ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Lengwiler, Martin

Working Paper

Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung choice

WZB Discussion Paper, No. SP III 2005-101

Provided in Cooperation with:
WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Lengwiler, Martin (2005) : Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung choice, WZB Discussion Paper, No. SP III 2005-101, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/47934

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

WZB – discussion paper

Martin Lengwiler

Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung "choice"

SP III 2005-101

lengwiler@wz-berlin.de

ZITIERWEISE/CITATION:

Martin Lengwiler

Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung "choice"

Discussion Paper SP III 2005-101

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2005)

Forschungsschwerpunkt: Organisationen und Wissen	**Research Area:** Organizations and Knowledge	**Beim Präsidenten**	**In the office of the WZB president**
Abteilung: Innovation und Organisation	**Research Unit:** Innovation and Organization	**Projektgruppe Wissenschaftspolitik**	**Project Group Science Policy Studies**

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)
Reichpietschufer 50, D-10785 Berlin
Telefon: +49 30 25491-201, Fax: +49 30 25491-209
www.wz-berlin.de/ow/inno
www.wz-berlin.de/ag/wp

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht untersucht Praktiken und Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Fallbeispiel eines radikal anwendungsorientierten Forschungsprojekts, der sozialwissenschaftlichen Ausgründung "choice mobilitätsproviding GmbH". Gefragt wird nach der methodisch-theoretischen Bilanz anwendungsorientierter Forschungspraktiken, wie sie sich im Fallbeispiel der choice manifestierten. Der Bericht gliedert sich in drei Teile. Die Einleitung untersucht, wie anwendungsorientierte sozialwissenschaftliche Ansätze in der soziologischen Theoriedebatte beurteilt werden. Dabei werden verschiedene Deutungsmodelle für intervenierende und anwendungsbezogene Forschungspraktiken diskutiert, die in der neueren Soziologie, insbesondere der Industrie- und der Wissenschaftssoziologie, von Bedeutung sind. Im zweiten Teil wird das empirische Fallbeispiel der choice vorgestellt. Der dritte Teil zieht eine methodisch-theoretische Bilanz der dargestellten Forschungspraktiken. Dabei werden das Ausmaß des Wissenstransfers beleuchtet und die damit verbundenen strukturellen Probleme anwendungsorientierter Forschung diskutiert. Das Schlusswort beleuchtet zusammenfassend die methodisch-theoretischen Chancen und Risiken sozialwissenschaftlicher Ausgründungen.

Abstract

Based upon the case study of a radically application-oriented research project, the socio-scientific spin-off “choice mobilitaetsproviding GmbH”, this paper examines practices and problems of applied research projects. The case study offers an analysis of the methodological and theoretical experiences of application-oriented research projects, such as in the case of “choice”. The argument is divided into three parts. In the introduction, the paper examines how recent sociological theory addresses the question of application-oriented research practices. Several interpretative models are discussed, particularly those of industrial sociology and the sociology of science. The second part presents the empirical case study: an analysis of research practices in the academic spin-off “choice”. The third part offers methodological and theoretical conclusions, discussing the extent of knowledge transfer processes in applied research practices and the related structural problems. The conclusion summarizes the chances and risks of applied research practices in spin-offs in the social sciences.

Inhalt

1 Einleitung: Anwendungsorientierte Ansätze in der sozialwissenschaftlichen Theorie 7

2 Forschungspraxis am Beispiel der choice 15

2.1 Synkretistischer Hintergrund von choice 16

2.2 Organisationsform und methodisch-theoretischer Ansatz von choice 20

2.3 Operative Probleme im Projektverlauf 24

3 Wissenschaftstheoretische Bilanz des Choice-Projekts 28

3.1 Produktivität der Forschung 29

3.2 Wissenstransfer in die disziplinäre, grundlagenorientierte Forschung 31

3.3 Wissenstransfer zwischen Forschung und Unternehmen 33

3.4 „Machen, machen, machen“: Zwei Strukturprobleme angewandter Forschung 36

3.4.1 Analytische Instabilität durch Interaktion zwischen Forschungssubjekt und -objekt 36

3.4.2 Unterschiedliche Zeitlogiken von Wissenschaft und Wirtschaft 39

4 Schlussdiskussion: Chancen und Risiken anwendungsorientierter Forschungsansätze 42

5 Literatur und Quellen 45

6 Anhang 50

6.1 Chronologischer Überblick 50

6.2 Publikationen im Rahmen des Choice-Projekts (1998-2003) 52

Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften am Beispiel der Ausgründung "choice"

1 Einleitung: Anwendungsorientierte Ansätze in der sozialwissenschaftlichen Theorie

Der vorliegende Bericht untersucht Praktiken und Probleme anwendungsorientierter Forschung in den Sozialwissenschaften und stützt sich empirisch auf die Analyse eines radikal anwendungsorientierten Forschungsprojekts, der sozialwissenschaftlichen Ausgründung "choice mobilitätsproviding GmbH".[1] Das Projekt „choice“ ging auf eine Initiative des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) zurück und wurde von 1998 bis 2003 vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Die folgende Untersuchung fragt nach der methodisch-theoretischen Bilanz anwendungsorientierter Forschungspraktiken, wie sie sich im Fallbeispiel der choice manifestierten. Die Ausführungen beleuchten damit auch die methodisch-theoretischen Chancen und Risiken sozialwissenschaftlicher Ausgründungen.

Der Begriff der Anwendungsorientierung wird im Folgenden in einem breiten Sinne verwendet, um jene sozialwissenschaftliche Methoden und Theorien zu bezeichnen, deren Anliegen nicht nur das Verständnis, sondern direkt oder indirekt auch die Veränderung sozialer Verhältnisse ist. Der Grad der Anwendungsorientierung kann sehr unterschiedlich sein: das Feld reicht von einer problemorientierten Forschung, bei der sich erst in einem weiter führenden Schritt die Frage praktischer Konsequenzen stellt, bis zu intervenierenden Ansätzen, denen ein expliziter, Praxis verändernder Anspruch inhärent ist.

Der Bericht gliedert sich in drei Teile. Die Einleitung fragt zunächst danach, wie anwendungsorientierte sozialwissenschaftliche Ansätze in der soziologischen Theoriedebatte beurteilt werden. Dabei werden verschiedene Deutungsmodelle für intervenierende und anwendungsbezogene Forschungspraktiken diskutiert, die in der neueren Soziologie, insbesondere der Industrie- und der Wissenschaftssoziologie, von Bedeutung sind. Von diesen theoretischen Ausführungen werden Fragestellung und Untersuchungshypothesen abgeleitet. Im zweiten Teil wird das empirische Fallbeispiel der choice vorgestellt. Der dritte Teil zieht eine methodisch-theoretische Bilanz der dargestellten Forschungspraktiken. Dabei werden das Ausmaß des Wissenstransfers beleuchtet und die damit verbundenen strukturellen Probleme anwendungsorientierter Forschung diskutiert. Der Bericht endet mit einem zusammenfassenden Schlusswort. Die Darstellung des Fallbeispiels beruht auf der Analyse von publizierten und unpublizierten Dokumenten, vor allem aus den Aktenbeständen der „choice“, sowie auf der Auswertung von 18 Leitfaden-Interviews mit Beteiligten und qualifizierten Beobachtern des Projekts (vgl. 6 Anhang).

[1] Für wertvolle Hinweise danke ich Weert Canzler, Andreas Knie, Gerd Möll, Jörg Potthast, Dagmar Simon und Bernhard Truffer.

Das Problem der Anwendungsorientierung ist in der sozialwissenschaftlichen Literatur vor allem als Frage nach dem Verhältnis zwischen Theorie und Praxis, beziehungsweise nach der Praxisrelevanz wissenschaftlicher Theoriebildung, diskutiert worden. Diese Debatte ist letztlich so alt wie die Sozialwissenschaften selbst. In der Konstitutionsphase der modernen Sozialwissenschaften im ausgehenden 19. Jahrhundert waren interventionistische, sozialtechnologische Ansätze weit verbreitet, was sich beispielsweise im sozialpolitischen Anspruch der Kathedersozialisten, in Adolphe Quetelets deterministischen Modellen der "Sozialen Physik" und der "Moralwissenschaften" oder in den sozialreformerischen Projekten der frühen Chicagoer Soziologie spiegelt (Wagner 2003). Im Anschluss an Max Webers Position im Werturteilsstreit setzte dagegen eine kritische Reflexion über die Praxisorientierung sozialwissenschaftlicher Erkenntnis ein. Weber stellte sich zwar nicht vollständig gegen Werturteile in wissenschaftlichem Kontext, er verlangte jedoch, solche kenntlich zu machen. In Webers Sicht kommt Wissenschaft eine analytisch-reflexive und nicht eine intervenierende, Praxis verändernde Aufgabe zu (Weber 1988: 156f.; Beck 1974: 63ff.). Die Zurückhaltung gegenüber sozialwissenschaftlichen Interventionsansprüchen durchzieht im deutschsprachigen Raum sowohl die Ansätze der empirischen Sozialforschung als auch die Kritische Theorie der Frankfurter Schule, bis hin zu Habermas' Warnungen vor einer nomologischen Sozialwissenschaft, in der er eine Sozialtechnologie der herrschenden instrumentell-technischen Gesellschaftspraxis erkannte (Habermas/Luhmann 1982; Bonß/Honneth 1982).

Seit den 1970er Jahren, unter anderem angeregt durch die Rezeption anwendungsorientierter Ansätze der angelsächsischen Sozialwissenschaften, hat sich die deutschsprachige Soziologie anwendungs- und praxisorientierten Perspektiven zunehmend geöffnet (Beck 1974). Wenn wertneutrale Aussagen in den Sozialwissenschaften nach Habermas nicht möglich sind, weil jene immer schon in ein Gesellschaftssystem eingebunden sind, dann lässt sich daraus auch die Forderung ableiten, zumindest den sozialwissenschaftlichen Methodenpluralismus kritisch auf seine sozialen Implikationen zu reflektieren (Beck 1974: 230ff.). Ins Blickfeld rückt dadurch eine praxisorientierte, kritische Selektion der Forschungsthemen, unter Berücksichtigung der jeweils zugrunde liegenden "gesellschaftlichen Wertebasis" der Forschung. Die meisten dieser Ansätze grenzen sich allerdings in der einen oder anderen Weise von einer bloß instrumentellen Verwendung von Sozialwissenschaften in der gesellschaftlichen Praxis und damit vom Begriff einer „sozialtechnologischen“ Verwendung sozialwissenschaftlichen Wissens ab. Nach dieser unter anderem von Ulrich Beck seit den 1970er Jahren vertretenen Position wird eine kritische, anwendungsorientierte Sozialwissenschaft wieder denkbar. Auch die These der "Finalisierung der Forschung" formulierte bereits Mitte der 1970er Jahre, in Anlehnung an Thomas Kuhns Paradigmenmodell, ein ähnliches Argument, dass nämlich die politische Steuerungsmöglichkeit der Grundlagenforschung, zumindest für eine begrenzte Phase des Forschungsprozesses, als eine normale Erscheinung zu interpretieren sei. Dass Wissenschaft also durch den gesellschaftlichen Verwendungskontext inhaltlich beeinflusst sein kann, schien bereits den Vertretern der Finalisierungsthese klar. Die scharfen Auseinandersetzungen um die Finalisierungsthese zeigen aber auch, dass die postulierte Öffnung der Grundlagenforschung gegenüber praktischen

Anliegen noch in den 1970er Jahren eine heftig umstrittene, marginalisierte Position in den Sozialwissenschaften war (van den Daele/Krohn/Weingart 1979; Eberlein/Dietrich 1983).

An den disziplinären Rändern jedoch erlebten die Sozialwissenschaften bereits in den 1970er Jahren und verstärkt in den 1980er Jahren eine Wende hin zu stärker anwendungsorientierten Ansätzen oder einem praxisgenerierten Verständnis wissenschaftlicher Forschung, so beispielsweise in der Industriesoziologie oder der Wissenschaftssoziologie. Als Folge dieser pragmatischen Wende gewann auch die sozialwissenschaftliche Theoriedebatte ein positiveres Bild des wissenschaftlichen Praxisbezugs. Seit den späten 1960er Jahren, teilweise als Folge des sozialplanerischen Expertenbedarfs der Politik (Stichwort: „wissenschaftliche Sozialbeobachtung“), erschlossen sich den Sozialwissenschaften verschiedene neuartige Anwendungskontexte wie etwa die Arbeitsmarkt-, die Beschäftigungs-, die Bildungspolitik oder die Sozialarbeit (Beck/Bonß 1989: 12ff.).

Wichtige Impulse gingen in den 1970er und 1980er Jahren außerdem vom Forschungsprogramm zur "Humanisierung des Arbeitslebens" (HdA) aus, das insbesondere der Industriesoziologie zu verstärkter Anerkennung verhalf. Das HdA-Forschungsprogramm wurde 1974 von der Bundesregierung gestartet, gemeinsam vom Bundesministerium für Forschung und Technologie und dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung durchgeführt und dominierte bis Mitte der 1980er Jahre die methodologischen Debatten in der Soziologie. Mit den sozialwissenschaftlichen HdA-Projekten war eine Aufwertung praxisorientierter Forschungsansätze verbunden, was sich etwa in den Vorschlägen für eine sozialwissenschaftliche Managementberatung oder eine anwendungsorientierte "Begleitforschung" spiegelt. Die methodisch-theoretischen Folgewirkungen des HdA-Programms auf die Entwicklung der Soziologie sind vielfältig und würden eine eingehendere Betrachtung als hier möglich ist, verdienen. Die folgenden Bemerkungen beschränken sich aus Platzgründen auf die HdA-internen Debatten um die methodisch-theoretische Bilanz des Begleitforschungsansatzes.

In Sachen Praxisanspruch vertrat das Humanisierungsprogramm zweifellos einen der weitest gehenden Forschungsansätze in der Geschichte der Sozialwissenschaften. Das HdA-Programm war selbst nicht primär als Forschungs-, sondern als Praxisprojekt angelegt: als „Aktionsprogramm mit einer starken Forschungskomponente“ (Naschold 1981: 40). Der Interventionsanspruch war entsprechend ambitioniert, zumindest in den ersten Jahren der Programmlaufzeit. Wissenschaft sollte nichts weniger als die Grundlage bereiten zur „Verbesserung der Arbeitsbedingungen der abhängig Beschäftigten“. Die Sozialwissenschaften wurden in diesem Kontext auch als "prospektive Gestaltungswissenschaften" oder als "Gestaltungsbeauftragte" im Dienste von Arbeit und Technik bezeichnet (ebd. 41; Janzen 1981: 66). Vor diesem Hintergrund erhellt sich auch der Begriff der „Begleitforschung“. Dieser Ansatz war konstitutiv für den Forschungstyp des HdA-Programms und bezeichnete eine Art ingenieurwissenschaftlich orientierter Sozialwissenschaft. Ziel war, durch sozialwissenschaftliche Erkenntnisse die für notwendig erachteten Veränderungen betrieblicher Technik und Organisation zu konzeptionieren und umzusetzen, "korrigierend" in betriebliche Wandlungsprozesse zu "intervenieren" und die sozialwissenschaftlich induzierten Veränderungsprozesse kontrollierend und evaluierend zu begleiten (Braczyk 1984: 123).

Allerdings zeigten sich im Verlauf des HdA-Programms schon bald die Grenzen eines solchen Ansatzes auf. Es fiel der wissenschaftlichen Begleitforschung schwer, die unterschiedlichen Erwartungen, die von der Praxis an sie herangetragen wurden und die sowohl Beratungsleistungen, Evaluationsaussagen als auch Grundlagenforschungen betrafen, miteinander zu verbinden. Frieder Naschold, ein im HdA-Programm engagierter Industriesoziologe, hielt im Rückblick kritisch fest, dass Wissenschaft und Betrieb zwei getrennte Systeme bildeten, "mit eigener Identität und Logik". Spannungen im Verhältnis der beiden Systeme könnten, so Naschold, nicht durch gegenseitige Annäherung beseitigt werden. Differenzen bestünden insbesondere in der unterschiedlichen Zeitstruktur: der betriebliche Alltag sei kurzzyklisch organisiert, während die Wissenschaft langatmiger funktioniere. Wissenschaft sei im Vergleich mit dem Betriebssystem, das schnell auf externe Anforderungen reagieren müsse, ein eher "beharrendes, langsam innovatives System" (Naschold 1984: 92f.). Aus dieser Strukturdifferenz folgerte Naschold, dass im HdA-Programm die betriebliche Praxis übertriebene Erwartungen an die Sozialwissenschaften gestellt hätte, was zu einer krisenhaften Beziehung zwischen Industriesoziologie und Betriebspraxis geführt habe. Insbesondere die Erwartung, dass die Industriesoziologie schnell umsetzbare Handlungsanleitungen erzeugen könne, sei falsch gewesen. „Direkte rezeptartige Gestaltung [kann] nur in Ausnahmefällen und in sehr engen Grenzen zum Erfolg führen. Im allgemeinen ist sie aber nicht möglich.“ (ebd. 94ff., Zitat S. 100). Denkbar sei höchstens eine „indirekte Gestaltung der betrieblichen Praxis“ durch „empirisch-fundierte und theoretisch ausgereifte Darlegung alternativer Entwicklungen“ und durch „Vermittlung allgemeiner Grundorientierungen“ (ebd.). Nascholds Schlussfolgerung war, dass „wissenschaftliche Ergebnisse sich jedoch – entgegen den Erwartungen – nicht von selbst aufgrund ihres Wahrheitsanspruches durchsetzten, sondern gezielter zusätzlicher Umsetzungsbemühungen bedürfen“ (Naschold 1981: 40f.). Ein anderer Wissenschaftler folgerte, dass die Sozialwissenschaften im HdA-Programm weder unmittelbare Auftragsforschung noch direkte Gestaltungsaufgaben übernehmen könnten. Sie sollten vielmehr die Rolle von „engagierten, aber zurückhaltenden Experten“ einnehmen (Volpert 1981: 93f.).

Kritik gegenüber diesem zurückhaltenden Anspruch der Sozialwissenschaften kam zunächst von gewerkschaftlicher Seite. Die Gewerkschaftsvertreter im HdA-Programm hegten bei Programmstart hohe Erwartungen an die sozialwissenschaftliche Praxisrelevanz. 1978 forderte ein Kongress des Deutschen Gewerkschaftsbunds eine "Sozialverpflichtung der Wissenschaft" im HdA-Programm ein. Sozialwissenschaften sollten nicht nur als Berater und Experten, sondern auch als Umsetzer agieren (Feith 1984: 102-109). Die Enttäuschung über die aus gewerkschaftlicher Sicht bescheidenen sozialwissenschaftlichen Forschungsergebnisse wuchs im Verlauf des Programms entsprechend an. Ein IG-Metall-Vertreter bemängelte an den Sozialwissenschaften das "krasse Missverhältnis zwischen dem Aufwand, der mit Datenerhebung und Auswertung betrieben wird, und den Gestaltungsvorschlägen bzw. -resultaten“ (Janzen 1981: 67). Auch von sozialwissenschaftlichen "Datenfriedhöfen" war die Rede und von sozialwissenschaftlichen Gestaltungsmaßnahmen, die nicht die gewünschte Wirkung zeigten oder von den Betroffenen nicht akzeptiert wurden (ebd. 68). Auch die Gewerkschafter machten die Erfahrung, dass die Ergebnisse der wissenschaftlichen

Begleitforschung zwar oft auf die Notwendigkeit einer neuen Betriebsorganisation hindeuteten, dass Neustrukturierungen auch konkret vorgeschlagen wurden und aus betriebswirtschaftlicher Sicht auch Sinn machten. An der Qualität der Forschungsresultate sollte deren Verwendung also nicht scheitern. Trotzdem wurden diese Forschungserkenntnisse oft nicht in die Betriebspraxis umgesetzt, weil offenbar sowohl auf der wissenschaftlichen wie auf der Unternehmensseite das Interesse für eine Umsetzung letztlich zu gering war (Janzen 1981: 69ff.).

Die unternehmerische Sicht auf die Sozialwissenschaften unterschied sich kaum vom gewerkschaftlichen Tenor. Auch die Arbeitgebervertreter im HdA-Programm bemängelten die mangelnde Praxisrelevanz der Soziologie, die „zu einem großen Teil ‚hausgemacht' [ist], dass sie [die Soziologie, A.d.V.] kein kurzfristig verfügbares, relativ leicht abrufbares und unmittelbar für die Problemlösung in spezifischen Gegebenheiten einsetzbares Wissenspotential besitzt" (Böllhoff 1984: 119).

Diese Debatten um Nutzen und Grenzen des Begleitforschungsansatzes haben letztlich zu einer methodologischen Revision des HdA-Programms geführt. In der zweiten Projekthälfte wurde der ursprünglich ambitionierte Interventionsanspruch zurückgesteckt. In der ersten Programmphase war vorgeschrieben, dass jedes HdA-Projekt einen praxisbezogenen Begleitforschungsanteil beinhalte. Nach den zwiespältigen Erfahrungen wurde diese Bestimmung in der zweiten Hälfte fallengelassen. Nun wurde Begleitforschung nur noch auf Wunsch der Unternehmer betrieben, die auch Forschungsfinanzierung zur Hälfte zu übernehmen hatten. Mit dieser Wende wurde die Begleitforschung faktisch auf den Status der Unternehmensberatung zurückgesetzt (Braczyk 1984: 124, 135-139).

Letztlich haben die methodisch-theoretischen Diskussionen im Rahmen des HdA-Programms zu einer Klärung der Praxisrelevanz der Soziologie geführt. Hinter dieser Klärung stand auch eine binnensoziologische Kontroverse zwischen einem interventionsoffenen und einem interventionsskeptischen Flügel. In dieser Auseinandersetzung, die auch unter der Streitformel Anwendungs- vs. Diagnoseforschung geführt wurde, setzte sich schließlich die interventionsskeptische Position durch. Trotz aller Kritik am Begleitforschungsansatz hat das HdA-Programm längerfristig der sozialwissenschaftlichen Forschung immerhin wichtige Zugänge zu praxisnahen Untersuchungsfeldern eröffnet. Ein wichtiger Teil der heutigen Forschung in den Bereichen Arbeitsmarkt, industrielle Beziehungen und Management hat wesentlich von den Vorleistungen des HdA-Programms profitiert (Interview G.S.: 15). Die Erfahrungen des HdA-Programms hatten zur Folge, dass die Realität der anwendungsorientierten Forschungspraxis die weiterhin zaghafte wissenschaftssoziologische Debatte bald überholte. "Zwischen der Praxis der Sozialwissenschaften und den Diskussionen über diese Praxis bestehen erhebliche Diskrepanzen" urteilten 1989 etwa Ulrich Beck und Wolfgang Bonß in einem Resümee der sozialwissenschaftlichen Praxisdebatte, das sie berechtigterweise unter den Titel "Weder Aufklärung noch Sozialtechnologie" stellten (Beck/Bonß 1989: 7).

