

# Transformationsprozesse dialogorientiert gestalten

---

*Gabriele Wendorf*

## 1. Von der Inter- zur Transdisziplinarität – die Steigerung der Herausforderungen

Wenn es bereits bei der interdisziplinären Forschung nicht immer einfach ist, Brücken zwischen den Disziplinen zu schlagen, Sprachbarrieren zu überwinden und Forschungsmethoden aufeinander abzustimmen, wird der Dialogprozess in transdisziplinären Projekten noch komplexer. Diese Steigerung der Komplexität wird in einer frühen Definition transdisziplinärer Forschung von Defila und Di Giulio (1999: 6) deutlich: »Transdisziplinarität« wiederum wird verstanden als eine spezielle Form von Interdisziplinarität, in der auch die außerwissenschaftliche Praxis an den Forschungsarbeiten beteiligt wird. Zugrunde gelegt wird eine problemorientierte Forschung, eine Forschung also, die einen Beitrag leisten will zur Lösung (und Vermeidung) gesellschaftlich relevanter Probleme.«

Diese – inhaltlich weit verbreitete – Definition von Transdisziplinarität fügt der Interdisziplinarität eine Beteiligung außerwissenschaftlicher Akteure hinzu und damit verbunden ist auch eine Ausweitung der Dialogerfordernisse. Hinzu tritt eine völlig neue Dimension des Anspruchs an die Forschung durch die Einforderung eines Beitrags zu gesellschaftlich relevanten Problemen: Damit ist auch der transformative Anspruch der transdisziplinären Forschung formuliert.

Diese beiden Aspekte – Einbindung außerwissenschaftlicher Akteure und transformativer Anspruch der Forschung – sollen im Folgenden anhand eines Beispiels aus der Mobilitätsforschung konkretisiert werden. Das dargestellte

Projekt »Neue Mobilität Berlin«<sup>1</sup> wird seit 2016<sup>2</sup> in einem Berliner Innenstadtbezirk durchgeführt, um die Lebensqualität im Kiez vor allem durch Reduktion des PKW-Bestands zu erhöhen.

## 1.1 Die Beteiligung außerwissenschaftlicher Akteure im Forschungsprozess

Beim Thema Mobilität, hier insbesondere urbane Mobilität, treffen sehr unterschiedliche Akteure aufeinander. Dabei soll die Bezeichnung »außerwissenschaftliche Akteure« nicht das wissenschaftliche Arbeiten von Akteuren in Abrede stellen, sondern lediglich darlegen, dass diese Akteure nicht in einer wissenschaftlichen Einrichtung angestellt sind. In einem transdisziplinären Projekt sind dies also die Praxispartner:innen des Forschungsteams einerseits und darüber hinaus betroffene Personen, die im Forschungsprozess berücksichtigt werden, aber nicht ins engere Projektteam integriert sind.

Für das Projekt »Neue Mobilität Berlin« bilden die insel-projekt.berlin GmbH als Vor-Ort-Akteur, ein Klimaschutzbeauftragter des Berliner Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf, BMW als Car-Sharing-Anbieter und die Berliner Agentur für Elektromobilität als Praxispartner:innen sowie Mitarbeitende des Zentrums Technik und Gesellschaft der TU Berlin als Wissenschaftspartner:innen das Kernteam, das sich zusammenfand, um durch eine Veränderung der Rahmenbedingungen der Mobilität die Lebensqualität im Kiez zu verbessern. Temporär beteiligten sich auch andere Akteure, wie bspw. eine Fahrschule in einem der Kieze, durch vielfältige Aktivitäten in der Nachbarschaft an der Projektarbeit.

Ausgangspunkt des Projektteams war dabei die Idee, Menschen, die ihr eigenes Auto nur selten benötigen, zur Abschaffung desselben zu motivieren, um durch die Reduktion von Autos mehr Raum für andere Bedarfe zu schaffen. In den beiden ausgewählten innerstädtischen Kiezen sollten daher die Möglichkeiten ausgelotet werden, Menschen zu finden, die bereit sind, ihr Auto abzuschaffen und damit den Flächenverbrauch insbesondere für den ruhenden Verkehr – also geparkte Autos – zu reduzieren. Vor dem Hintergrund dieses experimentellen Ansatzes sowie der lokalen Begrenzung des Aktionsraums des Projekts kann hier auch von einem Reallabor gesprochen werden – einem

1 <https://neue-mobilitaet.berlin/>

2 Das Projekt besteht noch immer fort, auch wenn die Aktivitäten vor allem in den ersten Projektjahren durch eine bessere Finanzierungskulisse intensiver waren.

immer häufiger praktizierten Typ transdisziplinärer Forschung mit transformativem Anspruch<sup>3</sup>.

Nach der Verständigung über die gemeinsame Zielsetzung für das Projekt war die Sondierung des Akteursfeldes und bereits vorhandener Kommunikationsstrukturen in den Kiezen erforderlich. Im konkreten Fall hieß dies, dass beispielsweise sowohl Kiezbüros, lokale Verkehrs-AGs, Gewerbetreibende, die Bezirksverordnetenversammlung, Stadträte, das Ordnungsamt, das bezirkliche Quartiersmanagement und die Anwohner:innen in den Prozess eingebunden werden mussten. Die Aufzählung verdeutlicht die Verschiedenartigkeit der Akteure, deren Einbindung einen jeweils akteursspezifischen Zugang erfordert, um sicherzustellen, dass die relevanten Personen und Institutionen faktisch erreicht werden und dabei die Inhalte für den jeweiligen Adressatenkreis auch verständlich kommuniziert werden.

