

Raus aus der Nische!?

Reallabore als Format der transformativen Mobilitätsforschung

Das Projekt **MobiliSta - Mobilitätsräume abseits der autogerechten Stadt** stellte Ergebnisse und Erfahrungen vor, lud zu einer kritischen Reflexion sowie zum gemeinsamen Diskutieren ein. Dabei ging es in zwei Themenblöcken um folgende Fragen:

- ❓ **Funktioniert die Verbindung aus Forschung und Praxis im Reallabor und kann so Transformation gelingen?** [Vormittag]
- ❓ **Welche Veränderungen führen zur Mobilitätswende? Wie misst man die Wirkung von Reallaboren und die lokale Mobilitätskultur?** [Nachmittag]

Das transdisziplinäre MobiliSta-Projekt wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ gefördert. Es zielte darauf ab, die Akzeptanz und Wirkung nachhaltiger Mobilitätslösungen zu erhöhen und dadurch langfristig die Transformation der lokalen Mobilitätskultur aktiv zu unterstützen.

Dafür hat MobiliSta mit dem **Reallabor für zukünftige Mobilität in Bielefeld Sennestadt** einen Raum geboten. In einem kreativen, offenen Prozess mit Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Praxisakteuren wurden gemeinsam neue Ideen für die zukünftige Mobilität diskutiert und teilweise vor Ort experimentell erprobt. Die Wirkung des Reallabors wurde durch eine Panelerhebung in Sennestadt und einem Kontrollbezirk quantitativ evaluiert. Dafür wurde ein Instrument zur Messung lokaler Mobilitätskultur entwickelt, das Mobilitätsverhalten als soziales Verhalten versteht und individuelle Mobilitätsentscheidungen durch den Einfluss mobilitätsbezogener Normen erklärt.



Parkbank statt Parkplatz: Temporäre Umwidmung von Parkraum, ein Experiment des MobiliSta-Reallabors © Projekt MobiliSta

MobiliSta Website <http://mobilista.sennestadt.de/>

MobiliSta-Konsortium



Assoziierte Partner



Raus aus der Nische!?

Reallabore als Format der transformativen Mobilitätsforschung

Programm

Block 1	Funktioniert die Verbindung aus Forschung und Praxis im Reallabor und kann so Transformation gelingen?
09:45 Uhr	Offener Techniktest
10:00 Uhr	Begrüßung und Einführung IKU_Die Dialoggestalter; Dr. Janina Welsch (Projektkoordinatorin), ILS Dortmund
10:15 Uhr	Konzept und Aktivitäten des MobiSta-Reallabors: Erfahrungen aus der Forschung Dr. Janina Welsch, Janna Albrecht, ILS Dortmund
10:45 Uhr	Erfahrungen aus Sicht eines Praxispartners Im Gespräch mit Bernhard Neugebauer (Sennstadt GmbH)
10:55 Uhr	Reallaborformat in der Mobilitätsforschung Im Gespräch mit Dr. Stefanie Schwerdtfeger (Goethe-Universität Frankfurt am Main)
11:10 Uhr	Diskussion und Reflexion in Kleingruppen
12:00 Uhr	Gemeinsamer Abschluss Block 1
12:15 Uhr	Mittagspause
Block 2	Welche Veränderungen führen zur Mobilitätswende? Wie misst man die Wirkung von Reallaboren und die lokale Mobilitätskultur?
13:45 Uhr	Offener Techniktest
14:00 Uhr	Begrüßung und Einführung IKU_Die Dialoggestalter; Dr. Janina Welsch (Projektkoordinatorin), ILS Dortmund
14:15 Uhr	Reducing CO₂ Emissions in urban transport: Options for Bielefeld Dr. Aneeqe Javaid, Prof. Dr. Felix Creutzig, MCC Berlin
14:35 Uhr	Theoriegeleitete Evaluation mobilitätsbezogener Reallabore Philipp Rollin, Prof. Dr. Sebastian Bamberg, FH Bielefeld
15:00 Uhr	Brennpunkt Reallabor-Evaluation – Ein Diskurs <ul style="list-style-type: none"> • Prof. Dr. Sebastian Bamberg, FH Bielefeld • Dr. Thomas Klinger, ILS Dortmund • Dr. Stefanie Schwerdtfeger, Goethe-Universität Frankfurt • Matthias Wanner, Wuppertal Institut Rückfragen und Diskussionsbeiträge
15:45 Uhr	Gemeinsamer Abschluss
16:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Durch das Programm führte Bianca Bendisch von IKU_Die Dialoggestalter.



Block 1) Funktioniert die Verbindung aus Forschung und Praxis im Reallabor und kann so Transformation gelingen?

Begrüßung und Einführung

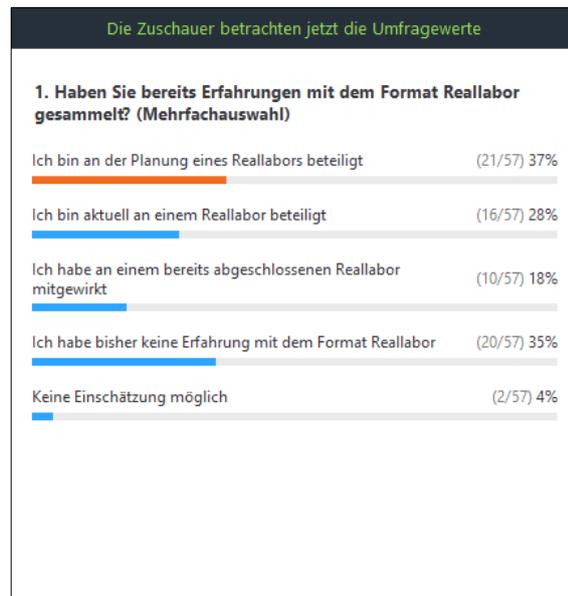
Dr. Janina Welsch (ILS, Dortmund), Bianca Bendisch (IKU_Die Dialoggestalter)

Die Veranstaltung wurde eröffnet.



