
Mobilitätskonzepte in der Forschung - Zwischen wissenschaftlichen Anforderungen und planungspraktischer Realität

Sven Hausigke*, Ute Samland, Johannes Roderer, Vanessa Rösner

*Siehe AutorInnenangaben, *korrespondierender Autor*

Abstract

Auf operativer Ebene von Forschungsprojekten der transdisziplinären, transformativen Forschung für nachhaltige Mobilität treffen wissenschaftliche Idealvorstellungen auf die pragmatische Aufgabenbewältigung der öffentlichen Verwaltung. Anhand von vier Forschungsprojekten wird die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und kommunaler Verwaltung beim Forschungsziel, Mobilitätsplanung neu zu gestalten, bewertet. Dabei wird auf Konflikte in Bezug auf Inhalte, Strukturen und Prozesse eingegangen, um Empfehlungen für die Verbesserung der Kooperation zu geben.

Schlagwörter / Keywords:

Transformative Forschung, Transdisziplinäre Forschung, Mobilitätsplanung, Nachhaltige Mobilität

1. Forschungsprojekte für nachhaltige Mobilität

Städte befinden sich in einem stetigen Wandel durch Wachstum, Veränderung und Schrumpfung, die anhand des jeweils vorherrschenden Planungsparadigmas gestaltet werden. Derzeit ist nachhaltige Mobilität als Planungsziel omnipräsent, da Nachhaltigkeit top-down über die globale Einsicht in den 1980er und 90er Jahren sukzessive Einzug in EU- und Nationalpolitik hielt (Rammler 2016). In Deutschland wurde dieses Ziel nahezu flächendeckend auf Landes- und Kommunalebene übernommen. Der dafür notwendige Wandel des bestehenden Systems als politisches Ziel wird von der Bundesregierung durch verschiedene Fördermaßnahmen gefördert wie z. B. der Nationale Radverkehrsplan des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV 2022), der Leitinitiative Zukunftsstadt in der Forschung für Nachhaltigkeit (BMBF 2015) oder der MobilitätsWerkStadt 2025 der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF 2023b). Auch die Landesministerien unterstützen die Forschung des Wandels, wie es beispielsweise die Berlin Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nach einem tödlichen Unfall von Zufußgehenden durch einen Autofahrer vorgenommen hat (Rösner und Kuß 2023). In den Förderprogrammen

gelten unterschiedliche Ziele und Schwerpunkte, allerdings zielen alle darauf ab, die Mobilität sozial gerechter, umweltverträglicher und ökonomisch tragfähiger zu gestalten.

Die Erarbeitung innovativer Mobilitätskonzepte, die zur Zielerreichung einer nachhaltigen Mobilität beitragen sollen, findet oftmals in transdisziplinären Projektkooperationen statt. Transdisziplinarität bedeutet dabei, dass wissenschaftlich-analytische mit gesellschaftlich-politischen AkteurInnen bei der Wissensproduktion und den Entscheidungsprozessen zusammenarbeiten (Drescher 2008). Im Konsortium kommen VertreterInnen wissenschaftlicher Einrichtungen und der Planungspraxis zusammen, um geleitet vom wissenschaftlichen Auftrag des Förderprogramms ein Forschungsprojekt zu initiieren. Dessen Innovativität anhand der Fallstudie muss sich in den Bewertungskriterien Exzellenz, Wirkung sowie Qualität und Effizienz der Durchführung sowie den Zuwendungskriterien finanzieller Leistungsfähigkeit und Eignung als förderfähig erweisen (BMBF 2023a). Stakeholder der Planungspraxis können vielseitig sein und setzen sich meist aus VertreterInnen von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammen. Dabei müssen die verschiedenen, institutionalisierten Handlungslogiken kontextgebunden miteinander in Einklang gebracht werden: Das Streben der Wissenschaft nach Wahrheit (Weber 2006), der Politik

nach Macht (Weber 2018), der Verwaltung nach Legitimität (Weber et al. 2005) und der Zivilgesellschaft nach einem guten Leben (Nussbaum et al. 1999).

Was alle Beteiligten eines Forschungsprojekts der Fördermaßnahmen für nachhaltige Mobilität eint, ist der Wille zum Wandel des bestehenden Verkehrssystems. Die Untersuchung dieses kulturellen und institutionellen Veränderungsprozesses unter wissenschaftlicher Begleitung ist das geförderte Forschungsvorhaben als Teil der Transformationsforschung. Welches Erkenntnisinteresse die Untersuchung leitet, welche Rollen und Interessen die Beteiligten haben und wie sie zusammenarbeiten, ist Untersuchungsschwerpunkt dieses Beitrags. Der Fokus liegt dabei auf den beiden zentralen Akteuren der Projektkooperation, und zwar dem politisch-administrativen System sowie der Forschung. Das politisch-administrative System wird dabei meist durch die öffentliche Verwaltung repräsentiert, die als Forschungspartner und Untersuchungsobjekt im Forschungsprojekt beteiligt und von den Mitarbeitenden repräsentiert werden. Die AutorInnen dieses Beitrags sind Teil der Wissenschaft in den untersuchten Fällen, daher wird das bilaterale Verhältnis aus wissenschaftlicher Perspektive analysiert. Anhand einer vergleichenden Fallstudienanalyse werden Erkenntnisse aus vier verschiedenen Forschungsprojekten von Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung auf kommunaler Ebene gewonnen. Sie sollen helfen, die Zusammenarbeit der beiden Hauptakteure in transdisziplinären Forschungsvorhaben zu verbessern, um damit effizienter zum Ziel einer nachhaltigen Mobilität beizutragen.

2. Transdisziplinäre, transformative Forschung zwischen Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung

Wenn zwei Stakeholder mit unterschiedlichen Handlungslogiken zusammenarbeiten, können Konflikte entstehen, welche die gemeinsame Zielerreichung gefährden können. Die Projektzusammenarbeit basiert auf einem freiwilligen Zusammenschluss, der durch die förderbedingungskonformen Umsetzungszwänge beim Umgang mit den Projektmitteln rechtsverbindlich wird. Die im Projektrahmen festgelegten politischen Gestaltungsziele werden dadurch nur noch im begrenzten Rahmen bzw. unter erhöhtem Aufwand anpassbar, wodurch die gesellschaftlichen Aushandlungsmöglichkeiten der Planung limitiert werden. Aus Sicht der Forschung wird das Forschungsziel, Mobilitätsplanung auf kommunaler Ebene zu verbessern, wandelnde Anforderungen zu integrieren und neue Methoden zu erproben, dennoch oftmals im Planungsprozess kompromittiert. Das liegt insbesondere an der Komplexität der Akteurskonstellation verbunden mit

den inhärenten Interessenkonflikten, die im Sinne des Ziels ausgetragen werden müssen.

Die transformative Forschung hat mit der Mobilitätswende eine politische Zielrichtung, die den Status quo infrage stellt und den Entwicklungsprozess hin zum Zielzustand begleitet (UBA 2015). Gewohnte Verhaltens- und Handlungsweisen werden durch neue Bedingungen für eine intendierte Entwicklungsrichtung herausgefordert, sodass die Akzeptanz der Betroffenen gefordert ist (Becker und Renn 2019). Die Mobilitätswende ist durch die direkte Betroffenheit polarisierend für die Menschen und polemisch in der Politik, was zum zögerlichen Handeln der Verwaltung beiträgt. Sobald die gesellschaftliche Toleranz für die Veränderungen nicht mehr gegeben ist und Proteste auftreten, wird ein politischer Konflikt induziert, der den Projektzielen entgegensteht und das Projekt auf eine Belastungsprobe stellt.