Seit den 1980er Jahren ist auch in der theoretischen Diskussion eine erneute Öffnung gegenüber anwendungsorientierten Perspektiven zu beobachten. So wurden insbesondere

verschiedene theoretische Ansätze entwickelt, um den Praxisbezug als integrales Element sozialwissenschaftlicher Forschungspraxis zu konzeptualisieren. Aus wissenssoziologischer Warte hat vor allem die konstruktivistische Wissenschafts- und Technikforschung die fundamentale Praxis- und Kontextbedingtheit wissenschaftlicher Erkenntnisprozesse hervorgehoben (Heintz 1998). "Wissenschaft als Praxis" zu verstehen war geradezu das Grundanliegen dieser Forschungsrichtung (Pickering 1992; überblickend: Schatzki 2001). Die konstruktivistische Wissenschaftsforschung hat sich allerdings bisher weitgehend mit Erkenntnisprozessen in den Naturwissenschaften und in der Medizin auseinander gesetzt. Brauchbare Modelle für die sozialen Konstitutionsbedingungen *sozialwissenschaftlicher* Forschung sind in den konstruktivistischen Arbeiten bis heute vor allem in historischer Perspektive formuliert worden. Der Wissenschaftshistoriker Theodore Porter hat seiner Arbeit „Trust in Numbers" beispielsweise die These vertreten, dass die Bedeutung quantifizierender Sozialwissenschaften in der politischen Praxis nicht primär auf deren instrumentellen Nutzen – als sozialtechnologisches Wissen –, sondern vielmehr auf deren Wirkung als politischer *Vertrauenstechnologie (technology of trust)* beruhten. Die Legitimität quantifizierender Ansätze begründet sich nach Porter darauf, dass sie eine abstrakte, unpersönliche Sprache bereitstellen für Gesellschaften oder gesellschaftliche Bereiche, die politischen und kulturellen Differenzierungsprozessen ausgesetzt sind. Quantifizierende Aussagen bilden in sozial heterogenen Kontexten eine bevorzugte Kommunikationsform, weil sie eine universalistische und allgemein anerkannte Sprache bereitstellten.[2]

Ein für die soziologische Diskussion einflussreicher Ansatz zur Konzeptualisierung praxisorientierter Sozialwissenschaften war der von Beck und Bonß mitentwickelte Begriff der "Verwendungsforschung", durch den die Erkenntnisprozesse anwendungsorientierter Forschung analysiert werden sollte. Das Postulat einer "Verwendungsforschung", das auch als Teil des von Bonß und Heinz Hartmann geleiteten DFG-Schwerpunktprogramms über "Verwendungszusammenhänge sozialwissenschaftlicher Ergebnisse" Mitte der 1980er Jahre entwickelt wurde, illustriert das Anliegen, die zunehmende Anwendungsorientierung der Sozialwissenschaften theoretisch zu reflektieren (Beck/Bonß 1989: 23ff.; Wingens 1988; Ronge 1989). Die Verwendungsforschung sollte klären, durch welche Handlungs- und Verhaltenslogiken sich Wissenschaft und Praxis unterscheiden würden. Sie sollte damit einen Beitrag zum Verständnis des "Rationalitätsbruchs" zwischen Wissenschaft und Praxis leisten, beziehungsweise zur Frage, „wie Bedeutungsgehalte, die unter den Bedingungen der Handlungsentlastetheit [d.h. unter praxisfernen Bedingungen, A.d.A.] formuliert worden sind, handlungsbezogen reformuliert und verändert werden" können (Ronge 1989: 333).

[2] Porter 1995, S. 145-147, 186-189, 217-231. Porter stützt sich mit dem Begriff der „Vertrauenstechnologie" auf Steven Shapins und Simon Schaffers These, dass der Mitte des 17. Jahrhunderts entwickelte, klassische Objektivitätsbegriff der wissenschaftlichen Laborforschung auf einer Vertrauensbasis beruht, dem Vertrauen des wissenschaftlichen Publikums auf die Zeugnisse jener Personen, die die Resultate der Versuchsexperimente als wahr bestätigen. Vgl. Shapin & Schaffer 1985; Porter 1995, S. 15, 225. Auch Bettina Heintz hat Porters Konzept der "Vertrauenstechnologie" benutzt, um den Aufstieg der theoretischen Mathematik seit Mitte des 19. Jahrhunderts zu interpretieren: Heintz, 2000, S. 259-272.

Die Bilanz, die Beck und Bonβ aus den Erfahrungen der Verwendungsforschung zogen, war zwiespältig. Der Weg, sozialwissenschaftliche Erkenntnisse in die Praxis umzusetzen, war für sie kein einfacher, linearer Prozess. Vor allem war zu vermeiden, dass die Sozialwissenschaften zur sozialtechnologischen Erfüllungsgehilfin der Politik würden. "Doch die Tatsache, dass die Sozialwissenschaften nicht in der Lage waren, die in sie gesetzten Reform- und Verbesserungshoffnungen auch nur annähernd zu erfüllen, hat auf jeden Fall deutlich gemacht, dass die Gleichung 'je mehr Verwendung, desto besser' falsch ist. *Das sozialtechnologische Fiasko ist durch besseres und mehr Wissen nicht auszubügeln.*" (Beck/Bonβ 1989: 17). Unter anderem vertraten Beck und Bonβ deshalb die These, dass eine sinnvolle praktische Anwendung wissenschaftlicher Erkenntnisse von deren Entwissenschaftlichung ausgehen müsse. Nur wenn der wissenschaftliche Kontext der Erkenntnisse unsichtbar wird oder wegfällt, sind die Ergebnisse brauchbar. Wenn Wissenschaft also anwendbar sein will – so Beck und Bonß –, dann müsse der "Identitätsfaden" zwischen Wissenschaft und Praxis notwendigerweise reißen (Beck/Bonß 1989: 24ff.). Auch wurde bereits in diesem Zusammenhang die These der Politisierung und einer damit verbundenen "Delegitimierung" von Wissenschaft im anwendungsbezogenen Kontexten wie etwa der Politikberatung formuliert – eine These, die seither im Rahmen der sozialwissenschaftlichen Risikodebatten, etwa von Peter Weingart, aufgegriffen wurde (Beck/Bonß 1989: 15f.; Weingart 2001).

Auch stärker politikwissenschaftlich orientierte Ansätze haben in den letzten Jahren einen Trend zu anwendungsbezogener Forschung diagnostiziert, nicht zuletzt für die Sozialwissenschaften. In den Arbeiten von Henry Etzkowitz und Loet Leydesdorff (1998) beispielsweise gilt die Verwischung der Grenzziehungen zwischen Forschung (scientific discovery) und Anwendung (application) als ein zentrales Merkmal der Entwicklung des Wissenschaftssystems. Etzkowitz und Leydesdorff konstatieren, dass seit einigen Jahren eine „Wissensinfrastruktur in Form von Überlappungen der drei institutionellen Sphären der Privatwirtschaft, der Hochschulen und der Politik entstanden (ist), in der mit Hilfe *hybrider Organisationsformen* Innovationsprozesse angestoßen und vorangetrieben wurden" (zitiert nach Jonas 2000: 13). Bezogen auf die Aufgaben und Funktionen der Universitäten wird diese Öffnung des Wissenschaftssystems als zweite akademische Revolution postuliert, und der Wissenstransfer gerät in den Rang einer dritten akademischen Mission: „The entrepreneurial university integrates economic development into the university as an academic function along with teaching and research. It is this capitalisation of knowledge that is the heart of a new mission for the university, linking universities to users of knowledge more tightly and establishing university as an economic actor in its own right" (Etzkowitz/Leydesdorff 1998: 833).

Zu einer vergleichbaren wenn auch kritischeren Einschätzung kommt Peter Weingart, der die Entwicklung des Wissenschaftssystems der Nachkriegszeit als eine Ausdifferenzierung verschiedener Systeme (Wissenschaft, Politik, Wirtschaft, Medien) bei gleichzeitig zunehmend enger werdenden Koppelungen zwischen diesen Systemen interpretiert (Weingart 2001). Zu diesen Koppelungen gehört unter anderem eine Verwissenschaftlichung der Wirtschaft wie auch eine Ökonomisierung der Wissenschaft. Eine der einschlägigen Formulierungen dieser These ist schließlich das von Nowotny, Scott und Gibbons vorgeschlagene Konzept der Wissensproduktion nach „Modus 2". Modus 2 meint in Abgrenzung zu traditionellen Formen der

Forschung (Modus 1) eine Wissensproduktion, in der die Grenzen zwischen Wissenschaft und gesellschaftlicher Umwelt durchlässig und die gegenseitigen Koppelungen engmaschiger geworden sind. Zur Wissensproduktion nach Modus 2 gehört, dass sich Wissenschaft in der gesellschaftlichen *agora* bewährt, in partizipativer und demokratischer Interaktion mit einer Vielzahl von Akteuren, und dadurch erst zu einem „sozial robusten Wissen“ wird (Nowotny/Scott/Gibbons 2001).

Praxis- und anwendungsorientierte Forschungsansätze werden also von der neueren Soziologie, etwa in der organisations- oder wissenschaftssoziologischen Forschung, zunehmend positiv bewertet. Seit den späten 1990er Jahren hat sich auch eine organisationssoziologische Forschung zur sozialwissenschaftlichen Beratung konstituiert, teilweise in Auseinandersetzung mit konkreten Beratungs- und Ausgründungsprojekten (Howald/Kopp 1998). Diese Forschung betont das Potential einer sozialwissenschaftlichen Organisationsberatung und untersucht die wechselseitigen Lern- und Erkenntnisprozesse zwischen Wissenschaft und Praxis. Teilweise gestützt auf das Konzept der Modus-2-Wissensproduktion wird hier Beratung nicht als Wissenstransfer, sondern als praxisvermittelte Wissensproduktion verstanden (Franz et al. 2003).

Solche Diagnosen sind allerdings oft deduktiv oder normativ angelegt, während es an empirischen Untersuchungen noch mangelt (mit Bezug auf die Debatte um Mode-2: Weingart 1999; Krücken 2001). Dies hat nicht zuletzt mit einer eigentümlichen Wahrnehmung der Schnittstelle zwischen akademischen Institutionen und beruflicher Praxis zu tun. Während in den Ingenieur- und Naturwissenschaften die Schnittstelle zwischen Theorie und Praxis seit den 1970er Jahren mit dem Postulat des Wissens- und Technologietransfers konfrontiert ist, gelten in den Sozial- und Geisteswissenschaften die Bereiche der akademischen Wissenschaft und der Berufspraxis meist als voneinander unabhängig. Dies spiegelt sich auch in der Forschung wider: Wie sozialwissenschaftliche Expertise im außer-akademischen Kontext konkret praktiziert wird, ist empirisch vergleichsweise wenig erforscht (zu den Ausnahmen gehört: Guggenheim 2005).[3] Am Fallbeispiel choice soll deshalb im Folgenden versucht werden, die Problemlagen und Erfolgsfaktoren stark praxis- und anwendungsorientierter sozialwissenschaftlicher Forschungsprojekte empirisch zu untersuchen.

[3] Zu den Ausnahmen gehört Guggenheim (2005, im Erscheinen), der Beratungs- und Dienstleistungsfirmen im Umweltbereich untersucht hat. Zu den Qualifikationen, die in diesen Firmen zusammen kommen, zählen auch sozialwissenschaftliche Ansätze.

2 Forschungspraxis am Beispiel der choice

Im April 1998 hat das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) im Rahmen des Ideenwettbewerbs "Mobilität in Ballungsräumen" aus ursprünglich über 150 Projektvorschlägen sechs Forschungsprojekte ausgewählt und zur Förderung empfohlen.[4] Fünf dieser Projekte waren ingenieurwissenschaftlich ausgerichtet und dienten der Entwicklung von IT-unterstützten Verkehrsmanagement- und Verkehrsinformationssystemen (BMBF 2002). Das kleinste Projekt, auf das 2,6 Mio. von insgesamt 77 Mio. Euro Fördersumme entfielen, war im Unterschied zu den restlichen Vorhaben einem sozialwissenschaftlichen Ansatz verpflichtet. Dieses Projekt trug den Titel "Cash car: Der Bedeutungswandel des Privat-Automobils zum Kernmodul eines integrierten Verkehrsdienstleisters" und war vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) eingereicht worden, in Kooperation mit drei Unternehmen, der Audi AG, der Deutschen Bahn AG und der StattAuto GmbH, einem Berliner Carsharing-Anbieter. Das BMBF bewilligte das Cash-car-Projekt für eine Laufzeit von fünf Jahren. Ziel war, ein ökonomisch attraktives Auto-Leasing-Angebot zu entwickeln und dieses ins Netz der öffentlichen Verkehrsmittel einzubinden. Kern der Produktinnovation war ein Fahrzeug – der so genannte "cash car" –, für das eine monatliche Leasinggebühr zu bezahlen war und über das die Kundinnen und Kunden frei verfügen konnten. Als besondere Option ermöglichte cash car der Kundschaft, bei Nichtgebrauch das Fahrzeug einer örtlichen Carsharing-Firma zur Verfügung zu stellen und dafür eine finanzielle Gutschrift zu erhalten. Dieser Anreiz zur Weitervermietung sollte dazu beitragen, aus dem weitgehend individuell genutzten Konsumgut Automobil einen stärker kollektiv genutzten Gegenstand zu machen.

Das Projekt war mehr als eine Produktinnovation. Es beinhaltete zugleich ein sozialwissenschaftliches Feldexperiment, in dessen Rahmen zu untersuchen war, wieweit cash car eine Änderung des Mobilitätsverhaltens bewirken und damit die gemeinschaftliche Nutzung des Autos zu fördern vermochte. Zur Projektdurchführung war die Gründung eines eigenständigen Unternehmens, der "choice mobilitätsproviding GmbH" vorgesehen (das Akronym „choice“ steht für „Company for Highly Organized and Integrated City-Traffic Elements“). Die Gründung der choice war integraler Bestandteil des vom BMBF geförderten Forschungsprojekts. Durch die Gründung einer GmbH ließ sich die BMBF-Auflage, dass die öffentlichen Fördergelder durch gleich hohe privatwirtschaftliche Mittel zu ergänzen seien, einlösen. Als Gesellschafter waren die im BMBF-Antrag genannten Kooperationspartner vorgesehen: das WZB, die Audi AG, die Deutsche Bahn AG und die StattAuto GmbH. Die drei Industriepartner, die Audi, die Bahn und die StattAuto, sollten sich gemäß Antrag mit substanziellen Investitionen am Projekt beteiligen: die Audi AG mit 1,25 Mio. Euro, die Bahn mit 0,5 Mio. und die StattAuto mit 0,25 Mio. Euro. Die Beträge waren verteilt über die Laufzeit von fünf Jahren zu bezahlen und sollten einen äquivalenten Förderbetrag des BMBF auslösen (Projektgruppe Mobilität 2004: 44f.; choice mobilitätsprovider 1998: 43; Statusbericht 1999/2: 5).

[4] Für eine detaillierte Schilderung der Projektgeschichte: Projektgruppe Mobilität 2004. Eine Kurzfassung der Geschichte von choice bietet: Berthoin Antal 2004.

Die "choice mobilitätsproviding GmbH" wurde schließlich im August 1998 offiziell gegründet. Die Zusammensetzung der Gesellschafter hatte sich gegenüber dem Antrag jedoch verändert. Die Deutsche Bahn AG verzichtete auf den ursprünglich geplanten Einstieg und verfolgte das Projekt lediglich als "Aktivpartner" weiter (Canzler/Franke 2002: 60). Als Gesellschafter beteiligten sich noch das WZB, die Audi AG und die StattAuto GmbH. Für das WZB war das Vorhaben nicht nur eines der bisher größten Drittmittelprojekte sondern auch die erste sozialwissenschaftliche Ausgründung seiner rund dreißigjährigen Geschichte (WZB-Pressemitteilung 11.05.1998; WZB et al. 1998).

Die folgenden Abschnitte beschäftigen sich in erster Linie mit den methodisch-theoretischen Erfahrungen der Choice-Forschung. Die Forschungspraxis wird in drei Schritten untersucht: zunächst wird der synkretistische disziplinäre Hintergrund des Projekts beschrieben (Abschnitt 2.1), anschließend die Organisationsform von choice und die methodische Herangehensweise geschildert (2.2) und schließlich der Projektverlauf, insbesondere die operativen Probleme in der Projektdurchführung, skizziert (2.3). Bei dieser Darstellung geht es primär um die Forschungsseite von choice und nicht um eine unternehmerische Bewertung des cash cars. Ob cash car eine erfolgreiche Produktinnovation war, ist für die folgenden Ausführungen nur soweit relevant, als der wirtschaftliche Betrieb das Forschungsvorhaben tangierte (weiterführend: Projektgruppe Mobilität 2004: 45-67).

Noch eine Vorbemerkung zur Terminologie. Formal lief das Projekt entsprechend dem Forschungsantrag unter dem Namen "cash car", während die choice GmbH als Betreiberin agierte. Die hier verfolgte Fragestellung untersucht primär die Forschung von choice und nicht den Betrieb des cash cars. Im Folgenden wird deshalb das BMBF-geförderte Vorhaben in der Regel als "Choice-Projekt" bezeichnet. Das Choice-Projekt selber gliederte sich intern in zwei Bereiche: einen operativen Bereich, den die choice in Zusammenarbeit mit anderen Firmen, insbesondere mit der StattAuto betreute, und einen reinen Forschungsbereich, der organisatorisch am WZB angesiedelt war. Aus diesem Grund wird das wissenschaftliche Forschungsvorhaben, das Teil des gesamten Choice-Projekts war, im Folgenden auch als WZB-Projekt bezeichnet.

2.1 Synkretistischer Hintergrund von choice

Methodisch lässt sich die Choice-Forschung nicht so einfach auf einen Nenner bringen. Dies hängt vor allem mit dem synkretistischen Charakter des Projekts zusammen. In der choice GmbH schlossen sich zwei Unternehmen (Audi und StattAuto) mit einer Forschungseinrichtung (WZB) zusammen, um ein Projekt durchzuführen, das vom BMBF im Rahmen eines Verkehrsforschungsprogramms gefördert wurde. Mit dieser Ausgangslage kamen im Choice-Projekt drei unterschiedliche methodisch-theoretische Ansätze zusammen: der ingenieurwissenschaftliche Ansatz der Verkehrsforschung, das betriebswirtschaftliche Anliegen von Audi und StattAuto sowie das sozialwissenschaftliche Interesse des WZB, insbesondere jenes der damaligen Abteilung "Organisation und Technikgenese".

A. Der verkehrswissenschaftliche Ansatz, der dem BMBF-Förderprogramm "Mobilität in Ballungsräumen" zugrunde lag, ist weitgehend ingenieurwissenschaftlich geprägt. Verkehrswissenschaftliche Forschung ist meist anwendungsorientiert und bedeutet Forschung *und* Entwicklung. Ziel des 1997 initiierten BMBF-Ideenwettbewerbs "Mobilität in Ballungsräumen" war, die bisher isoliert verwendeten Strategien zur Verkehrsvermeidung miteinander zu vernetzen und deren Wirkungsweise in der Verkehrspraxis exemplarisch auszutesten. Zu diesen Vermeidungsstrategien gehören planerische Instrumente (Siedlungs-, Verkehrs-, Stadtentwicklungsplanung), informationstechnische Systeme (Verkehrsleit- und Verkehrsinformationssysteme) sowie traditionelle technische Optimierungen des öffentlichen Verkehrs (Niederflurfahrzeuge, fahrerloser U-Bahn-Betrieb). In all diesen Bereichen ist die Forschung stark technikbasiert und ingenieurwissenschaftlich dominiert.

Die ausgeprägte Anwendungsorientierung des BMBF-Ideenwettbewerbs hängt mit diesen Eigenheiten der Verkehrsforschung zusammen und war bereits in der Anlage des Förderschwerpunktes festgeschrieben. Die empirische Verkehrsforschung sollte nicht am grünen Tisch betrieben werden, sondern zielte nach Ansicht des BMBF auf Experimente im realen Untersuchungsfeld (Interview H.G.: 5). Ein solcher intervenierender Ansatz unterscheidet sich fundamental sowohl von den analytisch-distanzierenden Untersuchungsansätzen der Sozial- und Geisteswissenschaften wie auch von der experimentellen Laborforschung der Naturwissenschaften. Im Förderprogramm "Mobilität in Ballungsräumen" sollten deshalb die vernetzten Formen der Verkehrsvermeidung nicht nur entwickelt, sondern in Zusammenarbeit mit den Kommunen und anderen relevanten Akteuren auch exemplarisch erprobt und die Umsetzungsergebnisse durch Wirkungsanalysen kontrolliert werden. Die Forschungsprojekte im BMBF-Programm besaßen typischerweise die Form von projektbezogenen Konsortien, in denen neben öffentlichen Forschungseinrichtungen auch öffentliche Transport- und privatwirtschaftliche Industrieunternehmen, vor allem der Informations-, Kommunikations- und Automobilindustrie, eingebunden waren (BMBF 2002; Hautzinger/Knie/Wermuth 1997).

Sozialwissenschaftliche Perspektiven spielen dagegen in der Verkehrsforschung eine traditionell geringe, wenn auch zunehmend bedeutendere Rolle. Im BMBF hat sich immerhin anfangs der 1990er Jahre die Erkenntnis durchgesetzt, dass primär technikorientierte Ansätze die Verkehrsforschung nicht mehr weiterbringen. Die Technologiepolitik des BMBF hat sich seither von einer ausschließlich angebotsorientierten Politik, bei der die Förderung technischer Innovationen im Vordergrund steht, zu einer stärker nachfrageorientierten Politik gewandelt, in der die Nutzerseite zunehmende Berücksichtigung findet. Mit dieser interdisziplinären Öffnung der Verkehrsforschung verbindet sich auch eine methodologische Wende. Neben den ingenieurwissenschaftlichen Ansätzen finden heute sozialwissenschaftliche Methoden bis hin zur Marktforschung zunehmende Beachtung. Ziel ist dabei, die Perspektive von Verkehrsnutzerinnen und -nutzern stärker zu berücksichtigen (Interview H.G.: 3.5). Diese Veränderung der Verkehrsforschung setzte in den 1990er Jahren ein und führte unter anderem dazu, dass das BMBF bereits vor dem Förderprogramm "Mobilität in Ballungsräumen" mit dem WZB zusammenarbeitete, insbesondere mit der sozialwissenschaftlichen "Projektgruppe Mobilität" der Abteilung "Organisation und Technikgenese". Diese Koopera-

tion manifestierte sich etwa im interdisziplinären Workshop "Mobilität und Verkehr besser verstehen", der Ende 1996 am WZB durchgeführt und an dem das Potential sozialwissenschaftlicher Ansätze für die Verkehrsforschung kontrovers diskutiert wurde (Hautzinger/ Knie/Wermuth 1997).

Im Förderprogramm "Mobilität in Ballungsräumen" wurden schließlich nicht nur im Choice-Projekt, sondern auch in den anderen Forschungsvorhaben sozialwissenschaftliche Ansätze berücksichtigt, wenn auch oft nur marginal. Einzig bei choice stand der sozialwissenschaftliche Zugang im Mittelpunkt. Choice verdankte seine Förderung einem Sondervotum im Auswahlprozess – es wurde vom BMBF als exzellentes Querdenker-Projekt eingestuft und genau deshalb unterstützt. Das Projekt besaß damit innerhalb des Förderprogramms eine Sonderstellung, und zwar in quantitativer wie in qualitativer Hinsicht. Choice strebte ein verkehrswissenschaftliches Experiment an, aber im Unterschied zu den anderen Projekten handelte es sich bei choice nicht um ein technisches sondern um ein sozialwissenschaftliches Experiment. Auch die Dimension der Fördermittel wich massiv von derjenigen der anderen Projekte ab. Choice wurde vom BMBF mit 2,6 Mio. Euro gefördert, die anderen Projekte erhielten zwischen 16,1 und 40,2 Euro; choice war quasi der "Benjamin" im BMBF-Programm. Die Cash-car-Idee wurde von den anderen Projekten zwar zur Kenntnis genommen, doch besaß choice aus Sicht der Großprojekte eher den Charakter einer Spielwiese als denjenigen eines verkehrswissenschaftlichen Kernvorhabens (Interviews H.G.: 10.5ff.; W.C.: 13ff.; R.B.; BMBF 2002).

B. Die zweite methodisch-theoretische Perspektive, die für choice relevant war, liegt im betriebswirtschaftlichen Ansatz, den die beiden Unternehmen Audi und StattAuto ins Projekt einbrachten. Die Motivation von Audi, bei choice einzusteigen, war von persönlichen Kontakten und zeitspezifischen Umständen geprägt. Audi wurde über einen leitenden Mitarbeiter der Entwicklungsabteilung auf das Choice-Projekt aufmerksam. Dieser war für Umwelt- und Verkehrsfragen zuständig, stand dadurch bereits seit längerem mit dem Gründer von StattAuto in Kontakt und hatte durchaus Sympathien für die Carsharing-Idee. Ausschlaggebend für Audis finanzielle Beteiligung bei choice, die das Unternehmen immerhin 1,25 Mio. Euro kostete, waren schließlich zwei Gründe. Einerseits passte das Projekt cash car in die damalige Unternehmensstrategie, die bei Audi Ende der 1990er Jahre auch von ökologischen Leitbildern geprägt war. Audi hatte sich Mitte der 1990er Jahre etwa am BMW-Wasserstoffmotorprojekt orientiert und selber den "Audi Duo" entwickelt, ein hybrid angetriebenes Fahrzeug mit einer Diesel- und Elektromotor-Kombination, das allerdings nur in einer geringen Zahl bis 1998 verkauft wurde. Mit der Beteiligung an choice wollte sich Audi im ökologischen Bereich weiter profilieren. Andererseits betrieb Audi mit der Choice-Beteiligung auch Hauptstadtpolitik. Ziel war, mit einem imageträchtigen Projekt in der neuen Hauptstadt Berlin Präsenz zu markieren (Interviews M.P.: 17ff.; J.P.). Das Engagement von Audi war also vor allem strategisch motiviert.

