

metro_polis

Erkenntnisse aus sechs Jahren aufsuchender Demokratiearbeit in sächsischen Straßen-/Bahnen

Kristina Krömer

tl;dr

metro_polis ist ein Demokratieprojekt, das in Straßen-/Bahnen stattfindet. Im Jahr 2019 als reines Gesprächsformat in Dresden gestartet (mit einer pandemiebedingten Projektpause 2020/21), wird es seit 2023 parallel auch in Leipzig, seit 2024 in Regionalbahnen der sächsischen Lausitz sowie seit 2025 auch in Chemnitz umgesetzt und kann aus Gesprächen mit bislang 14.000 Teilnehmenden Hoffungsvolles berichten: Mit einer Moderation, die den Austausch zwischen Menschen unterschiedlichster Lebenswelten, Erfahrungen und Ansichten empathisch und klar begleitet, können gesellschaftliche Kontroversen im laufenden Bahnbetrieb wohlwollend und konstruktiv verhandelt werden. Auf diese Weise stärkt metro_polis in den durchschnittlich 10 bis 15 Minuten dauernden Kleingruppengesprächen mit bis zu drei Fahrgästen nicht nur den gesellschaftlichen Zusammenhalt, sondern bietet im Alltag die Möglichkeit zur politischen Teilhabe an demokratischen Prozessen. Die Kooperation der Dresdner und Leipziger Stadtverwaltungen sowie die Zusammenarbeit mit Referaten des Sächsischen Staatsministeriums beweisen exemplarisch das Potenzial des Projekts: Fragestellungen, die Politik/Stadtverwaltung beschäftigen, werden in die Bahn getragen und dort mit den Fahrgästen besprochen. Erfahrungen, Hürden und Widerstände sowie Vorschläge zu einem Thema, die die teilnehmenden Fahrgäste einbringen, werden vom metro_polis-Team dokumentiert, ausgewertet und der Stadtverwaltung zur Nutzung übermittelt. Auf diese Weise entsteht ein kooperativer Prozess des Nachdenkens und Erarbeitens hilfreicher Lösungen gemeinsam mit Gesellschaft und Politik/Verwaltung.

Hintergrund und Ausgangspunkt: Dresden 2015 ff.

Die Idee zum Projekt metro_polis entstand in den Jahren 2015/16 als Reaktion auf das Auftreten der »Patriotischen Europäer gegen die Islamisierung des Abendlandes« (kurz: Pegida), die seit Oktober 2014 wöchentlich und exponentiell wachsend in der Dresdner Altstadt demonstrierten [\(1\)](#). Dass Pegida nicht die sozio-politische Bewegungsüberraschung des rechten Spektrums mit unerwartet hohen wöchentlichen Teilnahmezahlen aus der häufig zitierten »Mitte der Gesellschaft« war, sondern Ausdruck einer gesamtgesellschaftlichen Verfasstheit, deren Erscheinung in unterschiedlichsten sozialwissenschaftlichen Studien prognostiziert wurde, änderte nichts an der schwierig zu beantwortenden Frage, wie Politik und Gesellschaft mit dieser Situation umgehen sollten. Der konkrete Auslöser für das Projekt ergab sich aus Berichten über Vorfälle in Straßenbahnen, in denen sich insbesondere ältere Damen, lautstark über Personen mit Migrationshintergrund sowie über Mütter, die ihre Kinder im Tragetuch hielten, beschwerten. Die Reaktionen der umstehenden und -sitzenden Personen in beiden Fällen entsprachen einer Mischung aus Schock und Hilflosigkeit sowie stiller Genugtuung und Zustimmung und machten deutlich, dass das inhaltliche Spektrum an gesellschaftlichen Kontroversen breit war und die Art der Austragung dieser als nicht hilfreich angesehen werden musste. Daraus ergab sich der Gedanke,

Begegnung und konstruktiven Austausch zwischen unbekanntem Fahrgästen genau an diesem Alltagsort zu initiieren, wo

- 1) die Breite der Gesellschaft jeden Tag selbstverständlich versammelt ist,
- 2) sie schweigend und notgedrungen weitestgehend untätig Zeit miteinander verbringt,
- 3) und sie den Raum für eine gewisse Zeit bzw. bis zur Erreichung der eigenen Haltestelle nicht verlassen kann.

Der Name des Projekts verschränkt die zwei wesentlichen Faktoren: »metro«, das im Französischen für Stadtbahn (métropolitain) steht, und »polis«, die antike Stadtgesellschaft, die in der Übertragung auf das Projekt alle Menschen inkludiert, die den Stadtraum miteinander teilen. Der Unterstrich im Titel symbolisiert die Verbindung zwischen diesen Elementen und bildet gleichzeitig metaphorisch den gemeinsamen Boden eines demokratischen Aushandlungsprozesses zwischen allen Gesprächsteilnehmenden auf Augenhöhe.

