



Rurban Design und Mobilität

Anne-Kathrin Schwab³, Alp Yilmaz¹, Dennis Rolfes¹, Steffen Uphoff²,
Almut Wolff¹, Lutz Robbers¹, Rainer Schwerdhelm², Jantje Halberstadt³,
Friederike Fischer³

¹ Jade Hochschule Oldenburg Fachbereich Architektur, Ofener Straße 16/19, 26121 Oldenburg

² Jade Hochschule Oldenburg Fachbereich Bauwesen Geoinformation Gesundheitstechnologie,
Ofener Straße 16, 26121 Oldenburg

³ Universität Vechta Abteilung Ökonomie der Nachhaltigkeit, Driverstraße 22, 46364 Vechta

Abstract

Das Teilvorhaben 5 beschäftigt sich mit den Themenkomplexen Rurbanität (I) und Mobilität (II) mit besonderem Fokus auf räumlichen Transformationsprozessen sowie den Perspektiven planerischer Prozessbegleitung und Interventionen. Dieses Themenfeld wird mit unterschiedlichen Fragestellungen erschlossen. Zum einen wird ein konzeptionelles Modell erstellt, das am Beispiel der Stadt Esens die Dimensionen des Urbanen und Ruralen als komplexe voneinander abhängige Kategorien erfasst und abbildet. Zum anderen wird die Mobilität rurbaner Räume exemplarisch für den Kreis Wittmund historisch, aktuell und zukunftsorientiert erfasst. Im Laufe des Forschungsprozesses werden Citizen Design Labs durchgeführt, die iterativ Erkenntnisse aus allen Teilstudien (Rurban Design (I), Mobilität (II)) aufgreifen und als Teil der Empirie dieser Studien zur deren Ergebnissen beitragen.

Schlüsselworte: Transformation, Rurbanität, ländliche Räume, Mobilität, Partizipation, Gesellschaft, Citizen Science Lab, Soziale Innovationen

Zitation: Schwab, A.-K.; Yilmaz, A.; Rolfes, D.; Uphoff, S.; Wolff, A. Robbers, L.; Schwerdhelm, R.; Halberstadt, J.; Fischer, F. Rurban Design und Mobilität. Transformation Dynamics 2024, 1, 7.

Einleitung

Im Teilvorhaben 5 werden zwei Themenkomplexe (Rurbanität, das Spannungsfeld zwischen Ruralem/Ländlichem und Urbanem/Städtischem (I), und Mobilität (II)) bearbeitet, die sich unter folgender Fragestellung subsumieren lassen: Wie können rurbane Räume und die Mobilität unter den Bedingungen von Nachhaltigkeit im Nordwesten Niedersachsens entworfen und im Rahmen der anstehenden Transformationsprozesse weiterentwickelt werden?

Es findet also zum einen eine konzeptionelle Auseinandersetzung mit den Dimensionen von ruralen, wie auch von urbanen Räumen statt (vgl. Schmidt-Lauber, Wolfmayr 2020), und zum anderen eine wissenschaftliche Ausarbeitung mit besonderem Fokus auf Mobilität (und deren Evaluation) im Kreis Wittmund. Weiterhin wird ein digitaler ‚Atlas‘ als Tool für das Verstehen, Dokumentieren und Entwerfen rurbaner Räume in der Region für politische und wirtschaftliche Akteur*innen erstellt. Dies stellt sich als eine aktive und direkte Darstellung durch eine Beschreibung der Fakten von außen dar.

Methodisches Vorgehen

Gemeinsam mit lokalen Akteur*innen werden die relevanten Daten dieses Teilvorhabens erarbeitet und erhoben. Dabei findet die Analyse dieser Daten durch eine Evaluation der Charakteristika des geplanten, materiellen und gelebten Raums (vgl. Lefebvre 1991) statt. Infrastruktur und Mobilität werden anhand der Kategorien historisch, aktuell und zukunftsorientiert untersucht. Erweitert wird dieses Vorgehen methodisch durch Elemente von Participatory Action Research (vgl. Baum et al. 2006) und ein Participatory Design Thinking (Bannon 2012), um experimentell und explorativ mit den lokalen Akteur*innen zu den Erkenntnissen und Szenarien zu arbeiten.