Grundsätzlich kann man daher für Reallabor-Prozesse festhalten, dass die Ansprache der Akteure voraussetzungsvoll ist: Es gilt sowohl die spezifischen Interessenlagen, die jeweiligen Handlungsspielräume sowie die zugrunde liegenden Handlungslogiken zu verstehen. Erst auf dieser Basis ist eine adäquate Ansprache der verschiedenen Akteure möglich. Konkret wurde beispielsweise die Anwohnerschaft auf Wochenmärkten, über Poster, Aushänge und Flyer bei lokalen Gewerbetreibenden, durch Indoor-Diskussionsveranstaltungen vor Ort sowie durch Aktionsflächen und Mobilitätstage adressiert. Insbesondere auf der Ebene der Verwaltung muss die Entscheidungslogik verstanden werden, um notwendige Genehmigungen bspw. vom Grundbauamt, Ordnungsamt und von Stadträten zu erhalten. Nicht zuletzt war hierfür auch der Weg in die Bezirksverordnetenversammlung und in verschiedene Ausschusssitzungen erforderlich. Es ist unschwer nachvollziehbar, dass die Aushandlung von Kompromissen hier iterativ stattfinden muss und beispielsweise Wünsche der Anwohner:innenschaft nach Spielmöglichkeiten am Straßenrand mit Erfordernissen der Verkehrssicherungspflicht in Einklang gebracht werden müssen.

Das Beispiel macht deutlich, dass es bei kollaborativem Forschen keine »one-fits-all«-Lösungen geben kann. Die Beteiligung außerwissenschaftlicher Akteure erfordert nicht nur die Überwindung von Sprachbarrieren,

---

3 So konstatieren Schöpke et al. (2016: 45) als Ergebnis eines Begleitforschungsprojekts zu verschiedenen Reallaboren: »Reallabore sind ein zunehmend populäres Forschungsformat, welches dazu beitragen soll, eine gesellschaftliche Transformation in Richtung Nachhaltigkeit sowohl zu verstehen als auch zu gestalten.«

sondern auch die Bereitschaft, im Feld von den relevanten Akteuren zu lernen, vorhandene Kommunikationswege und Veranstaltungen adäquat zu nutzen oder selbst zu schaffen sowie den Forschungsprozess ständig neu zu justieren.

## 1.2 Der transformative Anspruch transdisziplinärer Forschung

Neben den Herausforderungen, die durch die Beteiligung von Praxisakteuren im transdisziplinären Forschungsprozess gegeben sind, ist transdisziplinäre Forschung häufig mit einem transformativen Anspruch verbunden. Das bedeutet, dass ein Forschungsprojekt nicht mit wissenschaftlich adäquaten Methoden durchgeführt werden muss, sondern auch den Bedingungen gesellschaftlicher Relevanz gerecht werden muss. Forschung, die einen transformativen Anspruch verfolgt, muss sich an einem Ziel orientieren und ist damit explizit normativ. Nachhaltigkeit oder Verlangsamung des Klimawandels, Steigerung der Lebensqualität sind übergeordnete Zielstellungen, die auch im Projekt »Neue Mobilität Berlin« verfolgt wurden, indem Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto zu anderen Mobilitätsformen bewegt werden sollten, um gleichzeitig mehr innenstädtischen Raum für andere Bedarfe freizusetzen.

Selbst wenn in einem Forschungsteam und bei Betroffenen Einigkeit über eine Zielsetzung herrscht, heißt dies noch nicht, dass auch die Maßnahmen auf geteilte Zustimmung stoßen. Transformation bedeutet Veränderung. Wird bspw. die Reduktion von Raum für motorisierten Individualverkehr als geeignete Maßnahme für den Klimaschutz angesehen, so ist der Widerstand einiger PKW-Besitzenden vorgezeichnet. Das zugrundeliegende Problem wird zurückgehend auf Hardin auch als »Tragedy of the Commons« bezeichnet: Die Übernutzung von Gemeinschaftsgütern, wie gemeinschaftlich genutzten Ressourcen, durch Individuen schädigt die Allgemeinheit, während das einzelne Individuum eher die eigene Nutzenperspektive als Handlungsmaxime wählt und das Gemeinschaftsgut damit übernutzt wird (vgl. Ostrom 1990: 2ff). Gegen diese Übernutzung anzuarbeiten, bedeutet für einige Individuen Nutzenverzicht und erzeugt daher Widerstand, während die Allgemeinheit profitieren würde. Ostrom schreibt dazu, dass, wenn mehrere Nutzer von einer bestimmten Gemeinschaftsressource abhängig sind, sie von fast allem, was sie tun, gemeinsam betroffen sind (1990: 38). Der Nutzen, den sie bei abgestimmtem Verhalten erzielen könnten, wäre größer als der Nutzen, der durch ausschließlich individuelle Entscheidungen entstünde (ebd.). Transformative Forschung muss mit diesen individuellen

Handlungslogiken geschickt umgehen, um Widerstände gegen Veränderung gering zu halten. Auch Ostrom beschreibt, dass durchaus auch eine kollektive Vernunft zur Problemlösung beitragen kann (ebd.: 28), also nicht zwangsläufig Vorschriften oder andere regulative Eingriffe bei der Nutzung von gemeinschaftlichen Ressourcen erforderlich sind. Dies gelte insbesondere dann, wenn die kollektiv genutzte Ressource nur einen begrenzten Kreis von z. B. 50–15.000 Nutzenden beträfe (ebd.: 27).

Am Beispiel des Projekts »Neue Mobilität Berlin« bedeutet dies, dass die beiden betrachteten Kieze (die jeweils einen Personenkreis von fast 15.000 Personen umfassten) ihre »kollektive Vernunft« nutzen können, um Arrangements bezüglich des gemeinsamen genutzten Stadtraums der Nachbarschaft zu treffen. Die Vorteile, die die Nachbarschaft durch weniger Autos im öffentlichen Raum haben kann, sind vielfältig: bessere Möglichkeiten, Straßen sicher zu überqueren, geringere Zeiten des Parksuchverkehrs und mehr Flächen für Vegetation, die u. a. städtischen Hitzeinseln entgegenwirken kann, um nur einige Effekte zu nennen. Derweil ist das vom Forschungsprojekt ebenfalls adressierte Ziel des Klimaschutzes allenfalls ein Nebeneffekt der Veränderungen in der Nachbarschaft, wenn mehr Vegetation und weniger motorisierter Individualverkehr auch einen minimalen und ggf. Nachahmung findenden Beitrag zu Klimaschutz – und damit verbundenen weltweiten Ressourcen – leisten.

