenig. Ja.
- 84 **Experte 1** Diesmal ist es nicht die Klappe Experte 2.
- 85 **Alexander Preis** Jetzt ist es gut. Super. So, dann würde ich vielleicht einfach mal starten. Ich weiß nicht, wie viel du dem Experte 2 schon erzählt hattest Experte 1?
- 86 **Experte 1** Also ganz allgemein haben wir über die Mobilstationen das letzte Mal geredet und mit der Abstimmung mit den City A Departmenten und Bezirken und so. Und dann haben wir schon abgeklärt, dass wir heute darüber reden, dass es Diskussionen mit den Betreibern und Abstimmung mit den Betreiber gibt und die Betreiber auch Einfluss haben auf die Standortwahl, richtig?
- 87 **Alexander Preis** Perfekt. Sehr gut. Ja, genau. Worüber meine Masterthesis im Endeffekt ist könnte ich vielleicht kurz erklären, wenn dich das interessiert Experte 2. Dann könnte Ich dich auch vielleicht mal kurz thematisch abholen.
- 88 **Experte 2** Ja, gerne.
- 89 **Alexander Preis** Und zwar was ich aktuell tue ist im Endeffekt: Ich schaue mir Mobilitätspunkte aus den Perspektive an, wie Stakeholder dort beteiligt werden. Also betrachte Ich die verschiedenen Stakeholder, sprich kommt es natürlich von Stadt zu Stadt darauf an, wer für die Planung und Durchführung zuständig ist. In meinen Fällen sind es meistens die Städte selber oder der lokale Transport Betreiber. Und dann gibt es andere beteiligte Stakeholder, wie zum Beispiel Bürger*innen, Shared Mobility Provider, lokale Energieversorger etc. Es kann verschiedene Stakeholder geben, die für den Prozess, für den Rollout oder die Planung von Mobilitätspunkten relevant sind. Und was ich mir anschauen, ist welche Akteure wurden mit einbezogen und welche Methodik wurde für die Zusammenarbeit genutzt? Sprich wurden zum Beispiel eher Elemente eines Top-Down oder Bottom-Up Ansatzes gewählt und welche Tools und Formate wurden konkret für die Zusammenarbeit genutzt. Und so versuche Ich dann Erfahrungswerte zu den in den Fällen gewählten Ansätze zu sammeln bzw. Nach- und Vorteile zu identifizieren. Der Working Title der Masterthesis ist: "How can stakeholder participation tools contribute to the success of mobility hubs." Und in die Richtung interviewe ich

Experten bzw. Planer von Mobilitätsstationen wie sie. Hast du dazu direkt schon Fragen?

90 **Alexander Preis** Okay dann noch eine organisatorische Frage vorab: Wäre es auch in Ordnung für dich wenn ich das Ganze aufzeichne?

91 **Experte 2** Ja, klar.

92 **Alexander Preis** Klasse. Wir hatten uns ja schon das letzte Mal unterhalten, deswegen würde ich das jetzt als Part 2 des Interviews bezeichnen. Deshalb auch nochmals vielen Dank Experte 2, dass du ab jetzt dabei bist. Vielleicht könnten wir jetzt einfach mal kurz so starten, dass du mir kurz erzählst, was deine Rolle ist und natürlich auch wie du an der Planung und dem Roll-out von MobilStationen in City A beteiligt bist.

93 **Experte 2** Ja genau, meine Rolle ist etwas zweigeteilt wenn man sich die Mobilitätstationen ansieht. Einerseits bin ich wirklich bei der Standardplanung dabei, weil da ist es bei uns nicht so unbedingt, dass irgendwer bestimmte Rollen hat, sondern wir sind eher ein Team. Klar der Experte 1 ist mehr für die Bau Sachen zuständig und oft auch für Abstimmung mit den City A Departmenten in City A. Ich bin wirklich mehr draußen vor Ort und schaue mir viele Stationen an bezüglich: Wo kann man was hinbauen? Was gibt es da für Faktoren, die die da rein spielen? Und der große Part ist eigentlich, dass ich, unter anderem mit einer Kollegin, dafür zuständig bin, dass wir das Daily Business für unser Carsharing und unser Bikesharing System machen. Das heißt Austausch mit Betreibern, alles rundherum, mit Veranstaltungen und mit Marketing, sprich alles was rund um die Sharing Angebote von uns los ist. Ja, das ist wohl der Hauptteil von meiner Arbeit.

94 **Alexander Preis** Super Experte 1, dann hast du ja die perfekte Person ausgewählt, da wir das letzte Mal im Endeffekt die Arbeit mit den Shared Mobility Providern außen vorgelassen haben. Wir haben uns das letzte Mal ja über die anderen Punkte unterhalten, wie z.B. der indirekten Beteiligung von Bürger über die Bezirksausschüsse bzw. die Bezirksvorsteher. Dann hatten wir über die Zusammenarbeit mit der Stadt selber geredet und die Arbeit mit den verschiedenen City A Departmenten. Gegen Ende hatten wir auch noch mal über verschiedene Formate wie z.B. die Public Transport Provider A Innovationsbeteiligungsformat gesprochen, was ich sehr interessant fand, da könnten wir vielleicht auch noch mal später tiefer darauf eingehen. Aber jetzt würde Ich vorschlagen starten wir doch gerne mit den Shared Mobility Anbietern. Wie wurde mit denen zusammengearbeitet bzw. wie wurden sie im Planungs- und Rolloutprozess beteiligt? Wo sieht ihr potenzielle Vor- und Nachteile Sharing Anbieter mit einzubeziehen? Und auch gerne ganz konkrete Beispiele wie die Zusammenarbeit da funktioniert hat? Vielleicht können wir gerne erstmal einfach damit starten etwas dazu zu erzählen wie die Shared Mobility Provider mit einbezogen worden sind.

95 **Experte 2** Ja gerne, ganz generell würde ich sagen, es hat gut funktioniert. Ob es Vor- oder Nachteile hat, ich glaube, das kann man

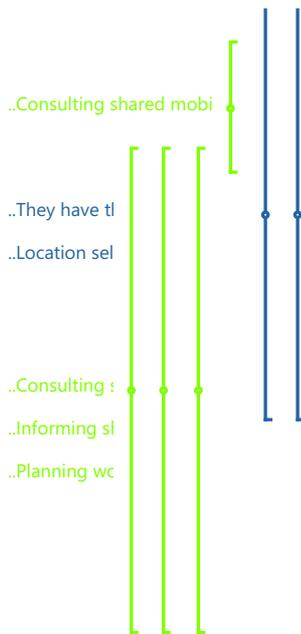
..Shared Mobility Provide

..Consulting shared mobi

..Online marketing camp;

..They have the operational ki

..Location selection without s



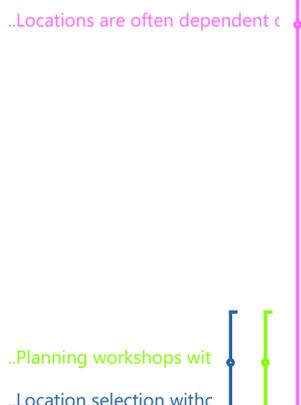
gar nicht so beurteilen, weil es ist eigentlich nicht möglich, dass man es ohne Shared Mobility Anbieter macht. Also wir sind wirklich hauptsächlich die Koordinierungsstelle und alles was in das operationale geht, liegt eigentlich beim Betreiber. Ist natürlich wichtig sich gut abzustimmen. Und dann ist es auch wichtig, dass wir den Part haben, dass wir uns anschauen wo die Stationen genau hinkommen und der Betreiber eigentlich wirklich nur das operationale dann abwickelt. Was die lokalen Besonderheiten und generell was die Stadt City A angeht, haben die Betreiber natürlich nicht das Know-How, wohingegen wir das Know-how haben. Alles was in den Betrieb geht hat der Betreiber das Know-How und das funktioniert auch ziemlich gut. Wir haben minimal einmal die Woche einen Abstimmungstermin also einen Fixtermin, und dann noch zusätzlich individuelle Abstimmungstermine, die es halt einfach braucht für für spezielle Themen. Genau. Also wir halten uns immer bzw. meistens schon daran, dass wir uns einmal eine Woche absprechen, und dann hat jeder seine To-Dos auf jeder Seite. Und dann schauen wir, dass wir es so gut wie möglich von unserer Arbeit und ihrer Arbeit abstimmen. Genau. Das so ganz generell mal erklärt.

96 **Alexander Preis** Sehr spannend schon mal zu wissen, dass es im Prozess eine ziemlich enge Abstimmung gab, das würde ich jetzt mal so verstehen.

97 **Experte 2** [Nicken]

98 **Alexander Preis** Ist schon mal interessant zu hören. Du hast jetzt gesagt bezüglich den lokalen Gegebenheiten oder Standorten, da kennt ihr euch besser aus. Wurden diesbezüglich aber auch Daten zum Beispiel mit den Shared Mobility Providern ausgetauscht oder wurden die generell nur in den Betrieb mit einbezogen?

99 **Experte 2** Also Experte 1 ich kann ja mal starten. Also beim Bikesharing ist es so, dass es vorher schon einen Provider gab, der bereits in City A war. Der hat sich dann zurückgezogen und dann haben wir das quasi übernommen, also nicht übernommen sondern eher neu gestartet. Aber wir haben viele Standorte von dort übernommen, wo wir einfach wissen, da wissen die Bürger schon, dass es Bikesharing Stationen gibt. Und beim Carsharing war das etwas anders, würde ich sagen. Da haben wir probiert wirklich Mobilitätsstationen aufzubauen und haben uns viel auch an den Radstationen orientiert. Wo gibt es welche und wo wäre es denn wirklich sinnvoll? Genau.



100 **Experte 1** Und Carsharing was sehr pragmatisch, dann muss man ehrlich sagen. Das ist immer in Verbindung mit einer Radstation, es gibt keinen Stellplatz ohne Rad und da die Radstationen zuerst da waren hat man sich halt da angenähert. Also wir haben 185 Radstationen und 100 Carsharing Plätze. Das ist nicht ganz die gleiche Anzahl, aber von den 185 hat man sich halt die ausgewählt wo man dachte, das sind die besten fürs Auto. Und beim Rad muss man auch sagen dass wir die Stationen vom alten System behalten werden, weil es eine Vorgabe der Stadt war. Und zur Standortplanung eine kleine Ergänzung. Da war der Betreiber nicht involviert, der Car Sharing

..Locations are often dep



..Planning workshops wit

..Location selection withc



Betreiber. Die Standorte sind wirklich von uns vorgegeben worden. Und manchmal auch mit dem Gedanken, dass der Carsharing Betreiber möglicherweise seine Lieblings Standorte hat wo er weiß in dem Bereich wird er wahrscheinlich am meisten einnehmen aber unsere Intention ist auch ob das wirklich flächendeckend ist und für alle in City A verfügbar ist und deswegen auch in allen Bezirken. Und das wir nicht so gewinnorientiert wie vielleicht die Betreiber denken.

101 **Alexander Preis** Sehr spannend. Da gibt es natürlich die verschiedensten Ansätze. Wir haben ja jetzt im Endeffekt die Standort Planung als ein Thema. Ein Anderes ist dann sozusagen die Ausstattung bzw. die Elemente der MobilStationen, die hat jetzt Experte 1 auch schon ein bisschen angesprochen. Wir haben immer eine Bike Sharing Station und wir haben Carsharing Plätze. Wie sieht es eigentlich mit den City A MobilStationen aus? Gibt es da noch andere Elemente? Und haben die Shared Mobility Anbieter diesbezüglich im Rollout oder in der Planung eine Rolle gespielt, konnten Input geben, oder wurden einbezogen?

102 **Experte 1** Hier hat es früher Mopedsharing gegeben. Da muss man sagen, dass das in City A nicht so gut angenommen. Also es gibt sicher andere Städte vielleicht z.B. in Italien wo das stärker angenommen. In City A ist es nicht wirklich angenommen worden und darum haben sich auch alle Moped Betreiber zurückgezogen vom Markt. Also mit diesem Jahr gibt es keine Betreiber mehr, darum werden auch die Flächen wegfallen, weil sie nicht mehr bestückt werden. Sonst ein Fixpunkt an den Stationen, ist dann immer so eine Rad Servicestation. Also für das private Fahrrad, sprich Luftpumpe plus Kleinwerkzeug. Dort sind wir in Kooperation mit dem Mobility Association A (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Country of City As) und Mobility Association B (Country of City Aische Automobil-, Motorrad- und Touring Club).

..Mobility Association

103 **Alexander Preis** Die kenne Ich jetzt noch nicht.

104 **Experte 1** Das ist eine Kooperation mit den zwei größten Automobilclubs in Country of City A. Die die Rad Service Stationen zur Verfügung stellen, bei unseren Stationen und wir stellen quasi die Fläche zur Verfügung. Da die Automobilclubs auch merken, dass es mehr Richtung Fahrrad geht und sich da auch schon ein bisschen mehr positionieren möchten. Sonst Fahrrad Boxen haben wir an drei Standorten mittlerweile. Wo du wirklich dann dein privates Fahrrad abstellen kannst, in deiner eigenen Box und auch aufladen kannst, falls du ein E-Bike hast. Und recht neu sind Paket Boxen, die dürfen wir an 5 Standorten ausprobieren. So Whitelabel Boxen wo jeder Anbieter Pakete abgeben kann und jeder kann es abholen. Habe Ich irgendwas vergessen? Ah ja Scooter gibt es noch.

..Cooperating with mobility assoc

105 **Experte 2** Vielleicht kurz zu erklären, warum wir da so ein bisschen ins Stocken geraten. Wir haben auch Scooter Sharing Flächen mitgeplant an einigen Stationen. Allerdings ist es gerade so das es eine neue Scooter Ausschreibung in der Stadt City A gibt, die das ganze Scooter Sharing in City A neu aufsetzt mit maximal vier Betreibern. Und die müssen dann zumindest im Umkreis von einer gewissen Distanz, 100

Meter sind es glaube ich, nur auf den Scooter Sharing Flächen stehen bleiben. Da haben wir auch mit vielen Stationen solche Scooter Sharing Flächen. Genau.

106 **Experte 1** Das ist eine einfache Boden Markierung in diesem Bereich, etwa 5 mal 2 Meter glaube ich. Und in dem Bereich müssen sie dann halt abgestellt werden, damit sie nicht mehr überall herumstehen.

107 **Alexander Preis** Ja, das ist auch ein interessanter Strukturierungsansatz von Shared Mirco Mobility den man natürlich dann auch im gleichen Zuge mit den MobilitätsStationen dann sozusagen umwandeln könnte. Viele Städte versuchen da mehr Ordnung reinzubringen. Die Stadt City G hat da ja auch Parkverbot Zonen etc. eingerichtet. Da wird glaube Ich vor allem mit digitalen Parkverbot Zonen, wo Scooter nicht abgestellt werden können, gearbeitet. Da muss jede Stadt ihren Weg finden, deswegen spannend zu hören. Also in City A werden jetzt vier Anbieter ausgewählt?

108 **Experte 1** Genau in einer Ausschreibungen und es gibt dann auch eine maximale Anzahl an Scootern die von jedem Anbieter aufgestellt werden dürfen.

109 **Experte 2** Also maximal vier Anbieter. Wir wissen selber noch nicht wie viele es dann werden.

110 **Experte 1** Man kann aber immer nur mit zwei Anbietern mitmachen. Bei der Ausschreibung wird es immer mindestens zwei geben.

111 **Experte 2** Also genau. Und generell ist vielleicht noch gut zu wissen, bei den City A Mobilstationen, die Angebote, die wirklich von uns selbst kommen, sind gerade nur Rad und Auto. Die anderen sind eigentlich von anderen Mobilitätsdienstleistern.

112 **Experte 1** Für die Zukunft ist wahrscheinlich Lastenrad noch ein Thema, aber ist momentan noch kein Thema.

113 **Alexander Preis** Wir hatten gerade eben schon angesprochen das es an machen Stationen eine Ladeinfrastruktur fürs private E-Fahrrad gibt. Wie sieht es eigentlich aus mit Elektroauto Ladeinfrastruktur?

114 **Experte 2** Haben wir aktuell nicht. Also wir haben ein reines E-Auto Sharing. Das haben wir schon. Aber aktuell ist es so, dass wir noch keine Ladeinfrastruktur haben außer wirklich sehr vereinzelt. Weil es einfach ein zeitlicher Faktor ist. Ist irgendwann logischerweise geplant ist, das man auch mal eine Ladeinfrastruktur hat bei den Standplätzen. Aktuell ist es so, dass die Dienstleister die Autos aufladen und dann hinbringen.

115 **Alexander Preis** Das ist ja ein interessanter Punkt in Bezug auf welcher Stakeholder dafür noch mit einbezogen werden muss oder sollte. Da haben zum Beispiel die lokale Energie Dienstleister ja teilweise dann ein großes Sagen und könnten vielleicht mit den richtigen City A Departmenten und mit euch zusammenarbeiten.

..Power Supply Companies

Dementsprechend fände ich es interessant zu wissen ob dazu schon Gespräche stattgefunden haben oder wie das in Zukunft aussehen könnte?

116 **Experte 2** Erstgespräch haben schon stattgefunden. Klar, vor allem wir sind ein Konzern Unternehmen und ein anderes Konzern Unternehmen ist die City A Energie die eben die Ladepunkte in City A macht. Deswegen gibt es da natürlich Gespräche, allerdings noch nichts Festes. Und das ist natürlich ein Prozess, Ladeinfrastruktur wird gerade überall gebraucht, nicht nur bei unseren Mobilitätsstationen. Deswegen ist es leider auch nicht ganz so einfach.

117 **Alexander Preis** Okay. Heute sollte ja im Endeffekt auch nur ein kurzer Zusatz Termin sein. Das hatten wir ja schon so im Vorhinein so besprochen. Ich würde vielleicht, wenn es okay ist, dir, Experte 2, noch zwei Fragen stellen. Und zwar in der übergreifenden Position eines Mobilitäts Stationen Planers: Welche drei Stakeholder, würdest du sagen, sind die wichtigsten, die man beteiligen sollte in der Planung oder im Rollout von diesen?

..1st local distric representer

..2nd mobility providers i

..3rd chamber of commel

118 **Experte 2** Ich kann es nur für City A beantworten, weil ich mich nur hier gut auskenne. Das sind die wichtigsten Player, ich würde auf jeden Fall mal sagen, die Bezirke, also die kommunalen Einheiten, die es gibt in der Stadt. Die Stakeholder sind wirklich schwierig abzuwägen. Ich würde natürlich auch generell die Mobilitäts Dienstleister mit einbinden, weil für die ist es natürlich auch die Frage: Lohnt sich das überhaupt? Also als Stakeholder Mobilitätsdienstleister allgemein. Genau. Und als dritten Stakeholder würde ich noch die Wirtschaftskammer nehmen. Die haben auch immer gerne was zu sagen und genau da wäre es sicher auch nicht schlecht gewesen, dass man da kooperiert.

119 **Alexander Preis** Klasse. Könntest du vielleicht noch kurz die Rolle der Wirtschaftskammer erklären, was so der Einzugsbereich von ihnen ist oder was sie in dem Kontext für eine Rolle spielen?

120 **Experte 2** Die Wirtschaftskammer ist eigentlich Country of City A weit. Sie ist einfach die Vertretung Wirtschaft in Country of City A.

121 **Alexander Preis** Also auch zum Beispiel lokale Kleinunternehmer etc. oder nur für große Unternehmensinteressen?

122 **Experte 2** Alle Unternehmen sind bei der Wirtschaftskammer, werden von ihr mehr oder weniger vertreten.

123 **Alexander Preis** Die letzte Frage wäre noch: Wenn du zukünftigen Planern von Mobilitäts Stationen aus der eigenen Erfahrung heraus etwas empfehlen könntest: Was wäre das?

..Contact all involved stakeholder

124 **Experte 2** Ich würde sagen früh genug anfangen ist sicher nicht schlecht, denn es ist meistens ein ziemlich großer Prozess, weil einfach extrem viele Stakeholder involviert sind. Dementsprechend haben auch viele Leute was zu sagen und dementsprechend verzögert sich auch der

ganze Prozess. Das heißt früh genug in die Planung und in die Abstimmung gehen mit allen Stakeholdern die beteiligt sind.

125 **Alexander Preis** Klasse. Dann bleibt mir nur ein Dankeschön. Speziell auch dafür dass ihr euch noch mal Zeit genommen habt für mich, dass weiß ich sehr zu schätzen. Und wenn Ich mit meiner Arbeit dann fertig sind würde ich die euch dann zusenden falls das Interesse besteht.

126 **Experte 1** Das wäre meine letzte Frage gewesen, ob wir sie nachher lesen dürfen.

127 **Alexander Preis** Na klar. Das Ziel ist es ja Planern von Mobilitätsstationen zu helfen bzw. das die Arbeit von diesen gelesen wird.

1 **D.2: Interview with Experte 3 representing Municipality B**

2 **Alexander Preis** Hallo Frau Experte 3, nett Sie kennenzulernen!

3 **Experte 3** Hallo! Auch nett Sie kennenzulernen.

4 **Alexander Preis** Vielen Dank, dass Sie sich heute Zeit für mich nehmen.

5 **Experte 3** Kein Problem. Ich hoffe, dass Ich Ihnen weiterhelfen kann. Wir stecken hier noch relativ in den Kinderschuhen, aber Ich schaue mal, was ich beitragen kann.

6 **Alexander Preis** Das ist gar kein Problem. Ich bin mir sicher, dass es einige Interessante Erfahrungen, Ansätze, und Ideen bei Ihnen gibt die mir weiterhelfen werden. Ich würde vorschlagen dass wir erstmal damit starten dass Ich kurz etwas über mich erzähle und dem Hintergrund der Thesis. Wieso überhaupt Mobilitätspunkte für mich interessant ist, was citizen mobility ist etc. und dann würden wir zu Ihnen, Ihrer Rolle bei der Planung und dem Rollout von Mobilitätsstationen in Municipality B, und ihren Erfahrungen damit kommen. Passt das so für Sie?

7 **Experte 3** [Nicken]

8 **Alexander Preis** Klasse. Ich bin Werkstudent am Digital Hub Mobility bei UnternehmerTUM, Europas größtem Zentrum für Start-ups und Innovation. Im Rahmen unseres citizen mobility projekts "Was ist ein Mobilitätspunkt?"

9 **Experte 3** Ein spannender Name.

10 **Alexander Preis** Wieso meinen Sie?

11 **Experte 3** Wir hatten damals eben ganz am Anfang auch das große Thema, dass wir erstmal definieren mussten, was wir unter einem Mobilitätspunkt verstehen. Bei uns im mobility hubs Projekt gibt es sehr die elektrisch betriebenen Fahrzeuge beinhalten, aber auch öffentliche Verkehrsmittel mit einbeziehen, in groß oder klein, also von einem stationären geteilten Auto bis hin zu sozusagen richtigen Stationen, mit Einbindung von Taxi, öffentlichen Verkehr und Shared Mobility Parkplätzen. Und da musste man dann erstmal schauen was gibt's da alles.

12 **Alexander Preis** Das haben wir auch gemerkt. Deswegen haben wir entschieden wir gucken uns mal wirklich an, was sind Mobilitätspunkte, und was braucht man, um sie effektiver und effizienter zu planen. Zudem kam der Name vor allem daher, dass wir gemerkt haben das viele Bürger*innen noch sehr wenig mit dem Term Mobilitätspunkt anfangen können, bzw. die Ideen da weit auseinander gehen.

13 **Experte 3** Oh ja das ist auch ein weiterer wichtiger Punkt, der bei uns auch so war.

..A barrier for adoption is that the

- 14 **Alexander Preis** Spannend. Vielleicht können wir im Laufe des Gespräches nochmal darauf eingehen. Wäre für mich auch sehr interessant, wie Sie damit umgegangen sind. Also wir haben uns gemeinsam mit unseren Partnern, der LandeshauptCity G, den Stadtwerken City G, BMW, iABG und 2 Startups, Avocargo und Plan4Better, 6 Monate lang mit dem Thema Mobilitätshubs beschäftigt. Warum haben wir uns gerade für dieses Thema entschieden? Weil wir die Möglichkeit sahen, einen realen Einfluss darauf zu haben, wie Mobilitätspunkte hier in City G umgesetzt werden. Im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility baut die City G nämlich bis 2026 200 Mobilitätspunkte auf. Da wir im Kontext von citizen mobility direkt mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt zusammenarbeiten, hatten wir den Plan, die Stadt bei diesem großen Vorhaben zu unterstützen. Im Rahmen meiner Masterarbeit arbeite ich an dem Thema Stakeholderbeteiligung in der Planung und dem Roll-out von Mobilitätshubs und dort an einem Toolkit für Instrumente und Formate, die für eine bürgernahe und Akteurs orientierte Planung von Mobilitätspunkten eingesetzt werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, befrage ich Experten auf dem Gebiet der geteilten Mobilität und der Verkehrsplanung und analysiere vorhandenen Unterlagen und Projektdokumentationen. Ich untersuche, welche Co-Innovationstools verwendet wurden, um Stakeholder wie z.B. Bürger und Shared Mobility Anbieter einzubinden und analysiere ihre Erfahrungen damit. Am Ende hoffe ich, eine Toolbox mit Methoden zu erstellen, in der Vor- und Nachteile für die Anwendung bei verschiedenen Arten von Mobilitätspunkten beleuchtet werden, so dass die City G und andere Planer von Mobilitätspunkten diese in Zukunft nutzen können. Der Working Title der Thesis ist "How stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs". Das ist die Grundidee. Gibt es zu an dem Punkt vielleicht schon Fragen?
- 15 **Experte 3** Eine hätte ich: Haben Sie mit anderen Partnern von mobility hubs Projekt schon besprochen? Zum Beispiel Multiplier from Project Consortium H wäre da eine ganz gute Adresse, weil die zum Beispiel auch einen Blueprint erarbeiten wo es um ähnliche Themen wie jetzt bei Ihnen geht und da können Sie sicher auch Informationen dazu finden was wir schon erarbeitet haben. Weil wir ja alle auch sehr verschiedene Sichtweisen haben. Ich weiß jetzt nicht, wie oft Sie jetzt schon in den Niederlanden oder in Belgien waren, aber da ist das Fahrrad Thema zum Beispiel schon ein ganz anders schon und auch geteilte Mobilität auch schon um einiges weiter als jetzt gerade bei uns auf dem Land sage ich mal allgemein. Und Sie nicken also haben Sie mit Multiplier from Project Consortium H schon Kontakt gehabt, ja?
- 16 **Alexander Preis** Genau. Also ich hatte schon mit City D ein Interview gehabt. Und morgen rede ich mit Experte 7 von Multiplier from Project Consortium H. Wir haben uns auch vorab schon mal persönlich getroffen.
- 17 **Experte 3** Richten Sie ihm doch bitte mal schöne Grüße aus.
- 18 **Alexander Preis** Mache Ich sehr gerne.

- 19 **Experte 3** Die wissen sehr gut Bescheid. Die haben sich auch viel mit den Grundprinzipien beschäftigt und was wir für Erfahrungen gesammelt haben.
- 20 **Alexander Preis** Meine Idee ist sozusagen auf dem Blueprint auch aufzubauen, aber mich mehr auf die Erfahrungswerte und Vorteile und Nachteile der Beteiligung von externen Stakeholdern zu fokussieren und mir dort auch die Methoden und Formate genauer anzuschauen. Also das ist sozusagen der Fokus der Thesis. Und da baue ich dann auf dem Blueprint auf und werde natürlich nicht Sachen nur reproduzieren.
- 21 **Experte 3** Na ja, reproduzieren vielleicht nicht, aber wenn die Information für andere hilfreich ist, das ist ja Ziel unseres Projektes, dass wir das so weit raustragen wie möglich. Und wenn Ihnen da irgendwas hilfreich ist und es dann im Endeffekt jemand anderen dazu bewegt, etwas aufzubauen und Leute es zu nutzen, halt auch. Man kann viele gute Ideen haben aber wenn es keiner benutzt ist es nutzlos. Von dem her jede Information, die schon da ist, kann und soll genutzt werden, um weiter hinausgetragen zu werden.
- 22 **Alexander Preis** Klasse, genau. Und mit dem direkten Draht zur City G ist dann hoffentlich auch dort die Möglichkeit dazu gegeben.
- 23 **Experte 3** Das ist schon toll, weil City G hat auch echt Potential.
- 24 **Alexander Preis** Vielleicht können wir dann direkt mal reinspringen. Eine kurze Frage vorab Ist es für Sie in Ordnung, wenn ich unser Gespräch aufzeichne und die Tonspur dann für meine Thesis nutze?
- 25 **Experte 3** Ja, klar.
- 26 **Alexander Preis** Klasse. Und die zweite organisatorische Frage wäre: Haben Sie einen direkten Abschlusstermin um 11:30 Uhr?
- 27 **Experte 3** Nein, Ich kann mir gerne etwas mehr Zeit nehmen.
- 28 **Alexander Preis** Super, vielen Dank. Vielleicht können Sie ja mal einfach erst mal am Anfang ein bisschen was über Sie und über Ihre Rolle bei der Planung und beim Roll Out von Mobilitätspunkten in Municipality B erzählen?
- 29 **Experte 3** Ja, gerne. Also ich glaube, das war jetzt 2018, wo uns die Email ins Haus geflattert ist, dass eben ein Projekt in City D initiiert werden soll, das sich mit den Mobilitäts Stationen beschäftigt und die Suche nach einer deutschen Stadt, die auch mitmacht. Sie wissen wahrscheinlich schon Bescheid, dass da die Engländer, die Franzosen, die Niederländer und Belgier schon dabei sind. Und dann war eben die Frage, ob wir das vielleicht machen wollen. Und ich bin Klimaschutz Managerin in der **Stadt Municipality B** und zusammen mit meinem Kollegen waren wir dem Thema sehr zugetan, weil ich meine, die Autos stehen über die ganze Stadt die meiste Zeit nur rum. Geteilte Mobilität wäre halt die Zukunft, geteilt und öffentlich. Dass nicht jeder

..Municipality Stakeholder (ir

..Project Team or Consortia

..Co-innovation leads to a new pc

Autos hat, sondern alles gemeinsam genutzt wird, in wie weit auch immer, mit Bus, Bahn, aber auch die letzte Meile sozusagen und wenn man mal z.B. was Größeres einkaufen muss dann halt geteilte Mobilität. Und deswegen haben wir uns dann mit unserem Bauamt kurzgeschlossen, ob die da Interesse hätten, auch mitzumachen, weil wir sind jetzt hier kein ausführendes Organ, sage ich jetzt mal. Wir sind eine Schnittstelle, die Leute zusammenbringt, wir machen Öffentlichkeitsarbeit, aber wir bauen eigentlich nichts. Von dem her war dann einfach die Frage, wie wir das dann verwirklichen können und ob die Leute, die es ermöglichen können, auch mit an Bord sind. Und wir hatten damals einen Radweg Manager und den Amtsleiter und die waren beide sehr angetan, auch davon. Und dann haben wir eben entschlossen, da machen wir mit. Und haben dann eben ziemlich hemdsärmelig einfach mal versucht so was aus dem Ärmel zu schütteln. Und später haben wir jetzt auch einen Verkehrsmanager, der sich dazu um solche Sachen kümmert. Wir haben seit 2018 auch ein Mobilitätskonzept, dass sich mit dem Themen der nachhaltigen Mobilität beschäftigt. Und der hat dann das übernommen, quasi als ausführendes Organ. Und ich habe das ganze begleitet und immer noch die Kommunikation mit den Partnern übernommen und die Berichte geschrieben und so weiter. Und wir haben sehr lange rumüberlegt, weil es für uns ganz neu ist. Bis dato hatten wir ein Carsharing Unternehmen, die hatten allerdings keine Elektroautos, weil der Mensch, der das betreibt, ein großer Gegner von Elektroautos ist. Von dem her wollte er da auch nicht mitmachen. Wir hatten dann das Glück, dass eine lokale Autofirma oder Auto Vertrieb, der auch sehr engagiert in nachhaltige Mobilität und Elektroauto ist, sich dann entschlossen hat, dass er die Autos seiner Flotte einfach zu Verfügung stellt und dann ein Carsharing aufbaut. Und die haben dann im Jahr 2020, glaube ich, sogar schon im Herbst tatsächlich zwei Autos hingestellt und wir konnten da dann eben anfangen. Also zumindest mit Autos hatten wir dann schon mal eine Art Mobilitätsstation. Und die sind jetzt soweit auch sehr zufrieden mit den Zahlen und wollen das weiter auszubauen. Also wir sind gerade dabei weiter Ausschreibungen zu bearbeiten für eine weitere Station am Bahnhof. Und dann war halt die Frage, welche anderen Sachen wir sonst noch so implementieren können. Ursprünglich hatten wir vorgehabt, dass wir E-Lastenräder, weil das ist noch eine Innovation hier, dass hat noch nicht jeder und E-Räder oder Pedelecs auch speziell für Touristen anzubieten. Weil hier haben viele Leute schon E-Räder, weil es schon sehr hügelig ist. Also wir sind von den ganzen Teilnehmern auf jeden Fall die mit der herausforderndsten Topografie für Fahrräder, aber mit E ist es ja alles zu bewältigen. Und blöderweise kam dann Corona und Geld wurde knapp und deswegen mussten wir leider die die Fahrräder für die Touristen erst mal nach hinten schieben und haben uns aber dann halt für Stationen mit je zwei E-Lastenräder entschieden. Die sollten dann vor allem in die Außenbezirke. Wir haben einen sehr beliebten Wochenmarkt und hatten dann gehofft, dass die Leute zum Einkaufen und gerade wenn sie zum Wochenmarkt gehen, weil das natürlich auch die Klientel ist, die sich über ihre Ernährung und ihren Lebensstil ein bisschen mehr Gedanken machen, dass die dann vielleicht eben sich ein Lasternrad ausleihen und mit dem zum Wochenmarkt fahren. Momentan ist der Stand der Dinge, dass wir zwei Stationen schon haben, alle Lastenräder auch, also 14

..Mobility hubs can potentially als

..Shared Mobility Providers

..Shared Mobility Provide

..On-site inspections of lc

..Planning workshops wit

Fahrräder, sieben Stationen sind geplant und aber leider zehn von den Fahrrädern noch im Stall stehen, weil wir die Stationen noch nicht aufbauen können. Wir hatten ein bisschen Personalprobleme, Corona bedingte Verzögerung, und dann hatten wir das Problem, dass wir an zwei Stationen keine Elektrizität hingekriegt haben, weil das ist teilweise gar nicht so einfach am Platz. Also die Logistik des ganzen. Und haben dann festgestellt, dass es so Solarboxen gibt, wo man dann gar keinen Anschluss mehr braucht. Und da gab es auch eine Förderung und dann haben wir uns für die Förderung beworben und mussten dann natürlich warten, ob wir die Förderung kriegen, die wir leider nicht bekommen haben. Haben uns dann aber entschlossen, dass wir das trotzdem machen und haben sogar drei dann bestellt. Die sind jetzt vor kurzem auch angekommen. Also der Plan ist, dass die restlichen fünf Stationen dann im April stehen. Da ist dann für uns das mobility hubs Projekt zwar schon vorbei, aber wir das jetzt nicht so gesehen das wir nur während des Projektes das machen. Deswegen sind wir auch nicht mit den Projektfirmen gegangen, sondern haben uns eine eigene Firma gesucht, weil wir das weitermachen wollten. Wir wollen es auf jeden Fall für langfristig machen, wenn es sich irgendwie rentiert und nicht nur jetzt mal zwei Jahre gucken, wie es geht und dann müssen wir die Fahrräder wieder heimschicken, gerade wenn sich die Leute so angefangen haben, daran zu gewöhnen. Genau deswegen sind wir damals auf die Suche gegangen, eine eigene Firma zu finden, was auch ein bisschen Verzögerung mit sich hatte, jemanden zu finden, der hierher kommt. Also wir hatten als erstes die Shared Mobility Provider X1 angefragt und die hatten ihre eigenen Vorstellungen und die fanden wir aber nicht so gut. Die hatten erstens nur normale Räder geplant, also 80 % normale Räder wollten sie her bringen und 20 % E-Bikes und hatten auch keine Lastenräder und wollten dann die ganze Stadt gleich mit Stationen fluten und das war uns einfach ein bisschen zu "woah okay" wir wollen das jetzt erst mal langsam aufbauen. Und dann kam eben die Firma Shared Mobility Provider B1, die waren sehr sympathisch, weil sie eben auch Start-up waren und haben aber auch immer gesagt: Ja, wir sind flexibel, das kriegen wir irgendwie hin. Wir wachsen zusammen, sozusagen. Die hatten auch den Vorteil, dass sie Batteriebetrieb oder wärmende Batterien hatten. Also bei uns im Winter, die können dann halt länger stehen bleiben. Und selbst bei uns bleiben die Räder einfach draußen, das ist kein Problem. Wir hatten auch den Eindruck, dass die einfach weniger Vandalismus anfällig sind wie andere Anbieter. Und deswegen haben wir uns halt für sie entschieden und sind soweit auch mit der Kundenbetreuung sehr zufrieden, sind sehr ansprechbar und sind flexibel, genau.

30

Alexander Preis Und wie haben sie dann mit denen zusammengearbeitet, also in welchem Format oder mit welchen Methoden? Also wie hat die Zusammenarbeit mit den Shared Mobility Providern funktioniert, ob es jetzt lokale Carsharing Anbieter oder E-Lastenrad Anbieter sind?

31

Experte 3 Natürlich per Telefon und Email und dann eingeladen, dass die zu uns kamen und sich vorgestellt haben mit einer kleinen Powerpoint Präsentation. Und dann halt miteinander geredet und auch dann auch rausgegangen. Also E-Lastenrad Firma Shared Mobility

..On-site inspections of locati

..Planning workshops with sh

..Other Stakeholders

..Planning workshops wit

.. "for us unfortunatly not

..New approach to carsharing in s

Provider B1 zum Beispiel hatte dann auch einen Spezialisten, der dann auch schon ein bisschen vor Ort unterwegs war, geguckt hat, ob die Plätze okay sind, wo wir das geplant hatten und die sind auch selber rumgefahren und haben sich das mal angeschaut, als es dann schon klar wurde, dass wir sehr interessiert sind an ihnen und ähm, ja. Also Kontaktaufnahme mit Email und Telefon am Anfang und dann Termine vereinbart, dass man sich trifft.

32 **Alexander Preis** Also Termine, in dem dann auch wirklich an der Planung gearbeitet worden ist?

33 **Experte 3** Genau darüber gesprochen, was die so haben und was wir so wollen und ob wir zusammen kommen und die Planung darüber hinaus.

34 **Alexander Preis** Okay da höre ich jetzt heraus: Kontaktaufnahme und Informationsaustausch via Telefon und Email mit Einladung für einen Planungsworkshop, und Begehungen vor Ort.

35 **Experte 3** Ja das kann man so beschreiben.

36 **Alexander Preis** Und gab es da noch irgendwelche anderen Dinge die passiert sind in Bezug zur Zusammenarbeit mit den Shared Mobility Anbietern? Also auch gerne im späteren Verlauf.