Die Untersuchung der Konflikte kann akteurs-, objekt- oder regulierungsorientiert erfolgen. Die Konflikte können dabei internen Ursprungs sein und sich beispielsweise aus den Differenzen von Rollen, Status, Herrschaft und Macht, Ordnung und System, Legitimitätsansprüche, Wert und Interessen oder Moral und Kultur ergeben (Saretzki 2010). Auch unterschiedliche epistemische Ansprüche im Sinne der Schwierigkeit, unterschiedliche Wissensbestände zu integrieren, kann eine Konfliktursache sein (Siebenhüner 2018). Konflikte können auch von außen durch exogene Veränderungen auf die Beziehung eingebracht werden. Was ein Konflikt ist, wird von den Beteiligten ggf. unterschiedlich bewertet – grundsätzliche Bestandteile sind Konfliktparteien, Konfliktverhalten sowie Konfliktursachen wie z. B. die Unvereinbarkeit von Zielen sowie Rechtfertigungsbedarf durch Bewertungen und Annahmen (Polzin und Weigl 2021).

Ein Gegensatz, der dabei häufig zutage tritt, ist der planungspraktische Pragmatismus, der darauf abzielt, politische Anforderungen im Laufe des Prozesses situationsadäquat zu integrieren. Förderantragsrelevante Vorentscheidungen werden dadurch infrage gestellt und angepasst, sodass eine neue Vorgehensweise generiert wird, die von den Planungsidealen abweicht. Die Forschung möchte hingegen zur besseren Planbarkeit die politischen Rahmenbedingungen bereits im Voraus festlegen. Entwicklungen mit hoher Komplexität, Volatilität, Ambiguität und Unwägbarkeiten sind kaum vollumfänglich steuerbar (Rascher 2019), sodass ihre Koordination in Betrachtung der Realitätsbewältigung als Garbage Can-Modell bezeichnet wird (Bogumil und Jann 2020). Dabei kommt es zur eklektischen Auswahl verschiedener Konzepte, die einer stringenten, theoretisch genauen Abhandlung entgegenstehen, aber aktuellen, extern herangetragenen

Anforderungen gerecht werden. Die Anpassungen erfolgen auch an die Situation der Verwaltung, die durch unbesetzte Stellen, Ungewissheit über Zuständigkeiten in neuen Handlungsfeldern oder Überbeanspruchung aufgrund inflationärer Anfragen nach Informationsauskunftspflicht geprägt ist (Hausigke 2024; Stein et al. 2022; SVGV Berlin 2018).

Räuchle (2021) hat sich bereits im Stadtplanungskontext mit den Unterschieden und Gemeinsamkeiten zwischen Wissenschaft und der Planungspraxis unter Betrachtung von transdisziplinären Reallaboren auseinandergesetzt (vgl. Tabelle 1). Vor allem aus Perspektive der Beteiligung wird darin aufgezeigt, welche Logiken und Herangehensweisen sich bei der Projektumsetzung gegenüberstehen. Dies ist auf die Mobilitätsplanung übertragbar, denn auch wenn es dazu keine Verpflichtung gibt, spielt die Beteiligung insbesondere der Zivilgesellschaft in immer mehr Projekten eine wichtige Rolle. Welche Differenzen daraus innerhalb von Forschungsprojekten mit wissenschaftlichen Institutionen entspringen, wird wie folgt methodisch analysiert.

	Realexperiment/Reallabor (sozial-partizipativ)	Stadtplanung (partizipativ-kommunikativ)
Art der Wissensproduktion	Transdisziplinär Reflexiv Ergebnisoffen Erklärend/transformativ Temporär	Praktisch-integrativ Begrenzt reflexiv Zielorientiert Transformativ Dauerhaft
Ziele	Nachhaltigkeit, Kohäsion, Integration als paradigmatische Werte	Nachhaltigkeit, Kohäsion, Integration als paradigmatische Werte
Wissensformen	Unsicher „Sozial robust“	Unsicher „Sozial robust“
Methoden	Klassisch sozialwissenschaftlich Transdisziplinär	Sozial-, technik-, planungswissenschaftlich
Instrumente	Ergebnisoffen-kollaborativ	Zielorientiert-partizipativ
Governance	Kollaborativ	Verhandelnd-koooperativ

Tabelle 1: Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen Realexperiment/-labor und Stadtplanung nach Räuchle (2021)

3. Analysemethoden der Forschungsprojekte

In dieser Untersuchung wird die Zusammenarbeit zwischen Forschung und öffentlicher Verwaltung anhand der Gegensätze und Konflikte bei der Umsetzung von Konzepten für nachhaltige Mobilität beleuchtet. Dazu wird die Politikfeldanalyse verwendet, die sich als ein konzeptioneller Rahmen versteht und als ein methodenoffenes Konstrukt eingesetzt wird. Die Methoden sind dabei als dem Untersuchungsgegenstand entsprechend angemessene Analysewerkzeuge auszuwählen. In diesem Fall wird für die Politikfeldanalyse die Methode der vergleichenden Fallstudie (Siefken 2007) angewendet und mit dem Konzept der Handlungslogiken von Wissenschaft und Verwaltung (Räuchle 2021) wissenschaftstheoretisch untermauert.

Im Politikfeld der Mobilitätsplanung besteht u. a. die Frage, wie das Ziel der nachhaltigen Mobilität effektiv und effizient erreicht werden kann bzw. was das politisch-administrative System bei der Umsetzung behindert und inwiefern die kooperierende Wissenschaft zur Verbesserung der Umsetzung beitragen kann. Die Forschung ist dabei vor allem den selbstverpflichteten Zielen im Forschungsantrag gegenüber dem Fördermittelgeber verbunden, während die Verwaltung bei der Umsetzung der politischen und rechtlichen Legitimität verpflichtet ist. Wissenschaftliche Idealvorstellungen von Planungen treffen dabei in der Planungspraxis auf die Aufgabenbewältigung der öffentlichen Verwaltung. Die Verwaltung muss ihre Gestaltungsräume reflektieren, die im Forschungsprozess eruiert werden können und die Wissenschaft muss ihre Praxisnähe unter Beweis stellen. Die kommunale Verkehrswende transdisziplinär umzusetzen, heißt zwar, dass ein Untersuchungsraum definiert wird, in dem Maßnahmen erprobt werden. Die Gestaltung dieses Raums durch die Verwaltung ist jedoch primär den demokratisch organisierten kommunalen Politikorganen unterworfen. Zur Untersuchung dieses Verhältnisses von Wissenschaft und Planungsabteilungen der öffentlichen Verwaltung wurden insgesamt vier Forschungsprojekte des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin in Kooperation mit der Kommunalverwaltung Berliner Bezirke, der Senatsverwaltung von Berlin und Brandenburger Kommunen in einer vergleichenden Fallstudie betrachtet (Borchardt und Göthlich 2009).

Während der Projektphase haben die wissenschaftlichen Akteure unterschiedliche Analysemethoden wie z. B. Stakeholdermapping, Konfliktanalyse in der Prozessevaluation oder Akteurs- und Beziehungslandkarten angewendet (Buchmann et al. 2023). Die individuell gewonnenen Ergebnisse sollen im Rahmen dieses Artikels in ein vergleichendes Untersuchungsschema gebracht werden. Dafür wurde ein planungstheoretischer Ansatz gewählt, bei dem die wichtigsten Gegensätze und daraus potenziell resultierende Konflikte zwischen Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung in den Politikdimensionen von Kontext, Inhalt und Prozess strukturiert werden (Wiechmann 2019). Als Kontext – auch Polity genannt – werden die Strukturen, Organisationen und Institutionen betrachtet, in denen die Planung stattfindet. Der Inhalt – die politische Dimension der Policy – beschreibt in diesem Zusammenhang, welche Aufgaben, Ziele, Werte und planerischen Leitbilder diskutiert werden. Der Prozess – auch bekannt als Politics – umfasst die Art und Weise der Entscheidungsfindung durch Instrumente, Macht, Konfliktmanagement und Konsensfindung sowie Festlegung der beteiligten Akteure.

