
SynVer*Z

Vorgehensweisen und Rahmenbedingungen zur Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen in transdisziplinären Forschungsprojekten

Eine vertiefende Fallstudie anhand des Projekts MobilBericht

Oskar Marg, Elena Maria Troia, Michael Kreß-Ludwig und Alexandra Lux

INHALT

Inhalt

1.	EINLEITUNG ZUR VORLIEGENDEN VERTIEFUNGSTUDIE	4
1.1.	ZIELE UND HINTERGRUND	4
1.2.	VORGEHENSWEISE	4
2.	KURZPROFIL DES UNTERSUCHTEN PROJEKTS MOBILBERICHT	5
2.1.	ZIELE DES PROJEKTS	5
2.2.	PROJEKTSTRUKTUR	6
2.3.	BETEILIGTE PARTNER UND LAUFZEIT	6
3.	ANGESTREBTE WIRKUNGEN	7
4.	WAHRGENOMMENE WIRKUNGEN	9
4.1.	WIRKUNGEN IN DER KOMMUNALEN VERWALTUNG UND DER ÜBERGREIFENDEN GOVERNANCE VON MOBILITÄT	9
4.2.	WIRKUNGEN BEI DEN BETEILIGTEN BÜRGER*INNEN	12
4.3.	HIER IM HINTERGRUND: WISSENSCHAFTLICHE WIRKUNGEN	13
4.4.	(NOCH) NICHT EINGETRETENE WIRKUNGEN	14
5.	GRUNDSÄTZLICHER ANSATZ DER TRANSFORMATION	16
6.	METHODEN UND VORGEHENSWEISEN ZUR ERZEUGUNG VON WIRKUNGEN	17
6.1.	QUALITATIVE METHODEN	17
6.2.	QUANTITATIVE METHODEN	20
6.3.	MIXED-METHODS-ANSATZ: QUALITATIVE UND QUANTITATIVE METHODEN KOMBINIERT	21
6.4.	MOBILITÄTSBERICHT ALS PLANUNGSINSTRUMENT	22
6.5.	IMPLEMENTIERUNG DER MOBILITÄTSMANAGEMENT-STELLE	23
6.6.	TRANSDISZIPLINÄRE KOOPERATION ZWISCHEN WISSENSCHAFT UND VERWALTUNGSPRAXIS: VORGEHENSWEISEN UND HERAUSFORDERUNGEN	24
6.7.	STÄNDIGE PRÄSENZ ZEIGEN UND AUF AUGENHÖHE KOMMUNIZIEREN IM TRANSDISZIPLINÄREN PROJEKT	27
6.8.	PROJEKTINTERNES MANAGEMENT	27
6.9.	ÜBERSICHT DER WICHTIGSTEN METHODEN UND VORGEHENSWEISEN	27

7.	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR WIRKUNGEN	29
7.1.	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR WIRKUNGEN IN DER VERWALTUNG	29
7.2.	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR WIRKUNGEN IN DER POLITIK	31
7.3.	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR WIRKUNGEN IN DER BEVÖLKERUNG	32
7.4.	SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR WIRKUNGEN	32
7.5.	ÜBERSICHT DER WICHTIGSTEN RAHMENBEDINGUNGEN	33
8.	ÜBERTRAGUNG UND VERSTETIGUNG	35
8.1.	ÜBERTRAGUNG: UMGESetzte UND GEPLANTE VORGEHENSWEISEN	35
8.2.	VERSTETIGUNG VON MAßNAHMEN UND ERGEBNISSEN	35
9.	FAZIT: AUF WELCHE WEISE DAS PROJEKT MOBILBERICHT ZUR TRANSFORMATION BEITRÄGT ...	37
	IMPRESSUM	41

1. Einleitung zur vorliegenden Vertiefungsstudie

1.1. Ziele und Hintergrund

Ziel dieser Studie ist es, Wege und Rahmenbedingungen der Entstehung gesellschaftlicher Wirkungen in transdisziplinärer Forschung besser zu verstehen: Wie können gesellschaftliche Wirkungen erzeugt und verstärkt werden? Dazu wurde exemplarisch das Forschungsprojekt MobilBericht tiefergehend analysiert. Daneben wurden noch zwei weitere transdisziplinäre Forschungsprojekte umfassend analysiert, für die separate Berichte erstellt wurden. Zusammen mit einer separaten Synthese bilden diese drei Fallanalysen – als Teil der Wirkungsforschung des Begleitforschungsprojektes SynVer*Z (Synthese und Vernetzung Zukunftsstadt) – die Vertiefungsstudie. In SynVer*Z werden gut 50 transdisziplinäre Projekte, die zu Themen der Zukunftsstadt forschen, begleitet und unterstützt (siehe nachhaltige-zukunftsstadt.de).

Bislang wurden in der Wirkungsforschung von SynVer*Z die angestrebten Wirkungsarten aller begleiteten Projekte in übergreifender Weise analysiert und in einem Kategorienschema dargestellt, individuelle Wirkungsprofile für jedes Projekt erstellt sowie eine allgemein verwendbare Handreichung zur Wirkungsreflexion für transdisziplinäre Forschungsprojekte.¹

1.2. Vorgehensweise

Die Auswahl der drei von den über 50 von SynVer*Z begleiteten Projekte für die tiefergehenden Wirkungsanalysen erfolgte prioritär auf Basis von Hinweisen über einen potentiellen Erkenntnisgewinn in Bezug auf die Fragestellung (d.h. interessant oder erfolgreich in Bezug auf Vorgehensweisen zur Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen) sowie über die Abdeckung unterschiedlicher Fördermaßnahmen und Themen, um eine gewisse Diversität abzubilden.

Für die vertiefende Wirkungsanalyse wurde zunächst für jedes Projekt eine ausführliche Dokumentenanalyse basierend auf recherchiertem Projektmaterial (z.B. Antrag, Berichte, Websites) durchgeführt und in einem internen Arbeitspapier zusammengeführt. Anschließend wurde ein Interviewleitfaden erstellt. Dieser enthält folgende Frageblöcke:

- Motivation für und Rolle im Projekt
- (Bislang) wahrgenommene Wirkungen des Projekts und wie die relevantesten zustande gekommen sind
- Nicht wie erhofft eingetretene Wirkungen und Gründe für ihr Nichteintreten
- Grundlegender Transformationsansatz des Projekts

¹ Siehe Marg, O., Kreß-Ludwig, M., Lux, A. (2019): „Wirkungen transdisziplinärer Stadtforschung in den Projekten der Förderlinien ‘Leitinitiative Zukunftsstadt’ und ‘Nachhaltige Transformation urbaner Räume’. Wirkungskategorien, Projektprofile und Handreichung zur Selbstreflexion“. Werkstattbericht des Verbundvorhabens „Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z)“.

- Wirkungsrelevante Methoden, Vorgehensweisen und Rahmenbedingungen des Projekts
- Verstetigung und Übertragung: Was ist (bislang) passiert und geplant
- Wissenschaftliche Wirkungen
- Lessons Learned

Für die Frage nach den bislang im Projekt wahrgenommenen Wirkungen wurde den Befragten ein individuell für das Projekt MobilBericht erstelltes Profil zu den dort angestrebten Wirkungen vorgelegt (siehe Abbildung 1, S.8). Dieses Wirkungsprofil basiert auf einer Weiterentwicklung der in der vorherigen Wirkungsanalyse erstellten individuellen Projektprofile. Dabei wurden die in diesem Projekt gesehenen Ausprägungen der angestrebten Wirkungsformen in das Schema übernommen, um den Befragten eine konkretere Vorstellung der Wirkungsformen zu vermitteln. Die Vorlage dieses Schemas in den Interviews diente primär dazu, den Befragten eine Grundlage für ihre Reflexion über die Entstehung von Wirkungen zu geben, weiterhin sollte das Schema so validiert werden (hierzu hatte es allerdings bereits vorher Rückmeldungen gegeben, weswegen dies nur im Hintergrund stand).

Insgesamt wurden für das Projekt MobilBericht von Ende Mai bis Anfang Juni 2020 (das Projekt lief zu dieser Zeit noch) sieben Expert*inneninterviews mit relevanten Projektbeteiligten durchgeführt, davon fünf mit Akteur*innen aus der Wissenschaft (Leitung, Koordination und einfache Mitarbeit) sowie zwei aus der kommunalen Verwaltungspraxis des Bezirks Pankow. Die Interviews wurden anschließend transkribiert und mit einer zusammenfassenden Inhaltsanalyse ausgewertet. Die in diesem Dokument mit ‚(Int.)‘ markierten Zitate stammen aus diesen Expert*inneninterviews; um die Anonymität zu gewährleisten, sind keine weiteren Informationen zu den Personen aufgeführt, von denen die jeweiligen Aussagen stammen.

2. Kurzprofil des untersuchten Projekts MobilBericht

2.1. Ziele des Projekts

Aktuell stehen viele Städte der Herausforderung einer nachhaltigen und sozial-gerechten Verkehrsplanung gegenüber. Zurzeit fehlt allerdings noch die notwendige, konsistente Datengrundlage für eine solche nutzenden- und bedürfnisorientierte Planung. Diese soll das Projekt MobilBericht (kurz für „Mobilitätsberichterstattung“) erheben. Ziel des Projekts ist es, mit der Mobilitätsberichterstattung ein neues Planungsinstrument für den Verkehr zu entwickeln und zu etablieren, das zu einer ökologisch-verträglicheren und sozial-gerechteren Gestaltung urbaner Mobilität beitragen soll. Damit soll die Verkehrspolitik auf kommunaler Ebene strategisch neu ausgerichtet werden. Besonderes Augenmerk liegt entsprechend auf Nutzer*innenbedürfnissen, sozialen Unterschieden und Partizipationsmöglichkeiten, die in den derzeit verfügbaren Planungsinstrumenten kaum Berücksichtigung finden.

2.2. Projektstruktur

Das Projekt MobilBericht ist in sechs Arbeitspakete unterteilt, die aufeinander aufbauen:²

- AP 1: Etablierung eines bezirklichen Mobilitätsmanagements im Bezirk Pankow (politische Beschluss, Strukturen aufsetzen, Finanzierung)
- AP 2: Definition von Zielen und Grundlagen: akteur*innenübergreifende Zieldiskussionen mit dem Bezirk Pankow und der dortigen Bevölkerung zum Leitbild der nachhaltigen Mobilität durchführen und auswerten
- AP 3: Analyse der Ist-Situation:
 - 1. Quantitative Analysen der bezirklichen Ressourcen (Erreichbarkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalysen)
 - 2. Quantitative Analysen des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrsaufkommens
 - 3. Qualitative Analysen der subjektiven Wahrnehmung der Bezirks- und Verkehrsstrukturen sowie der Mobilitätsoptionen der Bewohner*innen
 - 4. Zusammenführung der quantitativen und qualitativen Ergebnisse der Ist-Analyse
- AP 4: Entwicklung von Strategien: Zusammenführung von Zielen (AP 2) und Ist-Analyse (AP 3) in einer SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen)
- AP 5: Entwicklung von Maßnahmen für das strategische Konzept, kooperativ mit Politik und Verwaltung (Hürden und Chancen, Priorisierung); Umsetzungsstrategie
- AP 6: Kommunikation der Ergebnisse: Erstellung und Präsentation des Mobilitätsberichts, Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Konferenzen, Website) sowie Publikationen

2.3. Beteiligte Partner und Laufzeit

Die wissenschaftliche Koordination und Durchführung des Projekts MobilBericht liegen bei der Technischen Universität Berlin sowie der Technischen Universität Dresden. Durchgeführt wird es im Bezirk Berlin-Pankow mit Beteiligung der dortigen Verwaltung. MobilBericht ist Teil der Förderlinie Transformation urbaner Räume und gefördert durch das BMBF. Laufzeit ist von September 2017 bis Oktober 2020.³

² Siehe Projektantrag, S. 17, ergänzt durch Hinweise bei der 1. Pankower Mobilitätskonferenz (25.11.2020)

³ Zum Zeitpunkt der Befragung war noch unklar, ob es eine anschließende zweite Phase des Projekts geben würde, die Projektbeteiligten streben dies jedoch an. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts ist ein Antrag für ein Folgeprojekt („MobilBericht2“) eingereicht worden.

3. Angestrebte Wirkungen

Wie in der Vorgehensweise beschrieben (S. 4), wurde den Befragten bei den Interviews ein im Vorfeld erstelltes – und für die Interviews mit noch mehr Informationen angereichertes – Wirkungsprofil für das Projekt MobilBericht vorgelegt; dargestellt in Abbildung 1 (S. 8). Folgende ursprünglich angestrebten Wirkungsarten wurden dabei gesehen (in der Abbildung dunkler gefärbt):

- Soziale und individuelle Veränderungen:
 - Lerneffekte: Es sollte ein Problembewusstsein bzw. eine Sensibilisierung für das bearbeitete Thema erreicht und die Themenidentifikation gestärkt werden. Das Verständnis für die eigenen Prozesse im Bezirksamt sollte in der Verwaltung erhöht werden.
 - Netzwerkeffekte sollten zwischen und innerhalb Verwaltung, Politik und Zivilbevölkerung gestärkt werden, mit einem besonderen Fokus auf die Verwaltung. Dadurch sollte das gegenseitige Verständnis erhöht werden.
 - Verkehrseinstellungen und -verhalten sollten in Richtung Nachhaltigkeit beeinflusst werden.
 - Empowerment und Integration sollten durch Beteiligung und gemeinsame Erarbeitung von Lösungsstrategien gestärkt werden. Die Lebensqualität und Gesundheit der Pan-kower*innen sollte in Balance mit ihren Mobilitätsbedürfnissen gefördert werden. Soziale und ökologische Gerechtigkeit sollte gesteigert werden.
- Im Bereich der kommunalen Governance sollte als zentrales Wirkungsziel des Projekts erreicht werden, dass der Mobilitätsbericht als neues Planungstool in der Kommune eingesetzt wird. Die kommunale Steuerung sollte auf eine langfristige Mobilitätsplanung ausgerichtet werden, der Mobilitätsmanager etabliert werden und zudem sollten sowohl die Bevölkerung als auch Stakeholder und Verwaltung in die gemeinsame Erarbeitung von Lösungen eingebunden werden.
- Angestrebte physische Veränderungen betreffen zum einen die Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität in neuen Bebauungsgebieten und zum anderen die Verkehrsinfrastruktur in indirekter Weise, beeinflusst durch den/ die Mobilitätsbeauftragte*n und den Mobilitätsbericht.

Zu dieser Darstellung der angestrebten Wirkungen hatte es schon vor den Interviews Rückmeldungen aus dem Projekt gegeben. Sie wurde von den Befragten – auf dieser Basis nicht überraschend – weitgehend bestätigt und nur von einigen der Befragten um einzelne Wirkungsarten ergänzt; hierbei handelte es sich allerdings nicht um zu Beginn des Projektes angestrebte Wirkungen, sondern um potentielle Maßnahmen und damit verbundene mögliche Wirkungen, die sich erst im Projektverlauf ergeben haben. Sie sind unter 4.4 (S. 14) dargestellt.