37 **Experte 3** Also mit den Providern das war eben so und dann haben wir noch mit einem Service Anbieter zusammen gearbeitet also einer Art Mobility Beratung. Theoretisch helfen die einem zu gucken, wie man so was aufzieht. Und mit denen hatten wir glaube ich zwei Online Workshops, wo die dann auch alle Informationen, die wir hatten, genommen haben und wir haben dann so ein kleines Pamphlet entwickelt, wie wir anfangen können. Und das war für uns leider nicht ganz so hilfreich. Die haben immer gesagt: Ja, man muss erst mal anfangen mit der Plattform, die man machen will. Und wir wollten aber von Anfang an ein Rundum Sorglos Paket, weil das Personal in der Stadt einfach nicht die Kapazitäten hat, sich auch noch um irgendwelche Räder zu kümmern. Also wir wollten halt wirklich, dass da eine Firma kommt, die das alles macht und wir bezahlen das. Und diese Option, die gab's halt in dem Hinblick halt nicht. Das war aber auch noch ziemlich am Anfang und da hatten wir gedacht vielleicht können wir es tatsächlich irgendwie anders machen oder wie machen wir es denn. Und es hat sich dann halt rausgestellt, für uns ist es nicht leistbar. Wir brauchen einen Shared Mobility Provider der das alles selbst abdeckt.

38 **Alexander Preis** Aber sie haben ja dann eigentlich, wenn ich es richtig verstanden habe, verschiedene Mobility Provider genommen und die dann zusammen an einem Hub zusammengebracht, oder?

39 **Experte 3** Das hat sich so entwickelt. Also Ich glaube der Kontakt vom Carsharing ist auf uns zugegangen. Also der wollte gerne Carsharing machen und dann hat sich eben mein Kollege getroffen mit denen und das besprochen. Und dann mussten wir natürlich eine Ausschreibung machen. Mein Kollege hat auch die anderen Sharing Anbieter

..New approach to carsharing in s

angeschrieben, dass wir das machen wollen und ob sie Interesse hätten da mitzumachen. Und von dem Anbieter von hier kam dann ein ganzer Aufsatz darüber, was sie machen wollen, wie sie es machen wollen und dass sie da voll dabei sind. Und dann habe ich aber auch noch mal offiziell eine Ausschreibung gemacht, weil es ja öffentlicher Raum ist. Und so weiter. Und da hat sich dann auch nur die angesprochene Firma gemeldet, weil eben bei erstmal nur zwei Autos gibt es nicht viele Firmen, die das Potenzial sehen und für ihn ist es halt so ein kleines Nebending. Da kann er zwei Autos hinstellen, die hat er dann ein Jahr und dann verkauft er sie. Also das machen ja diverse Car Rental Companys auch schon so, dass sie eben so Shared Mobility auch anbieten. Und da ist er jetzt auch eigentlich eingestiegen als Car Dealer. Und wie gesagt, das ist jetzt nicht so, man kann es nicht mit Großstädten vergleichen, wie die Zahlen sind, aber sie sind zufrieden und sie wollen es weiter machen und das ist die Hauptsache. Ich laufe da auch immer dran vorbei an den zwei Autos, die jetzt da unten stehen. Und es ist schon sehr oft so, dass zumindest eins fehlt, also unterwegs ist.

40

Alexander Preis Also das ist natürlich sehr interessant. Ich meine auch klar, dass es jetzt vielleicht nicht mit dem Zentrum von City G vergleichbar ist, aber es geht ja selbst auch in größeren Städten beispielsweise um Randgebiete, die angeschlossen werden sollen, wo viele Menschen mit dem Auto in die Stadt pendeln, das Auto dort den Parkdruck noch weiter erhöht etc. Das sind ja verwandte Themen. Deswegen diese Formate, wie man da mit Stakeholdern zusammenarbeitet, sind ja trotzdem genauso relevant und interessant. Um einen Schritt weiter zu gehen: Ich sehe jetzt diese Mobility Anbieter sicherlich als eine zentrale Gruppe von Stakeholdern, die man einbezieht in Municipality B und auch interne Stakeholder in der Stadt. Sehen Sie noch andere wichtige Stakeholder? Und wenn ja, wie haben sie diese partizipieren lassen bzw. beteiligt in den Prozess?

..Top-down approach to i

..Mobility Association

..Cooperating with m

..Universities and Res

..Planning workshops

..Citizens

..Top-down approach to citize

41

Experte 3 Also grundsätzlich haben wir einen Top Down Ansatz genommen. Also wir haben jetzt nicht die Bürger mit einbezogen, in was wir machen und wo wir es machen. Aber wir haben schon z.B. den Mobility Association C kontaktiert, ob die vielleicht mitmachen wollen und vielleicht auch eins von den beiden Lastenrädern haben wollen sozusagen bzw. ob sie einen guten Platz wissen oder so. Die Hochschule haben wir auch ein bisschen mit einbezogen, weil auf lange Sicht wollen wir auf jeden Fall da auch eine Station haben, weil das auch Potential hat. Und bei den Bürgern und die haben wir halt nur informiert, also nicht mit einbezogen. Ich weiß, City D hatte da ja ein ganz tolles Projekt. Bei uns war es so, wir waren dann eh schon ein bisschen hintendran. Und wenn wir dann noch eine Bürgerinitiative aufgerollt hätten, wo wir dann eben drei Monate Zeit geben müssen, bis sie ihre Meinung gesagt haben und dann ein hin und her stattfindet, haben wir einfach gesagt "ne" wir stellen die jetzt einfach mal irgendwo hin.

42

Alexander Preis Kann ich nachvollziehen. Jeder Ansatz hat seine Vor- und Nachteile. Und zum tieferen Verständnis: Wenn Sie sagen sie haben die Bürger*innen informiert, wie genau hat das funktioniert?

Können sie mir da ein bisschen mehr erzählen.

..Local newspaper inform
..Website
..Social media campaign

43

Experte 3 Also wir hatten einen Zeitungsartikel darüber und hatten es auf unserer Internetseite und auch auf Social Media. Und unser lokaler Carsharing Partner hat es eben auch damit in eine Wirtschaftszeitschrift geschafft und bei sich auch auf der Website und Newslettern usw. drin. Momentan haben wir jetzt noch keine große Werbekampagne gemacht, weil wir ja noch nicht so viel haben.

44

Alexander Preis Und wenn wir uns jetzt die schon erwähnten Stakeholder die Hochschule oder den Mobility Association C anschauen, wie hat dort die Zusammenarbeit funktioniert, bzw. wie wurden die in die Planung mit einbezogen?

..Cooperating with mobility assoc
..Power Supply Companies

45

Experte 3 Mit dem Mobility Association C sind wir eh immer in Kontakt, weil die uns halt eh immer im Rücken sind, mit bessere Radwege usw. Und ich organisiere auch die Stadtradeln Events, die gibt es ja in City G auch und bin da auch im Kontakt und deswegen haben wir die dann einfach mal angefragt, was sie davon halten, ob sie da irgendwie eine Kooperation sehen, genau. Ach ja, und dann gab es auch noch das mit dem Regionaler Deutscher Energieversorger. Regionaler Deutscher Energieversorger mit denen hatten wir auch Kontakt, ob die vielleicht die Plattform machen, wo das gebucht werden kann. Die waren da schon sehr interessiert, aber das wäre dann im Endeffekt sehr umständlich geworden für uns einfach. Wie gesagt, das war auch ganz, ganz am Anfang. Und wir sind natürlich auch im Kontakt mit den ÖPNV, mit den Leuten, weil wir jetzt seit kurzem eine App haben, die darüber informiert über den ÖPNV und so weiter. Und den dann da repräsentiert, sag ich jetzt mal. Und da war natürlich dann auch die Frage, ob man das irgendwie integrieren kann, dann irgendwann mal, aber das ist noch Zukunftsmusik. Aber da waren wir auf jeden Fall auch schon in Kontakt, um das ein bisschen vorzubereiten. Genau das ist mir jetzt noch eingefallen, mit welche Leute wir allen zusammen gearbeitet haben. Jetzt habe ich ihre Frage vergessen, genau wie wir in Kontakt waren. Zu welchem Stakeholder hatten Sie die Frage nochmal ursprünglich gestellt?

..Public Transport Operator (it
..Information campaign over

46

Alexander Preis Also es ging in der Frage darum wie ihre konkrete Zusammenarbeit mit dem Mobility Association C oder der Hochschule, aussah.

..Universities and Res
..Other Political Stake
..Consulting the local
..Planning workshops

47

Experte 3 Hochschule, genau Hochschule war es auch. Wir stehen mit der Hochschule auch in engem Kontakt, weil die haben auch so eine Art Nachhaltigkeitsbeauftragten. Und wir machen auch immer einen Klimaschutz Beirat. Das sind Vertreter der Politik und der Wirtschaft und so weiter. Und da ist auch immer ein Vertreter der Hochschule. Und von dem her wussten die auch relativ früh darüber Bescheid, weil wir das Thema mobility hubs Projekt natürlich auch im Klimaschutz Beirat besprochen haben und diskutiert haben, das Thema. Und dann haben die auch gleich angemerkt, dass sie da interessiert wären und dann haben wir uns dann einfach mal zusammengesetzt und besprochen wie das dann aussehen könnte.

..Planning workshops with univer

..Universities

..Public Trans

..Power Supp

..Mobility Ass

..Shared Mol

..Citizens

..Important to early on connect w

48 **Alexander Preis** Also auch sozusagen eine informelle Form von Planungsworkshop mit der Hochschule, die aus der Diskussion mit einem Gremium wie dem Klimaschutzbeirat entstanden ist.

49 **Experte 3** Ja aber das auf ganz lockerere Art und Weise.

50 **Alexander Preis** Genau, man kann es ja immer anders formulieren, aber wenn Ich es richtig verstehe ist das Ziel ja das Gleiche: Man setzt sich zusammen mit potentiell relevanten Akteuren und guckt, wie die Planung funktionieren kann und tauscht die Ideen aus, für die man steht.

51 **Experte 3** Definitiv.

52 **Alexander Preis** Sehr spannend. Das heißt sozusagen von Bürger*innen Seite aus war es eher eine Informationskampagne, Shared Mobility Anbieter, wenn ich es richtig verstanden hab, eine Einladung zu kleineren Planungswshops, vor Ort Begehung und natürlich Informationsaustausch per Telefon und Email. Und dann haben wir noch den Austausch über potentielle Standorte mit dem Mobility Association C und so was wie Stadtradeln. Austausch mit einem lokalen Energieversorger. Planung von digitaler Integration mit dem ÖPNV. Und einen Planungsworkshop auch mit der Hochschule. Kann man das so zusammenfassen bzw. passt etwas an der Zusammenfassung nicht oder fehlt noch etwas?

53 **Experte 3** Ja. Das kann man so zusammenfassen. Ja.

54 **Alexander Preis** Und wenn Sie sich jetzt in die Situation von einem Planer bzw. einer Planerin in einer anderen Stadt reinzusetzen würden, die auch Mobilitätspunkte etablieren wollen, was würden Sie dieser Person mit auf den Weg geben? Also was würden Sie aus eigenen Erfahrungen sagen, das sollten sie machen oder das sollen sie auf keinen Fall machen?

55 **Experte 3** Also was wichtig ist, ist sich ganz früh in der Stadt mit allen vernetzen, die da irgendwie was damit zu tun haben, also innerhalb der Stadtverwaltung. Weil wir eben, wie gesagt, jetzt das Thema haben, dass das die Verwirklichung der Planung hinterherhinkt, weil da die Kommunikation einfach ein bisschen langsam war. Damit auch z.B. die Dienstleister für die Bodenarbeiten etc., sag ich jetzt mal, früh auch schon bereit steht. Bei uns hat sich das alles ein bisschen hingezogen, weil wir dann dafür doch noch einen Bescheid brauchten und das dann noch beantragen mussten und so weiter. Also da liegt der Teufel im Detail. Was ist dann eben mit der elektrischen Leitungen, das muss ja dann wieder das Regionaler Deutscher Energieversorger mit beauftragt werden. Dann muss man da wieder auch eine kleine Ausschreibung teilweise machen und dass man das irgendwie auf dem Schirm hat, diese ganzen Details so zusammenzubringen, dass das schneller geht. Also da waren wir ganz schlecht das zu timen und zu takten. Also vielleicht ist es auch ein Problem, das wir jetzt mehr haben als andere, aber das war halt bei uns so das was uns wahnsinnig viel Zeit gekostet hat. Und wir sind halt wirklich von null da eingestiegen und deswegen

..Important to early on connect w

..Important to gather informa

..On-site local launch events of m

..Other Stakeholders

..Cooperating with housi

..Cooperating with housi

..Try out days with shared mobil

..Important to bring the f

..Important to bring the f

war das halt das Problem, denn so wäre das überhaupt kein Thema, aber dadurch, dass wir in diesem Projekt sind, fällt es halt viel mehr auf, wenn man immer noch eine Saison länger da steht ist halt schade dann im Endeffekt. Wenn wir nicht in dem Projekt teilgenommen hätten wäre das alles auch glimpflicher gegangen, weil wir dann weniger schnell schnell irgendwas gemacht hätten. Sonst wichtig ist, dass man sich über die Zielgruppe informiert, dass man die auf dem Schirm hat. Für wen macht man das? Dann ist die Frage nach, wo man sich hinstellt, auch schneller gelöst, bis auf die Sachen mit der Infrastruktur etc. Aber der Projektablauf ist halt, wie ich das auch bei den anderen Partnern festgestellt habe, so unterschiedlich von Stadt zu Stadt, wo die schon starten und wie die Leute einfach drauf sind. Bei den anderen schien es so als haben sich die Leute immer wahnsinnig gefreut, dass eine Mobilität Station da ist. Und bei uns ist es so: "Häh, was ist das denn jetzt hier schon wieder?". Die haben eine Party gemacht, das es endlich eröffnet ist und wir machen halt eine Presse Info, dass die Leute langsam dahin gebracht werden, dass sie sich hintrauen können und das es nicht beißt. Deswegen ist es immer schwierig, etwas komplett generelles zu sagen. Es muss, also muss jeder gucken, wo er steht.

56

Alexander Preis Sehr interessante Punkte. Ich habe jetzt noch in einem Nebensatz gehört, dass sie auch ein Eröffnungsereignis gemacht haben?

57

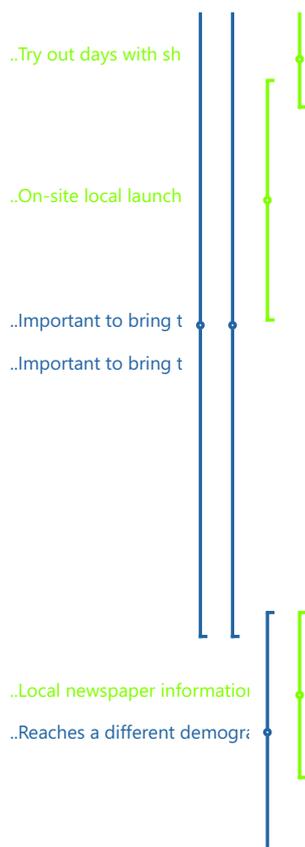
Experte 3 Ja, also wir haben zwei Mal eine Pressemitteilung gemacht. Einmal haben wir bei der Eröffnung die Presse eingeladen haben und alle Beteiligten und das eben an den Stationen mit den Autos und einmal dann mit den neuen Lastenrädern und so weiter. Ah das habe ich noch vergessen zu erzählen. Bei uns sind noch andere dabei. Und zwar ist es so, dass wir eben auf öffentlichem Grund teilweise gar keinen Platz gefunden haben und deswegen haben wir die Wohnungsbaugesellschaften mit einbezogen. Also wir haben zwei Wohnungsbaugesellschaften die sehr viele Gebäude haben und auch den Grund drumherum. Und die haben wir mit einbezogen und dürfen quasi auf ihrem Grund das hinstellen und wir bezahlen aber den Strom dafür. Und die werben das dann natürlich auch bei Ihnen mit dem Newsletter und so weiter. Und die hatten wir dann bei der Pressemitteilung auch dabei oder bei der Presse Einweihung. Und wir haben jetzt einen Mobilitätstag, also früher war das ein Auto Tag, jetzt sind wir dabei es ein bisschen nachhaltiger zu machen, indem wir auch andere Mobilitätsformen bewerben und da haben wir auch einen Stand und da sind wir dann auch mit den Carsharing Autos und E-Lastenräder zum Ausprobieren auch vor Ort.

58

Alexander Preis Spannend. Das sind ja genau solche Elemente, die dann in verschiedenen Skalierung durchgeführt werden können. Wie waren denn die Erfahrungen mit diesem Eröffnungsereignis und dem Mobilitätstag. Konnten sie da vielleicht schon Vorteile und Nachteile identifizieren?

59

Experte 3 Also es ist auf jeden Fall wichtig, gerade in Städten, wo das noch nicht so ein großes Thema ist, da ist die Öffentlichkeitsarbeit das A und O, die Leute hin zu führen. Ein großer Plan von uns ist auch



noch, wenn jetzt alle Stationen stehen, dass wir uns auch auf dem Wochenmarkt stellen mit den Rädern und die Leute das wirklich ausprobieren lassen. Also persönlich ist am besten. Wir machen es dann auch so in den Wohngegenden, wo die dann sind, machen wir dann immer eine kleine Eröffnung von den Stationen, wo wir die Leute dann einladen zu kommen. Also so ist es mal geplant. Also so ungefähr eine Eröffnung mit Getränken und Snacks und dann halt Infomaterial, dann halt die Option das Neue ausprobieren und dass man eben zeigt, dass das einfach geht. Weil in City G hat jeder bestimmt schon fünf Apps von irgendwelchen Rollern und sonstwas drauf, aber hier ist es eben noch nicht so. Und da ist es eben wichtig dass man eben diesen ersten Schritt, diesen ersten Verbindungsschritt, dann mit ihnen geht, oder zumindest mit einigen, die dann auch Multiplikatoren sein können. Und deswegen sind so Veranstaltungen wo man persönlich mit den Menschen spricht am besten und gerade wenn man auch da ist, wo die Leute sind, die es potentiell verwenden. Also wenn jetzt zum Beispiel Mobilitätstag ist, dann spazieren ja viele durch, die damit gar nichts zu tun haben. Die wohnen in den umliegenden Dörfern. Und bei uns ist es tatsächlich so, dass die Lokale Zeitung Region von City B, die die ansässige Zeitung ist, sehr viel gelesen wird, also dass das auch sehr wichtig ist in diesen Medien präsent zu sein. Also unsere Website, ist da ein Kinkerlitzchen gegen die Zeitung. Also das man wirklich auf dem Schirm hat, wo schauen die Leute nach, um sich Informationen zu holen und da dann auch präsent ist.

60 **Alexander Preis** Da erreicht man dann ja wahrscheinlich auch eine ganz andere Demografie, als wenn man jetzt zum Beispiel nur Digital Natives anspricht.

61 **Experte 3** Ja, genau. Ich meine, die sind natürlich die, die sich dann eher auch die zugehörige App runterladen. Aber wir brauchen ja mehr Leute, die das dann benutzen als nur die Digital Natives, auch damit sich das auch rentiert.

62 **Alexander Preis** Ich glaube die Probleme sind übrigens, dass haben sie im Gegenteil ja etwas mitklingen lassen, zum Teil in größeren Städten gar nicht so unterschiedlich wie man es vielleicht denkt. Die Probleme sind im Kern oft sehr ähnlich.

63 **Experte 3** Okay, na ja, der Mensch ist halt ein Gewohnheitstier, egal wo er wohnt.

64 **Alexander Preis** Genau. Und hätten Sie vielleicht noch eine Idee, mit wem ich noch weiteres reden sollte, um ein bisschen mehr über Stakeholderbeteiligung bei Mobilitätspunkten und spannende Tools oder Formate herauszufinden? Haben Sie da vielleicht jemanden im Kopf oder etwas, was ich lesen sollte oder ähnliches?

65 **Experte 3** Das habe ich ja auch schon am Anfang des Austausches erwähnt. Eben die anderen Mitglieder im mobility hubs Projekt. Die sind eben teilweise auch sehr versiert in dem Thema. Und dann eben auf jeden Fall Multiplier from Project Consortium H. Die kennen auch noch viele Leute, mit dem sie sich vielleicht dann auch unterhalten

können. Die sind wahnsinnig gut vernetzt. Von dem her wäre das so der primäre Ansprechpartner, wo sie dann auch noch weitere Ansprechpartner rausziehen können, sozusagen.

66 **Alexander Preis** Dann vielen Dank auch schon mal, dass Sie sich noch länger Zeit genommen haben als eigentlich geplant war.

67 **Experte 3** Kein Problem.

68 **Alexander Preis** Das weiß ich sehr zu schätzen. Und ja, sobald meine Masterarbeit fertig ist und ich sie publizieren darf, werde ich mich auf jeden Fall melden, falls Interesse besteht.

69 **Experte 3** Ja, sehr gerne. Es wäre schön, wenn ich dann eine Kopie oder eine Zusammenfassung oder so lesen dürfte.

70 **Alexander Preis** Klasse. Sehr gerne. Und haben Sie dann noch irgendwelche Anmerkungen oder Fragen?

71 **Experte 3** Ich glaube, ich habe alles gesagt, was mir so einfällt.

72 **Alexander Preis** Dann vielen Dank für Ihre Zeit.

73 **Experte 3** Gerne. Dann hoffe ich, dass es dazu führt, dass mehr Leute mehr Mobilitätsstationen aufbauen und mehr Leute diese auch nutzen. Und ich wünsche Ihnen alles Gute für die Masterarbeit und dass Sie noch viele hilfreiche Gesprächspartner bekommen.

74 **Alexander Preis** Vielen, vielen Dank! Das hoffe ich auch und ich tu mein Bestes, dass es auch einen Effekt haben wird.

75 **Experte 3** Vielen Dank auch Ihnen. Tschüß.

76 **Alexander Preis** Tschüß!

1 **D.3: Interview with Expert 4 representing Municipality C**

2 **Alexander Preis** Very nice to meet you. How are you doing?

3 **Expert 4** Hey Alexander. I am fine and you?

4 **Alexander Preis** Very good, actually.

5 **Alexander Preis** So thank you for taking time and sorry that the last time didn't work out.

6 **Expert 4** Yeah, no problem.

7 **Alexander Preis** It was a bit tough situation for me, but yeah, now everything is good again.

8 **Expert 4** No problem.

9 **Alexander Preis** And if you're okay with it, I wouldn't record the audio for the master thesis. Is that fine for you?

10 **Expert 4** Yep.

11 **Alexander Preis** Perfect. So the interview I would actually like to structured this way that I would like to tell you a bit about who I am and what the citizen mobility project is about and why I'm interested in mobility stations. And then afterwards we would get into the main part. Your role, your experiences, and to tell me a bit about the Mobility Hub Project project and how mobility stations or Mobility Hub Project were planned and rolled out in Municipality C. How is the city pronounced correctly actually?

12 **Expert 4** Municipality C.

13 **Alexander Preis** Municipality C. Okay, so that I don't do that wrong the whole time. Is the interview structure fine for you?

14 **Expert 4** Yep.

15 **Alexander Preis** Perfect. So as I already wrote in the email, I'm a working student at the Digital Hub Mobility at UnternehmerTUM. UnternehmerTUM started as the Entrepreneurship and Innovation Center of the Technical University of Munich. But it's actually a company by itself since a while. We work together with the Technical University of Munich, but are a nonprofit company. And there we have the Digital Hub Mobility, which is the team where we take care of mobility related projects. UnternehmerTUM actually does innovation services in all the fields of tech or high tech. And so we take care of the mobility projects and there we have citizen mobility, which is a format in which we work together with cities, with companies, startups and citizens to tackle different projects every six months. And yeah, so there we usually sit together with our partners and decide, okay, which topics are the most important and interesting topics at the moment. And

the City of Munich is planning to build 200 mobility hubs by 2026. So that's why we saw that as an opportunity to say, okay, we need to have a real world impact here, try to help them out, to build them as a customer centred or citizen centred as possible, and to make sure that all the stakeholders which are relevant are also included in the process. So that's why we started to project with the first question, actually being "What is a mobility hub?" or "What is a mobility point?". Because we realized that a lot of people in Munich actually don't know about that. So that's how we started and we worked six month on the project together with some companies like BMW or iABG, they are providing services like data analysis, some startups like Avocargo that are providing e-cargo-bike sharing, and also Plan4Better which for example do GIS toolbased analysis for transport and city planning, also in this case for mobility hubs on where to position them, how the visibility is, how many people can reach the mobility hubs by foot in a certain time etc. And, yeah, we worked six months on that in the project. And regarding my master thesis I realized, okay, there is not really any guideline out there for tools and methods to use if cities or transport planners want to actually achieve a citizen centred and stakeholder oriented planning of mobility hubs. So which tools and which format should they use in order to achieve that and to make stakeholder participation work well? And what are some of the advantages and disadvantages of also involving stakeholders and citizens in these ways? So I'm conducting these expert interviews and also read through product documentations etc. out there from different cities in Europe. And try to see what are the advantages and disadvantages to describe there, give an overview of which tools have been used, how was stakeholder and citizen participation handled? And hopefully by doing that I can actually give a type of guideline to the City of Munich and to other planners of mobility hubs in the future.

16 **Expert 4** Okay.

17 **Alexander Preis** So the working title currently is "How Stakeholder Participation Tools can contribute to the success of Mobility Hubs".

18 **Expert 4** Okay, so your topic is directly linked to citizen participation more than like the technical or the the way the city or the the organization themselves think about the project. It's more about how you can include stakeholders and so on, right?

19 **Alexander Preis** Yes. But not only citizen participation. One side is citizen participation, the other one is stakeholder. So how do you work together with other stakeholders, like, for example, shared mobility providers. Or if the city is planning the mobility hubs, how do they involve the local transport authorities and how to, for example, include initiatives, local multipliers, etc., and if they are include it at all.

20 **Expert 4** Okay, great. So would you like me to introduce first the project? And I would like to know maybe before we start: How did you know about the mobility hubs in Municipality C? I suppose it's over the Mobility Hub Project project, right?

- 21 **Alexander Preis** Correct. Yes via the Mobility Hub Project project. I was also already in exchange with Expert 7.
- 22 **Expert 4** Yeah. I wanted to ask you, if you have already talked with Project Consortium H? But I suppose so.
- 23 **Alexander Preis** Yes, exactly.
- 24 **Expert 4** And so I suppose you have heard about the blueprint as well.
- 25 **Alexander Preis** Yeah, exactly. I'm building on the blueprint, not trying to make the same. That would not add much value. But of course, trying to get all the information out of there.
- 26 **Expert 4** Yeah, but more centred on the participation.
- 27 **Alexander Preis** Exactly.
- 28 **Expert 4** Okay. So just to introduce you a bit about the project in Municipality C. I think it's a bit specific because, for example, in City 6 to City G, Municipality C is a really small city. So in the Mobility Hub Project projects we were six partners at the beginning. So some big cities such as City D or City 8 and we had also City 4 in the Country A as well, and City 5 in Country B and in Country C it was, I forgot the name because it was six months ago.
- 29 **Alexander Preis** City B.
- 30 **Expert 4** Right. Thank you. City B and Municipality C we were the like the smallest cities in the projects. In Municipality C we have 30,000 inhabitants so I think we could have figured out that during the project the way we implemented the Mobility Hub Project were really different, based on the size of the city or the human resources we could have in each partner. So that is really, I think, important to just to take into account to understand the way we we did it. But so in Municipality C we implemented the three Mobility Hub Project on two services. So one is shared eBike and shared eCars. So we had only those two services because the first studies we run showed that it was not really useful to go further because we are again a small city. And we wanted to start small and then see how it goes. And so we implemented those, the three Mobility Hub Project, we then approximately 18 e-bikes, so 15 e-bikes and three E-cargo bikes and three E-cars. So this was in 2021 the first implementations and then the city and the municipal council decided to stop the service at the end of the year 2022. So just a few months ago. We just stopped the service because of financial constraints we had in the city. And then so because the reporting showed that, for example, the the e-Car service had a really low usage, so the uptake didn't really happen. And for the e-bikes service it was a bit better. But still the city wanted to focus on, you know, like trips from home to work or like utility trips. And we figured that it was more leisure activities or leisure trips. So that was not the kind of trips we wanted to to focus on. So that's why the city decided to close it. So it was an experimentation and in our case, it didn't work so well. But still,

..Experiment hubs failed in a sma

..Experiment hubs failed in a

..No personal capacity for citi

..Universities and Research In

..Heat maps from shared

..Too complicated to do t

..Municipality Stakeholde

..User feedback surveys

..Helped to identify steps to i

..Giving hints to relevant docume

we had some insights and some learnings. And to try to come back on your topic, participation, we had compared to other cities i think a more top down approach, when we decided to to implement and to plan the different hubs, because we again, we didn't have them the means in like the human resources in internally to work on that. So it was it was a bit too complicated for us to to go in that direction. So when it was in 2020, I was not working for the city before, but my colleagues work with the university. It was a partner of the Mobility Hub Project project, the University of City 5, and the other one was...I don't remember. But another university, which provided us with for example heatmaps of the city to to help us identify the better places to locate our Mobility Hub Project. But we didn't really ask the people or the citizens of Municipality C on what they were expecting and so on. Because that was not the way the municipal council wanted to carry it and because it was quite complicated to do such thing. So I don't know if you have talked with other cities, but maybe they did differently and they were more keen or encouraged to talk with the citizens, to ask questions and to maybe plan the Mobility Hub Project differently based upon the responses they had. But yeah, there was a bit the way it worked for us. And I think that we didn't ask the citizens, but the Mobility Hub Project were quite well-located. When we looked at the usage, even if it was kind of low, the stations, the Hubs were quite well balanced. So I think it was nevertheless a good choice for the position, you know of the Mobility Hub Project. And then we conducted the surveys during the project to ask about the quality of the service, how the people perceived it and so on. So that could help us a bit to identify the different actions we could carry on into to improve the service for example, communications. And we had a lot of problems with availability of the e-bikes, for example, at some point during 2021. So yeah, that's a bit the big picture. Maybe you have questions a bit more focused on certain topics.

31 **Alexander Preis** Yeah, great. Thank you. That was a good insight. And to already also answer the question that you had before, talking to the other cities, I must say that I see a diverse landscape, so from complete also top down approaches to trying to really execute a bottom up approach. There is everything there on the map. So you're definitely not alone in a top down approach. And the aim of the thesis is not really to convince everyone, okay, everyone should do stakeholder involvement in the most extreme way possible and here are the tools to do so, but more to show the disadvantages and advantages of the different varieties of approaches and tools and methods used. And if some projects actually use a top down approach, they can still give very nice insights into if they think that the approach was a good or fitting one or if they wished that they had a different approach. How is it for your approach...

32 **Expert 4** ... talking about the approach, I made some videos with Expert 7 for the blueprints. So if you look at it, I have some videos when I get more into this topic and I prepared it a bit more. So I think maybe it would be interesting for you to listen to that. In the blueprint, it's really well-organized so you could find also some insights. Yeah.

33 **Alexander Preis** Yeah, i will definitely also include that as kind of a part of an extension of the research.

34 **Expert 4** Yeah, i am just saying maybe it will be more specific and more interesting to relate it to the top down approach. I remember just preparing some specific insights and and learnings about that. So that can be useful.

35 **Alexander Preis** Definitely. And you were saying before that you were doing a top down approach, but then you also used, for example, surveys with citizens. This is actually also part of stakeholder involvement, even though the planning was already done. It's just in the phase of the rollout. How did you use this surveys and can you tell me a bit more about the insights you got by doing them?

36 **Expert 4** The surveys were part of like compulsory actions from the Mobility Hub Project project. So we had to conduct a survey and a review during the project. And this section and this specific topic was a bit difficult for us to carry out because, getting enough responses and answers to the survey was really a big issue for us because again, we are a small city, so it's really not easy. We had to I think reach a 300 or 500 respondents. So that's almost more than 1% of the of the population of the Municipality C. So it's really huge. And in the first year it was really complicated to get answers. So for example, we decided to launch like a sort of price game where you could win some price and sorry i don't have the word right now.

37 **Alexander Preis** Like a lottery?

38 **Expert 4** Yeah, like a lottery with different prices we had with partners. And so this helps to rise a bit the number of respondents, but it was really a big issue for us and really it's not easy to get. So to get answers and to get like a minimum representativity of the answers, because if you got only 30 or 50 answers, you can still have a look at it but it's not really talkative i would say. So yeah not easy but the answers showed that the users were quite satisfied with the Mobility Hub Project. So what was the results: They where mainly complaining about the available again of the service. And people were asking for more Hubs, which was the plan in the initial project we presented to Interreg. Because so finally we, we developed only three Mobility Hub Project, but we wanted to develop six or seven. So it basically we had the three Mobility Hub Project in the city center and we were planning to implement three more or four more in the suburban areas to connect the livinghood areas to the city centers where most of the jobs and services were located. So that was the initial plan. But financial constraints again limited us to just develop the three Mobility Hub Project. And that led to people to say, well, it's really useful to get around the city center, but if I want to get back to my home. So these were different insights of the service. So quite interesting, but very difficult and takes a long time to get answers and to organize the lottery and it was not really an easy thing for us.

39 **Alexander Preis** So in order to understand a little bit more about the

..Helped to incentivise more
..Difficult to get enough resp

..User feedback surve
..Lottery in cooperati

..To be a useful service users requ

..Helped to decide suitable locati

the cooperation with the universities. So you were saying there have been heatmaps that they send to you, which type of heatmaps have this been and how else did you cooperate?

..Helped to decide suitable locati

40

Expert 4 The heat maps were more on where to locate, where to implement the Hubs. So they were like taking into account the population, the services, the housings and so on. Because we had the, you know, the knowledge of our territory, our landscape. So we had already some thoughts, some ideas on where to locate them. But the work with the university was more on confirming or approving what we thought were good ideas. Because we were agreeing on the same locations, so it was more to help us. Yeah that's it. And normally, we should have had like a purpose survey conducted by the University of City D who was supposed to come to Municipality C and to conduct the survey with the people. But the language barrier was really too important. And so finally they decided not to come. But I think they did it for the dutch speaking cities, for example in City D and basically all the English speaking countries. But in Country D it was more complicated with the language. So we couldn't have that. That survey that was conducted by proper students and universities.

41

Alexander Preis I can imagine that. I was also born in a smaller town and there you would not get far with just English.

42

Expert 4 Yeah some could answer but surely not not everyone.

43

Alexander Preis And to also understand your role a bit better, since we skipped that question. What was your role in the planning and roll-out of Mobility Hub Project in Municipality C? And the planning of the Mobility Hub Project was conducted by the city, correct?

44

Expert 4 Yeah and my role was basically to carry out everything. I was the only one in Municipality C working on that. So my role as the project officer was to plan the different Hubs and to construct them, like, implement them. So I had to work with all the different services in the city, also the technical services, for example electricity. I had to think about all the different things I had to carry on to implement the hubs and then to work on the financial documents, the tendering documents to recruit mobility providers. So we had two at the end for the e-Car service and for the e-bike service. And then yeah, thinking about stakeholders and the mobility providers as well. We were thinking to have some help from like partners of the Mobility Hub Project project such as E Cargo Bike Sharing Startup 2 or other mobility providers like integrated into the Hubs. But finally it was also difficult for them to propose or to offer a service in Country D, because they were located in the Country A or in other cities. So we had to find our own mobility providers in Country D. So we didn't have any like connection or link with such companies. So we had to we had to publish a tendering, with tendering documents and so on. And we found two companies, which were quite skillful and competent. So there was really no problem with that. But yeah, those mobility providers were really out of the partners of the project or the Mobility Hub Project. Like they didn't provide any insight, so they didn't come

..Municipality Stakeholder (interr

..Getting insights from shared mc

..Getting insights from sharec

..Consulting shared mobi

..Hubs can be costly for s

..Higher political levels can induci

..Public Transport Operator (it

..Cooperation enables integrz

..Intermodal behaviour can also b

to their meetings. So it was a bit different from the others because for example, at every meetings we had insights from E Cargo Bike Sharing Startup 2, from Corporate Mobility Service Provider A or from other providers who talked about the way they think that business should be running and so on. And I would say the main difference between Municipality C and the other cities was that in our city, the services were almost 100% subsidized. And while in other cities there is more like a viable business model available because the mobility providers can have enough amount of users to get into the business. But in in our case, it was really different. We had to subsidize 100%. And that's why at the end it was really expensive for the city to carry on such services.

45 **Alexander Preis** I understand. What were actually the main reasons for you to want to implement mobility hubs in Municipality C?

46 **Expert 4** We decided to get into the projects because in Country D we have a national program. So it's a program which aimed at revitalizing, like giving more energy to the small city centers, which are kind of slowly degrading in Country D because, you know the local shops are closing or people are leaving from the city center, you know it's really not like dynamic city centers in bigger cities. So the national programs aims at giving more energy to the cities. And so our project was aiming at improving the mobility of such cities. And Municipality C is part of the national program so we could get some funds and grants, to ask for more money to work on such topics. And it's also because Municipality C is a really codependent city. It's not like a big city where people cycle a lot or walk a lot. And we are close to the region of City 6 and a lot of people leaving Municipality C and go to City 6 to work, basically. And we don't really have many cycles or much shared mobility or a carsharing system. So it was really to experiment those services in the city, which is a the first site not really open to that.

47 **Alexander Preis** Interesting. I read that actually one of the mobility hubs was also positioned at the train station, correct?

48 **Expert 4** Yep.

49 **Alexander Preis** Yeah. So did you work somehow together with the local transport providers or national transport providers?

50 **Expert 4** We work with the our local bus transportation system. It's not hold by the city, but the like the upper public organization which is running Municipality C but also the surrounding cities. And so we worked with them to get our systems compatible, so that the the two systems can connect to each other. So, for example, you could use the local transportation card to open the cars and the e-bikes. So to just use it to rent a bike or to rent a car. So that was a technical issue. But we could fix it and find a solution. But on the other side, we couldn't work with the national train transportation system in Country D, with the train station, because it's a really huge company. And it wasn't really interesting to work with them, but we just decided to put a Hub very close to the train station, like at the entrance, to work on intermodality and for people who could take the train. And we have a few examples

..Intermodal behaviour can also b

of people taking, for example, a bicycle or e-bike in the city center to go to the train station with the bikes and then take the train. So that could work a bit.

51

Alexander Preis Sounds very interesting, you even tried to achieve digital integration of the different modes. And when you were working together, how did you facilitate it? Have you been working together in workshops, did you use specific tools or formats or how did you work together with the local bus transportation company?

..Cooperation and regular meetin

52

Expert 4 It was in meetings with the technical services because, as you said, it was really like a technical challenge. Digital integration. And so you would just work with them to find a solution. Like our two organization have politically agreed to facilitate the renting and the integration between the two systems. So basically we just worked with them to had that happen and also talking about stakeholders: The city of Municipality C, according to the Country D regulation, we are not competent to act on those services. So we had to ask the Agglomeration of Municipality Cc, so the upper public service which gathers all the cities around us. And we had to ask them like the permission to create such a service. But that was also part of the project, like even before starting on the tendering documents and so on, we had to have the ability, so the juridical availability based on the Country D regulation to act and to create such mobility service.

..Other Political Stakeholders

53

Alexander Preis So you had to, if I understand it correctly, address some political stakeholder in order to realize the project or how can I classify that?