Räumliche und emotionale Erreichbarkeit der Zielgruppe »alle Fahrgäste«

metro_polis wird auf folgende Weise durchgeführt: In einer im Regelbetrieb verkehrenden Straßen- oder Regionalbahn werden zwei gegenüberliegende Vierersitzgruppen als »Gesprächsabteil« markiert, indem wiederverwendbare metro_polis-Poster an die Fensterinnenseiten geklebt werden. Pro Sitzgruppenpaar nimmt ein Teammitglied als Moderator:in Platz und führt mit den teilnehmenden Fahrgästen Dialoge bzw. begleitet Kleingruppengespräche zwischen mehreren Fahrgästen. Ein weiteres Teammitglied übernimmt die Rolle des:r Einladungsbeauftragten, der:die sich flexibel in der Bahn bewegt, neu hinzusteiende Fahrgäste über das Projekt informiert und sie zur Teilnahme ins Gesprächsabteil einlädt. Bislang wurden etwa 65.000 Fahrgäste eingeladen; davon haben sich knapp 14.000 Personen ins Gespräch eingebracht. Die Statistik für Dresden zeigt darüber hinaus, dass bei 27,5 % dieser Teilnehmenden angenommen wird, dass sie zum »Unsichtbaren Drittel« [\(2\)](#) gehören.



Abbildung 1+2: Im Alltagsbetrieb der Straßenbahnen werden Gespräche zwischen den Fahrgästen initiiert. © Uli Sailor

Die rein räumliche Anschlussfähigkeit zur Zielgruppe, die die zeitweise Abgeschlossenheit des Raums mit sich bringt, ist allerdings noch kein Garant für eine persönliche – im Sinne einer inneren, emotionalen – Erreichbarkeit. Gerade für Personen, die von anderweitiger politischer Bildungsarbeit nicht erreicht werden können, ist eine Teilnahme an einem offenen Begegnungs-/Austauschformat mit einer deutlich wahrnehmbaren Überwindung innerer Widerstände verbunden. Die große Herausforderung besteht darin, eine Vertrauensebene in Form einer persönlichen, einladenden Ansprache als notwendige Voraussetzung zur Teilnahme innerhalb von wenigen Sekunden herzustellen. Dazu ist es entscheidend, den Fahrgästen im ersten Moment dieses (Vor-

)Gesprächs die Angst vor einer asymmetrischen Beziehungskonstellation – des Behrens und Belehrtwerdens – zu nehmen. Kurz gesagt: Es geht um das Vertrauen der Begegnung auf Augenhöhe. Hier hat sich gezeigt, dass auf jeglichen akademischen Gestus verzichtet werden muss. Am Beispiel von stadtteilbasierten Gesprächsformaten in Dresden in den Jahren 2016/2017 analysierte das Göttinger Institut für Demokratieforschung, dass der offene Austausch zwischen Initiator:innen und Teilnehmenden zu scheitern droht, wenn in der Begegnung das Sich-auf-Augenhöhe-Bewegen nicht angestrebt oder verfehlt wird:

»Im Verlauf der organisierten Dialoge wurde deutlich, inwiefern allein die Form und die Formalität der Dialogveranstaltungen ein Instrument der Machtausübung und Argumentationslegitimation darstellen. [...] Der argumentative Verlauf [...] hat gezeigt, dass die Argumente der Gegner/-innen als non-existent behandelt werden. [...] Als Gesprächspartner gilt nur, wer [...] die eigenen Prämissen teilt. [...] Wenn also eine Dialogveranstaltung den Dialog nicht herstellt, erweist sie dem Vertrauen in politische Prozesse [...] einen Bären-dienst.« (3)

Die projektdurchführenden Teammitglieder können wissenschaftliche Erkenntnisse, etwa in Hinblick auf intersektionale Diskriminierungsformen, deren Anwendung sie im Projektalltag zu gewährleisten versuchen, nicht als Teilnahmebedingung für Fahrgäste voraussetzen. Damit trotzdem ein Austausch stattfinden kann, der weder behrend noch jede Aussage akzeptierend verläuft, hat sich das metro_polis-Team einen Moderationskodex gegeben, der in den vergangenen Projektzeiträumen dazu beigetragen hat, die Kommunikation mit Teilnehmenden auch in nicht einfachen Gesprächssituationen aufrechtzuerhalten.