Unter Einbezug verschiedener Stakeholder aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft, vor allem aber Bürger*innen in Form von Befragungen und Workshops, wird den Fragen nach Rurbanität und Mobilität nachgegangen. Es werden Problemfelder aufgedeckt und analysiert. Es sollen daraus abgeleitet auch bedarfs- und möglichkeitsgerechte realistische Innovationspotenziale ausgelotet werden, die transformative Prozesse im Kontext der Nachhaltigkeit in Nordwest Niedersachsen auslösen. In Präsenzveranstaltungen und Workshops möchten wir auch unternehmerische Aktivität (von Bewohnenden selbst als Prosumer statt „nur“ Consumer) zur Generierung nachhaltiger Gestaltung und Mobilitätslösungen fördern.

Um ein interdisziplinäres Verständnis von den hybriden Charakteristika zwischen urban und rural geprägten Räumen zu entwickeln, wird ein Modell

entwickelt, dass es ermöglicht, genaue Daten zu erheben und die Ausprägungen auszugestalten. Neben der theoretischen Auseinandersetzung ist es uns wichtig, die Einstellungen der Bewohnenden, bzw. deren Selbstverständnis im Verhältnis zu ihrer Region zu eruieren, um daraus Bedarfe für transformative Innovationen zu entwickeln. Zudem werden Akteur*innen aus Verwaltung, Politik, Planung und Wirtschaft einbezogen, um deren Motivations- und Anreizstrukturen zu erfassen. Wesentliches Ziel des Teilbeitrags ist es, Kompetenzfelder planerischen und entwerferischen Handelns zu erweitern, um konkrete transformative Szenarien in der Gestaltung von Raum und Mobilität aufzuzeigen, die von den o.g. Stakeholdern genutzt werden können.

Es sollen aus der multi- und transdisziplinären Analyse und dem Mapping, sowie den erarbeiteten Dimensionen konkrete Handlungsempfehlungen für verschiedene Stakeholder sowie ausgewählte Tools entwickelt werden (vgl. Schoonderbeek 2021).

Unser Transformationsverständnis

Der Mobilitätsbereich wird hier als sich transformierendes und Transformation ermöglichendes Phänomen auf regionaler Ebene (Landkreis) betrachtet, statt rein planungsorientiert (z.B. Implementation von Mobilitätshubs). Auch der Begriff des Rurbanen und der Rurbanität wird nicht nur in der theoretischen Entwicklung deskriptiv erfasst. Neben der theoretischen Grundlagenarbeit zur Erstellung einer operativen These zum Phänomen des „Rurbanen“ werden die verschiedenen Qualitäten des Urbanen und des Ruralen in Kategorien operationalisiert und untersucht. Der Fokus geht somit über die theoretische Begriffsarbeit hinaus. Darauf aufbauend wird ein Modell zur multidimensionalen Beschreibung und Analyse von Räumen entwickelt. Die mit dem Modell zu analysierenden Informationen werden zum Einen aus Interaktionen, Interviews und Gesprächen mit lokalen Akteur*innen generiert, zum Anderen aus vorliegenden, überwiegend frei zugänglichen Daten (Statistische Ämter, BBSR, etc). Die so generierten Informationen bieten wiederum eine Grundlage für Veranstaltungen und Arbeit mit größeren Gruppen. Diese Interaktionen und Iterationen bilden das Netzwerk des Citizen Design Labs ab, in dem Informationen generiert werden, Diskussionen stattfinden sowie transformative Konzepte und Entwicklungsszenarien entstehen. Diese generierten Informationen bilden die Grundlage für die Produktion eines „Atlanten“, der Akteur*innen in Planungsprozessen (Architekt*innen, Stadt- und Raumplaner*innen, politische Stakeholder) erlauben soll, die eigenen entwerferischen und planerischen Praktiken kritisch zu hinterfragen und neue Strategien der Raumentwicklung in Erwägung zu ziehen.