Des Weiteren erfolgt eine Einteilung entlang der Projektphasen, um die verschiedenen Kooperationschritte im Forschungsprojekt, deren Anforderungen durch die Akteure und Interventionsmöglichkeiten mitsamt Lösungsansätze differenzieren zu können. Zur Vereinfachung der Untersuchung findet die Kategorisierung in drei übergeordnete, allgemeine Projektphasen statt: Antragstellung, Projektdurchführung und Ergebnisverwertung. Insbesondere die Durchführung bietet weitere Gliederungsmöglichkeiten, die aber projektabhängig variieren und somit Verallgemeinerungen erschweren. Das Ergebnis aus den Forschungsprojekten – die Vergleichstabelle als Matrix zwischen Politikdimensionen und Projektphasen – zeigt Tabelle 2 im Anschluss an die Kurzvorstellung der untersuchten Forschungsprojekte im nächsten Kapitel.

4. Projektbeschreibungen

NUDAFA (Nutzer-Datengestütztes Fahrradverkehrsnetz) – Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung

Im NUDAFa-Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung werden seit 2020 Wege erforscht, wie kleine und mittlere Kommunen in die Radverkehrsförderung einsteigen können und welche Hemmnisse und Potenziale sich angesichts der Größe, Siedlungsstruktur sowie personell und finanziell begrenzter Ressourcen ergeben. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Mehrwert interkommunaler Kooperation, einer umsetzungsorientierten Beschleunigung der Radnetzplanung durch digitale Planungstools (z. B. den digitalen NUDAFa-Radverkehrs atlas) und Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft. Der Projektverbund besteht aus der Stelle des interkommunalen Radverkehrsmanagers und der Verbundkoordination, die in der Gemeindeverwaltung Eichwalde angesiedelt sind, den Hochschulpartnern TU Berlin sowie TH Wildau, dem Praxispartner FixMyCity sowie den Partnerkommunen Zeuthen, Schulzendorf, Schönefeld, Wildau und Königs Wusterhausen. Mit der Ansiedlung des interkommunalen Radverkehrsmanagements in der Gemeindeverwaltung im Bürgermeisterbereich wird auch projektintern eine Verwaltungsperspektive eingenommen und vertreten, die sich im Verlauf des Projektes konflikthaft gegenüber der Wissenschaft entwickelte. Das Projekt hat eine Laufzeit von drei Jahren (2021 bis 2024) und wird gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Förderbereich MobilitätsWerkStadt 2025.

Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez (NahMob)

Das Projekt „Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez“ (NahMob) zielte auf die Erforschung und Gestaltung des partizipativen Prozesses zur Entwicklung und

Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzepts des hochverdichteten und diversen Quartiers in Berlin-Kreuzberg. Dabei sollten die spezifischen Umsetzungsanforderungen von Zivilgesellschaft, kommunaler Politik und Planung erfasst und einbezogen werden. Öffentlichkeitsbeteiligung sollte bei der Umsetzung von Maßnahmen (Beteiligungsdilemma) sowie bei marginalisierten bzw. dem Vorhaben gegenüber skeptisch eingestellten Bevölkerungsgruppen ansetzen. Zentrale Ansätze waren zielgruppenspezifische Angebote sowie die Beteiligung anhand vorgezogener und testweiser Maßnahmenumsetzungen. Die Erkenntnisse über Erfolgsfaktoren und potenzielle Barrieren bei der Umsetzung von nahmobilitätsorientierten Maßnahmen wurden in einem Leitfaden für die kommunale Verkehrsplanung zusammengefasst (Buchmann et al. 2023). Das Projekt wurde zeitweise in Zusammenarbeit mit dem Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (SGA) bearbeitet. Weitere wichtige Akteure waren zwei Planungsbüros, die eine Untersuchung zur Machbarkeit umfassender Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchführten, sowie verschiedene lokale Bürgerinitiativen, Vereine, Einrichtungen und Einzelhandel. Gefördert wurde das Projekt vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)¹. Das Projekt lief von November 2020 bis Juli 2023.

Modellkiez Invalidenstraße

Das Forschungsprojekt „Modellkiez Invalidenstraße“ verfolgte das Ziel, gemeinsam mit AnwohnerInnen und AkteurInnen aus dem Gebiet sowie der Bezirksverwaltung und -politik ein Mobilitätskonzept für die verkehrssichere Umgestaltung der Invalidenstraße und des angrenzenden Kiezes zu entwickeln. Dabei wurden die unterschiedlichen Bedarfe der NutzerInnen unter Einbezug verschiedener Verkehrsträger und Mobilitätsanforderungen partizipativ zusammengebracht. Im Fokus des Forschungsprojekts stand die gemeinsame Entwicklung des Invalidenkiezes im Rahmen eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens, das eine gleichberechtigte Einbindung der Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung gewährleisten sollte. Auf Grundlage der Ergebnisse wurde in enger Zusammenarbeit mit dem SGA und der Stadtteilkoordination sowie der Initiative Kiezblock Gartenstraße eine Roadmap entworfen (Rösner und Kuß 2023). Diese beinhaltet Handlungsempfehlungen und Konkretisierungen von Maßnahmen für ein auf Nahmobilität fokussiertes Modellgebiet. Die entwickelten Lösungs- und Maßnahmenansätze dienen als Handlungsgleitfaden für die Verwaltung und Politik, die das Konzept tragen und

¹ Förderkennzeichen VB 2011

die jeweiligen Schritte zur Umsetzung, ihrer Ressourcenverfügbarkeit entsprechend konkretisieren, strategisch verknüpfen und priorisieren. Finanziert wurde das Projekt von der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz von 2021 bis 2023.

MobilBericht2 – Ein Instrument zur Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Mobilität

Aufbauend auf dem Forschungsprojekt MobilBericht, bei dem 2021 der erste Pankower Mobilitätsbericht als strategisches Konzept für das Ziel einer nachhaltigen urbanen Mobilität erstellt wurde (Hausigke et al. 2021), wurden im Anschlussprojekt von 2021 bis 2023 in der Umsetzungsphase die Implementierung der ersten Kiezblocks in Berlin-Pankow begleitet². In der Mobilitätsberichterstattung wurde in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt und der TU Dresden ermittelt, dass in hochverdichteten Wohngebieten der Innenstadt eine gute Erreichbarkeit von Alltagszielen im Umweltverbund besteht und gleichzeitig viele Kraftfahrzeuge zur Stauvermeidung der umliegenden Hauptstraßen u. a. das Komponistenviertel in Weißensee nutzen (Stadtentwicklungsamt Pankow 2021). In Anlehnung an die Superblocks in Barcelona wurde das Konzept zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr und Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Kiez übertragen (Buchmann et al. 2023). Dafür haben im Bezirksamt Pankow koordiniert im Stadtentwicklungsamt das Straßen- und Grünflächenamt sowie die sozialraumorientierte Planungscoordination und die Presseabteilung erstmalig ämterübergreifend zusammengearbeitet. Die Umsetzung der flächenhaften Kfz-Verkehrsberuhigungsmaßnahme wurde erstmalig durchgeführt und erzeugte sowohl amtsintern als auch nach außen zu Politik, Presse und Zivilgesellschaft neue Anreize, die teilweise kritisch betrachtet wurden und somit in Konflikten zwischen den Stakeholdern ausgetragen wurden.

5. Untersuchung

Durch die in den letzten Jahren verstärkte Förderung der transdisziplinären Forschung von Bundes- und Landesministerien ist die Konstellation der Zusammenarbeit von Wissenschaft und öffentlicher Verwaltung häufig anzutreffen. Das Ziel der nachhaltigen Mobilität profitiert von der Erprobung und Bewertung neuer Maßnahmen unter verschiedenen räumlichen und sozio-kulturellen Bedingungen. Die Zusammenarbeit in einem transformativen, transdisziplinären Forschungsprojekt birgt durch ihren experimentellen Charakter jedoch auch Risiken.

