



Nachhaltige Mobilität und
transdisziplinäre Forschungsmethoden

Technische
Universität
Berlin



Wie gelingt es den Radentscheiden die Verkehrswende voranzutreiben?

Prof. Dr. Sophia Becker | TU Berlin, FG NaMo | IASS Potsdam | EXPERI

KONRAD21 17.04.2021

sophia.becker@tu-berlin.de twitter: @sophia_becker

Agenda

- Analyse von Erfolgsstrategien
- Argumente in Form von Forschungsergebnissen
- Reflexion des Veränderungsprozesses

„Wissenschaft muss der Annahme widerstehen, dass sie selbst im Sinne von ‘Science knows best’ am besten wisse, wie gesellschaftliche und politische Richtungsentscheidungen zu treffen seien.“

Armin Grunwald, KIT/ITAS

Zitiert nach: <https://www.wissenschaftszukuenfte.de/buch/>

Drei Erfolgsstrategien des Berliner Volksentscheid Fahrrad

Becker, S., Bögel, P., Upham, P., 2021. The role of social identity in institutional work for sociotechnical transitions: The case of transport infrastructure in Berlin. *Technological Forecasting and Social Change* 162, 120385. [Open Access](#)

Eine neue, integrative Mobilitätsidentität aufbauen

Kernbotschaft des Berliner Volksentscheid Fahrrad: *„Alle, die es wollen, sollen in Berlin sicher und entspannt radfahren können.“*



Fotos: Changing Cities

- Auch diejenigen mitdenken, die noch keine Radfahrer*innen sind.
- „Mobilitätsgesetz“ statt „Radgesetz“

Reframing von tödlichen Unfällen.

Getötete Radfahrer*innen sind kein „tragisches“ Schicksal, sondern wären vermeidbar durch sichere Infrastruktur – und dafür ist die Politik verantwortlich.



Johann Gruen @JohannGruen · 13. Jan.

Antwort an @lebenswerteCity und @dummerdesigns

"Es handele sich wahrscheinlich um einen [#klassischen](#) [#Abbiegeunfall](#), sagte ein Polizeisprecher"

1



1



Lebenswerte City @lebenswerteCity · 14. Jan.

Da läuft etwas von Grund auf verkehrt, wenn die Polizei einen tödlichen [#Abbiegecrash](#) als klassisch bezeichnet. Vision Zero bedeutet, dass diese tödlichen Crashes eben nicht einfach hingenommen werden dürfen und nicht als üblich angesehen werden sollen.