Audis Engagement bei choice beruhte also auf unternehmensstrategischen Überlegungen, das eigentliche Forschungsanliegen war für Audi nur von zweitrangiger Bedeutung. Audis Beteiligung stand damit auf unsicheren Beinen. Im Verlauf des Projekts stieg das Unterneh-

men tatsächlich wieder aus der choice aus. Als ein Jahr nach Gründung der choice der für die Kooperation zuständige Audi-Mitarbeiter pensioniert wurde, nahm der Autohersteller dies zum Anlass, die Beteiligung bei choice – unter Einhaltung aller finanzieller Verpflichtungen – zu beenden.

Die StattAuto hatte im Vergleich zu Audi ein sehr viel spezifischeres und weiter reichendes Interesse an choice. Zunächst ging ein wesentlicher Anlass für das Projekt, nämlich die Produktidee des cash cars, auf den Gründer und Geschäftsleiter der StattAuto, Markus Petersen, zurück. Die ursprüngliche Motivation des StattAuto-Gründers beruhte auf der betriebswirtschaftlichen Idee, ein handelbares Konsumgut mit variablem Preis zu entwickeln, das je nach Angebot und Nachfrage und ähnlich einer Wertschrift oder einer Währung einen eigenen Kurs generiert. Als Konsumgut wählte er das Auto, weil er bereits im Carsharing unternehmerische Erfahrungen gesammelt hatte. Das Aktienpapier war nicht zufällig ein Vorbild für dieses "Kurs-Auto". Die Idee kam 1998 zustande, als der Börsenboom bereits einige Jahre angehalten hatte und sich seinem Zenit näherte. Vermittelt über das Internet sollte ein Autofahrer sein Auto freistellen und an die meistbietende Interessierte weitervermieten können. Die anbietende Person hätte jederzeit den aktuellen Marktkurs ihres Autos – und damit sozusagen die Freistellungsprämie – auf dem Internet einsehen können, um sicher zu sein, den besten Moment für die Weitervermietung zu wählen. Weil das Carsharing ohnehin auf dem Prinzip der Kollektivnutzung beruhte, lag es auf der Hand, die Idee dieses "Kurs-Autos" zunächst im Rahmen eines Carsharing-Unternehmens auszuprobieren (Anhang "Intermodalität" zu Statusbericht 1998: 4; Interview M.P.: 13ff., 37ff.).

An einer Preisverleihung für den StattAuto-Gründer, die 1997 am WZB stattfand, wurden Verantwortliche der WZB-Projektgruppe Mobilität auf die Idee von Petersen aufmerksam. Zu diesem Zeitpunkt war der BMBF-Ideenwettbewerb "Mobilität in Ballungsräumen" eben lanciert worden, und die WZB-Verantwortlichen hielten die Kurs-Auto-Idee für einen tragfähigen Kern einer Projekteingabe. StattAuto und das WZB taten sich zusammen, bauten die Innovation des Kurs-Autos zum Cash-car-Projekt aus, gewannen die Deutsche Bahn und Audi als mögliche Mitgesellschafter und reichten so im Januar 1998 den schließlich erfolgreichen Projektantrag ein (Interview W.C.: 9ff.).

C. Drittens war choice geprägt von der sozialwissenschaftlichen Orientierung des WZB, in erster Linie der Mitglieder der Projektgruppe Mobilität, die der von Meinolf Dierkes geleiteten Abteilung "Organisation und Technikgenese" angehörte.[5] Das WZB ist als Institution der "problemorientierten Grundlagenforschung" verpflichtet, die Dierkes-Abteilung zählte innerhalb des Instituts zum stärker anwendungsorientierten Flügel.[6] Dierkes etwa hatte neben seiner Forschung immer auch Unternehmensberatungen durchgeführt. Das Choice-Projekt entstand im Rahmen des techniksoziologischen Forschungsschwerpunkts der Abteilung. Anfangs der 1990er Jahren hatte die Abteilung unter anderem Prozesse der Technikgenese sowie die Rolle von Leitbildern in der Technikgenese untersucht. Im Vordergrund standen

[5] Die Abteilung heißt seit 2003 "Innovation und Organisation".

[6] Die starke Anwendungsorientierung des WZB, beziehungsweise einzelner Abteilungen innerhalb der Einrichtung, geht bis in die Gründungszeit zurück. Janshen 1979; Thurn 1986.

zwei Fallbeispiele – die Schreibmaschine und das Automobil. Beide Fälle wurden sowohl historisch wie soziologisch analysiert. Die Forschungen zum Leitbild "Automobilität" entwickelten sich dabei zu einem mittelfristigen Arbeitsschwerpunkt, unter anderem im Rahmen der Projektgruppe Mobilität (Dierkes/Hoffmann/Marz 1992; Canzler 1996; Interview R.B.: 8ff.).

Die Arbeiten zum Automobilleitbild waren immer auch normativ geprägt. Die WZB-Projektgruppe Mobilitätsforschung war seit ihrer Gründung motiviert durch ein intervenierendes und gestalterisches Interesse an der Veränderung sozialer Verhältnisse. Dieser normative, teilweise auch politische Anspruch war in der WZB-Abteilung "Organisation und Technikgenese" generell stark (Dierkes et al. 1995; Interviews W.C.: 21ff.; R.B.: 12ff.). Anfangs dominierte das Anliegen, eine radikale Verkehrswende zu legitimieren und schrittweise vom Auto als Hauptmobilitätsinstrument wegzukommen ("Das Ende des Automobils": Canzler/Knie 1994). Unter dem Eindruck des unangefochtenen Siegeszugs des Automobils wich die grundsätzliche Autokritik seit Mitte der 1990er Jahre einer zunehmend moderateren Position, die für einen Wandel des Mobilitätsverhaltens unter Einschluss der Automobilität argumentierte. Gesucht wurde nach ökologisch sinnvolleren Formen von Mobilität. Vor diesem Hintergrund stand auch das steigende Interesse der Mobilitätsgruppe für das Thema Carsharing. Seit Ende der 1990er Jahre wurden etwa Umsetzungsprojekte wie die Idee eines "Grünen Autos" andiskutiert, allerdings ohne weiterverfolgt oder umgesetzt zu werden. Davon ausgehend formulierte die Mobilitätsgruppe alternative Entwürfe des Mobilitätsverhaltens (Hautzinger/Knie/ Wermuth 1997; explizit bei: Canzler/Knie 1998).

2.2 Organisationsform und methodisch-theoretischer Ansatz von choice

Die drei geschilderten Ansätze – die ingenieurwissenschaftliche Verkehrsforschung, die betriebswirtschaftliche Produktinnovation und die sozialwissenschaftlich-normative Mobilitätsforschung – kamen im Projekt choice zusammen. Organisatorisch wurde diese Verbindung durch die Rechtsform der choice untermauert. Choice wurde im Juli 1998 als GmbH ins Handelsregister eingetragen, mit der Audi AG, der StattAuto Carsharing AG und dem WZB als Gesellschaftern. Die Deutsche Bahn AG ließ sich auch in den kommenden Monaten nicht zu einem Einstieg bewegen und fiel schließlich als Gesellschafterin ganz weg (Statusbericht 1998: 2f.). Als Geschäftsführung wurde ein Doppelgremium eingesetzt: ein Geschäftsführer, Andreas Knie, wurde vom WZB, der andere, Markus Petersen, von StattAuto bestellt. Die Rechtsform der GmbH wurde aus praktischen Gründen gewählt. Das BMBF wünschte eine verpflichtende Organisationsform, die über ein unverbindliches Konsortium hinausging. Außerdem war das WZB als öffentlich geförderte Forschungseinrichtung rechtlich nicht in der Lage, eine kommerziell orientierte Produktinnovation zu betreiben. Das Choice-Projekt musste deshalb auch aus WZB-spezifischen Gründen im Rahmen einer Ausgründung durchgeführt werden. Einzig der Forschungsanteil wurde aus der choice GmbH ausgekoppelt und am WZB angesiedelt.

Das Team des Choice-Projekts bestand deshalb aus zwei Gruppen. Für das WZB-Forschungsprojekt waren eine Politikwissenschaftlerin und ein Politikwissenschaftler, Sassa

Franke und Weert Canzler, zuständig. Die im engeren Sinne bei choice angestellte Gruppe war größer und interdisziplinär zusammengesetzt. Angestellt waren rund ein halbes Dutzend Personen, überwiegend mit einem sozialwissenschaftlichen Hintergrund. Die Mehrheit hatte ein politikwissenschaftliches Studium abgeschlossen, hinzu kam eine promovierte Soziologin, die aus ihrer Erstausbildung auch kaufmännische Qualifikationen mitbrachte. Ein Mitarbeiter hatte sich außerdem nach dem Studium als Computerprogrammierer weitergebildet und praktische Erfahrungen in IT-Firmen gesammelt; er spezialisierte sich auch in der choice entsprechend auf Fragen der Software-Entwicklung (Interviews R.B., M.G.).

Der Forschungsanteil in der choice war von Beginn an eng mit der Idee der Produktinnovation verknüpft. Die Forschung sollte stärker intervenierend angelegt sein als eine bloße "Begleitforschung", "da die Ergebnisse [...] unmittelbarer Bestandteil des Marketingkonzeptes von choice werden" (Statusbericht 1998: 3; Canzler/Franke 2002: 21). Umgekehrt wollten die Verantwortlichen mehr bieten als eine praxisdeterminierte Marktforschung. Ziel war nicht nur, die Nutzung des cash cars, sondern allgemein das Veränderungspotential des Mobilitätsverhaltens am Beispiel einer konkreten Produktinnovation empirisch zu untersuchen. Mit diesem Anspruch war die choice eine eher forschungsorientierte Ausgründung. Die Beteiligten verstanden ihr Vorhaben zugleich als unternehmerisches und als wissenschaftliches Projekt.

Die doppeldeutige Organisationsform zwischen Produktentwicklung und Forschungsunternehmen spiegelte sich auch im theoretischen Ansatz. Choice nahm nicht eine deskriptive oder analytische Position gegenüber seinem Forschungsgegenstand, dem cash car, ein, sondern entwickelte diesen Gegenstand im Rahmen des Feldexperiments gleich selber. Eine solche Untersuchungsanlage mochte für die ingenieurwissenschaftliche Verkehrsforschung Standard sein, innerhalb der Sozialwissenschaften war sie unkonventionell. Choice war damit wesentlich stärker intervenierend angelegt die übrigen Forschungsprojekte am WZB. Mehr noch: Choice verstand sich als sozialwissenschaftliches Experiment im realen Untersuchungskontext – eine für die Sozialwissenschaften (abgesehen von der experimentellen Psychologie) eher ungewöhnliche Untersuchungsanlage. Die Selbstwahrnehmung der Choice-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gründete deshalb auf der Überzeugung, an einem theoretisch innovativen Projekt beteiligt zu sein.

Besonders pointiert wurde diese Position von Andreas Knie vertreten, der mit Gründung der choice seine Stellung am WZB vorübergehend verließ und eine der beiden Geschäftsführerposten übernahm. Sein Anspruch war, mit choice eine innovative Soziologie zu betreiben und insbesondere die distanzierte Beobachterperspektive, die die Soziologie seit Webers Werturteilskritik prägt, durch einen intervenierenden Ansatz zu ersetzen. Die in der Soziologie übliche Trennung zwischen Beobachtungs- und Objektposition wird von ihm als künstliche Trennung kritisiert. Jedes Interview beeinflusse schon den Untersuchungsgegenstand. Wer sich auf diese Wechselwirkung nicht einlasse, komme schließlich nicht mehr an den empirischen Gegenstand heran. Weil die heutige Soziologie es versäume, sich auf diesen dialektischen Prozess einzulassen, wisse sie über die gesellschaftliche Empirie kaum mehr Bescheid, sondern produziere tendenziell beliebige Resultate ohne Bedeutung in der aktuellen politischen Auseinandersetzung. Die Soziologie würde deshalb gut tun, etwa von den

Ingenieurwissenschaften zu lernen. Ingenieure würden ihren Gegenstand nicht nur analysieren, sondern auch umbauen. In diesem Sinne sollten Soziologinnen und Soziologen nach Ansicht des Choice-Geschäftsführers im ingenieurwissenschaftlichen Stil gesellschaftliche Zukunftsszenarien mitkonstruieren, um wieder eine innovative Wissenschaft zu werden. Umgekehrt sollten sich auch die Ingenieurwissenschaften stärker öffnen und insbesondere sozialwissenschaftliche Perspektiven stärker einbauen und dadurch einen höheren Grad an Reflexionskraft erreichen (Interview A.K.: 42ff.).

Auch wenn dieser intervenierende Ansatz letztlich eine Fortführung der anwendungsorientierten Forschung der Abteilung "Organisation und Technikgenese" war, stieß er bei den anderen Abteilungen im WZB auf Skepsis. Das Wissenschaftszentrum hat sich seit seiner Gründung 1969 stark im Bereich der anwendungsorientierten Forschung engagiert, etwa im Rahmen des "Instituts für Management und Verwaltung" oder des von Meinolf Dierkes gegründeten "Internationalen Instituts für Umwelt und Gesellschaft" – beides WZB-Abteilungen (Janshen 1979). Doch auch die stärker disziplinär und grundlagenorientierte Forschung ist im WZB verankert, insbesondere seit der Reorganisation der Abteilungsstruktur Ende der 1980er. Die WZB-interne Kritik am Choice-Projekt stieß sich vor allem an der normativen und intervenierenden Ausrichtung des Vorhabens. Befürchtet wurde, dass das Anliegen, den Forschungsgegenstand im Rahmen des Projekts selber zu generieren, den etablierten Regeln wissenschaftlicher Analyse widerspräche. Wie sollten Erkenntnisse mit Objektivitätsanspruch gewonnen werden, wenn der Untersuchungsgegenstand durch die Erforschung verändert werden konnte? Die kritischen Stimmen bemängelten, dass durch den intervenierenden Ansatz nicht nur der Forschungsgegenstand modifiziert, sondern auch die Ergebnisse von den Forscherinnen und Forschern gesteuert werden könnten. In diesem Zirkelschluss zwischen Untersuchungssubjekt und -objekt würde es leicht zu "self-fulfilling prophecies" kommen. Der damalige WZB-Präsident, Friedhelm Neidhardt, sprach explizit von der Gefahr einer "Beobachtungsverzerrung", gehörte aber trotz seiner Bedenken zu den Unterstützern des Projekts. Überhaupt wurde im WZB zwar kritisch über die methodisch-theoretische Ausrichtung des Choice-Projekts diskutiert, doch stellte sich letztlich niemand dem Projekt in die Quere (Interviews C.R. 35ff., 50ff.; M.O., M.D.).

So innovativ die experimentelle Stoßrichtung des Choice-Vorhabens, so unspektakulär war die Methode des Forschungsteils des Projekts. Das Forschungsprojekt sah im Wesentlichen eine Panelbefragung von Cash-car-Kundinnen und -Kunden vor, ergänzt durch statistische Analysen der Kundendaten. Das Sample des Panels war entsprechend dem Umfang der Cash-car-Kundschaft klein und umfasste zwischen 61 und 73 Personen. Dieses Sample teilte sich in drei Gruppen auf: erstens die aktuellen Cash-car-Kundinnen und -Kunden, zweitens diejenigen, die sich fürs Angebot interessiert hatten, ohne dass es zu einem Vertragsabschluss gekommen war, drittens die ehemalige Cash-car-Kundschaft, die einen Vertrag abgeschlossen hatte, diesen aber später wieder kündigte. Die erste Gruppe bildete die eigentliche Prüfgruppe, die zweite und dritte Gruppe wurden als Kontrollgruppen untersucht (Projektgruppe Mobilität 2004: 54-57; Canzler/Franke 2000: 4f.).

Insgesamt wurden während der fünfjährigen Projektlaufzeit vier Befragungswellen durchgeführt. Die Größe der Testgruppe schwankte zwischen sieben Personen (in der ersten Befragungswelle, als der Kundenstamm erst im Aufbau war) und 33 Personen (Canzler/Franke 2002: 24). Schon allein wegen der geringen Samplegröße konnte die Untersuchung nur einen beschränkten Anspruch auf Repräsentativität erheben. Das Forschungsprojekt verstand sich primär als qualitative und nicht als quantitative Analyse des Mobilitätsverhaltens. Die Interviews wurden mit unstandardisierten Fragebogen geführt, die Auswertung der Daten erfolgte durch inhaltsanalytische, kategorienbildende und vergleichende Methoden (Statusbericht 1999/1: 14; Canzler/Franke 2000: 4f.; Canzler/Franke 2002: 22-24).

Die Panelbefragung sollte drei Themenkomplexe untersuchen. Erstens wurde nach der generellen Akzeptanz des cash cars sowie nach dem Umgang der Nutzerinnen und Nutzer mit der Dienstleistung gefragt. Dazu gehörte auch die Analyse der Nutzungszwecke und der Kundenzufriedenheit. Diese Erkenntnisse sollten direkt in den operativen Betreib der choice zurückgekoppelt werden. Zweitens interessierten die mit der Cash-car-Nutzung verbundenen Veränderungen im Verkehrsverhalten. Zwei Hypothesen wurden genauer untersucht: Einerseits konnte cash car bei Nutzerinnen und Nutzern, die vorher kein Auto besaßen, zu einer Gewöhnung an "automobile Verfügbarkeit" führen oder gar zu einer "Stabilisierung eines automobilen Mobilitätsstils". Andererseits konnte cash car bei Autobesitzerinnen und -besitzern umgekehrt einen "Entwöhnungsprozess" von der Autonutzung in Gang setzen. Drittens wurde danach gefragt, welche Marktchancen und Zielgruppen sich für analoge Verkehrsdienstleistungen bieten würden (Canzler/Franke 2002: 21).

Die Paneldaten wurden kombiniert mit quantitativen Nutzungsdaten, die als Kundendaten der choice zugänglich waren. Dabei wurde die Buchungssoftware ausgewertet und beispielsweise die Nutzungs- und Freigabezeiten oder die gefahrenen Kilometer von cash cars erfasst. Von diesen Daten ausgehend wurden individuelle Fahrprofile und eine Typologie der Nutzerinnen und Nutzer erstellt (ebd.: 22f.).

In der sozialwissenschaftlichen Methodenlehre gehört ein solcher Ansatz zum Standardrepertoire, für die verkehrswissenschaftliche Forschung war er dagegen außergewöhnlich. Aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive war das Ziel der Panelforschung, durch eine kundennahe Befragung das Mobilitätsverhalten möglichst alltagsnah zu erfassen und damit eine bessere empirische Fundierung zu erreichen als die ingenieurwissenschaftliche Verkehrsforschung (Interview W.C.: 49ff.). Die üblichen Methoden der Verkehrsforschung, etwa Mobilitätstagebücher oder Stichprobenbefragungen, ließen in der Regel nur eine Momentaufnahme zu, während das Choice-Projekt im Sinne einer Longitudinalstudie auch längerfristige Verhaltensänderungen zu dokumentieren vermochte (Interview W.C.: 19ff.). Die Mikroperspektive der Panelbefragungen erlaubte es, das individuelle Mobilitätsverhalten in einer Komplexität zu erfassen, die für die Verkehrsforschung außergewöhnlich war.

Als Nebeneffekt sollten die Panelbefragungen auch zur Produktoptimierung dienen – im Sinne einer Begleit- oder Marktforschung (Interview W.C.: 30ff.). Diese Rückkoppelung der Befragungsergebnisse auf den Forschungsgegenstand, das heißt, die wechselseitige Beein-

flussung von Untersuchungsergebnissen und Untersuchungsgegenstand machte das Choice-Projekt zu einem ungewöhnlichen Unternehmen. Vergleichbar intervenierende Forschungsmethoden, etwa Ansätze der Aktionsforschung, wurden im Choice-Projekt jedoch kaum wahrgenommen. Vor dem eigentlichen Projektstart setzte sich eine kleine Kerngruppe mit einigen methodischen Texten auseinander. Zur Lektüre gehörte auch ein Text über die Methoden der Aktionsforschung. Diese Auseinandersetzung blieb jedoch singulär, ohne dass sie das methodische Design des Forschungsprojekts beeinflusst hätte (Interviews R.B.: 19ff; C.R.: 35ff.; W.C.: 27ff.).

2.3 Operative Probleme im Projektverlauf

Das Choice-Projekt war von Beginn an mit massiven finanziellen und operativen Problemen konfrontiert, die nicht nur den unternehmerischen sondern auch den wissenschaftlichen Erfolg des Vorhabens gefährdeten. Dafür verantwortlich waren zwei externe Faktoren. Erstens ließ sich die ursprünglich geplante Kombination von Gesellschaftern nicht verwirklichen. Kurz vor der Gesellschaftsgründung zog sich die Deutsche Bahn AG unerwartet vom Projekt zurück und trat der GmbH nicht bei. Damit fehlten dem Projekt die von der Bahn in Aussicht gestellten Mittel, rund 0,5 Mio. Euro, wodurch sich auch die Zuwendung des BMBF über Monate hinweg verzögerte, beziehungsweise um den Anteil der Bahn-Zuwendungen reduzierte (Statusbericht 1998: 2). Aus diesem Grund verspätete sich auch der Einzug der choice in eigene Büroräumlichkeiten um Monate (Statusbericht 1998: 2). Ein Jahr nach Projektbeginn, im Herbst 1999, ließen sich immerhin die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) vom Nutzen des Choice-Projekts überzeugen. Die BVG trat am 1.1.2000 als Gesellschafterin der choice bei und füllte indirekt die Lücke der Deutschen Bahn. Allerdings verzichtete im folgenden Jahr auch die BVG nach umfangreichen Planungsarbeiten aus finanziellen Gründen und wegen eines personellen Wechsels darauf, das wichtigste Gemeinschaftsprojekt mit choice weiterzuführen. Dieses Projekt hätte die Einführung einer BVG-Metrocard, eine Kundenkarte zur gemeinsamen Nutzung von Verkehrsdienstleistungen von BVG und StattAuto ermöglicht (Statusbericht 2001/1: 4). Hinzu kam, dass wie erwähnt auch die Audi AG im Herbst 1999 beschloss, aus der choice auszutreten. Aus diesem Rücktritt erwuchsen der choice immerhin keine finanziellen Verluste, weil Audi sämtliche im Gesellschaftervertrag vorgesehenen Verpflichtungen erfüllte. Trotzdem hatten die Veränderungen der Gesellschafterstruktur zur Folge, dass die Trägerschaft von choice während der ganzen ersten Hälfte der sechsjährigen Projektlaufzeit instabil und wechselhaft war.

Der zweite Grund für die operativen Schwierigkeiten war, dass die StattAuto kurz nach Projektbeginn ebenfalls in eine finanzielle Schieflage geriet, aus Gründen, die mit choice direkt nichts zu tun hatten. Unter anderem hatte StattAuto 1998 ein Hamburger Carsharing-Unternehmen akquiriert, dessen finanzieller Zustand sich nach dem Kauf als bedeutend schlechter entpuppte als dies vor der Übernahme schien. Die Krise bei StattAuto ging soweit, dass dem Unternehmen während der Projektlaufzeit teilweise der Konkurs drohte.

Diese ungünstigen Umstände führten zu außerordentlichen finanziellen und operativen Krisen, die die choice sowohl als Unternehmen wie als Forschungsprojekt praktisch unentwegt belasteten. Die wegen der Gesellschaftersituation teilweise gesperrte BMBF-Förderung bewirkte, dass die Liquiditätslage der choice schon im ersten Betriebsjahr kritisch war (Statusbericht 1999/1: 3f.). Der Kulminationspunkt der Krise lag im Sommer 2000, rund zwei Jahre nach Projektbeginn, als die StattAuto vorübergehend vor der Insolvenz stand. Damit wäre dem Forschungsprojekt nicht nur der wichtigste Projektpartner, sondern indirekt auch der Gegenstand, die von der StattAuto mitverwalteten cash cars, verlustig gegangen, was wohl das vorzeitige Ende von choice bedeutet hätte. Zeitweise war StattAuto außerstande, neue Cash-car-Verträge abzuschließen, obwohl es an daran interessierten Kundinnen und Kunden nicht mangelte (Statusbericht 2000/2: 3). Von der Dramatik dieser Projektphase zeugt, dass sich choice im Sommer 2000 gezwungen sah, die Mitarbeiterverträge vorsorglich zu kündigen. Dank einer vorläufigen Sanierung der StattAuto im Oktober 2000 musste diese Notmaßnahme schließlich nicht vollzogen werden (Statusbericht 2000/2: 3f.; Interview A.K.: 2/20ff.).