..Multiple political levels can add

54

Expert 4 Yeah that's it. And it wasn't easy as well because the political side between the city of the Municipality C and the Municipality C Agglomeration is not it's not that easy. But we had to discuss with them, to agree on the service and they had to give us the permission to create such services again. And it was really a key point because if that permission didn't happen, we wouldn't have done anything.

55

Alexander Preis So how would you describe the working process with them. Would you say that they were slowing down the process or were there some aspects where it actually helped to work together? Or how was your experience?

56

Expert 4 On political issues, you mean?

57

Alexander Preis Yes, for example.

58

Expert 4 I don't really know, because it's always like usually the politics wants the things to go fast. But you always find issues and problems when you carry out the projects. Especially when you have technical issues. We had a lot of issues with bringing the electrical power grids to the places where we wanted to implement the hubs and it looks quite easy, but it's really not. So for example, this led to some delay on the project and then, and it was not pleasant for local counsellors and for the political side. So I wouldn't say it was like a

..Multiple political levels can add

..Multiple political levels can add

..Universities and
..Public Transport
..Municipality Sta
..Shared Mobility
..Project Team or

..Really helpful to exchange usefu

burden but it's just a constraint. But also it's a way of making things happen and go forward so it can be both. So I wouldn't say it's like just complications and so on. It's just like a fact you have to take into account and have to play with it. And in some phases of the projects it can make you go further and faster and in some others it can like delay you because the political side is not ready yet or you have to discuss a bit more. So it really depends on the different states of the project, I would say.

59 **Alexander Preis** Right. So maybe to sum up a little bit. The stakeholders that you work together with in the planning process: I would see the universities, the local transport authorities and of course internal stakeholders inside of the political areas of the city or conglomerate and then in the execution, basically the mobility providers. Are there any other stakeholders that we maybe didn't talk about yet?

60 **Expert 4** Obviously all the partners of the Mobility Hub Project project, because we could exchange and shared some experiences on the way each of us is leading the project. So a bit more like external stakeholders. But really important, because it really was all experimentation, so we were all trying to find solutions and And it was really different and based on the local situation in each country. So we could not, for example, as I said, with the mobility providers get the same partners as in other countries. So we really had to figure out our own way in each country. But other stakeholders i am thinking. Local partners as said. But no, I would say there were not so many other organization or people involved in the project, but still. Yeah.

61 **Alexander Preis** Would you say it still already had a high complexity?

62 **Expert 4** Yeah. Yeah, that's it. I mean, it's not because you don't have, like, so many stakeholders that your project gets more simple.

63 **Alexander Preis** Yeah, no, definitely I can relate. Especially for smaller city, this is already a significant amount of stakeholders to incorporate. And when you were talking about the Mobility Hub Project partners and your exchanged there, could you maybe give like a short insight into like advantages and disadvantages of collaborating with, for example, other partners, cities who do have already experience in or are building experience in planning and building mobility hubs?

64 **Expert 4** Well I think the first inside is on a kind of personal point of view. In other cities they have like team projects. There are two or three or four people, so they're kind of specializing each in different topics. But it was really important for me and for the former project officer too could just talk about our experience, because when you're alone in your city working on your project, it's always a bit tough because you have so many questions, but no one is able to answer on a first base. So you always have to find solutions by yourself and it's really helpful to get like, I'm not even talking about like technical solutions or, you know, like, useful insights, but just to get some exchanges and to be able to



share experiences, difficulties, the issues. It was really helpful to also get some motivations and energy to go on and to carry on. Yeah, to be still like in the game, you know. Because sometimes it's really kind of tough, I would say. So that was really for me the most interesting insights and of course also the technical and other solutions or advices you could get. So we had also our European coordinator from the Mobility Hub Project project, who was able to answer or to make some calls with us if we needed to. So that was super helpful for us, I would say, in the city of Municipality C. And that was also the objective of the project, I mean, to gather different partners to help each other and to go to the same direction. And so, yeah, that was the point and that was the main help we could get from the Mobility Hub Project project.

65 **Alexander Preis** Okay, great. If you would put yourself in the shoes of future mobility planners. What would be like the top three stakeholders that you would suggest them to involve in the planning or roll-out of mobility hubs and shortly also why?

66 **Expert 4** I would say citizens. Because it's always better to understand what are the expectations of the population and the people who will use the services. It's really important. To go forward. I would say, on the regulation based approach, like all the involved administration where you have to get like some authorization, because if you don't work with them early on and then you realize afterwards that you didn't plan or prepare the project the way you should have done it it gets very complicated. So I would say whatever administration you have to deal with, but really be careful in the regulation side. And third I would say to maybe trying to talk, even before the start of the project, with the mobility providers or mobility providers you were able to identify beforehand to help you because it's always a bit too late when you're already publishing your tendering documents. If you don't have these talks with such mobility providers before, you could always have like some bad surprise, like no company answering because you haven't talked with them before. So it's really important to identify beforehand the different partners, the companies, you could work with. I think that's really important and that didn't happen to us, but we were really close to it. We had to work a lot to get and to reach the mobility providers we wanted to work with, because Municipality C was a really small city and they wanted to have big guarantees to come to work with us, meaning subsidizing a lot. So we had to offer that. But I think maybe it will be different from for example City G, obviously, but I would say in a general matter, it's really important to work on that side.

67 **Alexander Preis** Great. These are great insights. Then thank you very much for your time. To take time for me out of your day and your week. And when I'm done with my thesis, I can also send it to you in case you're interested to read more about it.

68 **Expert 4** That would be great.

69 **Alexander Preis** Will do.

70 **Expert 4** So I hope that it will be successful for you.

..1st place citizens

..2nd all involved regulati

..3rd shared mobility pro

71 **Alexander Preis** Thank you very much. Enjoy the rest of the week and also especially your weekend.

72 **Expert 4** Yeah. Thank you too. Goodbye Alexander.

73 **Alexander Preis** Good bye!

1 **D.4: Interview with Expert 5 representing Municipality D**

2 **Alexander Preis:** Good morning. Hello.

3 **Expert 5:** Good morning. Hello.

4 **Alexander Preis:** Hello. How are you doing? Nice to meet you.

5 **Expert 5:** Nice to meet you too. I am doing okay. Just have been a little bit sick since yesterday.

6 **Alexander Preis:** Sorry to hear that. Yeah. Is the weather also so cold in City D?

7 **Expert 5:** It's so cold here. Yeah. And I went to a class. I'm following a class beside my work, and it was very far. It was like 2.5 hours by public transport and I wasn't dressed properly. So I think that was what made me a little bit sick. But anyway, how are you?

8 **Alexander Preis:** I'm actually quite good. Yeah. Even though we have like also minus ten degrees outside. Really cold. Yeah.

9 **Expert 5:** Really! So it might be even colder there, right.

10 **Alexander Preis:** Yeah City G is getting very cold at the moment. Anyways. Maybe we jump right in, if that's okay for you.

11 **Expert 5:** Yeah, sure. Definitely.

12 **Alexander Preis:** A quick question beforehand: Is it okay for you if I record this for my master thesis?

13 **Expert 5:** Of course. Yeah.

14 **Alexander Preis:** Perfect. Because then afterwards, it makes things much easier for me, than when I'm the whole time writing.

15 **Expert 5:** Sure. Yeah, I understand.

16 **Alexander Preis:** I would suggest that we maybe start with a quick introduction. Who am I, how come I'm interested in mobility points and then we go over to your role and mobility hubs in City D and some questions that I've prepared beforehand. Is that okay for you?

17 **Expert 5:** Yeah, definitely.

18 **Alexander Preis:** Great. So I'm actually a working student at the Digital Hub Mobility at UnternehmerTUM. That's also the building I am right now, which is like Europe's largest centre for startups and innovation. And at the Digital Hub Mobility we have format that iterates every six months, which is called citizen mobility. And there in the last iteration we worked on the topic of mobility hubs with the project name "what is a mobility point?", since we realized that a lot of

people here in City G actually have no clue what mobility hubs are or are not familiar with the concept. If I talk about mobility points it's like equivalent to mobility station, hubs, etc. Just that here in City G they use the name "Mobilitätspunkt", so mobility point basically. And yeah, we spent like six months working on the topic together with our partners, which are actually the city of City G, our local transport provider MVG, BMW as an OEM and former shared mobility provider now more focused on the digital integration of such, a data science company called iABG and also two start-ups, called plan4better and Avocargo. Why did we actually decide on working on that particular topic? It's because we saw the opportunity to have a real-life impact on how mobility hubs will be implemented here in City G, since the city of City G, seeing that as part of their shared mobility strategy, will be building 200 mobility hubs by 2026. And that's why since we are working directly together with the city, we had the plan to support the city in this great endeavour. And then that's why I was getting interested in mobility points, and that's why I started my master's thesis also in the field. And there I'm working on a guideline or toolkit for tools and formats to be used in order to achieve a citizen centred and stakeholder oriented planning of mobility hubs. So citizen as one big stakeholder, but also for example shared mobility providers and all other stakeholders which are relevant. And in order to achieve that goal, I'm interviewing experts in the field and also analysing existing literature and project documentation on mobility hubs.

19 **Expert 5:** Have you already seen the Mobility Hub Project blueprint?

20 **Alexander Preis:** Yes and I'm also talking with Expert 7 from Project Consortium H tomorrow. Yeah.

21 **Expert 5:** Okay, great.

22 **Alexander Preis:** Yeah. I will also try to build on the blueprint and see where I can generate the highest added value. And basically what I'm focusing on is trying not only describe different tools that can be used, but also to get some insight into the advantages and disadvantages of the different tools, formats and approaches used for different types of mobility hubs in different type of cities or different phases of the planning process so that mobility planners in the future and the city of City G can hopefully profit from it. Okay. So that's basically the short wrap up from my side? Do you already have some specific questions to that?

23 **Expert 5:** Um, no, not really. No. If i understood it correctly you're writing your thesis about the topic of mobility hubs focusing on citizen-centred creation of mobility hubs. Right?

24 **Alexander Preis:** Yes, citizen-centred and stakeholder oriented. I'm trying to focus on both. So i basically call it a stakeholder oriented approach, but I'm taking all the stakeholders into consideration which like the cities or the organizations who are planning the mobility hubs consider as relevant.

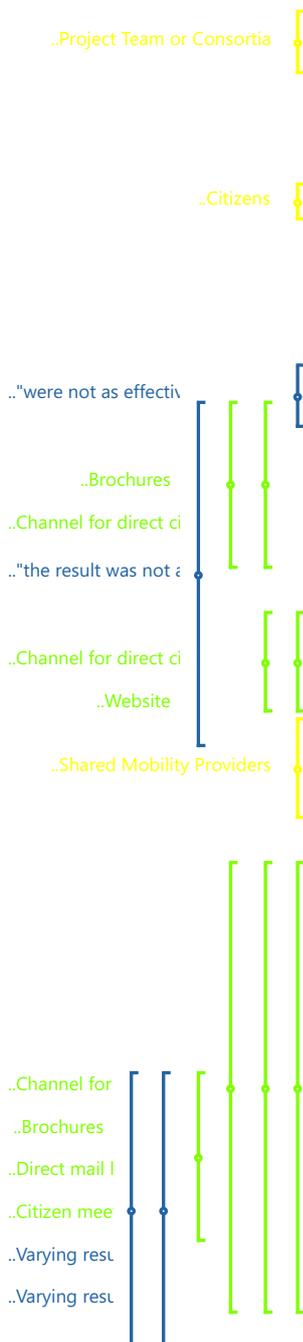
25 **Expert 5:** Okay. And I was wondering what your research question is about?

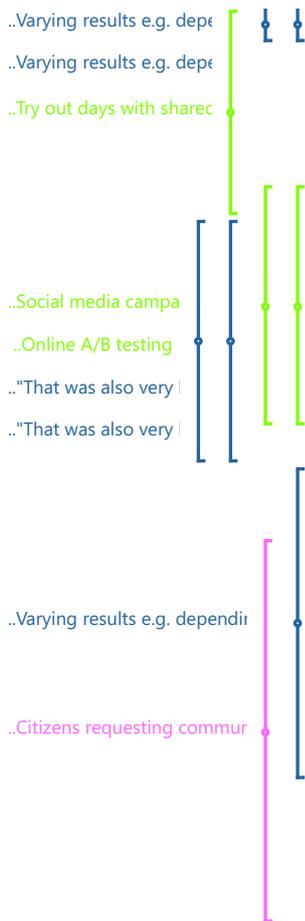
26 **Alexander Preis:** So basically the research question is: "How stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs?" So i research about how these participation tools or formats have been used in the context of planning and roll-out of mobility hubs and what the experiences with them have been in different cities and projects. That's what I'm researching at the moment.

27 **Expert 5:** Okay, got it.

28 **Alexander Preis:** Great. So could you maybe tell me a bit about yourself and your role in the planning or the rollout of mobility hubs in City D?

29 **Expert 5:** Yeah, sure. So when I started at the municipality of City D I became part of the Mobility Hub Project project, which was already going on for a year or so. And you also already have some background information about the Mobility Hub Project project so I'll not be telling a lot about it. Um, so my role was to implement the hubs, by following our own approach, which was involving citizens as much as possible. So my first job was to create a strategy for ourselves for how to approach the citizens during the whole trajectory. So at the beginning it was like, okay, we will approach them with letters, given their address we would be looking at a radius of 300m surrounding the hub location. So we would be targeting everyone living within that radius. But then we felt like the letters were not as effective as we thought. So we designed a kind of a brochure, you know, which was more visual and in which we also describe the project and the whole process of what it involved and what we'd expect from the citizens. And we implemented this process in different regions, in City D, different districts in City D. And the result was not as good as we thought, because a lot of people, they were interested so they went on our website, we had a website dedicated for the project. They would go on the website and they would be able to vote because that's how we gave out permits. Maybe it was better to explain that before I went on with our experiences. So the whole idea was that we work with different providers, mobility providers, and some of them were already part of the Mobility Hub Project project. So they were subsidized, such as E-cargo bike sharing startup 2, but others were not. And a few of them, they already had citizen brought permits, so for them this was something they did besides that permit and it would be dedicated places because the providers that already had the permits, they were based on a free floating design. So for them, this would mean they would have dedicated places and they received the permits, the Mobility Hub Project permits, based on the preferences of the citizens. So what we did is, when we handed out the brochures or when we sent those brochures, in the brochures it said "you have the right to vote for a provider and you are also invited to a citizen meetup in which we will explain to you what the project is,..." etc. and then "...you can vote and based on your votes, one of these providers will gain a place in the Mobilty Hub nearby your house." So that is what we did for about 2





and a half years. And yeah, the result was very different. And what we also did is combined with that we also organized tryout days on the streets. So we invited providers to bring their vehicles and we also invited citizens in the area to come and try the vehicles and, you know, there was food, there was drinks, to make it kind of a festival, a small festival idea. We combined that also with the more digital strategy. So that's what we did. And beside that we also had some budget for social media campaigns, which we did together with a organisation that did A B tests in different areas where we either already had Mobility Hub Project or were planning to place Mobility Hub Project to get an idea of what kind of people live there, what their ideas were regarding shared mobility, you know. And also how the website worked, so where would they click, what would they look at? That was also very helpful. So that is also something what we did. Let's see. Yeah, I think that was most of the strategy for our approach. And yeah, so the results were quite different. The thing was that in some areas, people also wanted more control of the Mobility Hub Project. So their wish was to manage the Mobility Hub Project for themselves, which meant that they were not interested in commercial providers. So this would be a different type of Mobilty Hub. It would be a commons. And in the beginning there was not really guidance from the municipalities on how to do this or what the judicial framework would be. It was very difficult. And one of my colleagues, he worked on this whole sub project. And now he finally managed to create pilots for this, which is still a quite crazy idea, you know, to have a neighbourhood where people manage their own hub and vehicles aren't provided by commercial providers.

30 **Alexander Preis:** Is it like a peer-to-peer car sharing solution where they would provide or where they would basically include their own private cars?

31 **Expert 5:** No, it would be a company that rents out cars. And it would be kind of a cooperation between such a company and the neighbourhood.

32 **Alexander Preis:** It's very interesting because we're working on a related project at the moment within the citizen mobility format.

33 **Expert 5:** Really?

34 **Alexander Preis:** Yeah. Yeah, we're trying to basically set up a starter kit for peer-to-peer car sharing to also create like little neighbourhood mobility hubs. Since we came from the mobility points to this topic now, maybe a bit different. But we are facing a struggle to find people who want to share their private cars with their neighbours. So we also asked ourselves if we should focus on providers who then bring in their vehicles as a service?

35 **Expert 5:** Yeah there are companies who are really focused on offering their cars as service and but also we worked with a organization that also does the whole trajectory, you know, to involve the neighbourhood etc. It's kind of a organisation specialised in commons. I can send you the name afterwards and maybe you could look into it. So they received

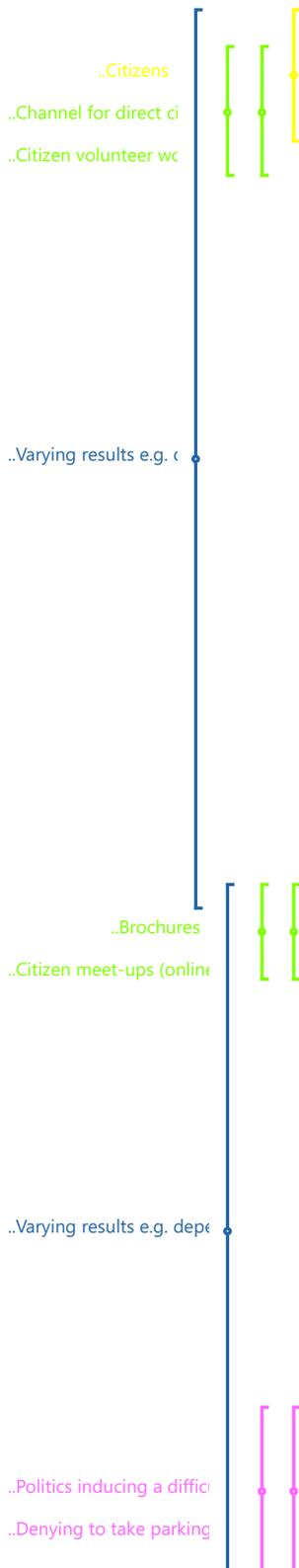
funds from us and then they did it themselves, whereas we did the same approach but for the commercial hubs.

36

Alexander Preis: Sounds interesting, however you were before starting to tell me about the experiences or rather disadvantages and advantages of your choice of approach and participation tools. It would be very interesting for me to come back to this, since the other topic is like a project we are doing now, but not necessarily my master thesis focus.

37

Expert 5: Okay. Yeah, I will not go into that deeper then. Um, so regarding the participatory approach, we asked one organization to implement our approach in 2 neighbourhoods with the aim to really involve citizens, you know, to create a workgroup with people who really want to work on the project maybe involve their own neighbours. And this didn't really worked out because people were just not interested in cooperating, even though we gave a decent budget to this organization. They were the ones that organized these try out days in two different neighbourhoods. And in one of the neighbourhoods, it actually worked well. I think that was because there were some prerequisites. For example, there was a common housing project, you know, with asylum seekers, with students, young professionals who had already a relationship to each other. Like they had common social media platforms like Facebook. There were even people who were dedicated or who worked on creating a lively place there, a liveable place there, who were involved in taking care of the common areas, so in that neighbourhood it quite worked. But because there was already some kind of a social construct. But in the other neighbourhood, it didn't work because people didn't really had the time or the energy. They were more like "just do it" and we'll see what will happen. When you explained it to them, they weren't really happy to be involved. As in its just choosing between different providers for them, which I understand, you know, like why would that be interesting for you to offer your time on a weekly basis. So that didn't work. And then we decided like okay the real involvement of people takes a lot of time and also costs money. So let's just focus on the initial strategy we had just to send out brochures, organize digital meetups, and that is what we did after these two neighbourhoods. And that worked out as in people were voting, but not that much. I think it depended on how we approached the people in the areas. I'm not sure what explained the differences in how many people came on our website and voted, because we had the same strategy for each neighbourhood, but in some of them we have people more inclined to visit our websites. But still it was not that much. I think it was not more than 150 people per area. And then I'm talking about that range of 300 meter. Yeah. But I'm not sure how we can explain the differences in why people were more inclined to visit the website and vote and others were not. I assume in some of the areas people already had their own car and that was also what they commented in our online voting tool. Either "I have my own car" or "I have my own bike". And lot of people have their own bike, so they don't really see the advantage of a mobility hub. But in general, people were like "okay, it's something we gain". It's not really that parking places will be removed to make place for this hub. So it was always something that was added to the existing supply of mobility options

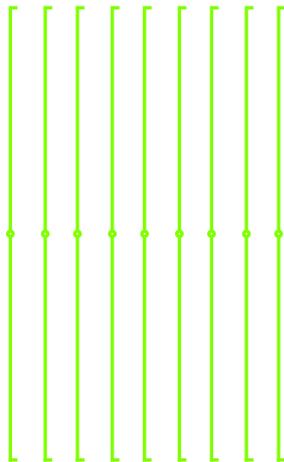


..Varying results e.g. depc

..Politics inducing a d

..Denying to take par

..Municipality Stakeh



they had in their neighbourhood.

38

Alexander Preis: And how come there is no need to remove parking places?

39

Expert 5: Well, because we weren't allowed to remove a lot of parking places. If we did, it was about 1 or 2 max. Because the parking pressure in City D is very high, especially in the neighbourhoods where we wanted to place our hubs. So the traditional mobility department, they didn't really allow us to take up a lot of parking places. They even had this rule if the parking pressure was above 90% in an area, we weren't allowed to place an Mobilty Hub. Which is quite paradoxical because those are the places where you would want to offer shared mobility options. Um, so that was one of the difficult frameworks we had to work with. Let's see what's more interesting to say.

40

Alexander Preis: Maybe like, just one question in between: Do you have the next appointment in like six minutes already or would you maybe have a bit more time for me? Since I have a lot more questions to your really interesting case.

41

Expert 5: Yeah, I can take a bit more time.

42

Alexander Preis: That's great to know, thank you. So if i observed correctly, when we look at citizen as a stakeholder your participation approach includes: Brochures and letters, a website to vote for preferences and feedback, try out days, a social media campaign and also A B test for the websites, workgroups, and also digital meetups.

43

Expert 5: Yeah.

44

Alexander Preis: Is that a good description of the tools or formats used? And is there something missing?

45

Expert 5: Yeah. Yeah, it is. We actually made a toolbox in which we described our approach. So let me just go through it to see if I have forgotten something. I can actually also show it to you. Maybe that's better. Let's see. Okay, so this is the toolkit. It's a decision support tool for the... Do you see my screen?

46

Alexander Preis: Yeah, I do see it.

47

Expert 5: Okay. It's in Language of Expert 5, unfortunately. But I expect that they will also translate it to English. So this is a decision support tool for two types of Mobility Hub Project, the commercial and the cooperative. That's the one we just discussed just now. And the implications they have between them given our approach. Like in the commercial hub, citizens choose the providers from a menu card. In the cooperative hub they receive the mobility options through a lease construction. I'll not go too much into that one. So then, this is regarding the options and this is how it will be managed, the hubs. Here it says the commercial provider will manage the vehicles and then the costs, the costs for the process. Let's see. Oh, I'm not sure if this is what

I meant. Oh, sorry. No, It's this one. It's this one. This is for the realization of the hub. This is for the implications for the different type of hubs and what they implicate. And then this is a kind of step by step guide to realizing Mobility Hub Project and the green green dots, those are the steps that indicate something that has to do with the participation process. And the red ones are more the implementation steps. You can also see the brochure here. Do you still see my screen?

48 **Alexander Preis:** I'm still seeing the other PDF.

49 **Expert 5:** Oh, I have to download it then. Never mind. Do you see it now?

50 **Alexander Preis:** Yeah.

51 **Expert 5:** Okay. We also made an animation to describe what an Mobilty Hub entails. Yeah, it's an animation, it's not that special, but it does help you in understanding what an Mobilty Hub looks like. Because very often when we send out the brochure and when I checked the comments, that people left on the voting tool, even though we offer the description, even pictures, maybe they still didn't really understand what the idea of a mobility hub is. So I'd really recommend to use an animation clip. So yeah, in this step-by-step guide, we tell you what the actions are the first actions and maybe some advice. Um, and then this is the selection of location.

52 **Alexander Preis:** Is this document already published or how could I access it?

53 **Expert 5:** Not yet. I know that it's finished, but it's not published yet. But I can check with my colleague who is responsible for the document when we expect it to be published. So you can use it for your thesis then.

54 **Alexander Preis:** That would be very great. Thank you. Because even if it's in Language of Expert 5, it's not a problem. I mean there are good translation tools out there nowadays.

55 **Expert 5:** Yeah. So I think this is something that would be very useful for you. A lot of things that I said are also mentioned here. Yeah. And there's also, for example, a chapter regarding behavioral change, because we worked with the Applied University of City D on this topic. And they did a lot of interesting research regarding mobility change. Also research from within the Mobility Hub Project project is also added in this toolbox, the results. And then what is also interesting is, in the Country A, we did a common project with the biggest municipalities of the Country A, with City 1, City 2 and City 3 and some others, to create a common brand for mobility hubs so that people would recognize it when they would see it. For the Mobility Hub Project project, we had our own design. You can see it here. This is the design. Let's see. You can see, this is the design, the board, and it's quite minimal. We weren't really allowed to add a lot of things in the public area. So this was what we were allowed to do. And this is the brochure

..Channel for direct citize

..Animation for explaining

.."I'd really recommend to

..Universities and Research Institu

..Other Stakeholders

..Co-creating a common reco

..Low reply rate likely because of

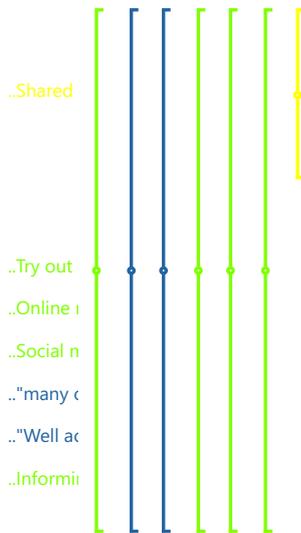
that we sent out in the different areas. You can see five different areas here. And you know, I mentioned the organization that helped us with organizing, for example tryout days, also here. And then how many addresses we send it out the brochures to and how often they were filled in by the people. And you can see that the results are relatively low. So this is still something that we found very difficult to understand what the reason for that was. But what our assumption is, is that people were just not really interested in the different providers. This is also something I often saw in the comments that they were like, I don't really care which provider will come here. For me, the price is important, the availability, and also is it a fixed fee or can I get a prescription etc. Those were more interesting topics than choosing between different providers.

56 **Alexander Preis:** Did you address like any other possibility of participation in the design or planning of the hubs, for example, adding other elements to Mobility Hub or giving some suggestions for the micro location or did you have the opportunity for citizens to basically express their wishes or opinions in other ways than through selecting a provider and the comment section?

57 **Expert 5:** No. The rules in City D regarding the public space are very strict, so we weren't allowed a lot throughout the project. Even though of course we had many ideas you know, for example, to make the place more convenient to stay at, to add some greenery etc. Although one of the locations, Mobility Hub Project locations, I'm not sure if you can see it in this tool box, was a really nice one, but it's not included here. Okay, wait. I'll show you. It is a very interesting location because it's a common terrain in which we work with different organizations such as the university and companies, different companies. And together with them, we build a Mobilty Hub. And for that Mobilty Hub we had more options regarding the public space for example. Because, let's see, this is the Mobilty Hub we build there. And it was a cooperation between us and also a mobility hub provider company and the University of City D. We placed the Mobilty Hub, it looks different now, it doesn't look like this anymore on this picture, that was the old version. But what we did is we added a greenery on the top of the Mobilty Hub and added a rainwater system that could be used for other purposes that would be caught up on the Mobilty Hub. Yeah, so we had more options, more freedom to design this Mobilty Hub, because it was not on the ground of the municipality.

..Other Stakeholders
..Universities and Researc
..Local Businesses and co

58 **Alexander Preis:** Makes sense. Yeah. They're definitely different types of mobility hubs and different situations on which design options are possible and based on that probably different participation tools would fit there. Maybe to come back to the stakeholder map that we have in the case for the city of City D and the Hubs planned and rolled out there. I would be interested to get a good overview about like the stakeholders which were involved. So we already talked a bit about the shared mobility providers. Did you also directly work together with them in the planning of the mobility hubs? And if you did, how did you participate them? Like what kind of formats or tools did you use? And what where the experiences from that?



59 **Expert 5:** With the shared mobility providers?

60 **Alexander Preis:** Yes.

61 **Expert 5:** That's a good question. First, a lot of mobility providers were very interested, but they didn't really had a lot of influence. Well actually, they didn't have any influence at all. We decided on the locations, we decided on our approach, and, you know, the steps that I just shared with you. When we did those steps, we just informed them about the phase in which we were in, what we expected from them for the next phase. And when we organized the tryout dates, we just invited them. And many of the providers were interested in cooperating for the tryout days. But furthermore, we also did this online campaign in which our aim was to offer discount codes for the use of the different vehicles. And so we invited the providers, but not all of them were interested. But the ones that were interested, they offered this discount codes. And we communicated those discount codes throughout our social media campaigns. That was also really a nice way to introduce people to the providers.

62 **Alexander Preis:** Interesting. Okay so I see like informing shared mobility providers about the status quo of the planning and the next steps, a social media campaign to encourage people to try out the shared mobility services with discount codes, and the try out days. Was there also like some other type of like for example workshops or something where shared mobility providers have been invited to the planning process or where you used the insights or data from these provider?

63 **Expert 5:** Not really, no. Only the ones that were already part of the Mobility Hub Project project. So E-cargo bike sharing startup 2 was very involved throughout the whole project because they were also part of the workshops and meetings we did. But for the other ones, not so much. It was more like a relationship where we were the client and the mobility providers were the contractors. It more like a very kind of business like contract we had. And this is also because beside the Mobility Hub Project project, we also have a bigger framework regarding shared mobility, the judicial framework, which is now being reviewed. So for us, it's also critical to focus on our own project and not on shared mobility as a whole in City D, because we have colleagues who work dedicated on this. So it was very important to point out, you know, when we are addressing you, when we are informing you, this is only regarding the Mobility Hub Project project, not shared mobility in general in City D. And a lot of them had already free floating permits. So for them, this was something extra, this was not really their focus. This was something that they would add on top of their own supply in City D and for others, for example, one of the providers, they didn't have any permits, so for them this was a very interesting way of introducing their supply in City D. So they were very involved from the beginning. You know, they mailed us a lot, asking us when what phase we are, they were present at all our tryouts days. So you do see the differences in between the providers, some of them have the perception

..So you do see the differences in

.. "So you do see the differences in

that it's not really important for their business model. Yeah, but that depends also on how they were addressing this project.

64

Alexander Preis: What would you say are like the main learnings or advantages or disadvantages of the approach that you took with the shared mobility providers?

65

Expert 5: Well it's a difficult for us because we weren't the ones really deciding for the approach. There were rules regarding communicating about commercial providers. We weren't really free to decide there. There's this department that is focused on what can we or can we not communicate about. And for example there was this rule that we cannot work with just some commercial providers because then there were also other providers. So then it would not be fair. So there were just so many rules we had to consider. But if I would have changed something: I think the shared mobility providers, they know their customers. While we do not know what kind of customers are having the best potential. So in terms of information exchange, personally I would have involved them more, but also I would be more interested in their ideas. And this is something we did not leave any room for from the beginning on. Yeah. So the type of client to target, what kind of citizens would need which approach, etc. I mean, there would be a big potential. And also they have a lot of data on where the usage is very high and where it was very low. And this is something what we have asked, Yes, but during the last phase of our project. So it'd have been interesting to do that from the beginning. The whole process of implementing the hubs took so much time and only at the end we were like, okay, well now it's time to look into the data, which was already a bit too late. If we had done that beforehand, we could have tweaked the approach, you know, like more campaign there necessary, more vehicles there, there less vehicles etc. But coming through the whole process of implementing the hubs took us so much time, a lot of negotiating also within the municipality itself, with the traditional department for transport. And what was also difficult with the shared mobility providers was that there have been different contact points. So we for the municipality of City D were the contact points regarding Mobility Hub Project, then there were also for example account managers for shared mobility providers. So it was sometimes very complex and confusing, like, okay how can we address them. Also the mobility providers were often confused on who they should address for this question or that question, this location or that location. And they were also informed by multiple people from the municipality. And the thing is, they always see it as one organization while we not necessarily operate as one organization. So that was very confusing. And we also had, like not we, but we have a department who is only focused on shared mobility, the shared mobility department. They also did campaigns regarding shared mobility. So they also do big social media campaigns and also try out dates. They also did that. But for the try out dates, they weren't as successful as us, I think because they didn't cooperate with providers while we did. And this was also confusing for the citizens like, okay, what is the difference between the shared mobility we're already seeing in the town and then the difference to the mobility hubs, the one we campaigned for. So for us this was maybe a

.. "there would be a big poten

.. "there would be a big poten

..Working with munic

..Municipality Stakeho

..Municipality Stakeholde

.. "coherence in our approach

..Advantage to cooperate wit

.. "coherence in our approach"
.. Advantage to cooperate with

mistake to not have done this together with that department and in cooperation with the mobility providers. So regarding communicating with citizens, it is very difficult, very important to involve the providers, but also your colleagues that work on similar topics. Because the people, they always see one face, they only see one organization. And what could also be very beneficial is that when you time it together, the campaign, the provider can also maybe publish it in their communication outlets. What we for example did with the apps, during our campaign with the discount codes, that helped a lot. You know, we gave the Hubs one name so that people would recognize it in the apps as well, but also on our website. So yeah, to create a coherence in our approach towards the user that's a very important one.

66 **Alexander Preis:** I think this will also be a challenge for many other cities. Very interesting insights, thank you for that. So to sum up the stakeholder map: I see the more internal stakeholders which would be especially the department of shared mobility but also the traditional department of transport and external stakeholders the citizens, shared mobility providers, and university. Are there other external or internal stakeholders that you participated or that were important in the process?

67 **Expert 5:** Yeah, the one that did the participatory trajectory for us.

.. Local Initiatives and Organisations
.. "They supported us a lot"

68 **Alexander Preis:** And this was a consultancy or service provider basically?

69 **Expert 5:** No, it was not a service provider. It was more like a civil society organization that also has good contacts with the neighbourhoods. They supported us a lot.

70 **Alexander Preis:** And did I miss any other stakeholders or did we not yet talk about some of the internal or external stakeholders?

71 **Expert 5:** No, I think we talked about all the important stakeholders. I also need to unfortunately leave, because I have another meeting soon and somewhere I need to go quickly in between.

72 **Alexander Preis:** Ah, yes of course. Then thank you very much for this very interesting and insightful interview.

73 **Expert 5:** Sure, no problem, and great that you are working on this topic. I think there is still a lot that can be improved.

74 **Alexander Preis:** Thank you. I would still very much appreciate if you could ask your colleague for the brochure that you showed to me.

75 **Expert 5:** I will ask him and then get back to you.

76 **Alexander Preis:** Perfect. Thank you very much and have a great rest of the day.

77 **Expert 5:** Goodbye Alexander.

1 **D.5: Interview with Expert 6 representing Non-profit advisory for municipality E**

2 **Expert 6** Hello Alexander.

3 **Alexander Preis** Nice to meet you. Hi.

4 **Expert 6** Yes, indeed. Nice to meet you. Glad it worked out today.

5 **Alexander Preis** Yeah, definitely. Did you had a stressful start in the week?

6 **Expert 6** Yes, indeed. It was a bit, but that's okay now, so.

7 **Alexander Preis** That's good to hear.

8 **Expert 6** Yeah, it was that I a visited a site in City 7 and then it wasn't very easy to get back and then taking a video call on the roads is just not not ideal.

9 **Alexander Preis** Yeah, today also actually fits me very good because so far this week been very busy, but today it's quite good actually, more relaxed.

10 **Expert 6** Yeah.

11 **Alexander Preis** Is it actually okay for you if I record the audio of our interview in order to use it for my masterthesis?

12 **Expert 6** Totally yeah.

13 **Alexander Preis** Great because it makes things much easier because otherwise I will be constantly just scribbling notes the whole time.

14 **Expert 6** Yes.

15 **Alexander Preis** Okay, great. So I would suggest to start with me just explaining to you a bit like who I am, why mobility hubs are interesting for me, and also something about the citizen mobility project and my thesis focus, obviously. And then we could go into your role yourself and your role in the rollout and the planning of mobility hubs and how this was conducted in Region E. That would be super interesting for me.

16 **Expert 6** Great. Okay.

17 **Alexander Preis** Okay, Awesome. So I am a working student at a digital mobility, as already mentioned in the email. So the Digital Hub Mobility is positioned at the UnternehmerTUM. The UTUM basically started as the Innovation and Entrepreneurship Center of the Technical University of Munich. Since now many years it is a nonprofit organisation. It focuses on many areas of Deep Tech with innovation services and as a startup ecosystem. And the team where I'm active in is

called Digital Hub Mobility. And there we have a format called citizen mobility. There we conduct 6 months projects always with partners from different sector. We work together with the city of Munich, also some companies like right now for sample, we work together with BMW and iABG, they are a data analysis focused company. And then we also always involve startups, which in this mobility hubs project was a startup called Plan4Better. They for example conduct accessibility analysis, but they provide many services mostly based on GIS tools. Then we also involved Avocargo, a e-cargobike sharing provider. And one of our main stakeholders in all of our project are actually citizen, otherwise it wouldn't be called citizen mobility i guess.

18 **Expert 6** Yeah.

19 **Alexander Preis** So why did we decide to actually work on the topic of mobility hubs? It's because the city of Munich is rolling out 200 mobility hubs by 2026. So we saw that opportunity and said, okay, that's a great topic where we want to have an iCar Sharing Non-profit Organization 2 on. And with our partners, by participating in our format, most of the intention is not just purely economical, but oftentimes they also want to have an iCar Sharing Non-profit Organization 2 on green mobility, the environment, quality of living in cities etc. So that's why we have these companies on board and we all decided together, let's have an iCar Sharing Non-profit Organization 2 on this rollout. And what I realized then is that actually many cities don't know exactly how to deal with stakeholder management or citizen involvement in terms of mobility hubs, or maybe don't see a big value in it. So I decided to actually focus on this topic with my master's thesis and try to create a guideline or toolkit for cities or in general mobility hub planners, showing advantages and disadvantages of certain types of stakeholder participation tools or formats.

20 **Expert 6** Okay, great.

21 **Alexander Preis** And the stakeholder involvement in mobility hubs planning in general. And in order to do that and get more insights into the experiences of different cities I'm conducting expert interviews and I read through project documentations and literature in the field.

22 **Expert 6** Okay, great. Sounds interesting.

23 **Alexander Preis** Did my introduction make sense to you? Do you maybe have some questions right away?

24 **Expert 6** Not immediately. I was just wondering if you know that we are part of a project, a European project, the Mobility Hub Project project. I don't know if you heard about that already, because we also have a partner, Project Consortium H. They are one of the partners in the project. So I was wondering if you already had contact with them?