Dr. Janina Welsch, ILS Dortmund; Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter

Die Teilnehmenden wurden nach ihrem beruflichen Hintergrund und ihren Erfahrungen mit Reallaboren befragt:



Konzept und Aktivitäten des MobiLiSta-Reallabors: Erfahrungen aus der Forschung

Dr. Janina Welsch, Janna Albrecht, ILS Dortmund

Präsentation zum [Download](#)

Dr. Janina Welsch und Janna Albrecht stellten das Gesamtprojekt vor, das unter dem Titel *MobiLiSta - Mobilitätsräume abseits der autogerechten Stadt* über einen Zeitraum von rund drei Jahren vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wurde. MobiLiSta zielte darauf ab, die Verkehrs- und Mobilitätswende zu fördern, die Akzeptanz und Wirkung nachhaltiger Maßnahmen zu erhöhen und langfristig die Transformation der lokalen Mobilitätskultur aktiv zu unterstützen. Dabei wurde im Team aus Wissenschaft und Praxis inter- und transdisziplinär gearbeitet und im Rahmen eines Reallabors mit Akteuren und Zivilgesellschaft vor Ort kooperiert. Das Untersuchungsquartier war die Sennestadt, eine in den 1960ern neu errichtete Siedlung am südöstlichen Stadtrand von Bielefeld, das von Hans Bernhard Reichow entworfen wurde und als autogerechte Stadt bekannt ist. Fast ebenso lange wird über den Anschluss an das Stadtbahnnetz diskutiert, derzeit wurde eine neue Detailplanung erarbeitet.

Das Reallabor MobiLiSta orientierte sich an dem Konzept der *urban transition labs*. Demnach sind Reallabore Begegnungsorte, in denen soziale Interventionen geschaffen werden können (Nevens et al. 2013). Gemäß der Multi-Level-Perspektive entstehen Neuerungen abseits der Regime-Ebene in der Nische (Geels 2002, 2011). Dort können auch Reallabore verortet werden, da hier diverse Neuerungen erprobt werden können, die anders als das vorherrschende Regime sind (hier eine stark Pkw-orientierte Mobilitätskultur) und Veränderungen in Richtung einer nachhaltigen Mobilität anstoßen sollen. Entscheidend für den Übergang von der Nische in das Regime und damit für eine Transformation des Gesamtsystems ist ein offenes Möglichkeitsfenster (window of opportunity).

In MobiLiSta wurde der Fokus auf den partizipativen Reallaborprozess mit der Zivilgesellschaft (Bottom-Up) gelegt, der von der Forschung initiiert und offen gestaltet wurde. Nach einer Problemanalyse im Winter 2018 bildete eine Veranstaltung im Februar 2019 den großen Auftakt. Hier haben die Bürgerinnen und Bürger Visionen der zukünftigen Mobilität in Sennestadt entwickelt und sich zusammengefunden, um gemeinsam an möglichen Lösungen und Experimenten zu arbeiten. Letztendlich haben sich im von den Forschenden begleiteten Teil des partizipativen Reallabors drei Gruppen gebildet. Es wurde ein Marktbus initiiert und betrieben, der mobilitätseingeschränkte Personen samstags von Zuhause abholt, zum Markt und wieder zurück bringt. Eine Fahrrad-Initiative setzte sich für sicheres und komfortables Fahrradfahren ein und eine Carsharing-Initiative machte sich für eine Carsharing-Station in Sennestadt stark. Die öffentlich sichtbaren Aktionen und Experimente wurden hauptsächlich im Sommer/Herbst 2019 umgesetzt, dieser Teil des Reallabors wurde im Rahmen einer größeren Veranstaltung im November 2019 abgeschlossen.

Parallel fanden im Reallabor auch von etablierten Akteuren initiierte Experimente statt (Top-Down). Das in einer Pilotphase (2019/2020) getestete SennestadtTicket für die Bewohner und Bewohnerinnen zweier Wohnungsgenossenschaften bzw. -gesellschaften ermöglichte die kostenlose Busnutzung im Stadtteil und ein kostengünstiges Upgrade auf eine stadtweite Zeitkarte (ÖPNV-Abo). Die Figur des Zwergs Hans war für das Projekt als Botschafter für

nachhaltige Mobilität im Quartier und virtuell unterwegs. Bedingt durch die Corona-Pandemie kommunizierte er vor allem in sozialen Medien mit der Öffentlichkeit. Außerdem wurden verschiedene Kunstaktionen zu Mobilitätsutopien sowie Parkplatzumgestaltungen umgesetzt.

Insgesamt hat das Projekt Sennestädterinnen und Sennestädter motiviert, sich für nachhaltige Mobilität zu interessieren und einzusetzen. Das Thema Mobilität wurde so auch abseits der Stadtbahndebatte diskutiert. Durch den offen gestalteten Prozess wurden passgenaue Lösungen von den Menschen aus und für die Menschen in Sennestadt entwickelt. Rückblickend haben vor allem die Experimente gut funktioniert, die von einzelnen engagierten Akteuren aus dem Regime durchgeführt wurden (wie z. B. das SennestadtTicket und der Marktbus).

Die Verbindung aus Forschung und Praxis ist ein zentrales Element eines Reallabors und bringt beide Seiten näher zusammen. Das Format eröffnet Chancen auf neue Experimente im Quartier, auf neue Kooperationen und Impulse. Dies ist jedoch sehr anspruchsvoll für alle Beteiligten und erhöht dadurch gleichzeitig Konfliktpotential hinsichtlich der Ziele, Erwartungen, Ressourcen und neuen Rollen und mündet in einen hohen Kommunikationsbedarf. Einer langfristig angestrebten Transformation stehen eine (meist) kurze Projektdauer und unklare Versteigerungsmöglichkeiten entgegen. Eine MobiSta-Akteursanalyse hat gezeigt, dass bei Akteuren des Regimes Einigkeit bei den Zielvorstellungen für zukünftige Mobilität besteht. Die Offenheit gegenüber neuen Lösungen und die Kooperationsbereitschaft unterscheiden sich jedoch. Ebenso besteht Uneinigkeit darüber, wer die Verantwortung übernimmt und wie bessere Strukturen geschaffen werden sollen. Einigkeit besteht in dem Wunsch nach stärkerer politischer Unterstützung und besseren Rahmenbedingungen.