Das Selbstverständnis der choice schwankte in der ersten Projektphase zwischen einer euphorischen Aufbruchstimmung und einer gleichzeitigen Ernüchterung über den krisenhaften Projektverlauf. Dieses Wechselbad spiegelt sich beispielhaft in den halbjährlichen Statusberichten, mit denen die Choice-Verantwortlichen dem BMBF über den Projektstand Bericht erstatteten. Die Berichte sprechen die jeweils aktuellen Problemlagen an und skizzieren die Lösungsstrategien, nur um in der Folge von neuen, unerwarteten Schwierigkeiten überrascht zu werden. Der zweite Bericht ist noch vom Ausbleiben der Bahn AG gezeichnet, er beginnt mit der lakonischen Bemerkung, dass im Mittelpunkt des Geschäftsjahres die Suche nach neuen Gesellschaftern stand (Statusbericht 1999/1: 2). In den folgenden Berichten setzt sich die Serie von Hiobsbotschaften fort:

> "Das Unternehmen choice ist auch im zweiten Halbjahr des Jahres 1999 nicht wesentlich aus den Turbulenzen herausgekommen wie sie bereits zu Beginn des Jahres kennzeichnend waren." (Statusbericht 1999/2: 2)
>
> "Während im ersten Quartal des Berichtszeitraumes die Turbulenzen im Umfeld des Unternehmens choice weiter anhielten und die Zusammensetzung der Gesellschafter der choice ein weiteres Mal neu geordnet wurde, konnte in den letzen Monaten eine spürbare Stabilisierung der unternehmerischen Rahmenbedingungen erreicht werden." (Statusbericht 2000/1: 2)
>
> "Die Entwicklungen im Berichtszeitraum waren erneut von gravierenden Einschnitten im Umfeld des Unternehmens gekennzeichnet. Überschattet wurden die Forschungsarbeiten diesmal von der drohenden Insolvenz der Stattauto Car Sharing AG, die im Oktober nur durch eine Solidaritätsaktion der Kunden gerettet werden konnte." (Statusbericht 2000/2: 2)

Wegen der operativen Schwierigkeiten von StattAuto blieb der Erfolg des cash cars zunehmend hinter den ambitionierten Erwartungen der Antragsphase zurück. Im Projektantrag war geplant, innerhalb von 18 Monaten 125 Kunden einzuwerben und diesen Kundenstamm anschließend schrittweise auf fast 2000 Kunden auszubauen. Die Realität sah bescheidener aus, unter anderem weil die StattAuto aus administrativen Gründen nur in bescheidenem Maß für das neue Produkt werben wollte. Die Weitervermietung der cash cars bereitete der StattAuto einen Aufwand, der über den Erwartungen lag, weshalb das Unternehmen nur eine begrenzte Anzahl von Cash-car-Verträgen abschließen wollte und sich gegen eine massive

Expansion der Cash-car-Flotte wehrte. Zudem schien die Bereitschaft der Carsharing-Kundinnen und -Kunden, einen monatlichen Leasingbetrag für die Miete eines cash cars aufzubringen, beschränkt – dies obwohl das Angebot grundsätzlich auf Interesse stieß. Die Kundenstatistik des cash cars war entsprechend bescheiden. Nach 18 Monaten waren nicht 125 sondern erst 53 Cash-car-Verträge geschlossen, auch nachher hinkten die realisierten Vertragsabschlüsse den Prognosen hinterher (nach 30 Monaten: prognostiziert: 500 Kunden, realisiert: 63 Kunden; nach 42 Monaten: prognostiziert: 1150 Kunden, realisiert: 42 Kunden; nach 54 Monaten: prognostiziert: 1600 Kunden, realisiert: 30 Kunden; bei Projektabschluss nach 60 Monaten: prognostiziert: 1900 Kunden; realisierte Anzahl Kunden im Statusbericht ungenannt; vgl.: WZB 1998: 26; Statusbericht 1999/2: 9; dito 2000/2: 4; dito 2001/2: 3; dito 2002/2: 2; dito 2003/1).

Cash car blieb über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg ein Nischenprodukt. In einem kleinen Bereich der alternativ-ökologischen Kundschaft besaß das Produkt immerhin eine stabile Existenz. Die Nachfrage nach Cash-car-Verträgen war sogar meist höher als das Angebot, und dies trotz fehlendem Marketing. Zu Beginn des Projekts hofften die Choice-Verantwortlichen noch darauf, die gesteckten Ziele mit Verspätung zu erreichen. Im Verlauf des zweiten Betriebsjahres (2000) jedoch verbreitete sich die Einsicht, dass die ursprünglichen Prognosen zu ambitioniert und nicht mehr zu realisieren waren. Die "Probleme bei der Entwicklung eines marktfähigen und noch dazu intermodal verknüpften Produktes", stellten die Verantwortlichen Ende 2000 selbstkritisch fest, seien "generell unterschätzt" worden (Statusbericht 2000/2: 5).

Obwohl 2001 eine gewisse Stabilisierung eintrat, hielten die Unsicherheiten bis ins Jahr 2002 an, als schließlich die Deutsche Bahn AG nach langem Abseitsstehen entschied, doch ins Carsharing einzusteigen und dazu das Know-how der choice GmbH zu erwerben. Der Einstieg der Bahn markiert eine wichtige Wende im Choice-Projekt, auf dessen wissenssoziologische Implikationen unten einzugehen ist (vgl. Abschnitt 3.3 Wissenstransfer zwischen Forschung und Unternehmen). Hinter diesem Entscheid stand einerseits das strategische Interesse der Bahn am Carsharing, um ihren Bahnkunden ein verbessertes Mobilitätsangebot anzubieten, andererseits die Optimierung des Fuhrparkmanagements der Bahn durch die Weitervermietung der Fahrzeuge an externe Kundinnen und Kunden. Dazu gründete der DB-Konzernvorstand im Dezember 2000 eine neue Tochterfirma, die DB Rent. Diese erstellte als erstes für die Bahn ein Casharing-Konzept, wobei über die Kontakte zu choice auch deren Erfahrungen in die Planung einflossen. Der Businessplan, den die Bahn mit Unterstützung der choice ausarbeitete, sah den Aufbau von Carsharing-Angeboten im Franchise-Modell vor. Als Pilotstädte wurden Berlin und Frankfurt ausgewählt (Statusbericht 2001/1: 10ff.). Ende Juni 2001 verkündete schließlich der Konzernchef der Deutschen Bahn AG offiziell den Einstieg des Unternehmens ins Carsharing-Geschäft.

Diese Neuorientierung der Deutschen Bahn AG hatte weit reichende Konsequenzen für die choice. Während die WZB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Forschungsprojekt über den Cash-car-Versuch zusammen mit der StattAuto weiterführten, konzentrierte sich die choice nun neu auf die Kooperation mit der Bahn. Weil die Bahn zwar am Know-how der choice

interessiert war, nicht aber am Aufbau einer Konkurrenzmarke "choice", führte die Kooperation faktisch dazu, dass die Bahn die Choice-Infrastruktur übernahm. Bereits am 1.6.2001 wechselte einer der Choice-Geschäftsführer ins Management der DB Rent. Per 1.4.2002 übernahm die DB Rent die Eigenanteile oder Assets der choice, einschließlich der Büroinfrastruktur, der Förderguthaben sowie des Know-hows. Mit dieser Übernahme wechselte die choice GmbH erneut die Gesellschafterstruktur. Die bisherigen Gesellschafter, das WZB, die BVG und die StattAuto, traten aus der GmbH aus. Übernommen wurde die choice, die nun weitgehend zur GmbH-Hülle geschrumpft war, von einem Kollektiv aus 16 individuellen Gesellschafterinnen und Gesellschaftern, zumeist ehemaligen Mitarbeitern und Beteiligten des Choice-Projekts.

Durch diesen Einstieg der Bahn ins Carsharing-Geschäft war auch der Erfolg des Choice-Projekts indirekt sichergestellt. Zwar stand bei der Bahn das Carsharing-Angebot im Vordergrund, während das Cash-car-Produkt wenn überhaupt eine untergeordnete Rolle spielte. Trotzdem wäre die DB Rent in dieser Form nicht ohne die Vorleistungen der choice entstanden. Die Übernahme der Infrastruktur und des Know-hows von choice bildet letztlich einen erfolgreichen Wissens- und Technologietransfer, der es der Bahn ermöglichte, die Erfahrungen des Cash-car- und des Choice-Projekts für ihr eigenes Carsharing-Unternehmen zu nutzen (weiterführend: Projektgruppe Mobilitätsforschung 2004: 109-120).

3 Wissenschaftstheoretische Bilanz des Choice-Projekts

Wie fällt nun die methodologische und wissenschaftstheoretische Bilanz des Choice-Projekts aus? Wenn die Verbindung von Forschung und Praxis oder die Kombination von grundlagen- und anwendungsorientierten Forschungsstilen wirkungsvoll sein sollte, dann müsste sich dies primär am Wissenstransfer zwischen dem WZB-Forschungsprojekt und der Choice- und StattAuto-Geschäftspraxis ablesen lassen. Dabei geht es nicht nur um einen linearen, sondern durchaus um einen ko-evolutiven Transferprozess. Von Bedeutung sind auch Rückflüsse der im Choice-Experiment gewonnenen Erfahrungen in den disziplinären Forschungsstand der Soziologie und der Politikwissenschaften. Zwei Beurteilungskriterien sind deshalb im Folgenden genauer zu untersuchen: einerseits die Produktivität der Choice-Forschung, gemessen an der Entwicklung der Publikationstätigkeit, andererseits der davon ausgehende Wissenstransfer, sowohl als Rückfluss in den disziplinären Forschungsstand wie auch als Transfer in die Geschäftstätigkeit des Unternehmens. Ausgehend von dieser Bilanz sollen anschließend zwei methodisch-theoretische Strukturprobleme diskutiert werden, die typisch sind für angewandte oder intervenierende Forschungsansätze.

Um den Wissenstransfer zwischen dem Cash-car-Forschungsprojekt und dem disziplinären Forschungsstand auf der einen sowie dem unternehmerischen Anliegen der choice auf der anderen Seite zu verstehen, sind einige Vorbemerkungen zur Unternehmensstruktur nötig. Grundlegend für den Wissenstransfer war eine strikte organisatorische Trennung zwischen Wissenschaft und Unternehmen. Der Entscheid für eine solche Trennung fiel vor Beginn des Projekts und führte wie erwähnt dazu, dass das BMBF formal zwei Teilprojekte förderte, ein Forschungsprojekt am WZB und das Produktentwicklungsprojekt der choice GmbH (Statusbericht 1998/2: 3). Dahinter stand das Anliegen des WZB, das Forschungsprojekt möglichst vor den Risiken einer Unternehmensgründung abzusichern. Es sollte insbesondere verhindert werden, dass finanzielle Engpässe des Unternehmens zu einem Ressourcenkonflikt zwischen Unternehmen und Forschung führen und damit die Grundlage des Forschungsprojekts gefährden könnte. Zwar war ursprünglich vorgesehen, dass sich auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der choice wissenschaftlich betätigen konnten, jedoch nur solange es ihre operativen Verpflichtungen erlaubten.

Die organisatorische Trennung zwischen Forschung und Unternehmung wurde noch untermauert durch die räumliche Distanz zwischen den Büros von choice und denjenigen des WZB, die in zwei unterschiedlichen Stadtteilen Berlins lagen. Einzig eine von den zwei Geschäftsführerstellen bei choice schlug eine Brücke zwischen Forschung und Unternehmen. Die mit einem vormaligen WZB-Mitarbeiter besetzte Position sollte sich neben der Geschäftsführung ebenfalls im Forschungsprojekt betätigen. Gleichzeitig war das WZB als Gesellschafterin der choice GmbH verbunden und konnte durch ihre Aufsichtsrechte auf die Geschäftsführung Einfluss nehmen.

Diese Trennung zwischen Wissenschafts- und Geschäftsbetrieb hat sich im Projektverlauf mehrheitlich bewährt. Der Geschäftsalltag von choice stellte sich, wie die oben geschilderten

Krisen verdeutlichen, bald als sehr dynamisch heraus. Der Betrieb in den Choice-Büros war jedenfalls deutlich hektischer als jener im WZB-Forschungsprojekt. Bis zu einem gewissen Grad dürfte eine solche Geschäftsdynamik bei einem neu gegründeten Unternehmen zur Normalität gehören. Die Spannung zwischen dem vergleichsweise langfristig angelegten und stabilen Forschungskontext und dem kurzfristig-dynamischem Geschäftskontext gehört zu den Strukturmerkmalen angewandter Forschungsprojekte (Röbbecke et al. 2004: 139ff.). Die organisatorische Trennung zwischen Forschungs- und Geschäftsteil hat im Fall von choice dieses Strukturproblem wesentlich entschärft. Trotz aller operativer Schwierigkeiten, mit denen die choice zu kämpfen hatte, war das WZB-Forschungsprojekt kaum konkret beeinträchtigt oder behindert. Die beiden Hauptverantwortlichen für die WZB-Panelforschung hatten immer genügend Freiraum, um ihrer Arbeit im vorgesehenen Rahmen nachzugehen. Auch die Übernahme der Choice-Infrastruktur durch die Deutsche Bahn AG beeinflusste den Verlauf des Forschungsprojekts nicht. Die StattAuto betrieb auch nach dem Start des Bahnprojekts ihre Cash-car-Flotte wie bisher weiter, womit die WZB-Forschung nahtlos fortgeführt werden konnte. Das Untersuchungssample von Cash-car-Nutzerinnen und -Nutzern veränderte sich dadurch nicht.

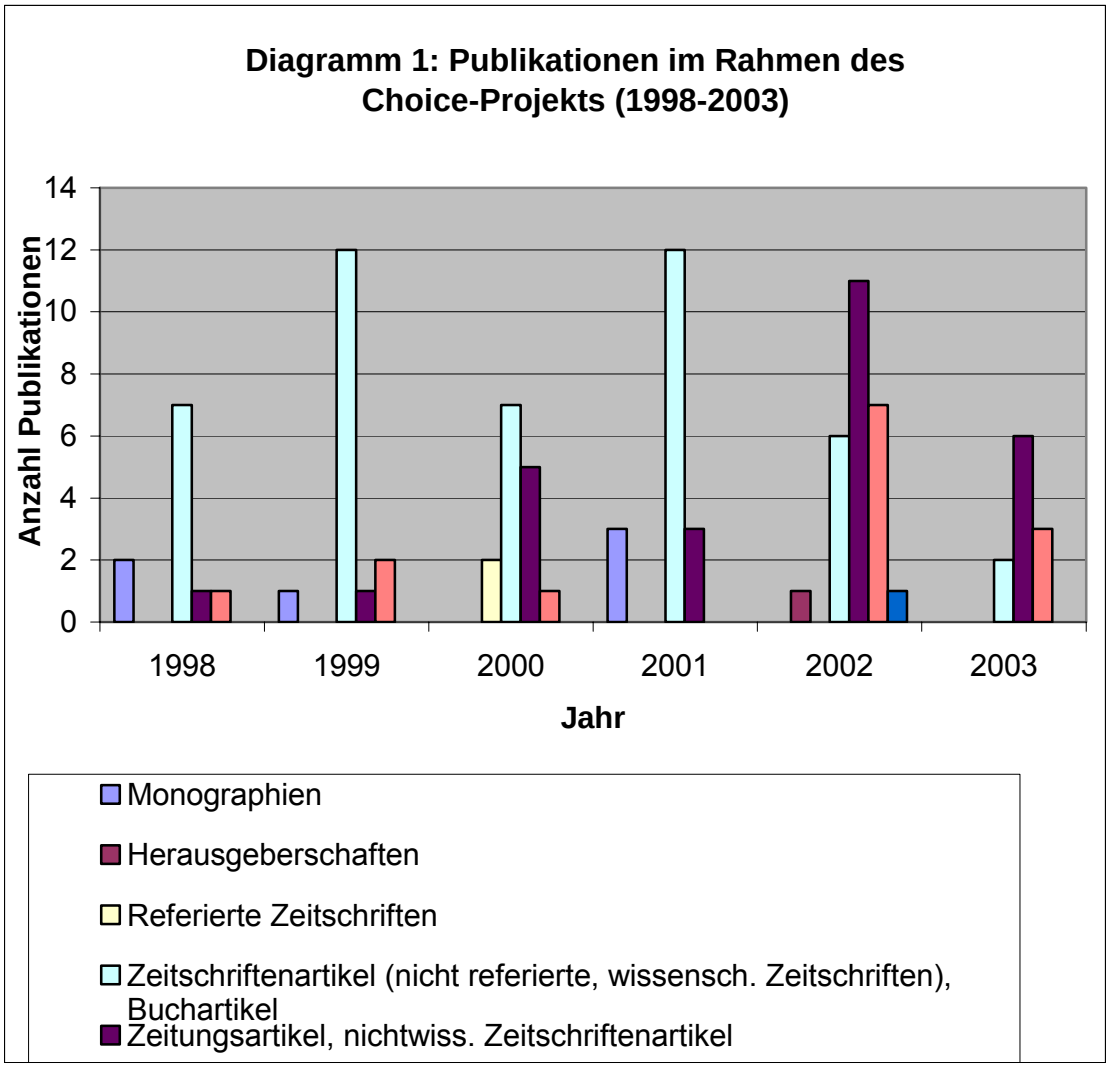
Nur in einer Hinsicht ging von den operativen Problemen eine Gefahr für das Forschungsprojekt aus; diese war allerdings von fundamentaler Bedeutung. Hätten die betrieblichen Schwierigkeiten der StattAuto zum Konkurs der Firma geführt, dann wäre auch der Betrieb der cash cars auf einen Schlag eingestellt worden. Der choice und dem WZB-Forschungsprojekt wäre damit der Untersuchungsgegenstand verlustig gegangen, zumindest in jener Form, auf die das Panel im Forschungsplan angelegt war. Das Forschungsprojekt wäre in einer solchen Situation existenziell gefährdet gewesen. Die Choice-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren deshalb aus Eigeninteresse am Überleben der StattAuto interessiert und engagierten sich zeitweise aktiv für eine erfolgreiche Restrukturierung der Carsharing-Firma.

3.1 Produktivität der Forschung

Wie in der Einleitung erwähnt, liegt es nicht im Ermessen dieses Berichts, die im Rahmen des Choice-Projekts erarbeiteten Forschungsergebnisse inhaltlich zu bewerten. Einige allgemeine, vor allem quantitative Einschätzungen lassen sich dennoch treffen. Die Wahrnehmung der Choice-Forschung durch interessierte Fachleute lässt darauf schließen, dass die Forschungsergebnisse zur Cash-car-Nutzung in verschiedener Hinsicht als wissenschaftlich innovativ anerkannt wurden (Interview G.S.). Zu den bemerkenswerten Ergebnissen gehörte etwa die Erkenntnis, dass das individuelle Mobilitätsverhalten weitgehend den Gesetzen des Alltagshandelns gehorcht und entsprechend stark von Handlungsroutinen geprägt ist. Die Verkehrsforschung geht methodologisch meist von Rational-choice-Ansätzen aus; das Verkehrsverhalten wird als Folge individueller Entscheidungsprozesse modelliert. Nach den Ergebnissen der Choice-Forschung scheint die Verkehrsmittelwahl dagegen nur in Ausnahmefällen durch bewusste individuelle Entscheidungen getroffen zu werden. Im Gegenteil würden, so die These, solche Entscheidungssituationen bewusst umgangen. Ein neues Produkt allein reiche noch nicht aus, um einen Umsteigeeffekt zu produzieren – dies hat sich

nach Ansicht der Verantwortlichen nicht zuletzt am Produkt cash car erwiesen. Indem die Verkehrsforschung analytisch solche singuläre Entscheidungssituationen voraussetze, gehe sie nach den Erkenntnissen der Begleitforschung von grundsätzlich falschen Modellannahmen aus. Die Längsschnittanalyse der Verhaltensmuster der Testpersonen zeigte vielmehr, dass die habituellen Verhaltensweisen oft erst in biografischen Umbruch- oder Krisensituationen in Frage gestellt und verändert werden. Die Autorinnen und Autoren der Begleitstudie sprechen in diesem Zusammenhang von so genannten "Entscheidungsverzweigungen". Außerdem hat die Studie gezeigt, dass für Verkehrsinformationen – die auch die choice ursprünglich anbieten wollte – keine Gebühren oder sonstige finanziellen Leistungen verlangt werden können. Der Markt der Verkehrsinformationen hat sich somit als ein wenig profitabler Markt erwiesen. Dieser Erkenntnis mussten sich trotz anderweitiger Hoffnungen auch die anderen Forschungsprojekte des "Mobilität in Ballungsräumen"-Programms anschließen (detailliert zu den Untersuchungsergebnissen: Projektgruppe Mobilität 2004: 68-79; Interviews C.R.: 25ff.; W.C.: 2/6ff.; M.P.: 34ff.).

Diese Erkenntnisse zeichneten sich bereits in den ersten beiden Jahren der fünfjährigen Projektlaufzeit ab und wurden von den Verantwortlichen seither in Vorträgen und Publikationen verbreitet (Statusbericht 1999/1: 9, 15ff., 29ff.; dito 1999/2: 12ff.; dito 2000/1: 5f.). Die Analyse der Publikationsstatistik zeigt, dass sich die Veröffentlichungspraxis vor allem auf wissenschaftliche Zeitschriften (davon primär nicht-referierte), nicht-wissenschaftliche Zeitschriften und Tageszeitungen konzentrierte (vgl. Diagramm 1: Publikationen im Rahmen des Choice-Projekts, 1998-2003). In der Fachwelt stießen die Resultate in zwei unterschiedlichen Bereichen auf Resonanz. Sie wurden zunächst im Rahmen des BMBF-Programms „Mobilität in Ballungsräumen“ wahrgenommen. Mit seinen verkehrssoziologischen Erkenntnissen hat das Choice-Projekt einige wichtige Inputs für die anderen Leitprojekte des Programms geleistet. Obwohl die sozialwissenschaftlichen Ansätze der Choice-Forschung innerhalb des Programms singulär waren, wurden die Resultate wahrgenommen und nicht grundsätzlich bestritten (Interview H.G.: 28f.). Außerdem wurde das Choice-Projekt auch innerhalb der verkehrssoziologischen Forschung mit Interesse verfolgt. Die Resonanz in der allgemeinen soziologischen Diskussion blieb dagegen schwach (Interview G.S.).



Quellen: www.choice.de (Mai 2004); WZB-Liste von "referierten Zeitschriften" (http://skylla.wz-berlin.de/refjournals.html, Mai 2004)

3.2 Wissenstransfer in die disziplinäre, grundlagenorientierte Forschung

Obwohl im Rahmen des Choice-Projekts regelmäßig publiziert wurde, relativiert sich die Bedeutung der wissenschaftlichen Ergebnisse. Bis zum Ende der Projektlaufzeit wurden die Erkenntnisse des angewandten Forschungsprojekts erst ansatzweise in die disziplinäre, grundlagenorientierte Forschung zurückvermittelt. Obwohl die Ergebnisse für die Verkehrsforschung unmittelbar relevant scheinen, wurden sie in der Forschung bisher noch zu wenig wahrgenommen. Die Projektverantwortlichen führen dies auf den zu geringen Publikationsausweis von choice zurück. Sie planten deshalb unter anderem, die Publikationsaktivitäten auch über die Projektlaufzeit hinaus zu verfolgen, beispielsweise durch die Herausgabe eines Sammelbands oder in Form von Artikeln in referierten Fachzeitschriften (Interview W.C.: 52ff.).