25 **Alexander Preis** Yes I am in close contact with them actually. We also already met when we were working on the topic at the Digital Hub Mobility. And I also talked to Expert 7 two times now. So yeah,

definitely trying to learn from everything Mobility Hub Project related and I think i am working on something that is not yet fully covered in the blueprint.

26 **Expert 6** Okay, great to know. I was thinking of talking about that, because I think that would be a great added value to the blueprint. And I think it's one of the only projects we have been working on where co-creation and participation goes so well. Because in Region E it's very top down at the moment. But yeah.

27 **Alexander Preis** That's very interesting for me to know, because I always try to explain, also in these interviews, that it's not necessarily about promoting or like really explaining how much was done and bragging about it, but more about to get an insight into the experiences with co-creation and stakeholder participation and so on. Also, what is or was the status quo? What was used? How does this process usually work and what is already on the on the mind map of mobility hub planners? Okay. So it would be also very interesting to get some insights into that from you. Definitely.

28 **Expert 6** Yeah. Okay, great. I will do my best.

29 Thank you. So maybe we can just start by: Tell me a bit about yourself and your role in the planning or the rollout of mobility hubs in Region E?

..Project Team or Consortia

30 **Expert 6** Well so I work for a non-profit organization, Mobility Hub Planning Advisory E, and we only existed for about three years now. And I started working for it about a year and a half ago. I would not call myself a mobility expert, well, I'm becoming a mobility expert, but I have been active in sustainability projects, since I started working about 12 years ago. And Mobility Hubs was something that came on the radar in Region E in about, I think, 2017 when a couple of organizations, espacially Car Sharing Non-profit Organization 1, its Car Sharing Non-profit Organization 1, and Car Sharing Non-profit Organization 2, developed or they took the inspiration mainly from City Y about mobility hubs and incorporating the shared mobility and the concept of mobility as a service as well, the digital, but also the physical part of it, so in mobility hubs. And they introduced it in Region E and then the Region E government took it up and then our organization was founded, because we needed someone or some organization that was working specifically on the topic of mobility hubs. So that's where we came in and we have been supporting municipalities, and we were involved in the Mobility Hub Project project, for example, were City 5, a Region E city, is one of the pilot cities. But I wasn't involved in the Mobility Hub Project project since the beginning, so I could tell you a bit about the beginning phase as well, but not in detail. But then the Region E government, they asked some organizations to draft a vision on mobility hubs in Region E. That was published in 2019, and then the Region E government made some regulations about it. And then they gave the taks to the 15 regional organizations to organize the public transport more demand driven, to make it more efficient, but also to involve shared mobility and mobility

..Project Team or Consortia

..Mobility hub specific project

..Working with municipality interr

..Working with municipality interr

..Working with municipal

..Local Businesses and co

..Citizens

..Believe in the in

..Mobility hubs a

..See multiple dis

hubs. So it was from the Region E government, quite top down, they drafted a network of mobility hubs in Region E. And one of our tasks is to support the people responsible in the Region E governments to implement the whole strategy and to get the regions and the municipalities to actually start developing their Hubs. And also, we drafted up a design guide with the principles, mainly for accessibility, that the cities have to respect to get some subsidies. Because yeah the Region E government also subsidizes the installation of mobility hubs. One thing we have been doing since a few years is giving training to cities and municipalities and like participation, co-creation communication is something we have always put on the agenda. Also, in our presentations, we advise municipalities and cities to involve local businesses as well, and citizens mainly for the smaller hubs in the residential areas. But yeah, we noticed, I think it's it's mainly because of the the top down approach from Region E, that for a lot of cities it's a very big and complex task for them and participation or co-creation comes in the last place. So I think for many cities and municipalities it's not a priority, but we keep stressing it because we believe in the Car Sharing Non-profit Organization 2 it can make. If you want people to start using the hubs and to really lower the bar for shared mobility it's a crucial part of the process.

31 **Alexander Preis** When you're saying like "it comes last on the list" of these cities, do you mean in term of priorities also or also chronologically?

32 **Expert 6** Yeah it's mainly a question of priority. Because yeah, the story of Region E has become a bit complex, like in City 5, it's a pilot city and they started creating the hubs within the Mobility Hub Project project and they had also the financing from Mobility Hub Project. And the Region E government was just starting to set the bars for accessibility, for example. But also with the whole system of shifting the public transport to more demand driven transport, it's been a very long process. It's not even ready yet, so cities and municipalities have been waiting very long to start with the hubs because they were still waiting on the public transport developments of the network. And for them it's very much about infrastructure and making the bus stops accessible, developing the public space just to make it accessible for for example wheelchairs. And we noticed when we talk with cities and municipalities that this is their main concern: How do we do this? And they're more thinking about just going to develop some of the bigger hubs that have to be finished first, and then we will start on the local ones and then we will involve the citizens. So, yeah, it's really something we need to get into there. It's not very logical. It's not very intuitive to start involving the citizens. And I think some cities and municipalities have it in their DNA and they will. But yeah, it's not very clear if it's incorporated in the plans for a lot of communities. And I think that's sometimes the disadvantage of the top down regulations in Region E. But I know in City 5 for example they have done it for a few of the neighbourhood hubs where there's just shared cars and shared bikes, for example. They started from the bottom up.

33 **Alexander Preis** Thank you for the insights. That was already very

..Project Team or Consortia

..Project Team or Consort
..Municipality Stakeholde

..Higher political levels ca

..Public Transport Op
..Municipality Stakeh
..Other Political Stake
..Multiple political lev

..Shared Mobility Providers

interesting for me. When I'm trying to evaluate the different stakeholders which were involved. Or maybe before that one question. How would you describe your organisation? You're a nonprofit consultancy for cities and municipalities?

34 **Expert 6** Yeah, something like that. Consultancy, yeah, maybe we don't present ourselves like that. We want to advice and train or educate the cities and municipalities. And that's our main goal actually. And that we can also help in the design and the participation process.

35 **Alexander Preis** Then let us maybe better call it advisory.

36 **Expert 6** Indeed, something like that.

37 **Alexander Preis** So as stakeholder we have the cities and municipalities. Would you say they are the main player who is are responsible for the planning and rollout of the mobility hubs?

38 **Expert 6** Yes. And there are some organizations that are more like, how would you call it, inter municipal organizations. It's like a sort of network organization of different cities and municipalities. They are taking up a bigger role now, but it's still the cities and municipalities who will have to actually execute it. And the inter municipal organizations and the regional councils they can help drafting up the plans for example. So Region E has decided which shared mobility is coming from the government side, but cities and municipalities are responsible for their own design and the realization of their own hubs. And they can also add services if they want to, mobility services and others. They have some requirements, for example regarding public transport they don't have much saying in that, but yeah it's actually their task to do it. And some of the cities and municipalities are very enthusiastic, like in City X, it's also a big city, they have their own strategy and they've created hubs themselves even before the Region E government made some regulations on it. So, yeah.

39 **Alexander Preis** I'm asking because in some cities, for example, the local transport providers are responsible for building the hubs etc. So it is always a bit of a different stakeholder map depending on the main executor of plans.

40 **Expert 6** Yeah, well it's also something complex in Country B. So we have our Region E and City 7 region and the Walloon region. So we only work in Region E but we are also drafting up a vision for City 7. But there's also issues with the property of the ground where it is on. Like the train stations is property of the train provider which is federal, so from Country B, from the country. And then there's the Bus and Tram, like local public transport, which is Region E and the bus stops are sometimes on property of the cities and the municipalities and sometimes on property of the Region E government. So that's also something that slows the process sometimes. Yeah and then there are the shared mobility providers, where the regions will be taking it up now, with budgets from the Region E government. But then still, cities and municipalities can talk with other providers and also put them in or

..Shared Mobility Providers

rather put extra services on the hubs for example.

41 **Alexander Preis** And if we look at this stakeholder structure now. And for example if we take municipalities and transport providers. How do they work together? Do you have any insight into that?

..Public Transport Operator (it

42 **Expert 6** Yeah. It's mainly the transport regions who are doing that. So there are 15 in the whole of Region E. And there's some kind of structure with the transport region, the public transport providers and the municipalities and the cities. Yeah its called transport region council, or something like this, trying to find a right translation in English. And so yeah, there is a structure around that, you know, it's a kind of a work group. It's just that the regional transport councils have a particular role but they don't have like a structure to... I'm going to look it up to see the right translation in English... so they can make decisions, but they can't do the tendering, for example, themselves. So they will need another regional organization to do that. So yeah, it's quite complex but still there are structures where the decision making is never in the hands of only one partner.

..Multiple political levels can :

43 **Alexander Preis** How would you evaluate the Car Sharing Non-profit Organization 2 of this complexity of, I would call it internal organization or internal stakeholder map, on the execution of projects like mobility hubs?

..Multiple political levels can :

..Higher political levels can in

44 **Expert 6** Well I think on one site it's good that there is a Region E vision and a Region E regulation about it, because otherwise a lot of cities and municipalities would never start even thinking about mobility hubs. So for that it's a very good thing, for linking public transport to shared mobility. And once the mobility hubs are going to appear in the streets and the application and the route planning will be optimized, you can come to your citizens with a very qualitative approach and a very interesting alternative for the private car, for example. Because private car usage in Region E is extremely high. But yeah on the other side, I think the complexity is sometimes, yeah, I'm thinking about how to put it right. Because I think a lot of cities and municipalities want to or are willing to participate in the whole story, but they just don't have the right tools and they don't have the right insights in all the steps that need to be taken. That's something we try to cover as a small nonprofit or we try to help with. But I think for some cities and municipalities it has has slowed the initiatives. But then on the other side I think there are some cities and municipalities that just do it. So it's always a policy choice that you can make as a city or municipality. It's just that we have very many small and medium sized cities that don't have enough people, enough expertise, but then again, they wouldn't even start thinking about mobility hubs if there wasn't a Region E vision. So yeah, it's a bit of a double message maybe, but yeah.

45 **Alexander Preis** But that's what's relevant exactly. Like there are always advantages and disadvantages to most usage of tools or structures or approaches. So that is a very good insight. Thank you. And you were also talking before about the shared mobility providers. Oftentimes they're considered an important stakeholder in the planning

or rollout of mobility hubs.

46 **Expert 6** Yeah.

47 **Alexander Preis** Do you have any insight for me into the workings of how this shared mobility providers were included or participated in the planning or rollout of mobility hubs?

48 **Expert 6** Um, I don't have much insight on that, because that's mainly our colleagues from Car Sharing Non-profit Organization 1 that are working on that. So yeah, I'm thinking maybe I can give you contact details from someone who is working there, because also that's something that was taken like from the Region E regulations and the the plans there. There's been so much going on the last few years that I haven't followed from the start. So I don't know exactly how the process has developed, so to say. So, yeah, I can ask if one of my colleagues would would like to tell you more about that. It's also that now the tendering process is going to be started up by the regional inter municipal organizations within the tendering processes for the shared mobility providers that are taken up in the Region E network for the first and last mile. It's like in some rural areas the busstops are going to disappear or they're only going to be like on demand public transport services. And there they were going to put like shared cars and shared bikes from the budget from the Region E governments. But then cities and municipalities can also start their own tendering process. Like in one region is very active, in two regions actually, and I don't know exactly how the tendering process has gone there. So I think I would make mistakes if I were to try to explain how that went.

49 **Alexander Preis** Okay no problem. Then I would definitely appreciate the contacts, because shared mobility providers are often one of the central stakeholders in the mobility hubs stakeholder map. So yeah, maybe we can in the end of the interview maybe talk like 2 or 3 minutes about it, or you could maybe afterwards send me an email. That would be very much appreciated.

50 **Expert 6** Sure.

51 **Alexander Preis** Then maybe leaving shared mobility providers outside for a while. When you talked about like involving local businesses or citizens, could you maybe give me a bit more insight into that?

52 **Expert 6** Well, yeah, it's something that we always advice to cities and municipalities, because mainly in the smaller villages we always stress the importance of it or actually everywhere. We see mobility hubs as a opportunity to create attractive public space. And in a lot of the villages like for example churches have used to be something that bring people together. But since they're not being used that much anymore, like the town squares, for example, in small rural villages could be an ideal positioned mobility hub to bring closer to the people the shared mobility options because now it's just not a habit because it's not there. And in these public spaces there are often local like bars or like a small

..Shared Mobility Providers

..Citizens
..Local Businesses and
..Potential for finding
..Potential for finding

..Potential for finding synergii
..Potential for finding synergii

..Temporary pilot projects with a i

..Channel for direct citizen pa
..Focus group discussions

..Project Team or
..Shared Mobility
..Consulting shar

..1st public transport pro
..2nd citizens
..3rd local businesses / lo

shops for example. You know, why not include them and make a link for like toilet visits or information on the shared mobility options or also to make the waiting more attractive. Just to make sure that there's a link and that the local economy knows what's going on and what there will be. And that this maybe also may bring clients to them. Yeah it's really that we try to see how they can Car Sharing Non-profit Organization 2 each other, like, how can you make your clients more aware of the shared mobility options and and the same time can attract more clients maybe, if it's an attractive hub. I think in the west of Region E they started a project with very small villages. They started like this social economy projects with people with, I think, mental disabilities or mental impairments that work in some small shops, to for example sell the local vegetables. But then at the square where that's happening, they also put some shared mobility options and even like cargo transport options. So that you make a pick up point for example. It's like there are so many possibilities. But yeah there are not that many pilot cases. So it's mainly a story we keep on telling. It's like something that's not in the priority list, not in the intuition, but it's an opportunity and you can include different purposes as well: Social Economic Mobility. Yeah. It's like parts of a bigger story then, you know, that's something we try to tell the local municipalities.

53 **Alexander Preis** Okay and when you say you try to tell the local municipalities, do you also give some suggestions on how to work together with citizens or small businesses? So for example which tools and formats to use?

54 **Expert 6** Not yet. What we do now mainly is we present at like conferences and other are trainings, but we do have some documentation. And there is another organization that has a specific participation method, which is mainly for citizens and where they do test cases for example, but we haven't done that as an organization but our partner organizations have. So it's mainly Car Sharing Non-profit Organization 2 that has more experience with that. But that's also something, yeah, we are our own organizations, but we work very closely together with Car Sharing Non-profit Organization 2 and the carshare organization Car Sharing Non-profit Organization 1.net . And yeah, we do that together and in the training the presentation on participation and co-creation is also something that Car Sharing Non-profit Organization 2 takes up instead of us. And it's also something we do when a municipality or city would come to us, you know, we would do that together or make sure our partner can take that role.

55 **Alexander Preis** Okay. Since time is always running away fast. I have two points that I always try to use as like the closing questions in the interviews. And the one question would be: If you're in the position of a mobility hub planner, what would you say are the top three stakeholders that should be integrated or participated in the planning and rollout of mobility hubs?

56 **Expert 6** Okay. Well, I would imagine that I would work in a municipality then, because they're taking the lead role. So for the infrastructure, for the mobility services, it would be mainly the

..1st public transport pro

..2nd citizens

..3rd local businesses / lo

.. "...a broad perspective, more thz

transport region where the public transport provider is in. And then the citizens surrounding the the hub. I would want to know what people miss, what people would want to see there, and when they would start using shared mobility, for example, if they're not doing it now, to know what services to provide. So yeah citizens. And then the local economy as well if there is some. And I think then you have the input of what needs to be there and what will be provided by the public transport operator and then you could start planning, but you would have already some kind of support structure of the surroundings. Yeah.

57 **Alexander Preis** Great. And if you could recommend one thing to future planners of mobility hubs, what would it be?

58 **Expert 6** I would say, look from a broad perspective, more than just mobility. Zoom out and look at the location with a broad perspective: How do you make it accessible, attractive, and what can be the added value to the location? Yeah, I think that would be the main thing that I would say.

59 **Alexander Preis** Awesome. Thank you very much for taking the time for me today.

60 **Expert 6** Okay. Yeah, sure. I will also see about any interesting contacts for youi and if I find someone that can talk to you. I would also have to look up the contact details, but I'll look that up for you and send it to you.

61 **Alexander Preis** Thank you very much.

62 **Expert 6** Great. It was very interesting for me as well. Looking forward to the results.

63 **Alexander Preis** I wish you a great rest of the week. Looking forward to the email. And thank you again.

64 **Expert 6** Okay, great to you too. Good bye.

65 **Alexander Preis** Goodbye.

1 **D.6: Interview with Expert 7 representing Project Consortium H**

2 **Alexander Preis** Hallo Experte 7. Wie geht es dir?

3 **Experte 7** Hey Alexander. Ja besser. Ich war tatsächlich ziemlich krank diese Woche, oder letzte Woche. Gestern war dann mein erster Tag wieder. Wie geht es dir?

4 **Alexander Preis** Ganz gut. Danke, dass du dir die Zeit nimmst heute.

5 **Experte 7** Ja, logisch.

6 **Alexander Preis** Wäre es für dich in Ordnung, wenn ich unser Interview aufzeichne?

7 **Experte 7** Ja klar.

8 **Alexander Preis** Okay, bei dir kann ich ja den Einführungsteil, bezüglich der Herleitung des Projekt mit 200 Mobilitätspunkten in München bei 2026 und was citizen mobility ist weglassen, da wir uns im vorhinein schon einmal bezüglich des Projektes an der UnternehmerTUM getroffen hatten.

9 **Experte 7** Genau.

10 **Alexander Preis** Aber vielleicht erläutere Ich dir nochmal kurz den Fokus meiner Master Thesis.

11 **Experte 7** Gerne.

12 **Alexander Preis** Bei meiner Thesis liegt der Fokus im Endeffekt auf Stakeholder Beteiligung bei der Planung und dem Roll-out von Mobilitätspunkten. Dies können z.B. Bürger oder Shared Mobility Anbieter oder zum Beispiel lokale Transportunternehmen etc. sein. Und da untersuche Ich wie man diese einbezieht bzw. partizipieren lässt, welche Ansätze, Methoden, Tools, und Formate wurden dazu genutzt und was sind die Erfahrungen mit diesen. Der Working Title ist "How stakeholder participarion tools can contribute to the sucess of mobilityhubs.".

13 **Experte 7** Spannend.

14 **Alexander Preis** Die meisten Interviews sind ja mit jemandem, der im Endeffekt für die Stadt oder den lokalen Transportanbieter arbeitet und für die Planung oder den Roll-out zuständig ist. Und normalerweise gehe ich dann vom Konzept her so durch dass Ich abfrage welche Stakeholder überhaupt mit einbezogen wurden, welche Ansätze, Formate oder Tools genutzt wurden, und gehe eben bei denen danach im Nachgang immer durch und versuche nachzubohren: Wie hat das eigentlich funktioniert? Was waren die Erfahrungen des gewählten Ansatzes? Und was sind ihrer Meinung nach identifizierbare Vorteile und Nachteile? So baue ich die Interviews normalerweise auf. Ich würd für heute vorschlagen, falls du keinen besseren Vorschlag hast, dass wir

ganze generell auf das Mobility Hub Project Projekt beziehen und du mir von den verschiedenen teilnehmenden Städten dass berichten kannst was du mitbekommen hast.

15 **Experte 7** Also ich werde mein bestes versuchen. Tatsächlich ist Stakeholder Management bzw. Partizipation jetzt auch in unserem Blueprint so ein bisschen dünn. Heißt aber nicht, dass da nichts passiert ist und dass ich dazu nicht sagen kann. Es ist halt bei nur meistens aus zweiter Hand. Aber ich kann dich im Zweifel dann auch mit den Leuten zusammenbringen, die hier aus erster Hand da eventuell ein bisschen tiefer berichten können.

16 **Alexander Preis** Dass ist Klasse. Ich habe bisher auch schon mit City D und mit City B geredet.

17 **Experte 7** Mit dem Herr S. oder mit der Frau N.?

18 **Alexander Preis** Mit der Frau N. und, achja, Ich soll übrigens auch ganz liebe Grüße ausrichten lassen.

19 **Experte 7** Sehr gut.

20 **Alexander Preis** Und ja bei denen geht es jetzt auch weiter. Ich weiß nicht, wie eng ihr aktuell im Kontakt seit.

21 **Experte 7** Ja genau der Herr S. hatte mir noch letzte Woche eine Email geschrieben, dass jetzt noch neue E-Lastenräder von dem E-Lastenrad Sharing Anbieter S aufbauen. Und in City D mit wem hast du da gesprochen?

22 **Alexander Preis** In City D habe ich eigentlich Herr B. angeschrieben gehabt und euch auch als Kontakt genannt. Aber das Interview mit Expert 5.

23 **Experte 7** Ah Expert 5.

24 **Alexander Preis** Kennst du die auch?

25 **Experte 7** Ja die kenne Ich auch gut.

26 **Alexander Preis** Klasse. Ja die haben sich auch Zeit genommen und mir viel erzählt. Das fande ich echt klasse.

27 **Experte 7** Ja gut, die sind wahrscheinlich die, die professionellsten, oder die mit dem "most comprehensive approach". Also was Bürgerbeteiligung vor allem angeht, bis hin zu Deployment und und Betrieb und alles. Aber die haben da auch ein Umfeld und ein Ökosystem, wo sowas tendenziell eher funktioniert als in anderen Städten. Allein, dass sie ein Innovation Management oder so ein Innovation Office haben. Also alleine durch das Mobility Hub Project Projekt habe ich dort sechs bis sieben Leute kennengelernt von der Stadt City D, die nur irgendwas mit diesem Projekt zu tun haben. Also das ist schon besser, denn zum Beispiel in City B hast du halt Frau N.

- und Herr S., die glaube Ich auch noch Teilzeit arbeiten und dann sich noch mit anderen Sachen rumschlagen.
- 28 **Alexander Preis** Ja definitiv. Klasse. Vielleicht könnten wir ja so starten dass du einfach mal kurz erzählst, wer du bist und was deine Rolle bei dem Mobility Hub Project Projekt war.
- 29 **Experte 7** Also Ich bin Experte 7. Ich bin seit knapp 3 drei Jahren bei Project Consortium H. Ab dem neuen Jahr werde ich den ganzen Bereich vernetzte Mobilität leiten und aktuell fallen da vor allem drei Projekte rein. Das eine ist eben das Thema Mobility Hub Project. Oder das EU Projekt das seit vier bzw. fünf Jahre jetzt läuft. Ich bin leider nicht von Anfang an beim Mobility Hub Project dabei gewesen, Ich bin da vor zwei Jahren ungefähr dazugestoßen. Wobei das letzte Jahr das intensivste war. Also ich war bei der Aquise und bei der Konsotial Bildung usw. bei den ersten Schritten nicht dabei. Ich habe jetzt dann das fortgeführt, was meine Vorgänger dann schon so ein bisschen in die Wege geleitet hatte mit dem Blueprint. Und ich glaube, mittlerweile habe ich ein ganz guten Überblick und kenne auch die Partner bzw. alle Akteure persönlich und war auch bei den Meetings mit dabei.. Insofern glaube ich, kenne Ich mich da ziemlich gut aus, was dieses Projekt angeht. Und die anderen beiden Projekte sind so eine Readiness Map, die kann man bei uns auf der Webseite finden, da man so Infrastruktur Daten zum autonomen Fahren auf so einer Region FB Karte darstellbar gemacht, die soll in der Zukunft wachsen, um noch mehr Datenpunkte und Kategorien zu integrieren. Da geht es um alles was mit Infrastruktur für das autonome Fahren zu tun hat und Projekte die sich in dem Feld abspielen und darum herum wollen wir dann halt auch viel Netzwerkarbeit machen, die relevanten Forschungsprojekte miteinander verknüpfen, und für Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch sorgen. Genau. Und das letzte Projekt heißt bei uns Themen Plattform und ist letztendlich einfach ein Themenbereich zu allgemeine vernetzte Mobilität, wo wir uns mit allem rund um Digitalisierung und Mobilität beschäftigen. Da machen wir vor allem viel Netzwerkarbeit, also Veranstaltungen organisieren, Webinare, Workshops und jetzt wieder aktuell auch ein Whitepaper, das wir veröffentlichen zum Thema Mission Zero und klar so Think Tank Arbeit würde ich mal sagen machen wir da. Genau. Und diese drei Projekte verantworte ich bei Project Consortium H.
- 30 **Alexander Preis** Super danke für den Einblick in deine Person und Rolle bei Project Consortium H. Dann würde Ich vorschlagen wir beginnen wie Ich vorhin schon angekündigt habe, dass wir uns den Prozess der verschiedenen Projektstädte anschauen, dort über die Haupt Stakeholder drübergehen und dann kannst du von dem berichten was du mitbekommen hast? Also wie wurde denn überhaupt mit denen zusammengearbeitet bzw. wie wurden sie einbezogen? Und im Nachgang können wir auch nochmal tiefer darauf schauen was die Erfahrungen dieser Partizipation war und ob sich Vor- und Nachteile des gewählten Ansatzes identifizieren lassen können. Vielleicht kannst du einfach mal damit starten etwas über das Mobility Hub Project Projekt zu erzählen mit dem vorher genannten Fokus?



Experte 7 Ja genau. Also ich glaube, das Besondere generell an dem Mobility Hub Project Projekt ist, dass der Lead liegt zwar bei der Stadt City D, auch immer noch, initiiert wurde das Projekt aber von E-cargo bike sharing startup 2, also von dem E-Lastenrad Sharing Anbieter. Und das heißt, du hattest eigentlich von Anfang an schon die Anbieter und die die Städte als Stakeholder mit im Boot. Ich glaube, das ist schon mal eine ganz gute Voraussetzung. Was nicht heißt, dass sie immer die gleiche Perspektive oder die gleiche Vision haben. Aber du hattest die zumindest was das Projekt angeht, schon von Anfang an beide mit dabei. Und ich glaube, im Fall von E-cargo bike sharing startup 2 funktioniert das bislang auch sehr gut. Ich glaube, die sind selber auch sehr zufrieden damit und die Städte sind auch ziemlich zufrieden. Also jetzt in City B gibt es ja keine E-cargo bike sharing startup 2s. Ich glaube, das liegt einfach daran, dass die einfach keine Operations in Country F haben. Also die nutzen da ja E-Lastenrad Sharing Anbieter S. Ein anderer eBike Sharing Anbieter ist Corporate Mobility Service Provider A, die sind irgendwann ausgestiegen und wurden durch einem anderen lokalen Anbieter Country C ersetzt. Mit den E Bikes klappt das ohnehin so lala. In dem Projekt würde ich sagen eher schlecht. Also vor allem bei den kleinen Städten. Genau das ist so das erste. Du hattest also schon mal im Projekt Konsortium die Anbieter mit im Boot und die Städte. Das heißt, da herrschte schon mal zumindest ein gemeinsames Interesse, also dieses Potenzial von Mobilität Stationen zu erkunden gemeinsam und natürlich dann auch noch wissenschaftlich flankiert. Das hilft natürlich auch. Das Ganze so ein bisschen auf empirische Füße zu stellen, sage ich jetzt mal. Und wir haben natürlich jetzt mit Project Consortium H also in Country F, Carsharing Organisation Z in den Country C und Car Sharing Service Organization 3 bzw. Mobility Hub Planning Advisory E auch wichtige Multiplikatoren, die teilweise die Städte unterstützen. Mit so einer one-to-one Unterstützung, bzw. einem Coaching, wie auch immer man es bezeichnen möchte. Und dann Politischer Multiplier P natürlich auch. Die machen zwar bei uns in Führungsstrichen "nur die Kommunikation" aber Politischer Multiplier P ist einfach auch ein wichtiges Netzwerk und ein wichtiger Multiplikator und hat viel Erfahrung sowohl mit dem Thema als auch mit EU Projekten generell und mit dem Management von Projekten. Das heißt, da hatten wir schon mal und haben auch viele Stakeholder, die mit unterstützen können, mit dem Netzwerk, mit der Kommunikation, mit Expertise teilweise auch. Und insofern, glaube ich, ist das Konsortium schon mal in erster Linie ein ganz spannendes ist. Im Fall von City 8 ist es ja so, dass den Lead hat nicht die Stadt selbst, sondern der lokale öffentliche Verkehrsanbieter. Also damit ist auch noch ein weiterer ganz wichtiger Stakeholder, auch Teil des Konsortiums. Und bringt dadurch die Perspektive mit rein, also das ganze Thema ÖPNV, Integration bzw. ja auch Diversifizierung von ÖPNV mit neuen Angeboten, mit allem, was dazugehört. In dem Fall ist es natürlich dann so, dass die Mobility Hub Project auch entsprechend gebrandet sind, also mit dem Transport for Greater City 8 Branding. Das ist sozusagen eine Marke die Wiedererkennungswert hat und dort nicht komplett neu eingeführt werden muss. Und das spielt natürlich auch eine wichtige Rolle. Das gleiche gilt für die neue Regionen, also neu in dem Sinne das sie erst offiziell letztes Jahr dazugekommen sind im Kontext der Projekt

..Public Transport Operator (inten

..Locations are often dependent c

..Local Businesses and compa

..Potential for finding synerg

Erweiterung: Neues Land und neuer ÖPNV Anbieter. Auch ein ÖPNV Anbieter, mit schon sehr viel Expertise auch mit MaaS Anwendungen. Die sind auch Teil des Konsortiums. Und ganz interessant auch, da waren wir zuletzt auch noch auf einem Meeting dort, und zwar Stromversorger der Stadt D und die Stadt D. Stromversorger der Stadt D ist eigentlich ein Stromversorger bzw. Elektrizitätsversorgung, das heißt, das ganze Thema Mobilität ist eigentlich nicht deren ursprüngliches Geschäftsmodell. Die sind schon teilweise zuständig für den Aufbau der Ladeinfrastruktur in Stadt D. Das heißt, da ist es in gewisser Weise sinnig und stimmig, dass sie sich damit beschäftigen. Die verfolgen aber generell einfach eine sehr holistische Perspektive, was das Thema Klimaneutralität angeht. Und da spielt Mobilität eben eine Rolle. Da spielen Mobilität Hubs auch eine Rolle und vor allem auch was das Thema Sektor Kopplung und Speicherung von Energie angeht in Form von Hubs, also von erneuerbarer Energie. Das heißt, sie wollen zum einen natürlich den Transport elektrifizieren. Gleichzeitig spielen die Hubs auch eine strategische Rolle, in deren generellen Strategie zur Energieversorgung. Also auch total spannend, wie das dann bei denen weitergeht. Dort ist es auch so, die haben ein sehr spezifisches Geschäftsmodell sich ausgedacht. Es gibt nämlich eigentlich schon Sharing Angebote im Stadtzentrum von Stadt D. Also das was sie mit den Mobility Hub Project versuchen, ist, dass sie die Hubs eher so am Stadtrand platzieren, und adressieren damit die Pendler. Also Stadt D ist immer noch eine sehr auto zentrierte Stadt, habe ich festgestellt. Ist nicht so schön wie ich dachte. Ist immer noch sehr viel Verkehr, sehr viel Stau, und auch keine wahnsinnig gute Radinfrastruktur. Also das entsteht alles dort noch und die sind tatsächlich so ein bisschen hintendran, wenn man es beispielsweise mit City D vergleicht oder mit den Country C. Aber tatsächlich auch jetzt aus Münchner Perspektive finde ich, also fand es da schon eher "scetchy" mit dem Fahrrad zu fahren. Genau. Und die Idee ist, dass sie quasi die Mobility Hub Project am Stadtrand zu platzieren, sodass die Pendler ihre Autos stehen lassen und von dort dann die letzte Meile mit den Fahrrädern zurücklegen. Das heißt, die haben auch ein anderes Pricing Modell. Die haben so ein Abo Modell, das heißt die Pendler können dann wirklich die Fahrräder den ganzen Tag mieten, zurück fahren am Abend und dann wieder ins Auto steigen. Und was wir dort gesehen haben, ist dass sie verstärkt auch mit so Gewerbe Parks bzw. Business Parks zusammenarbeiten und eben die mit ins Boot holen, also sowohl die die Betreiber dieser Business Parks als auch die Firmen, die auf dem Business Park sind, um die Mobilität in den Gewerbegebieten selber auch zu verbessern bzw. grüner zu machen. Da waren wir in einem Business Park, den hatten wir dann besichtigt, da hat uns der Geschäftsführer vom Business Park auch erzählt, dass es für die natürlich schon ein Thema ist. Es ist mittlerweile ein echt großer Campus und Stadt D ist ja auch bekannt dafür, dass viele Digitalkonzerne dort ihre Niederlassungen haben, also Tech Companies 1 und 2 etc. Und da auf dem Campus gibt es nur eine Handvoll Restaurants oder Supermärkte, und dann fahren halt alle mittags mit dem Auto diesen einen Kilometer innerhalb dieses Campus dort hin, um sich was zu essen zu holen und dass sollen sie dann natürlich auch nicht. Deswegen haben sie auch ein Interesse daran, dass diese Hubs dann dort aufgebaut werden. Zum einen, weil die Leute dort arbeiten,

..Potential for finding synergii

..Local Businesses and compa

..Power Supply Companies

zum anderen auch, weil sie auf dem Campus mobil sein sollen. Also finde ich total interessant. Und das ist dann natürlich auch eine Stakeholder Gruppe, die man unbedingt immer mitdenken sollte, also die lokalen Unternehmen bzw. Campus, die es so gibt, sei es ein Business Park oder eine Universität oder andere Campus, wo einfach viele ähnliche Nutzergruppen gebündelt werden. City B ist auch ein spezieller Fall, würde ich sagen. Die arbeiten eng zusammen mit dem Energieversorger. Denn sie haben mindestens einen Standort mit E-Lastenrad Sharing Anbieter S E-Lastenfahrrädern und die werden stationär geladen, also haben keine Austausch Akkus. Und die haben so einen Deal ausgehandelt, dass sie die Räder dort kostenfrei platzieren können mehr oder weniger und sie können die dann auch mit dem Strom dann von dort laden und dafür können die Mitarbeiter von dem Energieversorger die dann auch kostenlos nutzen, die E-Lastenräder. Ein cooler Deal. Aber gerade was Lastenfahrräder angeht, muss man immer schauen: Dient es dem Use Case? Also würde ich jetzt mal mit einem Fragezeichen versehen für den Fall. Ich habe es gesehen, ich war dort, und Ich wäre nicht so glücklich mit der Position der Räder ehrlich gesagt. Weil Lastenfahrräder kannst du halt in Wohngebieten platzieren, bzw. musst du dort platzieren wo die Leute wohnen, wo die Leute ihre Einkäufe erledigen, wo sie ihre Kinder abholen oder sie wegfahren, wo sie ihre Hunde ausfahren. Ich weiß nicht was man sonst noch mit Lastenfahrräder macht, aber es ist kein Transportmittel in dem Sinne, also kein A nach B Transportmittel, sondern ein A nach B nach A Transportmittel. Und wahrscheinlich hat City B sich da auf einen Kompromiss eingelassen gelassen, der so wahrscheinlich Projekt ökonomisch irgendwie Sinn macht aber vielleicht nicht unbedingt dem Verkehrsziel dient um es mal so zu sagen.

32 **Alexander Preis** Kann man das als eine Art Erfahrungswert verstehen, dass es vielleicht nicht richtig ist immer auf die Stakeholder zu hören?

33 **Experte 7** Ja, meine du hast da in dem Fall natürlich nun mal andere Sachzwänge. Weil du bei diesem stationsgebundenen Modell, also ich meine, wir sprechen ja von Stationen, aber in dem Fall ist es ja insofern gebunden, als dass die Station an das Elektrizitäts Netz angeschlossen werden muss, da stationär geladen wird. Was übrigens grundsätzlich eine gute Sache ist, also denke ich. Weil du einfach weniger Wartungskosten bzw. Operations Kosten hast und einfach dadurch auch weniger Rebound Effekte. Sonst ist das Ding ja, man muss die Akkus tauschen und so kann man sie vor Ort laden, das ist natürlich irgendwo nachhaltiger als dann die im Zweifel noch mal durch die Gegend zu fahren und die Akkus zu tauschen oder wie auch immer. Insofern ist das an sich eine gute Sache. Bezüglich der Hubs bzw. der Lastenräder sollte am Ende die Infrastruktur am besten Fall natürlich dem Bedarf folgen und nicht die Hubs der Infrastruktur.

34 **Alexander Preis** Ein guter Punkt.

35 **Experte 7** Das ist natürlich nicht so leicht wie man denkt. Ich habe neulich zum Beispiel ein tolles Beispiel von Nürnberg gesehen. Also ist jetzt keine Mobility Hub Project Projektstadt, aber da gibt es mittlerweile auch Lastenräder Sharing im Rahmen von E-Bike Sharing

Anbieter V Rad. Die haben auch, glaube ich, ein ziemlich faires Preisangebot, was sie da machen. Und ich war da neulich bei der Station. Ich kann es dir nicht mehr genau sagen, aber es war eine ziemlich große Kreuzung, wo sich auch zwei Tram Linien gekreuzt haben. Und das heißt, in der Mitte hast du diese Tram Station und auf der einen Seite rechts am Straßenrand hattest du dann eine E-Bike Sharing Anbieter V Rad Station. Also klassische ÖPNV, Integration von Micro Mobilität eigentlich. Und dann stand daneben halt das E-Bike Sharing Anbieter V Lastenrad. Ja klar, man will natürlich alles bündeln, aber wenn du das Ding 300 Meter weiter rechts hinstellst, dann steht es im Wohngebiet, wo es hingehört. Da steht dann 300 Meter zu weit weg für die Leute im Wohngebiet. Also vielleicht nicht für die erste Reihe der Häuser, aber vielleicht für die zweite und die dritte Reihe der Häuser, die sich dann schon irgendwie überlegen, habe Ich wirklich Lust extra zu dieser Kreuzung zu laufen um mir dort das Lasternrad zu holen? Also klar, du hast da alles schön gebündelt und es sieht alles top aus, alles E-Bike Sharing Anbieter V gebrandet, alles wiedererkennbar und auf einem Fleck. Aber Lastenfahrräder funktionieren halt einfach anders. Also Lastenräder sind ja nicht Teil vom ÖPNV in dem Sinn.

36 **Alexander Preis** Sehr interessanter Fall, siehst du da jetzt einen klaren Bezug zur Stakeholder Beteiligung?

37 **Experte 7** Nein nicht direkt, außer vielleicht die Bürgernähe bei der Planung die gefehlt hat. Dann vielleicht zu einem anderen interessanten Fall. Kann ich dir noch nicht so viel zu sagen, da wir selber noch mal tiefer reingehen wollen, auch für den Blueprint. Und zwar Region 1, das ist auch eine neue Projekt Region. Und da ist es so, das Region 1 eine Region ist, also so eine Art Bundesland. Nun ist Country B ohnehin schon mal super komplex politisch gesehen. Du hast Region 1, Region E, und Stadt B2 mit drei verschiedenen Sprachen. Stadt B2 ist dann noch mal eine eigene Geschichte, du hast eigentlich nie eine stabile Regierung, das heißt Country B ist schon mal super komplex. Und jetzt ist es da so, dass die Mobility Hub Project von der Region Region 1 betreut werden und nicht von den einzelnen Kommunen oder den einzelnen Landkreisen, sondern schon mal von einer Ordnungsebene drüber. Da kann ich jetzt nicht ins Detail gehen, weil ich das so in der Tiefe auch nicht kenne. Aber das ist auf jeden Fall ein interessanter Fall. Die mussten erst mal so so eine Art Framework erarbeiten und von allen Seiten sozusagen zustimmen lassen, wie diese ganzen politischen Ordnungs Ebenen zusammenarbeiten wollen für die Hubs, also auf lokaler Ebene, auf sozusagen Landkreis Ebene, auf regionaler Ebene. Also da kannst du mal rein schauen, das ist total spannend.