Abbildung 3+4: Gespräche in Vierersitzplatzgruppen werden moderiert und dokumentiert. © Uli Sailor

metro_polis-Methodik: Konstruktive und kollektive Meinungsbildungsprozesse

metro_polis ist nicht nur räumlich ein sehr dynamisches Projekt, sondern auch in inhaltlicher sowie methodischer Hinsicht stets in Bewegung.

Im Laufe der Jahre wurde deutlich, dass die bloße Begegnung und der reine Austausch zwischen Fahrgästen sowohl für Teilnehmende als auch für Teammitglieder zu wenig gesellschaftliche Wirkung zeigten. Beide Seiten wünschten sich, durch das Projekt Impact auch auf politischer und administrativer Ebene zu erzielen. Dazu entwickelte metro_polis eine eigene Methode namens »Agoration«: dies bezeichnet den Prozess zur Entwicklung eines qualitativen und quantitativen gesellschaftlichen Brainstorms zu sozio-politisch relevanten Themen. Im Kontakt mit der WISSENSARCHITEKTUR der Technischen Universität Dresden (TUD) wurde dafür eine digitale Lösung entwickelt: die metro_polis-App, in der die Anzahl und Dauer sowie das Alter, das Geschlecht und die Herkunft der Teilnehmenden eingetragen werden, um anhand dieser Daten zu prüfen, ob das Projekt sein Ziel, die Breite der (Stadt-)Gesellschaft an den Diskussionen zu beteiligen, erreicht hat. Die Hauptaufgabe der App besteht darüber hinaus jedoch darin, die Diskussionspunkte sowie Zustimmung und Ablehnung der

Teilnehmenden zu den jeweiligen Items festzuhalten. Auf diese Weise können neue Impulse dokumentiert werden und es entsteht eine gesellschaftliche Schwarmintelligenz, die individuell und dennoch kollaborativ über »Fahrgastgenerationen« hinweg entwickelt wird. Dieser Datensatz wird dann vom metro_polis-Team im Nachgang zu einem Thema ausgewertet, die Ergebnisse in Form eines Projektberichts zusammengefasst und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Mit Beginn der Nutzung der App wurde deutlich, dass die Mindmaps in metro_polis ein Abbild medial verbreiteter Narrative und politischer Framings zeigten. Die App machte sichtbar, was in den Jahren als Gesprächsprojekt vom Team vielfach erlebt wurde: eine diskursive Dynamik aus Ohnmacht gegenüber verschiedensten gesellschaftspolitischen Kontroversen und eine damit verbundene Abwertung und Schuldzuweisung des politischen Gegenübers. Nach der Erkenntnis, dass die Entwicklung eines solchen Stimmungsbildes nicht hilfreich oder zukunftsweisend sein kann, suchte das Team nach einem methodischen und inhaltlichen Ausweg – und entdeckte einen wirklichen Diskurs-Changer: Nicht die Meinung, die vorgetragen wird, enthält konstruktives gesellschaftliches Potential, sondern die zugrunde liegenden Erfahrungen, aus denen sich eine Position heraus zusammensetzt. Im Projektalltag führte die Frage nach dem eigenen Erleben bei den Teilnehmenden häufig erst einmal zu einem schweigenden Nachdenken über die eigene Meinung und ihre Genese. Im anschließenden Prozess des tiefer gehenden gegenseitigen Nachvollziehens und Darlegens entstand dann eine versöhnliche, manchmal auch humorvolle Atmosphäre, die es allen Beteiligten leichter machte, einander auf einer menschlichen Ebene verstehen zu wollen und auch zu können.

Mit dem Angebot, stadtpolitisch relevante Fragestellungen mit Fahrgästen auf beschriebene Weise zu »agorieren«, ging das Projekt auf unterschiedliche Geschäftsbereiche der Landeshauptstadt Dresden zu und konnte das Interesse z. B. der hiesigen Sozialbürgermeisterin wecken. In deren Auftrag fuhr metro_polis bspw. zu der Frage: »Wie können wir Dresden vom Zigarettenmüll befreien?« Dieses Thema enthielt für viele Fahrgäste ein echtes Kompetenzentwicklungspotential in Hinblick auf politische Verantwortungsübernahme auf der Mikro- und Makro-Ebene: Fahrgäste, die sich abfällig über aktuelle politische Vorgänge geäußert hatten, jedoch auch zugaben, bisher ihre Zigarettenreste auf dem Boden zu entsorgen, begannen intensiver darüber nachzudenken, welche politischen Maßnahmen sie unterstützen würden, um ihr Verhalten zu ändern. Im Reflektieren über die Ohnmacht, eine banale Handlung wie das Entsorgen von Zigarettenresten zu ändern, entwickelte sich ein anderes Verständnis: Es wurde klar, dass die Erwartung an Politik, einfache und von allen akzeptierte Lösungen für gesamtgesellschaftliche und globale Herausforderungen zu finden, abwegig ist.

