

THESE 1: Wissen für die zukunftsfähige Gestaltung städtischer Mobilitätslösungen ist oft vorhanden, die Herausforderung besteht in der Wissensintegration.

Komplexe Herausforderungen wie die zukunftsfähige Gestaltung städtischer Mobilitätssysteme verlangen nach einer breiten Wissensbasis für die Erarbeitung robuster und tragfähiger Problemlösungen. Hierbei werden ganz unterschiedliche Wissensbestände, wie wissenschaftliche Erkenntnisse, praxisbezogene Expertise, implizites Alltagswissen etc., relevant. Die zentrale Herausforderung besteht dabei in der zielführenden Verknüpfung dieser unterschiedlichen Wissensbestände, um sie praktisch nutzbar zu machen.

War es früher ausreichend, möglichst reibungslose und kostengünstige (automobile) Mobilität sicherzustellen, muss moderne Fortbewegung nun auch umfassenden Anforderungen der ökologischen Tragfähigkeit, Lebensqualität, öffentlichen Gesundheit sowie letztendlich auch der Sozialverträglichkeit gerecht werden. Wissen für die Gestaltung entsprechender Mobilitätslösungen ist oftmals vorhanden, liegt jedoch nicht bei den relevanten Akteuren vor oder kann nicht als solches identifiziert und / oder in praktische Lösungen umgesetzt werden. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass die Verknüpfung unterschiedlicher Wissensbestände zu umsetzbaren Problemlösungen eine komplexe Aufgabe darstellt, die der gleichrangigen Einbindung völlig unterschiedlicher Akteure, die über



WISSENSINTEGRATION

Der Begriff beschreibt einen Prozess, im Rahmen dessen unterschiedliche Akteure ihr Wissen teilen und versuchen, dieses zu einer Problemlösung zusammenzuführen. Wissensintegration ist damit eine der zentralen Herausforderungen transdisziplinären Problemlösens. Hierbei lassen sich drei relevante Dimensionen unterscheiden: 1. Kognitiv bzw. inhaltlich (Wissensbestände und Verknüpfungsmöglichkeiten), 2. organisatorisch (praktische Koordination von Aktivitäten und Interessen) und 3. kommunikativ (Etablierung einer gemeinsamen Redepraxis).

entsprechendes Wissen verfügen, bedarf. Wissen kann dabei unterschiedlichste Formen annehmen. Grundsätzlich kann zwischen Spezialwissen (d. h., das Expertenwissen von Verkehrsplaner*innen oder Designer*innen etc. und das wissenschaftliche Wissen aus unterschiedlichen Disziplinen) und Alltagswissen (d. h., erfahrungsbasiertes Wissen, das sich aus Alltagserlebnissen im Verkehrsgeschehen schöpft) unterschieden werden. Allerdings wird meist allein Spezialwissen als »echtes« und damit relevantes Wissen aufgefasst und als solches anerkannt. Die verschiedenen Wissensbestände liegen außerdem in unterschiedlicher Art und Weise vor (z. B., anekdotische Erzählungen, mathematische Formeln, Kurven, Diagramme, Gesetzmäßigkeiten, praktisches Know-How). Daher müssen die Wissensbestände jeweils auf unterschiedliche Weise zugänglich gemacht und entsprechend »übersetzt« werden, damit sie mit anderen relevanten Wissensbeständen in Beziehung gesetzt werden können. So fällt es zumeist schwer, sozialwissenschaftliche Erkenntnisse mit natur- oder ingenieurwissenschaftlichen Erkenntnissen zusammenzuführen.