38 **Alexander Preis** Okay. Da wäre sozusagen die Hypothese interessant, ob nicht internes Stakeholder Management vielleicht eine fast größere Herausforderung ist in manchen Situationen als externes Stakeholdermanagement. Oder was würdest du dort am spannendsten finden?

39 **Experte 7** Ich weiß gar nicht, ob das als intern gilt. Also ich meine, ich kenne das auch. Ich habe ja auch viel mit mit der Politik zu tun in

..Other Political Stakeholders

..Multiple political levels can :

..Multiple political levels can add

..Public Transport Op

.."Who owns the land

..Difficulties if transp

..Public Transport Op

..Other Stakeholders

Region FB und so. Sobald du dich nicht in deinem Referat und deinem Ministerium bewegst, ist es schon nicht mehr unbedingt ein interner Stakeholder. Also im strengeren Sinne. Jetzt nicht im Sinne von die interne Kommunikationsabteilung oder weiß ich nicht oder Controlling oder Betriebswirtschaft, sondern das sind ganz andere Leute, die andere Aufgaben und die anderen Mandate haben. Das heißt die würde ich gar nicht als interne Stakeholder verstehen. Also wenn es wirklich unterschiedliche Ordnungs Ebenen sind. Also das ist wirklich ein interessanter Fall. Und wir haben auch vor, mit dem Blueprint, mit denen auch noch mal so einen Deep Dive zu machen, also auch so ein Interview oder so was, weil natürlich da die Herausforderungen noch mal größer sind. Das heißt, du hast nicht nur die ganzen Player aus dem Mobilitäts Bereich, was ja schon komplex genug ist, sondern eben noch mal diese ganze politische Dimension, die in den anderen Fällen etwas leichter zu lösen ist als in diesem Beispiel. In City 5 ist es zum Beispiel so, die haben auch ein spezifisches Problem. Und zwar ist es so bei denen. Also wir haben jetzt über ÖPNV geredet, die haben ein spezifisches ÖPNV Problem und zwar ist es dort so, ich glaube das ist in Country F auch so, dass die Gebäude und die Grundstücke rund um den Bahnhof meistens nicht ihnen gehören. Ich glaube in Country F ist es auch so, mal gehört es der Stadt, mal gehört das der Bahn, mal gehört es einem Subunternehmen von der Bahn, mal hat jetzt die Bahn das im Zuge der Privatisierung verkauft an irgendjemanden. Und City 5 hat das Problem, dass sie die Mobility Hub Project nicht am Bahnhof aufbauen können, weil die Bahn das nicht will. So, und das ist natürlich ein super großes Problem und stellt dann natürlich auch den Zweck und den Auftrag von Mobility Hub Project in dem Fall dann in Frage, weil ein großes, wichtiges Versprechen war ja Integration und Zubringer zu dem ÖPNV und zum Regionalverkehr usw. Und wenn du auf der Grundlage schon keine Kooperationsbereitschaft hast, also keine Kooperation, dann wird's schwierig. Also da ist natürlich immer die Frage: Wem gehört überhaupt das Land? Also der Grund, auf dem du diese Hubs aufbauen willst. Also das kann unter Umständen sein, dass es nicht unbedingt die Stadt ist, sondern dass es, wie in dem Fall zum Beispiel, die Bahn ist und die möchte das nicht, weil die vielleicht z.B. eigene Angebote hat. Ich weiß jetzt die genauen Gründe in dem Fall nicht. Es kann sein, dass die ihr eigenes Angebot haben und keine Konkurrenz wollen. Kann ja auch sein. Z.b. die Deutsche Bahn hat ja auch DB Räder. Könnte ja dann durchaus denkbar sein, dass die auch sagen so ne, wollen wir nicht, so etwas auf unseren Bahnhöfen.

40

Alexander Preis Also Grundeigentümer als ein wichtiger Stakeholder.

41

Experte 7 Ja. Allgemein gesprochen. Konkreter noch mal die Bahn würde ich sagen, weil die natürlich auch Mobilitäts Anbieter sind. Und da natürlich auch Interessen haben. Dann ist das mit City 5 auch noch so. Ich weiß nicht, ob du das gesehen hast. Es war ja eigentlich mal das Ziel von Mobility Hub Project, dass man eine Marke für Mobility Hub Project schafft. Ich glaube, die einzigen, die das wirklich gemacht haben, ist City 4. Die haben tatsächlich eine Mobility Hub Project Marke entwickelt. Alle anderen Städte haben das nicht gemacht, aus unterschiedlichen Gründen. Also City 8, weil die es sinniger fanden, das in die Kernmarke zu integrieren. City D hat es in die Stadt Marke

mit integriert, die haben ja eigentlich auch eine ganz coole CI von der Stadt, diese drei roten Kreuze und die heißen dort ja auch Community Hubs , also Nachbarschaft Hubs. Weil sie diesen beiden Approach haben. Und mit City B oder City 5 ist es so, dass die beide eine bestehende Marke gewählt haben. In City B heißen sie MobilPunkte und in City 5 ist es Mobility Point, also das gleiche auf einer der Landessprachen. Und das ist halt eine Marke, die existiert bereits in Country B und ist bekannt. Natürlich mit allen Vor- und Nachteilen. Das heißt, auf der einen Seite hast du den Vorteil, dass du nicht bei Null anfängst. Die Leute wissen schon ungefähr, was sie damit anfangen sollen. Und du musst nicht so viel investieren in eine CI Entwicklung. Auf der anderen Seite fehlt vielleicht so ein bisschen die Flexibilität, die Freiheit, das so zu gestalten, wie du möchtest. Also das wäre dann natürlich auch noch mal so ein Stakeholder bzw was, was man prüfen müsste: Gibt es schon eine Entität sozusagen, die dieses Thema für sich irgendwie besetzt. Ich weiß nicht wer das jetzt zum Beispiel in Region FB wäre. Da kann ich es mir jetzt nicht vorstellen. Schwer zu sagen. Das sind dann doch immer eher, wenn man aus den Großstädten raus geht, sind es dann immer eher die Landkreise, die den ÖPNV, also generell solche Sachen machen. Aber das müsste man dann halt gucken. Also Stadt X baut ja jetzt zum Beispiel auch Mobilitätsstationen auf. Da müssten sie halt dann schauen ob sie das Branding z.B. der Public Transport Provider M übernehmen oder ihr eigenes Branding entwickeln oder mit einem Dritten zusammenarbeiten.

..Other Stakeholders

..Is there an entity claiming t

42 **Alexander Preis** Ja auch ein sehr interessanter Punkt im Kontext von Stakeholdern. In München, war ja auch die Diskussion ob das Branding der Public Transport Provider M bei den Mobilitätspunkten genutzt wird, da es ja vom Mobilitätsreferat geführt wird.

43 **Experte 7** Ja stimmt. Lass mich mal ganz kurz auf unsere Homepage bzw. unseren Blueprint schauen. Vielleicht finde Ich da nochmal wichtige Stichworte über die wir nicht geredet haben. Wir haben jetzt über City 8 geredet, wir haben über City B geredet, haben über Stadt D geredet, über City 5, über City D. Über City 4, genau, über Neijmegen fällt mir ad hoc garnichts so spezielles im Sinne von Stakeholder Management ein was jetzt so besonders wäre. Das einzige wäre natürlich die Zusammenarbeit mit anderen Mobilitäts Anbietern. Das letzte Mal bei unserem Partner treffen hat der von City 4 verkündet, dass es eine Marktöffnung für Ich glaube Scooter und E-Bikes gibt. Jedenfalls ist Mobility Sharing Anbieter jetzt auch dort und die wollen jetzt schon erst mal versuchen, mit denen in Kooperationen und in Dialog zu gehen, so dass sie quasi die Hubs auch nutzen können als Stellflächen etc. Ist ja im Grunde auch im Sinne der Stadt, dass halt auch die Free Floating Angebote geordnet zurückgegeben werden und das ganze Stadtbild gepflegt wird. Das heißt, das ist natürlich dann auch eine Frage des Stakeholder Managements: Wie geht man mit denjenigen um, die nicht Teil der der Hubs, Teil des Projektteams oder des erweiterten Projektteams sind? Sondern Wettbewerber oder wie auch immer. Die muss man natürlich auch moderieren und irgendwie mitnehmen. Das würde mir jetzt City 4 einfallen. Da wird das ja auch vom Rathaus aus, vom Mobilitätsreferat sozusagen im Rathaus

..Project Team or Consortia

..Shared Mobility Provide

..Consulting shared mobi

..Better involve shared m

..Project Team or Consort

..Experiment hubs failed i

..Citizens requesting com

..Citizens requesting communal o

gesteuert und die haben da ja auch ganz gute Erfahrungen gemacht, jedoch mehr mit denen mit den Lasten Fahrrädern als mit den E-Bikes tatsächlich. Dann gibt es noch City C. City C ist so ein bisschen schade. Denn City C macht nicht weiter mit den Mobility Hub Project. Das hat sich nicht gelohnt für die. Also gerade das Thema Carsharing ist einfach weit davon entfernt rentabel zu sein für die Anbieter. Ist halt eine Kleinstadt. Viele haben Autos. Und es gibt einfach keinen Markt aktuell dafür. Das heißt, die haben ja damit aufgehört. Die sind jetzt auch am Überlegen, Peer-to-Peer Modelle aufzubauen. Da seid ihr bei citizen mobility auch dran. Genau das Thema Peer-to-Peer, das interessiert uns nämlich auch. Und wir wollen dann nächstes Jahr auch auf jeden Fall einen Schwerpunkt drauf setzen. Aus der Erfahrung heraus, die wir bei den Mobility Hub Project Städten beobachtet haben, dass sich halt gewisse Angebote für Kleinstädte einfach nicht lohnen und dass hier P2P Modelle interessant sein können. Und die müssen natürlich auch irgendwie organisiert werden. Car Sharing Service Organization 3, die ja auch Partner sind im Konsortium, die haben eine Lösung. Also eine Plattform für Peer-to-Peer Carsharing, die sie auch in City 5 tatsächlich ausgerollt haben. Also City C wird, wie gesagt, die Mobility Hub Project leider einstellen. Carsharing hat sie nicht gelohnt. Auch mit den mit den E-Bikes gab es echt viele Probleme, vor allem was Vandalismus und Diebstahl und so angeht. Du wolltest gerade was sagen, oder?

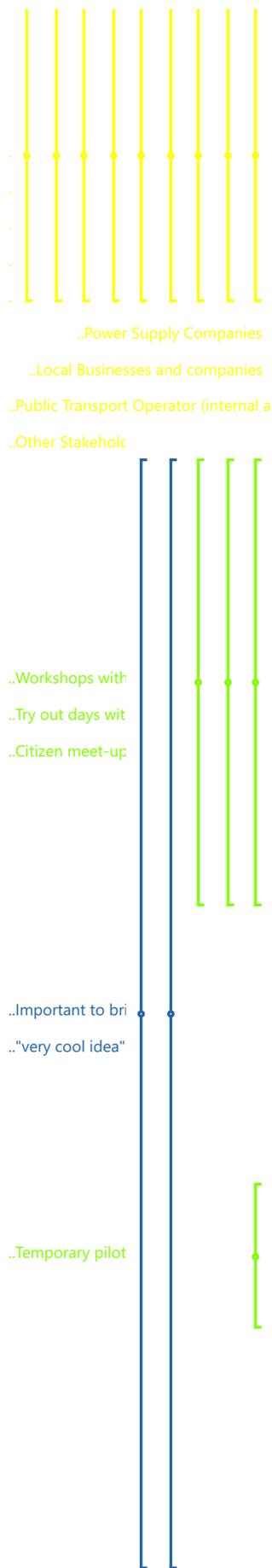
44 **Alexander Preis** Ich wollte nur die Zeit im Auge behalten. Wir hatten ja eigentlich 45 Minuten vereinbart. Wie sieht es bei dir bezüglich Anschlussterminen aus?

45 **Experte 7** Ich habe jetzt keinen Anschlusstermin. Ich muss auf jeden Fall noch was fertig machen. Aber wir können noch ein bisschen weiter reden.

46 **Alexander Preis** Das freut mich sehr. Ich würde vorschlagen ich gehe jetzt einfach mal kurz durch, was ich bisher an Highlights bezüglich Stakeholder Beteiligung rausgehört habe. Dann können wir uns auch gerne projektübergreifend tiefer anschauen: Wie wurde denn überhaupt mit den Stakeholdern zusammengearbeitet und was waren die Erfahrungen damit? Also aus der Perspektive der Planer der Mobility Hub Project aus den jeweiligen Städten.

47 **Experte 7** Okay, ja.

48 **Alexander Preis** Also was wir bisher angesprochen haben, ist Bürgerbeteiligung also als einen Stakeholder Bürger als einen anderen Shared Mobility Anbieter. Dann haben wir Hochschulen beziehungsweise Forschungseinrichtungen, dann politische Ordnungen Ebenen bzw. andere politische Akteure im Feld, Energieversorger und Ladeinfrastruktur Betreiber, dann lokale Unternehmen und zum Beispiel Gewerbeparks, Multiplikatoren wie zum Beispiel Politischer Multiplier P oder Project Consortium H, dann die lokalen Transport Anbieter und die Bahn und vielleicht noch auch noch Grundeigentümer, die zum Beispiel auch die Bahn sein könnte. Siehst du da einen Stakeholder den wir jetzt noch nicht angesprochen haben



bzw. der noch fehlt?

49

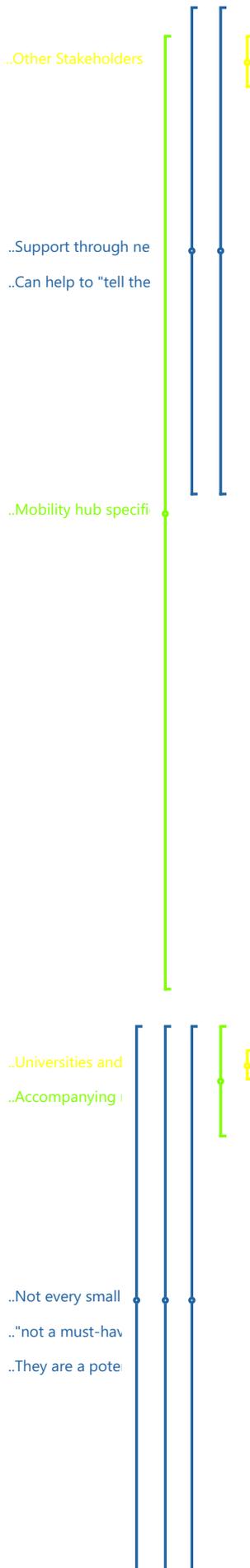
Experte 7 Ähm. Ich glaube, das passt. Ich meine, man könnte natürlich, das ganze Thema Delivery bzw. Logistik noch beleuchten. Also es steht zwar in so ein paar Dokumenten drin, dass es so Parcel Lockers irgendwie geben könnte oder solche Geschichten. Aber das spielt jetzt bei unserem Projekt keine große Rolle aber sonst könnte man solche Dinge natürlich noch mit aufnehmen. Und entsprechend dann natürlich auch KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste) noch aufnehmen.

50

Alexander Preis Vielleicht könntest du jetzt, im anbetracht der Zeit wahrscheinlich eher in Keywords, beschreiben, wie mit diesen Stakeholdern zusammengearbeitet worden ist.

51

Experte 7 Sofern ich das beantworten kann. Ja also auf jeden Fall City D als best-practice für den Stakeholder Bürger, wenn man so will. Die ja tatsächlich auch, die Standorte und die Ausstattung der Hubs zusammen mit Mitbürgern entwickelt haben, oder designed haben. In solchen Co-Creation Prozessen, also die sind wirklich dem Button-Up-Approach gefolgt. Da gibt es auch Dokumente, die man einsehen kann, wie die da vorgegangen sind. Die sind wirklich in die Viertel gegangen, haben dort Beteiligungsverfahren durchgeführt, haben die Leute mit dem Konzept vertraut gemacht von Mobilität Stationen haben die gefragt, was für Fahrzeuge sie sich wünschen und so weiter. Die haben auch Try-Out-Days gemacht. Das ist natürlich klasse. Du musst natürlich überhaupt erst mal die kritische Masse haben, damit du überhaupt so was machen kannst und die Stadtstruktur wahrscheinlich auch. Genau. Nichtsdestotrotz also gerade so das Thema Try-Out-Days, das haben viele gemacht, das haben auch andere Städte gemacht. Das hilft, um das Ganze überhaupt bekannt zu machen, diese ja für viele Leute dann doch neue Form von Mobilität oder Nutzungsverhalten zumindest oder Mobilitätsverhalten vorzuführen, um sozusagen auch die die Hürden zu nehmen, das mal auszuprobieren. Also das ist ein Ansatz. Letztlich sind die Bürger ja auch die Nutzer. Das hilft. Das hilft dann auch teilweise politische Entscheidungen, die damit einhergehen begründbar zu machen. Also am Ende geht es um die Umwidmung von Parkplätzen in der Regel, was ja erst mal niemand will. Und wenn man dann sofort quasi mit kommuniziert, hier wird ein attraktives Angebot gemacht und es können sich die Leute direkt auch mal anschauen. City 5 hatte da auch so ein Pop-Up-Hubs eine Zeit lang, die auch, glaube ich, transportierbar war. Also das war auch eine sehr coole Idee. Das war einfach wie so Ladefächen, die man einfach so schnell auf- und abbauen konnte. Genau. Also das eine ist denke ich mal einfach politisches Risikomanagement. Die Leute einfach zu sensibilisieren dafür okay hier findet eine Veränderung statt, hier wird Parkraum entnommen. Das heißt aber nicht, dass euch nur was genommen wird, euch wird auch was gegeben. Diese tollen neuen Angebote erklären auch. Wie funktionieren diese Angebote, was bringen diese Angebote. Und im besten Fall natürlich, wie in City D dann gemeinsam mit den Bürgern auch einfach Co-Creation voranzutreiben. Das sozusagen mal unsere Learnings bezüglich Bürgerbeteiligung, also auf die Schnelle.



52 **Alexander Preis** Klasse. Das war ein sehr guter Einblick. Vielleicht machen wir genauso weiter mit dem Stakeholder Multiplikatoren, wie zum Beispiel Project Consortium H oder Politischer Multiplier P.

53 **Experte 7** Ja, so ganz konkret jetzt in dem Projekt, Anfang des Projekts, war ich zwar leider noch nicht dabei und weiß daher nicht, wie intensiv die der Austausch da genau war. Also, wir haben ein Netzwerk erst mal, das heißt, wir können im Zweifel Kontakte herstellen zu anderen Projekten, wo es schon mal Erfahrungswerte gibt. Jetzt in unserem speziellen Fall, wir kennen uns aus mit den Themen, wir kennen uns aus mit Fördermitteln. Und wir können auch beraten zu diesen ganzen Dingen und die Städte bis zu einem gewissen Punkt auch unterstützen, sowohl inhaltlich als auch organisatorisch bzw. logistisch. Ja, und wir können auch dabei helfen, dadurch, dass wir so ein großes Netzwerk haben und auch so ein Branchen Netzwerk auch Erfolgsgeschichten zu erzählen, sage ich mal. Aber ich denke mal so das Thema Netzwerk ist eigentlich so das wichtigste.

54 **Alexander Preis** Und wie sieht da die Zusammenarbeit konkret aus? Habt ihr das meiste in Workshops erarbeitet oder welche Tools und Formate habt ihr genutzt?

55 **Experte 7** Ja richtig gemeinsame Workshops. Also das macht Car Sharing Service Organization 3 aktuell auch noch viel in Region 1. Auch das, was ich vorhin erzählt hatte mit diesem politischen Framework, das haben die im Rahmen von Workshops auch mit einem Car Sharing Service Organization 3 zusammen ausgearbeitet. Car Sharing Service Organization 3 ist halt auch einfach ein Netzwerk oder so Multiplikator der viel Expertise schon im Mobilitäts Bereich hat. Und die, die nehmen sozusagen dann die Stadt oder die Region einfach ein bisschen an der Hand. Die sind halt öfter einfach understaffed und haben in der Regel noch viele, viele andere Themen auf dem Schreibtisch. Und da kann man dann unterstützen mit Workshops, mit Expertise, mit Netzwerk.

56 **Alexander Preis** Also vielleicht könnten wir weitermachen mit Forschungseinrichtungen wie zum Beispiel Hochschulen etc.

57 **Experte 7** Die machen halt die Begleitforschung. Das Ganze setzt voraus, dass man natürlich einen Förderrahmen hat. Also die wenigsten Städte werden in der Lage sein glaube ich, eine Uni damit zu beauftragen, einfach so ein Projekt wissenschaftlich zu validieren. Also ich glaube, die Stadt München hat jetzt neulich das E-Scooter Sharing validieren lassen von der University BU, was glaube ich auch wichtig war und zu einem spannenden Ergebnis gekommen ist. Aber nicht jede Kleinstadt kann es machen. Es ist natürlich trotzdem interessant, also wirklich Daten basiert, Methoden basiert, Standorte zu identifizieren, Nutzergruppen zu identifizieren und dann zu evaluieren und zu validieren. Das ist letztendlich das, was ja auch gemacht wird im Rahmen der Begleitforschung, z.B. bei Mobility Hub Project. Was noch erforscht wurde, ist das ganze Thema Verhaltens Veränderung. Also unter welchen Bedingungen sind die Leute überhaupt bereit, diese alternativen Angebote zu nutzen? Und wie kann man letztendlich dieses

..Not every small city has

.."not a must-have, but c

..They are a potential targ



Potenzial auch heben. Durch, wir nennen es, Interventionen, also sei es jetzt Marketing, sei es Nudging, solche Sachen. Können natürlich auch irgendwelche UX Sachen sein, dass z.B. eine App in gewisser Weise gestaltet werden sollte. Genau. Wer jetzt für mich kein must-have, sage ich mal, ist aber natürlich wertvoll. Wie gesagt, wenn man das wissenschaftlich begleiten lassen kann. Auf der anderen Seite gilt natürlich für die Unis das gleiche wie für die für die Unternehmen, sie sind natürlich auch potenzielle Nutzergruppen. Unter dem Aspekt lohnt sich ein Austausch natürlich auch. Also gerade z.B. unsere Büros sind ja auch immer noch in City 9 und das ist ja auch eigentlich auch ein total guter und gutes Experimentierfeld auf diesem Campus, der ja wirklich mittlerweile groß ist. Bist du manchmal dort in der Straße?

58 **Alexander Preis** Ja, sehr selten, aber früher öfter.

59 **Experte 7** Aber du kennst das ja. Also wir sind halt noch mal ein Gebäude hintendran und das ist halt schon so ein bisschen nervig weit weg von der U-Bahn und der Campus wächst ja. es kommen immer neue Unternehmen dazu. Und das meiste davon ist die TU. Und dass es da kein Angebot gibt, dass verstehe ich nicht. Da könnte man so viele Sachen ausprobieren. Es gibt diese eine Public Transport Provider M Rad Station, die so hinter einem Busch versteckt ist. Naja.

60 **Alexander Preis** Ich würde sagen der City 9 Business Campus ist da auch ähnlich. Der wo die OEM Firma 1 Forschung angesiedelt ist etc. Da zu den Öffis zu kommen, ist auch ein ewig weiter und unangenehmer Weg.

61 **Experte 7** Ja. Genau da auch.

62 **Alexander Preis** Jetzt sind wir ein bisschen abgedriftet, aber trotzdem natürlich ein interessantes Thema. Vielleicht können wir noch einmal auf die Shared Mobility Anbieter eingehen. Shared Mobility in Bezug auf das ganze Spektrum, also von E-Lastenräder bis zum Auto. Wie würdest du sagen wurden sie eingebunden in den Planungsprozess oder den Roll-out von Mobility Hubs und was waren die Erfahrungen damit?

..Shared Mobility Provide



..Mobility hub specific pr

..Consulting shared mobi

63 **Experte 7** Also, sie wurden teilweise wie gesagt als Teil des Konsortiums eingebunden. Das heißt sie sind wiederum dann Teil des Projektteams. In anderen Fällen wurden sie über klassische Ausschreibungsverfahren eingebunden. Zumindest wurde das Angebot natürlich im Rahmen von Ausschreibungen gemacht, dass sie sich beteiligen können. Das ist halt von Fall zu Fall anders. Also jede Stadt hat ja ihre eigenen Konzessionen und ihre eigene Deckelung was die Anzahl von Fahrzeugen von einer bestimmten Art in der Stadt angeht. Da gibt es auch Dokumente bei uns über wie können diese Permits gestaltet werden und die Service Level Agreements, und so weiter. Genau. Also, ganz unreguliert ist es, glaube ich, in keiner Stadt mehr. Also ich glaube, jeder Mobilitäts Anbieter hat mittlerweile zumindest ein Standard Service Level Agreement mit der Stadt. Ich glaube, das ist so das Minimum. Das man da gewisse Rahmenbedingungen festhält, ob sie jetzt Teile der Hubs sind oder nicht, oder das sie es zumindest

..Mobility hub specific project

..Consulting shared mobility ;



..Mobility hub specific project

..Consulting shared mobility

mitnutzen können oder wie auch immer. Oder andersherum, dass die Fahrzeuge, die Hubs nicht beeinträchtigen dürfen etc. Das ist wahrscheinlich die Form mit der geringsten Integration und am anderen Ende des Spektrums wäre halt Teil des Hubs also als gemeinsames Projektteam. Also Mobility Hub Project ist jetzt ein spezieller Fall, weil, wie gesagt, das ist ein Projekt, das ist ein Konsortium. Ich weiß nicht, wie es in anderen Städten ist, aber da ist man dann wirklich so eine Art Task Force. Also ein enger Austausch zwischen allen Beteiligten, die im Rahmen von so einem Hub organisiert sind. Also im Fall von Mobility Hub Provider oder von App von Public Transport Provider M oder so, geht es ja auch in die Richtung, dass man halt eben auch in der MaaS App auffindbar ist und die Fahrzeuge über die App buchen kann. Also das ist wahrscheinlich dann so der höchste Grad der Integration. Eine Art Task Force und dann auch die digitale Integration über einen MaaS Ansatz, würde ich sagen.

64 **Alexander Preis** Ich würde jetzt mal vorschlagen das Prozedere bezüglich der anderen Stakeholder ein wenig abzukürzen, um nicht deinen ganzen Vormittag zu beanspruchen. Wir haben ja im Endeffekt noch die Stakeholder Energieversorger, Ladeinfrastruktur Betreiber, Gewerbe Parks und lokale Unternehmen. Und dann haben wir noch Bahn, Grundeigentümer und politische Ordnungs Ebenen. Wenn wir jetzt mal nicht an Workshops, Meetings, Taskforce oder so denken, sondern versuchen, mal ein bisschen methodisch und Format technisch out-of-the-box nachzudenken. Gibt es da irgendwelche Stakeholder, wo du sagst ja, die könnte man auch noch auf eine andere Art und Weise effektiv einbinden, anstatt sie sozusagen nur in Meetings zu integrieren.

65 **Experte 7** Im Falle von Business Parks wäre es ja wirklich so, dass ist ja fast ein eigenes Geschäftsmodell letztendlich. Da geht es dann ja nicht nur um Business Parks, sondern auch Wohnbaugesellschaften und generell Immobilien. Ich meine, dass sieht man ja auch immer stärker, dass gerade so Neubauprojekte dann auch mit oder an Mobilität Station denken. Da es einfach ein komplett anderes Angebot ist an Arbeiten, an Wohnen, an Mobilität. Also viel holistischer das Angebot als es jetzt meistens ist. Also da würde ich sagen, dass ist auch einfach nochmal eine komplett neue und wahrscheinlich intensivere Art der Zusammenarbeit. Da braucht man auch Meetings und Workshops bestimmt. Aber da geht es darum, wirklich eigene Betriebs Modelle auch einfach zu ausprobieren. Auch in Pilotprojekten zum Beispiel. Ich meine, dass mit Stadt D ist ja vielleicht ein ganz gutes Beispiel. Also klar es geht vor allem natürlich um um die Reduktion von Autoverkehr, Einsparung von CO2 Emissionen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Städten. Aber wir wollen auch A) daran denken, wo der Verkehr überhaupt herkommt, der ist in aller Regel Pendelverkehr und da an die Ursachen gehen und dann halt schon mal in die Business Parks reinschauen und auch da dann Angebote schaffen. Und die Mobilität auf solchen Campus dann auch zu verbessern oder die Anbindung von solchen Campus zu verbessern. Genau. Ja, ich denke, also Pilotprojekte wenn du da in Richtung Formate und Methoden denkst.

..Potential for finding syn

..Temporary pilot projects

..Conversations with loca

..2nd citizens

66 **Alexander Preis** Dann gehen wir nun zur letzten thematischen Frage

..2nd citizens
..3rd local businesses / lo
..1st public transport pro'

über. Wir haben uns bisher viele Stakeholder angeschaut. Was würdest du sagen wären denn die Top drei, die man auf jeden Fall einbinden bzw. partizipieren lassen sollte? Also natürlich ist die Gewichtung wahrscheinlich von Szenario zu Szenario unterschiedlich. Aber jetzt mal generell gesprochen aus der Perspektive von Planern die den Auftrag haben Mobilitätspunkte in einer Stadt zu planen und auszurollen.

67 **Experte 7** ÖPNV. Also ich bin in dem Szenario nun die Politik, richtig? Also quasi die Lokalpolitik.

68 **Alexander Preis** Ja. Das ist ja teilweise auch so dass der ÖPNV dann Hauptakteur ist. Also dann wäre dann sozusagen, wenn man der ÖPNV wäre, dann die Lokalpolitik wahrscheinlich das Gegenstück dazu, oder?

69 **Experte 7** Ja, in gewisser Weise schon. Ja, genau. Wenn wir jetzt vom Beispiel München aus gehen dann wäre Ich die Stadt. Also Public Transport Provider M ist in gewisser Weise auch mit der Stadt verbunden. Aber ich würde sagen, ÖPNV ist Stakeholder 1. Das Ziel sollte halt Integration und Verbesserung des ÖPNV sein. Also Bürger auf jeden Fall, Ich glaube auf Platz 2. Einfach aus dem Grund, also wie gesagt, es geht vor allem um Umwidmung von öffentlichen Raum und vor allem von Parkraum. Und ich glaube, das Ganze muss man schon moderieren, das muss man gut moderieren. Das heißt, ich glaube, Ich würde die Bürger auf Platz zwei setzen. Es wird schwer. Hm. Also ich schwanke zwischen den Shared Mobility Anbieter und bin mir aber nicht sicher, ob ich mittlerweile sogar zu Unternehmern, also Business Campus, lokale Unternehmern und soweit tendieren würde. Also auf drei nehmen müsste. Weil wenn man dort beweisen kann, dass man gute Angebote machen kann, dass man gute Netzwerke bereitstellen kann, dann kommen die Anbieter so oder so. Ich glaube, das Problem aktuell liegt eher darin, zumindest in Städten wie München wo man bereits zu viele Anbieter hat, die um die gleichen Dinge konkurrieren, und an anderen Stellen haben wir gar kein Angebot. Das heißt, ich werde vielleicht sogar dazu tendieren zu sagen nehme lieber noch mal die Business Parks und die großen Unternehmen, die Immobiliengesellschaften oder so mit rein und versucht da Konzepte zu entwickeln, die funktionieren. Und dann findest du eh jemanden, der das macht, ob das jetzt ein Shared Mobility Provider V oder ein Shared Mobility Provider T oder ein Mobility Sharing Anbieter B ist. Würde Ich jetzt mal behaupten.

70 **Alexander Preis** Klingt für mich nach einer logischen Schlussfolgerung. Super. Dann wärs das bezüglich Interviewfragen. Und vielen, vielen Dank für das du dir noch mehr Zeit als eigentlich geplant war genommen hast.

71 **Experte 7** Ja, gerne. Hat Spaß gemacht. Dann wünsche Ich dir noch viel Erfolg mit der Arbeit. Und melde dich gerne im Nachgang.

72 **Alexander Preis** Na klar, mache Ich gerne!

1 **D.7: Interview with Expert 8 representing Project Consortium I**

2 **Alexander Preis** Hallo, Herr Experte 8. Nett, Sie kennenzulernen.

3 **Experte 8** Hallo, Herr Preis. Guten Tag.

4 **Alexander Preis** Guten Tag. Wie geht es Ihnen?

5 **Experte 8** Gut. Ich habe mich jetzt hier einfach in die erste Reihe gedrückt. Ich habe gar nicht gesagt, dass meine Kollegin, Frau B., Ihre Anfrage an mich weitergeleitet hat. Sorry dafür. Aber genau. Wir hatten beide gemeinsam an dem Project Consortium I Projekt gearbeitet. Deswegen hat Sie mich gebeten.

6 **Alexander Preis** Das passt mir voll und ganz. Und danke dass Sie sich für mich Zeit nehmen.

7 **Experte 8** Okay. Gerne!

8 **Alexander Preis** Dann würde Ich direkt mal vorschlagen, mal kurz zur Struktur, dass ich erst ein bisschen was darüber erzähle, wer Ich überhaupt bin, wieso die Unternehmertum mit Mobilitätspunkten involviert war im citizen mobility Projekt und was ich in meiner Masterarbeit mache. Und danach können wir dann mit Ihnen einsteigen und dem Project Consortium I Projekt. Würde das Ihnen so passen?

9 **Experte 8** Ja. Sehr gerne.

10 **Alexander Preis** Klasse. Wenn es in Ordnung ist für Sie würde ich das Ganze aufzeichnen. Passt ihnen das?

11 **Experte 8** Ja, passt.

12 **Alexander Preis** Klasse.

13 **Experte 8** Ich wünsche Ihnen, dass es funktioniert. Ich hatte letzte Woche ein Experteninterview aufgenommen und leider hatte die Aufnahme nur meine Stimme mitgeschnitten und nicht die von der Expertein, die ich interviewt hatte.

14 **Alexander Preis** Das ist dann immer sehr schade, deshalb habe Ich auch immer ein Backup noch am laufen. Also im Endeffekt nehme ich es auf dem Handy auf und auf dem Laptop.

15 **Experte 8** Ah ja das ist klug. Ich habe jetzt meinen Kopfhörer, deswegen kann ich das Handy nicht benutzen. Aber wenn man natürlich einfach die Lautsprecher an hat geht das natürlich. Na ja, gut, anderes Thema.

16 **Alexander Preis** Ja, aber die Probleme kenne ich, daher gehe Ich lieber auf nur mal sicher. Also zu meinem Hintergrund. Ich hatte ja schon in der E-Mail geschrieben, dass ich aktuell Werkstudent beim Digital Hub Mobility bin. Die UnternehmertUM ist im Endeffekt ein

Innovationszentrum und Zentrum für StartKEP Provider, einer der größten Europas. Und kommt ursprünglich aus der TUM, wurde da auch gegründet, und ist nun ein eigenes Unternehmen, die natürlich aber sehr eng mit der TUM zusammenarbeiten. Und in der Unternehmertum gibt es das Team Digital Hub Mobility und da arbeiten wir natürlich dann, wie der Name schon sagt, an Mobilitäts Themen, die zukunftsweisend sind. Dort haben wir ein Format, das nennt sich Citizen Mobility und dort arbeiten wir immer mit einer Stadt zusammen, hier mit der Landeshauptstadt City G, mit Unternehmen, und mit StartKEP Provider. Und wir binden bei jedem unserer Projekte auch Bürger mit ein. Und dieses Mal haben wir ein Projekt gehabt, in dem wir uns sechs Monate beschäftigt haben mit Mobilitätspunkten und haben es am Anfang "Was ist ein Mobilitätspunkt?" genannt, und dann ist der Name auch steckengeblieben, weil wir gemerkt haben, dass viele Bürger auch gar nicht wissen, was wirklich ein Mobilitätspunkt ist und dass diese Aufmerksamkeit dafür noch gar nicht in der Gesellschaft angekommen ist und dass natürlich Nutzen etc. auch beeinflusst. Und da haben wir zusammengearbeitet mit der, wie gesagt, Landeshauptstadt City G, mit den Stadtwerken, iABG, und mit OEM B1. Und als StartKEP Provider hatten wir Avocargo und Plan4Better mit dabei. Und wir haben uns halt für das Thema entschieden, weil, wie Sie ja wahrscheinlich schon wissen, City G 200 Mobilitätspunkte umsetzen möchte und wird bis 2026. Und dementsprechend haben wir da den Hebel gesehen, dass wir direkt mit der Landeshauptstadt da etwas bewirken können. Und dementsprechend kam dann auch der Übergang zu meiner Masterarbeit, weil ich das Thema sehr inspirierend fand. Und in meiner Masterarbeit arbeite ich an der Stakeholder Beteiligung im Kontext von Mobilitätspunkten und schaue mir dort Erfahrungswerte an, speziell bezüglich Instrumenten und Formaten die für eine bürgernahe und Akteurs orientierte Planung von Mobilitätspunkten eingesetzt werden können. Also der Working Title ist: "How stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs." Da arbeite ich dann auch mit existierenden Dokumenten und Projektbeschreibungen, zum Beispiel mit dem Utility Hub Project Blueprint von Project Consortium H, also versuche mich auf die ganze Literatur zu beziehen und als Hauptbestandteil qualitative Experteninterviews zu führen. Mit dem Ziel daraus dann Co-Innovations Tools zu identifizieren, mehr über die Vorteile und Nachteile von dem Einsetzen dieser und dem Beteiligen und der Integration von verschiedenen Stakeholdern wie zum Beispiel Bürgern, Shared Mobility Provider, Verkehrsbetriebe etc. zu erfahren. Und im Endeffekt so zu beschreiben, sodass hoffentlich die Stadt City G und andere Planer von Mobilitätspunkten in Zukunft dieses Wissen nutzen können. Gibt es da direkt schon Fragen zu?

17 **Experte 8** Nee, erst mal nicht. Spannendes und wichtiges Thema. Ich bin mal gespannt, ob ich neben den ganzen Literatur und Blue Prints und so noch was frisches beitragen kann. Aber ja, genau das sehen wir ja gleich. Die Publikationen von uns haben Sie wahrscheinlich schon gelesen oder die Abschluss Broschüre zu Project Consortium I?

18 **Alexander Preis** Genau die habe ich gelesen. In den Experteninterviews geht es mir jedoch nicht unbedingt nur darum, wer

hat jetzt was komplett neues genutzt an Formaten etc. zur Stakeholderbeteiligung, sondern wie die Erfahrungen mit den jeweiligen Tools/Formaten, bzw. die Erfahrungen mit der Zusammenarbeit mit den Stakeholdern waren. Mit dem Ziel einen Einblick zu den Vorteilen und Nachteilen und vielleicht existierenden Hürden zu bekommen, die man dann im Vorhinein ja auch vielleicht schon abbauen könnte.