Die Analyse der Publikationstätigkeit bestätigt diese Einschätzung und zeigt, dass die Anzahl an referierten Zeitschriftenartikeln und damit die Präsenz in den disziplinären Fachorganen während der Projektlaufzeit tatsächlich gering waren (vgl. Diagramm 1). Schwerpunktmäßig wurde in Form von nicht-referierten Zeitschriften- oder Sammelbandartikeln oder im Bereich der Grauen Literatur (WZB Papers) und im Rahmen von Zeitungsartikeln publiziert. Die Auszählung zeigt außerdem, dass das Fachpublikum zu Beginn des Projekts noch vergleichsweise stark angesprochen wurde (hoher Anteil an Zeitschriften- und Sammelbandartikeln), während sich die Veröffentlichungen im Projektverlauf zunehmend auf publikumsorientierte Zeitungsartikel und das halb-öffentliche Feld der Grauen Literatur verlagerten.

Möglich ist, dass die Rezeption der Choice-Forschung in der disziplinären Forschung auch durch die Eigenheiten des Samples behindert wurde. Unter Kolleginnen und Kollegen der verkehrssoziologischen Forschung wurde das Projekt teilweise wegen seiner Auswahl der Testgruppe kritisiert. Die untersuchten Cash-car-Nutzerinnen und -nutzer stammten mehrheitlich aus der Berliner Öko- und Alternativszene. Der Vorwurf war, dass sich in diesem Sample sozialstrukturell in erster Linie ein "Berliner Syndrom" manifestiere, das in dieser Form nicht auf andere Teile Deutschlands zu übertragen sei. Allerdings war es auch kein Anspruch des Projekts, ein Sample mit einer besonders hohen Repräsentativität zu untersuchen. Die Panel-Daten beruhten vielmehr auf einer vergleichsweise geringen Zahl von Befragten. Die Testgruppe umfasste während der vier Befragungswellen maximal 33 Personen. Weil während der Projektlaufzeit die Zusammensetzung des Samples wechselte, waren es schließlich insgesamt 37 Einzelpersonen, die an einer Panelbefragung mitwirkten und deren Daten als Grundlage für die Analyse der Mobilitätsverhaltensweisen verwendet wurden (Canzler/Franke 2002: 22-24, 36ff.; vgl. Tabelle 1). Immerhin blieb die Teilnahme am Panel auch in den operativen Krisenphasen von choice und StattAuto überdurchschnittlich stabil. Von diesen Panel-Daten ausgehend wurde die Typologie der Verhaltensweisen – die Verantwortlichen sprechen von "Nutzungsprofilen" – entwickelt. Drei der fünf generierten Typen basieren auf je vier Fallbeispielen (Canzler/Franke 2002: 36) – eine wenig repräsentative Datenlage. Die Projektverantwortlichen verfolgten jedoch einen primär qualitativ orientierten Ansatz, der sich auch mit dieser Samplegröße einlösen ließ. Eine ambitioniertere Untersuchungsanlage hätte unter den gegebenen arbeitsökonomischen Bedingungen das Projekt zweifellos überfordert (Statusbericht 2001/1: 7ff.).

Tabelle 1: Zusammensetzung des Samples im Verlauf der vier Befragungswellen

Befragungs-wellen	**Sample: Interviews gesamt**	Kunden: Inter-views gesamt	davon cash car classic	davon cash car winter	davon Metro-card	Vergleichs-gruppe: Interviews gesamt	davon Non-User	davon Ex-Kunden
1. Welle ‘99	**63**	7	7	-	-	56	51	6
2. Welle ’00	**61**	31	25	6	-	30	23	7
3. Welle ’01	**73**	33	28	-	5	40	28	12
4. Welle ’02	**70 (+3)**	25 (+3)	20 (+3)	-	5	45	28	17

Quelle: Anlage 3 des Statusberichts 2001/1.

3.3 Wissenstransfer zwischen Forschung und Unternehmen

Für die Beurteilung des Wissenstransfers vom WZB-Forschungsprojekt ins operative Geschäft der choice und der StattAuto ist zwischen zwei Projektphasen zu unterscheiden. In der ersten Projekthälfte, von 1998 bis 2000, funktionierte der Wissenstransfer, darin sind sich die meisten Beteiligten einig, relativ nahtlos und war entsprechend produktiv. Die wichtigste Schnittstelle war die wöchentliche Plenumssitzung am "jour fixe", an der neben den Choice-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern auch die Forschungsverantwortlichen am WZB regelmäßig zugegen waren. An dieser Sitzung wurden bereits im ersten Betriebsjahr die vorliegenden umfangreichen Panelergebnisse vorgebracht und weitergegeben (Statusbericht 1998/2: Anhang II). Die WZB-Verantwortlichen wiesen darauf hin, dass sich die Kundschaft in den Panelbefragungen etwa über Fehler in der Rechnungslegung oder über die mangelhafte Sauberkeit der cash cars nach Ausleihen für Carsharing-Kunden beklagt hätten. Das Choice-Team hat durch diesen Wissenstransfer eine Vielzahl problembezogener Inputs für die Verbesserung des operativen Geschäfts erhalten. Unter den befragten Choice-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern war es unbestritten, dass die Panelauswertung vor allem im ersten Projektjahr eine Reihe nützlicher Erkenntnisse ins operative Geschäft einbrachte, die so weit wie möglich auch umgesetzt wurden. In diesem Sinne entsprach die WZB-Forschung einer begleitenden Marktforschung. Darüber hinaus generierte das WZB-Projekt auch stärker grundlagenorientierte Forschungsergebnisse und konfrontierte die choice mit diesen Erkenntnissen. So wurden an einzelnen Jour-fixe-Sitzungen auch die abstrakteren verkehrswissenschaftlichen Fragestellungen und Ergebnisse des Forschungsprojekts vorgestellt und diskutiert. Wieweit diese Erkenntnisse den Geschäftsverlauf beeinflusst haben, ist schwer abzuschätzen. Auf jeden Fall hat das Forschungsprojekt den Choice-Mitarbeiterinnen und –Mitarbeitern ein Kontextwissen über aktuelle Diskussionen der Verkehrsforschung vermittelt (Statusbericht 1999/1: 23ff., 29ff.; dito 1999/II: 17ff.; dito 2000/I: 5f.; Interviews W.C., 42ff., 2/4ff.; A.K., 33ff.).

Diese positive Einschätzung wird indirekt auch von den Programmverantwortlichen beim BMBF bestätigt. Die Gesellschafterstruktur der choice hätte sich bewährt, weil dadurch das WZB als Forschungseinrichtung in ständigem Kontakt zum operativen Betrieb blieb und dadurch gezwungen war, praxisbezogene Erkenntnisse zu generieren. In anderen Fällen von soziologischer Begleitforschung ohne organisationalen Bezug zum Untersuchungsgegenstand sei es dagegen schon vorgekommen, dass die Forschungsresultate praxisfern und vergleichsweise trivial blieben, weil die Forscherinnen und Forscher den Gegenstand nur von Außen untersucht hatten (Interview H.G., 0.5).

In der ersten Projektphase verlief der Wissenstransfer also weitgehend problemlos; die Ziele, die sich die Projektverantwortlichen gesteckt hatten, wurden weitgehend erfüllt. Nach dem zweiten Projektjahr verschlechterte sich dagegen der Austausch zwischen Forschung und operativer Praxis zusehends. Auslöser für diese Entwicklung waren die betrieblichen Probleme der StattAuto, die sich im Sommer 2000 zu einer anhaltenden Krise zuspitzten. In den folgenden Monaten entwickelte sich das Krisenmanagement zur Rettung der StattAuto zu einem Schwerpunkt des Choice-Geschäfts. Dagegen rückte die Bedeutung der Kunden-

rückmeldungen aus der Panel-Forschung in den Hintergrund. Als mit dem drohenden Konkurs von StattAuto auch die choice existentiell gefährdet schien, waren die Klagen aus dem Panel, etwa über mangelhaft gereinigte Autos, höchstens noch von marginaler Bedeutung (Interviews F.B.: 41f., 57ff.; M.P.; R.B.: 42-58; S.F.). In der anhaltenden Krisenphase von 2000 und 2001 hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowohl von StattAuto wie von choice kein Gehör mehr für die differenzierten Panel-Ergebnisse, obwohl das WZB-Forschungsprojekt planmäßig weiterhin operativ relevante Erkenntnisse produzierte (Interview W.C.: 42). Spätestens seit Beginn 2001 war allen Beteiligten klar geworden, dass der cash car nicht zum Kerngeschäft der StattAuto-Unternehmensstrategie gehörte, sondern ein Nischenprodukt bleiben würde. Damit relativierte sich für die StattAuto auch die Bedeutung der Erkenntnisse aus den Panel-Befragungen (Interview M.P.). Dass also seit 2000 der Wissenstransfer nur noch mangelhaft funktionierte, lag nicht an Problemen des Forschungsprojekts, sondern an der unternehmerischen Dynamik der beiden Firmen choice und StattAuto.

Dieser Prozess lässt sich auch als schrittweiser Verlust der wissenschaftlichen Reflexivität des Choice-Projektes bezeichnen, der sich parallel zur unternehmerischen Dynamik entwickelte. Dieser Reflexionsverlust erfolgte über mehrere Schritte. In der ersten Projektphase haben die Choice-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter ihr Unternehmen noch als innovativen sozialwissenschaftlichen Feldversuch betrachtet. Diese Einschätzung wich im Verlauf des Projekts zunehmend einem ausschließlich unternehmerischen Selbstverständnis (Interview F.B.: 59ff.). Insbesondere die Geschäftsführerstelle wurde stärker als geplant vom operativen Geschäft in Anspruch genommen. Die ursprünglich vorgesehene Mitarbeit des Choice-Geschäftsführers am WZB-Forschungsprojekt konnte nicht im angestrebten Maß verwirklicht werden.

Auch war der konzeptionelle Sachverstand von choice (ohne Einschluss der Begleitforschung) zu Projektbeginn noch groß und beruhte unter anderem auf den umfangreichen Vorarbeiten der Antragsphase. In der ersten Projektphase zehrte choice entsprechend von den Forschungskompetenzen der Mobilitätsgruppe am WZB und vom Reflexionsgrad des BMBF-Antrags. "Zu Beginn waren wir konzeptionell noch stark", bestätigt auch der Choice-Geschäftsführer rückblickend (Interview A.K.: 21f.). Dabei wurden auch grundlagenorientierte wissenschaftliche Erkenntnisse ins Projekt übersetzt, etwa die Idee der intermodalen Verkehrsdienstleistungen.

Mit zunehmender Projektdauer verschob sich der Wissenstransfer dagegen auf die Ebene der Marktforschungserkenntnisse, die vom WZB-Forschungsprojekt an choice und StattAuto weitergegeben wurden. In der zweiten Projekthälfte wurden selbst diese anwendungsbezogenen Forschungsresultate von der Unternehmensseite immer weniger nachgefragt und damit für den betrieblichen Alltag zunehmend bedeutungslos.[7] Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der choice konzentrierten sich zunehmend auf die operativen Probleme und vertagten die wissenschaftlichen Ambitionen, die einige von ihnen in der ersten Projektphase noch hegten, auf später. Zwar vermochten sich auch im Projektverlauf immer wieder

[7] In den Statusberichten wird beispielsweise ab Bericht 2000/2 der Forschungsteil nicht mehr aus betrieblicher Sicht reflektiert.

einzelne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für wissenschaftliche Nebenprojekte frei zu machen, doch wurde schließlich eine Reihe von Forschungsanliegen auf die lange Bank geschoben und blieb bis zum Projektabschluss unerledigt, obwohl die Anliegen wiederholt vorgebracht und andiskutiert wurden. So wurde die Arbeit der choice nicht im erwünschten Ausmaß wissenschaftlich dokumentiert, auch die Frage, wieweit das Verhältnis von choice und StattAuto durch unterschiedliche Unternehmenskulturen belastet war, wurde nie systematisch geklärt. Ebenso wenig wurde die methodisch-theoretische Grundlage dieses sozialwissenschaftlichen Feldexperiments sowie die Implikationen der Personalidentität zwischen Forschern und Akteuren eingehend geklärt – ein Projekt, das erst im Rahmen dieser Untersuchung, quasi post festum, angegangen wurde.

Als Grund für die verpassten Forschungsfragen wird von den Betroffenen jeweils angeführt, dass die operativen Probleme derart viele Ressourcen in Anspruch genommen hätten, dass schlicht keine Zeit mehr blieb für wissenschaftliche Anliegen (Interview A.K.: 21ff., 2/13-22; Interview R.B.: 52ff.). Die Publikationsanalyse bestätigt diese Einschätzung und zeigt, wie sich im Verlauf des Projekts die Publikationstätigkeit von arbeitsintensiven Zeitschriften- und Buchartikeln auf weniger aufwändige Presseartikel und Graue-Literatur-Publikationen verlagerte (vgl. oben: Diagramm 1: Publikationen im Rahmen des Choice-Projekts 1998-2003). Die Gefahr des Reflexionsverlusts betraf allerdings nur das Choice-Team. Die beiden Verantwortlichen für das WZB-Forschungsprojekt waren durch die organisatorische Trennung von choice vom operativen Alltag gut abgeschottet und in ihrer Forschungsarbeit kaum behindert.

Der unternehmensorientierte Wissenstransfer blieb allerdings auch in der zweiten Projektphase nicht vollständig aus. Die Schnittstelle zwischen dem WZB-Forschungsprojekt und choice entspricht nur der einen Seite der Medaille. Die andere Seite bildet der Wissens- und Technologietransfer zwischen choice und der Deutschen Bahn. Hier lässt sich durchaus von einem erfolgreichen Transfer sprechen. Mit dem oben erwähnten Einstieg der Deutschen Bahn AG, insbesondere der Übernahme der Choice-Infrastruktur und des geschäftlichen Know-hows, hat die Bahn jenes Wissen und jene Technologie eingekauft, die ihr schließlich die Lancierung der DB Rent und ihres Carsharing-Angebotes ermöglicht hat. Konkret verlief der Wissenstransfer zunächst durch einen Beraterauftrag der DB Rent an die choice oder einzelne Choice-Mitarbeiter, mit denen die Bahn seit dem missglückten Kooperationsversuch 1998 sporadische Kontakte hatte (Statusbericht 2001/1: 5f.). Bei der Übernahme der Choice-Infrastruktur wechselten auch einzelne Personen, insbesondere einer der beiden Choice-Geschäftsführer, mit ihrem gesamten Erfahrungswissen zur Deutschen Bahn. Die Effektivität des Wissenstransfers wird durch den Erfolg des Projekts untermauert. In den drei Jahren seit der Gründung der DB Rent im Dezember 2001 hat das Unternehmen in 55 Städten Deutschlands ein Carsharing-Angebot aufgebaut. Aktuell verwaltet die DB Rent über 1.000 Carsharing-Fahrzeuge (www.dbrent.de 14.4.04). Mit dieser Expansion hat die Firma jene Wachstumsraten realisiert oder gar übertroffen, die die Choice-Verantwortlichen ursprünglich mit dem cash car zu erreichen hofften.

Die Übernahme der Choice-Expertise durch die Deutsche Bahn lässt sich als eine Art „indirekter Wissenstransfer“ interpretieren, bei dem die Forschungserkenntnisse der choice nicht *direkt* im Rahmen des Choice-Spin-Offs, sondern über den Umweg einer „Eingründung“ der choice in die DB Rent AG in die Verwertung überführt wurden. Solche indirekten Transferprozesse lassen sich auch in anderen Feldern, etwa im Bereich der Biotech-Unternehmen finden. Auch hier hat sich in den letzten Jahren der Markt durch vertikale Integration zunehmend konsolidiert. Dabei haben die wichtigsten Chemie- und Pharmaunternehmen einen Teil der Ausgründungen, die im Rahmen der Spin-Off-Welle der 1980er und 1990er Jahre entstanden sind, schrittweise aufgekauft (Späthe 2001: 7-10).

3.4 „Machen, machen, machen“: Zwei Strukturprobleme angewandter Forschung

Das dargestellte Fallbeispiel verweist auf zwei strukturelle Problemlagen von anwendungsorientierten Forschungsprojekten, die in den folgenden Abschnitten zu diskutieren sind.

3.4.1 Analytische Instabilität durch Interaktion zwischen Forschungssubjekt und -objekt

Anwendungsorientierte oder intervenierende Forschungsprojekte besitzen naturgemäß den Anspruch, die untersuchte soziale Praxis zu verändern. Daraus ergibt sich eine typische analytische Instabilität, eine Art "Zauberlehrlings-Problem". Anders als bei distanziert observierenden Ansätzen bedingen sich in intervenierenden Projekten die Position des Untersuchungssubjekts und jene des -objekts gegenseitig und stehen in enger Wechselwirkung. Als Folge davon wirkt sich eine Veränderung des Untersuchungsobjektes auch auf die Subjekt- oder Beobachterperspektive aus. Diese Rückkopplungseffekte zwischen Subjekt und Objekt, die kritische Begleiter des Choice-Projekts auch als Gefahr der "Beobachtungsverzerrung" bezeichneten, haben im Fall von choice ein Ausmaß erreicht, das von den Beteiligten nicht intendiert war und diese vor unerwartete Probleme stellte.

Im Fall von choice modifizierte sich vor allem der organisationale Kontext des Untersuchungsobjekts cash car im Projektverlauf stark. Ausgangspunkt dieses Prozesses war, dass das Marktpotenzial des cash cars hinter den im Forschungsantrag angestrebten Wachstumsraten zurückblieb. Die Choice-Verantwortlichen mussten bald einsehen, dass die ursprünglich gesetzten Ziele mit dem cash car nicht zu erreichen waren. Bereits ein Jahr nach Projektbeginn stellte ein Zwischenbericht fest, dass die Carsharing-Kundschaft nicht primär durch den Bedarf nach einer Autonutzung, sondern vor allem ökologisch motiviert sei. Grundsätzlich gab es zwar unter der Carsharing-Kundschaft eine Reihe von Vielfahrern, für die das Leasing-Angebot eines cash cars eigentlich ein attraktives Angebot hätte sein können. Doch erwies sich die Schwelle von einem Carsharing- zu einem auf den ersten Blick teureren Leasing-Vertrag als größer denn ursprünglich erwartet. Hinzu kam, dass für das Angebot des cash cars wegen der knappen Mittel der StattAuto kein systematisches Marke-

ting betrieben wurde. Die Choice-Verantwortlichen kamen deshalb zum Schluss, dass unter diesen Umständen die "mentalen Dispositionen" für einen nachhaltigen Erfolg des Cash-car-Produkts noch nicht bestanden (Statusbericht 1999/1: 2).

Der ausbleibende Markterfolg des cash cars hatte wichtige Rückwirkungen auf das Selbstverständnis der choice. Die Suche nach einer erfolgreicheren Unternehmensstrategie bedeutete zunächst, dass die Organisationsform der choice, und damit auch der Rahmen für das WZB-Forschungsprojekt, wiederholt geändert wurde. Mitte des Jahres 2000, kurz vor Ende der ersten Hälfte der Projektlaufzeit, wurde eine entscheidende Wende vollzogen. Im Frühjahr noch entwickelte die choice mit der BVG zusammen ein gemeinsames Carsharing-Angebot, die BVG-Metrocard. Als jedoch in der zweiten Jahreshälfte die BVG überraschend vom Projekt zurücktrat, musste sich die choice nach neuen Geschäftspartnern umsehen. In dieser Phase stand die choice an einem kritischen Punkt. Der Zwischenbericht sprach davon, dass „generell die Probleme bei der Entwicklung eines marktfähigen und dazu intermodal verknüpften Produktes unterschätzt“ worden seien (Statusbericht 2000/2: 5). Die Verantwortlichen entschlossen sich deshalb, die Unternehmensstrategie der choice zu ändern. In der Gründungsphase 1998 verstand sich die Firma noch als Vermittlerin von Verkehrsdienstleistungen; der vollständige Firmenname lautete „choice mobilitätsproviding GmbH“. Nachdem sich sowohl die Deutsche Bahn, die Audi und die BVG nicht für die Kooperation mit einer Mobilitätsproviderin choice gewinnen ließen, drängte sich Mitte 2000 eine Neuausrichtung auf. Die choice beendete in der Folge auch ein IT-Entwicklungsprojekt, das ein internetgestütztes Portal zur Vermittlung von Verkehrsdienstleistungen geschaffen hätte (Gegner 2003). Das Software-Projekt stellte sich als technisch zu komplex heraus, um im geplanten Rahmen adäquat umgesetzt zu werden. „Angesicht des Komplexitätsgrades bei der Entwicklung völliger neuer Software muss kritisch angemerkt werden, daß diese Aufgabe die choice nicht nur finanziell sondern auch organisatorisch überfordert hat.“ (Statusbericht 2001/1: 3). Die Strategie des Mobilitätsproviding wurde schließlich ersetzt durch das stärker fokussierte Ziel, mittels choice einzelne innovative Verkehrsdienstleistungen zu entwickeln oder weiterzuentwickeln – die Verantwortlichen sprachen nun von choice als „Produktveredlerin“ (Interview A.K.: 25; Statusberichte 1998/2, 2000/2). Als erster entsprechender Auftrag entwickelte die choice seit Anfang 2001 zusammen mit den Vertretern der DB FuhrparkService das Konzept für Carsharing-Angebote der Deutschen Bahn. Diese Kooperation führte binnen eines Jahres dazu, dass die DB das Know-how und die Infrastruktur der choice vollständig übernahmen.

Die neue unternehmerische Ausrichtung von choice hatte wiederum Folgen für das Cash-car- und das damit verbundene WZB-Forschungsprojekt. Zwar blieb das Angebot wie bisher bestehen, auch die WZB-Forschung wurde planmäßig zu Ende geführt. Doch die Kooperation zwischen choice und StattAuto wurde neu geregelt. Ende 2000 wurde das Endkundengeschäft mit den Cash-car-Kundinnen und -kunden definitiv an StattAuto abgetreten. Die StattAuto wiederum hielt das Cash-car-Produkt für ein wenig lukratives Nischenprodukt und investierte kaum in dessen Entwicklung (Statusbericht 2001/2: Anhang 2).

Als Folge dieser Rückkoppelung zwischen Produkterfolg und Unternehmensstrategie entwickelte sich der Verlauf des Choice-Projekts in zwei unterschiedliche Richtungen. Der Kern des Projekts, das Forschungsvorhaben zur Cash-car-Nutzung, wurde wie geplant umgesetzt, wobei in der zweiten Projekthälfte das Vorhaben in Kooperation zwischen dem WZB, das für den wissenschaftlichen Teil zuständig war, und der operativ verantwortlichen StattAuto durchgeführt wurde. Die choice GmbH schlug dagegen mit der Beratungstätigkeit für die Deutsche Bahn einen anderen Weg ein. Im Projektantrag von 1998 war noch geplant gewesen, die choice zu einem eigenständigen und „subventionsunabhängigen Verkehrsdienstleister" zu entwickeln (choice mobilitätsprovider 1998: 2). Mit der faktischen Übernahme der choice durch die DB ist die Firma dagegen von diesem Vorhaben abgekommen und hat ihr unternehmerisches Projekt nicht mehr selbständig, sondern als Teil der Deutschen Bahn verfolgt.

Diese Aufteilung des ursprünglichen Projekts in zwei voneinander unabhängige Teilvorhaben bewegte sich formal weiterhin im Rahmen des ursprünglichen BMBF-Antrags, vor allem weil das Cash-car-Forschungsprojekt in keiner Weise beeinträchtigt war. Auch konnten durch die Kooperation mit der Deutschen Bahn einige der ursprünglich angepeilten Anliegen, etwa das Angebot verschiedener intermodaler Verkehrsdienstleistungen (neben Mietautos auch Mietfahrräder), wieder aufgegriffen und in Form des DB Carsharings mit Erfolg umgesetzt werden. Trotzdem wurde das ohnehin schon vielschichtige Vorhaben um eine weitere Dimension komplexer, was das Verständnis der Projektorganisation für Außenstehende nicht gerade erleichterte. Vor allem aber blieb das neue Carsharing-Projekt der Deutschen Bahn von der laufenden Forschung unberücksichtigt. Mit der Bahnkooperation schlug die choice eine Strategie ein, die über den bisherigen Kooperationsrahmen von WZB, choice und StattAuto hinausging. Die Bahnaktivitäten der choice hatten keinen unmittelbaren, sondern eher einen strategischen Zusammenhang mit dem Cash-car-Forschungsprojekt von WZB und StattAuto. Die Chance, die WZB-Forschung in größerem Rahmen an einem erfolgreicheren Projekt weiter zu führen, konnte nicht genutzt werden, weil dies den vom BMBF vorgegebenen Rahmen des Forschungsprojekts gesprengt hätte. Die Zwischenberichte der Projektverantwortlichen gegenüber dem BMBF waren seit 2000 vielmehr bestrebt, sowohl das ursprüngliche Forschungsprojekt wie die neuen Carsharing-Aktivitäten der Deutschen Bahn in einen gemeinsamen Rahmen zu stellen und auch das Bahn-Projekt aus der Logik des Projektantrags heraus zu legitimieren.