Erprobte Maßnahmen können aufgrund des hohen Aufwands, wandelnder politischer Prioritätensetzung oder Braindrain von Menschen mit Umsetzungswissen nicht verstetigt werden oder sie erreichen durch ihre Komplexität oder Spezifität keine Übertragbarkeit für andere Anwendungsmöglichkeiten. Damit potenzielle Risiken neutralisiert werden, müssen die Motivationen für die Zusammenarbeit aller PartnerInnen betrachtet werden.

Die beiden Forschungspartner haben aus der Zusammenarbeit teilweise unterschiedliche Vorteile: Der öffentlichen Verwaltung stehen durch das Forschungsprojekt zusätzliche finanzielle Mittel und durch die Forschenden mehr Personal bei der Maßnahmenplanung, -umsetzung und -evaluierung zur Verfügung. Für die Forschungsinstitute sind Forschungsgelder und Personalaufbau ebenfalls ein Vorteil. Hinzu kommt die Möglichkeit, für Forschungstheorien in der Praxis getestete Untersuchungsfälle zu akquirieren. Im Allgemeinen tritt bereits bei der Forschungsakquise der erste Konflikt auf: Während die Forschung viele Untersuchungsfälle aus verschiedenen Forschungsperspektiven betrachten möchte und für den Personalaufbau finanziell unterstützt wird, stoßen die Verwaltungsmitarbeitenden bereits bei der Bewältigung des Alltagsgeschäfts an Kapazitätsgrenzen und Forschungsprojekte schaffen nur selten neue Personalstellen.

Im Rahmen der vergleichenden Untersuchung der Forschungsprojekte traten über die allgemeinen Voraussetzungen hinaus zahlreiche weitere konfliktierende Arbeitsschritte zwischen öffentlicher Verwaltung und Forschung während der Antrags-, Durchführungs- und Ergebnisverwertungsphase auf, die in Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt werden.

Antragsphase

In der Projektphase der Antragserstellung wird das Forschungsdesign des Vorhabens festgelegt. Die Phase dauert von der Projektidee oder -skizze bis zum Projektstart. Den inhaltlich und zeitlich definierten Projektzielen werden Methoden und Instrumente zugeordnet; vielversprechende Kooperationen werden eingegangen und durch Absichtserklärungen oder Kooperationsverträge fixiert. Das entwickelte Forschungsdesign wird anschließend im Projektantrag festgehalten und entwickelt für die Antragstellenden bei Förderungszusage Verbindlichkeit.

² Das Forschungsprojekt MobilBericht2 wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung

unter dem Förderkennzeichen 01UR2103A von 2021 bis 2023 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt liegt bei den Autoren.

	Antrag	Durchführung	Verwertung
Kontext / Polity	<ul style="list-style-type: none"> – Transformation als evolutiver Prozess macht Flexibilität bei deren Erforschung und Mitgestaltung erforderlich – Forschung muss Zeitplanung, Methoden und Instrumente (Innovationscharakter) im Antrag frühzeitig festlegen, Anpassungen sind im Nachhinein aufwendig – Antrag richtet sich nach den Ausgangsbedingungen vor Projektstart, bis dahin können sich die Rahmenbedingungen ändern – Verwaltung kann entsprechend aktueller Rahmenbedingungen und Erfordernisse flexibler reagieren, Wissenschaft unterliegt Anpassungsdruck 	<ul style="list-style-type: none"> – unklare Kommunikationswege und Entscheidungsstrukturen – intransparente Verfahrensweisen – Zielerreichung durch Intensität der Integration in Verwaltungsapparat beeinflusst, im Sinne einer Anpassungsfähigkeit der Wissenschaft an verwaltungsbezogene Verfahrensweisen und Strukturen 	<ul style="list-style-type: none"> – teilweise Verlust von lokal und fachlich institutionalisiertem Wissen, das während des Projekts erarbeitet und gebündelt wurde, da die Verantwortung für Verstetigung und Fortführung erarbeiteter Strukturen in der öffentlichen Verwaltung unregelt ist – Verstetigung des Handlungswissens abhängig vom Personalaufbau in der Verwaltung, damit neue und weitere Arbeiten übernommen werden kann
Inhalt / Policy	<ul style="list-style-type: none"> – Verwaltung und Forschung streben möglichst flexibles Forschungsdesign an, während Projektträger und Förderbedingungen größtmögliche Konkretisierung erfordern 	<p><i>Zielkonflikte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – praktische Verwaltungsziele überwiegen die wissenschaftlichen Ziele – Mehrwert der Zusammenarbeit mit der Wissenschaft im Vergleich zu anderen Akteuren abwägen – Zweckentfremdung von Forschungsressourcen (v. a. Personal) von Verwaltung, ohne dabei Neues zu erproben oder rechtliche Risiken einzugehen <p><i>Gestaltung wissenschaftlichen Handlungsspielraums durch administrative Macht und Entscheidungshierarchien:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Wissenschaft als Dienstleistungsnehmer – hohes Maß an Flexibilität und Synchronisierungswille von Wissenschaft gefordert – Verwässerung/Verfehlung von Forschungszielen – laufende Legitimierung von Forschungszielen gegenüber der Verwaltung im Kooperationsprozess notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung abhängig von Verantwortungsbereichen und lokaler Akzeptanz der Maßnahmen, aber das Transformationspotenzial wird dadurch nicht ausgeschöpft – Forschungsergebnisse werden nur selektiv von Verwaltung aufgegriffen und genutzt (z. B. Partizipations- oder Erhebungsergebnisse)
Prozess / Politics	<ul style="list-style-type: none"> – transformative Forschung ist abhängig von Verwaltungsarbeit und deren Ergebnissen (Untersuchungsgegenstand), daher strebt sie eine enge Kooperation mit der Verwaltung an – Verwaltung ist weitestgehend unabhängig bei der Transformation, Kooperation mit Wissenschaft ist weniger essenziell und wird möglichst unverbindlich eingegangen – transdisziplinäre Forschung ist Mittler zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft und muss trotz der bestehenden prozessualen Bindung, eigenständig und frei auftreten und agieren 	<ul style="list-style-type: none"> – Prozessmanagement obliegt Verwaltung – enge Gestaltungsspielräume seitens der Wissenschaft und von Good Will der Verwaltung abhängig – wissenschaftlicher Mehrwert steht in Frage – Unvorhersehbarkeit der Aufgaben – Erreichbarkeit wissenschaftlicher Ziele steht in Frage – Effizienz des Prozesses geht verloren 	<ul style="list-style-type: none"> – anwendungspraktische Anpassung wissenschaftlicher Methoden und Veröffentlichung zur Wissensvermittlung noch zögerlich – Rollenkonflikte der WissenschaftlerInnen durch starke Einbindung in lokale Dynamiken müssen für neutrale, distanzierte Bewertung von Handlungen und Entscheidungen abgelegt werden – wissenschaftliche Verwertung wie z. B. Öffentlichkeitsarbeit (Open-Access-Artikel, Konferenzvorträge) endet oft mit Projektende, da weitere Auswertungen durch Projektförderungszeitraum limitiert sind und Repositorien noch selten benutzt werden

Tabelle 2: Übersicht der Konflikte zwischen Forschung und öffentlicher Verwaltung entlang der Projektphasen (eigene Darstellung)

Wissenschaft und öffentliche Verwaltung haben aufgrund ihres institutionellen Kontexts unterschiedliche Arbeitsweisen und Logiken, die bereits in der Gestaltung des Forschungsdesigns zum Ausdruck kommen. Die Einbindung in einen Transformationsprozess und die dazu erforderliche transdisziplinäre Kooperation mit nicht-wissenschaftlichen AkteurInnen macht ein hohes Maß an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit beim Forschungsdesign unerlässlich. Das Forschungsdesign muss beide Seiten berücksichtigen, ohne in seiner Absicht kompromittiert zu werden.