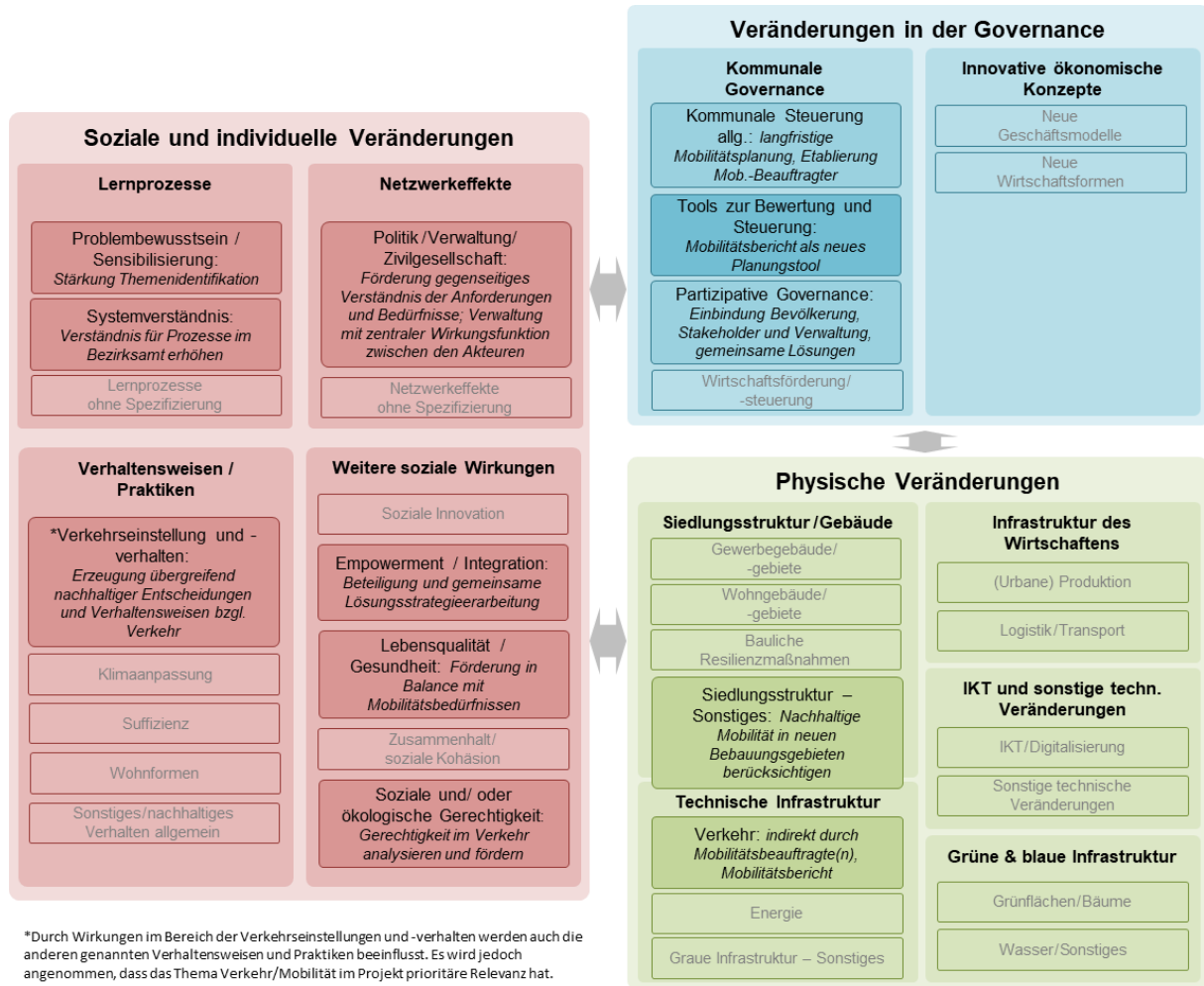


Abbildung 1: Angestrebte Wirkungen des Projekts MobilBericht

4. Wahrgenommene Wirkungen

Im Folgenden werden die Wirkungen, die im Projekt MobilBericht zum Zeitpunkt der Befragung erreicht wurden, aus Sicht der Befragten dargestellt. Die in SynVer*Z basierend auf den begleiteten Zukunftsstadt-Projekten erarbeiteten Wirkungskategorien (siehe Marg et al. 2019 sowie in leicht angepasster Form Abbildung 1, S.8) bildeten dabei zwar den Ausgangspunkt, werden hier aber nicht an jeder Stelle in der gleichen Strukturierung verwendet, sondern so, wie es – basierend auf den Erkenntnissen aus den Interviews – für die Darstellung und das Verständnis des Projektes MobilBericht und dessen wahrgenommener Wirkungen am schlüssigsten erschien.

4.1. Wirkungen in der kommunalen Verwaltung und der übergreifenden Governance von Mobilität

Netzwerkeffekte: internen und externen Austausch der Verwaltung stärken

Ein Grundproblem in der Verwaltung besteht häufig – und so auch in der Berliner Verwaltung, die das Projekt MobilBericht in Bezug auf das Thema Mobilität adressiert – darin, dass die verschiedenen Ämter relativ wenig miteinander in Austausch stehen, auch der Austausch mit der Politik ist begrenzt. „Jeder macht seinen Job und das war es dann aber auch“ (Int.) so fasst es ein Befragter zusammen. Gründe hierfür seien unter anderem Ressourcenknappheit und starre Hierarchien. Viele Aufgaben würden von einfachen Sachbearbeiter*innen bearbeitet, die mit Sachbearbeiter*innen aus anderen Abteilungen und Ämtern aufgrund der hierarchischen Strukturen jedoch meist nur über die jeweiligen Vorgesetzten kommunizieren könnten. Die Bearbeitung ämterübergreifender Themen wird dadurch erschwert. Mitunter führt der begrenzte Austausch auch zu gegenseitigen Vorurteilen und Informationen sind ungleich verteilt.

Das Projekt ermöglichte es laut den Befragten, ämter- und abteilungsübergreifende Kommunikationsprozesse anzustoßen. Hierbei handelt es sich um eine der zentralen Wirkungen des Projekts. In einem informellen Rahmen und über Methoden wie Fokusgruppendifkussionen und World Cafés (siehe Methoden und Vorgehensweisen zur Erzeugung von Wirkungen) wurden Akteur*innen zusammengebracht, die normalerweise kaum miteinander zu tun haben. Die Beteiligten kamen etwa aus Ämtern der Bereiche Straßen- und Grünflächen, Umwelt sowie Schule und Bildung, darüber hinaus auch aus verschiedenen politischen Ämtern, dem Senat sowie der Zivilbevölkerung. Der Austausch fand hier auf Augenhöhe statt, auch weil alle Beteiligten mehr oder weniger über die gleichen Informationen verfügten. So konnten außerhalb der alltäglichen Arbeitsstrukturen offen, direkt und ohne Vorurteile Ideen diskutiert werden, anstatt Personen anderer Abteilungen aufwendig auf formalem Weg zu kontaktieren. Auf diese Weise entstanden auch persönliche Kontakte, welche die zukünftige Kooperation und Kommunikation erleichtern dürften, dann „kann man auch mal den kurzen Weg gehen“ (Int.). Zudem nahmen sich die veränderungsbereiten Mitarbeiter*innen gegenseitig wahr und merkten so, „dass sie nicht die einzigen sind, die so denken“ (Int.). Das Verständnis für den Nutzen der ämterübergreifenden Kooperation hat zugenommen und es sei zudem „sehr inspirierend, nicht immer in die gleichen Gesichter zu schauen“ (Int.).

Der Bezirk habe ein großes Interesse, sich stärker mit anderen Bezirken zu vernetzen, sodass vor allem die Planenden stärker in Austausch kommen. Es sei auch wichtig, „agierende Bezirke“ (Int.) zu haben, die stärker miteinander kooperieren, da auf diese Weise nun auch die Aufmerksamkeit der Senatsverwaltung für die Bezirke gestiegen sei. Es sei gut, wenn die Bezirke gegenüber der Senatsverwaltung stärker Akzente setzen könnten und äußern würden, wo es hingehen solle, sie müssten dies jedoch zuerst selber wissen.

Die fehlende Einbeziehung der Problemwahrnehmungen und Bedürfnisse der Bürger*innen in die Verkehrsplanung wird auch in der Verwaltung zunehmend als ein Problem gesehen, „wo sie [die Verwaltung] auch eine Verantwortung sehen, dass sie das in den Griff kriegen müssen, sie können die Bürger*innen nicht mehr im Regen stehen lassen“ (Int.). Der Austausch mit Bürger*innen – auch als organisierte Vereine und Interessenverbände – half dabei, diesem Manko entgegenzuwirken.

Auf ähnliche Weise funktioniert die Vernetzungsarbeit des Mobilitätsmanagers, der durch seine Tätigkeit Verbindungen zu Akteur*innen aus verschiedenen Bereichen aufgebaut hat, so etwa zu unterschiedlichen Ämtern, zum Klimaschutzbeauftragten oder auch zu anderen Berliner Bezirken (siehe Implementierung, S. 23). Die Wissenschaftler*innen wiederum organisierten den Austausch in methodischer Weise, lieferten thematische Inputs und Fragestellungen hierzu und machten die Notwendigkeit der ämterübergreifenden Kooperation für die Mobilitätsplanungen deutlich. Die gemeinsame Auseinandersetzung und das Verstehen der nachhaltigen Mobilität erhöhen die Mitwirkungsbereitschaft der Beteiligten.

Das Projekt MobilBericht hat sich auch zunehmend mit (parallel oder zuvor entstandenen) zivilgesellschaftlichen Initiativen aus der Bevölkerung vernetzt, wie ein Projektbeteiligter erzählt. Zu nennen ist hier vor allem das Pilotprojekt der „Kiezblocks“, das in Anlehnung an so genannte „Superblocks“ in Barcelona für verkehrsberuhigte Wohnkiese bzw. die Befreiung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr steht.⁴ Das Anliegen dieser Initiative wird auch unabhängig vom Projekt von Teilen der Politik und der Verwaltung unterstützt.

Insgesamt wurde laut Befragten durch diese Vernetzung das Fundament gelegt, um spätere Maßnahmen leichter umsetzen zu können und Wirkungen wie Verhaltensänderungen und physische Veränderungen zu ermöglichen.

Problembewusstsein und Sensibilisierung zum Thema Verkehr und Mobilität

Der Bezirk Pankow ist laut Befragten im Hinblick auf Planung und Strategie des Verkehrs nicht so gut aufgestellt. Zugleich wird er aber mit immer mehr Anfragen aus der Bevölkerung konfrontiert, auf die er nicht angemessen reagieren kann.

⁴ Siehe etwa www.prenzlauerberg-nachrichten.de/2020/05/07/verkehrsinitiative-fordert-pop-up-kiezblocks/

Das Projekt trug – wenn auch nicht alleine (siehe Rahmenbedingungen für Wirkungen, S. 29) – dazu bei, das Thema Verkehr und Mobilität in der Verwaltung ressortübergreifend „auf die Agenda zu setzen“ (Int.) und zu etablieren, sodass es nun von vielen als ein wichtiges Problem wahrgenommen wird. Es gebe nun in der Bezirksverwaltung „eine ganze Reihe von Menschen“, die das Thema als wichtig erkannt haben und dort etwas verändern wollen. Ein relevanter Faktor bei der Problemwahrnehmung war die ständige Konfrontation mit dem Thema durch das Projekt und die von ihm durchgeführten Interviews, aber auch durch Politik und Öffentlichkeit. Mitwirkungsbereitschaft konnte über ein gesteigertes Problemverständnis generiert werden, denn „wenn man Verständnis für eine Sache hat, dann kann man sich auch eher damit beschäftigen“ (Int.). Die Einsicht in die Notwendigkeit einer verstetigten Mobilitätsmanagement-Stelle ist ein weiteres Indiz für die Sensibilisierung der Verwaltung.

Nicht nur in der Verwaltung, auch beim Berliner Senat – dessen Vertreter*innen ebenfalls beim World Café beteiligt waren – wurde die Sensibilität für das Thema erhöht und die Notwendigkeit verstärkter Kooperation verdeutlicht, auch über Bezirksgrenzen hinweg und unter Einbeziehung der Landesebene.

Veränderung von persönlichen Einstellungen: Mehr Offenheit für Veränderungen

Die in der Verwaltung vorherrschenden Einstellungen bzw. „Mindsets“ werden von den Befragten als eher zurückhaltend gegenüber Veränderungen wahrgenommen. Viele Personen seien hier noch in „alten Planungsmustern“ (Int.) verhaftet, die sich nur langsam ändern würden. Auch die relativ hierarchischen Strukturen in der Verwaltung fördern eine allgemeine Skepsis gegenüber neuen Herangehensweisen. Derartige Einstellungen bremsen die Beteiligung der Verwaltung und stellen ein Hindernis für Neuerungen dar, wie sie das Projekt MobilBericht anstrebt. Die eigene Verantwortung für das Instrument und dessen Umsetzung wird von einigen Verwaltungsmitarbeiter*innen nicht gesehen („die machen das schon“ (Int.)). Die Verwertung der Ergebnisse des Projekts wird so erschwert.

Das Projekt hat nach Aussagen von Befragten jedoch dazu beigetragen, nicht nur das Verständnis für die Thematik zu erhöhen, sondern auch eine grundlegendere Offenheit für – aus Bezirksperspektive – innovative Ansätze und Denkweisen zu erzeugen. Veränderungen werden in der Verwaltung nun insgesamt positiver gesehen. Zu diesen Veränderungen von Einstellungen hat der ständige, von der Wissenschaft angestoßene, Austausch im Projekt beigetragen. Die Wissenschaftler*innen im Projekt halfen dabei, indem sie die thematische Richtung vorgaben, Fragen stellten und Informationen verfügbar machten. Bezirk und Bürgermeister würden in Bezug auf Mobilität immer innovativer denken, wie etwa das Beispiel der Kiezblocks zeigt (siehe S. 10) – und auch wenn dies sicherlich nicht nur auf das Projekt MobilBericht zurückzuführen ist, liefert es hierzu doch einen Beitrag.

Anmerken lässt sich hier noch, dass die in der Verwaltung vorherrschenden Einstellungen sowohl eine Rahmenbedingung für die angestrebten Wirkungen des Projekts darstellen (hinderlich wie förderlich je nach Einstellung, siehe S. 29), als auch einen Aspekt, der selber durch das Projekt verändert werden soll und damit eine angestrebte Wirkung.

Systemverständnis erhöhen: Die Prozesse in der eigenen Verwaltung besser verstehen

Die Beteiligten aus dem Bezirksamt haben durch die Teilnahme laut Befragten auch besser verstanden, wie die Prozesse im eigenen Amt funktionieren. Anders gesagt wurde ihr Systemverständnis in selbst-reflexiver Weise gestärkt. Ein besseres Verständnis der internen Prozesse ist zugleich eine wichtige Voraussetzung, um diese auch verändern zu können. Zugleich förderte der regelmäßige Austausch – in unterschiedlichen Formaten und unterstützt durch den Mobilitätsmanager – auch, „dass die einzelnen Ämter und Abteilungen verstehen, was die jeweils anderen machen“ (Int.).

Kommunale und partizipative Governance: Die Belange der Bevölkerung in die Verkehrsplanung aufnehmen

Es gibt in Berlin bislang kaum eine eigene Verkehrspolitik auf Bezirksebene, sie wird fast ausschließlich auf Landesebene (Senat) betrieben, obwohl allein der Bezirk Pankow etwa über 400.000 Einwohner*innen hat. Zudem beruht die traditionelle Verkehrsplanung stark auf – vermeintlich objektiven – Zahlen, die vor allem den Status quo widerspiegeln. Dies führe zu einer „relativen Realitätsfremdheit“ (Int.) der Planung, wie ein Befragter sagt. Die Wahrnehmungen der Bevölkerung zur Mobilität, wie diese sie selber erlebt, kommen so nicht in der Verkehrsplanung an: Zum einen, weil der Senat seine eigene Planung eher unabhängig von der Bevölkerung macht, zu der er ferner ist als die Bezirke, zum anderen aufgrund der Art der traditionellen Verkehrsplanung.

Das Projekt bewirkte hier mehr Handlungsfähigkeit auf der Ebene des Bezirks Pankow, indem Verkehrsplanung überhaupt auf dieser Ebene installiert wurde. Gleichzeitig sorgte es für eine stärkere Einbindung der subjektiven Wahrnehmungen und Perspektiven der lokalen Bevölkerung bezüglich der Mobilität in Pankow. Dies geschah mit Hilfe qualitativer, teilnehmender Methoden – wie etwa Community Mapping (siehe Qualitative Methoden, S 17) –, des Verkehrsplanungsinstruments und der neuen Stelle der/des Mobilitätsbeauftragten. Um diese Veränderungen zu erreichen, musste zuerst Akzeptanz geschaffen werden für diese neue Art der Verkehrsplanung, in der Mobilität und die Perspektive der Menschen in die verkehrsrelevanten Entscheidungen einfließen können.