## 2. Dialogorientierte Methoden in transformativen Projekten

Wie in Kapitel eins beschrieben, erfordert transdisziplinäre Forschung, die zudem einem transformativen Anspruch gerecht werden will, mehrere Brückenschläge: 1. die Berücksichtigung verschiedenartigster Akteure erfordert adressatengerechte Ansprache und Einbindung in den Forschungsprozess und 2. die Anbahnung von Veränderungsprozessen erfordert Aushandlungsprozesse, die die Interessenlagen der Beteiligten in den Blick nehmen. Eine Voraussetzung für beides ist ein Methodenmix, der ggf. im Laufe des Projekts durch die Erkenntnisse, die im Feld gewonnen werden, neu justiert oder ergänzt werden muss. Einige geeignete Methoden sollen im Folgenden anhand verschiedener Beispiele erläutert werden:

## 2.1 Die Konstellationsanalyse

Eine geeignete Methode, um das Forschungsfeld zu erkunden und Zusammenhänge zu verstehen, ist die Konstellationsanalyse. Sie wurde als Methode für inter- und transdisziplinäre Projekte von den Autor:innen des »Handbuch Konstellationsanalyse« (Schön et al. 2007) entwickelt und eignet sich besonders »für Fragestellungen der Nachhaltigkeits-, Technik- und Innovationsforschung« (ebd.: 11). Derweil hat sich die Methode schon in vielen inter- und transdisziplinären Projekten als Brückenkonzept für die Wissensintegration bewährt (vgl. Ohlhorst/Kröger 2015) und zeigt sich selbst für Strategieentwicklungen, die zeitlich über ein konkretes Projekt hinausgehen, geeignet (vgl. Baatz et al. 2025). Damit ist die Methode vor allem für die Befassung mit realweltlichen Problemen geeignet, da diese durch komplexe Akteursnetzungen und Rahmenbedingungen geprägt sind, die sich in ihrer Gänze erst durch die Expertise vieler Personen erschließen, wobei einzelne Personen oft nur Ausschnitte des gesamten Feldes kennen. Diese Expertisen zusammenzuführen ist in einem nur auf Sprache aufgebauten Dialogprozess kaum leistbar. Komplexität, unterschiedliche Erfahrungshintergründe, Fachsprachen etc. verhindern ein gemeinsames Verständnis einer Ausgangssituation und möglicher Transformationspfade. Hier kann die Konstellationsanalyse durch die in ihr eingesetzten visuellen Mittel als Brücke der Verständigung und Wissensintegration dienen.

Personen aus unterschiedlichen Erfahrungswelten können zu einem Sachverhalt (z.B. die Veränderung von Mobilitätsmustern oder die Schaffung von blau-grüner Infrastruktur) ihr Wissen beisteuern, indem sie gemeinschaftlich ein »Bild« des relevanten Feldes entwickeln. Wichtige Elemente des Bildes sind Akteure und Rahmenbedingungen sowie deren Beziehung zueinander. Jede Person kann aus dem eigenen Erfahrungshintergrund Akteure und Rahmenbedingungen (z.B. Gesetze, Verordnungen, Gepflogenheiten etc.) oder relevante Infrastrukturen und Gegenstände benennen, indem Kärtchen mit diesen Elementen beschriftet und diese auf einem Tisch platziert werden. Dadurch wird für alle Beteiligten sichtbar, was jemand als relevant erachtet und die Kärtchen können durch Verbindungslinien und Symbole zueinander in Beziehung gesetzt werden. So können Verbindungen zwischen Akteuren untereinander oder zu Rahmenbedingungen z.B. als nur einseitig gerichtete Beziehungen oder als konfliktäre Beziehungen, möglicherweise auch als notwendige aber bisher fehlende Beziehungen identifiziert werden. Dies gibt dann Anhaltspunkte für Handlungserfordernisse. Wichtig für den Dialogprozess wäh-

rend der Durchführung der Konstellationsanalyse ist, dass die Unterlage, auf der die Elemente platziert werden, beschriftet und im Dialogprozess korrigiert werden kann, damit alle Beteiligten ihre Einschätzung des Feldes durch interaktive Veränderungen im Bild darlegen, diskutieren und festhalten können. Diese haptische Darstellung mit selbst zu beschriftenden Kärtchen überwindet Sprach- und Wissensbarrieren, denn der Dialog darüber, wer und was alles berücksichtigt werden muss, wo Beziehungen problematisch oder fehlend sind und welche Rahmenbedingungen oder Akteure zusätzlich einbezogen, verbunden oder verändert werden müssten, entzündet sich an der Wahrnehmung des entstehenden Bildes.

Für geplante Veränderungen in einem Kiez ist bspw. auch sehr partielles Wissen (z.B. »da gibt es doch noch diese Nachbarschaftsinitiative, die sich um Mobilität kümmert«) einfügbar und kann die Bedeutung für das Feld erläutern. Im Diskussionsprozess können auch sehr komplexe Zusammenhänge in verschiedenen Teilbereichen entwickelt und diese dann zueinander in Beziehung gesetzt werden. Beispielsweise kann der Entscheidungsweg in einer Verwaltung als »Black Box« ›Verwaltungsentscheidung‹ auf einer Karte vermerkt werden. Daran kann sich dann anknüpfen, dass entweder eine anwesende Person oder im Nachgang der Verwaltungsprozess in seine Einzelkomponenten aufgefächert wird und weitere relevante Akteure genannt werden. Im Projektbeispiel sind auf der Bezirksebene bspw. das Ordnungsamt, Tiefbauamt, Naturschutzamt, Stadtrat und ihre jeweiligen Beziehungen zueinander und der Verwaltungsablauf zu berücksichtigen. Andere Rahmenbedingungen, die zwar wirksam, aber vermutlich nur langfristig und indirekt zu verändern sind, liegen dann auf Berliner Senats- oder Bundesebene. Hier ist während der Konstellationsanalyse immer die Frage, was mit der Analyse intendiert ist und wie tief man folglich in Teilbereiche hinein analysiert und diskutiert.