Die Projektpartner versuchen aus unterschiedlichen Gründen den Antrag möglichst flexibel und offen zu gestalten: Die Forschenden möchten auf Unvorhergesehenes reagieren können und z. B. Erhebungs- und Analysemethoden erkenntnisoffen wählen. Die Verwaltung möchte die Projektlegitimierung bewahren, die bei Widerständen gegen Maßnahmen innovativer Mobilitätskonzepte hinterfragt

wird. Demgegenüber drängt der Fördermittelgeber auf die Konkretisierung der Ziel- und Zeitplanung des Forschungsdesigns, um den Erfolg bestmöglich nachvollziehen und evaluieren zu können. Ein Nachjustieren ist in der Regel mit einer aufwendigen Beantragung beim Projektträger verbunden. Im Ergebnis ist insbesondere die Forschung als zentraler Anwendungsempfänger von den Vorgaben betroffen.

Die Wissenschaft arbeitet methodisch und ergebnisoffen. Mittels der im Antrag definierten Methoden werden Hypothesen verifiziert oder falsifiziert. Zusätzlich wirkt die transformative Forschung selbst mithilfe ihrer Methoden und Instrumente aktiv an Veränderungsprozessen mit. Die Auswahl der oftmals partizipativen Methoden basiert hierbei nicht nur auf den Kriterien Eignung oder Effizienz. Bei der Auswahl sind die Forschenden auf die Zustimmung und Mitwirkungsbereitschaft von beteiligten Akteuren wie der Zivilgesellschaft angewiesen. Auch aktuelle Trends spielen eine Rolle, da für die Vergabe

von Fördermitteln auch der Innovationscharakter ausschlaggebend ist.

Die Verwaltung verfolgt konkrete Transformationsziele, wie z. B. die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und arbeitet zielorientiert und pragmatisch-situativ. Als Teil der Exekutive hat die Verwaltung eine zentrale Rolle bei der Planung und Umsetzung von (transformativen) Maßnahmen. Mit dem Ziel, die Transformation zu erforschen und mitzugestalten, sind die Forschenden abhängig vom Verwaltungshandeln, wodurch eine möglichst enge Kooperation im Projektantrag angestrebt wird. Gleichzeitig stehen die transdisziplinär Forschenden in ihrer Rolle zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft, wofür sie unabhängig agieren sollten. Für die Verwaltung ist die Kooperation mit den Forschenden aus Sicht der Rechtssicherheit weniger essenziell und wird möglichst unverbindlich eingegangen.

Der Projektantrag und das darin festgeschriebene Forschungsdesign beziehen sich auf eine Momentaufnahme einer dynamischen Realität. Es werden die in der Antragsphase vorliegenden Rahmenbedingungen bzw. deren prognostizierte Entwicklung bis zum Projektstart zugrunde gelegt. Zwischen der Antragsphase und dem Projektstart vergehen in der Regel viele Monate. Aufgrund von veränderten Bedingungen, wie z. B. veränderte Akteurskonstellationen oder Meinungsverschiedenheiten gegenüber dem Vorhaben, kann das Forschungsdesign bereits zu Projektbeginn obsolet geworden sein. Ebenso kann es an Voraussetzungen gebunden sein, die bei Projektstart noch nicht eingetreten sind oder niemals eintreten werden, da sie von politischen Entscheidungen oder Verzögerungen bei der Erstellung von Fachplanungen abhängig sind.

Aufgrund von Förderbestimmungen kann der Forschungspartner weniger flexibel auf die Veränderungen reagieren und ist beim Projektstart auf die Synchronisierungen mit der Verwaltung von Entwicklungen im Untersuchungsgebiet angewiesen. Die Verwaltung kann demgegenüber – abhängig bspw. von verfügbarem Personal und Ressourcen – zeitlich flexibler agieren.

Durchführungsphase

Die Projektdurchführung bezeichnet die Phase des Projektes, in der die im Antrag ausgehandelten und beschriebenen Maßnahmen und Prozesse realisiert werden. Die Kooperation zwischen Verwaltung und Wissenschaft während dieser Phase ist eher umsetzungsorientiert, womit ein konkreter Raum als Projektgebiet den gemeinsamen Bezugspunkt bildet.

Der Kontext der beiden Systeme – Verwaltung und Wissenschaft – schlägt sich auf die konkrete Zusammenarbeit nieder und wird durch ihn gestaltet. Die Verwaltung ist geprägt durch fixe Prozess- und

Entscheidungsstrukturen mit festen Zuständigkeiten. Von der Verwaltung durchgeführte Mobilitätsprojekte und Maßnahmen werden aufgrund der Interdisziplinarität ämter- und abteilungsübergreifend betreut, durch Entscheidungen gestaltet und in der konkreten Umsetzung beeinflusst. Für die Forschenden als Außenstehende, die in der Regel in kleinen und agilen Projektteams arbeiten, wirken Prozesse und Entscheidungswege durch unklare Kommunikationswege und -strukturen zuweilen intransparent. Dies wird mitunter dadurch erschwert, dass Entscheidungen auf politische Ebenen verlagert werden. Der wissenschaftliche Projektfortgang und -erfolg ist jedoch maßgeblich davon abhängig, wie gut es den Forschenden ermöglicht wird, sich in den Verwaltungsapparat zu integrieren und ihre theoretisch-zielorientierte Forschungsperspektive in eine verwaltungsinterne pragmatisch-situative Sichtweise zu übersetzen. Je besser dies gelingt, also je direkter und offener mit Entscheidungstragenden im politisch-administrativen System kommuniziert und agiert werden kann, umso wahrscheinlicher ist es, dass auch die wissenschaftlichen Ziele erreicht werden. Anderenfalls ist der Projektlauf von Inkonsistenzen in der Entscheidungsfindung durchzogen, worunter schlussendlich auch das Transformationsziel und die Flexibilität der wissenschaftlichen Methodik leiden kann.

Die unterschiedlichen wissenschaftlichen und administrativen Verfahrensweisen können auf der inhaltlichen Ebene in Zielkonflikten münden, die durch politisch-administrative Machtausübung zugunsten der Verwaltungsziele entschieden werden. Diese Abhängigkeit wirkt sich auf die Rolle der Wissenschaft im transdisziplinären Kontext aus, die zur Dienstleistung mutieren kann. In der Folge können situativ nach verwaltungspolitischen Erfordernissen etwa Transformationsziele angepasst, geplante Kooperationen anderweitig eingegangen bzw. aufgehoben oder wissenschaftliche Instrumente und Methoden verändert werden. Aufgaben, die im Rahmen der Forschungstätigkeit im Projektgebiet durchzuführen waren, wurden bspw. an ein Planungsbüro als Dienstleistungsunternehmen vergeben. Für die Forschenden wurde so ein hohes Maß an Flexibilität und Synchronisierungsbedarf zwischen Forschungs- und Praxisarbeit eingefordert. Diese Kompromissbereitschaft in der Forschung birgt die Gefahr der Verwässerung oder gar Verfehlung der in der Antragsphase festgelegten Forschungsziele und der dazu ausgewählten Instrumente und Methoden. Bspw. senkten die Forschenden die theoretischen Anforderungen an einen Kiezblock zugunsten der durch die Verwaltung gewünschten rechtssicheren Umsetzung – Die Erfüllung wissenschaftlicher Ziele muss im Forschungsprozess durch die Verwaltung laufend legitimiert

werden. Das transformative Ziel einer nachhaltigen Mobilität bedarf einer politisch zu legitimierenden Mobilitätswende für institutionalisierte Verfahrensweisen der Verwaltung, weswegen der politische Aushandlungsprozess einem transformativen Forschungsprojekt inhärent ist.