1

2

7



Fotos: Changing Cities/ Twitter

→ Handlungsmacht und Verantwortung für Verkehrssicherheit der Politik zuordnen

Aufbau von normativen Netzwerken mit Schlüsselakteuren

Fahrradpolizei: law enforcement,
Verhaltensänderung im Verkehr



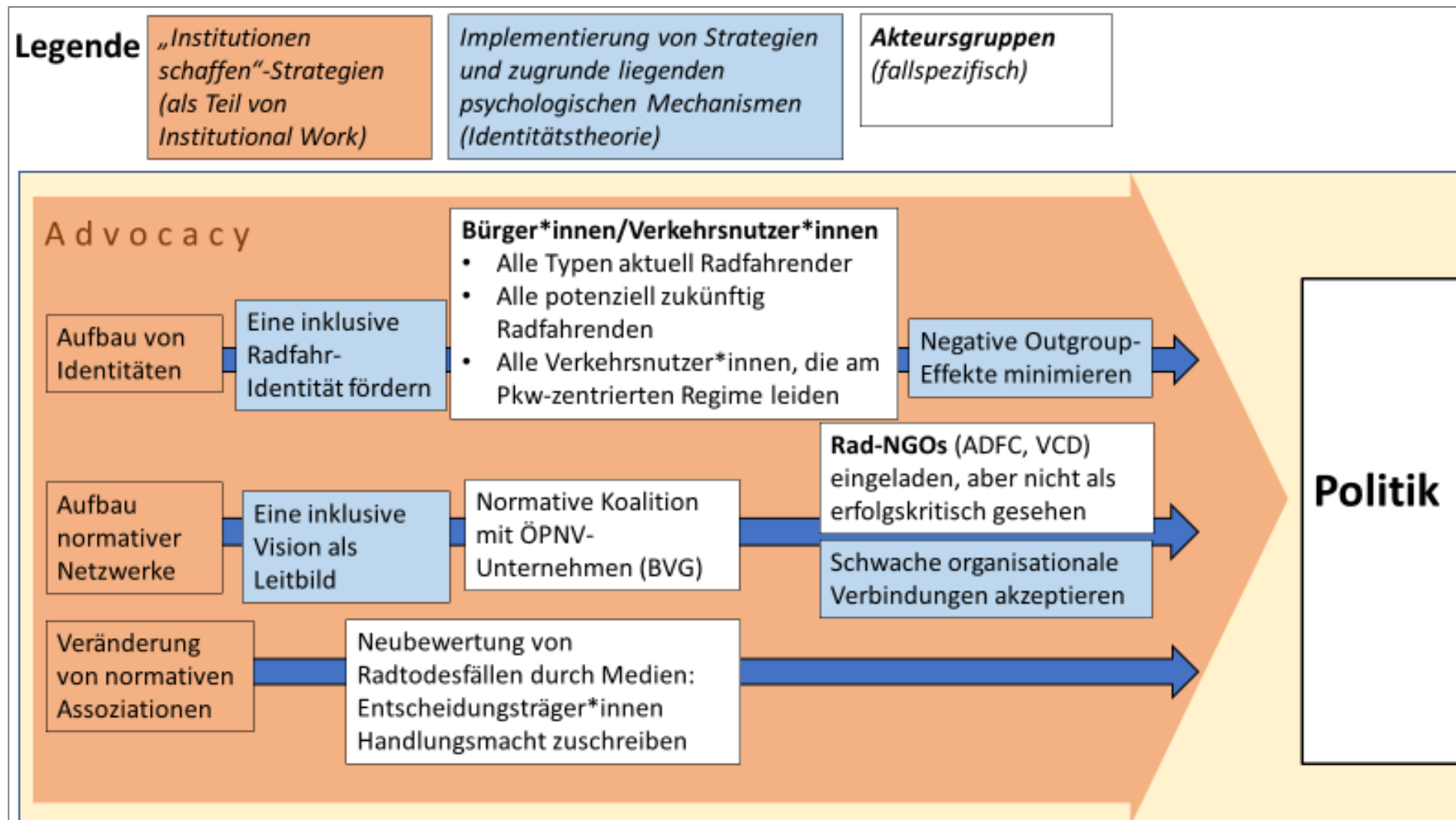
Berliner Verkehrsbetriebe: möglichst keine
Flächenkonkurrenz von ÖPNV und Rad



Fotos: polizeipraxis.de/ Changing Cities

→ Gemeinsame Vision und Ziele sind wichtiger als ein riesiges
Netzwerk von offiziell unterstützenden Organisationen.

Zusammenfassung der Strategien des Volksentscheid Fahrrad Berlin



Grafik: deutsche Übersetzung, aus: Becker, Bögel & Upham, 2021

Konkreter Fortschritt: Argumente für Pop-Up Radwege



Bild: P. Broytman/ qimby.net

Pop-Up Radweg Kottbusser Damm reduziert Stickstoffdioxid-Belastung für Radler*innen um **22%**