Rurban Design Lab

Vorhandene planerische Vorgaben, Szenarien, Vorstellungen von ländlichen Räumen und Kleinstädten werden der Komplexität der Realität nicht mehr gerecht. Dies ist die Ausgangsthese des Teilprojektes „rurban design lab“. Unser Projektgebiet Stadt Esens, als eine „kleine Kleinstadt“, als eine „periphere ländliche Region“ oder als ein „Unterzentrum“ in Niedersachsen, ist mehr als ein touristischer Hotspot, ein Potenzial für ein neues Einfamilienhaus-Baugebiet, ein idyllischer Rückzugsort, eine historische Stadt mit funktionalem Zentrum oder eine Auspendlerstadt usw., sondern möglicherweise alles gleichzeitig und mehr. Um für die zukünftige Entwicklung dieser Stadt Transformationspotenziale ableiten zu können, muss die komplexe Hybridität in möglichst vielen Dimensionen explorativ erfasst, verstanden und dargestellt werden. Im ersten Projektjahr wurden die praktischen und theoretischen Grundlagen für die Entwicklung eines Analysemodells geschaffen, das ein besseres Verständnis von Räumen ermöglicht, die nicht mit den bestehenden Ansätzen zum ländlichen und städtischen Raum erfasst werden können. Erster Schritt dabei ist die Erstellung einer Datenbank mit den öffentlich zur Verfügung stehenden Daten zu den quantifizierbaren Facetten der Stadt Esens. Im weiteren Schritt wird das Kartenmaterial erstellt, anhand dessen die Ergebnisse in einem Atlasformat zusammengefasst werden. Die nächsten Schritte befassen sich mit Erhebung der qualitativen Daten durch eigene Bewertung (Selbstreflexion als Fachplanende und Forschende), Interviews und Workshops. Der Atlas soll durch in-Bezug-setzen und Überlagern der verschiedenen Informationen einen Überblick geben, wie die Stadt Esens konzipiert ist, was darin tatsächlich manifestiert ist und was darauf projiziert wird. Auf dieser Grundlage soll die exemplarische Erforschung der Stadt Esens die Möglichkeiten innovativer Handlungsoptionen eröffnen und transformative Entwurfsprozesse verbessern.

Bisheriger Stand

Zu Beginn wurden Konzepte wie „Raum“, „Stadt“, „Land“, „Ruralität“, „Rurbanität“ und „Urbanität“ diskutiert. Dabei lag der Schwerpunkt auf der Erörterung der Unterschiede der Begriffe „rural“ und „urban“ und deren Verhältnis zum Begriff „rurban“.

Da die Analyse im ersten Schritt quantitative/„objektive“ Daten erfordert und es keine transparente, klare Übersicht über die vorhandenen und möglichen Daten gibt, wurde eine Datenbasis zusammen mit den studentischen Hilfskräften (Helen Reuber, Clara Steegborn) erarbeitet. Dazu wurden alle

öffentlich verfügbaren Daten zum Projektgebiet und zu Vergleichsstandorten in Niedersachsen sowie Bundes- und Landesdurchschnittswerte zusammengetragen. Darüber hinaus wurden zahlreiche Begehungen im Projektgebiet durchgeführt, die nicht nur der Standortanalyse dienten, sondern auch dazu beitrugen, mögliche Orte (als Themengeneratoren und Veranstaltungsorte) für das Citizen Design Lab zu finden. Parallel wurden die Konzeption und Grundlagenmaterialien des sich in der Entwicklung befindenden Entwurfswerkzeugs und der Analysemethode, nämlich Kartierung und Atlaserstellung, durch das Forschungsteam u.a. auch im Rahmen der Lehrveranstaltungen mit Architektur- und Urban-Design-Studierenden vorbereitet. Durch zahlreiche Termine u.a. im Kreishaus Wittmund mit dem Landrat, dem Bürgermeister der Samtgemeinde Dunum und den Fachbereichsleitern der Stadt Wittmund sowie durch Gespräche mit dem Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), der Verwaltungsleitung der Samtgemeinde Esens und nicht zuletzt den seit Jahrzehnten im Projektgebiet häufig beauftragten Planungsbüros, wurden die notwendigen Kontakte für eine kooperative Zusammenarbeit hergestellt. Parallel dazu wurden die Konzeption und die Grundlagenmaterialien für das in Entwicklung befindliche Entwurfswerkzeug und die Analysemethode, d.h. die Kartierung und Atlaserstellung, durch das Forschungsteam u.a. auch im Rahmen von Lehrveranstaltungen mit Studierenden der Architektur und des Urban Designs vorbereitet und erste Zukunftsszenarien erarbeitet. Die Aufgaben zur Erstellung des Atlas umfassen u.a. die Erarbeitung einer Struktur durch Recherche und Konkretisierung von Indikatoren, Kartentypen und die Arbeit mit gängiger CAD- und GIS-Software (u.a. ArchiCAD und QGIS) zur Visualisierung und Überlagerung der Daten.