Die Entscheidungen zum Prozessmanagement in der Durchführung von Maßnahmen werden hauptsächlich durch die Verwaltung getroffen. Die Wissenschaft ist in hohem Maße von gesellschaftlichen Entwicklungen und damit einhergehenden verwaltpolitischen Entscheidungen abhängig. In Aushandlungen und Kommunikation wurde wiederholt festgestellt, dass praktische Verwaltungsziele den wissenschaftlichen Zielen überwiegen, wodurch der Mehrwert der Kooperation konterkariert werden kann und vorteilsnehmende Strukturen entstehen können. Es gibt Beispiele in der transdisziplinären Kooperation mit der Tendenz zur Zweckentfremdung von Forschungsressourcen für politisch-administrative Planungsziele ohne Transformationspotenzial des Praxispartners. Der Einsatz von Personal, Methoden und Finanzmittel muss ständig diskutiert und deren innovativer, experimenteller, ergebnis- sowie rechtlich offener Prozess sowie die dahinterstehenden Zielsetzungen infrage gestellt werden. Das daraus folgende hohe Maß an Unsicherheit bei der Gestaltung und Durchführung von (experimentellen) Maßnahmen und Verkehrsversuchen sowie die Unvorhersehbarkeit von Aufgaben, die durch vielschichtige und teils intransparente Entscheidungsprozesse entstehen, führen zu einem massiven Verlust an Effizienz für das Forschungsziel. Schlussendlich kann die Erreichung wissenschaftlicher Ziele gefährdet werden, nämlich Transformationswissen zu generieren sowie Übertragbarkeits- und Verwertungsszenarien zu entwickeln.

Verwertungsphase

In der letzten Projektphase geht es um die Ergebnisverwertung aus Sicht der beiden Akteure. Zu diesem Zeitpunkt steht die Zusammenarbeit mit Ablauf der Förderung kurz vor dem Ende oder ist bereits beendet. In dieser Phase gilt es, das erarbeitete Handlungswissen in der Praxis der öffentlichen Verwaltung zu etablieren. Strukturell sollte dafür ein Personalaufbau in der Verwaltung stattgefunden haben, da die neue Maßnahme meist mit zusätzlichen Aufgaben für die Verwaltung verbunden ist, die ohne personelle Verantwortung nach dem Forschungsprojekt nicht fortgeführt werden. Die neu institutionalisierten Prozesse müssen von einer verantwortlichen Person fortgetragen werden, da ansonsten das lokale und fachliche Wissen sukzessive verloren geht, wodurch weitere Maßnahmen nach Projektende nicht mehr umgesetzt werden.

Inhaltlich ist die Umsetzung von Maßnahmen im vollen, wirkungseffektiven Ausmaß zur Ausschöpfung des Transformationspotenzials für nachhaltige Mobilität von der lokalen Akzeptanz der Maßnahme sowie den Verantwortungsbereichen der transformationswilligen AkteurInnen abhängig. Diese Bedingungen führen oftmals zur Limitierung, da gesellschaftlich-politische Spannungen bei Veränderungen auftreten. Die Planung in der öffentlichen Verwaltung greift als Konsequenz nur selektiv auf Forschungsergebnisse durch wissenschaftliche Analysen der Erhebungen und Partizipation bei der Implementation zurück. Insbesondere verkehrliche Push-Maßnahmen wie z. B. Parkplatzflächen- und Fahrspurenumwidmung oder geschwindigkeitsreduzierende Umbaumaßnahmen werden durch die Praxispartner kaum oder gar nicht umgesetzt. Vor allem die StVO und hohe Kosten für infrastrukturell bauliche Maßnahmen begünstigen diese Aversion. In der Abwägung werden Abstriche in der transformativen Wirkung eher akzeptiert als das Hinwegsetzen über gesellschaftliche Gegenstimmen.

Prozesse zum Wissenstransfer sind vor allem an die Wissenschaft adressiert, welche die inhaltlichen Erkenntnisse gemeinsam mit der Verwaltung aufarbeitet und vom lokalen Kontext abstrahiert, um die Erkenntnisse auf andere Anwendungsfälle übertragen zu können. Dabei müssen die angewendeten Forschungsmethoden selbstkritisch analysiert und reflektiert werden, um sie planungspraktisch zu optimieren. Damit die Ergebnisse ihre Wirkung auch in anderen Anwendungsfällen entfalten können, ist eine Öffentlichkeitsarbeit vonnöten, die umfangreiche Zugänge zu Informationen über das Erhebungs- und Analysematerial ermöglicht.

In der transformativen Forschung werden die Forschenden Teil des politisch-administrativen Entscheidungsfindungsprozesses mit einer normativen Zielrichtung (UBA 2017). Sie wirken dementsprechend in der Durchführungsphase an der Zielerreichung mit, erzeugen Handlungswissen für die Entscheidungsfindung und haben Einfluss auf Lösungen für gesellschaftliche Problemstellungen. Ethnographisch ist für die Forschenden eine Distanzierung vom Forschungsfeld vonnöten, um die Ergebnisse neutral und intersubjektiv zu reflektieren, in den Forschungsdiskurs einzusortieren sowie Erkenntnisse übertragbar zu machen. Die Einbindung in die Prozesse der Planung muss dabei abgelegt werden, um potenzielle Rollenkonflikte abzulegen.

6. Schlussfolgerung und Empfehlungen

Die Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen sind an die beiden Forschungspartner – öffentliche Verwaltung und Wissenschaft – adressiert, die ihre Zusammenarbeit im Projekt für das Ziel einer nachhaltigen Mobilität verbessern können. Tabelle 3

dient als Übersicht entlang der Projektphasen aus der Analyse, in denen verschiedene Handlungsansätze für eine effektive und effiziente transdisziplinäre Zusammenarbeit bestehen.

Schwerpunkt auf geeignete Kommunikationsstrukturen sowie Erwartungsmanagement Einzug in die Forschungspraxis finden, um Mobilitätskonzepte für nachhaltige Mobilität effektiv zu implementie-

	Öffentliche Verwaltung	Wissenschaft
Antrag	<ul style="list-style-type: none"> – Bedürfnis der Forschung nach verbindlicher Kooperation bei Aufgaben- und Rollenverteilung sowie Zielsetzung entgegenkommen – wichtige Veränderungen und Entscheidungen bereits vor Projektstart für frühzeitige Reaktionsmöglichkeiten kommunizieren – Mehrwert von Kooperation und Forschungsziel anerkennen und kultivieren – Change Management berücksichtigen, damit die Verwaltungsmitarbeitenden den Wandel selbst mitgestalten 	<ul style="list-style-type: none"> – Transformation und effiziente Aufgabenteilung als gemeinsame Zielsetzung festlegen – Flexibilität bei Methodenanwendung und regelmäßige Reflexion berücksichtigen – Zusammenarbeit vor Projektstart als Voraussetzung der Antragstellung vorgeben – Projektstart inhaltlich und organisatorisch auf Verwaltungsseite synchronisieren – Priorität des Zielbeitrags zur Transformation und kooperativen Arbeitsweise bei der Förderung – Offenheit für zusätzliche Kooperationen vorsehen – Belastungssteigerung für Verwaltung durch Aufnahme im Antrag verringern
Durchführung	<ul style="list-style-type: none"> – klare Zuständigkeiten, AnsprechpartnerInnen sowie Vertretungen benennen – regelmäßiger, verbindliche Austausch- und Feedbackrunden – Planung und Aufbau dauerhafter Kooperationsstrukturen bereits zu Beginn etablieren – Raum schaffen für Kritik und gemeinsame Aushandlungsprozesse – Transparenz über aktuelle Verwaltungsvorgänge und -entscheidungen – zur Reaktion auf Probleme mehr agiles Projektmanagement 	<p><i>Prozessmanagement:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Anpassung von Arbeitspaketen und Offenheit – Flexibilität in der Rollenausübung <p><i>Kommunikation und Konfliktmanagement:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – zur Konfliktvermeidung Kompetenzen und Moderation für die Prozessbegleitung einsetzen – Methodik und Tools für die Kommunikation aller Beteiligten bereitstellen – gemeinsame (Fach-)Sprache entwickeln zur Vermeidung von Missverständnissen und Fehlkommunikation <p><i>Reflexion der eigenen Rolle als Forschende:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – fortlaufende (Selbst-)Reflexion zur Bewahrung der Neutralität im Prozess – Erwartungshaltung durch Fremdwahrnehmung vs. Selbstwahrnehmung reflektieren und sich ändernde Rolle der Wissenschaft berücksichtigen – frühzeitig auf Probleme reagieren und Anpassungen vornehmen
Verwertung	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsbeauftragte in den Ämtern vorrücken zur Koordination von Mobilitätswendeprojekten und Schnittstelle zwischen Wissenschaft - Verwaltung - Einwohnende - Politik auch nach Projektende – verbindliche Festlegung über die Nutzung der Forschungsergebnisse im Umsetzungsprozess (auch Experimentiercharakter mit Reversibilität verankern) 	<ul style="list-style-type: none"> – stärkere Verankerung der Öffentlichkeitsarbeit im Projektantrag und mehr Angebote zum Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis – kritische Reflexion der Ergebnisse im Kontext anderer Forschungen