In der Folge steigerten die angestoßenen Prozesse im Projekt die Akzeptanz der Bevölkerungsmeinungen innerhalb der Verwaltung, die sie nun stärker als etwas wahrnimmt, dass sich konstruktiv in die Planung aufnehmen lässt. Eine Nebenfolge des Einholens der Bevölkerungsperspektiven in die Verkehrsplanung im Rahmen des Projekts ist auch, dass die Wissenschaft aus Sicht der Verwaltung stärker akzeptiert wird und sie nicht mehr so sehr als abgehobene Forschung wahrgenommen wird.

4.2. Wirkungen bei den beteiligten Bürger*innen

Empowerment und Integration der lokalen Bevölkerung durch Einbindung ihrer Perspektiven in die Verkehrsplanungen Pankows

Bislang werden die subjektiven Mobilitätswahrnehmungen der Bevölkerung oft nicht in die Verkehrsplanungen aufgenommen. So war es bislang auch in Pankow (siehe Kommunale und partizipative Governance, S. 12). Im Projekt MobilBericht wurden die individuellen Sichtweisen auf die lokale Mobilität vor

allem durch die eingesetzten qualitativen Methoden erhoben, sodass diese in die zukünftige Planung einfließen und produktiv genutzt werden können. Dabei wurden laut eines Projektbeteiligten vor allem Probleme genannt, wie sie von den beteiligten Bürger*innen wahrgenommen werden und weniger konkrete Lösungsvorschläge für Planungen. Wenn diese Rückmeldungen über individuelle Problemlagen aus der Bevölkerung von der Kommune bei weiteren Planungen berücksichtigt werden, dann werden die beteiligten Personen in ihrer Selbstbestimmung gestärkt (Empowerment). Wichtig ist es bei derartigen Prozessen, wie eine Befragte betont, dass nicht nur die ‚Lauten‘ einbezogen werden, die „gerade da eine Eigentumswohnung gekauft ha[ben]. (...) und im eigenen Interesse dann bitteschön den Durchgangsverkehr daraus haben möchte[n]“ (Int.), sondern alle Bürger*innen und ihre Ideen. Zu berücksichtigen gilt – unter anderem in der Kommunikation über das Projekt –, dass MobilBericht als ein einzelnes Forschungsprojekt nicht ganz Pankow flächendeckend behandeln kann, sondern nur Teile Pankows und einzelne Aspekte von dessen Mobilität.⁵

Indirekte Stärkung von Problembewusstsein und Sensibilisierung bei der am Projekt beteiligten Bevölkerung

Ein nicht speziell intendierter Nebeneffekt der durchgeführten Methoden wie Workshops oder Einzelinterviews war, dass die beteiligten Personen aus dem Stadtteil durch ihre Teilnahme nebenbei noch stärker für die dort adressierten Themen (wie nachhaltige Verhaltensweisen im Bereich Mobilität) sensibilisiert wurden. Zudem lernten sie dadurch noch neue Aspekte zu dem Thema kennen, etwa welche anderen Optionen es im Bereich nachhaltiger Mobilität im eigenen lokalen Umfeld noch gibt oder welche anderen Routen möglich sind. Einschränkend muss gesagt werden, dass die Teilnehmenden überwiegend schon vorher an nachhaltiger Mobilität interessiert waren. Dennoch verweist dies auf Lerneffekte als „Nebenwirkung“ qualitativer und partizipativer Methoden.

4.3. Hier im Hintergrund: Wissenschaftliche Wirkungen

Die wissenschaftlichen Wirkungen von MobilBericht stehen in der hier vorliegenden Untersuchung im Hintergrund, daher werden wissenschaftliche Publikationen und dergleichen hier nicht systematisch aufgeführt.⁶ Aber auch für das Projekt selbst stehen die wissenschaftlichen Wirkungen laut befragter Personen in der Gewichtung insgesamt hinter den gesellschaftlichen Wirkungen zurück, auch wenn die Erhebungsphase stark wissenschaftlich getrieben war. Letztlich würde die wissenschaftliche Wirkung auch daran gemessen, wie praxisrelevant das Projekt ist, denn dann könnte es eine ‚Strahlkraft‘ bekommen und andere Wissenschaftler*innen von der Vorgehensweise überzeugen. Auf wissenschaftlichen Konferenzen etwa erfreute sich das Projekt durchaus einer guten Rezeption. Zum Zeitpunkt der Befragung war ein Diskussionspapier zur integrierten Verkehrsplanung in Arbeit, in dem der Stellenwert

⁵ Anmerken lässt sich hierzu von ‚außen‘, dass das Projekt so aber exemplarisch zeigen kann, welche ermächtigende Effekte es für die weitere Bevölkerung haben könnte, wenn ihre Sichtweisen stärker in die Verkehrsplanung integriert werden würden.

⁶ Exemplarisch siehe etwa das mittlerweile erschienene Buch von Oliver Schwedes und Alexander Rammert (2020): „Mobilitätsmanagement: Ein neues Handlungsfeld Integrierter Verkehrsplanung“; <https://www.springer.com/de/book/9783658303891>

des Mobilitätsmanagements und dessen Bedeutung für die Verkehrsplanung und -Wissenschaft herausgestellt werden sollen.

Die Methoden der Verkehrs- und Mobilitätsforschung sind für gewöhnlich stark quantitativ und technisch ausgerichtet. In MobilBericht ist man dagegen mit einem Mixed-Methods-Ansatz vorgegangen, das heißt es werden quantitative und qualitative Methoden kombiniert (siehe auch 6.3, S.21). So wird beispielsweise in der üblichen Verkehrs- und Mobilitätsforschung die Erreichbarkeit eines Ziels meist unabhängig von der persönlichen Wahrnehmung angeben (in Fünf-Minuten-Schritten), während in MobilBericht subjektive Erreichbarkeitsgrenzwerte erhoben werden, das heißt ob ein Ziel als gut erreichbar eingeteilt wird, entscheidet sich nach den Bewertungen der im Projekt Befragten. Auf diese Weise kam beispielsweise heraus, dass ein Ziel ab 9 Minuten Gehzeit als nicht mehr gut erreichbar wahrgenommen wird. Der Methoden-Mix aus quantitativen und qualitativen Methoden stellt so in diesem Bereich eine innovative Vorgehensweise dar, zu der es auf Konferenzen auch schon positives Feedback gab.

Zudem wurden in MobilBericht Ansätze der Umweltgerechtigkeits- bzw. Nahmobilitätsanalyse verwendet, um so von bevölkerungsnahen Daten ausgehend zentrale Stärken und Schwächen der Mobilitätssituation zu erkennen und gemeinsam adäquate Maßnahmen auszuarbeiten, sodass evidenzbasiert und differenziert, je nach Lage vor Ort, vorgegangen werden kann. Dabei kann es auch zu überraschenden Einsichten kommen: So wurde für Teile Pankows herausgefunden, dass es hier eher sozial stärkere Bevölkerungsgruppen sind, die in größerem Maße Lärm und Luftverschmutzung ausgesetzt sind.

4.4. (Noch) nicht eingetretene Wirkungen

Wirkungen im Bereich soziale und ökologische Gerechtigkeit

Nicht wie erhofft erreicht werden konnten im Projekt MobilBericht Wirkungen, die mit der sozialen und ökologischen Gerechtigkeitsanalyse zusammenhängen, bei der vor allem methodische Probleme aufgetreten sind. So konnten weder Personen mit Mobilitätsbeschränkungen – wie etwa Menschen mit Sehbehinderung –, noch ärmere Personen für die Erhebungen ausreichend erreicht werden. In einzelnen Stichproben der repräsentativen Befragung kam es zu Ausfällen. Insgesamt war es bei der Stichprobengröße schwierig, nach Altersklassen und anderen Faktoren zu unterscheiden. Im Bezirk ist soziale und ökologische Gerechtigkeit ein Randthema – die Relevanz der Umweltgerechtigkeitsthematik deutlich zu machen, ist eine Aufgabe, die noch aussteht.

Zukünftig erhoffte weitere Wirkungen im Zusammenhang mit dem Mobilitätsbericht: Physische Veränderungen und Verhaltensänderungen

Zum Zeitpunkt der Befragung war das Projekt noch nicht abgeschlossen, daher standen noch einige zukünftige Prozesse, Ergebnisse und damit verbundene erhoffte Wirkungen aus. So müssen die Analyseergebnisse noch weiter aufbereitet werden. Der Mobilbericht als neues Planungsinstrument war

zum Zeitpunkt der Befragung gerade in der Erstellung.⁷ In diesem Bericht ist neben analytischen Ergebnissen zum Projekt auch ein umsetzungsorientierter Maßnahmenkatalog für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität in Pankow enthalten. Der Mobilitätsbericht müsse, so sagt eine Befragte, als Planungs-Tool so formuliert werden, dass die Hinweise für die Verwaltung und die Öffentlichkeit gut aufbereitet und formuliert sind, sodass sie praktisch anwendbar sind und in die Verwaltungsstrukturen implementiert werden können – oder anders gesagt, er solle nicht „despektierlich vom Elfenbeinturm auf die Erde“ (Int.) formuliert werden. Mit dem Bericht verbunden ist auch die Hoffnung, dass die Verwaltung für die Thematik sensibilisiert wird. Die Zusammenarbeit mit dem Senat und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz waren zum Befragungszeitpunkt noch nicht so ausgeprägt wie angestrebt und sollte weiter forciert werden.

Auch für die Frage, welche physischen Veränderungen im Raum und welche Verhaltensänderungen das Projekt MobilBericht bewirkt (beide Veränderungen werden vom Projekt angestrebt), war der Zeitpunkt der Befragung noch zu früh. Die Maßnahmen zur Implementierung stehen ebenfalls im Mobilitätsbericht. Wenn diese Maßnahmen umgesetzt werden, ergeben sich daraus physische Veränderungen im Hinblick auf die Mobilität vor Ort, aus denen dann in der Folge auch Veränderungen in Verhaltensweisen und sozialen Praktiken der Bevölkerung erhofft werden. Neben physischen Veränderungen – wie dem Umbau von Straßen – gehe gäbe es längerfristig auch nichtphysische Veränderungen, die etwa das Mobilitätsmanagement oder das Marketing betreffen.

Erhofft wird von einer Befragten des Weiteren, dass aus dem Bericht eine Art Mobilitätsmanagementsystem entsteht, in dem Umsetzungs- und Kooperationsmöglichkeiten aufgegriffen werden (welche beispielsweise beim Umgang mit neuen Mobilitätsformen helfen) sowie die diversen mit Mobilität zusammenhängenden Themen.

All diese Themen verweisen in ausblickender Weise zugleich auch schon auf das Thema Übertragung und Verstetigung, auf das noch detaillierter eingegangen werden wird (siehe 8, S. 35).

Darüber hinaus nannten die Befragten in Reaktion auf das ihnen vorgestellte Wirkungsschema (siehe S.8) noch weitere Felder, in denen sich erst im Projektverlauf potentielle Maßnahmen eröffnet haben, aus denen sich zukünftig noch weitere Wirkungen ergeben könnten:

- Infrastruktur des Wirtschaftens, Logistik und Transport: Im Projektverlauf kam die Überlegung auf, ÖPNV als Transportmittel für die Wirtschaft zu nutzen, um Lieferverkehr zu vermeiden.
- IKT und sonstige technische Veränderungen: Es könnten technologische Innovationen und Mittel genutzt werden, um Taubstumme oder Blinde an Haltestellen mit Informationen zu versorgen oder Multimodalität mit entsprechenden Apps gefördert werden.

⁷ Er wurde am 25.11.2020 bei der ersten Pankower Mobilitätskonferenz vorgestellt. Die Erkenntnisse zu dieser Veranstaltung konnten aber nicht mehr in die hier vorliegende Analyse einfließen.

- Grüne und blaue Infrastruktur, Grünflächen / Bäume: Eine weitere Maßnahme könnte darin bestehen, Flächen zu entsiegeln und Brachflächen in Parks umzuwandeln, so dass ein Plus an Grün- und Erholungsflächen entsteht.

5. Grundsätzlicher Ansatz der Transformation

Den Interviewten wurde die Frage gestellt, wie sie den grundsätzlichen Ansatz der Transformation des Projekts MobilBericht beschreiben würden. Damit geht es bereits um die Frage, mit welcher Vorgehensweise hier Veränderungen erreicht werden sollen; allerdings geschieht dies hier auf einer allgemeineren Ebene als bei der Darstellung der einzelnen Methoden und Vorgehensweisen, die im Anschluss erfolgt (siehe 6, S.17). Vielmehr geht es um den übergreifenden Projektansatz, mit dem eine Transformation angestoßen werden soll.

Im Kern geht es laut den Befragten bei dem Projekt darum, den Mensch in den Fokus und Mittelpunkt der Planung zu stellen, oder wie ein Befragter es auf den Punkt bringt:

*„der Hauptaspekt ist diese Nutzer*innen-Perspektive in die Planung aufzunehmen, das ist der entscheidende Schritt, weil Planung mittlerweile an den Bedürfnissen der Menschen vorbeigeht in unseren Augen und entsprechend die Planung wieder in den lokalen Kontext eingebettet werden soll“ (Int.).*

Auf diese Weise soll über die Reformierung der Verkehrsplanung auch die gesellschaftliche Transformation vorangetrieben werden. Die Sozialwissenschaften sollen dabei helfen, dass die Bedürfnisse der Menschen vor Ort stärker Eingang in die Verkehrsplanung und -politik finden, anstatt den Verkehr „nur zu zählen und zu modellieren“ (Int.).

Das Mittel, um diesen Zweck zu erreichen, ist die Mobilitätsberichterstattung. Diese für den Verkehrsbereich innovative Idee ist der Gesundheits- und Sozialberichterstattung entlehnt und soll nun für den Verkehr etabliert werden. Dabei geht es um eine integrierte Verkehrsplanung, die sich an menschlichen Bedürfnissen und Anforderungen orientiert und bei nachhaltigem Verhalten unterstützen soll. Dazu ist es relevant zu informieren, Austausch zu fördern und zu vernetzen, sodass das Problembewusstsein für dieses Querschnittsthema ressortübergreifend geschärft wird. Zudem soll ein fortlaufender Prozess der Selbstreflexion in den Verwaltungen angeregt werden, sodass die eigene Rolle für die Veränderung des Verkehrssystems in Richtung Nachhaltigkeit reflektiert wird.

Als konzeptioneller Prozess gesehen geht es darum, die Strukturen (von Verwaltung, Planung und Infrastrukturen) zu modifizieren, um darüber das Verhalten der Individuen zu verändern. Es zeigte sich im Projekt aber, dass es dafür zunächst notwendig ist, die Einstellungen und Verhaltensweisen der Verwaltungsmitarbeiter*innen auf individueller Ebene zu ändern, mittels Informationen und Austausch. Dadurch wird eine Bereitschaft geschaffen, die Bedürfnisse der einzelnen Bürger*innen in die Planung zu integrieren. Auf dieser Basis werden dann wiederum Strukturen geschaffen, zunächst in Form des Instruments des Mobilitätsberichts und dann in der Form der (erhofften) Umsetzung von (im Bericht vorgeschlagenen) physischen Maßnahmen. Diese geschaffenen Strukturen sollen dann die individuel-

len Verhaltensweisen der lokalen Bewohner*innen transformieren. In den Worten eines Befragten: „In dem wir das Individuum oder seine Bedürfnisse aktiv in die Planung integrieren, können wir eine Struktur schaffen, die dann das Verhalten des Individuums transformiert“ (Int.).

Die Umweltbelastungen am Wohnort und individuelle Mobilitätsmöglichkeiten sollen dabei zusammengedacht werden und Bedürfnisse und Nachhaltigkeitsanforderungen sollen gemeinsam und praxisorientiert umgesetzt werden (sozial-ökologischer Ansatz).