Das Teilprojekt wurde durch die Teilnahme an Tagungen und Konferenzen nach außen vertreten. Diente die explorative Teilnahme an der rural-geo'23 (3rd european rural geography conference an der Rijksuniversiteit Groningen) und der SUDHT (symposium of urban design history and theory an der TU Delft) der Vernetzung und Weiterbildung, so wurde das Analysewerkzeug und der Kartierungsansatz in einer Posterpräsentation im Rahmen des dkg'23 (Deutscher Kongress für Geographie in Frankfurt) vorgestellt und diskutiert.

Transformation im rurbanen Kontext

Als weitere Fallstudie wird die Gemeinde Dunum anvisiert. Interaktionsprozesse sind hier allein durch die Größe des Ortes anders möglich, als in einer Kleinstadt wie Esens. Der Ort ist den aktuellen Transformationspro-

zessen im Vergleich zu kleinen Kleinstädten in viel existenziellerer Weise ausgesetzt, da sich die (land-)wirtschaftliche Grundlage vollständig ändern könnte. Über die aktuellen transformativen Prozesse und Potenziale in Dunum ist eine aktionsforschende Ausarbeitung mit partizipativen und interaktiven Elementen mit den Bewohnenden geplant. Durch den fortlaufenden Transformationsprozess und den Verlust von Infrastruktur könnte sich auch das Wohnen „auf dem Land“ verändern. Die Nichtanbindung an den öffentlichen Nahverkehr wird für Nichtautofahrende zum existenziellen Problem werden. Die Erfassung des Phänomens über statistische Daten ist erschwert. Da diese nicht raumgenau vorliegen, muss ein qualitativer Ansatz angewendet werden, der auf andere Methoden zurückgreift, um den Ort anders zu beleuchten und um die Erkenntnisse aus dem entwickelten Modell aufzugreifen. Hierzu ist die Interaktion mit den lokalen Akteuren ausschlaggebend.

Mobilität im rurbanen Raum: Mobilitätsverhalten am Beispiel des Landkreises Wittmund

Die Mobilität im Kreis Wittmund wird praxisnah erfasst, zum einen durch ein Mobilitätskonzept für die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung Wittmund, in Form einer Masterarbeit, einer Masterstudentin aus der Universität Vechta, die gemeinsam projektintern betreut wird. Zum anderen werden Interviews erhoben, die die Mobilität im Kreis Wittmund historisch abbilden. In einem zweiten Artikel wird die gegenwärtige Situation der Mobilität, des Tourismus, des Pendlerverkehrs, etc. erfasst. In einem dritten Artikel sollen auf der Basis von Zukunftsworkshops und Citizen Labs, Zukunftsszenarien von Mobilität im Kreis Wittmund eruiert und entworfen werden. Mobilität wird hier also als ein vernetzender Aspekt verschiedener Orte erfasst und nicht nur als Fokus auf einzelne Orte.

Die Mobilität im ländlichen Raum steht vor einzigartigen Herausforderungen und Chancen. In dünn besiedelten Regionen spielt die Verkehrsanbindung eine entscheidende Rolle für die Lebensqualität, wirtschaftliche Entwicklung und soziale Integration der Bewohner.

Dabei steht der rurbane Raum vor besonderen Problemen, die es so in den Städten und Metropolregionen nicht in dieser Ausprägung gibt:

- In vielen rurbanen Gebieten gibt es nur begrenzte oder unregelmäßige öffentliche Verkehrsmittel, was den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen und Gesundheitsdienstleistungen erschwert.

- Diese Gebiete sind oft weitläufig und können sich über große Flächen erstrecken, was die Fortbewegung erschwert und längere Reisezeiten erfordert.
- In einigen Räumen ist die Konnektivität eingeschränkt, was den Zugang zu Mobilitätsinformationen und -diensten erschwert und die Nutzung von Technologien wie Carsharing oder Mitfahrgelegenheiten behindern kann.
- Häufig ist das Auto oft das einzige praktikable Verkehrsmittel für viele Menschen, was zu hohen Betriebskosten und Umweltauswirkungen führen kann.
- In vielen rurbanen Gebieten gibt es einen demografischen Wandel, der zu einer alternden Bevölkerung und einem Mangel an Arbeitskräften führen kann. Dies kann die Mobilität der Menschen einschränken und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen erschweren.