Noch schwerer fällt es, wissenschaftliche Erkenntnisse mit Alltagserfahrungen und Bewertungen von potenziellen Nutzer*innen unterschiedlicher Fortbewegungsmittel oder von Betroffenen mobilitätsbezogener Veränderungen oder Problemen in Beziehung zu setzen. Erschwerend wirkt sich zudem aus, dass es sich bei den verschiedenen Wissensträger*innen um Akteure mit unterschiedlichen Interessen, Denkstilen und Gewohnheiten handelt (Wissenschaftler*innen, Expert*innen aus Wirtschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft, potenzielle Nutzer*innen, Anwohner*innen etc.). Es ist daher nicht allein damit getan, alle relevanten Personen »an einen Tisch zu holen«, da dies noch lange nicht bedeutet, dass diese dialogfähig sind, »sich auf Augenhöhe begegnen« und ihr Wissen zu Problemlösungen zusammengeführt werden kann. Entscheidend ist demnach die systematische Verknüpfung unterschiedlicher Wissensbestände. D. h., es stellt sich die Frage, wie unterschiedliche Wissensbestände auf effektive Weise in Beziehung zueinander gesetzt werden können, sodass eine multiperspektivisch fundierte Problemlösung entwickelt werden kann, die möglichst wenige »blinde Flecken« aufweist. Dafür sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Einzelfall- und kontextspezifische Methodik der Wissensintegration:** In Abhängigkeit des zu lösenden Problems sind unterschiedliche Wissensbestände und Problemlösungsansätze notwendig, sodass es eine allgemeingültige Methodik der Wissensintegration nicht geben kann. Das Vorgehen ist damit immer einzelfall- und kontextspezifisch. Notwendig ist jedoch in allen Fällen, dass in einem ersten Schritt ein gemeinsames Problemverständnis zwischen allen Beteiligten etabliert wird.
- **Relevanz von »Übersetzungsleistungen« und des Findens einer gemeinsamen Sprache:** Da unterschiedliche Akteure ihr Wissen auf unterschiedliche Weise mitteilen, ist es wichtig, eine gemeinsame Sprachebene zu finden. Hierbei sind außerdem immer wieder »Übersetzungsleistungen« notwendig. So kann es beispielsweise notwendig werden, anekdotische Alltagserfahrungen in formale, abstrakte Kategorisierungen zu überführen, damit diese für die Verwendung im Rahmen wissenschaftlicher Methodiken zugänglich werden. Umgekehrt kann es ebenso relevant sein, komplexe Sachverhalte und wissenschaftliche Erkenntnisse anschaulich und verständlich darzustellen, damit sie auch für Akteure ohne umfassende Vorkenntnisse und entsprechendes Spezialwissen nachvollziehbar und verwertbar werden.
- **Sensibilität aller Beteiligten für die Heterogenität von Wissensbeständen:** Da für die Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen potenziell alle Formen von Wissen relevant sind, bedarf es einer wechselseitigen Anerkennung der Relevanz unterschiedlicher Wissensbestände bei allen Beteiligten. Nur so kann ein Dialog auf Augenhöhe entstehen, bei dem kooperativ und ohne systematische Ausschlüsse an Problemlösungen gearbeitet werden kann.
- **Bereitschaft zum Experimentieren mit Problemlösungen:** Da wissenschaftliche Erkenntnisse im Hinblick auf komplexe Problemstellungen zumeist mit Unsicherheiten behaftet sind und sich die tatsächliche Tragfähigkeit von Problemlösungen erst in der praktischen Umsetzung zeigt, ist realweltliches Experimentieren unerlässlich (z. B. im Rahmen von Reallaboren). So können potenzielle Problemlösungen direkt erfahrbar und auf Schwachstellen und Optimierungspotenziale hin überprüfbar gemacht werden.



OHNE WISSENSINTEGRATION KEINE GESELLSCHAFTLICH TRAGFÄHIGEN MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Die Gestaltung zukunftsfähiger städtischer Mobilität erfordert die gleichrangige Integration unterschiedlicher Wissensbestände. Der Prozess der Wissensintegration ist zeitaufwändig und muss klug gestaltet sein, damit er erfolgreich sein kann. Eine gelingende Wissensintegration bildet jedoch die Basis zur Umsetzung tragfähiger Mobilitätslösungen.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- TD Academy zum Thema Wissensintegration: td-academy.de/inhalt/wissensintegration-hintergrund
- Bammer, G.: Eight Toolkits for Transdisciplinarity: www.oekom.de/_uploads_media/files/gaia_flyer_toolkits_032911.pdf
- Bergmann, M.; Jahn, T.; Knobloch, T.; Krohn, W.; Pohl, C.; Schramm, E. (2010): Methoden transdisziplinärer Forschung. Ein Überblick mit Anwendungsbeispielen. Frankfurt am Main: Campus Verlag