6. Methoden und Vorgehensweisen zur Erzeugung von Wirkungen

Im Folgenden werden die Methoden und Vorgehensweisen im Projekt MobilBericht dargestellt, die von den Befragten als relevant für die Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen gesehen wurden. Dafür spielten sowohl wissenschaftliche „Methoden“ im engeren Sinne eine Rolle – wie etwa quantitative Methoden, um Umweltgerechtigkeit zu fördern (hier also von Interesse im Hinblick auf eine angestrebte *gesellschaftliche Wirkung*) –, als auch „Vorgehensweisen“ in einem breiteren Verständnis – wie etwa dauerhafte Präsenz vor Ort zu zeigen, aber auch ein Instrument wie der Mobilitätsbericht oder die Einrichtung der Stelle des Mobilitätsmanagers. Es werden zudem auch die Herausforderungen dargestellt, die mit den verschiedenen Methoden einhergingen. Teilweise werden weitere Dokumente herangezogen, insbesondere zur Beschreibung einzelner Methoden; die Bewertungen dieser Methoden beziehen sich dann wieder auf die Interviewaussagen.

Die Beteiligung und das Engagement an den verschiedenen Formaten waren laut Befragten insgesamt sehr hoch. In der Verwaltung besteht das Bedürfnis, Informationen zu bekommen. Aus der Bürgerschaft gibt es viele engagierte Personen, die ihre Interessen einbringen wollen. Allgemein wurde es von der Verwaltung als sehr hilfreich empfunden, wenn verschiedene Ämter und Abteilungen zusammengebracht werden konnten. Es war dabei allerdings nicht immer einfach, die teils sehr lokalen Perspektiven mit der Ebene des Gesamtbezirks zusammenzubringen.

6.1. Qualitative Methoden

[Teilnehmende Beobachtung und Community Mapping: Die subjektiven Sichtweisen der Pankower Bürger*innen erfassen](#)

Ein zentrales Ziel von MobilBericht besteht darin, die subjektive Sicht der Bürger*innen auf Mobilität in die Verkehrsplanung zu integrieren. Um diese zu erheben wurden die qualitativen Methoden der teilnehmenden Beobachtung und die des Community Mappings eingesetzt. Mit diesen Methoden konnten verschiedene Alltagsperspektiven auf Mobilität gewonnen werden, inklusive der Frage, warum bestimmte Wege genommen werden. Zudem konnten wahrgenommene Probleme in diesem Bereich räumlich verortet werden. Beide Methoden boten zudem die Möglichkeit, weitergehende Gespräche anzuregen, um an sonst schwer zu erlangende Informationen zu kommen. Auf diese Weise hat eine intensive Kommunikation auch mit der Bevölkerung stattgefunden.

Die teilnehmende Beobachtung begleitete einzelne Personen auf ausgewählten Routen per Begehung oder Befahrung, um so eine subjektive Wahrnehmung der Qualität des Verkehrssystems zu erfassen.

Diese individuelle Erfassung schmälerete laut einer befragten Person die Akzeptanz der Ergebnisse ein wenig, welche beim Community Mapping höher war, „wo man einfach durch die Karte und das Interview ins Gespräch kam und auch Erinnerungen aufgepoppt sind“ (Int.). Beim Community Mapping zeichneten die Beteiligten für eine Woche ihre täglichen Wege auf einer Karte ein, wodurch viele detaillierte Informationen zur Mobilitätswahrnehmung in Pankow gesammelt werden konnten. Bei beiden Methoden war die Beteiligung sehr erfolgreich. Es nahmen unterschiedliche Gruppen teil, auch wenn die Anwerbung der Teilnehmer*innen über Annoncen eine gewisse Selbstselektion mit sich brachte. Um die Diversität der Befragten noch zu erhöhen könnte das Verfahren künftig durch das Ziehen von Teilnehmer*innen aus einem Auszug des Einwohnermelderegisters verbessert werden.

Allgemein ermöglichten es die qualitativen Methoden unter Einbezug von Bürger*innen, zusätzliches Feedback dazu zu bekommen, welche Themen sonst noch interessant sind und welche Bedürfnisse es bezüglich Mobilität noch gibt. Diese Erkenntnisse stehen nun zur potentiellen Anwendung zur Verfügung. Angesichts sehr vieler Bürger*innenanfragen konnte das Projekt nicht alle vorgebrachten Punkte bearbeiten, es wurde hierfür jedoch ein Wissensspeicher angelegt.

In den Interviews wurde auch angemerkt, dass die Bürger*innenbeteiligung ganz allgemein stärker strukturiert werden sollte – so wie es über die qualitativen Methoden geschah – und zudem auch außerhalb von Projekten wie MobilBericht gestärkt werden sollte.

Fokusgruppendifkussion: Den Austausch zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft in informierter Weise fördern

Ein zentrales Ziel von MobilBericht ist es, die Vernetzung von Akteur*innen zu fördern, sowohl innerhalb der Verwaltung als auch mit externen Akteur*innen aus Politik und Zivilgesellschaft. Hierbei waren die Fokusgruppendifkussionen laut den Befragten sehr wirksam.

Ziele der Methode Fokusgruppendifkussion waren zunächst die Erfassung des Status Quo aus der Sicht verschiedener Stakeholder in Bezug zum Thema Verkehr, die Diskussion neuer strategischer Handlungsempfehlungen sowie die Entwicklung neuer Maßnahmen (Grundlagenpapier). Es gab Fokusgruppen für drei verschiedene Bereiche Pankows, die jeweils mit verschiedenen Expert*innen aus dem Verkehrsbereich besetzt waren, aus Politik, Verwaltung, Interessenverbänden und Bürger*innenvereinen. Die Zusammensetzung war dabei bewusst heterogen im Hinblick auf mögliche Ansichten (etwa Politiker*innen aus AfD und Grünen zusammen oder von Linke und CDU).⁸

⁸Siehe:

Carolin Kruse, Sven Hausigke, Oliver Schwedes: „Qualitative Methoden zur Erfassung individueller Mobilitätsbedarfe in der Verkehrsplanung“, S. 4

Oliver Schwedens, Carolin Kruse, Sven Hausigke: „Grundlagenpapier Mobilitätsberichterstattung. Ergebnisse aus den Zieldiskussionen mit dem Bezirk Pankow und der Bevölkerung“, S.: 25; dort heißt es etwa: „Es gilt dabei zu beachten, dass keine gewünschten Resultate durch die Einbindung von auserwählten Teilnehmenden eintreten soll, sondern eine offene Gesprächskultur durch Akteure unterschiedlicher Interessensgruppen und -vereinigungen anzustreben ist.“

Mit den Fokusgruppen wurde laut den Befragten ein Raum geschaffen, in dem die verschiedenen verkehrsrelevanten Akteur*innen in informeller Weise auf Augenhöhe und ohne sonst oft bestehende Informationsunterschiede zusammenkommen, sich austauschen und miteinander vernetzen konnten. Diese Beschaffenheit des Formats bzw. des Austauschs wurde von den Beteiligten als „erfrischend“ beschrieben (Int.).

Man konnte – so schildern Befragte das Feedback, das sie von Beteiligten erhalten haben – „wertfrei“ (Int.) und „ganz anders“ (Int.) über Dinge reden, ein gemeinsames Verständnis von ihnen entwickeln und habe sich in den Diskussionen „mal nicht so als Gegner“ verstanden (Int.). Viele hätten einen „Drang“ gehabt ihre Erfahrungen mitzuteilen und „einfach gehört zu werden“ (Int.). Hierfür haben die Wissenschaftler*innen von MobilBericht, auch durch ihre Vermittelnde Position bei den Diskussionen, Räume geschaffen, „in denen man anders über die Dinge reden konnte“ (Int.).

Zudem konnte hier bestehender Frust darüber, dass die Verwaltung die Bürger*innen mit ihren Anliegen mitunter „im Regen stehen lassen“, angegangen werden, es habe eine Bewusstsein bestanden, „dass man das in den Griff bekommen muss“ (Int.). Dies geschah, indem „die Menschen vor Ort ins Boot geholt“ wurden (Int.): Die Fokusgruppen halfen laut einer Befragten dabei, „ein Gefühl dafür zu bekommen, wo im Bezirk (...) die Problemlagen sind“ (Int.). Auf diese Weise wurde die Orientierung im Bezirk gefördert.

Entsprechend hoch waren die Beteiligung und das Engagement. Zudem wurde die Sinnhaftigkeit der Kooperation – auch mit vermeintlich unzusammenhängenden Stellen – erkannt. Das Zusammenkommen unterschiedlicher Gruppen in den Fokusgruppen an einen Tisch, um über Ziele und die weitere Ausrichtung des Projektes und des Berichtes zu sprechen, wird von den Interviewten als wiederholenswert angesehen.

Eher von außen betrachtet bzw. nicht direkt von den Befragten artikuliert lässt sich anmerken, dass all diese geschilderten – hier überwiegend positiven – Erfahrungen zugleich immer auch ein wenig widerspiegeln, wie der „normale“ Arbeitsalltag sonst vermutlich geprägt ist. So scheint durchzuklingen, dass die Möglichkeiten zum Austausch und zum offenen Reden „auf Augenhöhe“ sonst vergleichsweise begrenzt sind, ebenso wie die Möglichkeiten, auf die Anliegen der Bevölkerung vor Ort einzugehen.

World Café

Bei dem World Café ging es spezifisch um die gemeinsame Erarbeitung künftiger Maßnahmen durch Teilnehmer*innen aus dem Berliner Bezirk oder dem Berliner Senat. Eingeladen waren „alle Institutionen (...), die Einfluss auf die Verkehrspolitik des Bezirks nehmen oder die Maßnahmen, die sich daraus ableiten lassen, umsetzen“, aus der Verwaltung und der Politik des Bezirkes, der Senatsverwaltung und von Berliner Verkehrsbetrieben. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde das World Café als eine Online-Videokonferenz abgehalten. An fünf „Tischen“ wurden von den jeweiligen Gruppen zwei bis drei Strategien in insgesamt drei Runden erarbeitet. Hierbei konnten die Teilnehmer*innen die Tische wechseln.

Nach einer kurzen Zusammenfassung durch die Tisch-Gastgeber*innen wurde an den Ausarbeitungen der Vorgänger*innen angeknüpft.⁹

Bei der Durchführung dieser Methode konnten sich die Teilnehmer*innen auf die von dem MobilBericht-Team herausgearbeiteten Strategien stützen. Durch das gemeinsame Entwickeln der Maßnahmenbündel durch die für sie relevanten Akteur*innen erhielten diese „einen gewissen verbindlichen Charakter“ (Int.). Das World Café bot laut eines Befragten die Möglichkeit, Ideen frei zu äußern. In dem Feedback der Beteiligten wurde deutlich, „dass einige es gut fanden mal über den Tellerrand hinauszuschauen“ (Int.) und wie schön es war, außerhalb des üblichen Rahmens mit Personen aus unterschiedlichen Ressorts und Parteien zu diskutieren.

6.2. Quantitative Methoden

SrV-Zusatzbefragung

MobilBericht konnte im Rahmen der bestehenden „SrV“-Erhebung eine quantitative Extra-Erhebung machen. SrV steht für „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“, es handelt sich um eine Verkehrsbefragung, die alle fünf Jahre durchgeführt wird. Die Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ lief im Februar 2018 an, den dafür kontaktierten Pankower*innen wurde die Möglichkeit gegeben, an der Zusatzbefragung zur Lebensqualität und Mobilität in ihrem Wohnviertel teilzunehmen, als Grundlage für die Mobilitätsberichterstattung.¹⁰ Ziel dieser Teilbefragung war es, eine allgemeine Skala der Erreichbarkeitswahrnehmung für die Gesamtbevölkerung zu erstellen, es wurde die persönliche Wahrnehmung von Mobilität erfragt. Möglich war die Zusatzbefragung nur dadurch, dass das Projekt zufälligerweise in dem üblichen Erhebungszeitraum lag.

Die Möglichkeit zur Beteiligung an der SrV-Erhebung wird von den Befragten an sich als ein Erfolg gesehen. Problematisch sei jedoch die Stichprobengewinnung gewesen, da bestimmte Zielgruppen nicht separat rekrutiert werden konnten, sowie der relativ geringe Rücklauf. Des Weiteren waren die Fragen sehr speziell gestellt und es konnten keine signifikanten Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen festgestellt werden.

Erreichbarkeitsanalyse und Umweltgerechtigkeitsanalyse

Die Erreichbarkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalysen sind für den Bezirk und seine Planung recht innovative Ansätze.

⁹ Alle Informationen aus diesem Absatz aus: Oliver Schwedes, Carolin Kruse, Sven Hausigke (2020): „Informationsbroschüre Mobilitätsberichterstattung. Vorbereitende Informationen zur Videokonferenz am 19.05.2020 von 9.30 bis 13.00 Uhr“.

¹⁰ „Newsletter 01: MobilBericht Berlin-Pankow“ (2018). Online abrufbar unter: <http://archive.newsletter2go.com/?n2g=5ndwoojr-y0f9yjiv-byh>

Ziel der Erreichbarkeitsanalyse war es, Räume zu identifizieren, die mit dem Umweltverbund nur schwer erreichbar sind. Dafür wurden Kostenfaktoren sowie die Reisezeit zwischen dem Wohnstandort und dem Alltagsziel berechnet.¹¹

Die Befragten sehen positiv an der Methode, dass es sich um einen inklusiven Ansatz handelt, das heißt dass etwa Personen, die mobilitätseingeschränkt sind sowie Kinder und ältere Menschen mit einbezogen wurden. Allerdings bezogen sich die Analysen nur auf Fußverkehr und ÖPNV, nicht auf Radverkehr oder Gewohnheitsautofahrer*innen, was unter anderem mit der selbstselektiven Gewinnung der Teilnehmer*innen zu tun hat. In einer zweiten Phase sollten diese sowie sozial schwache Personen laut Befragten gezielter miteinbezogen werden. Zudem kam es zu Problemen bei der Repräsentativität der Stichproben (siehe auch 4.4, S.14).

Mittels der Umweltgerechtigkeitsanalyse sollte die räumliche Verteilung negativer Umweltwirkungen wie Lärm oder Luftverschmutzung untersucht werden. Dafür wurden Umweltbelastungsdaten erhoben und anschließend mit Sozialstrukturdaten verschnitten, um soziale Spaltungslinien und -tendenzen erkennen und ihnen entgegenwirken zu können.¹² Eine der befragten Personen betonte das starke Interesse der Verwaltung an den Ergebnissen der Umweltgerechtigkeitsanalyse und daran, „wo denn so Hotspots sind, wo belastete Gebiete sind“ in Verschneidung mit den Sozialdaten, und auch daran, wo viele Grünflächen sind (Int.). Aus Datenschutzgründen konnte das Thema Lärmbelastung als sehr kleinteiliges Problem nicht angemessen abgebildet werden.

Sowohl für die Erreichbarkeitsanalyse als auch für die Umweltgerechtigkeitsanalyse wurden Karten erstellt. Bei der Umweltgerechtigkeitsanalyse kam es zu Missverständnissen bei der Vorstellung und dem Verständnis der Karten, da die Verwaltung die Darstellungsweise der Wissenschaft nicht nachvollziehen konnte, auch weil der Bezirk nicht am Prozess der Erstellung beteiligt gewesen war und weil sie selbst es anders dargestellt hätten. Der Mobilitätsmanager vermittelte dabei. Hier bedarf es einer klaren und nachvollziehbaren Darstellungsweise – ein Punkt, der in transdisziplinärer Forschung allgemein für die Vermittlung wissenschaftlicher Ergebnisse an die Praxis gilt (siehe auch 6.6, S.24).