Am Ende eines meist mehrstündigen Dialogs entsteht ein komplexes Bild. Das Bild selbst ist jedoch nicht das Hauptziel der Konstellationsanalyse. Der wichtigere Aspekt ist, dass die Methode den Dialog zwischen unterschiedlichsten Personen initiiert und sich Wissensbestände unter Überwindung von Sprachbarrieren zusammentragen lassen. Kurz gesagt: Der Weg ist das Ziel. Komplexität löst sich durch den Dialog auf, Hindernisse und Transformationspfade lassen sich auf dieser Basis gemeinsam dialogisch herausarbeiten. Während dieses Dialogprozesses werden allen Beteiligten Zusammenhänge und ggf. Wissenslücken deutlich, die durch Nachfragen vor Ort oder im Nachhinein geschlossen werden können. Es kann sich auch zeigen, dass bestehen-

de Hemmnisse, die einen Veränderungsprozess schwerfällig oder unmöglich machen, nur durch Schaffung neuer (Kommunikations-)Beziehungen oder Hinzuziehen bspw. (verwaltungs-)rechtlicher Expertise aufgelöst werden können. In transformativen Projekten ist das Erkennen von Hemmnissen und deren Beseitigung oder Umgehung zentral, um geplante Veränderungsziele zu erreichen. Als Resultat der Konstellationsanalyse können daher das weitere Vorgehen gemeinschaftlich geplant werden, notwendige Argumente aufbereitet werden (z.B. durch Umfragen, Simulationsrechnungen oder andere wissenschaftliche Analysen) und letztlich auf dieser Basis Veränderungsprozesse initiiert und unterstützt werden.

## 2.2 Einsatz von Erhebungsmethoden als Dialogvorbereitung

Zum Verstehen der Entscheidungshintergründe von Akteuren kann es erforderlich sein, Erhebungen durchzuführen. So sind beispielsweise bei der Frage der Mobilitätswahl und einer geplanten Veränderung in Richtung nachhaltigerer Mobilität auch die Bedingungen des jeweiligen Ortes relevant. Eine ortsspezifische Erhebung von Bedürfnissen und Ideen kann daher notwendiger Teil eines transformativen Forschungsprozesses sein. Dementsprechend wurde im Projekt »Neue Mobilität Berlin« eine Befragung zur Zufriedenheit mit der Auto- und Fahrrad-Parkraumsituation sowie dem öffentlichen Raum in der Nachbarschaft durchgeführt. Ebenso wurde die subjektive und objektive Abhängigkeit von einem eigenen PKW anhand verschiedener Faktoren erhoben (vgl. von Behren et al. 2018). Die Ergebnisse der Befragung dienen dem besseren Verständnis der Situation vor Ort und lieferten Anknüpfungspunkte für weitere Diskussionen mit Anwohner:innen zu deren Bedürfnissen und Veränderungswünschen (Wendorf/Schröder 2018: 455ff).

Neben der Erhebung bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Kieze wurde eine weitere Erhebung in Auftrag gegeben, um Argumente für eine mögliche positive Veränderung durch PKW-Reduktion zu fundieren. In den Kiezen wurden die Parkmöglichkeiten am Straßenrand ermittelt und unter der Annahme einer Reduktion der Parkplätze um etwa 2 % für einen der Kieze (Reduktion der Parkmöglichkeiten um 64 Plätze bei gleichzeitiger Umwidmung der Hälfte dieser eingesparten Plätze in 32 Free-Floating-Carsharing-Plätze) eine Simulationsrechnung durchgeführt (Bischoff/Nagel 2017: 5f.). Diese ergab eine geringe Reduktion der privaten PKW-Nutzung zugunsten anderen Verkehrsformen (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fuß-

verkehr, sowie Car-Sharing<sup>4</sup>) sowie eine Reduktion des durch Parkplatzsuche verursachten Verkehrs. Die für den Parkvorgang durchschnittlich benötigte Zeit würde sich demnach von 7:58 auf 7:37 Minuten reduzieren und die motorisiert zurückgelegten Kilometer im Kiez würden um etwa 10 % sinken (ebd.).

Diese für den konkreten Ort ermittelten potenziellen Entlastungseffekte für Nachbarschaften mit hohem Parkdruck sind wertvolle Informationen für die Diskussionen vor Ort. Insbesondere die durch die Parkplatzanalyse festgestellte Überauslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten (Vollauslastung der legalen und Nutzung illegaler Parkmöglichkeiten (Bischoff/Nagel 2017: 4)) führt zu schlecht einsehbaren Straßenkreuzungen. Sowohl Autofahrende als auch Fußgänger:innen und andere Verkehrsteilnehmende können also davon profitieren, wenn die Anzahl von Autos im Kiez sinkt. In Gesprächen mit der Anwohnerschaft sind dies wertvolle Informationen, um fundierter über Veränderungen der Parkraumsituation und die damit verbundenen Vor- und Nachteile für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen und die Verkehrsmittelwahl zu diskutieren.