Zur Bewältigung dieser Probleme gibt es unter anderem den Ansatz von vernetzten Mobilityhubs, Knoten- und Verbindungspunkte, die bereits jetzt schon in den Städten respektive Metropolen unserer Welt ein wichtiges strukturbildendes Element für die Raumplanung sind. An ihnen bündeln sich verschiedene Verkehrsträger wie öffentlicher Nahverkehr, Carsharing, Fahrradverleih, E-Scooter und Fußgängerverbindungen nahtlos miteinander, um die Mobilität zu erleichtern und umweltfreundliche Transportoptionen zu fördern. In einem gewissen Rahmen befriedigen sie Bedarfe des alltäglichen Lebens, bieten soziale Treffpunkte oder Shared-Spaces in Form von mietbaren Büroplätzen.

Die aktuelle Forschung konzentriert sich auf die Entwicklung von Konzepten und Technologien zur Verbesserung der multimodalen Integration an Mobility Hubs. Dies umfasst die Schaffung einer nahtlosen Benutzererfahrung, bei der Reisende leicht zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln können. Das setzt eine Implementierung von Technologien wie Echtzeit-Informationssystemen, digitale Ticketing-Plattformen und intelligente Parklösungen voraus, die nur durch eine entsprechende (Verkehrs-) Infrastruktur gewährleistet werden kann. Letztere bedarf im rurbanen Raum ein für die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasste Planung, um das Nutzerverhalten aufzugreifen und die Akzeptanz damit zu erhöhen.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt liegt auf der Integration von nachhaltigen Verkehrsoptionen, um die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Dies umfasst unter anderem die Elektromobilität, die Fahrradinfrastruktur und andere umweltfreundliche Lösungen, wie die autarke Energieversorgung mittels Photovoltaikanlagen.

Diese mehrdimensionale Betrachtung (vgl. Abb.1) verdeutlicht den Aufwand, der für eine erfolgreiche sozial-ökologische Transformation vorgenommen muss.

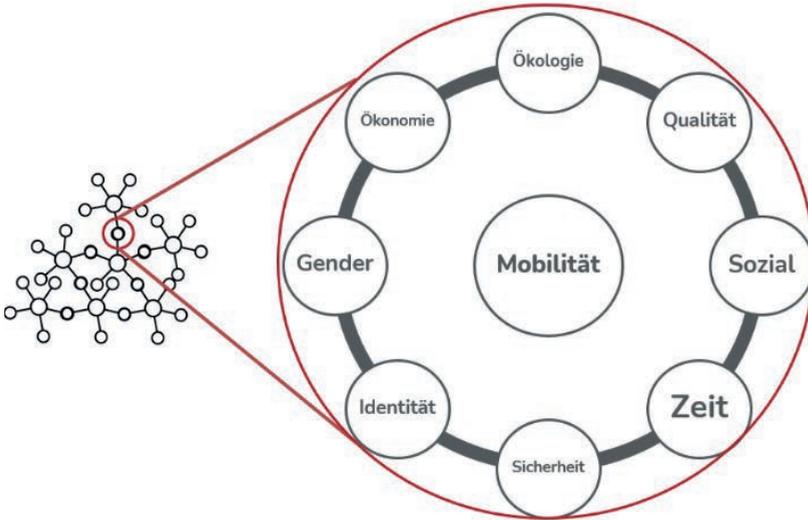


Abb. 1 Betrachtungsspektrum der Mobilität.

Das in Abbildung 1 illustrierte Beispiel zeigt lediglich einige Aspekte der zu betrachtenden Dimensionen auf, die sich mitunter gegenseitig bedingen. So geht beispielsweise die Dimension Zeit häufig mit Qualität oder die Identität mit dem Mobilitätsmittel mit dem (vermeintlich) sozialen Stand einher. Die theoretische Grundlage aller zu erfassenden Dimensionen ist ein Schwerpunkt dieser Forschung.

Zur Erreichung eines möglichst umfassenden Überblickes wird aktuell die Mobilität beziehungsweise das Mobilitätsverhalten im ausgewählten Raum, dem Landkreis Wittmund mit seinen Städten Wittmund und Esens sowie diversen Dörfern wie Dunum, identifiziert und damit ein Ist-Zustand gebildet. Bisher wurde dazu eine umfassende theoretische Basis mit diversen Akteuren innerhalb und außerhalb des Forschungsverbundes erarbeitet.