Solche Wechselwirkungen zwischen Untersuchungssubjekt und Untersuchungsobjekt bilden ein Grundproblem angewandter Forschung, die durch ihr intervenierendes Anliegen in besonderem Maße vom Spannungsfeld zwischen dem deduktiven Anliegen der Wissenschaft und den induktiven Praxisbedingungen betroffen ist. Dies bedeutet allerdings nicht, dass anwendungsorientierte Forschungsprojekte ein fundamentales Legitimationsproblem hätten; eine These, die beispielsweise im Begriff der „Beobachtungsverzerrung" anklingt. Das Problem liegt nicht im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft und Praxis selbst, sondern in der Vermittlung und Koordination der beiden Ebenen. Ziel sollte sein, die in der angewandten Forschung typischen Wechselwirkungen zwischen Theorie und Praxis sowie deren Auswirkungen auf die Untersuchungsperspektive bewusst zu machen und deren Kon-

sequenzen für die Forschungsergebnisse zu überdenken. Erst wenn dies geleistet wird, kann man von einer im eigentlichen Sinn „reflexiven Wissenschaft“ sprechen (Beck/Bonß 1989: 28ff.). Nur eine flexible, sich schnell an die Veränderungen des Untersuchungsgegenstandes anpassende Forschungspraxis kann der Gefahr der Reflexionsverzerrung, der angewandte Forschungsvorhaben in besonderem Maße ausgesetzt sind, vorbeugen. Der Soziologe Gert Schmidt, der das Choice-Projekt von Beginn weg interessiert verfolgte, meint rückblickend, dass hier eine neuartige Form von Forschung praktiziert wurde. Schmidt spricht von einem „Empiriment“: ein Feldversuch, der ursprünglich als Experiment angelegt war, in dessen Verlauf die empirische Praxis jedoch in einem „naturwüchsigen Vorgang“ auf das Projekt zurückgewirkt und es verändert habe. Die beteiligten Wissenschafter hätten sich in diesem Prozess selbst verändert: sie hätten schließlich nicht mehr zwischen Forschung und Praxis unterscheiden können, hätten die Rückkoppelungsprozesse im „Empiriment“ intellektuell auch nicht zu kontrollieren vermocht (Interview G.S.: 28ff.).

Zu den ungelösten Problemen des Choice-Projektes gehörte, dass die unerwartet große unternehmerische Dynamik die Beteiligten daran hinderte, den epistemischen Sonderstatus des Vorhabens auch angemessen zu reflektieren. Die unternehmerischen Krisen von choice haben letztlich die sozialwissenschaftlichen Reflexionsräume beschnitten und dazu geführt, dass das Projekt sein Erkenntnispotential nicht optimal auszuschöpfen wusste. Forschungsanliegen, die über den Antrag hinausgingen und im Verlauf des Projekts auftauchten, konnten aus Zeitgründen nicht weiterverfolgt werden. Obwohl ursprünglich beispielsweise gedacht war, nicht nur im Rahmen des WZB-Forschungsprojekts, sondern auch innerhalb von choice wissenschaftliche Fragestellungen zu untersuchen (als Selbstreflexion des sozialwissenschaftlichen „Feldexperiments“), ließen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von choice dieses Anliegen schließlich fallen (Interviews M.B.: 41f., 57ff.; Interview M.P.; R.B.: 42-58). Das Problem besteht nicht primär in den unternehmerischen Schwierigkeiten selbst – Unsicherheiten, Krisen und Reorganisationen sind in der Aufbauphase neu gegründeter Unternehmen völlig normal. Von Nachteil war vielmehr, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von choice nicht angemessen auf die Unwägbarkeiten des Unternehmens vorbereitet waren und deshalb ihre Kapazitäten, den Projektverlauf wissenschaftlich zu reflektieren, zunehmend einbüßten.

3.4.2 Unterschiedliche Zeitlogiken von Wissenschaft und Wirtschaft

Das zweite Strukturproblem angewandter Forschung betrifft die unterschiedlichen Zeitlogiken von wissenschaftlicher und unternehmerischer Praxis. Im Fallbeispiel von choice unterstand wissenschaftliches Forschungshandeln einem großzügigeren Zeithorizont als unternehmerisches Handeln. Dieses Spannungsfeld zwischen der kurzfristigen unternehmerischen und der längerfristigen wissenschaftlichen Handlungslogik hat sich in verschiedenen Phasen des Projekts verdeutlicht. Vor allem in der ersten Projektphase haben die kurzfristigen Reorganisationen der Choice-Gesellschafterstruktur sowie die wechselhaften operativen Schwierigkeiten von choice und StattAuto eine angemessene Rezeption der wissenschaftlichen Forschungserkenntnisse behindert. Verschiedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bemerken

rückblickend, dass der operative Alltag in einer hektischen Atmosphäre stattfand und Zeit zum Reflektieren rar blieb – das Motto sei gewesen: "Machen, Machen, Machen – Lösungen finden, Lösungen finden – Probleme, Probleme, Probleme!" (Interviews M.G., F.B., R.B.). Das Forschungsprojekt ließ sich mit dem operativen Geschäft nur ungenügend verzahnen; in den dynamischen Phasen blieb die Begleitforschung quasi "außen vor". Ein Gesprächspartner bemerkt, dass die Forschungsergebnisse oft erst verzögert und zeitversetzt zugänglich waren, als sich die operative Problemlage bereits wieder verändert hatte. Die Aufgabenbeschreibungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren flexibel gehalten, und die Verantwortlichkeiten wurden häufig kurzfristig der aktuellen Geschäftssituation angepasst (Interviews F.B.: 14ff.; R.B.: 37ff.). Der Geschäftsverlauf von choice wurde deshalb in erster Linie durch die Finanzierungslücken im Gesellschaftergremium und den operativen Problemen des Geschäftspartners StattAuto dominiert und nicht durch die Ergebnisse der Panel-Befragungen.

Dass die Panel-Befragung nicht ebenfalls durch die operativen Krisen beeinträchtigt wurde, verdankt sich vor allem der organisatorischen Trennung zwischen choice und dem WZB; nur dadurch konnten sich die WZB-Verantwortlichen davor schützen, ins unternehmerische Krisenmanagement verwickelt zu werden. Die Bedeutung der organisatorischen Trennung zwischen Unternehmen und Forschungsprojekt bei choice illustriert generell, wie wichtig klare organisatorische Abgrenzungen für den Erfolg anwendungsorientierter Forschungsvorhaben sind. Die organisatorische und geografische Trennung zwischen choice und WZB-Forschung hat entscheidend zum Erfolg des Forschungsprojekts beigetragen, weil dadurch die wissenschaftliche Forschung vom operativen Alltag abgeschottet war. Doch genauso wichtig wie die Grenzziehung war, dass diese Grenzen regelmäßig überschritten wurden. Gerade in Organisationen, die von Wissenstransfers leben, sind Grenzgänger-Figuren ("boundary spanners") von entscheidender Bedeutung. In diesem Sinn hat die Besetzung der einen Geschäftsführerstelle von choice durch einen ehemaligen Mitbegründer der Projektgruppe Mobilität am WZB die Integration von Wissenschaft und Praxis im Choice-Projekt wesentlich befördert (Interview R.B.: 39ff.). Die Bedeutung grenzüberschreitender Prozesse bestätigt sich auch in der Untersuchung der Organisationsforscherin Ariane Berthoin Antal. Sie hat ebenfalls am Beispiel der choice die organisationssoziologischen Bedingungen wissenschaftlicher Innovationen untersucht und kommt zum Schluss, dass Prozesse des Organisationslernens gerade in den Zwischenräumen unterschiedlicher Institutionen stattfinden (Berthoin Antal 2004).

Die grenzüberschreitenden Aktivitäten entsprechen allerdings kaum den traditionellen wissenschaftlichen Ordnungskriterien. Grenzgänger verlieren in der Alltagspraxis oft ihre disziplinäre Duftmarke und sind in wissenschaftlicher Hinsicht schwer zu charakterisieren oder einzuordnen – ein Phänomen, das die Betroffenen meist als problematisch wahrnehmen (Interviews A.K.: 36ff.; R.B.: 39ff.). Außerdem haben im Fallbeispiel choice die grenzüberschreitenden Vermittlungsbestrebungen unter den mangelnden Reflexionsräumen, vor allem im unternehmerischen Kontext, gelitten. Die Dominanz der operativen Probleme gegenüber dem wissenschaftlichen Alltag im Geschäftsverlauf von choice und der damit verbundene schleichende Reflexionsverlust zeigt, wie wichtig es ist, angemessene Reflexionsräume,

etwa in Form von Sitzungen, Workshops oder informellen Treffen, in anwendungsorientierte Projekte einzubauen. Die Erfahrung von choice lehrt, dass die Konfrontation zwischen Wissenschaft und Praxis nicht automatisch zu produktiven Rückkoppelungsprozessen führt. Erst durch die organisierte Unterstützung solcher Prozesse finden Wissenstransfers im Sinne einer „reflexiven Wissenschaft“ (Beck/Bonβ 1989) statt. Je enger sich Wissenschaft auf Praxiskontexte einlässt, desto wichtiger ist, die damit verbundenen Vermittlungsprobleme in ausreichender Weise wissenschaftlich reflektieren zu können.[8]

[8] Unterschiedliche Zeitlogiken scheinen keine Besonderheit der anwendungsorientierten Forschung zu sein. Auch in der Grundlagenforschung besteht beispielsweise eine Spannung zwischen dem Erkenntnisgehalt der empirischen Erhebungsphase und demjenigen der oft verzögerten Verschriftlichungs- und Publikationsphase. Die zeitliche Distanz führt oft zu einer Reinterpretation der Ergebnisse – ein Prozess, dessen Implikationen nicht immer reflektiert werden. Diesen Hinweis verdanke ich Gerd Möll.

4 Schlussdiskussion: Chancen und Risiken anwendungsorientierter Forschungsansätze

Ziel dieses Berichts war, die Praktiken und Probleme anwendungsorientierter Forschung am empirischen Fallbeispiel der sozialwissenschaftlichen Ausgründung „choice mobilitätsproviding GmbH“ zu untersuchen. Dieses Fallbeispiel lässt sich als typische Manifestation einer Forschungspraxis nach „Mode-2“ deuten, das heißt einer Form der Wissensproduktion, die primär durch den Anwendungskontext geprägt ist und in der die Differenz zwischen grundlagen- und anwendungsorientierter Forschung überwunden wird. Anhand der Fallstudie lässt sich in diesem Sinn die bisher vor allem normative Diskussion über das Potential einer Forschungspraxis nach Mode-2 empirisch überprüfen. Die Ergebnisse lassen drei Schlussfolgerungen zu.

Das Beispiel zeigt erstens, dass anwendungsorientierte Forschung unterschiedlichen, oft widersprüchlichen und deshalb schwer zu integrierenden Anforderungen und Erwartungen ausgesetzt ist. Der Anwendungskontext verlangt nach einem heuristischen, oft interdisziplinären Wissenstyp, während die akademischen Institutionen die Forschungsresultate mit den disziplinären Ellen der grundlagenorientierten Forschungstradition messen. Das Spannungsfeld anwendungsorientierter Forschung wird somit von einem schwer zu versöhnenden Gegensatz zwischen wissenschaftlicher und praktischer Handlungslogik bestimmt. Als problematisch erweisen sich im Fall von choice etwa die unterschiedlichen Zeitlogiken in Wissenschaft und Unternehmen, genauer: der gegenüber den Erwartungen überaus schnelle Rhythmus der unternehmerischen Handlungslogik. Weil die Beteiligten bei Projektbeginn die Dynamik des unternehmerischen Handelns unterschätzen, wurden die Aktivitäten im Projekt primär von den unternehmerischen Anforderungen diktiert, wogegen die ursprünglich vorgesehenen Freiräume zur wissenschaftlichen Reflexion immer seltener und schließlich gar nicht mehr genutzt wurden. Mit zunehmender Anwendungsorientierung erhöhte sich also die Gefahr verminderter Forschungsleistung; letztlich kommt dieser Prozess einem schleichenden Reflexionsverlust gleich.

Schon Beck und Bonβ haben auf ähnliche Entwissenschaftlichungsprozesse hingewiesen: der „Identitätsfaden“ zwischen Wissenschaft und Praxis müsse notwendigerweise reißen, wenn Wissenschaft im Anwendungskontext brauchbare Ergebnisse liefern soll (Beck/Bonß 1989: 24ff.). Allerdings scheint im Fallbeispiel der Gegensatz zwischen Wissenschaft und Unternehmen keineswegs absolut und schon gar nicht unvereinbar. Der Reflexionsverlust betraf vor allem die nicht verbindlich vereinbarten Projektziele; der Kern des Forschungsvorhabens konnte ohne größere Beeinträchtigungen umgesetzt werden. Als entscheidende Erfolgsbedingung des Forschungsprojekts hat sich eine klare, wasserdichte organisatorische Trennung zwischen Forschung und Unternehmen erwiesen, ergänzt durch gezielte Instrumente zur Rückkopplung der wissenschaftlichen Erkenntnisprozesse in die unternehmerische Praxis (etwa durch Sitzungsturnus oder Berichtswesen). Nur so konnte der verbindliche Forschungsteil davor bewahrt werden, in den operativen Strudel des Unternehmens hineingezogen zu werden.

Mehr Mühe bereiteten dem Choice-Projekt die Erwartungen der disziplinären Forschung. Zwar wurden die Forschungsresultate während des Projekts laufend publiziert, doch verschob sich der Publikationsort zunehmend von referierten wissenschaftlichen Zeitschriften auf nicht-referierte Publikationsorgane mit geringerem akademischem Status. Dieses Publikationsverhalten hängt nur teilweise mit dem erwähnten schleichenden Reflexionsverlust zusammen. Zum Teil ist dafür auch die Struktur der Zeitschriftenlandschaft verantwortlich, die in den Sozialwissenschaften von disziplinären Zeitschriften mit hohem Status dominiert ist. Interdisziplinär angelegte Zeitschriften existieren dagegen nur in geringer Zahl, außerdem sind sie im Fachdiskurs kaum etabliert.[9] Schließlich ist angesichts des disziplinär hybriden Charakters der Choice-Forschungsresultate nicht klar, welcher Disziplin – ob Organisationssoziologie, Politikwissenschaft oder gar der Verkehrspsychologie – die Erkenntnisse zuzuordnen sind. Diese strukturellen Probleme sind mitverantwortlich dafür, dass der akademische Erwartungsdruck an die anwendungsorientierte Forschung, der sich im Fall von choice etwa in den Evaluationen des WZB manifestierte, nicht einfach einzulösen war. Unter diesen Umständen kann sich die Forschungspraxis in anwendungsorientierten Projekten sogar kontraproduktiv auf die Karrieren der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auswirken.

Eine zweite Schlussfolgerung betrifft die Dynamik der Untersuchungsperspektive. Anders als in der grundlagenorientierten Forschung wird in anwendungsnahen Projekten die Untersuchungsperspektive durch das sich verändernde Untersuchungsobjekt ebenfalls modifiziert. Diese Interaktion zwischen Subjekt- und Objektposition kann zu einer Art „Beobachtungsverzerrung“ führen, die aber durch eine angemessene Reflexion des Interaktionsprozesses weitgehend vermieden werden kann. Im konkreten Fallbeispiel haben solche Reflexionsmöglichkeiten weitgehend gefehlt. Die Veränderungen des Untersuchungsgegenstandes und damit verbunden die Modifikationen der Unternehmensstrategie führten schließlich dazu, dass das Forschungsprojekt und die Unternehmung choice sich in zwei unterschiedliche Richtungen entwickelten und zur Integration der beiden Projektteile ein erhöhter Legitimationsaufwand entstand. Anwendungsorientierte Forschungsprojekte benötigen mit anderen Worten einen besonders hohen Grad an projektbegleitenden methodisch-theoretischen Reflexionsmöglichkeiten, um auf nicht-intendierte Folgen der Interaktion zwischen Subjekt- und Objektposition reagieren zu können.

Das Fallbeispiel der choice lässt sich drittens nicht verstehen, ohne dass die institutionellen Rahmenbedingungen des Wissenschaftssystems reflektiert werden. Anwendungsorientierte Forschungsprojekte wie das Choice-Vorhaben leiden auch an einem Strukturproblem des deutschen Wissenschaftssystems, nämlich an der starken institutionellen Ausdifferenzierung der Forschungseinrichtungen je nach Forschungstyp. In der deutschen Forschungslandschaft stehen Institutionen, die sich auf die angewandte Forschung spezialisiert haben (wie etwa die Fraunhofer-Gesellschaft) und solche, in denen vor allem Grundlagenforschung

[9] Dies gilt zumindest für die Sozialwissenschaften. In stark interdisziplinär geprägten Forschungsbereichen wie der Klimaforschung kann sich diese Struktur auch ändern; hier sind die meisten einschlägigen wissenschaftlichen Zeitschriften heute interdisziplinär angelegt. Vgl. Röbbecke et al. 2004: 131-134.

betrieben wird (beispielsweise die Max-Planck-Gesellschaft) noch immer relativ bezugslos nebeneinander. Diese „Versäulung“ des Wissenschaftssystems ist weitgehend seit dem 2. Weltkrieg entstanden und hat heute zur Folge, dass dem Wissenstransfer zwischen Grundlagen- und angewandter Forschung meist eine institutionelle Hürde entgegensteht (Lengwiler 2005; Hohn/Schimanck 1990). Vor diesem Hintergrund ist der normativ verstandene Begriff einer Mode-2-Forschungspraxis, das heißt einer Vermittlung zwischen theoretischem Forschungs- und praktischem Anwendungsinteresse, nicht ungehindert in die Wirklichkeit umzusetzen.

Mit diesem Strukturproblem war schon der Wissenstransfer im Forschungsprogramm zur Humanisierung der Arbeit in den 1980er Jahren konfrontiert. Dass die Sozialwissenschaften im HdA-Programm dem Anspruch einer „prospektiven Gestaltungswissenschaft“ nicht genügen konnten, lag zu einem Großteil daran, dass im HdA-Programm die Sozialwissenschaften einer grundlagenorientierten Tradition verpflichtet waren und die Umsetzung ihrer Forschungsresultate in die betriebliche Praxis letztlich nicht mehr als ihr Geschäft betrachteten.

Unter diesem Vorzeichen sind Grenzgänger, die zwischen den unterschiedlichen institutionellen Kontexten vermitteln, umso wichtiger. Anwendungsorientierte Forschung ist auf hybride Persönlichkeiten angewiesen, die die divergierenden Anforderungen und Erwartungshaltungen zwischen Wissenschaft und Praxis integrieren können. Allerdings fördert das heutige „versäulte“ Wissenschaftssystem eher das Spezialistentum, die vermittelnden „boundary spanners“ sind noch immer eine entsprechend kleine Zunft.

5 Literatur und Quellen

Interviews: Felix Beutler (choice), Regina Buhr (choice), Weert Canzler (WZB), Meinolf Dierkes (WZB), Sassa Franke (WZB), Martin Gegner (WZB), Hans Joachim Gerster (BMBF), Uwe Jürgenhake (soziale innovation Dortmund), Andreas Knie (WZB), Friedhelm Neidhardt (WZB), Christiane Neumann (WZB), Maria Oppen (WZB), Jürgen Petersen (ehem. Audi AG), Markus Petersen (StattAuto, Berlin), Christian Rabe (WZB), Gert Schmidt (Universität Erlangen-Nürnberg), Birgit Schultz (WZB), Bernhard Truffer (EAWAG, Luzern, Schweiz).

Literatur

Beck, Ulrich (1974). Objektivität und Normativität / Die Theorie-Praxis-Debatte in der modernen deutschen und amerikanischen Soziologie. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Beck, Ulrich, Bonß, Wolfgang (Hg.) (1989). Weder Sozialtechnologie noch Aufklärung? Analysen zur Verwendung sozialwissenschaftlichen Wissens. Frankfurt/M.: Suhrkamp.

Berthoin Antal, Ariane (2004). The Centrality of 'Between' in Intellectual Entrepreneurship. In: Kwiatkowski, Stefan, Houdayer, Patrice (Hg.). Knowledge Café for Intellectual Entrepreneurship (vol. 4): Against or Through Institutions? Warschau: Leon Kozminski Academy of Entrepreneurship (forthcoming). Auch gedruckt als: Discussion Paper SP III 2004-102, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung) (2002). Mobilität in Ballungsräumen. Erste Umsetzung der Leitprojekte. Bonn: BMBF.

Böllhoff, Florian (1975). Management und Soziologie. Zu Problemen der Anwendung der Industrie- und Betriebssoziologie in der betrieblichen Praxis. Diss. Münster. 1975 (Diss. bei Heinz Hartmann).

Böllhoff, Florian (1984). Management und Soziologie, in: Industriesoziologie zwischen Theorie und Praxis. Ergebnisse, Erfahrungen und Perspektiven aus einem Projekt zur Verbesserung der Gießereiarbeit. Frankfurt/M.: Campus (Humanisierung des Arbeitslebens, Bd. 54), S. 118-122.

Bonß, Wolfgang, Honneth, Axel (Hg.) (1982). Sozialforschung als Kritik. Zum sozialwissenschaftlichen Potential der Kritischen Theorie. Frankfurt/M.: Suhrkamp.

Braczyk, Hans-Joachim (1984). Von Unsicherheit und Skepsis zu realistischer Kooperation, in: Industriesoziologie zwischen Theorie und Praxis. Ergebnisse, Erfahrungen und Perspektiven aus einem Projekt zur Verbesserung der Gießereiarbeit. Frankfurt/M.: Campus (Humanisierung des Arbeitslebens, Bd. 54), S. 123-139.

Canzler, Weert (1996). Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes. Berlin: edition sigma.

Canzler, Weert, Franke, Sassa (2000). Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung. Discussion Paper FS II 00-102, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Canzler, Weert, Franke, Sassa (2002). Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der choice-Forschung. Discussion Paper FS II 02-104. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Canzler, Wert, Knie, Andreas (1994). Das Ende des Automobils. Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft. Heidelberg: C. F. Müller.

Canzler, Weert, Knie, Andreas (1998). Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien: Böhlau.

Canzler, Weert, Knie, Andreas (2001). Die Verstärkung der Wirkungsmacht sozialwissenschaftlicher Forschung. Bau und Betrieb eigener Forschungsobjekte. In: Berthain Antal, Ariane, Krebsbach-Gnath, Camilla (Hg.): Wo wären wir ohne die Verrückten? Zur Rolle von Aussenseitern in Wissenschaft, Politik und Wirtschaft. Berlin: edition sigma, S. 99-117.

choice mobilitätsprovider (1998). cash car: Der Bedeutungswandel des Privat-Automobils zum Kernmodul eines integrierten Verkehrsdienstleisters. BMBF-Antrag. Manuskript.

Dierkes, Meinolf, Hoffmann, Ute, Marz, Lutz (1992). Leitbild und Technik. Zur Entstehung und Steuerung technischer Innovationen. Berlin: edition sigma.

Dierkes, Meinolf, Buhr, Regina, Canzler, Weert, Knie, Andreas (1995). Erosionen des Automobil-Leitbildes. Auflösungserscheinungen, Beharrungstendenzen, neue technische Optionen und Aushandlungsprozesse einer zukünftigen Mobilitätspolitik. Begründung eines Forschungsvorhabens. Discussion Paper FS II 95-107, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Eberlein, Gerald, Dietrich, Norbert (1983). Die Finalisierung der Wissenschaften: Analyse und Kritik einer forschungspolitischen Theorie. Freiburg: Alber.