Die so ermittelten Informationen wurden auf allgemeinverständlichen Postern dargestellt und sowohl von den Personen, die die Studie durchgeführt hatten als auch vom Projektteam in der Anwohnerschaft vermittelt. Die Projektionen möglicher Veränderungen sind vor allem hilfreich im Dialog mit Personen, die in einem Kiez, der durch bestehende Parkplatzengepässe geprägt ist, gegen jede Verringerung von Parkplätzen durch Umwidmung argumentieren.<sup>5</sup> Insbesondere die Umwidmung von allgemein zugänglichen Parkflächen in Parkflächen für Car-Sharing-Autos birgt die Möglichkeit,

- 
- 4 Die Befragung der Anwohnerschaft hatte gezeigt, dass ein Abschaffen des eigenen Autos zugunsten gelegentlicher Car-Sharing-Nutzung unattraktiv ist, solange es zu wenig Parkmöglichkeiten gibt. Die Parkplatzsuche im eigenen Auto kostet zwar Nerven, eine lange Parkplatzsuche mit einem Car-Sharing-Auto allerdings zusätzlich Geld, da es die Gebühren für die zurückgelegte Wegstrecke deutlich erhöhen kann. Daher konnte mit dem Bezirk für die Reduktion des PKW-Bestands die Ausweisung einiger Parkflächen für Car-Sharing vereinbart werden, um wiederum besser Bedingungen für die weitere Reduktion des privaten PKW-Bestands zu schaffen.
  - 5 Dass diese Sorge, keinen Parkplatz zu finden, teils absurde Konsequenzen haben kann, zeigte sich auch im Dialog mit einem Anwohner, der aufgrund der Parkplatzengepässe einen dritten PKW für die Familie angeschafft hatte, um für abendliche Autofahrten ein kleines Auto verfügbar zu haben, mit dem eher eine gerade noch passende Parkmöglichkeit zu finden wäre.

dass Personen, die selten ein Auto benötigen, dieses dann abschaffen. Daher ist die Frage, welche Effekte perspektivisch erzielbar sind, wichtig für die Argumentation für oder gegen Umwidmungen.

### 2.3 Vor-Ort-Veranstaltungen

Vor-Ort-Veranstaltungen können unterschiedliche Ziele verfolgen: von der reinen Information über Themen, über die Ermittlung von Stimmungsbildern und vorhandenen Ideen bis zur aktiven Mitgestaltung in Veränderungsprozessen. Im Projekt »Neue Mobilität Berlin« gab es anfänglich Informationsstände auf Wochenmärkten, die primär über Mobilitätsthemen informierten und ein Bewusstsein für den Flächenverbrauch der Mobilität vermittelten. Gleichzeitig wurde über alternative Parkraumnutzungen für die Bedürfnisse der Nachbarschaft diskutiert. Darüber hinaus wurden bei diesen Gelegenheiten mit Unterschriftenlisten bereits erste Freiwillige für ein »Auto-frei-Experiment« gesucht.

Später wurden verschiedene Veranstaltungen örtlicher Initiativen besucht, um Ideen und Meinungsbilder zu erfassen und die »Logiken«, die in bestimmten Orten vorhanden sind, besser zu verstehen. Beispielsweise existierte in einem der Kieze bereits längere Zeit die Idee, eine Querverbindung längs einer Verkehrsinsel zu schließen, um die Verkehrsinsel zu einem größeren Platz für die Nachbarschaft werden zu lassen. Diese Idee konnte in einem experimentellen Rahmen aufgegriffen werden, um für einen Monat einen größeren Platz für Sitzmöglichkeiten, Bepflanzung und Car- und Bike-Sharing anzubieten.<sup>6</sup>

Da selbst die nur temporäre Reduktion von Parkplätzen ein sehr sensibles und emotional aufgeladenes Thema ist, ist eine überlegte und sensible Herangehensweise erforderlich. Das Projekt suchte daher auf verschiedenen Wegen in beiden Kiezen Bewohner:innen, die bereit waren, ihre Alltagsmobilität für einen Monat ohne ihr eigenes Auto zu organisieren. Das Projektteam ermöglichte eine kostenfreie Unterbringung des eigenen PKW in einem bewachten Parkhaus und schuf dadurch Freiraum in den Kiezen. Dies wurde offensiv mit Fotos der weggeparkten Autos auf Plakaten vor Ort kommuniziert, um

---

6 Die räumliche Situation und der Reallaboransatz an diesem Ort wurden in einem Video zusammengefasst, das weiterhin online abrufbar ist: <https://www.youtube.com/watch?v=FCJrFpnnK3g&feature=youtu.be>

dem Missmut der Nachbarschaft über temporär wegfallende Parkflächen entgegenzuwirken. Den Teilnehmenden wurden im Gegenzug Gutscheine von 11 Mobilitätsanbietern für Car-, Scooter- und Bike-Sharing sowie für die öffentlichen Verkehrsmittel angeboten, die die Anbieter dem Projekt kostenfrei zur Verfügung stellten. Auch dies erforderte viel Überzeugungsarbeit des Projekts in Richtung der Mobilitätsanbieter.

Nachdem die Räumlichkeiten für die geplanten Experimente in verschiedenen Dialogen in der Nachbarschaft und mit dem Bezirk abgestimmt waren, mussten im Weiteren die Gestaltung und das »Rahmenprogramm« für den Aktionszeitraum entwickelt werden. Hierzu wurde die jeweilige Anwohnerschaft über Plakate und Aufsteller vor Ort auf Veranstaltungen hingewiesen, in denen eine Art Design Thinking Prozess angeboten wurde. Ideen wurden eingesammelt, mit den betreffenden Instanzen im Bezirk abgestimmt und erneut in den Nachbarschaften vorgestellt. Dieser iterative Prozess führte letztendlich zu einem Parklet<sup>7</sup> in einem der beiden Kieze und zu einer komplexeren Platzgestaltung mit Sitz- und Pflanzflächen in dem anderen Kiez.

Die geschaffenen Flächen wurden für vielfältige Veranstaltungen genutzt: Lesungen, Tee-Nachmittage, Märchen-Erzählstunden etc. um nur einige Beispiele zu nennen. Es wurden aber auch größere Events (›Mobilitätstage‹) angeboten, auf denen diskutiert und bspw. E-Roller und Car-Sharing ausprobiert werden konnten. Auch ein Kinder-Verkehrsparcours und eine Fahrrad-fahrschule wurden angeboten sowie Fahrradreparaturangebote des ADFC. All dies und die Bereitstellung von Postern mit Informationen boten vielfältige Anknüpfungspunkte für – auch durchaus kontroverse – Diskussionen.