Das übergeordnete Ziel der transformativen Forschung ist es, gleichzeitig dazu beizutragen und zu erforschen, wie man Veränderung gestaltet. Im Sinne des Multi-Level-Ansatzes war das MobiSta-Projekt vor allem auf der Nischenebene aktiv und wirksam. Die ursprünglich geplante temporäre Umgestaltung der großen Durchgangsstraße konnte beispielsweise nicht zusätzlich zum Bottom-Up Prozess und den weiteren Top-Down Experimenten realisiert werden. Ein solches Realexperiment mit disruptiver Wirkung benötigt ein Möglichkeitsfenster auf Regime-Ebene, da es nur mit (mehr) Rückenwind, Unterstützung und Praxiswissen vor Ort tätiger Akteure sowie der Experimentierbereitschaft übergeordneter Ebenen umgesetzt werden kann. Insgesamt konnte das Projekt jedoch auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichen Kooperationen Impulse in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erzeugen. Die Hoffnung besteht, dass diese bei weiterem Engagement vor Ort auch mittel- und langfristig transformativ wirksam werden.



Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter; Janna Albrecht, ILS Dortmund

Frage: *Funktioniert die Verbindung aus Forschung und Praxis im Reallabor und kann so Transformation gelingen?*

Antwort:

- Format bringt Forschung und Praxis näher zusammen
- Format bietet Chancen auf Experimente im Quartier, neue Kooperationen entstehen sowie Impulse
- Allerdings erhöht sich gleichzeitig auch das Konfliktpotential (Ziele, Erwartungen, Ressourcen, neue Rollen)
- Langfristige Transformation → Reallabor besetzt Nische.

Frage: *Zu dem Partizipationsprozess: Wie inklusiv bzw. repräsentativ waren die teilnehmenden Gruppen? Wie hat das Projekt es geschafft, dass die Gruppen so lange aktiv blieben? Gab es irgendwelche Anreize?*

Antwort:

Zunächst war geplant, entsprechend der *opinion-based group interaction method*, Menschen über bestehende Organisationen und Kontexte anzusprechen und Gruppengespräche zu führen, um Bürger*innen zu motivieren. Dazu wurden Vereine angeschrieben und aufgesucht, aber die Resonanz war sehr gering, es hat nicht so gut funktioniert. Stattdessen wurde der Weg über die klassischen Medien gewählt (Tageszeitung) und Flyer, Aushänge im Stadtteil, Marktpräsenz, Auslagen im Einzelhandel. Resümee: es kamen tendenziell eher engagierte Menschen aus dem Stadtteil. Spezielle Anreize gab es im Sinne von Incentives keine.

Erfahrungen aus Sicht eines Praxispartners

Im Gespräch mit Bernhard Neugebauer (Sennestadt GmbH)



Bernhard Neugebauer, Sennestadt GmbH; Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter

Frage: Warum hat die Sennestadt GmbH mitgemacht beim Reallaborprozess?

Antwort: Bernhard Neugebauer, Sennestadt GmbH

- Die Sennestadt GmbH ist eine 100 % Tochter der Stadt Bielefeld. Sie ist eine gemeinnützige Stadtteilentwicklungs-gesellschaft, die den heutigen Bielefelder Stadtteil Sennestadt geplant hat und sich aktuell um die Transformation der Sennestadt kümmert.
- Die Sennestadt GmbH hat darauf hingewirkt, dass die Sennestadt heute ein politisch beschlossenes Klimaquartier und ein Laborraum für innovative Technologien und Verfahren zum Klimaschutz ist. Die Gesellschaft ist mit der Koordination der Aktivitäten in enger Abstimmung mit der Stadt Bielefeld beauftragt.
- Unsere Aktivitäten im Klimaquartier beziehen sich auf den Neubau, die energetische Sanierung im Altbestand, neue Lösungen zur Energieversorgung und eben die Mobilitätsentwicklung. Wir stellen uns dabei immer die Fragen: Machen wir die richtigen Dinge und machen wir die Dinge richtig?
- Deshalb engagiert sich die Sennestadt GmbH als kommunaler Partner in diesem Verbundprojekt.

Frage: Wie war das Interesse der Sennestädter*innen in dem Reallaborprozess?

Antwort:

- Am Anfang war das Interesse sehr groß – die Auftaktveranstaltung war super besucht. Es galt, Reallaborgruppen zu bilden, die ihre Themen bottom-up bearbeiten wollen und wissenschaftlich begleitet werden sollten.
- Das Engagement bröckelte im Prozess deutlich ab. Eine Idee (Marktbus) ging erfolgreich über die Ziellinie. Andere Ideen wurden diskutiert, aber nicht realisiert.
- Parallel sind top-down Projekte initiiert und alle realisiert worden (Sennestadt Ticket, Zwerg Hans, Kunstaktionen, temporäre Parkplatzumnutzung).

Frage: Labor heißt auch lernen dürfen, was fanden Sie schwierig oder herausfordernd?

Antwort:

- Auf der einen Seite sollte es ein offener Prozess sein, andererseits wurden auch rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen identifiziert.
- Gerade bei organisatorischen Aspekten bestand mehrfach ein Kommunikationsproblem: Grenzen der Erreichbarkeit, des Budgets, rechtliche Grenzen

Frage: Wie kann ein gutes Miteinander der Verbundpartner*innen aussehen? Wer hat welche Rolle im Prozess?