Etzkowitz, Henry, Leydesdorff (1998). Triple Helix of Innovation (Introduction). In: Science and Public Policy, 25/6, 358-364.

Feith, Gustav (1984). Was soll Industriesoziologie leisten? In: Industriesoziologie zwischen Theorie und Praxis. Ergebnisse, Erfahrungen und Perspektiven aus einem Projekt zur Verbesserung der Gießereiarbeit. Frankfurt/M.: Campus (Humanisierung des Arbeitslebens, Bd. 54), S. 101-117.

Franz, Hans-Werner et al. (Hg.) (2003). Forschen – lernen – beraten. Der Wandel von Wissensproduktion und -transfer in den Sozialwissenschaften. Berlin: edition sigma.

Fricke, Werner (Hg.) (1997). Aktionsforschung und industrielle Demokratie. Bonn: Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Gegner, Martin (2003). Crash, Boom, Bang – Reload. Metamorphosen eines Softwareprojekts in Zeiten des New Economy-Hypes. Discussion Paper SP III 2003-115. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Guggenheim, Michael (2005, im Erscheinen). Organisierte Umwelt. Intersystemische Wissensproduktion in Umweltdienstleistungsfirmen. Eine Ethnographie. Bielefeld: Transcript.

Habermas, Jürgen, Luhmann, Niklas (1982). Theorie der Gesellschaft oder Sozialtechnologie – Was leistet die Systemforschung? Frankfurt/M.: Suhrkamp.

Hard, Mikael, Knie, Andreas (1999). The Grammar of Technology: German and French Diesel Engineering, 1920-1940. In: Technology and Culture, Jg. 40, Heft 1, S. 26-46.

Hautzinger, Heinz, Knie, Andreas, Wermuth, Manfred (1997). Mobilität und Verkehr besser verstehen. (Dokumentation eines interdisziplinären Workshops 5./6.12.1996 in Berlin). Discussion Paper FS II 97-101. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Heintz, Bettina (1998). Die soziale Welt der Wissenschaft. Entwicklungen, Ansätze und Ergebnisse der Wissenschaftsforschung. In: Heintz, Bettina, Nievergelt, Bernhard. Wissenschafts- und Technikforschung in der Schweiz. Sondierungen einer neuen Disziplin. Zürich: Seismo. S. 55-94.

Heintz, Bettina (2000). Die Innenwelt der Mathematik: Zur Kultur und Praxis einer beweisenden Disziplin. Wien: Springer-Verlag.

Hohn, Hans-Willy, Schimank, Uwe (1990). Konflikte und Gleichgewichte im Forschungssystem. Akteurskonstellationen und Entwicklungspfade in der staatlich finanzierten außeruniversitären Forschung. Frankfurt/M.: Campus.

Howaldt, Jürgen, Kopp, Ralf (Hg.) (1998). Sozialwissenschaftliche Organisationsberatung. Auf der Suche nach einem spezifischen Beratungsverständnis. Berlin: edition sigma.

Hoyningen-Huene, Paul (1987). Context of Discovery and Context of Justification. In: Studies in History and Philosophy of Science 18 (1987), S. 501-515.

Industriesoziologie zwischen Theorie und Praxis (1984). Ergebnisse, Erfahrungen und Perspektiven aus einem Projekt zur Verbesserung der Gießereiarbeit. Frankfurt/M.: Campus (Humanisierung des Arbeitslebens, Bd. 54).

Janshen, Doris (1979). Materialien zur Institutionalisierung des Wissenschaftszentrums Berlin. Discussion Paper GS 1979-2; Nachdruck P 94-001. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

Janzen, Karl-Heinz (1981). Erfahrungen und Forderungen der IG-Metall an die Sozialwissenschaftliche Forschung im Zusammenhang mit Humanisierungs- und Technologieprojekten, in: Tagungsbericht Humanisierung der Arbeitswelt. Sozialwissenschaftliche Forschung in Berlin. Hg. vom Senator für Wissenschaft und kulturelle Angelegenheiten. Berlin, S. 66-82.

Jonas, Michael (2000). Brücken zum Elfenbeinturm. Mechanismen des Wissens- und Technologietransfers aus Hochschulen. Berlin: edition sigma

Knie, Andreas (2003). Produkte aus dem soziologischen Labor: Entwicklung, Betrieb und Wirkungsanalyse neuer Verkehrsdienstleistungen. In: Grunwald, Armin (Hg.). Technikgestaltung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Berlin: Springer-Verlag, S. 175-190.

Krücken, Georg (2001). Wissenschaft im Wandel? Gegenwart und Zukunft der Forschung an deutschen Hochschulen. In: Stölting, Erhard; Schimank, Uwe (Hrsg.). Die Krise der Universitäten. Leviathan Sonderheft 20/2001. Wiesbaden, S. 326-345.

Lengwiler, Martin (2005). Im Schatten Humboldts: Angewandte Forschung im Wissenschaftssystem Westdeutschlands (1945-1975). In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Vol. 55 (2005) (im Druck).

Mayer, K.U. (1996). Gefahren drohen weniger von aussen als von innen. In: Soziologie, Nr. 4, S. 9-15.

Naschold, Frieder (1981). Humanisierungspolitische Probleme in der Region Berlin, in: Tagungsbericht Humanisierung der Arbeitswelt. Sozialwissenschaftliche Forschung in Berlin. Hg. vom Senator für Wissenschaft und kulturelle Angelegenheiten. Berlin, S. 10-52.

Naschold, Frieder (1984). Was kann Industriesoziologie? In: Industriesoziologie zwischen Theorie und Praxis. Ergebnisse, Erfahrungen und Perspektiven aus einem Projekt zur Verbesserung der Gießereiarbeit. Frankfurt/M.: Campus (Humanisierung des Arbeitslebens, Bd. 54), S. 89-101.

Nowotny, Helga, Scott, Peter, Gibbons, Michael (2001). Re-Thinking Science, Knowledge, and the Public in an Age of Uncertainty. Cambridge: Polity Press.

Pickering, Andrew (Hg.) (1992). Science as Practice and Culture. Chicago: University of Chicago Press.

Porter, Theodore M. (1994). Information, Power, and the View from Nowhere. In: Bud-Frierman, Lisa (Hg.). Information Acumen: The Understanding and Use of Knowledge in Modern Business. London: Routledge, S. 217-230.

Porter, Theodore M. (1995). Trust in Numbers: The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life. Princeton: Princeton University Press.

Projektgruppe Mobilität (2004). Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Autos. Berlin: edition sigma.

Röbbecke, Martina, Simon, Dagmar, Lengwiler, Martin, Kraetscsh, Clemens (2004). Inter-Disziplinieren. Erfolgsbedingungen von Forschungskooperationen. Berlin: edition sigma.

Ronge, Volker (1989). Verwendung sozialwissenschaftlicher Erkenntnisse in institutionalisierten Kontexten. In: Beck, Ulrich, Bonß, Wolfgang (Hg.). Weder Sozialtechnologie noch Aufklärung? Analysen zur Verwendung sozialwissenschaftlichen Wissens. Frankfurt/M.: Suhrkamp (stw 715), S. 332-354.

Schatzki, Theodore R. (2001). Introduction: practice theory. In: Schatzki, Theodore R., Knorr Cetina, Karin, von Savigny, Eike (Hg.). The Practice Turn in Contemporary Theory. London: Routledge, S. 1-15.

Schmidt, Gert (1974). Gesellschaftliche Entwicklung und Industriesoziologie in den USA. Eine historische Analyse. Frankfurt/M.: Europäische Verlagsanstalt.

Schöller, Oliver (2003). Integrierte Verkehrspolitik. Zur Ideengeschichte eines Leitbildes. Manuskript.

Shapin, Steven & Schaffer, Simon (1985). Leviathan and the Air-Pump: Hobbes, Boyle and the Experimental Life. Princeton: Princeton University Press.

Späthe, Tilman Urs (2001). Die Pharmaindustrie und die Biotechnologie: Analyse der Veränderungen in der Industriestruktur. Diss. Universität Regensburg (http://www.opus-bayern.de/uni-regensburg/volltexte/2002/53/, 10.2.05).

Statusberichte 1-10 (1998-2003). Statusbericht über das Projekt "cash car – Der Bedeutungswandel des Privat-Pkw zum Kernmodul eines integrierten Verkehrsdienstleisters". Berlin (Manuskripte).

Tagungsbericht Humanisierung der Arbeitswelt (1981). Sozialwissenschaftliche Forschung in Berlin. Hg. vom Senator für Wissenschaft und kulturelle Angelegenheiten. Berlin.

Thurn, Georg (1986). Problemorientierte sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung. Forschungskonzeption und Organisationsstruktur des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung. Discussion Paper 86-11. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung: Berlin.

Van den Daele, Wolfgang, Krohn, Wolfgang , Weingart, Peter (Hg.) (1979). Geplante Forschung. Vergleichende Studien über den Einfluss politischer Programme auf die Wissenschaftsentwicklung. Frankfurt/M.: Suhrkamp.

Volpert, Walter (1981). Möglichkeiten und Grenzen sozialwissenschaftlicher Humanisierungsforschung. In: Tagungsbericht Humanisierung der Arbeitswelt. Sozialwissenschaftliche Forschung in Berlin. Hg. vom Senator für Wissenschaft und kulturelle Angelegenheiten. Berlin, S. 86-98.

Wagner, Peter (2003). The Uses of the Social Sciences. In: Porter, Theodore M.; Ross, Dorothy. The Modern Social Sciences. Cambridge History of Science, Vol. 7. Cambridge: Cambridge University Press, S. 537-552.

Weber, Max (1988). Die “Objektivität” sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis. In: ders.. Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre. Tübingen: Mohr, S. 146-214.

Weingart, Peter (1997). From „Finalization“ to „Mode 2“: Old Wine in New Bottles? In: Social Science Information, 36 (4), S. 591-614.

Weingart, Peter (1999). Neue Formen der Wissensproduktion: Fakt, Fiktion und Mode. In: TA-Datenbank-Nachrichten, 8. Jg., Heft 3/4, S. 48-57.

Weingart, Peter (2001). Die Stunde der Wahrheit? Zum Verhältnis der Wissenschaft zu Politik, Wirtschaft und Medien in der Wissensgesellschaft. Weilerswist: Velbrück Wissenschaftsverlag.

Wingens, Matthias, Fuchs Stephan (1989). Ist die Soziologie gesellschaftlich irrelevant? In: Zeitschrift für Soziologie, Nr. 18, S. 208-219.

Wingens, Matthias (1988). Soziologisches Wissen und politische Praxis. Neuere theoretische Entwicklungen der Verwendungsforschung. Frankfurt/M.: Campus.

WZB et al. (1998). cash car: Der Bedeutungswandel des Privat-Automobils zum Kernmodul eines integrierten Verkehrsdienstleisters. Antrag auf Förderung im Rahmen des Ideenwettbewerbs "Mobilität in Ballungsräumen" des BMBF. Eingereicht von: WZB, Audi AG, Deutsche Bahn AG, StattAuto GmbH. Unveröffentlichtes Manuskript. Berlin.

6 Anhang

6.1 Chronologischer Überblick

Datum	Meilensteine	Weitere Ereignisse
1996		
Dezember		5./6. Dezember 1996: Interdisziplinärer Workshop "Mobilität und Verkehr besser verstehen" am WZB (FS II 97-101)
1997		
Januar		
Februar		
März		
April		
Mai		
Juni		
Juli		
August		
September		Herbst 1997: Erste öffentliche Vorstellung Cash-car-Modell
Oktober		
November		
Dezember		
1998		
Januar	Einreichung Antrag	
Februar		
März		
April	Entscheid BMBF: Förderempfehlung	
Mai		
Juni		
Juli		
August	1.8.98 Formeller Projektstart; im August: Gründung choice GmbH	
September		
Oktober		
November		
Dezember		
1999		
Januar	Ab 1.1.: Angebot cash car	
Februar		Anfang Februar 1999: Bezug des Büros an der Jannowitzbrücke.
März		1.3.1999: Wegen Ausfall Bahn noch keine Drittmittel-Zuwendung des BMBF.
April		Frühjahr 99: Erste Panel-Befragungswelle
Mai		Erstes Halbjahr: noch enger Austausch zwischen Buhr und WZB (Interview F.B.: 58.5ff.)

Juni		
Juli		Zweites Halbjahr 99: Auswertung der ersten Panel-Befragungswelle
August		
September		
Oktober		
November		Beutler arbeitet ein Jahr (1999/2000) bei Stattauto (Interview F.B.: 32.5)
Dezember		
2000		
Januar		Anfang 2000: Ausstieg Audi; zugleich Einstieg BVG
Februar		Ein Jahr nach Start ging Problem mit Stattauto los (Interview F.B.: 27)
März		Erster Börseneinbruch
April		
Mai		Mai und folgende Monate 2000: Zweite Befragungswelle Panel
Juni		Sommer/Herbst: Krise StattAuto spitzt sich zu. Rettung Oktober 2000 durch Kunden und Shareway AG
Juli		
August		Zweiter Börseneinbruch
September		
Oktober		Sanierung der StattAuto
November		
Dezember		
2001		
Januar		Cash-car-Verträge gehen von choice an Stattauto
Februar		
März		1. Halbjahr: dritte Panel-Befragungswelle
April		Ab Frühjahr 2001: DB gründet DB Rent und plant für 2002 bundesweites Carsharing
Mai		
Juni		
Juli		
August		
September		
Oktober		
November		Winter 2001: Beginn Pilot DB Carsharing in Frankfurt/M. und Berlin
Dezember		
2002		
Januar		
Februar		
März		1. Halbjahr: Vierte Panel-Befragungswelle
April		1.4.: DB Rent übernimmt Eigenanteile der choice GmbH. Bisherige Gesellschafter zurückgetreten. Neue Gesellschafter.
Mai		
Juni		2. Halbjahr: Auswertung der Panel-Daten; Aufbau des DB Carsharing durch die DB Rent
Juli		

August		
September		
Oktober		
November		
Dezember		Ende 2002: DB Carsharing verfügt über 1.000 Fahrzeuge und 30.000 Kunden in 50 Städten
2003		
Januar		
Februar		
März		
April		
Mai		
Juni		
Juli		2. Hälfte: kostenneutrale Verlängerung des Projekts bis Ende 2003. Vorbereitung der Abschlusspublikation.
August		
September		
Oktober		
November		
Dezember		Projektabschluss.

In den drei Jahren seit der Gründung der DB Rent im Dezember 2001 hat das Unternehmen in 55 Städten Deutschlands ein Carsharing-Angebot aufgebaut. Aktuell verwaltet die DB Rent über tausend Carsharing-Fahrzeuge (www.dbrent.de 14.4.04). Mit dieser Expansion hat die Firma jene Wachstumsraten realisiert oder gar übertroffen, die die Choice-Verantwortlichen ursprünglich mit dem cash car zu erreichen hofften.

6.2 Publikationen im Rahmen des Choice-Projekts (1998-2003)

Tabellarische Übersicht: Publikationen im Rahmen des Choice-Projekts (1998-2003)

Jahr	Monographien	Herausgeberschaften	Referierte Zeitschriften	Zeitschriftenartikel (wiss., non-refereed), Buchartikel	Zeitungsartikel, nichtwiss. Zeitschriftenartikel	WZB Papers	Gutachten
1998	2	0	0	7	1	1	0
1999	1	0	0	12	1	2	0
2000	0	0	2	7	5	1	0
2001	3	0	0	12	3	0	0
2002	0	1	0	6	11	7	1
2003	0	0	0	2	6	3	0

Quellen: www.choice.de; WZB-Liste von "referierten Zeitschriften" (http://skylla.wz-berlin.de/refjournals.html)

Publikationsliste nach www.choice.de (Mai 2003)

Hinweis der choice-Website: "Die aufgeführten Publikationen sind zum größten Teil in enger Zusammenarbeit mit der Projektgruppe Mobilität am WZB entstanden, so dass sowohl Beiträge aus dem Hause choice als auch von Mitgliedern der Projektgruppe aufgeführt sind."

1998

Canzler, Weert, Knie, Andreas (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Wien/Köln/Weimar: Böhlau.

Canzler, Weert (1998): "Automobil- und Mobilitätsleitbilder – Geschichte und Alternativen", in: Transportation Design. Mobilität - Konturen einer gesellschaftlichen Herausforderung. Reader zur Vortragsreihe der Hochschule für Bildende Künste Braunschweig und der Regionalen Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e.V. Braunschweig, S. 1-28.

Canzler, Weert (1998): "Mobilität, Nachhaltigkeit und Entschleunigung. Kulturkritik im ökologischen Gewand", in: Berliner Debatte Initial, Jg. 9, H. 2/3, S. 237-242.

Canzler, Weert (1998): "Telematik und Auto. Renn-Reiselimousine mit integrierter Satellitenschüssel", in: Verbund sozialwissenschaftliche Technikforschung, Mitteilungen, H. 20, S. 107-127.

Canzler, Weert, Knie, Andreas (1998): "Ende der Gewißheiten. Grundrisse einer modernen Verkehrspolitik", in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 50, H. 9, S. 376-377.

Knie, Andreas (1998): "Die Technik und ihr Funktionsraum. Der technische Wandel in der Automobilindustrie als dreifache Erfindungsleistung", in: Christine Wächter et al. (Hg.), Technik Gestalten, Wien: Profil, S. 253-260.

Knie, Andreas (1998): "Ein Abo mit Auto. In der Schweiz soll das Carsharing eine echte Alternative zum eigenen PKW werden", in: Frankfurter Rundschau, 8.9.1998, S. 6.

Knie, Andreas (1998): "Ideen zu einer zukünftigen Mobilität", in: Klaus Waldmann (Ltg.), Mit dem Auto in die Zukunft? Hamburg: Evangelische Akademien in Deutschland, S. 37-58.

Knie, Andreas, Marz, Lutz (1998): "Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne." Teil 1 u. 2, in: Wechselwirkung, Jg. 20, H. 91, S. 40-49 und Jg. 20, H. 92, S. 46-53.

Rammler, Stephan (1998): Auto-Umwelt-Energie in den USA und der Bundesrepublik Deutschland. Eine Analyse ad-hoc-wirksamer Politikinstrumente zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe durch den Straßenverkehr. Edition Wissenschaft, Reihe Sozialwissenschaften, Band 92, Marburg.

Rammler, Stephan, Prätorius, Gerhard/Lehrach, Karlheinz W. (1998): Regionale Verkehrspolitik und Klimaschutz. Discussion Paper FS II 98-107. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

1999

Beutler, Felix/Brackmann, Jörg (1999): "Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven.", Discussion Paper P 99-503, Forschungsbericht; Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 80 S.

Blümel, Herman/Kunst, Friedemann (1999): Berlin in Bewegung. Neun Ausblicke auf eine stadttaugliche Mobilitätspolitik, in: Berlin bewegt. Stadtverkehr auf neuen Pfaden, Stadtforum - Das Journal für ein nachhaltiges Berlin: Berlin Februar 1999.

Blümel, Hermann (1999): Umweltrelevante Innovation und Dienstleistungsqualität im ÖPNV-Wettbewerb, In: Verkehr und Technik, 55. Jg., Heft 12, S. 532-539.

Buhr, Regina (1999): "Das Auto: Ein Mittel zur Erleichterung der Haushaltsführung?", in: Antje Flade, Maria Limbourg (Hg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Opladen: Leske + Budrich, S. 155-173.

Canzler, Weert (1999): "Alternative Antriebe", in: Alexander von Vegesack, Mateo Kries (Hg.), Automobility – Was uns bewegt, Weil am Rhein: Vitra Design Museum, S. 412-425.

Canzler, Weert (1999): "Der anhaltende Erfolg des Automobils. Zu den Modernisierungsleistungen eines außergewöhnlichen technischen Artefaktes", in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10, Frankfurt/M.: Campus , S. 19-40.

Canzler, Weert (1999): "Zur Adoption freigegeben: Verkehrstelematik und die Zukunft des Autoverkehrs", in: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie, Stephan Rammler (Hg.), Bewegende Moderne – Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin: edition sigma, S. 73-104.

Canzler, Weert/Knie, Andreas (1999): Neue Mobilitätskonzepte: Rahmenbedingungen, Chancen und Grenzen, Discussion Paper P 99-508, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 33 S.

Dienel, Hans-Ludger/Knie, Andreas (1999): "Kontraträume im Freizeit- und Urlaubsverkehr – Raumpartnerschaften und räumliche Aktionsmuster von Reisenden", in: Ulrich Brannolte, Kay Axhausen, Hans-Liudger Dienel, Andreas Rade (Hg.): Freizeitverkehr – Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld, Dokumentation eines interdisziplinären Workshops des Bundesministeriums für Bildung und Forschung am 10. und 11.12.1998 in Bonn, Technische Universität Berlin, S. 31-42.

Knie, Andreas (1999): "Die Nutzer", in: Hans-Liudger Dienel, Dieter Flämig, Rolf Hanitsch, Axel Sanne (Hg.):Erdgas- und Elektrofahrzeuge in Berlin – Zukunftskonzepte für emissionsarme Fahrzeugflotten, Schriftenreihe des Zentrums Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin, Band 1, Berlin: edition sigma, S. 141-145.

Knie, Andreas (1999): "Plan zur Abschaffung des Privat-Automobils. Ein verkehrspolitischer und wissenschaftssoziologischer Feldversuch", in: Gert Schmidt (Hg.), Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10, Frankfurt/M.: Campus, S. 129-147.

Knie, Andreas/Berthold, Otto/Harms, Sylvia/Truffer, Bernhard (1999): Die Neuerfindung urbaner Automobilität – Elektroautos und ihr Gebrauch in den U.S.A. und Europa, Berlin: edition sigma, 106 S.

Knie, Andreas/Petersen, Markus (1999): Selbstbeweglichkeit als neue Verkehrsdienstleistung. In: Simonis et al. (Hg.): Jahrbuch für Ökologie 2000, München.

Knie, Andreas/Rammler, Stephan (1999): Automobilität und Selbstbeweglichkeit. Soziologische Überlegungen zur besonderen Affinität von Moderne und Motorisierung. In: Vegesack/ Kries (Hg.): Automobility – Was uns bewegt. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Vitra Design Museums, Weil am Rhein, S. 352-366.

Rammler, Stephan (1999): “Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität. Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung“, in: Buhr, R./Canzler, W./Knie, A./Rammler, S. (Hg.): Bewegende Moderne. Berlin, S. 39-72.

Rammler, Stephan (1999): “Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität“, in: Arch +, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, August, S. 105-110.

2000

Canzler, Weert (2000): "Das Auto im Kopf und vor der Haustür. Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung", in: Soziale Welt. Zeitschrift für sozialwissenschaftliche Forschung und Praxis, H. 51, S. 191-208.

Canzler, Weert (2000): "Neue Systeme in altem Gewand", in: Politische Ökologie, H. 65, Juni/Juli, S. 50-52.

Canzler, Weert (2000): "Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik", in: Am neuen Standort. EU-Strukturfond. Regionalmarketing. Soziale Stadt. Partizipation und Medien. Mobilitätsmanagement. Hg. v. Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund: Eigenverlag, S. 149-153.

Canzler, Weert (2000): "Verkehr & Mobilität 2050. Ein Hoch auf Lenkrad und Eisenbahnschienen!", in: Zukünfte 30, Winter 1999/2000, S. 19-20.

Canzler, Weert (2000): "Wir brauchen eine neue Sicht der Dinge – Plädoyer für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik", in: Verkehrszeichen, Jg. 16., H. 1, S. 6-10.

Canzler, Weert/Dierkes, Meinolf (2000): "Informationelle Techniksteuerung: öffentliche Diskurse und Leitbildentwicklungen", in: Politische Vierteljahresschrift, Sonderheft Politik und Technik, 41. Jg., Sh. 31, S. 457–475.

Canzler, Weert/Franke, Sassa (2000): Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinenbruch. Erste Ergebnisse aus den Nutzerdaten und aus den Befragungen im Rahmen des choice-Panels, Discussion Paper FS II 00-102, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 41 S.

Canzler, Weert/Andreas Knie (2000): "'New Mobility?' Mobilität und Verkehr als soziale Praxis", in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament, B45-46/2000, S. 29-38.

Canzler, Weert/Andreas Knie (2000): "A New Perspective in Transport Policy", in: CLIMAIL europe, No. 1, S. 11–12.