## 2.4 Politische und verwaltungstechnische Abstimmungsprozesse

Abstimmungsprozesse mit der Verwaltung oder relevanten politischen Entscheiderinnen und Gremien können zwar nicht als eine Methode systematisiert werden, dennoch sind sie häufig Bestandteil von transformativen Forschungsprozessen. Im Projekt »Neue Mobilität Berlin« fand von Beginn an ein

---

7 Bei diesem, im Jahr 2016 errichteten Parklet, handelt es sich vermutlich um das erste in Berlin errichtete Parklet. Bekanntheit bekamen Parklets vor allem durch kontroverse Diskussionen als 2018/2019 in der Berliner Bergmannstraße, wo mehrere Parklets errichtet und nach einigen Monaten wieder abgebaut wurden (<https://www.friedrichshain-kreuzberg-zeitung.de/der-sommer-der-parklets-endet/>). Seit 2021 hat Berlin ein eigenes (zeitweise finanziell gefördertes) Projekt zur Errichtung von Parklets (<https://www.berlin.de/parklets/>).

intensiver Austausch mit Bezirkspolitiker:innen und verschiedenen Personen in der Bezirksverwaltung statt. Vereinfacht wurde dies durch die Tatsache, dass der Klimaschutzbeauftragte des Bezirks frühzeitig Teil des Projektteams wurde. Auch die Abstimmungsprozesse mit Akteuren aus Politik und Verwaltung erfolgten in iterativen Schritten. Vorklärunen mit Politiker:innen, um den Rahmen möglicher Aktivitäten abzustecken, Gespräche und Workshops mit Anwohner:innen, Suche nach unterstützenden Gewerbetreibenden, z.B. für Posteraushänge und Flyerverbreitung, Rückkopplung von Ideen mit Politik und Verwaltung usw. wurden in mehreren Schleifen durchlaufen. Auch die Bezirksverordnetenversammlung und deren Ausschüsse mussten von den Aktionen im Bezirk überzeugt werden. Das bedeutete im Einzelfall nicht nur vorangekündigt in die entsprechenden Sitzungen zu gehen, sondern durch Vorab-Gespräche mit verschiedenen Personen Überzeugungsarbeit zu leisten, um positive Beschlüsse zu ermöglichen. Letztlich mussten dann noch offizielle Genehmigungen für die geplanten Aktionen beantragt werden, was nicht nur Zeichnungen der Aktionsflächen und Veranstaltungsprogramme erforderte, sondern bspw. auch Verkehrszeichenpläne und ein Windgutachten für das geplante Parklet.

Auch mit dieser Beschreibung wird deutlich, wie unterschiedlich die Kommunikationsanforderungen für transdisziplinäre Projekte sein können. Im Ergebnis entstanden jedoch zwei Aktionsflächen, die intensiv genutzt wurden und von denen für das Parklet von Anwohner:innen sogar ein Antrag in der Bezirksverordnetenversammlung gestellt und bewilligt wurde, der dann einen dauerhaften Erhalt der Fläche vorsah. Neben den vielfältigen Dialogprozessen war auch das Antizipieren der Entscheidungslogiken wichtig: Platz für Aktionen schaffen, indem PKW-Besitzende ihr Auto in einem unausgelasteten Parkhaus abstellten – um Politiker:innen die Zustimmung zu den temporären Aktionen zu erleichtern. Aushandlung mit der Politik, dass für jeweils zwei PKW-Besitzende, die ihr Auto nach den Aktionswochen nachgewiesen abgeschafft haben, eine Parkfläche für Sharing-Angebote dauerhaft eingerichtet wird – um Anwohner:innen die erzielbaren Entlastungseffekte der Aktionen darstellen zu können.

## 2.5 Dialogische Weiterentwicklung von Experimenten

Die Schaffung von Dialogmöglichkeiten und Anschauungsobjekten für Veränderungspotenziale in Nachbarschaften, z. B. durch die Einrichtung von Parklets, kann ein erster Schritt hin zum Umdenken über Platzverteilung für flie-

ßenden sowie ruhenden Verkehr und Flächen für Vegetation oder Sitzplätze sein. Die Frage ist jedoch, ob dies auch langfristig der zielführende Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität und mehr Lebensqualität im Kiez ist. Derartige Flächen erfordern auch Verantwortungsübernahme, um beispielsweise Verschmutzungen zu beseitigen und unerwünschte Nutzungen oder gar Vandalismus zu vermeiden. Im Projekt wurde diese Rolle vor allem durch den Projektpartner INSEL-PROJEKT.BERLIN<sup>8</sup> wahrgenommen.

Eine Veränderung, die die Bezeichnung Transformation rechtfertigt, erfordert jedoch auch Skalierung. Daher hat sich das Team von »Neue Mobilität Berlin« für eine Anpassung des Designs der Experimente entschieden. Basierend auf den erzielten Erfahrungen wurde der Schwerpunkt des Projekts weg von der Veranschaulichung veränderter Nutzungsmöglichkeiten in Richtung stärkerer Reduktion des PKW-Besitzes verschoben. Unter dem Begriff »Deine Flotte« wurden von 2018 bis 2022 jährlich Kampagnen mit einer zunehmenden Zahl an mitwirkenden (Gutschein-spendenden) Mobilitätsanbietern umgesetzt. Die Teilnehmenden konnten diese Gutscheine nutzen und mussten im Gegenzug ihr Auto (in der Regel in vorbestimmten Parkhäusern) für mindestens vier Wochen stehen lassen. So konnte beispielsweise in der Kampagne 2019 festgestellt werden, dass 29 % der Teilnehmenden (12 Teilnehmer:innen) während der Kampagne oder im ersten halben Jahr danach zu Autoabschaffer:innen wurden.