6.3. Mixed-Methods-Ansatz: Qualitative und quantitative Methoden kombiniert

Der Einbezug qualitativer Daten in die Verkehrsplanung im Projekt MobilBericht ist etwas Neues für den Bezirk Pankow und wäre es wohl für viele Ämter. Dabei sollen allerdings nicht qualitative Methoden quantitative ersetzen, sondern es geht um einen Methodenmix, sodass die Vorzüge beider Ansätze kombiniert werden können. Eine wissenschaftliche Herausforderung war dabei, dass die zunächst getrennt durchgeführten quantitativen und qualitativen Forschungen nach zwei Jahren zusammengeführt

¹¹ Oliver Schwedens, Carolin Kruse, Sven Hausigke: „Grundlagenpapier Mobilitätsberichterstattung. Ergebnisse aus den Zieldiskussionen mit dem Bezirk Pankow und der Bevölkerung“, S. 27.

¹² Oliver Schwedens, Carolin Kruse, Sven Hausigke: „Grundlagenpapier Mobilitätsberichterstattung. Ergebnisse aus den Zieldiskussionen mit dem Bezirk Pankow und der Bevölkerung“, S.27.

werden mussten, was laut einer befragten Person sehr zeitintensiv war. Sowohl qualitative als auch quantitative Methoden werden von den Befragten als wichtig für den Erfolg des Projekts eingestuft.

6.4. Mobilitätsbericht als Planungsinstrument

Der Mobilitätsbericht verfolgt als „Mittel zum Zweck“ (Int.) das Ziel, die Nutzer*innen-Perspektive in die Verkehrsplanung zu integrieren und sie somit zu reformieren. Die Verkehrspolitik soll dadurch zudem nachhaltiger werden. Die Idee ist inspiriert von der Berichterstattung im Bereich der Gesundheit, die in den 90er Jahren im Rahmen evidenzbasierter Gesundheitspolitik und -planung aufkam und wurde im Projekt auf die Verkehrsplanung übertragen. Damit soll auch Exklusionsprozessen vorgebeugt und entgegen gewirkt werden. Als übergeordnetes, strategisches Planungs-Tool kann der Mobilbericht auch als eine Antwort auf das von einem Interviewten beschriebene Problem isolierter Einzelmaßnahmen sowie die im Verwaltungsalltag fehlende Zeit für derartige Strategien gesehen werden. Demzufolge würden verschiedene Projekte nicht miteinander abgeglichen. Mittlerweile mache sich jedoch ein Bewusstsein breit, „dass es da noch irgendetwas übergeordnetes, strategisches bräuchte“ (Int.), eine vermittelnde Instanz bzw. ein Konzept, an dem sich orientiert werden kann.

Der Mobilitätsbericht soll laut eines Befragten als ein Planungs-Tool gesehen werden, bei dessen Erstellung die Wissenschaft zwar im Projekt hilft, welches nach Projektende aber auch tatsächlich praktisch und eigenständig von der Verwaltung, gemeinsam mit der Politik, genutzt werden soll. Daher ist es wichtig, dass er sich gut nutzen lässt, nicht zu umfangreich ist und die Arbeit der Verwaltung erleichtert: Es dürfe nicht sein, so eine befragte Person, dass der Bericht „als zusätzliche Aufgabe verstanden wird. Nur wenn die [Verwaltungsmitarbeiter*innen] wissen, dass es [...] ihnen selbst in ihrer Arbeit nützt, nur dann werden sie auch weiterhin daran mitarbeiten“ (Int.). Die enthaltenen Planungsvorschläge müssen daher sinnvoll aufbereitet werden. Der Bericht macht auch inhaltliche und räumliche Überschneidungen sichtbar und zeigt auf, an welchen Stellen Kooperationen mit welchen Akteur*innen sinnvoll erscheinen.

Der Bericht soll auf „eine geschickte Art und Weise“ (Int.) in die Öffentlichkeit und Verwaltung gestreut werden, um Wirkung zu entfalten. Auch digitale Formate seien hier denkbar.

Der Mobilitätsbericht stelle eine Art Handlungsleitfaden dar. Die zahlreichen Maßnahmen darin können nicht alle umgesetzt werden, Schwerpunktsetzungen der jeweiligen Entscheidungsträger*innen auf Basis politischer Aushandlungen werden notwendig sein. Auch regelmäßige Aktualisierungen sind wohl durchzuführen. Laut einer Befragten ließen sich bei Fortschreibung des Instruments durch die Setzung räumlicher oder inhaltlicher Schwerpunkte für jeden Bericht die qualitativen Methoden des Mobilberichtes gezielter einsetzen.

Der Bericht schafft einen Korridor für die zukünftige Entwicklung als gemeinsame Entscheidungsgrundlage für Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft. Zudem hat der Bericht eine evaluierende Funktion, indem mit ihm überprüft werden kann, welche Maßnahmen umgesetzt wurden. Was laut einer befragten Person im Mobilbericht noch fehle, sei eine Plattform speziell für besondere Bürger*innenanliegen.

Im November 2020 sollte der MobilBericht der Öffentlichkeit im Rahmen einer eigenen Veranstaltung vorgestellt werden (1. Pankower Mobilitätskonferenz, 25.11.2020).¹³ In einer potentiellen zweiten Phase des Projekts ginge es unter anderem darum, Schwerpunkte zu setzen und umzusetzen sowie diesen Prozess zu begleiten und zu evaluieren.

6.5. Implementierung der Mobilitätsmanagement-Stelle

Mit dem Projekt MobilBericht wurde die neue Stelle der/des Mobilitätsbeauftragten geschaffen und besetzt. Sie verkörpert, wie die Befragten erzählen, eine vermittelnde Instanz vor allem zwischen Bezirk (Stadtentwicklungsamt) und Universität (Wissenschaft), daher ist sie auch räumlich in beiden Institutionen angesiedelt, was recht neu ist für die Verwaltung. Die Finanzierung erfolgt zum Großteil aus dem Projekt.

Mit der Stelle verbundene Aufgaben und ihre Umsetzung

Eine zentrale Funktion dieser Stelle ist die Herstellung von Schnittstellen bzw. die Vermittlung zwischen Bezirk, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft. Aufgabe ist es, die „Fühler auszustrecken“ (Int.) in alle möglichen Richtungen, um Informationen zu sammeln und weiter zu verteilen. Der oder die Mobilitätsbeauftragte ist ständige*r Ansprechpartner*in im Bezirk, was auch für die Forscher*innen ein Vorteil ist. Er/sie unterstützt sie auch, etwa wenn sie in der Verwaltung zu einer Veranstaltung eingeladen haben. Zudem benötigen auch die Stadträte der Bezirke Ansprechpartner*innen, welche ihre Planungen auf der operativen Ebene umsetzen können.

Des Weiteren soll sie/er auch Forschungsdaten aus dem Feld in die Verwaltung tragen und sie dort vermitteln. Die Erarbeitung der Daten hat laut Befragten allerdings eine gewisse Zeit gebraucht. Dies ist für Forschung zwar üblich, war für den Mobilitätsmanager aber gegenüber der Verwaltung nicht immer ganz einfach, da diese Ergebnisse erwartet, um einen Nutzen in der Forschung für die Planung sehen zu können.

Eine zentrale Aufgabe des/der Mobilitätsmanager*in besteht somit in der Vernetzung verschiedener Akteur*innen und Bereiche miteinander, was „ganz gut geklappt“ habe (Int.). Ein anderes Beispiel dafür ist es, die Durchführung einer wissenschaftlichen Erhebung mit einer konkreten Planung des Bezirks zu verbinden, wenn sie zusammenpassen. Die Vielzahl an Aufgaben sowohl seitens der Wissenschaft als auch seitens der Verwaltung erschwerte die Vermittlung und Vernetzung für den/die Mobilitätsmanager*in allerdings ein wenig.

Herausforderungen im Zusammenhang mit der Mobilitätsmanagement-Stelle

Es gab im Zusammenhang mit dieser Stelle auch einige Herausforderungen:

¹³ Diese Konferenz konnte für den vorliegenden Bericht nicht mehr berücksichtigt werden.

- *Verspätete Stellenbesetzung:* Die Implementierung der Position in die Verwaltung hat einige Zeit beansprucht und der Mobilitätsmanager wurde mit einiger Verspätung eingestellt. Unter anderem konnten dadurch das Forschungskonzept und die Vorgehensweisen nicht gemeinsam mit ihm erarbeitet werden und er benötigte zusätzlich Zeit, sich in die Stelle hineinzufinden sowie die verschiedenen Akteur*innen kennenzulernen (was für die Aufgabe der Vernetzung besonders wichtig ist).
- *Neuheit der Stelle und unklare Erwartungen:* Es handelt sich um eine neue Position in der Verwaltung, für die es zu Beginn keine feste Rollenbeschreibung gab, sodass die Erwartungen an den Mobilitätsmanager zu Beginn noch nicht ganz klar waren und er wenig Orientierung hatte.
- *Organisatorische Verortung und Handlungsspielräume:* Die Stelle ist in bestehende Abteilungsstrukturen zu- bzw. untergeordnet worden, wodurch die Befugnisse des Mobilitätsmanagers begrenzt waren. Die Position unabhängiger von bestehenden Strukturen einzurichten (etwa in Form einer Stabstelle) hätte den Vorteil gehabt, dass die Person unabhängiger und mit mehr Kompetenzen ausgestattet hätte agieren können und dadurch möglicherweise auch noch mehr Wirkungen hätte erzielen können. Andererseits wäre sie dann auch weniger stark in die Verwaltung eingebunden, wodurch sie wahrscheinlich auch weniger von den Planungsprozessen mitbekommen würde.
- *Neuausschreibung:* Zum Zeitpunkt der Befragung war eine Neuausschreibung der Stelle geplant, bei der diese unter anderem hinsichtlich Bezahlung und Dauer noch attraktiver gestaltet werden soll. Durch die anstehende Neubesetzung der Stelle wird allerdings eine mehrmonatige Lücke erzeugt und zudem ein erneutes Einarbeiten der neuen Person notwendig sein.
- *Viele erforderliche Kompetenzen:* Da die Position des/der Mobilitätsmanager*in als Schnittstelle gedacht ist, sind hohe kommunikative Kompetenzen und die Fähigkeit, mit unterschiedlichen Personen umzugehen, sie zu überzeugen und zu vernetzen notwendig. Auch einige Kenntnisse in qualitativen Methoden seien hilfreich. Des Weiteren ist vorherige Erfahrung mit Mobilität (Management, Berichterstattung oder Konzepte) wünschenswert, gerade da es sich um eine neue Stelle handelt. Die Person sollte in der Lage sein, sich selbst erforderliche Kompetenzen im Arbeiten anzueignen und zu einem gewissen Grad formbar sein.

6.6. Transdisziplinäre Kooperation zwischen Wissenschaft und Verwaltungspraxis: Vorgehensweisen und Herausforderungen

Einige der von den Befragten genannten Vorgehensweisen und damit verbundener Erfahrungen lassen sich unter transdisziplinären Methoden der Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis zusammenfassen, auch wenn diese nicht von den Befragten selbst so bezeichnet wurden. Dabei lassen sich einige

Aspekte – Herausforderungen und Erfolgserfahrungen – ausmachen, die sich als typisch für transdisziplinäre Forschung einordnen lassen; darauf wird im Folgenden verwiesen.¹⁴

Anfangsphase des Projekts

Noch vor dem eigentlichen Beginn des Projekts erarbeiteten die beteiligten Akteur*innen aus der Wissenschaft den Projektantrag gemeinsam mit der Verwaltung. Hierbei musste die Wissenschaft die Verwaltung relativ eng begleiten, was nicht immer einfach war, wie ein Befragter erzählt. Dank der allgemeinen Bereitschaft ging dies am Ende aber auf und das Projekt wurde bewilligt. Aus zeitlichen Gründen war es dabei jedoch nicht möglich, verschiedene Stellungnahmen von Ämtern in weiteren Schleifen noch in den Antrag zu integrieren, was nachgeholt werden musste.

Zu Projektbeginn erarbeiteten Wissenschaft und Verwaltung ein Grundlagenpapier, in denen gemeinsame Leitlinien festgelegt wurden, später dann auch mit den zivilgesellschaftlichen Initiativen. Von außen betrachtet lässt sich dies als eine Methode der Integration verschiedener Interessen und verschiedenen Wissens durch die Erstellung eines gemeinsamen Produkts betrachten.

Kritisch wird von Befragten speziell mit Blick auf die Anfangsphase angemerkt, dass es besser gewesen wäre, als Wissenschaft gleich zu Beginn klarer gegenüber der Verwaltung zu kommunizieren, was gemacht werden könne und was nicht und vor allem zwischen Wissenschaft und Bezirk besser zu klären, wer welche Aufgaben übernehme. Das dies nicht ausreichend geschah, sei Konfusion entstanden. Es habe keine klare Kommunikations- und Kooperationsstrategie bzw. keinen ausreichenden „Fahrplan“ (Int.) gegeben, was gerade wegen der verschiedenen disziplinären Hintergründe der Beteiligten hilfreich gewesen wäre. Dies schließt auch eine klare Begriffsdefinition zentraler Konzepte wie „nachhaltige Mobilität“ sowie eine gemeinsame Zielvorstellung ein, sodass alle „am gleichen Strick ziehen“ (Int.); in der Verwaltung habe es teilweise andere Vorstellungen dieses Ziels gegeben. Wohl auch aus diesem Grund war es projektintern notwendig und hilfreich, sich immer wieder mit einer Nachhaltigkeitsperspektive zu konfrontieren, die nicht aus dem Amt kommt, sondern aus der Wissenschaft, und sich mit Fragen auseinanderzusetzen wie: „Was ist eigentlich nachhaltige Mobilität, wie weit kann man da gehen und was sehen wir als Wissenschaft als erstrebenswert und möglich?“ (Int.).

Weiterer Projektverlauf

Auch während des Projektes zeigte sich an einigen Stellen, wie wichtig, aber mitunter auch herausfordernd, klare und verständliche Kommunikation bei transdisziplinärer Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis ist. So mussten etwa, wie ein Befragter berichtet, die wissenschaftlichen Karten zur Umweltgerechtigkeitsanalyse wiederholt für die Praxis erläutert und überarbeitet werden, ohne dass dem dafür zuständigen Wissenschaftler die Kritik nachvollziehbar erschien. Denn „wenn etwas für uns [Wissenschaftler*innen] verständlich ist, weil wir den ganzen komplizierten Prozess dahinter verstehen,

¹⁴ Auf Literaturhinweise zu transdisziplinären Forschungsmethoden wird an dieser Stelle verzichtet.

dann ist das für den Bezirk gar nicht so klar“ (Int.). Dies zeigt, dass die eigene Kommunikation in transdisziplinären Forschungsprozessen ständig reflektiert werden muss und dabei unter anderem gelernt werden muss, sich in die Perspektive des jeweiligen Gegenübers zu versetzen.

Eine weitere – für transdisziplinäre Projekte durchaus typische – Herausforderung bestand in unterschiedlichen Arbeitsweisen und Zeithorizonten von Wissenschaft und Verwaltungspraxis. So äußerte ein Befragter den Wunsch, „dass noch mehr in den Bezirk über den Fortgang des Projektes informiert worden wäre“ (Int.). Forschung braucht jedoch Zeit, bis sie Ergebnisse vorzeigen kann. Ein von einer Befragten genannter Vorschlag, mehr kleinere Meilensteine und Zwischenziele auf dem Weg zur Verstetigung ins Projekt einzubauen, könnte hier eine Option sein.

Phasenübergreifend wurde auch der Wunsch nach häufigerem, regelmäßigem Austausch zwischen Wissenschaft und Bezirksverwaltung geäußert, auch wenn die Kapazitäten dafür insbesondere im Bezirk begrenzt seien. Entsprechend wäre eine personelle Aufstockung hier hilfreich. Auch der geäußerte Vorschlag einer Mediationsinstanz zwischen Wissenschaft und Verwaltung – neben der Mobilitätsmanagement-Stelle – deutet darauf, dass in dieser Kooperation noch Verbesserungsbedarf gesehen wird.

Die Priorisierung und Auswahl von Themen basierend auf der Datengrundlage von diskursiven Prozessen zu treffen, wie Wissenschaftler*innen es in MobilBericht zum Teil gemacht haben – und wie es durchaus üblich ist für transdisziplinäre Forschung –, war für die Verwaltung eine ungewöhnliche Arbeitsweise, die sie nicht immer nachvollziehen konnte.