Im Rückblick fallen fünf wesentliche Bedingungen auf, die zu einer hohen Akzeptanz des Themas und damit zur großen Teilnahmebereitschaft an den Gesprächen führten:

- Zigarettenmüll ist ein umweltbelastendes und ästhetisches Problem – alle Teilnehmenden erkannten die Notwendigkeit an, sich damit zu beschäftigen.
- Zum Thema existierten unterschiedliche Meinungen, die aber hierzulande noch nicht zu verhärteten Positionen und einer gesamtgesellschaftlichen Kontroverse geführt hatten und folglich war das Aufeinandertreffen von unterschiedlichen Positionen für die Teilnehmenden nicht angstbesetzt.
- Fast alle Teilnehmenden gaben an, von dem Thema auf irgendeine Art betroffen zu sein, z.B. weil sie sich selbst vom Zigarettenmüll bzw. -konsum gestört fühlten oder weil sie Zigaretten selbst unsachgemäß auf dem Boden entsorgten.

- Zusätzlich war das Thema so lebensnah und eng gefasst, dass es für Teilnehmende »handhabbar« erschien und den Raum für Selbstwirksamkeitserfahrungen öffnete (»Das nächste Mal, wenn jemand seinen Zigarettenmüll zu Boden fallen lässt, weiß ich, was ich tun kann.«).
- Teilnehmende äußerten sich zufrieden damit, dass ihr Beitrag Eingang in einen Bericht an die Sozialbürgermeisterin finden konnte.

Mittlerweile ist metro_polis auch erfahren darin, gesellschaftlich hoch umstrittene Themen zwischen teilnehmenden Fahrgästen wohlwollend und versöhnlich zu moderieren und die Ergebnisse dieser Prozesse in der metro_polis-App zusammenzuführen.

Ausblick: Skalierung von metro_polis in Tiefe und Breite

metro_polis ist (fast) unendlich skalierbar, denn es handelt sich hierbei um eine globale Idee. Überall dort, wo gemeinschaftlich genutzter Nah-/Fernverkehr existiert und von Menschen in Anspruch genommen wird, kann metro_polis durchgeführt werden. Es braucht nur ein Team von drei bis vier Personen, um die Idee vor Ort umzusetzen.

Die Vision des metro polis e.V. ist es, ein Netzwerk von dezentral arbeitenden Teams in Deutschland etc. zu bilden, die jeweils vor Ort Straßen-/Bahngespräche zwischen Fahrgästen moderieren und die Ergebnisse dieser Gespräche in regelmäßigen Netzwerktreffen städte-, regional- und länderübergreifend mit anderen metro_polis-Teams teilen. Dazu ist eine enge Kooperation, ja Kollaboration, mit Politik und Verwaltung entscheidend, damit die Ergebnisse dieser Prozesse auch Chancen auf Umsetzung und Wirksamkeit erfahren. So können Herausforderungen, die uns als Gesellschaft insgesamt betreffen, in einem sowohl persönlich als auch kollektiv geführten Gedankengang durchdacht und ausgehandelt werden – nicht zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts, sondern auch zur Weiterentwicklung von Demokratie.

Hinweis

Das Projekt wurde gefördert durch die Stiftung Mercator mit Mitteln aus dem Förderfonds »Begegnung und Zusammenhalt«.

»Mehr Raum für Erfahrungen als für Meinungen« – ein Videoportrait zum Projekt findet sich auf der Programmseite: <https://www.begegnungsfonds.de/projekte/metro-polis-aufsuchende-demokratiearbeit-in-strassenbahnen/videoportrait-mehr-raum-fuer-erfahrungen-als-fuer-meinungen>

Anmerkungen

- (1) Innerhalb von drei Monaten wuchs die Zahl der an Pegida-Demonstrationen Teilnehmenden bis auf 25.000 Personen im Januar 2015 an.
- (2) Vgl. More in Common: Die andere deutsche Teilung. Zustand und Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft, Berlin, 2019.
- (3) Schenke, C. Schmitz, S. Marg und K. Trittel: Pegida-Effekte? Jugend zwischen Polarisierung und politischer Unberührtheit. Bielefeld 2018, S. 353.

Autorin

Kristina Krömer, Dipl. Politikwissenschaft, Projektleitung von »metro_polis«

Kontakt:

metro polis e.V.

Internet: <https://metro-polis.online/>; https://www.instagram.com/metro_polis_ev/

Redaktion

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Björn Götz-Lappe, Ulrich Rüttgers

Am Kurpark 6

53177 Bonn

E-Mail: newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de