Auch die weiteren Aktionen wurden genutzt, um Erfahrungen z.B. nicht nur in Sommer- sondern auch in Wintermonaten zu sammeln und durch jeweilige Vor- und Nachbefragungen Erkenntnisse über Hindernisse zu sammeln, die einer dauerhaften Abkehr vom eigenen Auto im Weg stehen. Letztlich wurden diese Erkenntnisse weitergegeben, um die Hindernisse in Dialogen mit Mobilitätsanbietern und dem Bezirk aus dem Weg zu räumen. Sowohl für die Akquise von möglichen Teilnehmenden als auch für die Vermittlung der Ergebnisse wurden sehr unterschiedliche Formate gewählt: Vor-Ort-Veranstaltungen, Information über ein lokales Wochenblatt, großflächige Werbetafeln auf dem U-Bahnhof im Kiez, Medienkooperation mit einem Radiosender sowie die Vorstellung des Projekts im Fernsehen. Darüber hinaus wurden einzelne Personen in der Zeit begleitet und haben ihre Erfahrungen in Radio-

---

8 Die INSEL-PROJEKT.BERLIN GmbH (insel-projekt.berlin/IPB) hat es sich seit 2015 zum Ziel gesetzt, im eigenen Bezirk und darüber hinaus durch verschiedene Projekte nachhaltige Stadtentwicklung und die Mobilitätswende voran zu bringen.

interviews und in Filmdokumenten präsentiert<sup>9</sup>. Das Projektteam konnte dabei auch viel über die Schwierigkeiten beim Umstieg in neue Mobilitätsmuster lernen und unterstützte die Teilnehmenden bei der Anmeldung in verschiedenen Anbieter-Apps oder in der Nutzung neuer Verkehrsmittel. All diese Erfahrungen konnten an die Mobilitätsanbieter und den Bezirk weitergegeben werden, um Barrieren künftig zu verringern und so den Transformationsprozess zu unterstützen.

### 3. Neue Rollen von Wissenschaftler:innen in transdisziplinären Projekten

Es bleibt nicht aus, dass Wissenschaftler:innen in derartigen Prozessen andere Rollen einnehmen als in klassischen disziplinären oder auch in den meisten interdisziplinären Projekten. Eine Gruppe von 20 internationalen Führungskräften, die in der Wissenschaft transdisziplinäre Nachhaltigkeitsprojekte verantworten, fasst wesentliche dafür erforderliche Eigenschaften wie folgt zusammen (vgl. Gordon et al. 2019): Für die Projektbeteiligung zahlreicher Einzelpersonen, Gruppen und Institutionen aus Regierung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ist die Fähigkeit erforderlich, verschiedene Strategien, Praktiken, Governance-Strukturen, Wissensformen, Perspektiven und Interessen zu berücksichtigen. Auch wird die Notwendigkeit der Koproduktion verschiedener Stakeholder sowie der Integration ihrer jeweiligen Erkenntniswege bei gleichzeitigem Respekt für unterschiedliche Wissensformen betont. Darüber hinaus seien transdisziplinäre Projekte oft mit einer Dringlichkeit von Entscheidungen für politische und praktische Veränderungen verbunden, was das Einhalten von Forschungszeitplänen erschwere und zu einem »Lernen« beim Tun verpflichte. Dabei erfordere auch der Umgang mit Hindernissen und Machtstrukturen in besonderem Maße Kompetenzen, die nicht in regulären akademischen Bildungswegen erworben werden (ebd.).

Trotz der Kompetenzorientierung, die mit der Bologna-Reform in Studiengängen Einzug gehalten hat, sind diese Fähigkeiten noch lange nicht Standard in Studiengängen und das notwendige Kompetenzspektrum für transdisziplinäre Forschung und damit verbundene Rollen und Kommunikationsfähigkeiten erst durch die Erfahrung in komplexen Akteurskonstellationen –

---

9 z.B. <https://neue-mobilitaet.berlin/deineflotte2020/>

unter Umständen gekoppelt mit dem systematischen Erwerb von Mediationskompetenzen – zu erwerben (vgl. Wendorf 2023: 143).

Nicht zuletzt wegen dieser Erkenntnisse wird der Ruf nach Integrationsexpert:innen lauter. Hoffmann et al. (2022: 1) konstatieren bspw., dass es verwundere, dass trotz der gegebenen Relevanz für inter- und transdisziplinäre Forschung noch immer keine Dauerstellen für Integrationsexpert:innen angeboten werden. Zu den erforderlichen, besonderen Eigenschaften dieser Personen werden u. a. soziale Kompetenzen, Beharrlichkeit, Vertrauen in den Prozess, Selbstvertrauen und die Fähigkeit, »das große Bild zu sehen« sowie ganzheitlich zu denken, aufgelistet (ebd.: 4). Dem entgegen stünde die Schwierigkeit, dass in hierarchischen Organisationen, wie Universitäten und Regierungen, ein Denken in Boxen vorherrsche und das »Dazwischen« das Planen einer akademischen Karriere zu einer echten Herausforderung werden lässt (ebd.: 5f).

Erste systematische Ansätze, diesem Bedarf jenseits disziplinärer Grenzen durch Förderung zu entsprechen, zeigen sich bspw. bei der Volkswagenstiftung im Profildbereich »Gesellschaftliche Transformation«. Hier hat die Stiftung mit dem Programm »Change!« eine Personenförderung aufgelegt, bei der es explizit »um die Person hinter dem Antrag und ihr Potenzial, ein »Agent of Change« zu sein« geht.<sup>10</sup> Darüber hinaus wird klar formuliert: »Mit dem Förderprogramm unterstützt die Volkswagen Stiftung Wissenschaftler:innen, die zu Transformationsprozessen forschen und mithilfe ihres Netzwerks das Wissen auch in die Praxis bringen.« (Ebd.). Da Forscher:innen den multiplen Anforderungen in transformativer Forschung nur mit einem Verständnis für unterschiedliche Erfahrungswelten, Disziplinen und (Fach-)Sprachen sowie ausgeprägten kommunikativen Kompetenzen den Anforderungen an diese Art der Forschung entsprechen können, bleibt zu hoffen, dass mehr Fördereinrichtungen und Wissenschaftseinrichtungen den Wert dieser komplexen Kompetenzen für Wissenschaft und Gesellschaft durch entsprechende Maßnahmen würdigen.