Antwort: Wir leben nicht im luftleeren Raum:

- Wissenschaft sollte den Fokus auf den Anstoß und die Evaluation des Reallaborprozesses legen. Es fehlt das Know-how zu rechtlichen Rahmenbedingungen und die Zeit für die Prozessorganisation.
- Der kommunale (Praxis-)Partner eröffnet Netzwerkkontakte vor Ort, initiiert und begleitet top-down Projekte - ist aber nicht Teil der bottom-up Projekte. Es fehlt an Zeit für die Prozessorganisation.
- Es gibt Rahmenbedingungen und Strukturen in Politik und Verwaltung. Auch assoziierte Partner wie das Amt für Verkehr oder moBiel können nicht aus ihrer Haut. Die Aufgabenverdichtung in Verwaltungen beschränkt grundsätzlich die Kooperationsmöglichkeiten.

Frage: Was könnten Reallabore vor diesem Hintergrund unterstützen? Was empfehlen Sie?

Antwort:

- Es braucht (zusätzlich) eine Prozesskoordination mit Fachkompetenz und Methodenkompetenz (Kommunikationsunterstützung ist wichtig, reicht allein aber nicht aus)
- Für bottom-up Prozesse gilt: Ehrenamt braucht Hauptamt; und zwar unmittelbar. Andernfalls drohen die Aktivitäten der Reallaborgruppen schnell ins Leere zu laufen.
- Einen Anker vor Ort oder Funktionsträger im Stadtbezirk

Frage: Würden Sie es wieder tun? Die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis unterstützen?

Antwort:

- Der Blick von außen - die Evaluation dessen, was geschieht, empfinde ich als sehr wertvoll und bereichernd. Dass Wissenschaft in Reallabore eintaucht und Distanz abbaut ist ein wichtiger Impuls.
- Laufende Veränderungsprozesse werden in Reallaboren unterstützt und neue Prozesse werden initiiert.
- Die Frage kann ich also mit einem klaren JA beantworten.

Reallaborformat in der Mobilitätsforschung

Im Gespräch mit Dr. Stefanie Schwerdtfeger (Goethe-Universität Frankfurt am Main)



Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter; Stefanie Schwerdtfeger, Goethe-Universität Frankfurt am Main

Frage: Wie gelingt gute Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis? Was kann man mit solchen Projekten erreichen?

Antwort Dr. Stefanie Schwerdtfeger (Goethe Universität FFM):

- Transdisziplinäre Zusammenarbeit ist häufig herausfordernd, da unterschiedliche Handlungslogiken vorhanden sind.
- Zu Beginn sollte eine gemeinsame Zieldefinition erarbeitet werden: Was soll erreicht werden? Das Ziel muss für das konkrete Projekt bzw. Reallabor realistisch sein. Dieses Ko-Design ist wichtig, erst danach geht man ins Feld und stellt sich der Realität.
- Die Zivilgesellschaft hat darüber hinaus ggf. andere Zielvorstellungen. Bürgerinnen und Bürger haben eigene Vorstellungen und Wünsche, so dass es einer gewissen Flexibilität bedarf.
- Hilfreich ist es, ein Bewusstsein zu entwickeln, dass auch Unvorhergesehenes passieren kann. Es besteht die Möglichkeit, dass Dinge scheitern oder dass Ziele ggf. nicht erreicht werden können – es ist nicht alles planbar! Dies sollten sich alle Beteiligten immer wieder bewusst machen und flexibel reagieren.
- Die Umsetzung und Verstetigung konkreter von vorneherein festgelegten Maßnahmen ist meist nicht das Hauptziel, was ist also ein Reallabor? Es ist ein Forschungsformat, ein Setting mit teilweise offenem Ausgang.

Frage: Haben Sie eine Empfehlung, wie die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis gelingen kann? Wie kommt man raus aus der Nische?

Antwort:

- Alle Reallabore bzw. Interviewpartner, die ich befragt habe, stellen sich diese Frage.
- Im Reallabor werden vielfach (eher) kleine Dinge angestoßen. Letztendlich kann eine große Transformation aber auch aus vielen kleinen Impulsen und kleinen Transformationen hervorgehen. Der Wille, Transformation anregen zu wollen, muss vorhanden sein, ansonsten scheitert das Projekt.
- Eine Offenheit gegenüber allen Forschungspartnern sollte gewahrt bleiben. Bestehende und neu begonnene Prozesse und anschlussfähige Themen sollten genutzt bzw. gefunden und die eigenen Kompetenzen gewinnbringend eingebracht werden.

Diskussion und Reflexion in Kleingruppen

Alle Teilnehmenden in Kleingruppen

Frage für Kleingruppen: *Gibt es ein ideales Reallabor? Und wie müsste es aussehen? Funktioniert die Verbindung aus Forschung und Praxis im Reallabor und kann so Transformation gelingen?*

Zusammenfassend ist ein Reallabor erfolgreich, wenn

- ... genug Zeit eingeplant wird und ausreichend Ressourcen vorhanden sind,*
- ... neue Ideen und Visionen entwickelt werden und es zum Nachdenken anregt,*
- ... ein gemeinsames Ziel definiert wurde, die Erwartungen geklärt sind und dabei lokale Rahmenbedingungen und anschlussfähige Themen berücksichtigt sind,*
- ... es gemeinsam und partizipativ mit Bürger*innen, Akteur*innen und Kommunen durchgeführt wird und man sich in bestehende Netzwerke integriert,*
- ... es Lernen ermöglicht, Experimentieren erlaubt und damit die Möglichkeit eines (teilweisen) Scheitern einschließt,*
- ... es (Arbeits-)Routinen aufbricht und eine gute Rollenverteilung und ggf. einen Rollenwechsel ermöglicht,*
- ... es nach der Projektphase weitergeht (Verstetigung benötigt ggf. neue Beteiligte und die Akzeptanz des bestehenden Regimes).*

Beiträge der Kleingruppen:

- Ein ideales Reallabor bindet Zivilgesellschaft von Anfang an ein, geht auch „an die heißen Eisen“ ran (z. B. Parken) und zeigt, wie es anders gehen kann (Aktionstage, Straßenumgestaltung, etc.), greift „Parallelaktivitäten“ wie z. B. Mobilitätskonzept in geeigneter Art auf und nutzt sie für Anschlussfähigkeit, gönnt sich auch eine Prise Verrücktheit und will den Innovationsanspruch erfüllen, ist vor Ort präsent und geht in den Dialog, hat die Nachhaltigkeit im Blick (auch bei der Finanzierung).
- Ein Reallabor ist erfolgreich, wenn es neu und innovativ ist, wenn es nachdenklich macht und wenn man genug Zeit hat.
- Ein Reallabor ist erfolgreich, wenn es zu einer offenen Diskussion beiträgt, indem es aufzeigt was möglich ist und somit zu einem Wandel in den Köpfen führt; wenn es einen ausreichend langen Zeitraum vor Ort besteht bzw. anschließend verstetigt wird, wofür es die Akzeptanz des bestehenden Regimes braucht. Es ist erfolgreich, wenn es auf die lokalen Bedingungen Rücksicht nimmt bzw. lokal angepasst ist und wenn es aus einem Mix aus bottom-up und top-down Elementen besteht, wobei die Rahmenbedingungen jederzeit klar kommuniziert werden.
- Ein Reallabor ist erfolgreich, wenn Partizipation vor Ort stattfinden kann, eine gemeinsame Idee entwickelt wird, ein interner Visionsbildungsprozess stattfinden kann und wenn ein Bewusstsein fürs Scheitern entwickeln und angenommen wird.

- Ein Reallabor ist erfolgreich, wenn es scheitern darf, wenn wir etwas daraus lernen, wenn sich Wissenschaft bewusst ist, auch andere Rollen zu spielen, bspw. die des Planers, wenn Erwartungshaltungen geklärt sind, und wenn bestehende Routinen aufgebrochen werden.
- Ein Reallabor ist erfolgreich, wenn man auf bestehende Netzwerke zurückgreifen kann, man genug Geld und Personal hat, um einen *trial and error* Prozess möglich zu machen und wenn die Kommune Initiator ist.
- Ein Reallabor ist erfolgreich, wenn es sich klar einordnet entweder als Experiment (neue Lösungen austesten) oder als Übertragung von Lösungen vor Ort (wie eine temporäre Umgestaltung). Letzteres sollte verstetigt werden, dann sind aber andere Akteure und Ebenen des Regimes gefragt, da lokale Akteure an den Grenzen der Regularien z. B. der STVO 'nach einem Reallabor' scheitern. Hier sollte Transformationswissen generiert werden.

Gemeinsamer Abschluss Block 1

Vor der Mittagspause wurden die Teilnehmenden dazu befragt, wie Sie Reallabore als Methode der transformativen Forschung einschätzen:

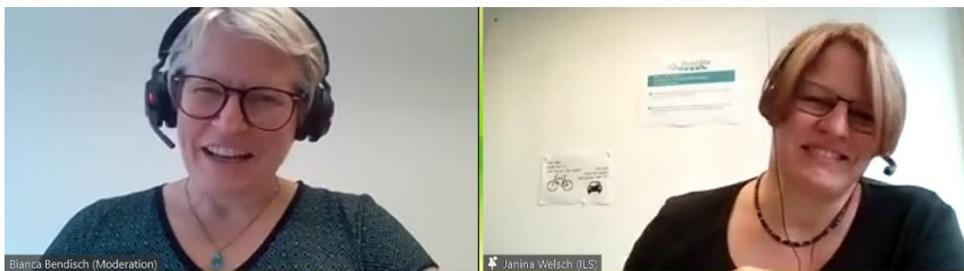


Block 2) Wie misst man die Wirksamkeit von Reallaboren und Veränderungen der Mobilitätskultur?

Begrüßung und Einführung

Dr. Janina Welsch (ILS, Dortmund), Bianca Bendisch (IKU_Die Dialoggestalter)

Dr. Janina Welsch (ILS, Dortmund) und Bianca Bendisch (IKU_Die Dialoggestalter) eröffneten die Veranstaltung.



Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter; Dr. Janina Welsch, ILS Dortmund

Die Teilnehmenden wurden nach ihrem beruflichen Hintergrund befragt:



Reducing CO₂ Emissions in urban transport: Options for Bielefeld

Dr. Aneeqe Javaid; Prof. Dr. Felix Creutzig, MCC Berlin

Präsentation zum Download

Dr. Aneeqe Javaid verwies in seinem Vortrag auf Alternativen zur Pkw-Nutzung sowie Interventionsmöglichkeiten, die für eine CO₂-Einsparung sinnvoll wären. Im Zuge dessen erörterte er Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen, sowie Regeln und Verordnungen seitens der Stadt. Basierend auf der Auswertung der wissenschaftlichen Literatur über Interventionen in verschiedenen mit Bielefeld vergleichbaren Städten beschrieb er die möglichen Auswirkungen der Einführung dieser Infrastruktur- und Verhaltensmaßnahmen sowie die sich ändernden Regeln und Vorschriften in einer Stadt wie Bielefeld. Darüber hinaus stellte er verschiedene Strategien und Szenarien vor, die von der Stadt bei der mittel- und langfristigen Reduzierung ihrer verkehrsbedingten CO₂-Emissionen verfolgt werden können.



Dr. Aneeqe Javaid; Prof. Dr. Felix Creutzig, MCC Berlin; Bianca Bendisch IKU_Die Dialoggestalter

Frage: Was kann Bielefeld konkret tun, um Emissionen einzusparen?

Antwort:

- Infrastrukturmaßnahmen ausbauen, anpassen und fördern, z. B. ÖPNV Ausbau, Fahrradwege/ Fahrradstraßen ausbauen und verbessern, sichere Fahrradwege gestalten, Auto-freie-Zonen einrichten etc. (Attraktivitätssteigerung)
- Fahrradfahren stärker fördern und bewerben
- Politik muss Verhaltensänderungen anregen
- Neue Mobilitätsmuster erkennen und wahrnehmen
- Reallabor führt vielleicht zu einer stärkeren Lobby, wie beim Radentscheid Bielefeld.