Tabelle 3: Empfehlungen an die Öffentliche Verwaltung und Wissenschaft für eine bessere Projektzusammenarbeit (eigene Darstellung)

Im Umgang mit den Konflikten zeigten sich unterschiedliche Schwerpunkte entlang der Projektphasen. In der Antragsphase wurde von der wirksamen Konfliktprävention Gebrauch gemacht, da die Bedingungen der Zusammenarbeit festgelegt wurden und Bemühungen beider Forschungspartner für ein transparentes und diskutierbares Erwartungsmanagement bestanden. Das gemeinsame Ziel einer Transformation im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sollte von beiden Partnern gleichermaßen anerkannt werden. Die Durchführungsphase ermöglichte hauptsächlich die Konfliktaustragung, bei der aufgekommene Interessenunterschiede durch Kommunikations- und Mediationsverfahren diskutiert wurden, um einen Konsens für das weitere Vorgehen auszuhandeln und gemeinsam aufgeklärt und inhaltlich geschlossen zu agieren. Die Phase der Ergebnisverwertung war durch das zeitnahe Auflösen der Kooperation eher durch Konfliktvermeidung geprägt, bei dem die Konflikte nur noch selten miteinander diskutiert werden, sondern beide Partner ihre eigenen Schlüsse zogen. Mit der Übersicht zu den potenziellen Konfliktpunkten entlang der Projektphasen wird den Projektpartnern in Zukunft ermöglicht, in allen Phasen Konfliktprävention anzuwenden. Dafür sollten die Empfehlungen mit

ren. Insgesamt sollten Konflikte nicht als Ausnahme, sondern als prozessinhärenter Zustand betrachtet werden, die ein gegenseitiges Lernen ermöglichen. Denn die Transformation muss auch in den planenden Institutionen neues Wissen und neue Perspektiven aufzeigen.

Abschließend sind beide Seiten dazu angehalten, sich im Forschungsprojekt für eine erfolgreiche Transformation in Richtung nachhaltige Mobilität einander anzunähern. Die Forschenden sollten ihre theoretischen Verbesserungspotenziale an die Planungspraxis anpassen, um dem latenten Vorwurf des Planens aus dem „Elfenbeinturm“ entgegenzutreten. Forschende müssen auch den Trial-and-Error-Prozess respektieren, bei dem unter den realpraktischen Rahmenbedingungen – die durch unvorhergesehene Veränderungen gemäß dem Garbage Can-Modell geprägt sind – einige Lösungswege nicht oder nur erschwert möglich sind. Gleichzeitig sollten Personen aus der Praxis sich aber auch nicht vor neuen Planungsansätzen verschließen, um bestehende Probleme zu überkommen. Beide sollten eine Koalition der Willigen bilden, die den politischen und gesellschaftlichen Wandel mit den beschränkten Mitteln zielorientiert moderiert.

7. Fazit

Neue Mobilitätskonzepte mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität sind ein Beitrag für eine Mobilitätswende. Die Politik auf Bundes- und Landesebene versucht, die Kommunen bei dieser Herausforderung mit der Finanzierung von Forschungsprojekten zu unterstützen, um den sozio-technischen, sozio-ökologischen und sozio-kulturellen Wandel in der Gesellschaft und in der öffentlichen Verwaltung zu evaluieren und zu fördern. In Forschungsprojekten zwischen Wissenschaft und Verwaltung wird erprobt, die Anforderungen an Mobilitätskonzepte in die Planungspraxis zu integrieren und das Verkehrssystem zielorientiert neu zu gestalten.

Die Untersuchungen anhand von vier transdisziplinären Forschungsprojekten zur Planung von innovativen Konzepten für nachhaltige Mobilität haben gezeigt, dass entlang der Projektphasen vom Antrag über die Durchführung bis zur Ergebnisverwertung Konflikte auftreten können. Sie sind durch divergierende Interessen, Handlungsmöglichkeiten und Arbeitsweisen geprägt. Die theoretischen Unterschiede und Gemeinsamkeiten konnten durch das Aufzeigen forschungspraktischer Konsequenzen für transdisziplinäre Projekte untersucht werden, um mit dem Wissen über die Konfliktpotenziale Empfehlungen für eine verbesserte Zusammenarbeit zu erarbeiten. Mit der Adressierung beider Kooperationspartner wird ermöglicht, die Projektergebnisse von den jeweiligen Perspektiven aus zu verbessern.

Der Artikel wurde erstmalig aus Sicht der Forschung anhand von Erkenntnissen aus einigen transdisziplinären Forschungsprojekten mit Empfehlungsvorschlägen für eine zielführende und effiziente Zusammenarbeit verfasst. Damit bietet sich der öffentlichen Verwaltung die Möglichkeit, ihre eigene Position zu den aufgebrachten Punkten der Zusammenarbeit darzustellen, eigene Empfehlungen zu entwickeln und gewonnene Erkenntnisse zu kommunizieren. Es ist wichtig, die Zusammenarbeit anhand des Ziels einer nachhaltigen Mobilität auszurichten. Denn als transformatives Forschungsprojekt für eine nachhaltige Mobilität werden durch den sozio-technischen und sozio-kulturellen Wandel bereits externe Konflikte erzeugt, die ohnehin nur durch gute Zusammenarbeit der Kooperationspartner ausgetragen werden können.

AutorInnenangaben

Sven Hausigke
Ehemaliger Mitarbeiter im Forschungsprojekt MobilBericht2 und Doktorand am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin
hausigke@tu-berlin.de

Ute Samland
wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsprojekt NUDAFa am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin
ute.samland@tu-berlin.de

Johannes Roderer
Stadtplaner und ehemaliger Mitarbeiter im Forschungsprojekt NahMob am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin
johannes.roderer@freenet.de

Vanessa Rösner
ehemalige Mitarbeiterin im Forschungsprojekt Modellkiez Invalidenstraße am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin
vanessa.roesner@gmx.net

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr
Sekt. SG 4, Salzufer 17-19, 10587 Berlin

Literaturverzeichnis

Becker, Sophia; Renn, Ortwin (2019): Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In: Cornelia Fraune, Michele Knodt, Sebastian Gölz und Katharina Langer (Hg.): Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Energietransformation), S. 109–130. DOI: 10.1007/978-3-658-24760-7_6.

BMBF -Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.) (2015): Zukunftsstadt. Strategische Forschungs- und Innovationsagenda. Online verfügbar unter <https://www.fona.de/media/pdf/Zukunftsstadt.pdf>, zuletzt geprüft am 29.04.2024.

BMBF -Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.) (2023a): Begutachungskriterien in Horizont 2020. Online verfügbar unter <https://www.horizont2020.de/antrag-begutachungskriterien.htm>, zuletzt geprüft am 29.04.2024.