---

10 Für eine ausführliche Darstellung dieses Konzepts: <https://www.volkswagenstiftung.de/de/news/interview/agent-change-werden-die-foerderreferentinnen-erzaehlen-wie-es-klappen-kann>

#### 4. Schlussbemerkungen

Transformative Forschung, die nicht nur erforschen, sondern auch verändern will, muss sich auf viele Akteure einstellen. Veränderung kann – je nach Kontext – mit Entscheidungsprozessen von individuellen und politischen Akteuren, Unternehmen, zivilgesellschaftlichen Akteuren und Verwaltungseinheiten verknüpft sein. Daher reicht es nicht, Sachlogiken, wie bspw. naturgesetzliche Zusammenhänge, in ihrer Komplexität zu verstehen. Vielmehr müssen auch die jeweiligen Entscheidungslogiken verschiedener Akteure verstanden und im angestrebten Veränderungsprozess berücksichtigt werden.

Hierzu bedarf es im Forschungsprozess einer Integrationsexpertise, die sowohl als Sprachvermittlung als auch als Mediation zwischen Interessenlagen fungiert. An diese Expertise gekoppelt ist auch der Einsatz geeigneter Methoden des Dialogs, um Sachzusammenhänge in ihrer Komplexität zu erfassen und Veränderungsprozesse anzustoßen. Die Konstellationsanalyse hat sich hierfür in sehr verschiedenen Kontexten bewährt und ist ein Beispiel einer dialogorientierten Methode, die in transformativen Projektsituationen gemeinschaftlich verstehen hilft und Hindernisse wie auch Veränderungspotenziale aufdeckt.

Zu einem transformativen Projekt gehören jedoch sehr vielfältige Dialogerfordernisse, die durch einen Methodenmix, learning by doing und die kontinuierliche Adaption des Forschungsprozesses gekennzeichnet sind. Um den großen Herausforderungen der Zeit, wie Klimawandel und Demokratieerhalt entsprechen zu können, braucht es »mutige« Förderung jenseits disziplinärer Grenzen und Möglichkeiten, im Studium und darüber hinaus, breit gefächertes Wissen zu erwerben und kommunikative Fähigkeiten für zukunftsorientierte Gestaltungsprozesse entwickeln zu können.

#### Literatur

- Baatz, Anna/Lange, Katharina/Schäfer, Martina/Linke-Wittich, Robert (2025): »Comparing two constellation analyses: Insights from the development of weeding robots and autonomous shuttles«, in: TATuP – Journal for Technology Assessment in Theory and Practice 34 (2), S. 61–67.
- Bischoff, Joschka/Nagel, Kai (2017): »Impact assessment of dedicated free-floating carsharing parking«, in: Proceedings of the 2017 5th International

- Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS).
- Defila, Rico/Di Giulio, Antonietta (1999): »Transdisziplinarität evaluieren – aber wie? Evaluationskriterien für inter- und transdisziplinäre Forschung«, in: Panorama, Sondernummer 99, S. 4–12.
- Gordon, Iain/Bawa, Kamal/Bammer, Gabriele/Boone, Christopher/Dunne, Jennifer/Hart, David/Hellmann, Jessica/Miller, Alison/New, Marc/Ometto, Jean/Pickett, Steward/Wendorf, Gabriele/Agrawal, Arun/Bertsch, Paul/Campbell, Colin/Dodd, Paul/Janetos, Anthony/Mallee, Hein/Taylor, Ken (2019): »Forging future organizational leaders for sustainability science«, in: Nature Sustainability 2, S. 647–649.
- Hoffmann, Sabine/Deutsch, Lisa/Klein, Julie Thompson/O'Rourke, Michael (2022): »Integrate the integrators! A call for establishing academic careers for integration experts«, in: Humanities and Social Sciences Communications 9, Article 147.
- Ohlhorst, Dörte/Kröger, Melanie (2015): »Konstellationsanalyse. Einbindung von Experten und Stakeholdern in interdisziplinäre Forschungsprojekte mit der Konstellationsanalyse«, in: Marlen Niederberger/Sandra Wassermann (Hg.), Methoden der Experten- und Stakeholdereinbindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung, Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 95–116.
- Ostrom, Elinor (1990): The Evolution of Institutions for Collective Action, Cambridge: Cambridge University Press.
- Schäpke, Niko/Stelzer, Franziska/Bergmann, Matthias/Lang, Daniel (2016): »Tentative Theses on Transformative Research in Real-World Laboratories. First Insights from the Accompanying Research ForReal«, in: TATuP – Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis 25 (3), S. 45–51.
- Schön, Susanne/Kruse, Sylvia/Meister, Martin/Nölting, Benjamin/Ohlhorst, Dörte (2007): Handbuch Konstellationsanalyse. Ein interdisziplinäres Brückenkonzept für die Nachhaltigkeits-, Technik- und Innovationsforschung, München: oekom.
- von Behren, Sascha/Minstera, Clotilde/Eschb, Johanna/Hunecke, Marcel/Vortisch, Peter/Chlond, Bastian (2018): »Assessing car dependence: Development of a comprehensive survey approach based on the concept of a travel skeleton«, in: Transportation Research Procedia 32, S. 607–616.
- Wendorf, Gabriele/Schröder, Carolin (2018): »The Challenging Path to a Redistribution of Space – Renegotiating Urban Mobility«, in: REAL CORP 2018 – Expanding Cities – Diminishing Space. Are »Smart Cities« the solution or

part of the problem of continuous urbanisation around the globe? Proceedings of 23rd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information, S. 453–459.

WBGU/Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2011): *Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*, Berlin: WBGU (Selbstverlag).

Wendorf, Gabriele (2023): »Transformationsprozesse gestalten – die Rolle der Wissenschaft in der Praxis«, in: Konstantin Kiprijanov/Thorsten Philipp/Thorsten Roelke (Hg.), *Transferwissenschaften: Mode oder Mehrwert?*, Lausanne u.a.: Peter Lang, S. 127–148.