19 **Experte 8** Eventuell noch eine kurze Frage. Mit wem haben Sie sonst noch aus dem Project Consortium I Kontext gesprochen?

20 **Alexander Preis** Im citizen mobility Projekt haben wir mit der OEM B1 Group geredet bzw. zusammengearbeitet, aber da war keiner dabei der aktiv involviert war. Also hatten wir nur Informationen aus zweiter Hand. Und dementsprechend sind Sie von Project Consortium I der erste mit dem ich rede, bzw. meine Primärquelle.

21 **Experte 8** Okay. Und planen Sie noch mit jemanden sonst von Project Consortium I zu sprechen?

22 **Alexander Preis** Meine letzte Frage, normalerweise im Interview ist es wer noch ein interessanter Gesprächspartner sein könnte.

23 **Experte 8** Okay. Dann machen wir das gerne am Ende.

24 **Alexander Preis** Dann können wir gerne damit anfangen, dass Sie mir ein etwas über Ihre Rolle und ihre Rolle bei der Planung oder dem Rollout von Mobilitäts Punkten bei Project Consortium I erzählen könnten.

25 **Experte 8** Genau, also das Projekt Project Consortium I war jetzt bei uns beim Forschungseinrichtung D von 2016 bis 2020 das erste und bis jetzt auch einzige Projekt, was sich wirklich ganz fokussiert mit diesem Thema Mobilität Stationen auseinandergesetzt hat. Und wir als wissenschaftliches Institut, wir waren in diesem Forschungskonsortium, das ja unter anderem auch die städtischen Partner inkludiert, die dann am Ende ja ganz konkret das Ganze im städtischen Raum unterbringen müssen. Da haben wir sozusagen eine Wirkung und Prozess Analyse durchgeführt und haben vor allem geschaut eben wie arbeitet Verwaltung intern zusammen, welche Hürden gibt es ganz konkret eben bei der Installation von diesen ganzen neuen technischen, noch nie dagewesenen Dingen. Noch nie dagewesen, vor allem aus Sicht der Kommune, weil da vor allen Dingen dann die großen Fragezeichen immer sind. Und haben dann daneben auch noch in den Quartieren selbst, in City H und in City G in den einzelnen Modell Quartieren, ich glaube vier waren es ja hier in City G, drei oder vier, auch noch mal Fokusgruppen Diskussionen durchgeführt. Dort haben wir quasi jetzt weniger als Beteiligungs Format, sondern eher als wissenschaftliches Format noch mehr verstehen wollen, wie Mobilität eigentlich stattfindet in den Quartieren und ob es überhaupt diese ganzen Angebote braucht. Und insbesondere halt eben dann genau noch mal auch den Blick geweitet, aus dieser sag ich mal Carsharing Technik Bubble, die eher dann so Menschen wie uns dann anspricht: Irgendwie so Mitte 30 und



..Participation can broaden the vi

..Citizens

..On-site information

..A smart approach

..A smart approach

..a smart approach

..Temporary pilot pro

..Counteracting the partic

..Counteracting t

..Counteracting t

..Direct mail local

..Field survey inte

technikaffin und ohne Probleme hole Ich mir hier irgendwie jetzt mit meiner App irgendwie was. Und wir sind dann quasi ganz konkret auch auf andere Zielgruppen zugegangen, eben Familien, Senioren, Menschen mit niedrigem Einkommen, die sich dann einfach mal so eine Art Carsharing OEM B1 für 0,30 € pro Minute auch einfach nicht leisten können. Und ich denke, um dann auch sozusagen den Link zwischen wissenschaftlichem Anspruch und Beteiligung zu ziehen, auch da ein ganz zentraler Punkt, wenn man über so Beteiligungs Formate spricht und über dieses ganze Thema, dass man da wirklich einen sehr offenen Blick für hat, welche Zielgruppen man da abholen muss und abholen sollte. Und Project Consortium I ist ja auch mit dem Gedanken gestartet, dass man auch nicht einfach nur Carsharing in die Stadt bringt, sondern mit den Mobilitäts Stationen auch eine Aufwertung des öffentlichen Raums im Sinne von nicht Aufwertung gleich Gentrifizierung, sondern im Sinne von Aufwertung für die Bürger*innen, für die Anwohnenden vor Ort schafft. Und das ist zumindest am Z1 Platz ein Stück weit ganz gut gelungen. Und genau da vielleicht ganz konkret an der Stelle: Die Kollegen von Enviromental and Social Organisation 1 sollten Sie da auch auf jeden Fall auch noch mal befragen, weil die haben diese ganze Bürger Partizipation gemacht. Enviromental and Social Organisation 1 mit Public Participation Service Provider 1. Wobei Public Participation Service Provider 1, da müsste man mal gucken, vielleicht kann erst mal Enviromental and Social Organisation 1 nochmal ansprechen. Und genau, das fand ich auch einen ganz klugen Ansatz, weil sie halt einfach sehr viel auch in den Straßen selber gemacht haben. Also das eben nicht nur irgendwie eine online Veranstaltungen gemacht und das irgendwie in Internet verbreitet, sondern halt eben auch wirklich physisch im Ort sozusagen präsent gewesen sind, sodass Leute aus Versehen sozusagen davon mitbekommen, dass hier was läuft. Weil meistens ist es ja immer so bei diesen ganzen Maßnahmen, dass die Leute, die kriegen erst davon was mit, wenn quasi der Bagger rollt oder wenn die Parkplätze abgeschafft werden. Und dann ist es aber schon zu spät, um sozusagen was zu sagen. Und dann führt das zu Frust und vor allen Dingen für entweder eine Verstetigung von dem temporären Projekt ein schlechtes Omen oder eben auch für folgende Projekte ein schlechtes Omen, wenn man da nicht quasi adäquat auch irgendwie im Raum aktiv ist. Und ich meine, gerade dieser Ansatz von temporären Maßnahmen ist natürlich irgendwie das, was wir jetzt auch abgesehen von Mobilitäts Stationen jetzt bei uns durchführen. Bei uns ist gerade das Thema Kiez Blocks oder Super Blocks halt auch ein ganz zentrales Thema und als sinnvolles und wichtiges Element zu sehen. Und auch dort eben dieses Beteiligungs Paradoxon am Anfang des Projektes ist ganz viel Mitspracherecht möglich und ganz wenig Interesse. Und dann sinkt die Mitsprachemöglichkeiten, weil immer mehr feststeht und das Interesse ist dann aber am Ende besonders hoch. Und um das eben so ein bisschen zu durchbrechen liefern dann diese Veranstaltungen am Z1 Platz. Es gab Postwurfsendungen, es gab auch aufsuchende Befragungen, dass die Kolleginnen und Kollegen da einfach mal durchs Quartier gelaufen sind und an der Tür geklingelt haben und mal einfach so relativ per Zufall die Leute rausgesucht haben. Das könnten die von Enviromental and Social Organisation 1 da wahrscheinlich nochmal wesentlich besser ausführen. Aber genau das sozusagen so vielleicht als

Einsortierung vom Projekt und wir eben als wissenschaftliche Brille von außen einmal so die Verwaltung Prozesse versucht so ein bisschen zu verstehen noch mit einer quantitativen Abfrage und unser Citizen Involvement war halt so ein Zwitter zwischen Mobilitäts Forschung durch Fokusgruppen, aber die Antworten waren natürlich auch spannend für die Bürgerbeteiligung und für die Feinjustierung sozusagen der der Mobilitäts Station dann auch im Nachhinein.

..Project Team or Consortia

26 **Alexander Preis** Also ich schreibe gerade mal ein bisschen mit. Denn die Art wie Ich die Interviews normalerweise führe ist, dass ich erst mal frage, welche Stakeholder involviert sind, bzw. involviert waren. Da Ich bei Ihnen die Projekt Dokumentation ja schon vorliegen hab, konnte ich das natürlich da nachlesen. Ich würde Ihnen dies aber gerne noch mal zurückspielen. Und dann könnten Sie mir vielleicht sagen, ob ich da jemanden vergessen habe, oder jemanden anderen erwähnen sollte. Also auf der einen Seite haben wir die Bürger*innen, die hatten sie ja gerade schon erwähnt. Dann hatten wir Shared Mobility Provider wie Shared Mobility Provider S, dann Verkehrsbetriebe wie Public Transport Provider und die Verkehrsbetrieb 2, dann sehe ich die Städte bzw. Verwaltung haben sie ja gerade genannt, wie zum Beispiel Landeshauptstadt City G und dann natürlich auch Forschungseinrichtungen wie Forschungseinrichtung D, Uni City D1 oder die Uni City G und Logistik Provider, hier speziell KEP Provider.

27 **Experte 8** Ja, genau das sind die.

28 **Alexander Preis** Genau. Dann haben wir ja noch Firmen mit dabei, wie jetzt zum Beispiel die OEM B1 Group oder Technology Company S. Auf welche Art und Weise wurden die in dem Projekt involviert?

..Cooperation with technology pa

29 **Experte 8** Ähm, ja genau Shared Mobility Provider S hatte ich jetzt auch mit OEM B1 verknüpft. Also OEM B1 und Technology Company S waren die beiden Technology Partner, die sozusagen da ihre Technik unterbringen wollten. Technology Company S hat diese Park Sensorik Sensoren an die Mobilität Station gebracht, in City H und in City G. Und OEM B1 hat so ein bisschen die Fahrzeugtechnik Seite bespielt. Also Idee war es eigentlich ein autonomes Fahrzeug durch City G zu schicken im Projekt, also in der Projektlaufzeit und am Ende ist es dann aber so ein bisschen zu so einer kleiner Version geworden. Ich glaube, das Auto fuhr am Ende nur in irgendeinem Parkhaus bei OEM B1 in City G. Aber genau, ich glaube, was tatsächlich zum Fliegen kam, in Kooperation mit Shared Mobility Provider S, dass diese Park Sensorik in die Fahrzeuge hineinwirken konnte und man als Nutzer dann eben irgendwie sehen konnte, welche Mobilitäts Station ist frei. Man hat dann das sogar so das programmiert dass die Software vom Auto dann erkennen konnte, dass man gerade sich im Parksuchverkehr befinden muss, weil man halt irgendwie langsam immer wieder durch dieselbe Straße fährt. Und dann, wenn es quasi Parksuchverkehr erkannt hat, hätte er dann gesagt: Übrigens hier in Fußläufiger Nähe ist quasi ein Parkplatz frei bei der Mobilität Station. Das waren so quasi die sehr technisch fokussierten Aufgaben von den beiden Partnern.

30 **Experte 8** Und genau OEM B1 war halt auch Konsortium Führer. Das

kann man vielleicht auch noch sagen. Die haben sozusagen auch das ganze Projekt mit initiiert.

31 **Alexander Preis** Okay, dann würde ich vielleicht jetzt, da wir die Stakeholder Map jetzt mal aufgezeichnet haben für Project Consortium I würde ich gerne ein bisschen mehr über die Phasen erfahren, in denen die verschiedenen Stakeholder involviert waren oder wie die Zusammenarbeit oder Beteiligung dieser Stakeholder funktioniert hat. Und ich würde einfach vorschlagen, dass wir vielleicht einfach nur kurz, ungefähr fünf Minuten pro Stakeholder mal einmal reingehen und sie dann vielleicht kurz erzählen können, wie mit den Stakeholdern zusammengearbeitet worden ist im Projekt oder wie die verschiedenen Stakeholder miteinander gearbeitet haben und welche Formate dafür genutzt worden sind oder welche Tools.

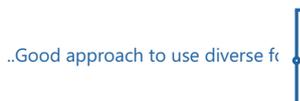
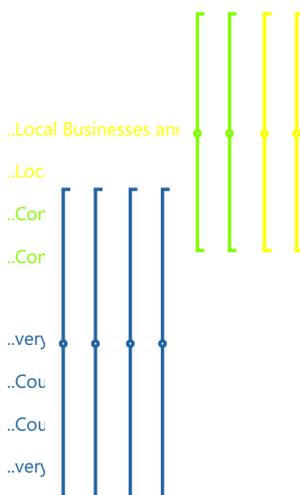
32 **Experte 8** Es ist jetzt schon eine Weile her, aber genau ich versuche mein Bestes.

33 **Alexander Preis** Genau, natürlich nur zu ihrem Wissen. Und die Dokumentation habe ich ja auch noch dazu. Und zwar würde Ich einfach mal vorschlagen dass wir bei Bürgerbeteiligung anfangen, denn da hatten Sie ja schon ein paar Dinge zu erwähnt. Da habe Ich mir zum Beispiel notiert: Vor Ort Events, Postwurfsendungen vor Ort, Befragungen oder Interviews, und Fokusgruppen. Fällt Ihnen da noch irgendwas ein, was gemacht worden ist, um Bürger*innen mit zu involvieren bzw. wie Bürger*innen beteiligt worden sind?

34 **Experte 8** Es waren tatsächlich einfach, ich glaube es waren diese. Diese Geschichten am Z1 Platz. Es gab dann halt die Sachen im Quartier. Das steht aber auch alles sonst nochmal in der in der Broschüre. Also genau und diese Aktionswochen. Und dann gab es halt auch Stakeholder in dem Quartier , da hatte dann glaube ich Enviromental and Social Organisation 1 oder Public Participation Service Provider 1, den Auftrag bekommen die dann auch direkt noch mal anzusprechen. Also eine Bibliothek und irgendein Einzelhandels Vertreter und Stakeholder in diese Richtung. Also quasi neben "nur" Anwohnenden auch noch lokales Gewerbe und lokale Multiplikatoren. Das lief auf alle Fälle auch noch. Genau. Ja, ich glaube, das war noch mal ganz relevant auf jeden Fall. Halt einfach Leute, die eben im Quartier halt einfach auch etwas mehr zu sagen haben, sozusagen. Also auch da wo man sagen kann, da kommen die Leute vorbei oder das sind alteingesessene Betriebe. Oder vielleicht auch Betriebe, die unter Umständen nicht so positiv auf dieses Projekt reagieren, da ist es wichtig dass man die frühzeitig abholt. Genau.

35 **Alexander Preis** Sie hatten ja schon gemeint, dass vielleicht Enviromental and Social Organisation 1 da einen besseren Einblick bieten kann. Aber vielleicht hatten Sie auch einen Einblick, was die Hürden waren, oder was Vorteile und Nachteile der Bürgerbeteiligung in diesen Formaten waren.

36 **Experte 8** Also, ich meine, alles hat so seine Vor- und Nachteile. Alles hat so seine Limitierungen. Z.b. Ein online Gespräch holt dann eher so





technikaffine ab. Eine Beteiligungs Veranstaltung am Feierabend holt dann eher die Senioren oder die Engagierten. Bei Haustür Gesprächen kriegt man immer nur eine kleine Auswahl. Der Vorteil war aber eben, dass es in der Kombination gemacht worden ist bei Project Consortium I. Und ich glaube, das war wirklich ein richtig guter Ansatz. Einfach in dieser Bandbreite diese Formate zu nutzen und das ist, denke ich definitiv, ein gutes Learning. Und genau also die Vor- und Nachteile, die sind ja im Grunde genommen dann immer bekannt. Also dass man halt eine limitierte Zielgruppe halt irgendwie nur erreicht bei einzelnen Formaten und man das dann aber wiederum ausgleichen kann, wenn man dann halt eben ein anderes Format nutzt. Genau. Und was mir wirklich als positiv in Erinnerung geblieben ist, ist halt diese Aktion, da am Z1platz. Wirklich vor Ort aktiv zu sein und dann kommen die Leute halt vorbei und sehen halt einfach, dass da irgendwie was ist. Da passiert irgendwas. Das ist nicht irgendwo ein A4 Blatt, wo ich vorbei laufe oder halt nicht der Fall dass Ich wenn ich nicht bei nebenan.de bin oder bei irgendwelchen anderen Nachbarschaft Portalen dass ich dann davon nichts mitbekomme. Und wenn ich vor allen Dingen auch irgendwie andere Sorgen habe, dann holen mich so Standart Formate halt einfach nicht ab. Aber das wäre natürlich genau so ein Punkt. So etwas ähnliches sehen wir jetzt auch gerade in City A bei diesem Thema Super Blocks. Die City Aer wollen das auch umsetzen, so Quartiere verkehrsberuhigten, aufwerten und attraktiver für die Nachbarschaft und für Begegnung machen, Klima resilienter etc. Und da ist ein ganz schönes Format, dass eine türkischsprachige Kollegin quasi einfach durchs Quartier läuft und die Menschen, die halt eben im öffentlichen Raum an ganz wenigen Orten zusammenkommen, direkt auch mal befragt. Weil die haben vielleicht irgendwie mitbekommen, dass da in City A da irgendwie was läuft, aber die fühlen sich davon nicht angesprochen, weil dann irgendwelche bunten Flyer auf Deutsch dann halt verteilt werden und die aber trotzdem eine relevante Meinung haben. Und vor allen Dingen das Interessante war dann an der Stelle. Ich bin jetzt ein bisschen weg vom Project Consortium I Projekt, aber ich finde, es ist trotzdem gerade für dieses Thema Involvement echt relevant. Ja, dass viele auch gar nicht so auto affin sind, wie man meint. Also das waren dann vor allen Dingen halt eben auch die Frauen mit ihren Kindern, die dann irgendwo draußen im Park saßen und für die ist es dann halt einfach natürlich auch öffentlicher Treffpunkt und erweiterter Wohnraum einfach. Und das ist so eine total relevante Gruppe, die man halt eben vor allen Dingen so durch aufsuchende Befragung richtig gut kriegt. Und das war ja eben auch in Project Consortium I in anderem Maße ja auch der Fall, dass man eben dann einfach mal so per Zufall die Leute dann nochmal angesprochen hat. Genau. Also Vorteil von sozusagen so klassischen Formaten sind natürlich die Steuerbarkeit, was die Inhalte angeht und die einfache Organisation. Und in Ergänzung dazu dann aufsuchende oder physische vor Ort Formate. Da ist dann der Vorteil dass man einfach eine breitere Zufallsauswahl irgendwie bekommt. Und das zusammengebracht bietet eine ganz gute Übersicht auf qualitativer Ebene. Stimmt, genau das lief auch noch. Die Stadt City G hatte dann auch noch eine Befragung laufen. Eine Haushaltsbefragung, eine repräsentative, wo auch Fragen zu Mobilität Station dann reinkam. Da kann man vielleicht auch noch mal nachgucken. Genau das ist natürlich aber dann halt wieder so eher

...Surveys should consider that us

der wissenschaftliche Anspruch, eben auch noch mal, ganz konkret irgendwie Effekte ableiten zu wollen, wie die Mobilitätsstationen wirken. Was natürlich irgendwie, ich meine, die sind verspätet an den Start gegangen und dann waren sie im Projekt Zeitraum vielleicht noch ein halbes Jahr in Betrieb, da ändert sich natürlich das Mobilitätsverhalten nicht. Das sind andere Zeiträume und vor allen Dingen ja noch andere Maßnahmen, die dann wichtig sind. Genau. Ja.

37 **Alexander Preis** Danke schon mal für den Einblick. Dann hatten Sie ja schon gemeint, dass Sie sich beim Forschungseinrichtung D auch eher beschäftigt haben mit den Verwaltungen bzw. den Städten. Auch speziell vielleicht wie sie die Planung angehen. Die sind ja öfters auch in der Mobilitätsstation Planer Position. Wie wurde da dann die Zusammenarbeit mit anderen Stakeholdern etc. gehandhabt? Und wieder da auch Interessant welche Formate und Methoden konkret genutzt worden sind.

38 **Experte 8** Also wir hatten ja versucht so eine Prozess Analyse zu machen. Wir haben da, muss Ich ehrlich sagen, von der Methodik her nicht so einen großen Einblick bekommen. Also diese Prozess Analyse, das war Viertel oder halbjährliche standardisierte Status Abfrage, wo halt einfach Fragen an die Konsortialpartner gingen, also nicht nur an die Stadt, sondern auch irgendwie an unsere anderen Partner von Technology Company S etc. Und dementsprechend haben wir jetzt explizit kommunale Akteure eben nur zwei oder drei gehabt, die Project Consortium I auf City G Seite bearbeitet haben. Und was da aber eben halt rauskam dass eben an vielen Stellen, ich meine das ist das Wesen von einem Forschungsprojekt, dass man irgendwie neue Dinge ausprobiert, dass haben wir auch früher in anderen Forschungseinrichtung D Projekten auch immer wieder festgestellt, dass das natürlich die Kommunen einfach schon ganz schön fordert. Also neben dem Alltagsgeschäft quasi und dem Routine Geschäft dann solche neuen Dinge umzusetzen. An manchen Stellen ging es ein bisschen besser und an manchen Stellen ein bisschen schlechter. Also die Herausforderung, die mir im Kopf geblieben ist war halt vor allen Dingen dieses Thema Parksensoren. Und zwar hätte Technology Company S in City G gerne quasi diese Park Sensorik an Laternen anschließen wollen. Und das Problem ist aber das in City G die Lampen da an Kabeln hängen und nicht an Masten. Und das dann irgendwie, wenn ein Mast aufgestellt wird und keine Lampe drin ist oder kein Licht drin ist, dann gibt es dafür einfach keine Verwaltung. Also niemand ist zuständig dafür. Niemand ist zuständig für Masten ohne Ampel oder ohne Lampe, also Masten mit nur Park Sensorik. Und das sind dann so Fragen, die muss man so ein bisschen regeln. Ich glaube, sie haben es am Ende dann auch nicht geschafft. Sie haben sich dann irgendwie für eine andere Maßnahme entschieden. Was aber gut lief, beispielsweise war dieses Thema Logistik, was sowieso ein totaler Überflieger war, in dem Project Consortium I Projekt. Also das hat richtig gut funktioniert. Das lag vor allen Dingen auch am KEP Provider Vertreter. Der Herr hat sich danach auch selbstständig gemacht. Der halt da einfach wirklich richtig gepusht hat und mit seinem Regensburger bayrischen Akzent da halt auch einfach vor Ort die Leute für sich eingenommen hat und Macher war. Und die

...Varying experiences regarding c

..Varying experiences regarding c

Menschen vor Ort haben dann auch so Fragen zu diesen KEP Provider Containern, die dann irgendwie am Place S oder im G Viertel dann halt im öffentlichen Raum standen und halt einfach komplett neue Fragen aufgeworfen haben relativ gut, dann irgendwie geklärt. Und dann halt einfach mit Vor Ort Terminen anstatt quasi mit Akten hin und herschicken oder irgendwelche Emails. Die sind dann einfach mal vor Ort hingegangen, haben sich das Problem angeschaut und nach Lösungen gesucht. Ja genau. Ja, das waren vielleicht so zwei Schlaglichter an der Stelle. Und dann gab es ja auch noch dieses ganze Strom Thema, mit diesen Ladesäulen. Aber das haben sie glaube ich, dann doch zumindest noch ganz gut hinbekommen. Auf jeden Fall. Aber bei den Masten mit der Parksensoren war dann Schluss.

39 **Alexander Preis** Und wenn da jetzt zum Beispiel die Stadt mit Technology Company S oder KEP Provider zusammengearbeitet hat, wie kann man sich das vorstellen? Waren das dann Online Meetings und E-Mails oder wie wurde da konkret zusammen gearbeitet?

40 **Experte 8** Ich glaube zu der Zeit war noch gar nicht so viel online. Das ist ja dann durch Corona im Schnelldurchlauf digitalisiert worden. Das kann ich ehrlich gesagt gar nicht so genau sagen. Also im Rahmen von Projekt hatten wir ja eben zwei, drei Kollegen explizit aus der Stadt City G. Also City G war nicht nur irgendwie assoziierter Partner oder so, sondern sie waren wirklich auch richtig drin und hatten Personalmittel. Und das ist natürlich sehr hilfreich, weil dann hat man jemanden, der für dieses Projekt quasi explizit zuständig ist und in die Verwaltung reingucken kann. Also die Formate weiß ich jetzt nicht so genau, aber meiner Meinung nach sind das dann halt einfach so Abstimmungsrunden gewesen, so ganz klassische, die dann halt eben auch manchmal vor Ort waren. Oder, genau, halt irgendwie die Project Consortium I Themen dann verwaltungsintern in Routine Runden besprochen worden sind. Und dann sind die Stakeholder wie Technology Company S auch ab und zu mal mit dazu gekommen, um mal ihre Sicht der Dinge und die technischen Details auch mal vorzustellen. Ähm, genau das waren so die Haupt Elemente. Ja, am Rande vielleicht auch noch eine interessante Info. Also in Project Consortium I selbst wurde dieses ganze Thema Bürgerbeteiligung nämlich auch gar nicht finanziell gefördert. Das ist immer wieder hochgegangen, dass irgendwie für diese ganze Technik Sachen und so gab es halt Geld, aber für diesen zentralen Bestandteil Bürgerbeteiligung nicht. Also gibt es oft in diesen Förderprogrammen kein Geld und das hat die Stadt City G dann halt einfach selber bezahlt. Also noch mal in eine ganz andere Richtung, Richtung Bund gerichtet, dass man auch solche Sachen auch irgendwie mitdenkt. Ja, genau. Das ist vielleicht noch zum Thema Verwaltungs Routinen.

..Participation often lacks budget

41 **Alexander Preis** Und wir hatten ja die Shared Mobility Provider mit im Projekt, zu der Zeit hat es ja noch zu OEM B1 gehört. Wissen Sie oder hatten Sie einen Einblick, wie Shared Mobility Provider S in den Planungs- oder Rolloutprozess von Mobilität Station mit einbezogen worden ist?

42 **Experte 8** Ja, also, das kann ich auch nicht hundertprozentig sagen. Ich

weiß, die waren schon immer relativ eng in quasi Entwicklung von diesen ganzen technischen Angeboten und der Frage, was sie quasi an Stellplätzen da brauchen beteiligt. Ob sie jetzt alles genauso bekommen haben, wie sie wollten, weiß ich jetzt nicht. Also die Stadt City G hatte da schon auch ihre eigenen starken Vorstellungen, dass beispielsweise auch nicht nur Shared Mobility Provider S da stattfindet, sondern vor allen Dingen auch das Stations basierte Carsharing seinen Platz hat. Und genau, also die werden wahrscheinlich ähnlich wie Technology Company S dann halt immer entsprechend an den Stellen, wo es dann um die Carsharing Anbieter geht, dann halt auch mit eingebunden worden sein. Aber genau, das ist halt immer alles so ein bisschen schräg von uns gelaufen.

43 **Alexander Preis** Ich habe gerade schon mal den Blick auf die Zeit. Die vergeht immer sehr schnell bei den Interviews. Also aktuell haben wir noch fünf Minuten. Deshalb würde Ich nun vorschlagen mit einer etwas generelleren Frage weiterzumachen die Ich in den meisten Interviews stelle. Und zwar wenn Sie zukünftigen Planern vom Mobilitäts Stationen etwas empfehlen könnten. Was wäre das? Nun nehmen Sie sich gerne Zeit zu überlegen und beziehen Sie sich da gerne auf ihre eigenen Erfahrungen.

44 **Experte 8** Hmm, ich überlege. Also ich meine seit Project Consortium I ist da ja auch recht viel passiert, was auch gerade das Thema Größe der Stationen angeht. Also dass man eben in unterschiedlichen städtischen Lagen unterschiedliche Angebote machen muss und soll. Und das ist glaube ich, aber mittlerweile schon relativer Common Sense. Ja, also. Das ist jetzt ein bisschen schwierig.

45 **Alexander Preis** Also, wie wäre denn die Antwort im Kontext von Stakeholder Beteiligung oder Integration?

46 **Experte 8** Ja, also die Frage ist so ein bisschen ob man tatsächlich an der Mobilität Stationen irgendwie beteiligen muss. Da muss man sich wahrscheinlich auch weniger als Planer Gedanken machen, sondern vielleicht ist das auch eher eine Frage von Politik. An welchen Stellen ich noch mal Feedback haben will und also ich sag mal irgendwie quasi beteiligen um des Beteiligungswillen ist natürlich auch irgendwie schwierig. Man muss sich natürlich auch wirklich überlegen, an was will ich beteiligen. Ich glaube, das war auch so ein Learning bei uns. So langsam lichtet sich der Nebel der Zeit wieder. Ein Learning war auch, dass es ein bisschen unklar war teilweise: Wofür denn jetzt eigentlich? Also woran wird denn jetzt beteiligt? Also die Standorte sind klar: Z1platz, Alter Place S, G viertel. Die Mikro Standorte sind klar. Einfach wegen bautechnische Fragen und was weiß ich was alles. Und was wollt ihr denn jetzt? Also ich meine beim Z1platz gab es halt noch so ein bisschen große Fläche, so meinetwegen 100 Quadratmeter oder so was. Und an den anderen Stationen gab es nur eine minimale Fläche zur Gestaltung. Insofern ist das halt schon ne Frage. Ja, beim Thema Involvement genau. An welcher Stelle beteilige ich? Und beteilige ich an jeder einzelnen Stationen oder beteilige ich eher mal in so einem strategischen Vorab Prozess, wo ich sage okay, also wir als Stadt, wir wollen jetzt Multimodalität fördern und an welchen Stellen brauchen

..Learning regarding the need for

wir welche Angebote etc.? Also in City H haben die das halt auch schon vorher so gemacht, die haben da gar nicht groß beteiligt, sondern die haben die Stationen dann halt einfach rein gebaut und in 90 % der Fälle lief das gut. Kritisch wird es dann halt eben, wenn Parkplätze, wenn quasi vermeintlich private Parkplätze quasi dann wegfallen. Und dann war da auch an einer Stelle irgendwie ein Markt, der irgendwie auf der Mobilität Station Fläche war und dann kocht das natürlich so ein bisschen hoch. Solche Sachen muss man natürlich irgendwie antizipieren. Aber im Grundsatz ist es ja eigentlich eine Entscheidung von der Stadtspitze, die sagt okay, wir wollen das jetzt als Element der Verkehrswende fördern und da kann ich nicht jeden einzelnen Parkplatz Beweiner mitnehmen. Ich muss mir natürlich überlegen, wenn ich Stadtraum verändere, so wie am Z1 Platz, wie das gestaltet ist. Ich denke, das ist tatsächlich ein Punkt, der hoffentlich mit Mobilität Station natürlich irgendwie immer verbunden ist, der aber wahrscheinlich sehr selten verbunden ist, weil am Ende sind es dann halt wieder nur Fahrradbügel und Stellplätze. Aber im Sinne von "wir wollen den Stadtraum aufwerten" ist das dann natürlich ein Beteiligungs Aspekt, der dann spannend ist. Sowohl im Sinne von ich kann mich mehr entfalten, als auch Ich habe jetzt dann aber grölende Menschen vor meinem Schlafzimmer, weil dann jetzt auf einmal der Parkplatz weg ist und da eine Bank steht. Das ist ja dann immer so die Konflikte, die dann letztlich primär nicht mit dem technischen Aspekt Mobilität Station zusammenhängen, sondern dann halt eher mit dem anderen. Und genau, also lange Rede, kurzer Sinn: An der Mobilität Station selber würde ich sagen, gibt es eigentlich nichts zu beteiligen. Also da gibt es nichts zu involvieren, bis auf quasi wirklich wenn es dann, glaube ich eher so in einem planerischen Verfahren oder im Rahmen von planerischen Verfahren, dann abzuwägen gibt und zu entwickeln gibt, wenn dann da halt ein Lieferparkplatz ist, dann ist es vielleicht nicht so eine gute Idee, da ein Carsharing Parkplatz draus zu machen, weil der Lieferbedarf wird wahrscheinlich trotzdem da sein. Und da muss man dann halt vielleicht auch eher in den Konflikt gehen und den anderen normalen Parkplatz sozusagen umzuwandeln. Auch wenn es dann da vielleicht noch mal eine böse Email gibt oder so was.

47 **Alexander Preis** Zum Verständnis: Wenn Sie in dem Kontext über Beteiligung reden, meinen Sie Bürgerbeteiligung, korrekt?

48 **Experte 8** Bürgerbeteiligung bzw. zumindest lokale Stakeholder Beteiligung. Also quasi Anwohner, Gewerbetreibende, Multiplikatoren. Also genau und also Stakeholder Beteiligung im Sinne von wer spielt da eine Rolle: Also wir haben jetzt gerade noch ein Forschungsprojekt laufen, wo es zum Thema Verkehrswende und Verwaltungsprozesse geht. Und da kann man vielleicht jetzt mit Blick auf Verwaltung noch mal sagen, dass die an vielen Stellen einfach sehr träge sind und sehr lange Abstimmungsprozesse brauchen. Aber das richtet sich aber nicht direkt an den Planenden von Mobilität Station, weil das sind halt eben noch mal andere Ebenen. Aber dass man da in einer Abstimmung halt einfach auch noch mal schneller wird und ich meine City G hat das halt eben so mit vor Ort Begehung etc. halt einfach gut gemacht. Da läuft dann nicht die Akte irgendwie seelenlos durch die Verwaltung, sondern man trifft sich halt einfach mal vor Ort und bespricht die Probleme

..Suggestion to speed up internal

<p>..Suggestion to speed up internal</p>		<p>ganz konkret. Ich denke, das ist zumindest was wo man vielleicht als Planer dann auch immer irgendwie zumindest noch mal drauf dringen kann, dass man auch solche Formate findet bei der internen Beteiligung.</p>
	<p>49</p>	<p>Alexander Preis Und bezüglich Einbindung von Shared Mobility Providern und Verkehrsbetrieben. Wenn Sie da auch noch eine kurze Einschätzung hätten. Also bezüglich einem Rat an zukünftige Planer*innen von Mobilitätsstationen.</p>
<p>..Participate early in the planr ..Participate early in the planr</p>	<p>50</p>	<p>Experte 8 Ja, also frühzeitig beteiligen. Da hatte ich aber immer so das Gefühl, dass das eigentlich so ganz gut läuft, weil ja alle irgendwie ein Interesse haben, dass das da stattfindet und das wirtschaftliche Interesse dahinter besteht oder teilweise als z.B. Stadtwerke dann auch der politische Auftrag besteht. Und wenn alle willig sind und einen Benefit haben, dann ist meistens Beteiligung ja gar nicht so schwer. Schwierig wird es halt einfach, wenn es Konflikt behaftet wird und Leute mit unterschiedlichen Interessen komplett diametral gegeneinander stehen.</p>
	<p>51</p>	<p>Alexander Preis Okay dann beenden wir das Interview hiermit. Ich möchte ja nicht mehr Zeit als geplant von Ihnen nehmen und bedanke mich auf jeden Fall. Vielen Dank für die Zeit und für den Einblick in Project Consortium I.</p>
	<p>52</p>	<p>Experte 8 Okay, dann viel Erfolg und bis dann vielleicht irgendwann mal.</p>
	<p>53</p>	<p>Alexander Preis Ich melde mich auf jeden Fall, sobald meine Masterarbeit abgeschlossen ist. Und wie gesagt, noch mal vielen, vielen Dank für die Zeit.</p>
	<p>54</p>	<p>Experte 8 Gerne. Schönen Tag noch.</p>
	<p>55</p>	<p>Alexander Preis Wünsche ich Ihnen auch. Tschüss.</p>

1 **D.8: Interview with Expert 9 representing Project Consortium A**

2 **Alexander Preis** Hallo, nett dich kennenzulernen.

3 **Experte 9** Hallo, ja, ebenfalls.

4 **Alexander Preis** Wie geht es dir?

5 **Experte 9** Danke. Gut. Danke. Es ist ja keine allzu lange Woche mehr jetzt am Freitagnachmittag.

6 **Alexander Preis** Ja, ich habe gesehen, dass du davor eine Abwesenheit Notiz hattest. Ich hoffe es gab nicht zu viele Sachen die sich aufgestaut haben?

7 **Experte 9** Genau. Und bei uns ist jetzt mit erstem März auch noch das Semester losgegangen, diese Woche. Das heißt, alle möglichen Lehrveranstaltungen Starts sind dann auch noch dazu gekommen. Aber jetzt ist alles erledigt.

8 **Alexander Preis** Sehr gut. Vor allem Dankeschön, dass du dir dann trotzdem Zeit für mich nimmst, das weiß ich zu schätzen.

9 **Experte 9** Ja, gerne.

10 **Alexander Preis** Wieso ich dich in erster Linie kontaktiert hab, war im Endeffekt dadurch, dass ich aufmerksam geworden bin auf das Project Consortium A Projekt und dass du da integraler Projektteil warst und auch die Präsentation geführt hast und dich ja auch wissenschaftlich mit dem Thema Mobilitätspunkte und soziale Innovationen beschäftigst, soweit ich das richtig mitbekommen hab.

11 **Experte 9** Ja.

12 **Alexander Preis** Und ich hatte ja schon kurz geschrieben, worum es bei mir geht und dementsprechend freut es mich sehr, dass du heute Zeit hast.

13 **Experte 9** Ja, ich bin auch schon sehr gespannt auf den Austausch. Ich habe mir auch im Vorgang schon euer citizen mobility Projekt auf der Website kurz angeschaut, das klingt super spannend.

14 **Alexander Preis** Ja, klasse. Wir machen bei citizen mobility halt immer so sechsmonatige Projekte und dementsprechend, sind wir das Thema Mobilitätspunkte angegangen und vertiefe es nun mit einem anderen Schwerpunkt Fokus als Masterarbeit weiter. Nur mal kurz vorab eine organisatorische Frage: Wäre es für dich in Ordnung, wenn ich das Interview für die Verwendung in meiner Thesis aufzeichne?

15 **Experte 9** Ja, sicher gerne.

16 **Alexander Preis** Klasse, dann macht das das Ganze natürlich viel einfacher, als wenn ich sehr viele Notizen nebenbei machen müsste. Ja,

super. Ich würde vorschlagen, dass wir das Ganze vielleicht so angehen, dass ich im Endeffekt einmal kurz erzähle, noch mal, was der Digital Hub Mobility ist, was ist die UnternehmerUniversitätM, also woher das Projekt kommt und speziell, was ich vorhabe in meiner Masterarbeit. Passt dir das so?

17 **Experte 9** Ja, gerne.