Mit den erhobenen Daten und Informationen aus bisherigen Veröffentlichungen, wie der Herleitung des Modal-Split (Nobis & Kuhnimhof, 2018), wird eine Potential- und Substitutionsanalyse versucht. Besonders interessant ist dabei die Betrachtung der durchschnittlichen Wegelängen,

die Korrelation des Mobilitätsverhaltens mit dem Alter (vgl. Abb. 2) oder dem Geschlecht (vgl. Abb. 3) und das Nutzungsverhalten des privaten Automobils, da diese im rurbanen Raum mangels Alternativen erhebliche Unterschiede zum urbanen Raum aufweisen.

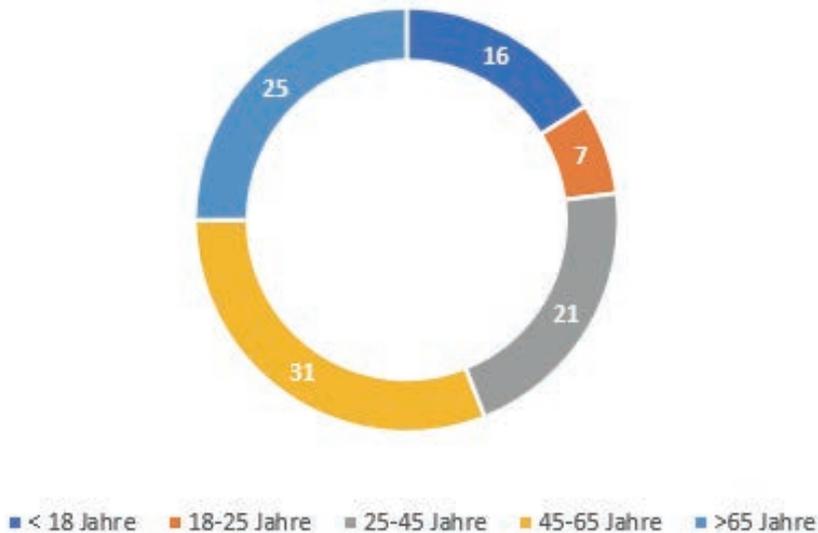


Abb. 2 Altersstruktur Landkreis Wittmund.



Zusammenfassung Landkreis Wittmund			
Stadt/Gemeinde	Einwohner		Pendlersaldo
	Männlich	Weiblich	
Stadt Wittmund	9.990	10.323	-167
Gemeinde Friedeburg	5.005	5.149	-1.066
Gemeinde Langeoog	877	940	208
Gemeinde Spiekeroog	377	432	13
Samtgemeinde Esens	6.947	7.408	-1.229
Samtgemeinde Holtriem	4.704	4.774	-2.063
Σ Landkreis	27.900	29.026	-4.304
Beschäftigte	16.421		
Arbeitslose	1.557 (Arbeitslosenquote: 5,4 %)		
Wirtschaftskraft (BIP)	26.647 €/Erwerbstätigem		
Tourismus (Ankünfte)	528.155		

Abb. 3 Einwohner, Pendlersaldo und LK Wittmund.

Das Alter spielt beispielsweise als eine der Dimensionen insofern eine wichtige Rolle im Mobilitätsverhalten, da es verschiedene Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse, -fähigkeiten und -präferenzen einer Person hat. Je nach Lebensabschnitt variiert die Verkehrsmittelwahl, das individuelle Fahrverhalten und eigene Sicherheitsgefühl, als auch die technologische Affinität neue Mobilitätsangebote und -formen zu adaptieren. Das Alter kann auch das Pendelverhalten beeinflussen. Während jüngere Menschen möglicherweise bereit sind, für Arbeit oder Ausbildung weite Strecken zurückzulegen, könnten ältere Menschen eher lokale und bequemere Optionen bevorzugen.

Unterstützend zum Vorhaben untersucht die Masterandin Friederike Fischer, wie ein partizipativer Prozess zur Entwicklung von Mobilitätskonzepten in öffentlichen Verwaltungen beitragen kann. Um dieser Forschungsfrage nachzugehen, wird eine Fallstudie in der Kreisverwaltung Wittmund durchgeführt, in der in einem partizipativen Prozess ein internes Mobilitätskonzept für die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung entwickelt wird. Als Methoden der Partizipation werden unter Einbezug der Mitarbeitenden und Mitgliedern der Kommunalpolitik eine Mobilitätsbefragung, Experteninterviews, eine Fokusgruppendifkussion und eine Online-Beteiligung durchgeführt.