Bild: P. Broytman/ qimby.net

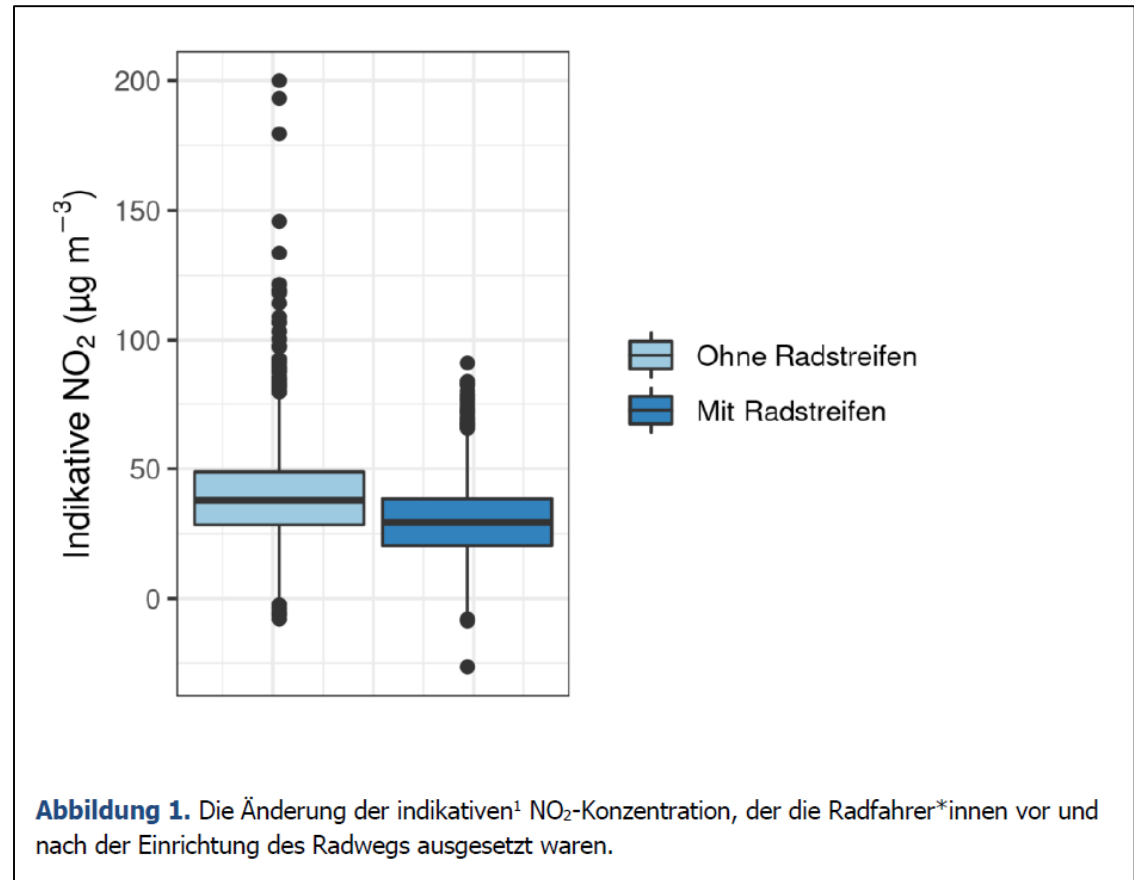


Abbildung 1. Die Änderung der indikativen¹ NO₂-Konzentration, der die Radfahrer*innen vor und nach der Einrichtung des Radwegs ausgesetzt waren.

Grafik: von Schneidemesser, Schmitz & Caseiro (2021), S.3. [Open Access.](#)

Sehr wahrscheinlich führt eine hohe lokale Luftbelastung zu mehr schweren Verläufen einer COVID-19 Infektion. (Cole, Ozgen & Strobl, 2020)

