



Interdisziplinäre Schnittstellen in der transformationsorientierten Mobilitätsforschung

Dokumentation des Fach-Workshops am 23.01.2023, 14 – 17 Uhr online

Interdisziplinarität und die Verbindung von unterschiedlichen Wissensformen wird derzeit in vielen verschiedenen Forschungsformaten und -projekten thematisiert. Doch wie bringen wir das Wissen unterschiedlicher Disziplinen zusammen und inwiefern kann diese Verbindung auch in der Praxis zu neuen Lösungswegen führen? Die Nachwuchsgruppe der sozial-ökologischen Forschung „MoveMe – Die sozio-räumliche Transformation zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten“ sammelt zu dieser Frage seit rund drei Jahren Erfahrungen. Die Gruppe forscht zu den Voraussetzungen für eine Mobilitätstransformation mit einem interdisziplinären Forschungsteam (Verkehrsplanung, Architektur, Umweltpsychologie, Raum- und Umweltplanung, sozialwissenschaftlicher Technik- und Innovationsforschung) und kooperiert dabei eng mit Praxispartnern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Vor diesem Hintergrund stellte der Fachworkshop mit dem Thema „Interdisziplinäre Schnittstellen in der transformationsorientierten Mobilitätsforschung“ die Frage in den Mittelpunkt, wie wir Mobilität mit Klima- und Umweltzielen in Einklang bringen können und welche Rolle eine inter- und transdisziplinäre Forschung dabei spielen kann.

Zu Beginn des Workshops wurden Zwischenergebnisse der empirischen Forschung zu verschiedenen Schlüsselfaktoren einer Transformation präsentiert: Unter welchen Bedingungen sind Bürger*innen bereit, eine Mobilitätswende zu unterstützen – auch wenn dabei Parkplätze und Fahrstreifen für den Autoverkehr umgewidmet werden müssen? Inwieweit können Shared-Mobility-Angebote einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten und welche Rolle spielen dabei räumliche Faktoren? Inwieweit sind Planer*innen in Umland-Gemeinden in der Lage, eine Mobilitätswende auch jenseits urbaner Räume voranzutreiben und was behindert sie darin?

Anschließend wurde in einem interaktiven Format diskutiert, wie diese Erkenntnisse zur Umsetzung einer Mobilitätswende genutzt werden können. Die Diskussion wurde durch drei Leitfragen strukturiert: erstens die Frage, welche Akteure für eine Überwindung der Hürden einer Transformation im Mobilitätssektor zusammenarbeiten müssen; zweitens die Frage, inwiefern unterschiedliche Disziplinen ihr jeweiliges Wissen einbringen können und welche Schnittstellen zwischen den verschiedenen disziplinären Zugängen bestehen; und drittens, inwieweit Forschung die praktische Umsetzung einer Mobilitätswende unterstützen kann. Im Folgenden werden zentrale Ergebnisse der Diskussionsgruppen zusammengefasst und Highlights hervorgehoben.

Leitfrage 1:

Wie kann der „Lock-in“ des bestehenden automobilzentrierten Mobilitätssystems überwunden werden? Welche Akteure müssen dafür besser zusammenarbeiten?