18 **Alexander Preis** Dann können wir nämlich danach vor allem auf dich und deine Rolle also speziell auch bei dem Projekt eingehen und was so deine Erfahrungen dort waren. Aber dazu kommen wir dann noch mal zurück. Also ich bin wie gesagt Werkstudent gewesen bis vor einer Woche, jetzt genau, beim Digital Hub Mobility. Jetzt fokussiere ich mich erst mal voll und ganz auf die Masterarbeit. Und zwar ist Digital Hub Mobility bei der UnternehmerUniversitätM angesiedelt, also einer der größten Zentren Europas für Innovation bzw. für Start-ups und Innovation. Ja, und da haben wir, wie gesagt, dieses Format Citizen Mobility. Und da haben wir gestartet mit dem Punkt, dass wir gesagt haben okay, die Landeshauptstadt München hat 200 Mobilitäts Punkte geplant bis 2026. Und dementsprechend haben wir uns dann vorgenommen dies zu unterstützen in dem Projekt. Da haben wir immer Partner mit dabei. Das waren jetzt in dem Fall BMW, iABG, die machen speziell Datenanalyse. Dann hatten wir noch die Stadtwerke München mit dabei, die Landeshauptstadt München selber als Projektpartner und haben uns dann noch Start-ups zur Hilfe dazu genommen. Und zwar Plan4Better, die machen vor allem GIS-Tool-basierte Datenanalyse für Verkehrs- und Städteplanung. Und dann hatten wir noch Avocargo mit dabei, die machen E-Lastenrad Sharing. Die waren auch beim Projekt dabei um sozusagen die Shared Mobility Perspektive mitzubringen und da unterstützt natürlich auch durch BMW. Die hatten ja früher auch ShareNow aber jetzt nur noch FreeNow, also jetzt bei ihnen im Endeffekt vor allem der Fokus auf die digitale Integration. Und gemeinsam haben wir uns gedacht, lasst uns an dem Thema kollaborativ arbeiten. Vor allem auch weil wir das Potential gesehen haben die Stadt München dort zu unterstützen. Und wir einfach den Hebel gesehen haben, die Verkehrswende voranzutreiben und die Stadt besser zu machen. Und wenn es in der eigenen Stadt passiert, natürlich umso interessanter für den Fall. Und da habe ich bereits während des Projekts schon im Endeffekt gedacht: Ach, das klingt wirklich sehr spannend und ich finde, in den sechs Monaten wurde das Potential noch nicht ausgeschöpft. Der Outcome war sehr interessant, aber nichtsdestotrotz wollte ich da noch mal mehr ran und noch mal ein bisschen mehr die praktischen Tools im Endeffekt ausarbeiten, die die Stadt München da wirklich anwenden könnte und habe mich dann oder fokussiere mich jetzt gerade im Rahmen meiner Masterarbeit auf einem Leitfaden für Instrumente und Formate, die für eine bürgernahe und vor allem akteursorientierte Planung von Mobilitätspunkten eingesetzt werden können. Und natürlich wird es nicht ein kompletter Blueprint von A bis Z. Aber wie ich es angehe ist im Endeffekt: Ich befrage Experten die schon Erfahrungen mit Mobilitätspunkten gesammelt haben. Schau mir Dokumentationen von Projekten an und versucht dort zu analysieren welche Erfahrungen gesammelt worden sind. Speziell auch welche Co-Innovations Tools

oder welche Partizipation Formate verwendet worden sind. Mit welchen Stakeholdern wurde denn überhaupt geredet? Welche wurden dann auch wirklich beteiligt? Welche Ansätze hat man dort gewählt und was sind die Erfahrungen damit bezüglich zum Beispiel Vor- und Nachteile, die man aus den gewählten Ansätzen sieht? Natürlich ist es immer wieder relativ individuell für die Stadt und es gibt immer gewisse andere Bezüge. Aber man kann auf jeden Fall schon sehr viele Parallelen ziehen und denke ich mal aus den anderen Cases ganz gut lernen. Und mit dem Hintergrund mache ich meine Arbeit gerade und versuche das Ganze dann zu analysieren und auf Papier zu bringen und hoffentlich dann auch bei der Stadt München und anderen zukünftigen Städten effektiv einzusetzen. Und der working title ist: "How stakeholder participation tools can contribute to the success of mobility hubs." Das ist so die Richtung im Endeffekt, die ich einschlage. Hättest du da direkt schon Fragen zu?

19 **Experte 9** Ja eigentlich bin ich schon ganz neugierig, was für welche Formate ihr in dieser Projektlaufzeit ausprobiert habt oder was da so die Kernergebnisse aus der Projektlaufzeit waren.

20 **Alexander Preis** Also in der Projektlaufzeit haben wir uns speziell drei Sachen angeguckt. Wir haben geguckt auf der einen Seite, wie kann man zum Beispiel über Online Tools wie eine Onlineumfrage oder eine Mobilitäts Bedarfsanalyse etc. Daten generieren, die interessant sein könnten für Planer von Mobilitäts Punkten. Also sprich haben wir eine Online Umfrage gestartet und haben die dann iteriert und noch mal etwas verändert und geschaut wie, welche Ergebnisse kommen da? Wie müsste man Leute auch speziell ansprechen? Also da haben wir einen sehr bürgernahen Versuch gestartet mit "du" Ansprache und den richtigen Visualisierungen dazu etc. Das haben wir im Endeffekt online gestartet. Bei der Online Umfrage hatten hauptsächlich Leute mit sehr hohem Bildungsabschluss, relativ jung, und schon eher, wie soll man sagen, mit generellem Interesse an Mobilität. Und um unter Anderem demografisch breiter zu werden, sind wir vor Ort gegangen an einen Punkt, wo wir wissen, dass die Stadt City G ein Mobilitäts Punkt geplant hat, und zwar da wussten wir, dass es um einen Platz herum wird, aber der genaue Standort oder die Elemente war noch nicht fix. Wir haben im Endeffekt dort dann einen prototypischen Mobilitäts Punkt aufgebaut, der auch einfach transportiert werden kann. Also es war wirklich in einem Fahrradanhänger, in dem war alles was wir brauchten, der war zwar ziemlich groß, das ist eine Art Fahrrad Kiosk im Endeffekt. Dementsprechend konnten wir den dann auch mit dem Fahrrad transportieren, mit dem eBike, und konnten dann vor Ort ziemlich simpel und schnell einen prototypischen Mobilitäts Punkt aufbauen, mit einer kleinen Infostehle, anstatt von Boden Markierung haben wir dann einen Teppich verwendet mit Symbolen drauf, haben dafür gesorgt dass verschiedene Shared Mobility Angebote platziert werden so wie es eventuell in einem Mobilitäts Punkt aussehen konnte. Und haben dann auch zum Beispiel E-Lastenrad Probefahrten angeboten. Und darauf sind vor allem die Leute, die natürlich vorbeigekommen sind, dann aufmerksam geworden. Und dann haben wir Gespräche und Interviews mit den Leuten vor Ort geführt. Das haben wir dann auch zu einer anderen Tageszeit bzw. auch anderen

Wochentag durchgeführt und im Endeffekt mal geschaut wer zu welcher Zeit erreicht wird und vor allem natürlich welche Informationen könnte man daraus lernen, die relevant oder weniger relevant für die Planung von Mobilitätspunkten sind? Und haben dann auch festgestellt, dass eine der größten Hürden vor allem ist, dass Leute gar nicht wissen, was ein Mobilitäts Punkt ist. Deswegen haben wir im Endeffekt als Titel dann "Was ist ein Mobilitäts Punkt?" für unsere Kampagne genutzt. Und auf der anderen Seite hatten wir noch die Daten getriebene Analysen. Dort haben wir GIS basierte Analysen mit Plan4Better durchgeführt, speziell für die Makro und Micro Standortplanung. Und haben uns dann noch angeschaut, wenn man zum Beispiel Shared Mobility Provider einbindet und sie nach ihren Daten fragt oder nach ihren Insights, wie könnt man die Learnings in eine Planung umsetzen und wie kann man die dort im Endeffekt mit integrieren? Da haben wir beispielsweise Heat Maps genutzt mit Ausleihpunkten und Abgabepunkten von Carsharing Sharing, Scooter Sharing etc. genutzt. Dann hatten wir ja auch MVG mit dabei mit den Insights zu den MVG Bike Sharing, also die haben MVG Bike Stationen auch in City G. Die haben wir natürlich auch mit einbezogen. Und uns generell mal in die Lage der Planer versetzt und versucht diese Elemente auszuprobieren.

21 **Experte 9** Danke für den Einblick.

22 **Alexander Preis** Gerne. Wenn später noch Zeit ist können wir auch gerne danach nochmal ein paar Punkte diesbezüglich diskutieren. Jetzt würde Ich aber vorschlagen dass wir mit den Interview Fragen beginnen, wenn das für dich passt?

23 **Experte 9** Gerne.

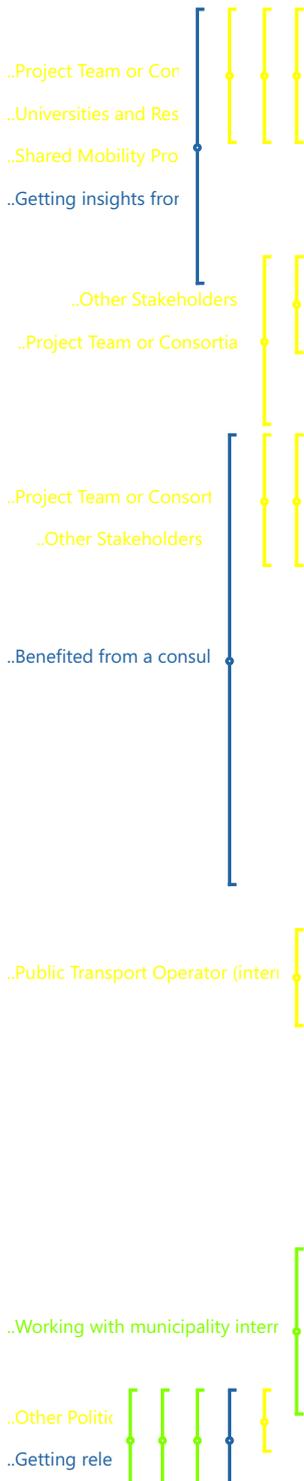
24 **Alexander Preis** Was war deine Rolle bei dem Projekt? Oder vielleicht andere professionelle Situationen wo du etwas über Mobilitätspunkte gelernt hast bzw. Erfahrungen sammeln konntest? Also kannst du gerne damit starten wer du bist und was du im Projekt gemacht hast.

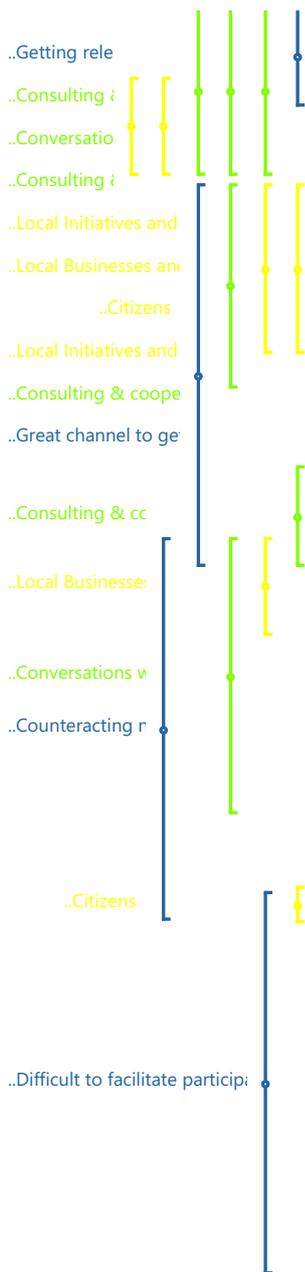
25 **Experte 9** Genau. Ich bin Projekt Assistentin im Forschungsbereich für Verkehrssystemplanung. Und im Rahmen des Projekts Project Consortium A hatte unser Forschungsbereich die Projektleitung von Projekt. Und das heißt mein Chef Mr. B. hat die strategische und inhaltliche Leitung übernommen und ich dann die organisatorische und ausführende operative Rolle gehabt in enger Abstimmung mit ihm. Inhaltlich waren wir dann natürlich auch noch in einigen Arbeitspaketen im Projekt beteiligt, das heißt vor allem in der Grundlagen Recherche, haben uns auch einige Good Practice Beispiele mit Interviews näher angeschaut und analysiert. Und waren dann auch stark in der Standart Definition und in der methodischen Vorgehensweise, wie wir die Standorte definieren wollen, involviert. Und ein wichtiger Punkt ist dann bei uns auch die Evaluierung, das heißt, wir machen eine formative und summative Evaluierung, um eben auch die Prozess Kenntnisse, die ja in dem Fall ganz besonders wichtig sind, festhalten zu können. Das sind so unsere größten

Schwerpunkte im Projekt gewesen, die ich dann mit Mr. B. ausgeführt habe. Genau. Soweit zu meiner Person.

26 **Alexander Preis** Klasse. Da, wie du jetzt schon weißt, im Endeffekt bei mir vor allem um Stakeholder Partizipation geht, kannst du mir vielleicht einen Einblick geben und von ein paar Erfahrungen berichten. Mit wem habt ihr denn da überhaupt geredet oder wen habt ihr mit einbezogen und was für Erfahrungen habt ihr mit der Partizipation gesammelt?

27 **Experte 9** Ja, gerne. Also grundsätzlich sind wir ja schon mal als kooperatives Team gestartet im Projekt. Also im Forschungs Antrag für das Projekt und dann eben auch in der Kooperation während des Projekts waren wir aufgestellt durch die Universität City A forschungsseitig, wir hatten einen ein privates Unternehmen im Shared Mobility Bereich mit dabei, die vor allem sehr viel Expertise zu unterschiedlichen Geschäftsmodellen für Shared Mobility einbringen konnten und eben auch dann für die Umsetzungsprozesse wichtig waren. Und natürlich auch um Fahrzeuge und jetzt den Umsetzung Partner auch schon mit dabeizuhaben. Wir hatten dann weiters zwei Planungsbüros dabei, die sich stärker dann auch mit den partizipativen Prozessen auseinandergesetzt haben, und eben hier auch die praktische Arbeit dann vor allem geleistet haben. Um eben die Standorte, die wir ausgewählt haben, umsetzen zu können. Und dann haben wir auch weiters die Innovation Service Provider für City A als weiteren Projektpartner im Team gehabt. Die sind Teil der Stadt City A und sind sozusagen ein verbindendes Glied zwischen Forschung, verschiedenen Unternehmen und der Stadt City A. Das heißt, die beraten die Stadt City A, arbeiten inhaltliche Grundlagen auf, Forschungsergebnisse auf, und sind dadurch auch gerne in Forschungsprojekten beteiligt, um dort die Rolle ausleben zu können. Das war für uns ganz wichtig, eigentlich im Projekt deren Rolle dabei zu haben, da die einen viel besseren Einblick haben, wie die Prozesse seitens der Stadt City A laufen, was gerade in den Genehmigungsverfahren eben entscheidend war. Und eben auch gute Verknüpfung zu anderen Bereichen der Stadt City A, zu den städtischen Mobilitätsunternehmen, und so weiter und da den Draht besser haben und bessere Kontakte dorthin haben. Das war sozusagen unser Ausgangspunkt. Und wir haben auch von Beginn an schon während der Antragsphase und dann sobald wir das Projekt bekommen haben uns sehr stark mit den Public Transport Provider A in Verbindung gesetzt, die haben in City A in dem Fall eine ganz besondere Rolle, weil sie mit der Stadt City A einen Rahmenvertrag über Carsharing Flächen geschlossen haben. Und deshalb eigentlich jedes Mal, wenn private oder andere, also eigentlich jeder, der nicht die Public Transport Provider A ist, einen fixen Stellplatz im öffentlichen Raum für Shared Mobility ansuchen möchte, muss das über die über die Public Transport Provider A bei der Stadt City A beantragen. Und das ist eigentlich de facto gar nicht vorgesehen, dass das passiert. Das heißt, wir haben einen sehr langen Sonderregelungen mit den Public Transport Provider A gearbeitet und das dann erst einreichen können. In dem Fall war ein ganz wichtiger Partner für uns und deshalb war uns da die regelmäßige Abstimmung auch sehr wichtig mit ihnen. Sonst haben wir sehr stark versucht, auch auf die Bezirke zuzugehen, die in City A eben auch in





diesen Bereichen halt sehr viel mitzureden haben, auch die Baustellen besser im Blick haben für den Bezirk, dementsprechend für solche Punkte ein ganz entscheidender Partner waren. Und wir haben versucht, uns je Standort auch an die lokalen Initiativen oder auch die lokalen Geschäftstreibenden anzuknüpfen. Also umgesetzt haben wir schon im Bezirk A in City A und im Bezirk B. Und im Bezirk B war es beispielsweise so, dass es eine sehr starke lokale Agenda Gruppe gibt, dort dem so Quartier arbeiten macht, eben Erneuerungsprozess für die Quartier in City A macht und sehr viele Bürger*innen sich beteiligen und eigene Gruppen bilden. Und mit denen waren wir sehr stark im Austausch über die ganze Projektlaufzeit. Da gibt es eben Gruppen die sich sehr für nachhaltige Mobilität in Ihrem Quartier bemühen oder auch für öffentliche Räume bemühen. Und das war immer eine gute Gesprächsbasis, um auch Leute zu finden. Und wir haben natürlich auch die Kanäle der lokalen Agenda für die Verbreitung nutzen können durch die Kooperation, was auch sehr hilfreich ist. In anderen Fällen, im Bezirk A, haben wir uns zum Beispiel stärker mit den Geschäftstreibenden vor Ort auseinandergesetzt. Und das war im Endeffekt, dann eben auch so eine Aufgabe dieses Planungsbüro die das dann auch übernommen haben, einfach dort in den Straßenzügen, die wir identifiziert haben, war es relevant mal hinzugehen, die Leute anzusprechen, sich vorzustellen und zu fragen, wie eine mögliche Kooperation ausschauen kann. Und wenn das nur ist, dass wir vor ihrem Geschäft was aufbauen wollen, sozusagen, dass sie einfach da positiv gestimmt sind dem Gegenüber, das war uns einfach ganz wichtig Und eben auch die Bürger*innen mit einzubeziehen, wobei das sich als sehr schwierig gestaltet hat, das hat schon mal vorweg. Es war kein leichter Prozess. Genau das war im Großen und Ganzen so unsere Einbindung. Wir hatten dann immer wieder Anfragen von privaten Initiativen die diverse neue Mobilitäts Angebote versucht haben umzusetzen, zum Beispiel auch von Fahrrad Taxis in City A. Das war dann einfach schwierig von unserem zeitlichen Prozess das mit deren Vorstellungen in Verbindung zu bringen, zum Teil. Und auch mit den Interessen an die Bezirke oder anderen Verwaltungsstellen, das alles in Einklang zu bringen. Leider. Aber da wäre, glaube ich, für zukünftige Prozesse noch viel Spielraum, mehr Leute einzubringen.

28 **Alexander Preis** Danke für den schon mal sehr spannenden Einblick. Und vielleicht noch kurz ein bisschen mehr generell zum Projekt Project Consortium As. Was wurde bzw. wird da bis jetzt umgesetzt? Also ein kurzer Überblick wäre klasse.

29 **Experte 9** Genau lass mich kurz überlegen. Wir haben gestartet im Februar vor zwei Jahren, also Februar 2021. Und die sind dann natürlich genau mit unserem Aktivierungs- und Beteiligungsprozess noch in die Corona Phase hineingefallen, was alles sehr erschwert hat und wodurch wir jetzt etwas verzögert sind und auch das Projekt verlängert haben noch mal. Das heißt, wir haben die Standorte im Bezirk A und im Bezirk B, die sind mittlerweile schon abgeschlossen. Das heißt wir hatten sechs Monate Testlaufzeit an beiden Standorten und die sind jetzt genau Mitte Februar beendet worden. Und unseren dritten Standort, den wir in dem Stadtteil C umsetzen wollen, der ist noch im Gespräch. Da sind wir gerade in der Vorbereitung. Das wird

..Corona made (citizen) stakehold

..Field survey interviews with
..User feedback surveys

..Citizens requesting communal o

..Workshops with citizen parti

..Oth

..Unir

..Sha

..Pub

..Oth

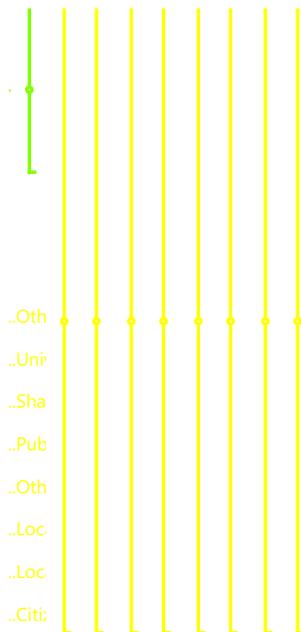
heuer im Frühjahr, vermutlich April, Mai, umgesetzt werden. Da wir aber ein bisschen ein anderes Konzept, weil dort auch andere Bedingungen sind und da haben wir auch eher versucht, den Fokus nicht auf eine Pilotphase zu legen, sondern auf etwas, was stehenbleiben kann und länger dort ist. Genau. Da sind wir auch wieder eben im Kontakt mit den Public Transport Provider A gewesen, die dort schon einen Shared Mobility Hub haben und wir sozusagen nur ergänzende Services dort hinbringen. Durch die Projektlaufzeit. Genau. Das heißt, das Projekt läuft jetzt noch bis Herbst. Wir sind gerade dabei, die Evaluierung weiterzutreiben. Es laufen noch Befragungen der Nutzer*innen und der Anrainer*innen. Es war uns auch ganz wichtig die nicht Nutzer*innen vor allem auch mit zu befragen. Und das wird natürlich noch ergänzt durch den dritten Standort, dann im Frühjahr. Und dann versuchen wir das abzuschließen. Und Ziel ist es eigentlich, aus dem, was wir gelernt haben, und auch aus den vielen Umwegen, die wir gemacht haben, und die vielen Hürden, die wir hatten und zum Teil schwer überwinden konnten, das zusammenzufassen in unterschiedlichen Richtungen. Das heißt, wir wollen an die Stadt City A Empfehlungen geben können, wie man so was schneller umsetzen kann, wie man ermöglichen kann, dass sich auch Bürgerinnen und Bürger selbst zusammenschließen können, um ihre eigenen Hubs zu gründen. Aber eben auch Bürger*innen, die was umsetzen wollen, was in die Hand zu geben und zu sagen: "Okay, das sind die Wege wie ihr vorgehen könnt. Das sind die Entscheidungspunkte, wo man sich überlegen muss was wollen wir eigentlich?" Also so einen Leitfaden vorzugeben. Ein grobes Modell für so was haben wir schon. Das haben wir auch am Standort im Bezirk B schon im Workshop mit Bürger*innen diskutiert. Und machen da den Ausblick, wie es weitergehen kann, jetzt dort auch zu diskutieren. Also nicht, dass wir jetzt was hinbringen und das nach sechs Monaten weg ist und nie wieder was hinkommt sozusagen. Genau das ist so der aktuelle Stand gerade. Ja.

30 **Alexander Preis** Sehr spannend. Ja, ich kann mir vorstellen, dass es da einige Hürden gibt von denen man viel Lernen kann. Deswegen finde ich es super interessant, da mehr zu erfahren. Ich würde vorschlagen, dass wir so weiter machen, dass ich mal kurz wieder spiegele welche beteiligten Stakeholder Ich herausgehört habe, und dann kannst du mir sagen, ob da noch jemand fehlt oder ob das so passt.

31 **Experte 9** Ja, gerne.

32 **Alexander Preis** Also was ich bisher rausgehört habe, waren Forschungseinrichtungen, wie die Universität City A, Shared Mobility Provider, bzw. Shared Mobility Hub Service Provider, dann Planungsbüro als eine Art Dienstleister die bei der Planung unterstützen, und Innovation Service Provider für City A. Wie würde man die bezeichnen? Als Beratung?

33 **Experte 9** Ja, eigentlich eine Statt nahe Innovations Beratung, würde ich sagen. Und bei den Planungsbüros hatten wir zwei dabei gestanden. Genau. Und vielleicht, das habe ich vorhin noch nicht erwähnt, seitens Universität City A betreuen wir auch das City S.mobil LAB. Die eben



für die City S nachhaltige Mobilität versucht umzusetzen und zu betreuen und vor allem sehr innovative Projekte machen und viel experimentieren. Und die sind sozusagen bei uns intern für die Umsetzung in der City S zuständig. Das heißt, das ist auch wieder eine eigene Rolle eigentlich, obwohl es auch Teil der Universität City A ist.

34 **Alexander Preis** Dann wie gesagt, die Universität City A als Forschungseinrichtung, Planungsbüros, stadtnahe Innovationsberatung. Dann haben wir noch die Public Transport Provider A, die Bezirks Ausschüsse, lokale Initiativen und Geschäftstreibende und Bürger*innen als Stakeholder.

35 **Experte 9** Genau.

36 **Alexander Preis** Trifft dass das im Endeffekt? Oder würde dann da noch jemand fehlen.

37 **Experte 9** Ich denke, das ist gut erfasst.

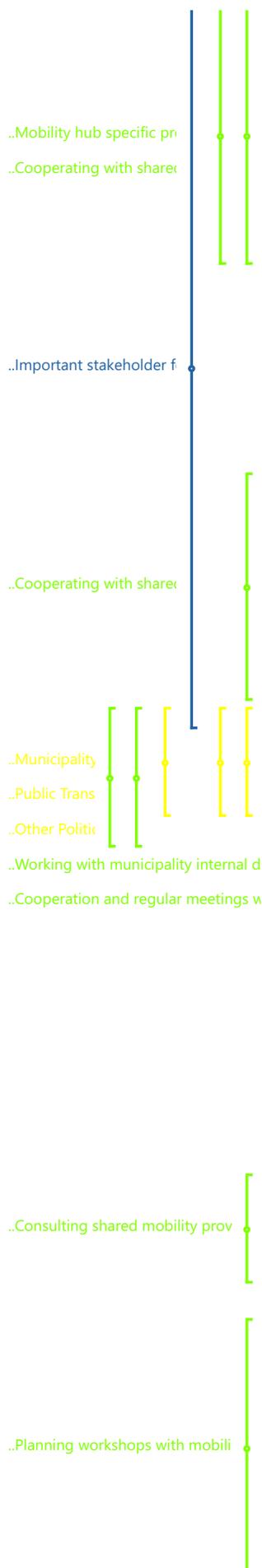
38 **Alexander Preis** Was mir noch einfällt ist: Eine Ladeinfrastruktur oder so was hattet ihr wahrscheinlich nicht gegeben dem eher kürzeren Zeitraum, oder? Daher wurden wahrscheinlich Stakeholder in dem Bereich eher außen vorgelassen nehme Ich mal an, oder?

39 **Experte 9** Jein. Also wir haben zuerst überlegt eben auch Ladesäulen speziell für unseren Hub anzufragen und haben das dann aber aufgrund der Komplexität schon von vornherein sein gelassen, um bei den Public Transport Provider A überhaupt einen Standort zu bekommen. Dann also diese Idee fallen gelassen und stattdessen daran orientiert, wo schon Ladesäulen sind öffentliche in City A und die Standorte so ausgewählt ist, dass man sozusagen nur auf der gegenüberliegenden Straßenseite parkt und das Auto schnell umstellen könnte. Was natürlich aber organisatorisch dann während der Testphase auch herausfordernd war, weil wir öfters die Autos umparken mussten. Immer wieder auch zum Teil Beschwerden waren, speziell in den ersten Tagen von den Anrainern, dass das Auto auf der Ladesäule geparkt war, wo es natürlich nicht geparkt sein sollte. Solche Dinge waren schon ein Problem. Aber im Großen und Ganzen hat es eigentlich gut funktioniert, dass wir einfach gegenüber jeweils den Standort hatten. Das heißt, wir hatten eben E-Autos, die so geladen werden konnten. Aber Abstimmung war keine mit den Energie Betreibern.

40 **Alexander Preis** Okay, dann würde ich gerne jetzt etwas mehr über die Phasen erfahren, in denen die Stakeholder involviert waren und wie die Zusammenarbeit oder die Beteiligung dieser Stakeholder funktionierte. Vielleicht könnten wir einfach mit einem der Stakeholder beginnen. Da könntest du dir gerne einfach einen aussuchen.

41 **Experte 9** Ja okay. Da muss man eben etwas unterscheiden. Die, die eben in unserem Konsortium waren, die sind eigentlich von der Antrags Phase bis jetzt durch jeden Schritt mit dabei gewesen, auch wenn es vielleicht nicht immer die relevanten Umsetzungsschritte für sie waren. Aber wir haben sozusagen im Konsortium alle Entscheidungen





gemeinsam getroffen. Ich nehme jetzt mal einfach als Beispiel heraus Shared Mobility Hub Service Provider als Shared Mobility Provider. Die waren von Anfang an auch immer bei der Idee und bei der Entwicklung des Antrags schon dabei. Bei den Grundlage Recherchen und Interviews waren sie natürlich nur minimal eingebunden, haben aber sehr wohl gerade bei Geschäftsmodellen, einige Recherchen betrieben und auch ihre eigenen Unterlagen aufbereitet für uns. Ein wichtiger Punkt, wo sie dann sehr stark involviert waren, war dann die Standortsuche. Und das war ein wichtiger Punkt bei unserem Projekt, weil wir einerseits natürlich einen Standort haben wollten, wo auch ein Betreiber dabei ist. Also eben in vielen Fällen muss da dann trotzdem ein Betreiber dabei sein, auch wenn es eine Bottom-Up Initiative ist. Das heißt auch ein Standort, der für den Betreiber in irgendeiner Form interessant ist. Auf der anderen Seite haben die dann eben sehr viele qualitative Kriterien gehabt, sage ich mal, wie es sich räumlich vor Ort einbetten lässt, ob es von der Sozialstruktur passt, ob Nachfrage vor Ort ist. Da haben wir ein mehrstufiges Verfahren aufgebaut, wie wir iterativ den Standort auswählen können auf Basis der quantitativen und qualitativen Kriterien. Und da waren die sehr stark involviert und haben vor allem die quantitativen Kriterien ausgewertet, eben auch aus ihrer Betreiber Sicht. Von unter anderem Kriterien wie Bevölkerungsdichte und Motorisierungsgrad im Quartier etc. ÖV Erreichbarkeit war speziell bei uns für unseren Projekt Ansatz wichtig, das ist etwas was Sie an sich sonst weniger berücksichtigen würden als Betreiber. Da waren, die sehr stark involviert. Und dann sobald wir dann aus unserer Sicht die Standorte ausgewählt haben, sind wir immer stärker in Kontakt getreten mit den Bezirken, mit den Verwaltungsstellen und mit den Public Transport Provider A. Wobei wir mit denen schon vorab immer Kontakt hatten in regelmäßigen Abständen. Und dann sind wir draufgekommen, dass wir nicht unsere Standorte so verwenden können, wie wir es wollten, sondern uns sehr stark an den Vorgaben der Bezirke orientieren mussten. Gerade im Bezirk A sind sehr viele Baustellen aktuell, weil die U-Bahn neu gebaut wird dort, das heißt, da waren wir einfach auch räumlich eingeschränkt und haben wieder alles bisschen verändern müssen. Und in diesen Schritten, in diesen Abstimmung Schritten waren auch der Betreiber Shared Mobility Hub Service Provider sehr stark involviert. Eigentlich, weil sie eben schon durch ihre eigenen Standorte zum Teil die Verfahren kennen, die Abstimmungsschritte kennen und zum Teil auch die Ansprechpersonen schon bekannt waren. Insofern waren sie da sehr stark involviert. Genau. Für die Evaluierung sind Sie insofern involviert, jetzt momentan, als sie uns Daten bereitstellen zu den Nutzerzahlen und schlussendlich dann natürlich auch mit involviert sind die Ergebnisse sozusagen weiterzuentwickeln und zu verpacken. Das heißt in diesem Projekt waren sie eigentlich wirklich durch das Projekt ziemlich in jedem Schritt dabei gewesen. Bei den Planungsbüros ist es ein bisschen anders. Die waren zwar auch beide von Anfang an dabei und haben schon diese Grundidee, in welche Bezirke wir gehen könnten, mit eingebracht auf Basis ihrer vorherigen Projekte, die sie kennen. Und wie sie sozusagen auch das Klima in den Bezirken einschätzen. Und die waren dann aber bei den ersten Schritten weniger stark involviert und haben uns eher sozusagen Hinweise gegeben, worauf man bei der Good Practice Recherche achten können oder was für sie wichtige Inputs

..Planning workshops with mobili

..Sometimes standard proced

..Corona made (citizen) stake

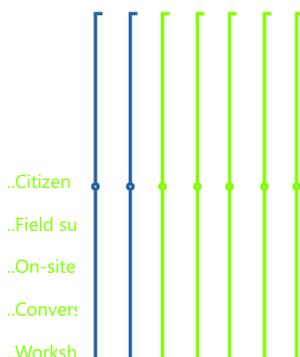
..Planning workshops

..Example for municip

..Planning workshops with mobili

wären, die sie dann später brauchen. Bei der Standortsuche waren sie insofern involviert, dass wir gemeinsam die Quartiere oder die ganzen Bezirke eigentlich abgegangen sind und gemeinsam geschaut haben, wo quasi aus ihrer Sicht mit ihren lokalen Kenntnissen Potenziale wären und auf Basis unserer qualitativen und quantitativen Kriterien, die wir dazu mitgebracht haben. Da waren sie in einzelnen Aktionen beteiligt, aber im Gesamtprozess nicht direkt. Und bei den Genehmigungsverfahren waren sie die vor allem die, die sich sehr stark mit den Bezirken abgestimmt haben. Die Abstimmung mit den Public Transport Provider A haben stärker Shared Mobility Hub Service Provider und wir übernommen, damit es eben auch gebündelt ist und jetzt nicht die Public Transport Provider A von allen Seiten sozusagen von uns einzelne Anfragen bekommen. Die Beteiligungsprozesse, die haben dann aber eben die Planungsbüros aufgesetzt, aber auch mit uns abgestimmt haben und dann eben auch in der Form umgesetzt und die Schritte durchgeführt. Wobei man da eben immer wieder nachbessern musste oder wir uns alternative Strategien überlegen mussten. Unter anderem wegen Corona, aber auch weil man merkt, dass manche Methoden einfach nicht so funktionieren wie es vielleicht in anderen Projekten schon funktioniert. Die Planungsbüros sind in der Evaluierung eigentlich nicht wirklich eingebunden. Aber dann auch am Schluss um die Ergebnisse festzuhalten. Bei Innovation Service Provider für City A, war es auch etwas anders. Die waren vor allem bei der Ideenfindung schon sehr stark dabei, haben eben auch da schon viele Interessen oder halt auch Prozesse, die sie aus der Stadt City A kennen, mit eingebracht. Die waren halt auch ganz wichtig um zu verstehen an wen mussten wir uns wenden, also in den ersten Prozess Schritten eigentlich vom Umsetzung Prozess. Wer sind eigentlich die Ansprechpartner? Wie funktioniert es mit diesem Rahmenvertrag mit den Public Transport Provider A? Wie kommt man überhaupt zu einem Stellplatz? Welche Magistratsabteilung sind alle beteiligt? Wo muss man überall um Bescheide ansuchen? Da waren die ein ganz wichtiger Partner und haben uns da auch zum Teil die richtigen Ansprechpersonen genannt, wobei die eigentlichen Abstimmungsprozesse hat man eben Shared Mobility Hub Service Provider und wir umgesetzt. Die Innovation Service Provider für City A war dann eigentlich in den sonstigen Umsetzungsprozessen, Beteiligungsprozessen und den Pilotphasen nicht involviert. Und ist in der Evaluation insofern involviert, als wir sie gerne miteinbeziehen bei den Reflexionsgesprächen mit der Stadt City A und mit den Public Transport Provider A, die jetzt im Frühjahr noch geplant sind. Da sehen wir sie als wichtigen Partner, weil es eben auch diese Abstimmungsprozesse glaube ich ganz gut kennen zwischen den Behörden. Genau. Und im letzten Schritt Ergebnisse zu verpacken, sind Sie auch ganz ein wichtiger Partner. Das wären, soweit sage ich mal, unsere Konsortialpartner. Bei den Public Transport Provider A war es so, dass wir die schon eigentlich auch ganz gerne als Projektpartner gehabt hätten und haben Sie deshalb auch schon in der Anfangsphase für das Projekt darauf angesprochen. Die zuständige Abteilung oder die Personen in der Abteilung hatten auch großes Interesse, als Projektpartner dabei zu sein. Es ist aber halt so, dass in diesen Antragsphasen sehr viele Konsortien bei den Public Transport Provider A dastehen und gerne Projektpartner wären für sie. Und da gibt es da

immer Vorgaben, wie viele Projekte genommen werden dürfen und welche nicht mehr genommen werden. Und da waren wir leider scheinbar zu spät dran und sie durften nicht mehr Konsortialpartner werden. Sie haben uns aber sehr stark unterstützt im ganzen Prozess dann. Das heißt, wir haben uns eigentlich, kurz nachdem wir die Zusage bekommen haben und schon ein bisschen klarer war, in welche Richtung wir uns bewegen werden, dann im Projekt auch wieder mit ihnen abgestimmt, wie unsere Zeitläufe sind, was mögliche Standorte sind. Wir wollten ganz bewusst nie Konkurrenz zu ihren Standorten sein. Die bieten ja auch mit den City A Mobil Stationen, also Mobility Hubs an und wir wollten das nie als konkurrenz, sondern immer nur als Ergänzung sehen. Und da war eigentlich immer sehr großes Interesse von ihnen. Es war halt einfach auch zeitlich ein bisschen schwierig, weil genau in diese zwei Jahre in unserer Projektlaufzeit auch reingefallen ist, dass sie ihr Netz von den Mobil Stationen neu aufgesetzt haben. Viele neue Standorte neu geplant haben, da auch sehr viele Unsicherheiten auf ihrer Seite waren, wo was hinkommen wird. Und da war es einfach schwierig, dass wir uns nicht gegenseitig in die Quere kommen und die Standorte gut abstimmen und dann auch durch Verzögerungen, die sich dann bei ihnen oder bei uns ergeben haben, wieder Herausforderungen entstanden sind. Also beispielsweise im Bezirk A war es so gedacht, dass wir den Standort quasi vor ihnen nutzen, sie dann währenddessen schon ein weiteres Angebot von Ihnen dazu bringen und sie dann unseren Standort mit dem Auto ablösen. Und dadurch, dass sich einfach alles verzögert hat, war dann dort auch unsere Testphase kürzer als geplant, weil sie halt den Standort schon gebraucht haben. Also solche Dinge waren dann einfach schwierig abzustimmen. Aber grundsätzlich, muss ich sagen, waren sie in allen Schritten sehr wohlwollend uns gegenüber und immer sehr unterstützt. Wir hatten dann auch sehr starke intensive Abstimmungsprozesse nicht nur zum Standort, sondern auch, wie wir vertraglich regeln können, dass wir ihre Standort nutzen. Weil ja eigentlich Sie den Rahmenvertrag mit der Stadt City A haben und uns das sozusagen dann erst in weiterer Folge abtreten. Und dass war dann auch noch mal schwierig, das abzuklären, ob wir das dürfen. Und in der Phase muss man sagen, waren sie selbst überfordert mit ihren eigenen Roll-outs und jetzt ist da sehr viel eben in dem Punkt auch bei uns liegen geblieben, abzuklären rechtlich, was da möglich ist, wie wir das aufsetzen können, und so weiter. Aber wir haben regelmäßigen Kontakt mit ihnen, besonders dann natürlich in die Umsetzung Schritte und wollen eigentlich, dass es jetzt nicht einfach so verbeißt, dass es jetzt umgesetzt ist und jetzt hören wir nie wieder was von Ihnen, sondern wollen Sie eben, wie schon angesprochen, in Reflexionsrunden noch mal einbinden. Auch dazu lernen, wie wir das weiter verstetigen könnten ein ähnliches Modell. Genau. Bei den lokalen Initiativen und Bürgerinnen wird das alles etwas punktueller. Ja, also wie vorhin angesprochen, wir haben schon alle lokalen Betriebe zu Beginn eigentlich schon in dieser Phase, wo über die Standorte versucht schon zu identifizieren, begonnen eben anzusprechen, zu schauen, wo gibt es eher Widerstand, wo sind die Leute eher interessiert dafür, um auch danach den Standort auswählen zu können. Und das Gleiche haben wir auch gemacht mit Bürger*innen, indem wir Befragungen vor Ort gemacht haben, ganze Häuserblöcke durchdekliniert haben, und mit den Leuten vor Ort



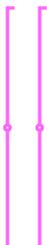
..Citizen
..Field su
..On-site
..Convers
..Worksh



..Difficult
..Very int



..Co-designing public spaces
..Co-designing mobility servic



geredet haben, wie sie dazu stehen. Und wie du auch schon angesprochen hast, eben auch mal zu erklären was ist den überhaupt ein Mobility Hub und was kommt eigentlich hin. Was gar nicht immer so leicht war. Weil wir haben dann sehr viele Informationstermine und Workshop Termine angeboten, auch zu unterschiedlichen Uhrzeiten versucht was anzubieten und es war aber dann sehr schwierig eine stetige konstante Gruppe an Akteuren zu finden, sowohl von den Geschäftstreibenden als auch von den Bürger*innen. Wir haben sehr lange Listen von Personen, die sich interessieren und die auf Umfragen reagieren oder zurückschreiben, wenn wir rausschicken wir haben einen Termin und dann kommt die Reaktion "Ah, voll toll" aber es kommt dann kaum jemand, muss man sagen. Es ist dann doch halt schwer, das Kommitment abzufragen, auch von den Leuten mitzuhelfen, mit zu gestalten. In der Hinsicht ist jetzt glaube ich wenig Bedarf, also wenn man das jetzt so sagen kann, weil glaube ich in den Bereichen, in den Stadtvierteln wenig Bedarf da ist sich mit zu engagieren aber großes Interesse am Angebot, das dann kommen würde. Das haben wir so für uns bemerkt.