Frage: Gibt es Informationen über kombinierte Interventionen? Parken beschränken plus Radweg plus Werbung?

Antwort:

Empirisch gibt es nur Hinweise, da die verschiedenen Kombinationen nicht systematisch getestet werden können. Beispiel: Pkw-Maut Einführung in Londoner Innenstadt. Wichtig ist, dass andere Verkehrsteilnehmende mehr Platz bekommen müssen, auch der Preis spielt eine wichtige Rolle, z. B. kann es wirksam sein, die Kosten für den Pkw oder für das Parken zu erhöhen. Die Literatur über kombinierte Interventionen ist allerdings sehr begrenzt, etwas mehr Material gibt es zu Marketing für neue Angebote.

Frage: Gibt es Forschung zur Kontextualität - also Wissen darüber, von welchem (lokalen, spezifischen) Faktoren es abhängt, ob die jeweiligen Interventionen in dem erwarteten Umfang funktionieren? Also von "Topographie" bis hin zu "aktive Verkehrsdezernentin".

Antwort:

Bestimmte Merkmale sind in der Literatur sehr dominant und relevant, z. B. die Bevölkerungsdichte oder das Einkommen, hier ist die Sozialstruktur sehr wichtig aber auch die lokale Mobilitätskultur unterscheidet sich.

Transition Management als Ausgangspunkt einer theoriegeleiteten, systematischen Reallabor-Evaluation anhand des Konzeptes Lokaler Mobilitätskultur

Philipp Rollin, Prof. Dr. Sebastian Bamberg, FH Bielefeld

Präsentation zum [Download](#)

Philipp Rollin startete seinen Vortrag mit einer Umfrage, die am Ende der Veranstaltung noch einmal gestellt wurde:



In seinem Vortrag ging Philipp Rollin auf die wichtige Aufgabe der Evaluation von Reallaboren ein. Er merkte an, dass Reallabore einem zweifachen Defizit unterliegen: einem theoretischen Defizit sowie einem empirischen Defizit. Reallabore werden zu selten theoriegeleitet konzipiert und entsprechend selten empirisch evaluiert. Das Transformationspotential von Reallaboren wird in die Multi-Level-Perspektive (MLP) von Frank Geels eingeordnet, wonach diese als Nischenbewegung betrachtet werden können. Dies ist ein Ort, an dem durch das Entwickeln und öffentliche Experimentieren mit alternativen Mobilitätslösungen abseits der Autogerechtigkeit, auch über die Reallaborgruppe hinaus Menschen von neuen Ansätzen überzeugt werden und so ein vorherrschendes Regime verändert werden kann. Dafür müssen möglichst viele Akteure zusammengebracht und durch das bestehende Regime empowert werden. Er stellte neben der Multi-Level-Perspektive auch den Transition-Management-Ansatz vor und schlug eine ganzheitliche Evaluation des kulturellen Systems, basierend auf Ansätzen beider Theorien vor. Der Ansatz bildet auf einer übergeordneten Makroebene (Mobilitäts-) Kultur ab, das vorherrschende Regime ist auf der Mesoebene durch Überzeugungen der politischen Entscheidungsträger*innen gekennzeichnet, und das Reallabor befindet sich auf der Mikroebene. Hierfür wurden unterschiedliche Operationalisierungen vorgeschlagen und diskutiert.



Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter; Philipp Rollin, FH Bielefeld

Frage: *Drei Ebenen stehen die gleichrangig nebeneinander? Oder gibt es Schwerpunkte, die gesetzt werden müssen?*

Antwort: Alle Ebenen müssen einzeln betrachtet werden.

Frage: *Wie genau wurde denn die "Nische" definiert? Wer gehört zur Nische? Ist sie räumlich, verhaltensbezogen oder kulturell gefasst?*

Antwort:

Die Nische muss für jedes Problemfeld separat betrachtet werden. Sie kann immer etwas anderes umfassen. Hier besteht die Nische aus den engagierten Bürger*innen und dem Ort, an dem Transformation durch radikale Innovationen, die das Regime herausfordern, erst möglich gemacht wird.

Frage: *Wie hilft die MLP die empirische Forschung zu operationalisieren? Was verbindet die drei Ebenen?*

Antwort:

MLP liefert analytische Konzepte, den Rahmen. Wir sprechen dadurch strukturierter über Transformationsprozesse und das geht mit MLP. Wir können dadurch gemeinsame Vorstellungen generieren.

Ergänzend erläutert Prof. Dr. Sebastian Bamberg, dass keine "kausale" Erklärungen oder Modelle durch die MLP geliefert werden; dafür aber eine Gedankenfigur, die sehr anschlussfähig ist und konkrete Forschungsfragen katalysiert.

Brennpunkt Reallabor – Im Diskurs

- Prof. Dr. Sebastian Bamberg, FH Bielefeld
- Dr. Thomas Klinger, ILS Dortmund
- Dr. Stefanie Schwerdtfeger, Goethe-Universität Frankfurt am Main
- Matthias Wanner, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie



Bianca Bendisch, IKU_Die Dialoggestalter; Prof. Dr. Sebastian Bamberg, FH Bielefeld; Dr. Stefanie Schwerdtfeger, Goethe-Universität Frankfurt am Main; Dr. Thomas Klinger, ILS Dortmund; Matthias Wanner, Wuppertal Institut

Leitfrage: *Wie können Reallabore für die anstehenden Transformationsprozesse für eine neue Mobilitätskultur wirksam werden?*