BMBF -Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.) (2023b): Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“. Projektblätter. Online verfügbar unter <https://www.fona.de/me->

- dien/pdf/Projektblaetter_Forschungsa-
genda_nachhaltige_urbane_Mobilitaet.pdf, zu-
letzt geprüft am 29.04.2024.
- BMDV -Bundesministerium für Digitales und Ver-
kehr (Hg.) (2022): Nationaler Radverkehrsplan
3.0. Fahrradland Deutschland 2030. Online ver-
fügbar unter <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf>, zuletzt geprüft am 29.04.2024.
- Bogumil, Jörg; Jann, Werner (2020): Verwaltung
und Verwaltungswissenschaft in Deutschland.
Eine Einführung. 3. Auflage 2020. Wiesbaden:
Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH; Spring-
er VS (Grundwissen Politik).
- Borchardt, Andreas; Göthlich, Stephan E. (2009): Er-
kenntnisgewinnung durch Fallstudien. In: Sönke
Albers, Daniel Klapper, Udo Konradt, Achim
Walter und Joachim Wolf (Hg.): Methodik der
empirischen Forschung. Wiesbaden: Gabler Ver-
lag, S. 33–48. DOI: 10.1007/978-3-322-96406-
9_3.
- Buchmann, Lisa; Gerlach, Julia; Hausigke, Sven;
Porojkow, Iwan; Roderer, Johannes; Uppen-
kamp, Till; Vobruba, Martha (2023): Leitfaden
Nahmobilität. Nahmobilitätskonzepte für die
Mobilitätswende im Quartier. DOI:
10.26128/2023.63.
- Drescher, Ina (2008): Wissenserzeugung zwischen
Wissenschaft und Politik - ein Vergleich gewerk-
schaftsnaher Forschungsinstitute in Frankreich,
Großbritannien und Deutschland. Online verfü-
gbar unter https://www.boeckler.de/pdf_fof/92278.pdf, zuletzt geprüft am
29.04.2024.
- Hausigke, Sven (2024): Die Grenzen der Verwaltung
für nachhaltige Mobilität. In: *jmv* (20), S. 28–36.
DOI: 10.34647/jmv.nr20.id137.
- Hausigke, Sven; Kruse, Carolin; Buchmann, Lisa;
Glock, Jan Peter; Gerlach, Julia; Schwedes, Oli-
ver; Becker, Udo J. (2021): Leitfaden Mobilitäts-
berichterstattung. Ein Instrument zur Gestal-
tung einer nachhaltigen Mobilität. DOI:
10.5281/zenodo.4709660.
- Nussbaum, Martha C.; PAUER-STUDER, Herlinde;
UTZ, Ilse (1999): Gerechtigkeit oder Das gute Le-
ben. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Edition
Suhrkamp: Gender studies ue Folge Band, 739).
- Polzin, Brigitte; Weigl, Herre (2021): Konflikte und
Konfliktmanagement. In: Brigitte Polzin und
Herre Weigl (Hg.): Führung, Kommunikation und
Teamentwicklung im Bauwesen. Wiesbaden:
Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 207–246.
DOI: 10.1007/978-3-658-31150-6_7.
- Rammler, Stephan (2016): Nachhaltige Mobilität:
Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder. In:
Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas
Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesba-
den: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 899–
917. DOI: 10.1007/978-3-658-04693-4_39.
- Rascher, Stephanie (2019): Arbeiten in der VUCA-
Welt. In: Stephanie Rascher (Hg.): Just Culture in
Organisationen. Wiesbaden: Springer Fach-
medien Wiesbaden (essentials), S. 5–7. DOI:
10.1007/978-3-658-25851-1_2.
- Räuchle, Charlotte (2021): Zum Verhältnis von Real-
labor, Realexperiment und Stadtplanung am
Beispiel kooperativer Freiraumgestaltung. In:
RuR 79 (4), S. 291–305. DOI: 10.14512/rur.41.
- Rösner, Vanessa; Kuß, Noemi (2023): Road Map für
die Entwicklung eines lebenswerten Invaliden-
kiezes. Online verfügbar unter
[https://www.tu.berlin/filead-
min/www/10002265/Forschung/PDFs/Modell-
kiez/Roadmap_Modellkiez_Invalidenstrasse.pdf](https://www.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Forschung/PDFs/Modellkiez/Roadmap_Modellkiez_Invalidenstrasse.pdf),
zuletzt geprüft am 17.05.2024.
- Saretzki, Thomas (2010): Umwelt- und Technikkon-
flikte: Theorien, Fragestellungen, Forschungs-
perspektiven. In: Peter H. Feindt und Thomas
Saretzki (Hg.): Umwelt- und Technikkonflikte.
Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften,
S. 33–53. DOI: 10.1007/978-3-531-92354-3_2.
- Siebenhüner, Bernd (2018): Conflicts in Transdisci-
plinary Research: Reviewing Literature and Analy-
sing a Case of Climate Adaptation in Northwes-
tern Germany. In: *Ecological Economics* 154, S.
117–127. DOI: 10.1016/j.ecolecon.2018.07.011.
- Siefken, Sven T. (2007): Methoden: Vergleichende
Fallstudien. In: Expertenkommissionen im politi-
schen Prozess. Wiesbaden: VS Verlag für Sozial-
wissenschaften, S. 117–132. DOI: 10.1007/978-
3-531-90721-5_3.
- Stadtentwicklungsamt Pankow (Hg.) (2021): Mobili-
tätsbericht Berlin Pankow 2020. Der Mensch im
Fokus der Verkehrsplanung. Online verfügbar
unter [https://nbn-resol-
ving.org/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa2-840663](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa2-840663),
zuletzt geprüft am 29.04.2024.
- SVG Berlin -Steuerungsgruppe zur Verbesserung
der gesamtstädtischen Verwaltungssteuerung
Berlin (Hg.) (2018): Berlin braucht eine leis-
tungsstarke Verwaltung. Abschlussbericht der
Steuerungsgruppe zur Verbesserung der ge-
samtstädtischen Verwaltungssteuerung. Online
verfügbar unter <https://www.berlin.de/rbms->

kzl/_assets/aktuelles/2018/juni/abschlussbericht_final_web2.pdf, zuletzt geprüft am 04.01.2022.

UBA -Umweltbundesamt (Hg.) (2015): Transformationsstrategien und Models of Change für nachhaltigen gesellschaftlichen Wandel. Gesellschaftlicher Wandel als Mehrebenenansatz. Texte 66/2015. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_66_2015_gesellschaftlicher_wandel_als_mehrebenenansatz_3.pdf, zuletzt geprüft am 09.02.2024.

UBA -Umweltbundesamt (Hg.) (2017): Transformationsforschung. Definitionen, Ansätze, Methoden. (Texte 103/2017). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-11-08_texte_103-2017_transformationsforschung.pdf, zuletzt geprüft am 08.07.2022.

Weber, Max (2006): Wissenschaft als Beruf. [Nachdr.]. Stuttgart: Reclam (Reclams Universal-Bibliothek, 9388).

Weber, Max (2018): Politik als Beruf. [Veränderte Ausgabe]. Ditzingen: Reclam (Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 8833).

Weber, Max; Aldenhoff-Hübinger, Rita; Baier, Horst; Borchardt, Knut; Dahlmann, Dittmar; Deininger, Jürgen; Dilcher, Gerhard; Fehlemann, Silke; Frommer, Sabine; Golzio, Karl-Heinz; Hanke, Edith; Hübinger, Gangolf; Kroll, Thomas; Kurth, Peter; Kolonko, Petra; Krumeich, Gerd; Lepsius, M. Rainer; Lepsius, Susanne; Meyer-Stoll, Cornelia; Mommsen, Wolfgang J.; Morgenbrod, Birgitt; Nippel, Wilfried; Offermann, Julia; Otto, Eckart; Riesebrodt, Martin; Schluchter, Wolfgang; Schmidt-Glitzner, Helwig; Schröder, Joachim; Schwentker, Wolfgang; Terwey, Andreas (2005): Gesamtausgabe. Herrschaft.

Wiechmann, Thorsten (2019): Planungstheorie. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 1771–1784.