- **Unterschiedliche Problemwahrnehmung zwischen Stadt und Umland:** Die Überwindung der Autoabhängigkeit und eine Verkehrswende sind komplexe Herausforderungen, die ein unterschiedliches Verständnis von Transformation und Problemlagen in verschiedenen Räumen erfordern. Dabei ist es wichtig zu verstehen, dass Ansätze zur Verkehrswende nicht nur technischer Natur sind, sondern auch verschiedene kulturelle und normative Aspekte berücksichtigen müssen. Gerade im ländlichen und suburbanen Raum wird dem Problem einer Mobilitätswende bisher oftmals geringe Priorität beigemessen. Dies hängt damit zusammen, dass verkehrliche Problemlagen dort im Vergleich zu den Problemen in Städten wie Stau und Rauminanspruchnahme durch Pkw nicht direkt sichtbar sind.
- **Einer Mobilitätswende fehlt der zentrale Akteur:** Insbesondere jenseits der Großstadt gibt es auf kommunaler Ebene oft keine zentrale Person als Koordinator*in für alle mobilitätsrelevanten Themen, sondern mehrere zuständige Personen, die wiederum häufig nur wenig freie Kapazitäten haben. Dies gilt insbesondere in kleineren Gemeinden. Daher ist es wichtig, regionale Kooperationen zu fördern, um Synergien zu nutzen und Know-how und Erfahrung auszutauschen. Bisher fehlt es zudem oft an Handlungsmöglichkeiten auf den unteren Ebenen. So hat die Bundesebene es bisher versäumt, die rechtlichen Rahmenbedingungen im Verkehr anzupassen, um den Kommunen zusätzliche Handlungsspielräume zu verschaffen. Hinzu kommt, dass gerade von Seiten der Bundesregierung kein klarer Transformationspfad vorgegeben wird bzw. diese die notwendigen Veränderungen auch in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich nicht zielgerichtet angeht. In der Regel gibt es auf kommunaler Ebene nicht den einen treibenden Akteur, zum Beispiel die Planung, auf den man sich konzentrieren und diesen mit Handlungsempfehlungen ausstatten könnte. Vielmehr können verschiedene Akteursgruppen, von der Zivilgesellschaft über die Planung bis hin zu politischen Akteuren, ihre jeweiligen Handlungsspielräume nutzen, auch wenn deren konkrete Rolle und ihr relativer Einfluss unterschiedlich ist. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, die Ergebnisse der Forschung in unterschiedlichen Formaten und Netzwerken zu kommunizieren, sodass verschiedene Akteursgruppen erreicht werden können. Zivilgesellschaftliche Akteure in Initiativen brauchen oftmals eine andere Ansprache als Fachleute in den Verwaltungen. Zum Teil können Einzelpersonen auf kommunaler Ebene eine zentrale Rolle für das Anstoßen von Veränderungsprozessen spielen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Voraussetzungen für das Handeln von Personen in Schlüsselpositionen aus psychologischer Sicht weiter zu erforschen. Nicht zuletzt müssen auch Wirtschaftsunternehmen als Akteure erkannt und aktiviert werden, da sie die Transformation mittragen und Druck auf die Politik und Verwaltung ausüben können. Die Zusammensetzung transdisziplinärer Forschungsprojekte im Feld der Mobilität sollte dementsprechend zukünftig auch wirtschaftliche Akteure verstärkt miteinbeziehen, ohne jedoch wirtschaftliche Interessen die Forschung beeinflussen zu lassen.
- **Handlungsmöglichkeiten können sich durch Krisen verändern:** Krisenereignisse wie Corona können etablierte Denk- und Handlungsweisen aufbrechen. Dies verdeutlicht beispielsweise die „Normalisierung“ von Home-Office während der Pandemie. Zugleich wird durch die Erfahrung der jüngsten Krisen deutlich, dass eine langfristige Veränderung von Mobilitäts-mustern in Richtung Nachhaltigkeit auch Push-Maßnahmen von Seiten der Politik erfordert.

Leitfrage 2:

Wie müssen verschiedene Disziplinen zusammenarbeiten, um die Voraussetzungen für eine gelingende Transformation besser zu verstehen?

- **Verschiedene Verständnisse von Interdisziplinarität:** Interdisziplinäre Mobilitätsforschung ist ein wichtiger Ansatzpunkt, um die komplexen Prozesse rund um Mobilitätsfragen zu verstehen. Dabei heißt „interdisziplinär“ nicht nur, dass Forschende aus mehreren Disziplinen zusammenarbeiten. Auch einzelne Forscher*innen können bereits eine disziplinübergreifende Denkweise haben, was insbesondere im Feld der Mobilität häufig der Fall ist.
- **Hürden der interdisziplinären Zusammenarbeit:** Das Verbinden verschiedener disziplinärer Perspektiven führt jedoch auch zu Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit. Sowohl auf konzeptioneller als auch auf methodischer Ebene gibt es in den unterschiedlichen Disziplinen zum Teil sehr unterschiedliche Vorannahmen, Grundbegriffe und Standards. Um diese Differenzen zu überwinden, kann es hilfreich sein, zu Beginn gemeinsam Begrifflichkeiten zu formulieren. So erweist sich das z.B. Konzept der „Mobilitätskultur“ als ein vereinender theoretischer Ansatz, der viele disziplinäre Zugänge zulässt. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit im Forschungsalltag und in den Förderstrukturen wird allerdings durch die fehlende Institutionalisierung erschwert. Im Forschungsalltag fehlt oft die Zeit für inter- und transdisziplinäre Zusammenarbeit. Die individuellen Karrierewege sind oftmals stark auf die eigene Disziplin ausgerichtet. Hier muss eine systematische Verankerung interdisziplinärer Forschungsfelder wie der Mobilitätsforschung in Forschungsinstitutionen weiter vorangetrieben werden.
- **Thematische Schnittstellen zwischen den Disziplinen:** In der Diskussion wurden auch konkrete Beispiele der Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen aufgegriffen. So wird in der Umweltpsychologie oft argumentiert, dass es wichtig ist, Maßnahmen proaktiv umzusetzen und Veränderungen anzugehen: Die Menschen gewöhnen sich nach einer gewissen Zeit an Neues und fragen sich später, warum es „nicht immer so war“. Die Politik und Planung geht hingegen bisher oft vom Status Quo der öffentlichen Meinung aus und zögert deshalb mit der Umsetzung wichtiger Maßnahmen. Die Zwischenergebnisse der Nachwuchsgruppe zeigen auch, dass Schnittstellen zwischen einer sozialwissenschaftlichen Sicht und der planerischen Sicht bestehen: z.B. wenn es darum geht, die Handlungsspielräume kommunaler Akteure in Bezug auf die Regulierung und Förderung von Shared Mobility Angeboten auszuloten. Die Erfahrungen der Nachwuchsgruppe und die in der Diskussion geteilten Erfahrungen aus anderen interdisziplinären Forschungsprojekten verdeutlichen also, dass interdisziplinäre Kooperation von hoher Bedeutung für die Erforschung von Transformationsprozessen ist – auch wenn sie mit besonderen Herausforderungen verbunden ist.