Zunahme des Radverkehrs durch Pop-Up Radwege

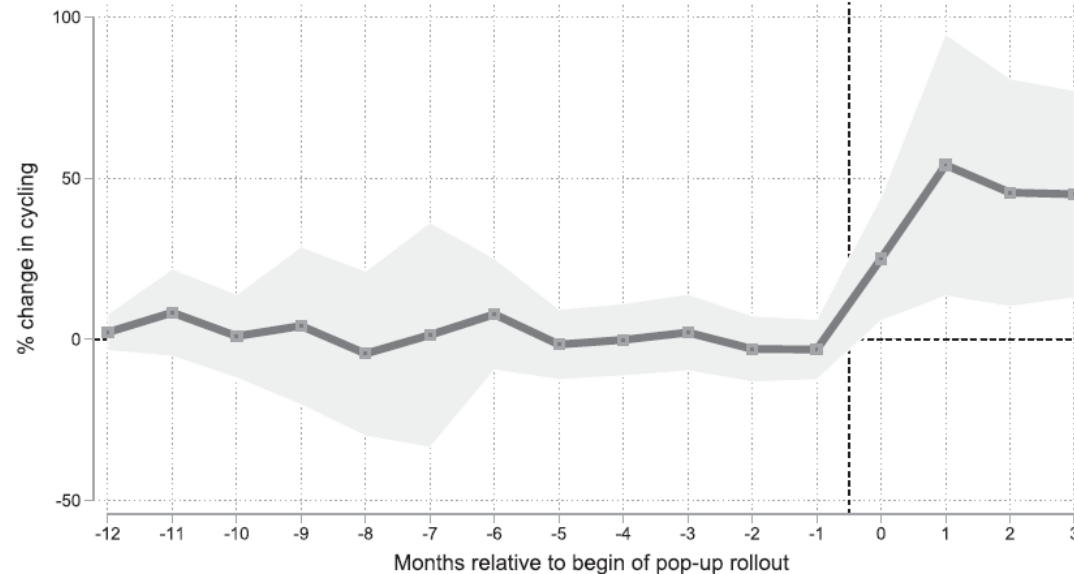
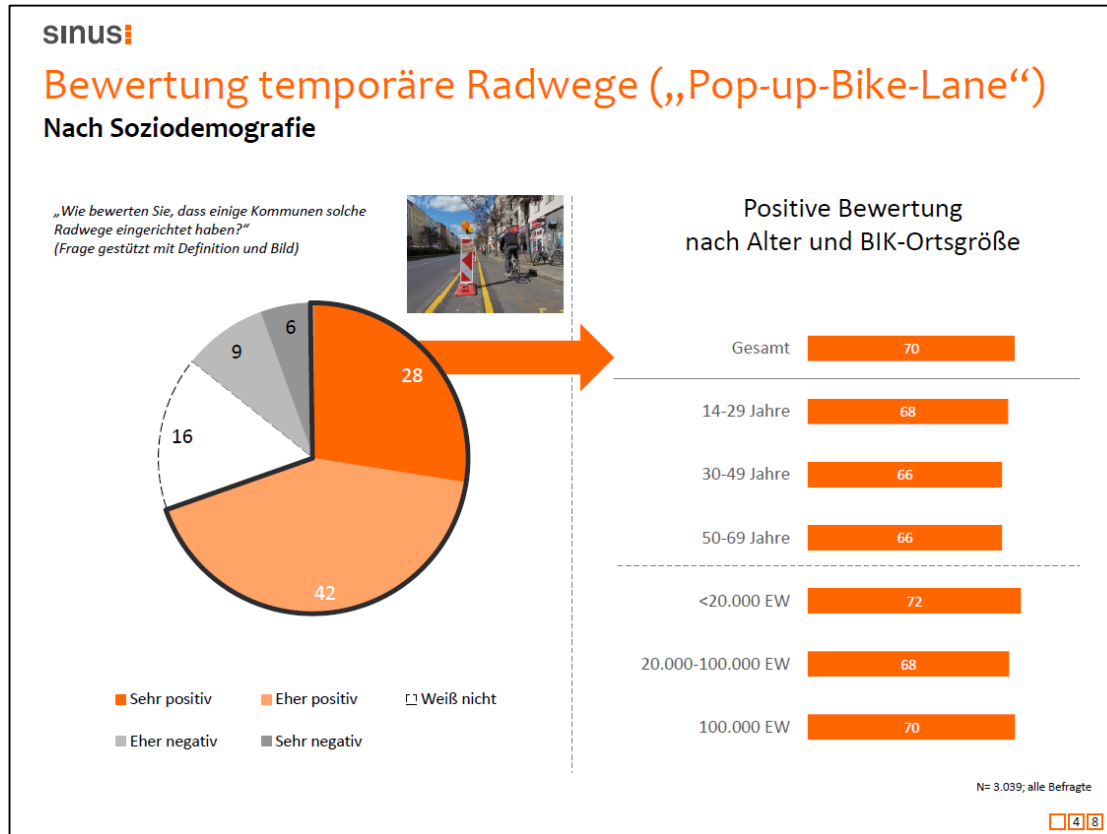


Fig. 2. Treatment effect (difference between treated and control cities) in months before and after the beginning of the pop-up bike lane policy. Observations are binned into months. Treatment for this plot is hard coded to March 2020 and the baseline category and the beginning of the sample are set to February 2019. Estimates are from Poisson regressions that include city and country-day fixed effects (*SI Appendix, Eq. S1*). The shaded area shows the 95% confidence interval. Data for the outcome variable are from the European Cyclists' Federation (3) and data for the treatment variable are from municipal bike counters (*Materials and Methods*).

