

Raus aus dem Elfenbeinturm: Bürgerbeteiligung in Verkehrsprojekten am Beispiel des *Reallabor Schorndorf*

Alexandra König (Institut für Verkehrssystemtechnik des DLR)
Eva Fraedrich (Institut für Verkehrsforschung des DLR)
Tim Sippel (ZIRIUS, Universität Stuttgart)

Lilienthalplatz 7, 38108 Braunschweig
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Seidenstraße 36, 70174 Stuttgart
alexandra.koenig@dlr.de
eva-maria.fraedrich@dlr.de
tim.sippel@zirius.uni-stuttgart.de

Abstract: Die aktive Beteiligung von Bürger/innen und weiteren lokalen Akteuren besitzt großes Potential für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung zur Erreichung von Klimazielen. Doch wie kann eine Bürgerbeteiligung umgesetzt werden, die über reine Informationsveranstaltungen hinausgeht? Im Projekt *Reallabor Schorndorf* wird ein dialogorientiertes, kooperatives Beteiligungsformat erprobt, mit dessen Hilfe ein an die Bedürfnisse von Nutzer/innen orientiertes ÖPNV-Konzept entwickelt werden soll.

Alexandra König, M.Sc, ist Psychologin und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrssystemtechnik des DLR. Sie beschäftigt sich mit Fragen der fahrgastorientierten Flexibilisierung des ÖPNVs.

1. Potenziale von Bürgerbeteiligung in Verkehrs- und Stadtplanung

Der wachsende Wunsch von Bürger/innen, die eigene Stadt mitzugestalten und sich aktiv an Verkehrs- und Stadtplanungsprozessen zu beteiligen, spiegelt sich im Aufkommen von Bürgerinitiativen wider (z.B. *Frankfurt gestalten*, *NextHamburg*, Gebhardt, Klemme & Wiegandt, 2014). Aktuelle Befragungen zeigen, dass sich Bürger/innen mehr Einfluss auf die Verkehrsplanung in ihrer Gemeinde wünschen (BMBF, 2015). Der Bedarf, lokale Akteure in die Verkehrs- und Stadtplanung einzubeziehen, wird auch politisch artikuliert: „*Die Stadt der Zukunft kann nur als Gemeinschaftsprojekt funktionieren. Jetzt geht es darum, die Ideen der Wissenschaftler, die Vorstellungen der Menschen vor Ort und die Akteure in den Städten und Gemeinden zusammen zu bringen.*“ (Johanna Wanka, BMBF, 2015, S.1). Wie kooperative Beteiligungsformate in Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Mobilitätssektor konkret umgesetzt werden können, soll am Beispiel des Reallabors Schorndorfs skizziert werden.

2. Das Reallabor Schorndorf

Das *Reallabor Schorndorf* wird vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg über einen Zeitraum von drei Jahren gefördert. Ziel des Forschungsprojekts ist die Entwicklung und Erprobung eines fahrplanlosen Bussystems, dessen Bedienkonzept auf dem tatsächlichen Mobilitätsbedarf der Fahrgäste basiert und eine dienstleistungsorientiertere Fahrgastbeförderung verspricht.

Reallabore sollen ein „Verständnis komplexer Transformationsprozesse“ (Schneidewind, 2014, S. 1) und eine Wissenserzeugung und -anwendung unter realen Rahmenbedingungen ermöglichen. Bewohner/innen in Reallaboren werden als Projektpartner auf Augenhöhe betrachtet und arbeiten im Reallabor Schorndorf gemeinsam mit Forschungseinrichtungen, dem lokalen Busbetreiber, der Stadt Schorndorf und weiteren Partnern an der Entwicklung und Erprobung der beschriebenen Mobilitätslösungen (Abb. 1).

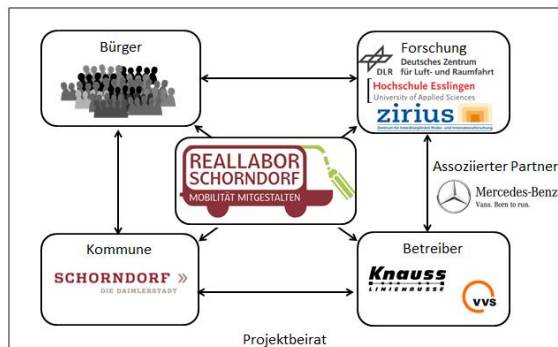


Abb.1: Projektbeteiligte

Das partizipative Vorgehen erlaubt es, Bedürfnisse von künftigen Nutzer/innen und anderen Stakeholdern frühzeitig in den Entwicklungsprozess des Bedarfsbusses einzubeziehen.



Abb.1: Beteiligungskonzept des Reallabor Schorndorf

In der ersten Phase wurde durch Interviews mit lokalen Interessenvertretern und teilnehmende Beobachtungen die Ausgangssituation in Schorndorf präzise beschrieben (Abb.2). In der Anforderungsanalyse wurden Bedürfnisse von Nutzer/innen mithilfe von Design Thinking Workshops identifiziert (Brown, 2008), in denen idealtypische Nutzer/innen als sogenannte Personae beschrieben wurden (Mayas, Hörold & Krömker, 2012). Für diese wurden Nutzungsszenarien entwickelt und Anforderungen an Bedien- und Fahrzeugkonzept abgeleitet. In einem weiteren Workshop wurden die Konzepte gemeinsam mit Bürger/innen anhand spezifischer Usecases weiterentwickelt. Methoden der Co-Creation wurden eingesetzt, um Ideen in erste Prototypen umzusetzen und diese zu evaluieren (Pralhad, & Ramaswamy, 2004). Der wissenschaftlich begleitete Pilotbetrieb wird ab Dezember 2017 die Erprobung des Mobilitätskonzepts durch Testnutzer/innen sowie eine Weiterentwicklung des Konzepts ermöglichen. Während der gesamten Projektlaufzeit werden Bürger/innen über unterschiedliche Kanäle (z.B. lokale Medien, öffentliche Veranstaltungen, Projektwebseite (www.reallabor-schorndorf.de))

schorndorf.de) über die Entwicklungen im Projekt informiert. Bürgersprechstunden im Rathaus ermöglichen zudem einen kontinuierlichen Bürgerdialog.

Gefördert vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST

Quellen

BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung (2015). Mehrheit der Deutschen wünscht mehr Einfluss in ihrer Stadt. Pressemitteilung 070/2015. Abrufbar unter: <https://www.bmbf.de/de/mehrheit-der-deutschen-wuenscht-mehr-einfluss-in-ihrer-stadt-978.html>

Brown, T. (2008). Design Thinking. *Harvard Business Review*, S. 84-92.

Gebhardt, L.; Klemme, M. & Wiegandt, C.-C. (2014): Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement in Zeiten der Digitalmoderne – drei Thesen. *disP – The Planning Review*. 50 (3), S. 11-120.

Mayas, C.; Hörold, S.; Krömker, H. (2012): Meeting the Challenges of Individual Passenger Information with Personas. In: Stanton, N. (Hrsg.). *Advances in Human Aspects of Road and Rail Transportation*. CRC Press, S. 882-831.

Prahalad, C. K., & Ramaswamy, V. (2004). Co-creation experiences: The next practice in value creation. *Journal of interactive marketing*, 18 (3), 5-14.

Schneidewind, U. (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. PND online. Abrufbar unter: http://www.planung-neudenken.de/images/stories/pnd/dokumente/3_2014/schneidewind.pdf