Leitfrage 3:

Wie sehr kann die Forschung die Praxis unterstützen? Wo liegen die Grenzen?

- **Herausforderungen transdisziplinärer Forschung:** Transdisziplinäre Forschung birgt einige Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt, um erfolgreich Projekte zu realisieren. Eine der größten Herausforderungen besteht in der zeitlichen Koordination zwischen Wissenschaft und Praxis. Während die Forschung sich methodisch an wissenschaftlichen Gütekriterien orientiert und oftmals in langfristigen Publikationszyklen denkt, muss die Praxis oft schnell und kurzfristig handeln. Dies führt zu der Frage, unter welchen Bedingungen die Dringlichkeit des Handelns überhaupt eine Zusammenarbeit mit aufwendigen Forschungsprojekten und -designs zulässt. Reallabore als Experimentierraum sind im Feld der Mobilität ein immer wichtiger werdendes

Instrument hierfür, sind aber relativ aufwändig in der Umsetzung. Es gilt, darüber hinaus auch Formate weiter zu entwickeln, in denen mit relativ geringem Aufwand wissenschaftliche Akteure und Praxisakteure im Verlauf eines Projekts kontinuierlich Wissen austauschen können. In jedem Fall ist es wichtig, die Praxis selbst als Wissensträger in das Forschungsdesign miteinzubeziehen. In der transdisziplinären Zusammenarbeit wird deutlich, wo tatsächlich Erkenntnisprobleme bestehen und wo demgegenüber vor allem die praktische Umsetzung von Veränderungen das Problem ist. Dies kann dazu beitragen, die Aufmerksamkeit der Forschung auf die Umsetzungsprobleme selbst zu lenken und damit zu einem besseren Verständnis für die Herausforderungen und Möglichkeiten in Bezug auf eine Mobilitätstransformation beizutragen.

- **Benefits transdisziplinärer Zusammenarbeit:** Ein zentrales Element für eine erfolgreiche transdisziplinäre Forschung ist das Engagement aus der Praxis und die kontinuierliche Motivation der Praxisakteure. In der Diskussion wurde deutlich, dass in vielen Fällen die transdisziplinäre Forschung für beide Seiten als sehr gewinnbringend erfahren wird. Zum Beispiel wurde berichtet, dass in einem Projekt eine Bürger*innen-Initiative ein starkes Empowerment durch wissenschaftliches Wissen empfand. Allerdings sind insbesondere Akteure in der Verwaltung aufgrund von Überforderung und Kapazitätsengpässen bezüglich partizipativer Prozesse und Konflikte nicht immer gewillt, mitzuwirken. Hier kann die Aktivierung von zivilgesellschaftlichen Initiativen (z.B. Vereine wie „Changing Cities“ oder entsprechenden lokalen verkehrsbezogenen Initiativen) als Unterstützer und als Vehikel für den Wissenstransfer in die Gesellschaft hilfreich sein.
- **Potentiale des Wissenstransfers:** Ein wesentlicher Faktor ist der Transfer der Forschungsergebnisse in die Praxis. Dies kann im Kontext von Begleitforschung zum Beispiel das Aufzeigen von positiven Gegenstimmen umfassen, sodass ein differenzierteres Bild der öffentlichen Meinung in Bezug auf umstrittene Vorhaben entsteht. Die Evaluation von Reallaboren sowie die Publikation in geeigneten Medien kann in diesem Kontext helfen, eine Gegenstimme zu einem polarisierten Diskurs zu bilden und Alltagsmythen zu entlarven. Als Beispiel wurde hier auf das Verkehrsexperiment zur Verkehrsberuhigung in Hamburg-Ottensen verwiesen, bei dem die Ergebnisse der Begleitforschung wichtige Hinweise auf eine hohe Unterstützung in der Bevölkerung für das Experiment lieferten.

Insgesamt verdeutlichte der Workshop, dass inter- und transdisziplinäre Forschungsansätze von großer Bedeutung sind, um Lösungswissen für eine Mobilitätstransformation zu entwickeln. Transformationsdynamiken können nur verstanden werden, wenn das Zusammenspiel von verschiedenen Faktoren, wie individuellen Veränderungsbereitschaften auf der einen Seite und der Umsetzung verkehrsplanerischer Leitbilder auf der anderen Seite, interdisziplinär erforscht werden. Zugleich ist diese Form der Forschung mit besonderen Herausforderungen verbunden. Erforderlich ist daher eine weitere institutionelle Verankerung und gezielte Förderung der inter- und transdisziplinären Mobilitätsforschung, zum Beispiel in Form von designierten Forschungsinstitutionen und Förderprogrammen.

Wir bedanken uns für Ihre Teilnahme und die spannende Diskussion.

Prof. Dr. Lisa Ruhrott
Uwe Böhme, Fabian Nickscha
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt
Nürtingen-Geislingen

Jun.-Prof. Dr. Meike Levin-Keitel
Viktoria Allert, Jan Gödde
TU Dortmund