Für die Verwaltung sei es insgesamt wichtig, dass der Nutzen des Projektes und der entstehenden Mehrarbeit für die Verwaltung aufgezeigt wird, damit die Ergebnisse dann auch aufgegriffen werden. Daher ist es gut, dass im Projekt „auch Leute aus der Verwaltung dabei sind, und sich mit einbringen und tatsächlich Erfahrungen in solchen Verfahren sammeln“ (Int.). Auf diese Weise kann viel besser ein „Commitment“ beim Bezirk etabliert werden, als wenn die Wissenschaft sich etwas „im Elfenbeintürmchen ausdenkt und dann präsentiert“ (Int.). Diese enge Zusammenarbeit mit dem Bezirk – und das von Anfang an – sei etwas, was in Bezug auf die Erzeugung von Wirkungen besonders gut funktioniert habe.

Zwischenfazit

Sichtbar wird, dass es viele Herausforderungen bei der Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis gab, die aber typisch für transdisziplinäre Forschung sind. Zugleich wird die enge Kooperation mit der Verwaltung auch als wichtiger Faktor für die Wirksamkeit gesehen, denn nur durch die Praxis-Beteiligung entsteht etwas, mit dem die Praxis auch etwas anfangen kann. Unterm Strich lässt sich so die Vermutung aufstellen (ohne hier in eine allzu „evaluierende“ Rolle zu verfallen), dass es für die Wirkungen des Projekts möglicherweise hätte förderlich sein können, transdisziplinäre Methoden der Kooperation noch expliziter und strukturierter einzusetzen. Dies ist jedoch bei einer Fortführung des Projekts bzw. des Mobilitätsmanagements auch zukünftig noch möglich.

6.7. Ständige Präsenz zeigen und auf Augenhöhe kommunizieren im transdisziplinären Projekt

Anschließend an die transdisziplinäre Kooperation zwischen Wissenschaft und Praxis – und ebenso losgelöst von formalen Methoden und besonders mit Blick auf gesellschaftliche Wirkungen – ist es für die Wissenschaftler*innen im Projekt MobilBericht grundsätzlich wichtig, eine „dauerhafte Präsenz vor Ort“ (vor allem im Bezirk bzw. der Verwaltung dort) zu zeigen und viel zu kommunizieren – bzw. einen „Mehrfrontenkrieg“ zu führen, wie es ein Befragter drastisch ausdrückt (Int.) –, sei es über Runde Tische, Öffentlichkeitsarbeit oder Besprechungen aller Art.

Auf diese Weise soll das Anliegen des Projekts vorangebracht werden, für das Thema nachhaltige Mobilität sensibilisiert werden und die Vernetzung zwischen verschiedenen Akteur*innen befördert werden. Für die Vernetzung hilft es dabei, jemand mit Professorentitel dabei zu haben, um „die Leute alle ins Boot zu holen“ (Int.). Gegenüber Praxisakteur*innen solle zwar gesagt werden, was aus Sicht der Wissenschaft notwendig ist, aber nicht von oben herab aufgetreten werden, „mit dem Gestus des Gottvater-Models, der die Wahrheit bringt und den Masterplan“ (Int.). Gegenüber der Politik muss ebenfalls Überzeugungsarbeit geleistet werden, etwa in Verkehrsausschüssen. Hinsichtlich Öffentlichkeitsarbeit wurden diverse Formate verwendet (unter anderem Website, Newsletter und Podcast). Auch für Anfragen aus der Bevölkerung ist es wichtig, präsent zu sein.

Ein derartig hohes Engagement für nicht nur „rein“ wissenschaftliche Aufgaben ist eine typische Herausforderung für transdisziplinäre Forschungsprojekte, oft verknüpft mit einem hohen Zeitaufwand und einer Vermischung der Rollen zwischen Wissenschaft und Praxis.

6.8. Projektinternes Management

Die Vielfalt im Projektteam beschreibt eine Befragte als Vorteil, da durch die unterschiedlichen Sichtweisen (es bleibt unklar, ob es hier um unterschiedliche Disziplinen oder eher individuelle Ansichten geht) anders diskutiert werden würde und es so zu besseren Ergebnissen gekommen sei. Ein Nachteil sei dagegen, dass man im Verbundprojekt durch die unterschiedlichen Standorte nicht so einen regelmäßigen Austausch haben kann wie es innerhalb einer einzigen Institution möglich wäre. Unabhängig davon musste im Projektteam aber dennoch ständig kommuniziert werden, wie ein anderer Befragter erzählte, ob über eine gemeinsame Cloud oder über regelmäßige Telefonkonferenzen. Erschwerend für das Team war ein interner Personalwechsel, der zur Neubesetzung einer Projektstelle führte.

All dies sind – von außen betrachtet – Aspekte, die vermutlich in jeder Art von Projektarbeit oder zumindest Projektforschung vorkommen könnten.

6.9. Übersicht der wichtigsten Methoden und Vorgehensweisen

In der folgenden Tabelle werden die aus der Sicht unserer Auswertung relevantesten Methoden und Vorgehensweisen des Projekts MobilBericht und ihre jeweiligen wichtigsten Aspekte in Bezug auf Wirksamkeit zusammenfassend aufgelistet. Die Reihenfolge der Darstellung impliziert dabei keine Wertung

sondern entspricht der Kapitelreihenfolge. Es werden auch Aspekte aufgeführt, die im Projekt vielleicht nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden konnten, sich aber dennoch – zum Teil gerade durch ihr begrenztes Funktionieren – als relevant erwiesen haben (dann im Kontrafaktischen, z.B. „es wäre gut gewesen, wenn“).

Methode / Vorgehensweise	Besonders relevante Aspekte in Bezug auf Wirksamkeit
Teilnehmende Beobachtung und Community Mapping	<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglicht in strukturierter Weise die Erhebung subjektiver Sichtweisen der Bevölkerung auf die Mobilitätssituation vor Ort (für die kommunale Verkehrsplanung) • Über die teilnehmende Beobachtung lässt sich die subjektive Wahrnehmung der Qualität des Verkehrssystems schlaglichtartig erfassen, über das Community Mapping (Karte und Interview) lassen sich besonders detaillierte Informationen erheben
Fokusgruppen-diskussion	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines Raumes, in dem die Beteiligten informell, auf Augenhöhe und wertfrei in Austausch kommen und Gehör finden • Ermöglicht Vernetzung von relevanten Akteur*innen aus Verwaltung Politik und Zivilgesellschaft • Heterogene Zusammensetzung in Bezug auf Einstellungen zum Verkehr • Identifizierung von Problemlagen beim Verkehr im Bezirk
World Café	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Erarbeitung künftiger Maßnahmen durch Teilnehmer*innen aus Berliner Bezirk und Berliner Senat mit Einfluss im Themengebiet • erhöht die Verbindlichkeit der im Mobilitätsbericht erarbeiteten Maßnahmen • bietet die Möglichkeit, Ideen frei zu äußern und über den Tellerrand zu schauen
Erreichbarkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalysen	<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung der mit dem Umweltverbund schwer erreichbaren Räume (inklusive Ansatz) sowie Verschneidung von Umweltbelastungs- und Sozialdaten: wichtige und neue Daten für Verkehrsplanung • Repräsentativität der Daten und verständliche Darstellungsweise der Daten sind zu beachten
Mobilitätsbericht	<ul style="list-style-type: none"> • Reformierung der Verkehrsplanung durch Integration der Nutzer*innen-Perspektive in ein übergeordnetes, strategisches Planungs-Tool inklusive Förderung der Nachhaltigkeit • Nutzen und arbeitserleichternde Wirkung des Tools für die Verwaltung muss von Anfang an betont werden, damit es angenommen und verstetigt wird; gute Aufbereitung dafür wichtig • Handlungsleitfaden, der individueller Schwerpunktsetzung sowie regelmäßiger Aktualisierungen durch Entscheidungsträger*innen auf Basis politischer Aushandlungsprozesse bedarf • Schafft Handlungskorridor und Evaluierungsgrundlage
Mobilitätsmanager*in	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Stelle: Vermittelnde Instanz zwischen Bezirk, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, schafft Schnittstellen, kommuniziert, vernetzt und koordiniert, ist Ansprechperson, sammelt Informationen und vermittelt sie • Benötigt ausreichend (zeitliche) Kapazitäten bei Verwaltung als Ausgangsbasis und sollte von Anfang an in Projekt integriert werden • Organisatorische Verortung ist gut zu durchdenken (je Vor- und Nachteile bei stärkerer oder schwächerer Integration in die bestehenden Entscheidungs-Strukturen) • Anspruchsvoller Job – wichtige Personalauswahl: Vermittelnd zwischen Wissenschaft und Verwaltung, Erfahrungen in beiden Bereichen hilfreich; nötig: Kommunikationsfähigkeit, Anpassungs- aber auch Durchsetzungsfähigkeit, Lernfähigkeit, fachliche / methodische Erfahrungen
Transdisziplinäre Kooperation und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Beteiligung der Verwaltung im Projekt allgemein; Kooperation von Wissenschaft und Verwaltung speziell zu Beginn wichtig (Projektantrag, Grundlagenpapier mit Leitlinien) – Herausforderungen beachten • Wissenschaft und Praxis: Durchgehend regelmäßige und klare Kommunikation von Zielen, zentralen Begriffen, Zuständigkeiten und unterschiedlichen Arbeitsweisen • Praxisnutzen des Projekts (für Verwaltung hier) zeigen, Zwischenziele möglichst häufig kommunizieren • Als Wissenschaftler*innen dauerhafte Präsenz vor Ort zeigen und allgemein viel über das Projekt kommunizieren

7. Rahmenbedingungen für Wirkungen

Neben den Methoden und Vorgehensweisen, mit denen das Projekt MobilBericht zur Erzeugung von Wirkungen beigetragen hat, gab es auch Faktoren für Wirkungen, die sich kaum beeinflussen ließen. Hierbei handelt es sich um Rahmenbedingungen des Projekts, die förderlich wie hinderlich auf gewünschte Veränderungen wirken. Rahmenbedingungen sind wichtig für die Entstehung von Wirkungen, da ein Projekt allein hier nur begrenzte Einflussmöglichkeiten hat, oder wie es ein Befragter ausdrückt:

„Projekte können einen Anstoß geben und der Mobilitätsmanager gibt einen Anstoß und gleichzeitig gibt es noch aus drei anderen Richtungen einen Anstoß und die gehen alle in die gleiche Richtung und dann wird tatsächlich etwas umgesetzt“ (Int.).

Unterschieden wird im Folgenden zwischen förderlichen und hemmenden Rahmenbedingungen für Wirkungen in der Verwaltung, der Politik, der Bevölkerung und sonstigen Rahmenbedingungen.

7.1. Rahmenbedingungen für Wirkungen in der Verwaltung

Die Bezirksverwaltung stellt eine zentrale „Zielgruppe“ des Projekts dar. Die Rahmenbedingungen in der Verwaltung beeinflussen, was das Projekt bewirken kann, zugleich sollen diese Bedingungen selber durch das Projekt verändert werden.

Förderliche Rahmenbedingungen: Neue, übergreifende Organisationseinheiten, einzelne ‚Verbündete‘ und existierendes Problembewusstsein

Parallel zum oder zum Teil auch schon vor dem Projekt MobilBericht sind übergreifende Organisationseinheiten mit Bezug zum Thema Mobilität in der Verwaltung entstanden.

- Die AG KIS (Koordination Infrastruktur Standortentwicklung) wurde im Vorfeld des Projekts MobilBericht durch den Bezirksstadtrat zur Koordination und Diskussion ämterübergrenzter Themen – auch Mobilität – gegründet, um Kommunikationsprobleme zu überwinden. Sie bildet eine Schnittstelle zwischen den Ämtern und arbeitet als Kommunikationsservice und Netzwerk hierarchieübergreifend; in dieser Form eine Besonderheit innerhalb der Berliner Bezirke. Mit ihrer Schnittstellenfunktion ist die AG Ansprechpartnerin für das Projekt. Von einer Befragten wird hervorgehoben, wie vorteilhaft es für das Projekt war, dass sich diese AG gegründet hat.
- In der AG RPV (Ressorts übergreifende Planungsvernetzung) werden monatlich ämterübergreifende Planungsentwicklungen diskutiert. Pankow sei hier ein Vorreiter in puncto ämterübergreifendes Arbeiten.
- Des Weiteren wurde – unabhängig von MobilBericht, aber von diesem Projekt gewünscht – im Verlauf des Projektes die AG Mobilität gegründet, in der verschiedene Ämter miteinander kooperieren.

Positiv in der Verwaltung gewirkt haben unterstützende ‚Treiber*innen‘ und Verbündete, die weiter oben in der Hierarchie stehen, wie der Leiter des Straßen- und Grünflächenamtes, der Bürgermeister und der ehemalige Bezirksstadtrat. Des Weiteren war das Problembewusstsein in Pankow unter anderem aufgrund des wahrgenommenen Problemdrucks durch die aktuellen Wachstumsdynamiken hoch; dadurch ist das Vorhaben auf fruchtbaren Boden gefallen. Der Einschätzung einer Wissenschaftlerin zufolge

kommt es mittlerweile häufiger zu Einladungen aus dem Bezirk als noch vor dem Start des Projektes und es wird bei verschiedenen Themen stärker von dort unterstützt.

Hinderliche Rahmenbedingungen: Struktur und Kultur der Verwaltung

Verwaltungen sind in ihrer Struktur und Kultur eher darauf ausgerichtet, hierarchiekonform zu handeln und nicht so sehr darauf, Neues auszuprobieren. Das ist für ein Projekt wie MobilBericht, das innovativ denken und handeln möchte, mitunter ein Hindernis (zugleich ist eine Veränderung in diesem Bereich ein Ziel des Projekts). Der für die Berliner Verwaltungen allgegenwärtige Personal- und Ressourcenmangel und die damit einhergehende Arbeitsbelastung hemmt laut Befragten zudem die Bereitschaft, neue Aufgaben aufzugreifen, wie sie mit einem derartigen Projekt verbunden sind. Die einzelnen Abteilungen und ihr Personal sind meist hoch spezialisiert und stehen auch in Konkurrenz zueinander. Dies, ebenso wie hierarchische Strukturen, erschwert ämterübergreifende Kommunikation (Sachbearbeiter*innen dürfen nur über ihre Vorgesetzten miteinander in Austausch treten) und hemmt die Übernahme themenübergreifender Arbeiten, sodass es an Verantwortlichkeit fehlt. Auch der aktuellen Mobilitätsmanagement-Stelle fehle es an Befugnissen, so dass der eigenständige Handlungsspielraum eingeschränkt ist. Zudem seien iterative Planungsweisen – relevant für die offeneren Vorgehensweisen in der transdisziplinären Forschung im Allgemeinen – in der Verwaltung nicht so üblich.

Des Weiteren besteht in der Verwaltung eine gewisse Skepsis gegenüber dem Vorgehen der Wissenschaft, wie ein Befragter meint. Es gäbe gegenüber Wissenschaftler*innen das gängige Vorurteil der Praxisferne, wonach diese gesehen werden als „die aus dem Elfenbeinturm, die sind ja sowieso nur Theorie behaftet, die wissen ja gar nicht, wie es da draußen zugeht“ (Int.). So seien einige Verwaltungsangestellte auch skeptisch gegenüber der Verwertbarkeit der Ergebnisse des Mobilitätsberichts, da diese als zu theoretisch abgetan werden. Manche seien auch skeptisch, dass es Forschungsbedarf gebe, weil die Probleme bereits bekannt sind. Weiterhin wurde von einem Befragten festgestellt, dass das Verständnis von nachhaltiger Mobilität zwischen Wissenschaft und Verwaltung, aber auch innerhalb der Verwaltung auseinander geht. Einige Personen in der Verwaltung könnten etwa die Förderung des Radverkehrs nicht nachvollziehen und mitunter würden grundlegendere, auch politische Diskussionen über die richtigen Ziele geführt, was es schwieriger macht, zu einer gemeinsamen Basis zu kommen. Manche der Personen, mit denen das Projekt zu tun hat, hätten keinen „so offenen Geist [...] für nachhaltige Mobilität“ (Int.), seien anders geprägt und ihnen sei unklar, wie nicht autogerecht geplant werden könne.