42 **Alexander Preis** Habt ihr diesbezüglich schon Theorien, sozusagen, wieso das so sein könnte?

43 **Experte 9** Ja, also Jein. Uns war schon bewusst bei der Standort Auswahl, das war ja auch ein Ziel eben Bestandsgebiete zu nehmen und da haben wir versucht beim siebten und beim Bezirk B, bisschen auf die Unterschiede in der Sozialstruktur zu achten. Im Bezirk A, das ist so ein bisschen der hippe Bezirk, es sind sehr viele Leute, die eher links wählen, es gibt aber auch ein Publikum von Leuten, die schon sehr lange, also viele Jahrzehnte, dort wohnen, die sich da in ihrem Quartier auch sehr verankert fühlen, vielleicht wieder ganz anderes Mobilitätsverhalten haben als die Personen, die jetzt jung in das hippe neue Viertel, das so Stadt nahe ist, ziehen. Es passiert schon sehr viel im Bezirk. Also es gibt sehr viele Umgestaltungen der öffentlichen Räume. Es ist eine sehr gute öffentliche Anbindung, das heißt, der Bedarf an PKW an sich ist relativ gering, obwohl sich das im Stadtbild nicht zeigt, weil immer noch sehr viele geparkte Autos stehen. Genau. Im Bezirk B ist es ein bisschen anders. Da ist erstens weniger dicht, vor Allem in dem Bereich, wo wir den Standort hingebbracht haben und es sind einige Gemeindebauten. Das heißt wieder andere Bevölkerungsstruktur, anderes Bildungsniveau unter Umständen und vor allem andere Einkommensschichten. Und wir haben halt gesehen, im Bezirk B war noch deutlich mehr Interesse da. Da ist, glaube ich mehr Potenzial im öffentlichen Raum noch selbst was zu bewegen. Das sind nicht schon so viele Prozesse eh schon in Gang. Im Bezirk A, wo wirklich seitens der Bezirksvertretung schon sehr viel passiert, ist glaube ich der Bedarf sich persönlich zu engagieren, gar nicht so hoch, dann dort. Oder man fühlt sich nicht so stark quasi angesprochen, sich zu engagieren. Genau. Und das haben wir schon auch schon gemerkt, in beiden Fällen war es so, dass der Aspekt ...Also vielleicht noch mal kurz zu erklären, wir haben die Mobility Hubs so geformt, dass wir sowohl Mobilitäts Angebot als auch öffentlichen Raum umgestalten, also dieses doppelt sozusagen immer haben. Und da haben wir am Anfang gemerkt, dass vor allem der öffentliche Raum, die Menschen

..Co-designing public spaces

..Co-designing mobility servic

mehr interessiert als das Mobilitäts Angebot. Vor allem wenn es darum gegangen ist das umzusetzen und zu gestalten. Dann im Nachhinein merkt man jetzt schon, die Leute haben schon sehr an dem Mobilitäts Angebot gehangen und wollen, dass es bleibt sozusagen. Aber das mal umzusetzen ist, glaube ich, so vage im Kopf. Das haben wir auch schon in den Interviews gemerkt, bezüglich Bottom up Initiativen zu Carsharing haben wir viele Vereine interviewt, die Carsharing anbieten, und auch da gelernt, dass es auch dort immer der Schritt war: Am Anfang braucht es ein, zwei Personen, die das treiben, bis es umgesetzt wird. Und sobald das Auto da steht, kümmern sich die Leute eh gerne drum und wollen das auch haben. Und dann wird es auch geputzt und umgeparkt von den Menschen. Da ist dann quasi Kommitment da, sich zu beteiligen. Aber der Prozess dorthin ist so vage und auch oft so mühsam und so unklar, dass sich die Leute nicht gern beteiligen wollen.

44 **Alexander Preis** Ging es in den Interviews um Community Carsharing?

45 **Experte 9** Ja, genau. Wir haben eben genau solche Initiativen interviewt, die das als Verein ohne private Betreiber anbieten, wo dann eben auch das Thema ist das Auto muss umgeparkt werden, einmal die Woche muss es gesaugt werden, wo halt dann jeder sozusagen eine Woche dran ist diese Dinge zu übernehmen, wo es halt sehr viel mit sozialer Kontrolle in der Gruppe abläuft. Bei manchen geht das dann sogar so weit, dass sie einen Schlüssel Kasten haben, der aber nicht versperrt ist. Also wo du eigentlich jederzeit hingehst und den Schlüssel nehmen kannst und dort dich halt in so einer Liste eintragen muss dass du das ausborgst. Wo es halt wirklich sehr stark auf Vertrauensbasis abläuft. Und das funktioniert eigentlich in allen Fällen, die wir interviewt haben, sehr gut. Aber in allen Fällen war es auch so dass ein ein, zwei Persnen waren, die dass dann aus eigener Kraft das mal umsetzen mussten. Und fanden die Leute halt "oh das klingt interessant" aber mithelfen wollte noch niemand. Das ist dann erst, wenn es schon da steht, wenn es real ist und greifbar ist, gewesen. Und das war eigentlich bei uns auch zu beobachten. Wir hätten es ja auch gerne stärker noch in diese Richtung getrieben, dass wir kein klassisches Tarif Modell anbieten, sondern eben stärker auf solche Community Based Angebote umstellen, wo eben dann sozusagen sich eine Gruppe findet, die sich um das Auto kümmert, die es umparkt, immer wieder putzt und der Betreiber sozusagen auch für diese Gruppe dann günstigere Tarife anbietet oder Startguthaben wieder bereitstellt. Und das war eben von Anfang an auch das, was wir ihnen eigentlich anbieten wollten, also durch das ein Mithelfen und sich engagieren, was dann immer interessant war für alle, aber im Endeffekt hat sich dann doch niemand dafür kommitten können. Was im Bezirk A auch eine Herausforderung war für Beteiligung und Aktivierung, ist das unser Standort sehr lang unklar war. Und wir da mit immer mehrere Standorte ansprechen mussten und dann zum Teil auch ein halbes 3/4 Jahr den falschen Standort quasi aktiviert haben, der eigentlich zu weit weg war von dem eigentlichen finalen Standort. Das war einfach durch die Baustellen im Bezirk und viele Prozesse im Bezirk, die für uns nicht klar kommuniziert worden sind, schwierig. Ich glaube, das ist auch ein Thema. Wir wollten eigentlich gerne den Standort auf Basis der

..Participation is easier w

..Citizen participation wo

..Co-designing mobility s

..Participation is easier w/

..Citizen participation wo

..Co-designing mobility s

Rückmeldungen der Bürger*innen auch fixieren. Wir haben aber dann eigentlich kennengelernt im Prozess, dass es einfacher ist zu sagen, das ist unser Standort und mit dem Standort zu aktivieren, also nicht ganz alles offen zu lassen. Und das war in mehreren Schritten eigentlich so, dass auch dieses Konzept öffentlicher Raum umgestalten und Mobilitäts Angebot sehr komplex ist., wenn man das kommuniziert. Und wir am Anfang noch sehr viel offenlassen wollten. Eben auch den kreativen Spielraum da zu lassen, dass sich die Leute selbst einbringen können, dann aber Stück für Stück immer mehr zugeschnürt haben, was Möglichkeiten sein können, damit es überhaupt greifbar war für die Bevölkerung. Und dann erst sind auch mehr Ideen gekommen von den Leuten.

46

Alexander Preis Das ist ein sehr interessantes Feedback, weil da sehe ich auf jeden Fall Parallelen einerseits zu unserem citizen mobility Projekt, dass wir gemerkt haben, dass beispielsweise zumindest der Makro Standort schon gegeben sein sollte und dann kann man auch noch Feedback zum Mikro Standort abfragen durch zum Beispiel lokale Wirtschaft, Bürger*innen etc. Das ist bei uns auch so herausgekommen. Und ich weiß auch, dass zum Beispiel die City D auch einen Bottom up Approach im Endeffekt für ihre Mobilitätspunkte umgesetzt hat mit gemischten Erfahrungen. Und dort haben sie auch im Endeffekt, soweit ich das richtig verstanden habe, eher bessere Erfahrungen damit gesammelt schon gewisse Sachen vorzugeben und eher eine Auswahl und ein Feedback Möglichkeit zu geben, anstatt es komplett offen zu lassen. Deswegen auch interessant zu hören, dass das bei euch ähnlich war.

47

Experte 9 Ja, wir haben auch mit City D ein Interview geführt. Es waren glaube Ich sehr viele Parallelen auch zu uns. Wobei man dann sagen muss, in City D ist es so, da war ja die Stadt schon quasi in dem Team die das umgesetzt haben, wenn auch nicht alle relevanten Stellen der Stadt. Trotzdem habe ich den Eindruck gehabt, dass es dadurch schon ein Stück einfacher war als bei uns. Wenn nicht von Grund auf dieses Kommitment der Stadt da ist "wir setzen das um" sondern man für alles eben extra anfragen muss. Und auch, dass die Public Transport Provider A auch über so einen langen Zeitraum sich da immer wieder mit uns bemüht haben, glaube ich, ist kein Normalfall. Also das ist auch das für uns, was für uns ganz wichtig ist, jetzt am Schluss zu sehen: Wir haben es zwar geschafft, mit vielen Mühen und Sonderregelungen das umzusetzen, aber eigentlich ist es de facto nicht möglich für wen anderen. Also ich glaube nicht, dass jetzt jemand anderes so leicht das umsetzen kann, wenn man nicht schon die Beziehungen hat, nicht schon vielleicht die Kontakte kennt und Monat für Monat wieder anlätet und fragt. Nicht irgendwie auch als Universität vielleicht dann irgendwie auch leichter mit einem Pilotversuch da durchkommen, als wenn es jetzt eine private Initiative ist zum Beispiel. Und das finde ich sehr schwierig, gerade für die Stadt City A, dass so was gar nicht möglich sein kann momentan.

48

..Takes much time because of ma

Alexander Preis Auch ein sehr interessanter Punkt. Weil ich fokussiere mich in meiner Thesis bisher hauptsächlich eher auf die Planung durch Städte oder lokale Transport Anbieter. Dementsprechend glaube ich die

..Takes much time because of ma

haben ja dann sozusagen, wenn ich dich richtig verstehe, die nötige Position, über die du jetzt geredet hast, oder?

49

Experte 9 Genau. Ich glaube, dass es trotzdem sicher schwierig ist, weil zum Beispiel seitens Stadt so viele verschiedene Abteilungen mitzusprechen haben. Oder auch bei den Public Transport Provider A haben wir das so kennengelernt. Wenn die eine Abteilung das gut findet, müssen sie trotzdem noch mit den anderen abstimmen, die jeweils andere Bedenken haben. Auch das ist nicht ganz einfach und nicht so, dass man es dann mit einem Schnipp so umgesetzt hat. Aber ich glaube, ein Stück näher ist man an der Umsetzung dann schon dran, wenn man die Partner direkt im Boot hat, sozusagen, im Team dabei. Und ich muss auch sagen, ohne die Public Transport Provider A hätten wir das gar nicht umsetzen können.

50

Alexander Preis Auf jeden Fall ein interessanter Insight. Du hattest davor ja auch über die lokalen Initiativen, die lokalen Geschäftstreibenden und die Bürgerbeteiligung geredet und dort schon angemerkt dass ihr da auch auf einige Hürden gestoßen seid etc. Könntest du mir vielleicht noch einen tieferen Einblick darüber geben, was genau für Formate oder Tools ihr genutzt habt und speziell was eure Erfahrungswerte damit waren. Was habt ihr zum Beispiel daraus auch ableiten können?

51

Experte 9 Da kann ich jetzt natürlich hauptsächlich nur aus zweiter Hand die Informationen geben, weil ich die Prozesse selbst nicht direkt umgesetzt habe. Wir haben im Großen und Ganzen für alle drei Standorte ein Prozessmodell aufgesetzt, das aus drei Phasen besteht. Der ersten Aktivierung, um Leute zu finden, die mit uns gestalten und umsetzen wollen. Dann eben diesen Kooperations Teil der Gestaltung und Umsetzung. Und dann die anschließende weitere Aktivierung, um Leute für die Nutzung zu finden oder die das weiterentwickeln wollen. Das heißt Aktivierung ist eigentlich fast durchgelaufen in unterschiedlichen Formen und dazwischen eben diese Kooperationen. Wir haben dann aber die einzelnen Prozessschritte dann in den drei Standorten etwas anders aufgebaut und eben auch mit anderen Partnern jeweils vor Ort gearbeitet um auch da die Lernerfahrung zu haben, wie das besser funktionieren kann. Am Beispiel von Bezirk B haben wir begonnen eigentlich. Das erste, wo wir quasi in die Öffentlichkeit gegangen sind im Bezirk war, dass wir uns an ein Fest im öffentlichen Raum, ein Mobilitätsfest, das auf der Straße stattgefunden hat, dort drangehängt haben, dort einen Informationsstand gehabt haben, mit Fahrzeugen dort waren und so eine Art Street Lecture zu Mobility Hubs dann dort gemacht haben, was auch die Wirkung dieser sein kann. Eben auch in unserem Interesse ist es, diese Wirkung durch Umgestaltungen im öffentlichen Raum aufzuzeigen. Und ich glaube, das war ein ganz entscheidender Schritt, weil es einfach sehr niederschwellig ist. Jeder, der vorbeikommt, kann auch so ein bisschen etwas aus der Ferne beobachten, kriegt mit, was da los ist und es ist noch nicht so verpflichtend, sich in ein Meeting reinzusetzen oder zu einem Info Termin zu gehen. Und das ist was, das aus meiner Sicht es uns im sieben Bezirk gefehlt hat. Da waren zwar unsere Kolleginnen und Kollegen sehr stark im öffentlichen Raum unterwegs, um Leute zu

..Try out days

..Consulting &

..Channel for

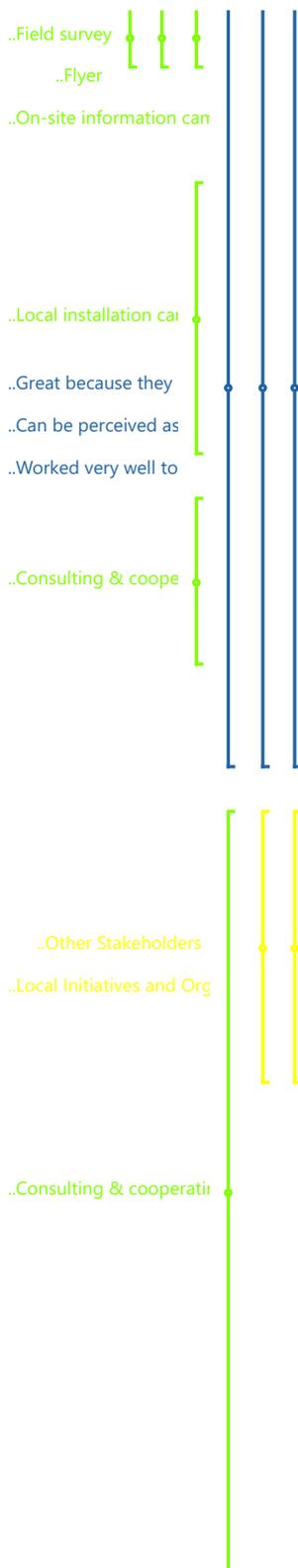
..Great becau

..Can be perc

..Worked ver

..Field survey

..Flyer



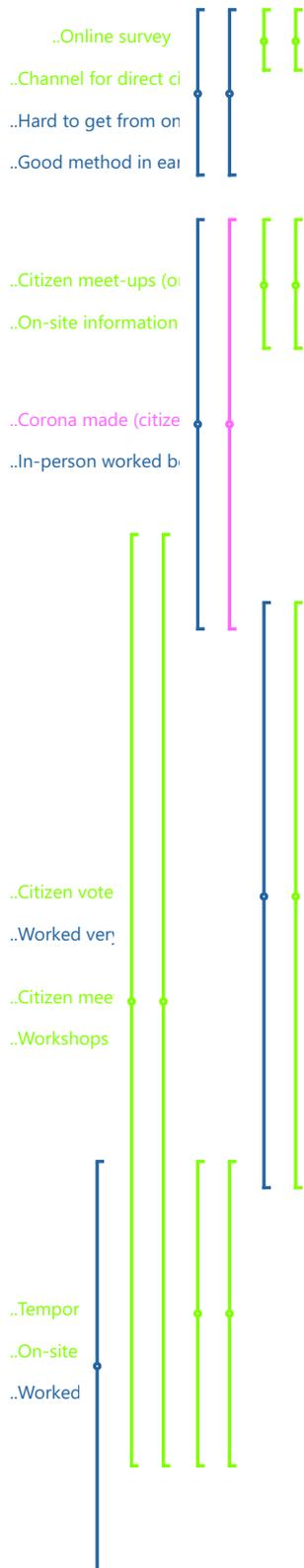
befragen, zu erklären, Flyer zu verteilen, eben auch in den Standorten zu klingeln und mit den Leuten jeweils zu sprechen. Das ist, glaube ich, eine ganz andere Form, sich schon irgendwie zu kommiten, oder, ja, vielleicht auch unangenehm für manche Leute, wenn jemand zum Haus kommt und mit einem sprechen möchte. Was für dort sehr gut funktioniert hat im Bezirk A: Wir haben eine Installation im öffentlichen Raum gehabt. Das sieht man glaube ich auch auf unserer Homepage. Wo wir so einen kleinen Christbaum auf einem Rad Anhänger hatten mit Informationen zum Projekt. Das war sehr gut und das hat vor allem unsere Homepage, glaube ich, sehr bekannt gemacht. Da haben wir gesehen, dass sehr viele Leute auf die Webseite gekommen sind und von da an die Website ein guter Kanal war, auch Infos bereitzustellen. Das ist ja immer so eine Schwierigkeit, man setzt dann auf die Webseite, aber die muss ja auch erst mal bekannt werden, damit jemand hinkommt. Genau. Wenn ich noch weiter vergleiche: Im Bezirk B waren wir sehr stark mit der lokalen Agenda verbunden und haben dadurch deren Projektraum nutzen können und auch über ihren Social Media Kanal Sachen verbreiten können und das auch für die Einladungen zu den Info Terminen und Workshops. Und das erreicht halt viel mehr Leute oder vor allem auch schon die Leute, die sich eh schon dafür interessieren, sag ich mal, als wenn wir das mühsam versuchen weiter zu verbreiten.

52 **Alexander Preis** Und die lokale Agenda ist eine lokale Initiative, oder wie kann man sich das vorstellen?

53 **Experte 9** Genau, die lokale Agenda ist eigentlich so Stadterneuerungsprozesse und in City A können sich Bezirke für so einen Stadterneuerungsprozess bewerben und haben dann so ein Planungsbüro, das sie eben in diesen Stadterneuerungsprozessen begleitet. Und in dem Fall war das bei uns sehr praktisch, weil es eben das gleiche Planungsbüro war, das für den Bezirk, diesen Stadterneuerungsprozess begleitet und unser Projekt begleitet hat. Und die versuchen eben auch so Bottum Up Initiativen zu organisieren. Die veranstalten recht viel, dieses Mobilitäts Festes ist zum Beispiel auch von der lokalen Agenda veranstaltet worden und versuchen aber eigentlich zu unterschiedlichen Themen, die im Bezirk relevant sind, die Interessen der Bürger*innen abzufangen und die zu unterstützen, eigene Gruppen zu bilden. Also diese Gruppen, die ich vorher erwähnt habe, das es so Bürger*innen Gruppen gibt zu nachhaltiger Mobilität. Die sind auf Basis dieser Prozesse zustande gekommen und versuchen dann eigentlich in Eigenregie Themen voranzubringen und die Personen bei der lokalen Agenda unterstützen dann halt fachlich oder durch Input und helfen auch die Förderungen, die dann über diese Schiene abzufragen sind, einzuholen. Genau.

54 **Alexander Preis** Interessant. Also ich muss nebenbei schon ein bisschen auf die Uhr gucken. Hast du eigentlich einen direkten Anschlusstermin, oder wäre es für dich in Ordnung wenn wir noch fünf Minuten länger machen würden?

55 **Experte 9** Kann auch noch ein wenig länger gehen, das ist kein Problem.



56

Alexander Preis Das ist klasse. Danke dir. Die Zeit verfliegt dann doch immer sehr schnell wenn es interessant ist, muss ich sagen.

57

Experte 9 Genau, ja. Also das waren eigentlich so die Methoden, die wir gemacht haben. Wir haben auch online Befragungen, ähnlich wie du das beschrieben hast, eben gerade in der Standort Findungsphase war es glaube ich eine gute Methode zu schauen, was sind die Interessen, welche Fahrzeuge sind interessant, auch haben die Leute überhaupt Interesse sich zu beteiligen oder nicht. Es war dann immer schwer, von dieser Ebene zu dieser Beteiligung und dem Kommitment zu kommen. Wir hatten dann eben diese Info Termine, die dann im Bezirk A eigentlich fast alle bis auf einen am Schluß digital stattfinden mussten, weil es genau in die Corona Phasen reingefallen ist, weil es gar nicht erlaubt war, sich physisch zu treffen. Und im Winter auch gar nicht möglich wäre. Im Sommer könnte man sagen, man kann sich draußen treffen. Im Winter geht es dann gar nicht. Das hat den Prozess sehr gehemmt, glaube ich. Hätten wir das physisch machen können, dann auch im öffentlichen Raum, wäre da viel mehr gegangen, glaube ich. Das war wieder im Bezirk B ein bisschen besser. Da war der Prozess von der zeitlichen Verschiebung ein bisschen anders. Und da haben wir dann eben einige physische Treffen gehabt, wo dann auch Leute gekommen sind und sich beteiligt haben. Und dann wollte ich noch eines erwähnen. Das, was wir dann auch noch vor Allem im Bezirk A gemacht haben, weil eben erst wenig Kommitment war, selber Gestaltungsentwürfe zu machen. Bzw. selbst am Tisch zu sitzen und zu zeichnen war dann eben die Möglichkeit, dass das Projektteam Entwürfe vorbereitet hat und die dann zur Abstimmung ausgesendet haben. Das ist ein Beispiel, dass wir eben auch aus City D gelernt haben, was da sehr gut funktioniert hat.

58

Alexander Preis Also hat es bei euch auch gut funktioniert? Bzw. was heißt gut funktioniert?

59

Experte 9 Genau da sind auch, soweit ich weiss, sehr viele Rückmeldungen gekommen und Leute haben dann eben auch Kommentare dazu schreiben können, was ihnen dran gefällt oder wie es ihnen besser gefallen würde. Und das hat dann eigentlich sehr gut funktioniert. Was auch gut funktionierte, zumindest haben wir das in der City S gemacht, ist dass wir einfach an der Fläche, ähnlich wie du es beschrieben hast, genau an der Fläche, wo es passieren soll, mit Teppich und Tischen und Informationen einen Stand aufgebaut haben. Und wir haben so Karten vorbereitet, wo vorbeigehende Leute aufzeichnen konnten, was sie sich vorstellen auf der Fläche, wie sie sich quasi den Freiraum wünschen dort. Und das hat sehr gut funktioniert, da wir viele Entwürfe bekommen und die haben wir dann nachher intern wieder zu einem Entwurf konsolidiert. Da ist halt nur die Frage immer, wen erreicht man, wenn man tagsüber immer am Stand ist und ist es dann eigentlich die Bewohner*innen oder ist das wer anderes und ja, aber für den Standort hat es sehr gut funktioniert.

60

Alexander Preis Sehr spannend. Wir haben auch Fragen in die Richtung gestellt. Wo die Menschen wohnen und arbeiten. Wo sie hier

in der Umgebung einen Mobilitäts Punkt gerne hätten, dann auch auf einer Karte aufgezeichnet die dann auch relevante Infos enthält wo beispielsweise schon eine Bikesharing Station ist, U-Bahn Station etc. sozusagen die existierenden Mobilitätsoptionen. Und auch welche Elemente sie sich an dem ausgewählten Standort wünschen würden. Was öfters dann in Gesprächen, jetzt gerade auch mit Städten oder Verkehrsbetrieben, als Feedback zu dem Thema kommt ist "ja schön und gut, aber die Meinungen der Bürger*innen sind ja sehr subjektiv. Und wenn ich Bürger fragen würde, dann würde mir jeder sagen, ich hätte gerne direkt vor meiner Haustür eine Station." Was hältst du von der Aussage und gibt es da Erfahrungen die ihr in der Richtung schon gesammelt habt?

61 **Experte 9** Also grundsätzlich ist es schon so, dass sich jeder möglichst nahe wünscht, mit möglichst wenig Fußwegen zur Station hin. Und natürlich muss man dann aufpassen, dass man nicht nur aus einem Block die Leute befragt und das dann dort landet. Aber ich denke man kann ja die Frage auch so stellen, dass es nicht direkt vor der Haustüre ist und man vielleicht mal überlegt, ob es irgendwelche wichtigen Punkte gibt, wo es sein kann, zum Beispiel beim Einkaufen oder bei der nächsten ÖV Station. Ich glaube, dass man in der Form, wenn man das versucht auch so zu vermitteln, sehr wohl durch solche Fragen abfragen kann, wo ein wichtiger Punkt ist. Ich glaube, dass das auch sehr gut zusätzlich digital funktioniert, wenn man Karten macht, wo die Leute Punkte setzen können und einfach durch die Häufung der Punkte, glaube ich schon, dass da gute Informationen rausgehen. Aber sicher, man muss das immer in Frage stellen und wissen, wo die Leute wohnen, damit man das auch herausfindet.

62 **Alexander Preis** Finde ich interessant, weil bei uns ist es auch ehrlich gesagt genau in die Richtung gekommen. Wir haben auch erst erwartet, dass viele natürlich sagen werden "Hier wohne ich, da hätte Ich direkt gerne meine Station". Aber es ist eigentlich etwas sehr anderes herausgekommen. Die Leute, also mit Leute meine Ich Bürger*innen die hauptsächlich Anwohnende waren und aus verschiedensten Altersstufen und Bildungsstufe etc. kamen, sie haben sich wirklich überlegt okay, da ist ein guter Ort, da gehen die Leute normalerweise sowieso vorbei, da steige ich schon aus dem Bus aus U-Bahn aus, da wäre es sinnvoll. Also eigentlich muss ich sagen, zumindest aus den ca. 60 Interviews die wir geführt haben vor Ort, dass es gar nicht so subjektiv war, sondern Leute versucht haben, sich objektiv hineinzusetzen wo würde denn so etwas Sinn machen.

63 **Experte 9** Ja, interessant.

64 **Alexander Preis** Okay. Bezüglich den Shared Mobility Providern hattest du ja gemeint habt ihr im Projekt Konsortium mit Shared Mobility Hub Service Provider zusammengearbeitet. Shared Mobility Hub Service Provider bieten ja im Endeffekt komplette Mobilitäts Stationen an, richtig?

65 **Experte 9** Genau, die sind sehr stark im Wohnbau, machen sich stark im Wohnbau oder auch mit Garagen Betreibern Kooperationen, weil es

im öffentlichen Raum hier in City A nicht wirklich möglich ist. Wäre es möglich würden sie denke ich schon das auch im öffentlichen Raum machen. Das heißt, sie haben aber halt da schon mal Erfahrungen welche Fahrzeuge, welche Flotten Größen funktionieren, was wichtig ist, und bieten aber auch, soweit ich weiß, in Wohnprojekten, in Abstimmung mit den Betreibern, also mit den Entwicklern dort unterschiedliche Tarif Modelle auch an. Und haben daraus auch recht viel Erfahrung gehabt, die wir da einbinden konnten. Wir haben auch überlegt nicht nur Shared Mobility Hub Service Provider zu nehmen, sondern auch andere Betreiber noch dazu zu nehmen. Das war dann einfach schwierig zu integrieren in einer Plattform. Was uns wichtig war, ist dass alles, was dann dort steht, auch über eine Plattform verfügbar ist. Und das hätten wir dann einfach in der Projektlaufzeit und auch mit dem Fokus, den wir im Projekt gehabt haben, dann eigentlich nicht leisten können. Das war mit City A Mobil dann ganz gut, weil Shared Mobility Hub Service Provider in der Plattform von City A Mobil schon integriert ist. Also man kann es da glaube ich nicht buchen dort, aber ist es auffindbar zumindest drinnen und damit war zumindest ein bisschen für uns diese Integrations Ebene gegeben.

66 **Alexander Preis** Ja klar. Also würde ich sagen, man kann sie jetzt nicht direkt als Repräsentant für Shared Mobility Anbieter sehen. Oder würdest du sagen, da sind ähnliche Erfahrungen, die man vielleicht auch dadurch gewinnen könnte, dass man Shared Mobility Anbieter generell jetzt zum Beispiel ein Shared Mobility Provider T oder ein Shared Mobility Provider B oder ähnliches oder beispielsweise ShareNow oder Shared Mobility Provider M mit einbezieht. Glaubst du da könnte man ähnliche Erkenntnisse gewinnen für die Planung?

67 **Experte 9** Das sind in der Art eher andere Welten als das Shared Mobility Hub Service Provider sehr stark stationsbasiert ist. Und auch eben immer wieder an den gleichen Standorten zurückgebracht werden muss die Fahrzeuge. Ich glaube, das wäre insofern mit ShareNow zum Beispiel anders. Weil die nicht stationsbasiert funktionieren, zumindest in City A. Und dadurch glaube ich einen anderen Zugang, wäre das zu nutzen. Das wäre dann halt auch, da müsste man den Mobilitäts Standort schon anders denken. Dann wäre nicht fix immer ein Auto dort, sondern einfach nur ein reservierter Stellplatz für Carsharing mit der Hoffnung, dass sich dann dort jemand hinstellt. Das ist ja dann von der Idee her ein bisschen anders, glaube ich. Also würde auch neue Möglichkeiten aufmachen glaube ich.

68 **Alexander Preis** Ich schaue noch mal kurz auf meine Notizen. Das meiste habe ich eigentlich schon angesprochen. Was mich noch interessieren würde: **Habt ihr im Konsortium hauptsächlich in Meetings gearbeitet oder wie kann man sich das vorstellen? Wurden da auch gewisse Tools oder Formate genutzt und was waren die Erfahrungen dort?**

69 **Experte 9** **Also mit unseren Kooperationspartnern bzw. Konsortialteam hatten wir eine Cloud als Datenspeicher und Austausch Punkt. Und hatten am Anfang fast monatliche Konsortial Meetings und gegen Schluss jetzt immer weniger, weil es auch einfach weniger**

..Mobility hub specific project cor

..Help to ider

.."a lot of say

..3rd citizens

..3rd shared r

..2nd local di:

..1st public tr

..Citizen parti

Entscheidungspunkte gibt. Und irgendwann läuft dann sowieso der Kontakt, also bilateral, telefonisch, Meetings, also natürlich dadurch dass es während der Corona Zeit war, sehr viel Online Meetings gemacht, aber dann schon auch den Bedarf gesehen, physisch Workshop Termine zu machen, wo wir gemeinsam was vor Ort erarbeiten können. Dann waren dann eigentlich so die Punkte. Mit den Online Tools muss ich sagen, wir haben es versucht mehr Tools auch einzusetzen bei uns im Team, wobei da nicht alle Partner immer so aufgeschlossen waren. Genau.

70 **Alexander Preis** Und dann würde ich vielleicht noch mit zwei weiteren Fragen das spannende Interview abschließen. Und zwar wenn du dich jetzt in die Position versetzen würdest als Mobilitäts Punkte Planer in der Position einer Stadt oder eines lokalen Transport Betreibers. Was würdest du sagen, sind da die Top drei Stakeholder, die man in den Planungs- oder Roll-out Prozess einbinden sollte?

71 **Experte 9** Top drei Stakeholder: Das heißt wenn man jetzt Planer oder Planerin bei der Stadt ist und Mobilitätspunkte umsetzen möchte, welche drei weiteren, über die Stadt hinausgehenden Stakeholder ich einbinden würde.

72 **Alexander Preis** Genau.

73 **Experte 9** Ich würde glaube ich trotzdem sagen, das städtische Verkehrsunternehmen als wesentlichen Akteur. Ich finde auch die Bezirke, also ich weiß nicht, wie das in City G genau geregelt ist, aber in City A haben die sehr viel Mitsprache auf lokaler Ebene. Finde ich auch sehr wichtig, in dem Fall, die lokalen Prozesse dadurch abzufangen. Und dann will ich eigentlich noch zwei Akteure wählen, die ich sehr wichtig finde. Je nachdem, wie das aufgesetzt ist. Also ich finde auf jeden Fall wichtig, die Bevölkerung auch mitzunehmen. Vielleicht nicht so früh, wie wir es gemacht haben, sondern erst mit bestimmten Entscheidungspunkten mit einzubinden oder halt durch Information im öffentlichen Raum aufmerksam zu machen. Aber ich finde es schon auch wichtig, je nachdem wie das gestaltet ist, auch die Shared Mobility Betreiber reinzuholen. In City A ist das eine andere Situation, weil eben die Public Transport Provider A das selbst im Rahmen dessen wieder beauftragt haben und damit, das sage ich mal, eine besondere Situation ist. Wenn es die Situation nicht gibt und es wirklich ein freier Zugang wäre, dann finde ich es wichtig, da unterschiedliche Betreiber mit reinzuholen. Grundsätzlich finde ich, passiert das zu wenig, dass man auch über die beauftragten Betreiber noch mehr reinholt und vielleicht eben solche Stellplätze bei den Mobility Hubs anbietet, wo die auch ihre Fahrzeuge hinstellen können. Und wenn es nicht stationsbasiert ist, dass wären für mich diese wichtigsten vier Stakeholder.

74 **Alexander Preis** Das passt ja auch ganz gut, weil im Endeffekt die Verkehrs Betreiber oder die Stadt sind, würde ich mal sagen, die sind sozusagen die Hauptakteure, sind ja oft auch sehr nah beieinander in der Verkehrsplanung. Deswegen von denen aus gesehen die drei anderen Stakeholder. Und wenn du zukünftigen Planern von

Mobilitätsstationen etwas empfehlen könntest, was wäre das? Gerne auch aus der eigenen Erfahrung des Projektes heraus.

75 **Experte 9** Aus eigener Erfahrung heraus finde ich es wichtig, sich mal grob ein Bild zu schaffen, wo man hin will, aber nicht zu viel Energie da hinein zu stecken, sondern eher mit einem groben Bild, was für einen in Frage kommt grundsätzlich und was gar nicht. Mit dem dann sofort mit dem Bezirk und der Stadt zu sprechen, was für die möglich ist, welche Planungen dort sind und ob die Standorte in Zukunft frei sind oder nicht überhaupt dort. Das war bei uns im Ganzen ein kritischer Punkt auch. Das finde ich sehr wichtig. Dann eh wie wir schon besprochen haben, also Bürger*innen einzubinden. Ich glaube, dass es schon gut ist, auch Workshop Termine anzubieten. Also ich würde nicht von vornherein darauf verzichten, nur weil es jetzt einmal nicht so gut funktioniert hat bei uns. Aber ich glaube, dass man stärker eben über diese Abstimmungs Möglichkeiten oder digitale Tools wo man Meinungen äußern kann, Standort Wünsche abgeben kann etc. stärker arbeiten sollte, weil man viel mehr abfängt, denke ich, als dann bei einem Workshop wo fünf Personen vielleicht kommen. Ja, das sind so diese Hauptpunkte. Was ich der Stadt City A empfehlen würde, das sind dann auch unsere Projekte Ergebnisse, noch mal ganz andere Rahmenbedingungen aufzusetzen, um eben vor allem nichtkommerziellen Angeboten Raum geben zu können.

..Recommended, especially vi

..Did not work well with them

..Citizens requesting com

76 **Alexander Preis** Auch wieder ein sehr guter Schlusspunkt. Dann vielen Dank dir.

77 **Experte 9** Ja gerne, ich hoffe, es war hilfreich.

78 **Alexander Preis** Ja, definitiv. Und danke auch das du dir nochmal länger Zeit genommen hast. Gibt es denn von deiner Seite noch offene Fragen oder etwas was du gerne noch besprechen würdest?

79 **Experte 9** Hm, ja. Ich bin nur sehr interessiert, was dann rauskommt bei deiner Masterarbeit und wäre auf jeden Fall sehr interessiert wenn du mir die dann zuschickst, wenn es so weit ist. Das klingt auf jeden Fall sehr spannend.

80 **Alexander Preis** Das mache ich natürlich, gerade mit Leuten die sich extra so viel Zeit nehmen für mich und mir die Recherche ermöglichen, selbstverständlich sehr gerne.

81 **Experte 9** Super. Sonst passt alles. Danke.

82 **Alexander Preis** Klasse. Dann vielen, vielen Dank und wünsche dir noch ein schönes Wochenende.

83 **Experte 9** Danke und viel Erfolg bei der Fertigstellung und Bearbeitung. Tschüss!

84 **Alexander Preis** Danke. Tschüss!

Declaration of Authorship

I hereby declare that the thesis submitted is my own unaided work. All direct or indirect sources used are acknowledged as references.

I am aware that the thesis in digital form can be examined for the use of unauthorized aid and in order to determine whether the thesis as a whole or parts incorporated in it may be deemed as plagiarism. For the comparison of my work with existing sources I agree that it shall be entered in a database where it shall also remain after examination, to enable comparison with future theses submitted. Further rights of reproduction and usage, however, are not granted here.

This paper was not previously presented to another examination board and has not been published.

Munich, 21.07.2023

Location and Date

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized capital letter 'D' with a horizontal stroke extending to the right and a vertical stroke crossing it from the bottom left.

Signature