Da ein großer Teil der Verkehrsleistung auf die Erwerbstätigkeit zurückzuführen ist, insgesamt gut ein Drittel (34 Prozent) aller Wege in Deutschland (Nobis & Kuhnimhof, 2018), kann durch eine nachhaltige Entwicklung der berufsbezogenen Mobilität ein wesentlicher Beitrag zur Transformation des Verkehrssektors geleistet werden.

Als größter Arbeitgeber in Deutschland kommt der öffentlichen Verwaltung in diesem Zusammenhang eine tragende Rolle zu. Kommunale Vertreter stehen vor der Aufgabe, die Mobilität ökologisch nachhaltig, sozial gerecht und gleichzeitig wirtschaftlich tragbar zu gestalten (Herget et al., 2019). Mobilitätskonzepte umfassen eine langfristige, zielorientierte Strategie für die künftige Entwicklung der Mobilität in einem definierten Raum inklusive Maßnahmen für die Umsetzung dieser Strategie (European Commission, 2013).

Die Intensität der Beteiligung wichtiger Interessengruppen gilt als wichtiger Indikator für die Qualität eines Mobilitätskonzepts (Duportail & Meerschaert, 2013). Insgesamt sind partizipative Prozesse eine wichtige Voraussetzung für die wirksame Umsetzung von Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität (Banister, 2008; Sørensen et al., 2023).

Dennoch ist bisher unklar, wie Partizipationsprozesse in einer solchen Form durchgeführt werden können, dass alle betroffenen Stakeholder

erfolgreich in den Planungsprozess einbezogen werden können. In der Mobilitätsplanung sind Partizipation und die Rolle der Interessengruppen weniger untersucht als in anderen Bereichen der öffentlichen Politik und Planung (Flipo et al., 2021; Lindenau & Böhler-Baedeker, 2014).

Die größte Herausforderung besteht darin, ein Ergebnis zu erzielen, das von Vielen mitgetragen wird (nexus Institut, 2023).

Citizen Design Labs

Die Methoden des Erhebens von unterschiedlichen Informationen (geografisch, demografisch, soziologisch, historisch, ökonomisch, etc.) sind aktivierende Methoden, die als Grundlage für die Citizen Design Labs genutzt werden. Das Citizen Lab ist Bestandteil des Rurban Design Lab Ansatzes. Das Zuhören, also das sich mit den Akteur*innen und ihren Ideen, Wünschen und Ängsten fokussiert auseinanderzusetzen, ist Bestandteil des Gesamtprozesses. Neben Expert*inneninterviews werden innerhalb von Veranstaltungen mit der Öffentlichkeit in den Projektorten wiederum Gespräche stattfinden, in denen die Ideen weiterentwickelt werden. Die Labs werden aus dem Setting entwickelt, das sich vor Ort ergibt. Aktuell befindet sich das Projekt in einer Phase, in der mit explorativen und leitfadengestützt Interviews das Feld erkundet wird und die Citizen Design Labs vorbereitet werden.

Am 20.06.2023 fand in Oldenburg ein Methodenworkshop mit Teilnehmenden der Teilvorhaben 3, 4 und 5 statt. Zum einen ging es darum, die Herangehensweisen innerhalb des TV5 zu diskutieren, aber auch TV übergreifend in den Austausch zu gelangen. Thema des Workshops war ein gemeinsamer, fachbereichübergreifender Methodenüberblick. Wichtiger Schwerpunkt war die Diskussion von Karten als gemeinsames Kommunikationsmittel sowohl innerhalb des Forschungsverbundes als auch zwischen dem Verbund und der Öffentlichkeit. Darüber hinaus wurden mögliche Überschneidungen und daraus folgend Kooperationspotenziale bei Datenerhebungen und Kartenerstellungen erörtert.