In der Verwaltung existiert zum Teil eine Skepsis gegenüber Bürger*innenbeteiligung im Allgemeinen, da nicht gesehen wird, wie wichtig es ist „vom Menschen auszugehen, von seiner Sichtweise auszugehen, seine Bedarfe und Anforderungen stärker in den Blick zu nehmen und daraus Planung zu entwickel[n]“ (Int.). Stattdessen wird sich eher auf ‚objektive‘ Zahlen berufen, die den Status Quo widerspiegeln, auch aus einer Kosten-Nutzen-Argumentation heraus. Zudem besteht bei einigen traditionellen Verkehrsplaner*innen die Angst, sich durch Kooperationen und Partizipation selber als Experte*innen überflüssig zu machen.

7.2. Rahmenbedingungen für Wirkungen in der Politik

Förderliche politische Rahmenbedingungen: Novelle der StVO und politische Unterstützung

Die StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) wurde parallel zum Projekt novelliert. Die darin enthaltene Erprobungsklausel erleichtert es, innovative Methoden praktisch und einfach auszuprobieren und impliziert, dass es Mobilitätsmanager*innen in vielen Eben geben sollte.

Hinzukommen als die Wirkung des Projekts fördernde politische Faktoren die Unterstützung des (grünen) Bezirks-Bürgermeisters und die aktuelle Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige Mobilität in der Politik, etwa für Flächengerechtigkeit, Umverteilung des Straßenraums oder Bevorzugung bestimmter Verkehrsarten.

Hinderliche politische Strukturen: Die Beziehungen zwischen Bezirk und Senat

Aus den Aussagen der Befragten geht hervor, dass die Beziehungen zwischen den Bezirken und dem Senat in Berlin insgesamt nicht immer ganz einfach sind. Übergreifend habe der Senat gegenüber dem Bezirk Pankow eine eher misstrauische Einstellung.

Die Handlungsfähigkeit der Berliner Bezirke wird von den Befragten aufgrund der zweistufigen Verwaltung als recht eingeschränkt gegenüber der höheren Ebene des Senats gesehen. Finanzierungen laufen etwa immer über die Finanzverwaltung des Senats, so dass die Selbstverwaltung begrenzt ist. Aber auch die Verkehrsplanung wurde bislang nur auf Landesebene (Senat) ausgeführt und nicht im Bezirk, auch wenn die Bevölkerung ihre Anliegen oft dorthin trägt.

Der Ressourcenmangel bzw. die Einsparungen in den Berliner Bezirksverwaltungen in Verbindung mit der Verordnung neuer Aufgaben durch die Politik (wie etwa die AG Mobilität) führt zu Überforderung und zu Konflikten zwischen den Ebenen. Wenn auf Senats- und Bezirksebene unterschiedliche politische Parteien vorherrschend sind, entstehen leicht Konkurrenzen und die Kooperation wird erschwert. Unklare Zuständigkeiten zwischen Bezirken und Senat erzeugen Unklarheit und Doppelarbeit.

Weitere einzelne von Befragten genannte problematische und wirkungshemmende Aspekte in Bezug auf Senat und Politik sind politischer Opportunismus, Informationsasymmetrien und die Langwierigkeit vieler Prozesse (etwa die Anpassung der SrV-Befragung) in der Senatsverwaltung. Ebenso geäußert wurde der Vorwurf, dass die Ergebnisse der Umweltgerechtigkeitsanalyse der Öffentlichkeit vorenthalten würden.

Auch der Zeitpunkt innerhalb der jeweiligen Legislaturperiode hat einen – positiven oder negativen – Einfluss auf das Entstehen von Wirkungen: So würde sich die Politik meist ein Jahr vor der nächsten Wahl für Neues öffnen.

7.3. Rahmenbedingungen für Wirkungen in der Bevölkerung

Förderliche Bedingungen: Neues Bewusstsein und gesellschaftliche Forderungen nach Wandel

Das Bewusstsein für das Thema Mobilität ist nach Interviewaussagen in der Bevölkerung insgesamt gestiegen, was sich in der breiten gesellschaftlichen Debatte dazu zeige. Aus der Zivilgesellschaft werden – in Verbindung mit gestiegenem Bewusstsein für den Klimawandel, aber auch für lebenswertere Städte – konkrete Forderungen geäußert, wie nach mehr Verkehrsberuhigung, und es werden von dort Initiativen wie die Kiezblocks oder Stadtraum 2030¹⁵ mit vorangetrieben. Zudem haben sich Initiativen wie der Volksentscheid Fahrrad gegründet. So entsteht Druck auf die Politik. Diese Entwicklungen beförderten die Verstetigung der Mobilitätsmanagementstelle mit. Insgesamt sei das Bedürfnis in der Bevölkerung, sich vor Ort zu beteiligen, gestiegen: „Die Leute wollen sich einbringen, die wollen mitbestimmen, darüber entscheiden können, was in ihrem Quartier passiert“ (Int.), wie es ein Befragter ausdrückt.

Hinderliche gesellschaftliche Bedingungen

Allerdings führe ein gesteigertes Bewusstsein für nachhaltige Mobilität nicht automatisch zu nachhaltigem Handeln in diesem Bereich. Es bestünde eine kognitive Dissonanz zwischen Bewusstsein und Handeln, wodurch Veränderungen im Verkehrsverhalten bislang begrenzt bleiben. Dies zeigt sich unter anderem an dem stetigen Zuwachs an zugelassenen Autos in Berlin.

Darüber hinaus muss Partizipation nicht unbedingt zu mehr Nachhaltigkeit oder Gerechtigkeit führen. So kann es in manchen Fällen vorkommen, dass sich hinter einem Engagement für nachhaltige Mobilität vor allem Eigeninteressen verbergen, etwa wenn nur die eigene Straße vom Verkehr entlastet werden soll, die Nachbarstraße dabei aber mehr Verkehr abbekommt. Die Verwaltung benötigt hier einen ganzheitlichen Blick.

Ein anderer Punkt ist, dass es auch Teile der Gesellschaft gibt, die Externen allgemein eher misstrauisch gegenüberstehen und welche die Ziele des Projekts in Richtung nachhaltigere Mobilität nicht unbedingt teilen. In Pankow gehe es dabei vor allem um Bevölkerung aus den suburbanen, weniger zentralen Regionen. Auch das Vorhaben, die errichteten neuen Pop-up-Fahrradspuren wieder abzubauen, ist ein Beispiel für Widerstand gegen die Veränderung des Status Quo im Verkehrsbereich.

7.4. Sonstige Rahmenbedingungen für Wirkungen

Corona Pandemie

Die Corona Pandemie hat in der Projektarbeit von MobilBericht zwar dazu geführt, dass physische Kontaktmöglichkeiten weggefallen sind, die Befragten berichten aber, dass die stattdessen durchgeführten Online-Meetings sowohl technisch als auch im Hinblick auf einen fokussierten Informationsaustausch

¹⁵ „Raum für Menschen statt für Autos in Alt-Pankow“, siehe: <https://stadtraum2030.de/projekt>

gut funktioniert haben und auch zukünftig eine Option seien. Allerdings wurden die meisten Methoden und Maßnahmen noch vor dem Ausbruch der Corona Pandemie angewandt, sodass diese unbeeinflusst geblieben sind.

In Bezug auf das bearbeitete Thema kam es sowohl zu einer Stärkung des Radverkehrs als auch zu einer Zunahme an Autofahrer*innen. Unklar ist, was davon nach der Pandemie bleiben wird.

Kontext Pankow: Ein sich schnell entwickelnder Bezirk

In Pankow als schnell wachsendem Bezirk ist die Koordination und Abstimmung der unterschiedlichen Bedarfe der Flächennutzung besonders wichtig, um zu einem gemeinsamen Verständnis zu finden.

7.5. Übersicht der wichtigsten Rahmenbedingungen

In der folgenden Tabelle werden die aus der Sicht unserer Auswertung relevantesten Rahmenbedingungen für Wirkungen des Projekts MobilBericht dargestellt. Dabei werden Strukturen, Personen und Einstellungen, das Problem und Sonstiges unterschieden, um so noch mal einen anderen Blick auf die Rahmenbedingungen zu werfen als in den Kapiteln zuvor.

Förderliche Rahmenbedingen	Hinderliche Rahmenbedingungen
Strukturen und ihre Folgen <ul style="list-style-type: none"> • Implementierung verschiedener neuer und übergreifender Organisationseinheiten in der Verwaltung mit Bezügen zu Mobilität zeigt, dass abteilungsübergreifendes Arbeiten funktioniert und nicht nur im Projekt ein Thema ist • StVO-Novelle mit Erprobungsklausel erleichtert Ausprobieren von Innovationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Traditionell arbeitsteilige und hierarchische Verwaltungsstrukturen, abgegrenzte Abteilungen: Hierarchiekonformes Handeln und Konkurrenzdenken befördernd, Handlungsspielräume einschränkend, übergreifende Kommunikation und innovative und iterative Vorgehensweisen erschwerend • Ressourcenmangel und Arbeitsbelastung in der Bezirksverwaltung: erhöht den Widerstand, Routinen aufzugeben und Neues auszuprobieren, da aufwendiger • Zweistufige Verwaltung (Bezirk und Senat) hemmt Handlungsfähigkeit des Bezirks, Prozesse dadurch langwieriger
Personen, Einstellungen und Beziehungen <ul style="list-style-type: none"> • Problembewusstsein in der Verwaltung zunehmend vorhanden aufgrund Problemdruck in Pankow • Verbündete und ‚Treiber*innen‘ sowohl in der Verwaltung als auch in der Politik in höheren Positionen (etwa Bürgermeister) • Gesteigertes Bewusstsein allgemein für Klimawandel, Mobilität und lebenswerte Stadt: Wirkt als ‚angesagtes Thema‘ über Bevölkerung in die Politik und die Verwaltung • Gestiegenes Bedürfnis der Bevölkerung allgemein, sich (auch vor Ort) zu beteiligen 	<ul style="list-style-type: none"> • Skepsis in der Verwaltung gegenüber ‚praxisferner‘ Wissenschaft und gegenüber Bürger*innenbeteiligung allgemein, Orientierung eher an Zahlen statt an Menschen und ihren Bedürfnissen • Beziehung zwischen Senat und Verwaltung kompliziert, zum Teil eingeschränktes Vertrauen, Konkurrenzen und unklare Zuständigkeiten • Nicht alle teilen die Ziele des Projekts in Richtung nachhaltiger Mobilität, sowohl in der Verwaltung, der Politik als auch der (vor allem suburbanen) Bevölkerung
Thema, Problem <ul style="list-style-type: none"> • Hoher Problemdruck in Pankow (Wachstumsdynamik) • Klimawandel und (nachhaltige) Mobilität zunehmend Thema (von wissenschaftlichen Erkenntnissen bis hin zu gesellschaftlichen Diskursen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kognitive Dissonanz zwischen Verkehrsbewusstsein und Verkehrsverhalten • Bei Partizipation mitunter Eigeninteressen statt Nachhaltigkeit im Fokus
Sonstiges <ul style="list-style-type: none"> • Corona-Pandemie hat eher das Ende des Projektes betroffen, kaum die Empirie; da wo ersatzweise Online-Formate für den Austausch eingesetzt werden mussten, hat es gut funktioniert 	

8. Übertragung und Verstetigung

8.1. Übertragung: Umgesetzte und geplante Vorgehensweisen

Die Interviewten wurden auch zum Thema Übertragung von Ergebnissen des Projekts MobilBericht befragt. Auch wenn sich hier zum Zeitpunkt der Befragung manches noch in der Entwicklung befindet, gibt es schon gewisse Aktivitäten, während andere Maßnahmen für die Zukunft geplant sind. Im Kern geht es dabei um kommunikative Aktivitäten diverser Art.

Um die aus der Projektarbeit gewonnenen Erkenntnisse in andere Kontexte zu übertragen, ist zum einen Öffentlichkeitsarbeit zentral. Zum Zeitpunkt der Befragung existierten bereits eine Website, ein Podcast und ein Newsletter, geplant war zudem ein Handlungsleitfaden. Wichtig sind außerdem Konferenzen wie die Konferenz für Mobilitätsmanager*innen, „wo Gleichgesinnte aus verschiedenen Kommunen zusammengekommen sind“ (Int.) oder die Umweltgerechtigkeitskonferenz in Berlin. Die Forschung sollte dabei ihren Anwendungsbezug betonen, wie ein Befragter rät.

Nicht nur der Mobilitätsmanager hat aktiv Vernetzung betrieben, indem er Kontakt zu Klimabeauftragten anderer Berliner Bezirke aufgenommen hat. Auch die anderen Projektbeteiligten tragen die Erkenntnisse aus MobilBericht – etwa was funktioniert und was nicht – in ihre persönlichen Netzwerke und anderen Arbeitskontexte weiter.

Auch mit anderen Berliner Bezirken, die ebenfalls Mobilitätsmanager*innen eingestellt haben, werden Informationen ausgetauscht. Insgesamt würde die in Pankow gewonnene Datengrundlage dabei positiv aufgenommen. Über sogenannte Klimaschutzräte und Klimaschutzbeauftragte in anderen Bezirken wurde ein kleiner Austausch zwischen den Bezirken angeregt. Weiterhin trägt die Einbindung des Senates zur Übertragung auf andere Bezirke bei. Wichtig sei, dass bei den Bezirken, welche die Ergebnisse aufgreifen, durch den Anwendungsbezug und Nutzen ein Commitment für die Implementierung entstehe, damit es zu einem aktiven Weitertragen kommt.

Für eine eventuelle zweite Phase sollen, so ein Interviewter, die Erkenntnisse und Maßnahmen zunächst noch gezielter auf andere Berliner Bezirke übertragen und dabei Synergie-Effekte geschaffen werden, damit „Pankow nicht das gallische Dorf bleibt, das alleine kämpft“ (Int.). Außerdem sollen dann auch Weiterbildungsangebote – hier auch in Kooperation mit Nordrhein-Westfalen – angeboten und eine Evaluation durchgeführt werden, welche die Akzeptanz des Projektes bei anderen Städten und Bezirken erhöhen und es für andere Personen nutzbar machen soll. Kontexte außerhalb von Berlin spielten bislang noch keine große Rolle bei Übertragungen.

8.2. Verstetigung von Maßnahmen und Ergebnissen

Zentral für die längerfristige Verstetigung von Ergebnissen von MobilBericht vor Ort sind vor allem zwei Maßnahmen, die beide bereits grundlegend im Projekt angelegt sind: Der Mobilitätsbericht (1) und die Mobilitätsmanagement-Stelle (2).

(1) Der Mobilitätsbericht ist ein übergreifendes, strategisches Planungs- und Monitoring-Instrument, von dem man sich erhofft, dass es die zukünftige Verkehrsplanung längerfristig beeinflusst (siehe Methoden und Vorgehensweisen zur Erzeugung von Wirkungen, S. 22). Zu Vorgehensweisen bei der Verstetigung des Mobilitätsberichts äußern die Befragten verschiedene Ideen. Wichtig sei dabei, dass der Mobilitätsbericht als Thema präsent bleibt. Wissenschaftliche Folgeprojekte zu ähnlichen Themen (wie etwa eines zu Mobilitätsbildung) ermöglichen es, weitere Facetten zu vertiefen; die Erkenntnisse dazu können dann wieder in die Mobilitätsberichterstattung einfließen. Ein hilfreiches Mittel für die Verstetigung könne das Setzen von Zielen für den nächsten Mobilitätsbericht sein, das zudem eine gewisse Vergleichbarkeit schaffe. Abhängig bleibt die Verstetigung bzw. die längerfristige Wirkung der neuen Verkehrsplanung jedoch immer auch vom Bevölkerungsklima und davon, wie die Planungen aufgenommen werden. Eine weitere Idee eines Projektbeteiligten zur Frage, wie der Mobilitätsbericht in der Umsetzung zukünftig weiter verstetigt werden könnte, besteht in Leuchtturm- bzw. Pilotprojekten, bei denen die wichtigsten Themen des Mobilitätsberichts im Kleinen umgesetzt werden. So könnten anhand von konkreten Maßnahmen realen Vorhaben ausprobiert werden. Dabei solle iterativ geplant werden und die Ergebnisse der Pilotprojekte evaluiert werden.