Pop-Up Radwege führen zu einer Zunahme des Radverkehrs von durchschnittlich 41,6 %, im Vergleich zu Städten ohne Pop-Up Radwege (Kraus & Koch, 2021); zu Berlin: siehe : [rbb24](#)

Auch bundesweit hohe Zustimmung und Akzeptanz für Pop-Up-Radwege

Hohe Zustimmung zu Pop-Up-Radwegen (70 %), unabhängig von Alter der Person und Größe der Kommune.



Grafik: BMVI Fahrradmonitor, 2020, S. 48

In Berlin ist die Zustimmung bei Umweltverbund-Nutzer*innen besonders hoch.
Götting & Becker, 2020, S. 11

Rechtsstreit um Pop-Up Radwege

Widerstand & Konflikt als Indikator für Wandel

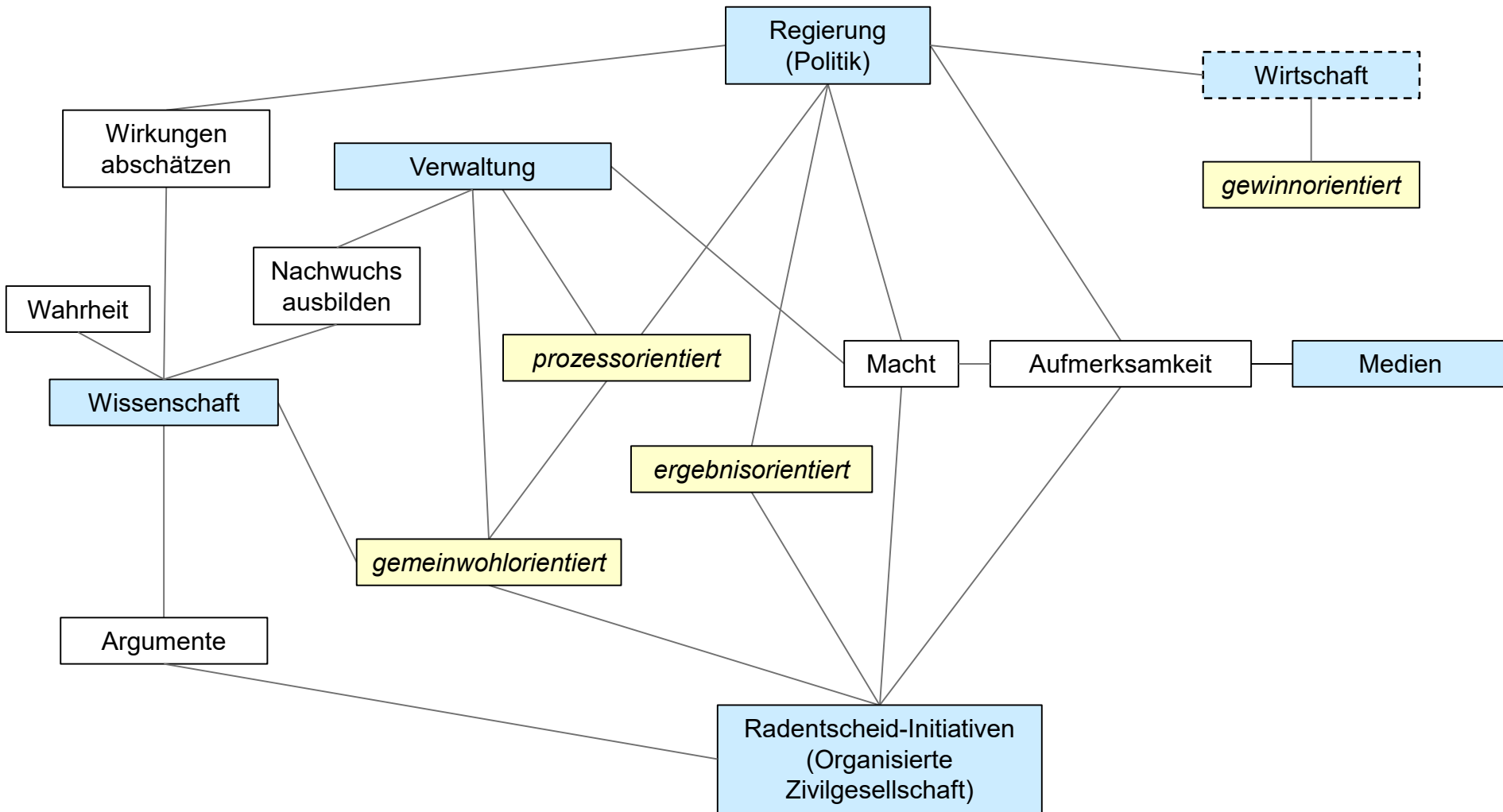
- Klage eines Abgeordneten der AfD vor dem Berliner Verwaltungsgericht gegen die Anordnung von Pop-Up Radwegen, § 45IX 3 StVO; die Notwendigkeit aufgrund von Unfallgefahren für Radfahrer*innen sei von SenUVK nicht ausreichend begründet worden.
 - Verwaltungsgericht hat der Klage zugestimmt und den Abbau der Pop-Up Radwege angeordnet.
 - SenUVK legte dagegen Beschwerde beim Obergerverwaltungsgericht ein, lieferte Gefahreneinschätzungen etc. nach.
 - Obergerverwaltungsgericht gab SenUVK recht. Pop-Up Radwege dürfen bleiben.
- the old system fights back
- Aber: der wissenschaftliche Dienst der Berliner Abgeordnetenhaus geht davon aus, dass die Argumentation, eine besondere Gefahrenlage sei als Begründung notwendig, gar nicht sinnvoll ist.
- altes Paradigma, dass Autoverkehr die Norm und Radverkehr die Abweichung ist → StVO muss auf Bundesebene reformiert werden.