Dierkes, Meinolf/Rammler, Stephan (2000):"Die weite Ferne nebenan?"Freizeitmobilität und Tourismus im Spannungsfeld zwischen globalem Wachstum und Nachhaltigkeit. Überlegungen für ein neues Forschungs- und Politikfeld", in: ifmo Institut für Mobilitätsforschung – Eine Forschungseinrichtung der BMW-Group (Hg.), Freizeitverkehr. Aktuelle und künftige Herausforderungen und Chancen, Berlin: Springer, S. 169-209.

Hård, Mikael/Knie, Andreas (2000): "Getting Out of the Vicious Traffic Circle: Attempts at Restructuring the Cultural Ambience of the Automobile Throughout the 20th Century", in: Robin Cowan, Staffan Hultén (Hg.), Electric Vehicles: Socio-economic Prospects and Technological Challenges, Ashgate: Burlington VT, S. 21–52.

Knie, Andreas (2000): "Berührungsangst. Der öffentliche Verkehr muss wieder öffentlich werden", in: Foyer, Journal für Stadtentwicklung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, April 2000, S. 40-41.

Knie, Andreas (2000): "Die Professionalität fehlt (noch). Car-sharing in Deutschland am Scheideweg", in: Frankfurter Rundschau, 19.02.2000, S. M 10.

Knie, Andreas/Diez, Willi/Reindl, Stefan (2000): "Car-Sharing: Mobilität mit Zukunft?", in: Horizonte 17, November 2000, S. 14–15

Knie, Andreas/Hård, Mikael (2000): "'Stile' oder 'Sprachen' in der Technik? Orthodoxer und pragmatischer Dieselmotorenbau", in: Peter Wagner, Claude Didry, Bénédicte Zimmermann (Hg.), Arbeit und Nationalstaat – Frankreich und Deutschland in europäischer Perspektive, Frankfurt/M.: Campus, S. 346-374.

Knie, Andreas/Frick, Siegfried/Reindl, Stefan (2000): "Car-Sharing auf der Standspur? Die Ausbreitung von öko-effizienten Dienstleistungen stößt auf erhebliche Hemmnisse", in: Ökologisches Wirtschaften 5/2000, S. 19-20

Rammler, Stephan (2000): Auto-Umwelt-Energie in den USA und der Bundesrepublik Deutschland.

Eine Analyse ad-hoc-wirksamer Politikinstrumente zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe durch den Straßenverkehr, Marburg: Tectum, 172 S.

2001

Blümel, Hermann (2001): Busse und Bahnen verspielen ihren Öko-Bonus, Frankfurter Rundschau vom 27. Februar 2001

Blümel, Hermann (2001): Mobil durch Lernprozesse, Reform und Innovation, in: direkt – Zeitschrift für die Beschäftigten der Berliner Verwaltung, Berlin: Dezember 2001

Blümel, Hermann (2001): Der Dieselbus verspielt den Ökobonus des ÖPNV – ÖPNV-Liberalisierung mit Umweltdumping? in: Öko-Mitteilungen – Informationen aus dem Institut für angewandte Ökologie, Freiburg i. B.: Dezember 2001

Blümel, Hermann (2001): Umweltrelevante Innovation und Dienstleistungsqualität im ÖPNV-Wettbewerb, in: Verkehr und Technik, 55. Jg., Heft 12, S. 532-539

Canzler, Weert/Knie, Andreas (2001): "Komplementäre Urbanität – Vom Zusammenhang von lokalen Identitäten und fernräumlichen Aktivitäten", in: Voyage - Jahrbuch für Reise & Tourismusforschung 2001, Köln: DuMont, S. 79-89.

Canzler, Weert/Knie, Andreas (2001): "Die Verstärkung der Wirkungsmacht sozialwissenschaftlicher Forschung – Bau und Betrieb eigener Forschungsobjekte", in: Berthoin Antal, Ariane, Camilla Krebsbach-Gnath (Hg.), Wo wären wir ohne die Verrückten? Zur Rolle von Außenseitern in Wissenschaft, Politik und Wirtschaft. Meinolf Dierkes zum 60. Geburtstag, Berlin: edition sigma, S. 99-118.

Dierkes, Meinolf/Rammler, Stephan (2001): "Das Leitbild ‚Automobilität' – Seine Veränderung und mögliche Zukunft", in: Fahrzeugkonzepte für das 2. Jahrhundert Automobiltechnik, VDI-Berichte 1653, Düsseldorf: VDI-Verlag GmbH, S. 89-115.

Franke, Sassa/Rammler, Stephan (2001): “Der Weg aus der Sackgasse. Anforderungen an die Gestaltung zukunftsfähiger öffentlicher Verkehrsangebote“, in: Projektgruppe Mobilität (Hg.): Kurswechsel im öffentlichen Verkehr. Mit automobilen Angeboten in den Wettbewerb. Berlin: edition sigma, S. 41-46.

Franke, Sassa/Stutzbach, Martin (2001): "Car-Sharing – eine Mobilitätsdienstleistung zur Verringerung des Autoverkehrsaufkommens", in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 3.4.16.1, 8/01, S. 1-15.

Knie, Andreas (2001): "Am Ende der behördlichen Beförderung – Eine Agenda für einen zukunftsfähigen Verkehr", in: Foyer, Journal für Stadtentwicklung, Vol. 11, Nr. 1, Februar 2001, S. 16-17.

Knie, Andreas (2001): "Der deutsche Car-Sharing-Markt ist in Bewegung – Bilanz und Perspektiven", in: Frankfurter Rundschau, Beilage Mobilität & Logistik, 10. Mai 2001, S. 2

Knie, Andreas (2001): "Die Zukunft des Autofahrens - Neue Mobilitätsdienstleistungen", in: Rudolf Boch (Hg.): Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, S. 247-265.

Projektgruppe Mobilität (2001): Kurswechsel im öffentlichen Nahverkehr. Mit automobilen Angeboten in den Wettbewerb, Berlin: edition sigma, 108 S.

Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne – Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie, Berlin: edition sigma, 270 S.

Rammler, Stephan/Dienel, Hans-Lindger (2001): "'Zwischen Butterbrot und Wellness' – Zur Entwicklung des Reisens im Alter“, in: Flade, A./Limbourg, M./Schlag, B. (Hg.): Mobilität älterer Menschen. Opladen: Leske + Budrich, S. 199-211

Rammler, Stephan (2001): “Mobil im Namen des Herrn. Kirchenleute legen immer weitere Strecken zurück“, in: zeitzeichen. Evangelische Kommentare zu Religion und Gesellschaft, Heft 6, S. 40-43

Rammler, Stephan (2001): “Mobilität in der Moderne. Verkehrssoziologie – Geschichte und Theorie“, in: WZB-Mitteilungen, Nr. 94, Dezember, S. 14-16

2002

Beutler, Felix/Blümel, Hermann/Petersen,Markus (2002): "Neue Mobilitätspolitik". Studie der choice mobilitätsproviding GmbH im Auftrag des BUND, 55 S.

Blümel, Hermann (2002): Salto rückwärts mit dem Dieselbus. Über den verspielten Ökobonus des ÖPNV, taz Berlin lokal vom 04.5.2002, Seite 35.

Canzler, Weert (2002): "Innovative Verkehrsdienstleistungen in Berlin: Erfahrungen, Grenzen und Perspektiven", in: Planungsrundschau, Ausgabe 5, Sommer 2002, S. 10-22.

Canzler, Weert/Franke, Sassa (2002): "Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot - Bericht 3 der choice-Forschung", Discussion Paper FS II 02-104, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 62 S

Canzler, Weert (2002): Umsteigen auf Weltniveau. Über das Gesetz der Routine, taz Berlin lokal vom 11.05.2002, S. 36.

Franke, Sassa (2002): Carsharing zwischen Ökoprojekt und Dienstleistung, Berlin: edition sigma, 220 S.

Gegner, Martin (2002): Nahverkehr als kommunale Leistung. Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge, Discussion Paper FS II 02-106, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung 50 S.

Gegner, Martin (2002): Dem Nahverkehr mangelt es an einer Kultur des öffentlichen Lebens. Über die verfallenden Verkehrsformen im Berliner Untergrund, taz Berlin lokal vom 06.04.2002, S. 31.

Gegner, Martin (2002): Gleis im 2. Stock, taz Berlin lokal vom 15.02.2002, S. 20.

Karl, Astrid (2002): Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, Discussion Paper FS II 02-111, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 60 S.

Karl, Astrid (2002): Wer soll das bezahlen? Über falsche Finanzierung und mangelnden Wettbewerbsdruck im öffentlichen Nahverkehr, taz Berlin lokal vom 27.04.2002, S. 40.

Knie, Andreas (2002): Geschlossene Verkehrsgesellschaft, taz Berlin lokal vom 23.10.2002, S. 22.

Knie, Andreas (2002): "Fahrt alle Taxi!", in: taz Berlin vom 15.02.2002, S. 19.

Knie, Andreas, Bernd Koch, Rolf Lübke (2002): "Das Carsharing-Konzept der Deutschen Bahn AG", in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 54, Nr. 3, 2002, S. 97-100.

Knie, Andreas/Simon, Dagmar/Truffer, Bernhard/von Grote, Claudia (2002): "Wissenschaft als Crossover-Projekt: Die Wandlung der Forschungseinrichtung von Teilelieferanten zu Komplettanbietern", Discussion Paper P 02-002, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 47 S.

Maertins, Christian (2002): Bahn-Autos und andere Zwitter. Über die Individualisierung des öffentlichen Verkehrs, taz Berlin lokal vom 18.5.2002, S. 35.

Petersen, Markus (2002): Der Tod des öffentlichen Raumes. Die Beute der Privatisierer, taz Berlin lokal vom 25.05.2002, S. 36.

Projektgruppe Mobilität (2002): Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services. choice-Report No. 2. Discussion Paper FS II 02-103, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 47 S.

Rammler, Stephan (2002): Tourismus im globalen Möglichkeitsraum. In: Institut für Mobilitätsforschung. Eine Forschungseinrichtung der BMW Group (Hg.): Internationaler Tourismus. Berlin. S. 1-4.

Rammler, Stephan (2002): "Die Schnittstelle ist der Engpass´ – Mehr Kooperation statt Eigensinn bei der Einführung integrierter Verkehrskonzepte", in: Evangelische Akademie Bad Boll, Protokoll Nr. 5/02, S. 76-82

Rammler, Stephan (2002): ’’Ein feste Burg ?! Zur Soziologie flexiblen Wohnens“, in: Schwartz-Clauss, M./Vegesack, A. von (Hg.): Living in motion. Design und Architektur für flexibles Wohnen. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des vitra design museums. Weil am Rhein, S. 196-219

Rammler, Stephan (2002): "Mobilität in der Moderne. Verkehr und Verkehrspolitik in sozialwissenschaftlicher Perspektive", in: Journal Arbeit, Schwerpunktheft Arbeit und Mobilität, Jg. 2, Nr. 1, Frühjahr, S. 12-13

Rammler, Stephan (2002): “Die Enge in der Menge“, in: die tageszeitung, 1./2.06.2002, S. 35

Sauter-Servaes, Thomas/Rammler, Stephan (2002): Delaytainment an Flughäfen. Die Notwendigkeit eines Verspätungsservices und erste Gestaltungsideen. Discussion Paper FS II 02-112. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 77 S.

Schöller, Oliver (2002): Wohlfahrtsstaat und ÖPNV in der Krise. Über den Unsinn einer Kosten-Nutzen-Rechnung, taz Berlin lokal vom 20.04.2002, S. 32.

Zenone, Daniela (2002): "Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung", Discussion Paper FS II 02-115, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 72 S.

2003

Berndt, Falk/Blümel, Hermann (2003): ÖPNV quo vadis? Aufforderung zu verkehrspolitischen Weichenstellungen im ÖPNV, Discussion Paper SP III 2003-106, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 68 S.

Blümel, Hermann (2003): Hilfe ein Fahrgast. Macht aus Beförderungsfällen endlich Kunden! taz Wirtschaft und Umwelt vom 20.08.2003, S. 9.

Canzler, Weert (2003): "Für einen zukunftsfähigen ÖPNV", in: Internationales Verkehrswesen, Jg. 55, Nr. 3, S. 108-109.

Canzler, Weert/Schmidt, Gert (Hg.) (2003): Das zweite Jahrhundert des Automobils – Technische Innovationen, ökonomische Dynamik und kulturelle Aspekte, Berlin: edtion sigma, 259 S.

Gegner, Martin (2003): Der Fluch des Handys. Schließt Ältere nicht aus! In: taz Berlin Wirtschaft und Umwelt vom 03.09.2003, S. 9.

Gegner, Martin (2003): Mobilitätskonto überzogen. E-Ticket, Global Positioning System oder Straßenmaut. Verkehr zwischen Ökoeffizienz und Persönlichkeitsrechten, Freitag vom 30.05.2003.

Maertins, Christian (2003): Leihradeln reloaded. Verzichtet auf Fahrpläne, Takte und Linien! In: taz Berlin Wirtschaft und Umwelt vom 27.08.2003, S. 9.

Meyer, Ulli (2003): Mein Auto kennt den Weg. Computer statt Fahrer. In: taz Berlin Wirtschaft und Umwelt vom 11.09.03, S. 12.

Petersen, Markus (2003): Der Große Deal zwischen Autoindustrie und Öffentlichen. Privatisiert Busse und Bahnen wie die Telekom! In: taz Berlin Wirtschaft und Umwelt vom 13.8.03, S. 9.

Petersen, Markus (2003): Multimodale Mobilutions und Privat-Pkw. Ein Vergleich auf Basis von Transaktions- und monetären Kosten, Discussion Paper SP III 2003-108, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 41 S.

Schöller, Oliver/Rammler, Stephan (2003): "Mobilität im Wettbewerb". Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes – Begründung eines Forschungsvorhabens, Discussion Paper SP III 2003-105, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 32 S.

Schöller, Oliver (2003): Für eine wohlbedachte Reform. Die öffentliche Hand in der Verkehrspolitik, In: Berlin: WZB-Mitteilungen, Heft 99, S. 11/12.

Schöller, Oliver (2003): Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierungsstrategie. Das Beispiel der britischen Eisenbahnprivatisierung, In: Internationales Verkehrswesen, Heft 1+2, S. 26-30.

Veröffentlichungsreihe der Abteilung „Innovation und Organisation“
des Forschungsschwerpunktes Organisationen und Wissen am
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

elektronisch verfügbar unter:
www.wz-berlin.de/publikation/discussion_papers/liste_discussion_papers.de

1999	
FS II 99-101	Emily Udler, Israeli Business in Transition, 45 S.
FS II 99-102	Mark B. Brown, Policy, design, expertise, and citizenship: Revising the California electric vehicle program, 49 S.
FS II 99-103	Stefan Bratzel, Umweltorientierter Verkehrspolitikwandel in Städten. Eine vergleichende Analyse der Innovationsbedingungen von „relativen Erfolgsfällen“, 74 S.

2000	
FS II 00-101	Sabine Helmers, Ute Hoffmann und Jeanette Hofmann. Internet... The Final Frontier: An Ethnographic Account. Exploring the cultural space of the Net from the inside, 124 S.
FS II 00-102	Weert Canzler und Sassa Franke, Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung, 26 S.
FS II 00-103	Mikael Hård und Andreas Knie, Getting Out of the Vicious Traffic Circle: Attempts at Restructuring the Cultural Ambience of the Automobile Throughout the 20th Century, 20 S.
FS II 00-104	Ariane Berthoin Antal, Ilse Stroo and Mieke Willems, Drawing on the Knowledge of Returned Expatriates for Organizational Learning. Case Studies in German Multinational Companies. 47 S.
FS II 00-105	Ariane Berthoin Antal und Meinolf Dierkes, Organizational Learning: Where Do We Stand? Where Do We Want to Go?, 33 S.

2001	
FS II 01-101	Katrin Böhling, Zur Bedeutung von „boundary spanning units“ für Organisationslernen in internationalen Organisationen, 34 S.

2002	
FS II 02-101	Ute Hoffmann und Jeanette Hofmann, Monkeys, Typewriters and Networks. The Internet in the Light of the Theory of Accidental Excellence, 24 S.
FS II 02-102	Ute Hoffmann, Themenparks re-made in Japan. Ein Reisebericht, 26 S.

FS II 02-103	Weert Canzler und Sassa Franke, Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services. Choice-Research, Report No. 2, 58 S.
FS II 02-104	Weert Canzler und Sassa Franke, Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der choice-Forschung, 67 S.
FS II 02-105	Ariane Berthoin Antal, Meinolf Dierkes, Keith MacMillan & Lutz Marz, Corporate Social Reporting Revisited, 32 S.
FS II 02-106	Martin Gegner, Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge, 63 S.
FS II 02-107	Meinolf Dierkes, Lutz Marz & Ariane Berthoin Antal, Sozialbilanzen. Konzeptioneller Kern und diskursive Karriere einer zivilgesellschaftlichen Innovation, 18 S.
FS II 02-108	Christiana Weber und Barbara Weber, Learning in and of Corporate Venture Capital Organizations in Germany. Industry structure, companies' strategies, organizational learning capabilities, 19 S.
FS II 02-109	Jeanette Hofmann unter Mitarbeit von Jessica Schattschneider, Verfahren der Willensbildung und Selbstverwaltung im Internet – Das Beispiel ICANN und die At-Large-Membership, 155 S.
FS II 02-110	Kathrin Böhling, Learning from Environmental Actors about Environmental Developments. The Case of International Organizations, 40 S.
FS II 02-111	Astrid Karl, Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, 60 S.
FS II 02-112	Thomas Sauter-Servaes & Stephan Rammler, Delaytainment an Flughäfen. Die Notwendigkeit eines Verspätungsservices und erste Gestaltungsideen, 83 S.
FS II 02-113	Ariane Berthoin Antal & Meinolf Dierkes, Organisationslernen und Wissensmanagement: Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand des Forschungsfeldes, 39 S.
FS II 02-114	Ariane Berthoin Antal & Meinolf Dierkes, On the Importance of Being Earnest about Business: Overcoming liberal arts students' misconceptions about leadership in corporate change processes, 31 S.
FS II 02-115	Daniela Zenone, Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung, 72 S.

2003

SP III 03-101	Ariane Berthoin Antal und Victor Friedman, Negotiating Reality as an Approach to Intercultural Competence, 35 S.
SP III 03-102	Ariane Berthoin Antal, Camilla Krebsbach-Gnath & Meinolf Dierkes, Hoechst Challenges Received Wisdom on Organizational Learning, 36 S.
SP III 03-103	Ariane Berthoin Antal & Jing Wang. Organizational Learning in China: The Role of Returners, 29 S.

SP III 03-104 Jeanette Hofmann, Die Regulierung des Domainnamensystems – Entscheidungsprozess und gesellschaftliche Auswirkungen der Einrichtung neuer Top Level Domains im Internet, 122 S.

SP III 03-105 Oliver Schöller & Stephan Rammler, „Mobilität im Wettbewerb“ Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes – Begründung eines Forschungsvorhabens, 35 S.

SP III 03-106 Falk Berndt und Hermann Blümel, ÖPNV quo vadis? Aufforderung zu verkehrspolitischen Weichenstellungen im ÖPNV, 73 S.

SP III 03-107 Tobias Wölfle und Oliver Schöller, Die kommunale „Hilfe zur Arbeit“ im Kontext kapitalistischer Arbeitsdisziplinierung, 26 S.

SP III 03-108 Markus Petersen. Multimodale Mobilutions und Privat-Pkw, Ein Vergleich auf Basis von Transaktions- und monetären Kosten. Bericht 4 der choice-Forschung, 41 S.

SP III 03-109 Ariane Berthoin Antal & Victor J. Friedman, Learning to Negotiate Reality: A Strategy for Teaching Intercultural Competencies, 33 S.

SP III 03-110 Ute Hoffmann (Hg.), Reflexionen der kulturellen Globalisierung. Interkulturelle Begegnungen und ihre Folgen. Dokumentation des Kolloquiums „Identität-Alterität-Interkulturalität. Kultur und Globalisierung“ am 26./27. Mai 2003 in Darmstadt, 183 S.

SP III 03-111 Christiana Weber, Zeit und Zeitkompensation in der Entstehung und Entwicklung von Organisationskultur, 41 S.

SP III 03-112 Gerhard Prätorius & Christian Wichert, Integrierte Verkehrspolitik als Realtypus – mehr als die Summe von Teillösungen?, 60 S.

SP III 03-113 Christiana Weber und Barbara Weber, Corporate Venture Capital Organizations in Germany. A Comparison, 46 S.

SP III 03-114 Marc Weider, André Metzner, Stephan Rammler, Die Brennstoffzelle zwischen Umwelt-, Energie- und Wirtschaftspolitik. Darstellung der öffentlichen Förderprogramme für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Deutschland, der Europäischen Union, den USA und Japan, 77 S.

SP III 03-115 Martin Gegner. Crash, Boom, Bang – Reload, Metamorphosen eines Softwareprojekts in Zeiten des New Economy-Hypes, 32 S.

SP III 03-116 Ying Zhu, Leapfrogging into Hydrogen Technology: China’s 1990-2000 Energy Balance, 43 S.

SP III 03-117 Maria Oppen, Detlef Sack, Alexander Wegener, Innovationsinseln in korporatistischen Arrangements. Public Private Partnerships im Feld sozialer Dienstleistungen, 61 S.

2004	
SP III 04-101	Marc Weider, André Metzner, Stephan Rammler, Das Brennstoff-zellen-Rennen. Aktivitäten und Strategien bezüglich Wasserstoff und Brennstoffzelle in der Automobilindustrie, 137 S.
SP III 04-102	Ariane Berthoin Antal, The Centrality of ‚Between' in Intellectual Entrepreneurship, 27 S.
SP III 04-103	Martin Gegner, Die Auto-Referenz des öffentlichen Nahverkehrs – Selbst-, Konkurrenz- und Kundenbild im Marketing des Verbands Deutscher Verkehrsbetriebe, 102 S.
SP III 04-104	Holger Straßheim, Power in intercommunal knowledge networks. On the endogenous dynamics of network governance and knowledge creation, 37 S.
SP III 04-105	Marc Weider, China – Automobilmarkt der Zukunft? – Wie nachhaltig und zukunftsorientiert sind die Strategien der internationalen Automobilindustrie in China?, 73 S.
SP III 04-106	Ariane Berthoin Antal & Victor J. Friedman, Overcoming dangerous learning: The role of critical reflection in cross-cultural interactions, 26 S.
SP III 04-107	Felix Beutler, Intermodalität, Multimodalität und Urbanibility – Vision für einen nachhaltigen Stadtverkehr, 36 S.
SP III 04-108	Gerhard Prätorius & Christian Wichert, Die Ergänzung der Haus-halts- durch Nutzerfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, 36 S.
SP III 04-109	Hermann Blümel, Mobilitätsdienstleister ohne Kunden. Kundenorien-tierung im öffentlichen Nahverkehr, 114 S.
SP III 04-110	Maria Brie & Hagen Pietzcker, NGOs in China – Die Entwicklung des Dritten Sektors, 53 S.
SP III 04-111	Anke Borcherding, Strategies, Programs, and Projects Pertaining to Policy on Transport. Research in Selected European States, the United States, and Japan (Short title: "SmartBench") Final Report on Sweden, 50 S.
SP III 04-112	Ariane Berthoin Antal & André Sobczak, Beyond CSR: Organizational Learning for Global Responsibility, 41 S.

Bei Ihren Bestellungen von WZB-Papers schicken Sie, bitte, unbedingt einen an Sie adressierten **Aufkleber** *mit, sowie* ***je Paper*** *eine* ***Briefmarke im Wert von Euro 0,51*** *oder einen "****Coupon Réponse International****" (für Besteller aus dem Ausland).*

Please send a ***self-addressed label*** *and* ***postage stamps in the amount of 0,51 Euro*** *or a* ***"Coupon-Réponse International"*** *(if you are ordering from outside Germany) for* ***each*** *WZB-Paper requested.*

Bestellschein — *Order Form*

Absender ● Return Address:

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
PRESSE- UND INFORMATIONSREFERAT
Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

Hiermit bestelle ich folgende(s)Discussion Paper(s) ● Please send me the following Discussion Paper(s)***Autor(en) / Kurztitel ● Author(s) / Title(s) in brief***	**Bestellnummer ● Order no.**