(2) Zum anderen ist die durch das Projekt eingerichtete Mobilitätsmanagement-Stelle darauf ausgelegt, dass sie auch nach Projektende bestehen bleibt und weiter finanziert wird, sodass es im Bezirk dauerhaft eine für dieses Thema zuständige Person gibt, welche die verschiedenen relevanten Schnittstellen verbindet (siehe Methoden und Vorgehensweisen zur Erzeugung von Wirkungen, S. 23). Für das neue Mobilitätsmanagement seien Kommunikation, Vernetzung und Partizipation wichtiger als Masterpläne. Deswegen sei es so wichtig, dass es nach Projektende noch die Person des/der Mobilitätsmanager*in gebe, „dass Menschen das weitertragen“ (Int.), was in dem Projekt begonnen wurde. Es brauche „eine Person, die das alles im Blick hat und ein Verständnis dafür mitbringt und das weiter in den unterschiedlichen Ressorts aufrechterhält“ (Int.), wie ein Befragter es ausdrückt.

Darüber hinaus ist allgemein die Einbindung des Bezirks für eine gelingende Verstetigung wichtig, wie die Befragten betonen. Der Bezirk sollte sich verpflichten („Commitment“), die Dinge weiterzutragen, die durch MobilBericht angestoßen wurden. Dafür sollte die Forschung einen hohen Anwendungsbezug haben. So stellt etwa ein Wissenschaftler heraus, wie wichtig es ihm sei, „dass ich nicht irgendwas erforsche und der Bericht in der Schublade landet“ (Int.).

Eine gemeinsame Vorgehensweise ist auch über die Verwaltung hinaus für die Verstetigung hilfreich. So schlägt eine projektbeteiligte Person vor, dass Veranstaltungen durchgeführt werden, bei denen Verwaltung und Politik zusammen Maßnahmen priorisieren und darüber diskutieren, wie so etwas personell und finanziell umgesetzt werden könnte. Die Maßnahmen sollten dabei regelmäßig mit dem Senat abgestimmt werden. Die aktive Anwendung des Mobilitätsberichts mit räumlichem Bezug sollte in Zusammenarbeit mit politischen Gremien, mit der Öffentlichkeit und natürlich auch der Verwaltung geschehen. Weiterhin tragen die AG Mobilität und eine Plattform für den abteilungsübergreifenden Austausch zur Verstetigung bei.

9. Fazit: Auf welche Weise das Projekt MobilBericht zur Transformation beiträgt

An dieser Stelle soll basierend auf den dargestellten Erkenntnissen zum Projekt MobilBericht zurück zur Eingangsfrage gegangen werden: Wie können gesellschaftliche Wirkungen in transdisziplinären Forschungsprojekten gefördert werden, oder ‚größer‘ formuliert: Wie können sie zur Transformation beitragen? Dabei ist klar, dass sich diese Frage basierend auf der Analyse nur eines einzigen Projekts – das zudem zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch nicht abgeschlossen war – nicht verallgemeinernd beantworten lässt. An dieser Stelle geht es vielmehr darum, die aus unserer Sicht zentralen Punkte in Bezug auf die Fragestellung für das hier untersuchte Projekt festzuhalten. Daraus ergibt sich auch die Möglichkeit, die in diesen Punkten enthaltenen Thesen später weiter zu überprüfen, unter anderem anhand eines Vergleichs mit anderen transdisziplinären Projekten oder auch mit Bezügen zu anschlussfähigen Diskursen.

Folgende Aspekte sind aus unserer Sicht für den Beitrag des Projekts MobilBericht zur gesellschaftlichen Transformation besonders relevant:

- Das übergreifende Transformationsziel der Projekts MobilBericht besteht in der **Förderung einer nachhaltigeren Mobilität**. Als längerfristige Zukunftsaussicht betrachtet liegt der Transformationsansatz von MobilBericht darin, die **physischen Verkehrsinfrastrukturen** so zu verändern, dass sie **nachhaltigere Mobilitätsverhaltensweisen** in der Bevölkerung begünstigen. Anders gesagt soll über eine Veränderung der Strukturen Verhaltensweisen geändert werden. Damit werden Verknüpfungen zwischen den verschiedenen angestrebten Wirkungskategorien (siehe Abbildung 1, S.8) sichtbar, die man auch als Wirkungsketten bezeichnen könnte. Bevor physische Infrastrukturen geändert werden können, bedarf es jedoch einiger vorheriger Schritte, die im Projekt entsprechend im Vordergrund stehen.
- Der **Mobilitätsbericht** als übergeordnetes und integratives Planungsinstrument bzw. Handlungsleitfaden (Wirkungsfeld kommunale Governance in Abbildung 1) ist ein wichtiger Baustein, um mittel- bis langfristig die Infrastrukturen und darüber auch Verhaltensweisen zu ändern. Er ist der Gesundheits- und Sozialberichtserstattung entlehnt, für den Bereich der Verkehrsplanung jedoch neu (hier fand somit bei der Konzipierung der Projektidee eine Übertragung von anderen Themenfeldern statt). Mit dem Mobilitätsbericht soll eine übergreifende Strategie zur Orientierung für die verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen geschaffen werden, sodass diese nicht mehr vereinzelt und isoliert voneinander betrachtet werden, zudem soll die Nutzer*innen-Perspektive damit in die Verkehrsplanung integriert werden.
- In der **Einbeziehung subjektiven Perspektiven** der Bürger*innen bzw. Nutzer*innen in die Verkehrsplanung vor Ort besteht ein weiteres zentrales – mit der nachhaltigen Mobilität verknüpftes – Ziel des Projekts. Anders gesagt soll „der Mensch“ stärker in den Fokus der Planung rücken. Dies trägt dazu bei, die Verkehrsplanung dahingehend zu transformieren, dass sie eher den Bedürfnissen der Menschen entspricht (zum Beispiel: Wie sicher wird der Weg von A nach

B empfunden, wie lang die Entfernung?) und sich weniger nur an Zahlen (traditionelle Verkehrsplanung) ausrichtet. Aus den Sozialwissenschaften gibt es hierfür Methoden, die Bedürfnisse der Bevölkerung in einer strukturierten Weise zu erheben. Die Erkenntnisse hierzu fließen auch in das Instrument der Mobilitätsberichterstattung. Diese Einbeziehung der Bedürfnisse vor Ort in die Verkehrsplanung ist zudem ein innovativer Ansatz, zumindest für den hier betrachteten Kontext. Es ist ein Ansatz der partizipativen Governance, wobei dessen Stärkung sowohl ein eigener Zweck ist (Wirkungsform Empowerment und Integration in Abbildung 1), als auch ein Mittel zum Zweck der Veränderung der Verkehrsplanung. Umgekehrt wird auch das Problembewusstsein der Bevölkerung durch die Beteiligung am Projektprozess gestärkt (Wirkungsfeld: Lernprozesse), auch wenn in erster Linie bereits „Überzeugte“ in Bezug auf das Thema nachhaltige Mobilität partizipierten.

- Ein zentraler Ansatzpunkt zur Transformation wird in MobilBericht in der **Bezirksverwaltung** gesehen (Wirkungsfeld: kommunale Governance). Denn von hier werden zum einen politisch beschlossene Maßnahmen umgesetzt, zum anderen liegen hier wichtige Anlaufstellen für die Bevölkerung vor Ort. Anders ausgedrückt ist es schwierig, Veränderungen in Richtung nachhaltige Mobilität ohne die Verwaltung umzusetzen. Die arbeitsteilige, getrennte und hierarchische Organisationsstruktur und -kultur der Verwaltung ist dabei zugleich hemmende Rahmenbedingung als auch Ziel der Veränderung für das Projekt MobilBericht, auch wenn es hier unabhängig vom Projekt bereits zu ersten Veränderungen gekommen ist. Es geht dabei darum, bei den Verwaltungsmitarbeiter*innen ein größeres Problembewusstsein (für den Einbezug von Bedürfnissen der Bürger*innen und für das Thema nachhaltige Mobilität) und Systemverständnis (für die eigenen Arbeitsprozesse und -strukturen) zu schaffen – beides im Bereich des Wirkungsfeldes Lernprozesse – und abteilungsübergreifende Kommunikation zu fördern (so wie die übergreifende Beschaffenheit des Problems es erfordert), um so den Grundstein zu legen für die mittelfristig anvisierten Veränderungen der physischen Veränderungen. Um die Verwaltung entsprechend zu verändern haben sich verschiedene abteilungs-, aber auch über die Verwaltung hinausgehende (Politik, Zivilgesellschaft) Austauschformate als hilfreich erwiesen, welche eine Kommunikation „auf Augenhöhe“ außerhalb der üblichen Strukturen ermöglichte und so einige positive „Aha“-Effekte in Bezug auf den Nutzen ämterübergreifender Kooperation schuf. Diese Vernetzung und von relevanten Akteur*innen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft kann auch über das Projektende hinaus wirksam bleiben und so die Kooperation miteinander erleichtern.
- Zudem spielt die neu geschaffene **Stelle des/der Mobilitätsbeauftragte*n** eine wichtige Rolle dabei, den Austausch zwischen den Abteilungen aber auch darüber hinaus (mit Wissenschaft und Bürger*innen) zu fördern, auch wenn sich im Projekt hier einige Herausforderungen zeigten, die unter anderem mit der Brückenfunktion dieser Stelle zwischen Verwaltung und Wissenschaft zusammenhängen. Dennoch handelt es sich bei dieser Stelle auch zukünftig um einen wichtigen Hebel dafür, die anvisierten Veränderungen der Verkehrsplanungen in vernetzender und übergreifender Weise voranzutreiben und zu verstetigen.

- Zugleich strebt das Projekt an, die Stellung und Handlungsfähigkeit der **Bezirksverwaltung gegenüber der Politik** bzw. dem Berliner Senat im Bereich der Verkehrsplanung zu stärken, die dort bislang kaum vertreten war. Auf diese Weise können auch lokale Bedürfnisse in Bezug auf das Thema Mobilität besser aufgegriffen werden, da die Bezirke näher an der Bevölkerung dran sind als der Senat.
- In Bezug auf das Thema **Gerechtigkeit in Bezug auf Umweltbelastungen** und damit verbundene negative Gesundheitseffekte gab es im Projekt zwar einzelne methodische Schwierigkeiten, grundsätzlich bleibt die Relevanz wissenschaftlich solider Daten als einer Grundlage „guter“ politischer Entscheidungen in Bezug auf eine gerechte und gesunde nachhaltige Mobilität davon jedoch unberührt.
- Als transdisziplinäres Projekt betrachtet zeigen sich anhand von MobilBericht typische Herausforderungen der engen **Kooperation von Wissenschaft und Praxis**, in diesem Fall vor allem Verwaltung. Jedes System funktioniert nach eigener Logik (etwa in Bezug auf Zeit und Ziele) und ist eigen strukturiert (etwa mehr oder weniger hierarchisch und arbeitsteilig) und kulturell geprägt (etwa in Bezug auf Begriffsverständnisse), unterschiedliche Persönlichkeiten kommen hinzu. Damit lassen sich die meisten hier dargestellten Herausforderungen auf einer allgemeinen Ebene gut begründen. Ebendiese Herausforderungen und der Umgang mit Widerständen und Konflikten sind jedoch oft unvermeidlich, um Veränderungen bewirken zu können (ein vollkommen „reibungslos“ verlaufendes transdisziplinäres Projekt kann mitunter auch ein Hinweis auf geringe gesellschaftliche Veränderungen sein, etwa wenn alle Beteiligten schon zu Beginn überzeugt sind). Die enge Kooperation von Wissenschaft und vor allem Verwaltung zeigt sich hier als essentiell, um Wissen für Lösungen zu erarbeiten, mit der die Verwaltungspraxis auch etwas anfangen kann und das sie nicht (übermäßig) behindert. Dabei geht es für die beteiligte Wissenschaft nicht so sehr darum, ihren „Elfenbeinturm“ zu verlassen, als ihn vielmehr mit der Praxis zu verknüpfen. Denn ohne Theorien über Transformation (die sich im Prozess anpassen lassen) hätte das Projekt in der Form gar nicht konzipiert werden können und ohne strukturierte wissenschaftliche – disziplinäre wie transdisziplinäre – Methoden hätte es nicht durchgeführt werden können. Die Nähe zur Verwaltungspraxis stellt selber eine theoretische bzw. konzeptionelle Entscheidung dar, verknüpft mit der Anforderung, Annahmen und Vorgehensweisen in einem einigermaßen offenen Prozess auch an die Realität der Praxis anpassen zu können.
- In Bezug auf die **Rahmenbedingungen** des Projekts lässt sich festhalten, dass diese die angestrebten Wirkungen überwiegend unterstützt haben. Zu nennen sind hier etwa ein allgemein gesteigertes Problembewusstsein in Bezug auf Mobilität verbunden mit einzelnen relevanten Verbündeten und ‚Treiber*innen‘ sowie strukturelle Änderungen, die integratives Arbeiten fördern sowie experimentelleres Vorgehen erleichtern. Die hinderlichen Rahmenbedingungen beinhalten überwiegend Aspekte, die das Projekt selber auch versucht, zumindest teilweise anzugehen und zu verändern, wie beispielsweise die Strukturen der Verwaltung, die fehlende Handlungsfähigkeit auf Bezirksebene in Bezug auf Verkehr, ein anderes Problembewusstsein oder mangelnde Kooperation. Die grundlegenden Verwaltungsstrukturen, Ressourcenmangel

und Arbeitsbelastung sowie tiefersitzende Ablehnung gegenüber den Zielen kann ein einzelnes Projekt wie MobilBericht nicht ändern, sondern muss sich entsprechend adaptieren (etwa indem die entwickelten Lösungen nicht zu aufwendig für die Verwaltungspraxis sind).

Impressum

AUTOR*INNEN

Oskar Marg, ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

Elena Maria Troia, ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

Michael Kreß-Ludwig, ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

Alexandra Lux, ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

HERAUSGEBER

SynVer*Z – Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt

Diese Veröffentlichung basiert auf Forschungsarbeiten im Verbundvorhaben „Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z)“. Das Projekt ist den Fördermaßnahmen „Zukunftsstadt“ und „Nachhaltige Transformation urbaner Räume zugeordnet und Teil des Förderschwerpunkts „Sozial-ökologische Forschung“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Es wird unter dem Förderkennzeichen 01UR1707 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.

ZITATION

Marg, O., Troia, E., Kreß-Ludwig, M., Lux, A. (2021): „Vorgehensweisen und Rahmenbedingungen zur Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen in transdisziplinären Forschungsprojekten. Eine vertiefende Fallstudie anhand des Projekts MobilBericht“. Interner Bericht des Verbundvorhabens „Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z)“.

Wir SynVer*Z

Das Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z) begleitet die Forschungsprojekte der BMBF-Fördermaßnahmen „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt: Forschung für klimaresiliente, sozial-ökologisch gerechte und lebenswerte Städte“ und „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“. Es wird gemeinsam vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), dem ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung sowie der Gröschel Branding GmbH durchgeführt. SynVer*Z dient der Vernetzung der Forschungsprojekte untereinander und unterstützt ihre Sichtbarkeit nach außen. Als wissenschaftliches Begleitvorhaben reflektiert und stärkt SynVer*Z außerdem fortlaufend die Wirkungen der Projekte und Fördermaßnahmen und leistet eine Synthese projektübergreifender Ergebnisse.

www.nachhaltige-zukunftsstadt.de

Frankfurt am Main / Berlin, März 2021