...und jetzt?

Vom Enthusiasmus zur Enttäuschung?

Wer tickt wie?

- eine Reflexionsskizze



Change Agents (angelehnt an: Kora Kristof, 2016)

Konflikte und Widerstände gehören zu Veränderungsprozessen dazu.

Change Agents brauchen als Team (!) vier Rollen:

- Prozessebene: Fach- und Führungskompetenz, Problemdefinition, gemeinsames Verständnis und Vision entwickeln, mit versch. Beteiligten kommunizieren
- Fachebene: Fachkompetenz und Wissen, um konkrete Problemlösungen zu entwickeln und Umsetzung voranzubringen
- Machtebene: Führungskompetenz und Einflussmöglichkeiten, um Ressourcen zu erschließen, z.B. Finanzierung & Personalaufbau, und Ziele durchzusetzen.
- Beziehungsebene: Orientierung im komplexen Netzwerk aller relevanten Akteure; sich im Beziehungsgeflecht der Beteiligten souverän und würdigend bewegen, Konflikte erfolgreich beilegen.

→ Team immer wieder erweitern, umbauen, je nach Phase des Prozesses

(K. Kristof, 2016, S. 46)



<https://www.experi-forschung.de/konrad/>

Wie gelingt gesellschaftlicher Wandel und welche Rolle spielen „Change Agents“ dabei?

Dr. Kora Kristof (2016): [Erfolgsbedingungen von Veränderungsprozessen](#) und [Vortragsvideo online](#) oder als [pdf](#)

Prof. Dr. Uwe Schneidewind (2018): [Die Große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels](#) und [Vortragsvideo online](#)

Welche psychischen, individuellen Ressourcen für die Transformation gibt es und wie kann man sie fördern?

Prof. Dr. Marcel Hunecke: Psychische Ressourcen zur Förderung nachhaltiger Lebensstile ([pdf](#))

Zur Analyse des Berliner Mobilitätsgesetzes und seiner Entstehung:

Dirk von Schneidmesser et al.: Re-claiming the responsivity gap: The co-creation of cycling policies in Berlin's mobility law ([pdf](#))

Sophia Becker et al. (2021): The role of social identity in institutional work for sociotechnical transitions: The case of transport infrastructure in Berlin ([pdf](#))

Welche Wirkungen haben Pop-Up Radwege?

Kraus & Koch (2021): Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling ([pdf](#)).

Götting & Becker (2020): Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin. Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19 Pandemie. ([pdf](#)).

von Schneidmesser, Schmitz & Caseiro (2021): Creation of Cycle Lane on Kottbusser Damm Leads to 22% Reduction in Air Pollution ([pdf](#)).