- Bamberg: Die Interaktion zwischen Nische und Regime ist spannend. Im Reallabor sind wir nischenorientiert vorgegangen, aber die Frage ist, wie man Diskurse verändern kann. Man muss gemeinsame Diskussionsräume schaffen, gemeinsam überlegen, wie es gehen kann. Raus aus der Nische, rein in den Diskurs.
- Klinger: Bei der Frage, welche Komponente man in den Blick nehmen muss, gilt letztendlich, dass sowohl bauliche/infrastrukturelle als auch soziale Interventionen wichtig sind. Im Reallabor werden Akteure zusammengebracht im Spannungsfeld zwischen Politik und Planung, hier ist das Wechselspiel der Ebenen wichtig, da man verschiedene Denkweisen zusammenbringt. Es braucht manchmal einen langen Prozess bei der Bewusstseinsveränderung (z. B. Nichtrauchererschutz).
- Schwerdtfeger: Reallabore zeigen, dass es die großen Transformationen innerhalb von 3 Jahren nicht geben wird. Wir benötigen mehrere kleine Transformationen, um wirklich etwas anzustoßen. Zunächst muss ein klares Ziel festgelegt werden, das ambitioniert aber nicht utopisch sein darf. Es wird festgelegt, worauf man schaut und was man messen will, wenn man etwas verändern will. Ganz offen gelassene Prozesse lassen sich nicht evaluieren. Mobilitätskulturen können verändert werden, aber hier zählen auch kleine Schritte und Transformationen, die zum Nachdenken anregen.
- Wanner: Eine Frage ist, wie wird man noch wirksamer in Reallaboren? Hier kommt das Stichwort Transdisziplinarität ins Spiel. Es geht um Probleme in der realen Welt und

wie diese sich lösen lassen. Dafür muss man aktiv mit Akteuren in die Zusammenarbeit gehen. Man muss einen gemeinsamen Prozess anstoßen, um herauszufinden, was ziehen wir für die Wissenschaft und was genau für die Praxis daraus (ko-kreativ, ko-produktiv). Die Evaluierung sollte ebenfalls gemeinsam erfolgen. Erfahrungen aus Experimentierräumen müssen langfristig mehr Raum bekommen. Dabei lassen sich kausale Wirkungen nur schwer festhalten, es gilt vielmehr gemeinsam zu vereinbaren, was auf lange Sicht realistisch ist und erfolgreiche Muster zu erkennen.

link zu einem interessanten Projekt: <https://www.isoe.de/nc/forschung/projekte/project/plattform-tcademy/>

Publikumsimpulse

- Publikumsimpuls 1: Mir kommt der Gedanke als Vertreter der Stadt A., dass konkrete, kleinere Reallabore im Einzelfall verkehrlich funktionieren. Wir haben insbesondere bei einer Wegnahme von Autofahrspuren oder einer Geschwindigkeitsreduktion "beweisen" können, dass Verkehr mit weniger Fläche für den Autoverkehr und geringerem Tempo funktioniert. Wir messen veränderte Verkehrsströme und Staulängen, das machen wir gerade. In einer Stadt, bei der im September 2020 ein recht hoher Anteil an Bürgerinnen und Bürgern Grün gewählt haben, und in der der Verkehr eines der wichtigsten Themen für die Menschen war, habe ich den Eindruck, ein immer größerer Anteil der Bevölkerung hat seine Mobilitätseinstellung zu "weniger Autoverkehr ist besser" ganz klar artikuliert. Wir sind hier ehrlicherweise gar nicht theoriegeleitet, sondern praxisgetrieben. Ich freue mich über diese heutige Diskussion, die Theorie in den Blickpunkt stellt.
- Bamberg: Die Theorie kann Hinweise darauf geben, was motiviert Leute zur Teilnahme (soziologisch, psychologisch, geographische Aspekte). Man kann Tools entwickeln, welche bei der Analyse zum Dialog von Regime und Nische hilfreich sind. Interaktive Theorie- und Methodenentwicklung steht z. B. bei der Arbeit in einem Reallabor in Bad Boll im Fokus.
- Publikumsimpuls 2: Ich finde das Thema "Behandlung von Ängsten" interessant, hier sehe ich Bedarf aus der Praxis. Wie können Ängste gut aufgenommen werden? (TOLLERORT)
- Klinger: Wie begegnet man dem (vermuteten oder tatsächlichen) Gegenwind ist eine interessante Frage, manchmal muss man ihn aushalten (können). Disruptive Veränderungen spiegeln auch immer eine Krise wider, wobei Konflikte auftreten, auch Umbrüche z. B. in Gent oder Amsterdam waren nicht harmonisch. Konflikte können auch ein Motor sein, etwas Neues umzusetzen, allerdings ist Mobilität auch ein sehr emotionales Thema, es geht um komplexe Problemlagen, weswegen auch neue Ansätze gesucht werden.
- Schwertfeger: Mobilität bildet gesellschaftliche Problemlagen ab und ist nicht immer einfach zu handhaben. Was tut die Politik bislang? Wenn ergebnisoffene Prozesse angestoßen werden, entsteht auch Überraschendes. Hier sind die Beteiligten und die Kommunalpolitik zum Teil rasch überfordert. Mobilität biete Konfliktpotential.

Reallabore können als eine Art Moderationsprozess zwischen unterschiedlichen Akteuren mit Pro- und Contra-Seiten angesehen werden. Gegenwind gibt es immer wieder. Politisches Aushandeln ist ein wichtiger Aspekt der Reallabore, es braucht aber auch politischen Rückenwind und eine aktive Verwaltung, „die in die Bresche“ springt, um die Erfolgsaussichten zu erhöhen.