Ausblick

Wie oben dargestellt, sind die konzeptionellen Grundlagen der Forschungsprojekte bereits ausführlich diskutiert und formuliert worden. Als weitere Schritte werden die Feldforschungen durchgeführt, in dem das oben skizzierte erarbeitete Werkzeug zum Einsatz kommt und mit

Daten aus dem Feld gefüllt wird. Weiterhin werden Archive und Bibliotheken aufgesucht, um den historischen Zugang zur Mobilität im Kreis Wittmund zu erarbeiten. Auch Zeitzeug*innen können einen Rückblick ermöglichen auf die historische Situation der Mobilität. Hierfür werden Interviewleitfäden erarbeitet, sowie sich im Schneeballverfahren zu den betreffenden Personen bewegt. Es soll eine Visualisierung, Digitalisierung und Modellierung von Mobilitätssystemen, ein sogenannter Digitaler Zwilling erstellt werden, der gemeinsam mit TV 7 erarbeitet wird. Weiterhin wird mit den erhobenen Daten und Erkenntnissen ein Atlas erstellt. In den kommenden Semestern werden projektbegleitend weitere Lehrveranstaltungen angeboten, die der Anwendung und Weiterentwicklung des zu erarbeitenden Analyseansatzes dienen. Gleichzeitig werden in diesen Veranstaltungen nicht nur weitere Recherchen durchgeführt, sondern auch Kartenmaterialien und Analysedokumentationen erstellt sowie ergänzende Interviews geführt.

Zu den kurzfristigen Zielen gehören die Erstellung von Exposés, die Anmeldung zur Promotion und begleitende Konferenzbeiträge sowie wissenschaftliche Publikationen.

Die partizipativen Formate, bzw. Citizen Design Labs sollen 2024 an den verschiedenen Orten angestoßen werden.

Literatur

- Banister, D. (2008): The Sustainable Mobility Paradigm. In: *Transport Policy* 15: 73–80.
- Bannon, L. J., & Ehn, P. (2012). Design matters in participatory design. *Routledge international handbook of participatory design*, 711, 37-63.
- Baum, F., MacDougall, C., & Smith, D. (2006). Participatory action research. *Journal of epidemiology and community health*, 60(10), 854.
- Duportail, V. & Meerschaert, V. (2013). ADVANCE-Audit und Richtlinien für die Umsetzung: ADVANCE – Audit- und Zertifizierungsschema zur Verbesserung der Qualität nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne in Städten.
- European Commission (Ed.). (2013). Anhang "Ein Konzept für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität" zur "Mitteilung der Kommission an den Rat, das europäische Parlament, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen": Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt.

- Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., & Senil, N. (2021). Sustainable mobility and the institutional lock-in: The example of rural France. *Sustainability*, 13(4), 2189.
- Herget, M., Hunsicker, F., Koch, J., Chlond, B., Minster, C., & Soylyu, T. (2019). Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels: Abschlussbericht (UBA-FB 002735). UMWELTBUNDESAMT: TEXTE, (2019, 14).
- Lefebvre, Henri (1991 [1974]): *The production of space*. Oxford: Blackwell. https://monoskop.org/images/7/75/Lefebvre_Henri_The_Production_of_Space.pdf
- Lindenau, M., & Böhler-Baedeker, S. (2014). Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility. *Transportation Research Procedia*, 4, 347-360
- nexus Institut (2023). Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo). Partizipative Umsetzung/Methoden. Retrieved in June 2023 from <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/partizipative-umsetzung-methoden/>
- Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018): *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- Schmidt-Lauber, Brigitta/Wolfmayr, Georg (2020): *Rurbane Assemblagen*. Vorschlag für eine übergreifende Untersuchung von alltäglichen Aushandlungen von Stadt und Land. In: Manuel Trummer/Anja Decker, *Das Ländliche als kulturelle Kategorie* (23-44). Bielefeld: transcript Verlag.
- Schoonderbeek, Marc (2021): *Mapping in Architectural Discourse: Place-Time Discontinuities* (1st ed.). Routledge.
- Sørensen, C.H., Hansson, L. and Rye, T. (2023), "The Transformational Potential of Public Participation in Transport", Hansson, L., Sørensen, C.H. and Rye, T. (Ed.) *Public Participation in Transport in Times of Change* (Transport and Sustainability, Vol. 18), Emerald Publishing Limited, Bingley, pp. 181-194. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120230000018012>
- Streich, Bernd (2011): *Stadtplanung in der Wissensgesellschaft*. Ein Handbuch. 2. Aufl. Wiesbaden: VS-Verl.