- Bamberg: Ein gut geführter, politischer Prozess kann zielführend sein – gerade, wenn es um die Entwicklung einer gemeinsamen Vision, einer gemeinsamen Zielsetzung geht. Im Reallabor Bad Boll war es besonders wichtig, dass vom Bürgermeister über große Firmen bis zu Nischengruppen alle daran beteiligt wurden. So konnten sich alle parteiübergreifend abgeholt fühlen und es ist eine gemeinsame Vision entstanden. Das Ziel, ein lebenswerter Ort sein zu wollen, hat alle zusammengebracht (Zugänglichkeiten erhalten/ verbessern).
- Wanner: Ängste sollten ernst genommen und behandelt werden, Reallaborprojekte sind keine Regierung. Man kann Impulse geben oder moderieren. Häufig geht es darum, möglicherweise im Schulterschluss mit der Politik, Mehrheiten zu gewinnen. So können Reallabore bei gutem Gelingen Perspektiven öffnen und Beteiligung anstoßen, unter der Berücksichtigung, dass nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Eine gemeinsame Vision ist wichtig, löst aber noch keine Konflikte auf. Es muss aber dennoch klar sein, dass alle gehört werden und dass darüber diskutiert und abgewogen wird (Eine Demokratische Legitimation ist letztendlich wichtig für Akzeptanz).

Frage: Was würden Sie empfehlen, wenn es um ein „ideales Reallabor“ geht. Es bedeutet für mich, dass ...

- Bamberg: Wir brauchen längerfristige Perspektiven als Bedingung, um theoretische und empirische Bezüge zu setzen.
- Klinger: Es müssen die richtigen Bilder transportiert werden und richtig gezählt werden. Bilder wie Bsp. Frankfurt am Main Kai hier wurde das (falsche) Bild zur Straßensperrung „gemalt“. Wenn es nur darum geht, dass etwas weggenommen wird, gibt es kaum Zustimmung. Wenn das übergeordnete Ziel nur in Reisezeit gemessen wird, kann schlecht gezeigt werden, dass auch andere Dinge zählen bspw. sicheres Radfahrer und zu Fuß gehen, saubere Luft; hier geht es um Normen, was der Gesellschaft wichtig ist.
- Schwertfeger: Für zukunftsfähige und erfolgreiche Reallabore muss die Politik konkret adressiert werden. Politische Akteure müssen in Reallabore integriert werden, um Bilder und Gedanken zu verändern.
- Wanner: das WGBU Gedankenmodell 50*50 (Vernetzung von 50 Reallaboren über 50 Jahre) geht in die richtige Richtung. Neben Ko-Design sollte man die Ko-Produktion und die Ko-Evaluation dazunehmen, so dass wir bessere Entscheidungen treffen können. Reallabore sollten im Hinblick auf Zukunftsfähigkeit genutzt werden, zur Entscheidungsfindung in Politik und Gesellschaft (Deliberation) hin zur Nachhaltigkeit.

Gemeinsamer Abschluss

Zum Schluss wird erneut gefragt.



Zum Abschluss der Veranstaltung zeigt sich eine deutlich positive Einschätzung der möglichen Wirkung von Reallaboren. Dr. Janina Welsch dankt zum Abschied allen Beteiligten und Teilnehmenden der Veranstaltung, und allen, die zum MobiSta-Projekt auf ganz unterschiedliche Weise beigetragen haben.

Weiterführende Informationen

- Albrecht, Janna; van der Vlugt, Anna-Lena; Welsch, Janina (2020): MobiLiSta: Mobilitätsräume abseits der autogerechten Stadt. In: *ILS-TRENDS* Reallabore in der Stadtentwicklung - Erfahrungen mit einem neuen Forschungsformat. ILS-Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (Dortmund) 1/2020), 10–11. https://www.ils-forschung.de/files_publicationen/pdfs/ILS%20TRENDS_1_20_REALLABORE_Erratum_ONLINE.pdf
- Bamberg, Sebastian; Rollin, Philipp; Schulte, Maxie (2020): Local mobility culture as injunctive normative beliefs – A theoretical approach and a related measurement instrument. In: *Journal of Environmental Psychology* 71, 101465. DOI: 10.1016/j.jenvp.2020.101465. https://www.researchgate.net/publication/343307890_Local_mobility_culture_as_injunctive_normative_beliefs_-_A_theoretical_approach_and_a_related_measurement_instrument
- Geels, Frank W. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes - A multi-level perspective and a case-study. In: *Research Policy* 31 (8-9), 1257–1274. DOI: 10.1016/S0048-7333(02)00062-8.
- Geels, Frank W. (2005): Technological transitions and system innovations. A co-evolutionary and socio-technical analysis. Cheltenham: Elgar.
- Geels, Frank W. (2011): The multi-level perspective on sustainability transitions - Responses to seven criticisms. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 1 (1), 24–40. DOI: 10.1016/j.eist.2011.02.002.
- Javaid, Aneeqe; Creutzig, Felix; Bamberg, Sebastian (2020): Determinants of low-carbon transport mode adoption: systematic review of reviews. In: *Environ. Res. Lett.* 15 (10), 103002. DOI: 10.1088/1748-9326/aba032. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aba032/meta>
- McGarty, Craig; Bliuc, Ana-Maria; Thomas, Emma F.; Bongiorno, Renata (2009): Collective Action as the Material Expression of Opinion-Based Group Membership. In: *Journal of Social Issues* 65 (4), 839–857. DOI: 10.1111/j.1540-4560.2009.01627.x.
- Nevens, Frank; Frantzeskaki, Niki; Gorissen, Leen; Loorbach, Derk (2013): Urban Transition Labs: co-creating transformative action for sustainable cities. In: *Journal of Cleaner Production* 50, 111-122. DOI:10.1016/j.jclepro.2012.12.001.
- Schliwa, Gabriele; Evans, James; Kes McCormick; Voytenko, Yuliya (2015): Living Labs and Sustainability Transitions – Assessing the Impact of Urban Experimentation. Paper presented at ‘Innovations in Climate Governance, INOGOV Workshop’, Helsinki, 12-13th March. DOI:10.13140/RG.2.1.5021.4889. https://www.researchgate.net/publication/280018177_Living_Labs_and_Sustainability_Transitions_-_Assessing_the_Impact_of_Urban_Experimentation#fullTextFileContent

Die vorliegende Dokumentation der MobiLiSta-Abschlussveranstaltung wurde erstellt von Janina Welsch und Janna Albrecht (ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH) auf Grundlage eines durch IKU_Die Dialoggestalter erstellten Berichts.

© ILS

Dezember 2020

