
IASS STUDY

Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)

Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin

Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur
temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19
Pandemie

Katharina Götting
Sophia Becker



IASS STUDY

Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)

Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin

Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19 Pandemie im Rahmen des vom Bundesministeriums für Bildung und Forschung geförderten Projekts EXPERI.

Potsdam, den 02. Juni 2020



Zusammenfassung (DE)

Die Covid-19 Pandemie hat das Mobilitätsverhalten eindeutig beeinflusst. Während der ÖPNV mit einem starken Rückgang der Fahrgäste zu kämpfen hat, gewinnen individuelle Mobilitätsformen – wie der Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr – an Bedeutung. Gleichzeitig haben der Infektionsschutz und das Einhalten der Abstandsregeln höchste Priorität. In Berlin entsteht eine sogenannte Pop-Up-Radinfrastruktur – provisorische Radwege, die mit einfachen Mitteln sicheres Radfahren und den nötigen Abstand ermöglichen. Welche Reaktionen rufen die Pop-Up-Radwege bei den Verkehrsteilnehmer*innen hervor? Ziel der vorliegenden Studie war es, durch eine Online-Befragung explorativ die Reaktionen und Wahrnehmungen in Form von Vor- und Nachteilen zu erfassen.

Summary (EN)

The Covid-19 pandemic has clearly influenced mobility behaviour. While public transport has to cope with a sharp decline in the number of passengers, individual forms of mobility - such as walking, cycling and car traffic - gain in importance. At the same time, protection against infection and adherence to the rules of distance are a priority. In Berlin, a so-called pop-up cycling infrastructure is being created - provisional cycle paths that allow safe cycling and the necessary distance to be maintained by means of simple tools. What reactions do the pop-up cycle paths provoke in transportation users? The aim of this study was to explore reactions and perceptions in terms of advantages and disadvantages, using an online questionnaire.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Methodik und Stichprobenbeschreibung	5
2.1	Methode	5
2.2	Stichprobe	5
2.2.1	Stichprobenbeschreibung	5
2.2.2	Einordnung der Stichprobe	6
3.	Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung.....	9
3.1	Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung.....	9
3.2	Nutzung der neuen Pop-Up-Radwege	10
3.3	Verkehrsmittelbezogene Identität & Akzeptanz.....	10
4.	Reaktionen der Befürworter*innen	13
4.1	Charakteristika der Sub-Stichprobe.....	13
4.2	Wahrgenommene Vorteile der Pop-up-Radwege.....	14
4.3	Wahrgenommene Nachteile der Pop-Up-Radwege	16
5.	Reaktionen der Ablehner*innen	18
5.1	Charakteristika der Sub-Stichprobe.....	18
5.2	Wahrgenommene Vorteile.....	19
5.3	Wahrgenommene Nachteile.....	19
6.	Fazit & Ausblick	21
7.	Literatur.....	22

1. Einleitung

Die Covid-19-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Menschen tiefgreifend verändert. Nach einigen Wochen des vollständigen Lock-Downs, der mit einem starken Rückgang des Verkehrs einherging, steuert das Alltagsleben der Menschen langsam auf eine neue Normalität zu. Es wird immer klarer, dass man in den nächsten Monaten lernen muss, mit der Virusgefahr zu leben, das Ansteckungsrisiko zu minimieren und trotzdem weiterhin mobil zu sein.

Städten und Kommunen kommt bei der Ausgestaltung pandemie-resilienter Mobilitätsformen eine Schlüsselrolle zu. Sie sind für die lokalen Verkehrsinfrastrukturen verantwortlich. Neben Bogota, Brüssel und Paris hat auch Berlin neue provisorische Infrastrukturen für aktive und klimafreundliche Mobilitätsformen wie das Radfahren und das Zufußgehen geschaffen. Innerhalb kürzester Zeit sind so genannte Pop-Up-Radwege in Berlin entstanden.

Die Berliner Pop-Up-Radwege sollen es den Menschen ermöglichen, an der frischen Luft mit geringer Ansteckungsgefahr und ausreichend Abstand zueinander mobil zu sein. Diese provisorisch angelegte Infrastruktur kann schnell und kostengünstig durch Baustellen-Baken, Piktogramme und gelbe Markierungen eingerichtet werden. Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat das entsprechende Planungswerk auch für andere Kommunen online bereitgestellt.

Wie reagieren die Menschen auf die neuen Pop-Up-Radwege? Fühlen sie sich dort sicherer als vorher? Bei wem stoßen die neuen Radwege auf Zustimmung und bei wem rufen sie eher Ablehnung hervor? Welche Vor- und Nachteile sehen die Befürworter*innen und die Ablehner*innen in dieser neuen Infrastruktur? Um diese Fragen zu beantworten, haben wir kurzfristig eine explorative Online-Befragung unter 1.661 Berliner Bürger*innen durchgeführt. In der vorliegenden IASS Study stellen wir zunächst die Methodik der Befragung und die Stichprobe dar. Anschließend präsentieren wir die wichtigsten Ergebnisse der Befragung und schließen mit einem kurzen Fazit.

2. Methodik und Stichprobenbeschreibung

2.1 Methode

Die Befragung wurde als Online-Umfrage mit der Software Lime Survey durchgeführt. Der Fragebogen enthielt vor allem offene Antwortformate und sozio-demographische Fragen. Insgesamt umfasste die Umfrage 20 Items, die den Kategorien Mobilitätsverhalten, Assoziationen zu verschiedenen Verkehrsmitteln, Assoziationen zu den Pop-Up-Radwegen, Akzeptanz sowie soziodemographische Variablen zugeordnet sind.

Die Umfrage wurde vor der Veröffentlichung von Wissenschaftler*innen des EXPERI-Teams auf Verständlichkeit und Nutzbarkeit getestet. Anschließend wurde die Umfrage über verschiedene regionale Zeitungen in Berlin (Berliner Morgenpost, Tagesspiegel) sowie über die Institutswebseiten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institute For Advanced Sustainability Studies e.V.(IASS) und der Technischen Universität Berlin und den Social Media Kanälen des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD), Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) sowie des Nationalen Radverkehrsplans (u. a.) verteilt. Die Befragten wurden außerdem über einer Informationswebseite zu den Pop-Up-Radwegen in Berlin auf die Umfrage geleitet. Die Umfrage wurde am 30. April 2020 aktiviert und am 10. Mai 2020 geschlossen.

2.2 Stichprobe

2.2.1 Stichprobenbeschreibung

Insgesamt nahmen 2578 Personen an der Umfrage teil; 1802 davon füllten die Umfrage bis zum Ende aus. Der Datensatz wurde zunächst um alle Fälle bereinigt, die ungültige Datenangaben (z. B. eine unrealistische Altersangabe) beinhalten. Anschließend wurden für die vorliegende Auswertung nur die Fälle berücksichtigt, die eine Berliner Postleitzahl angegeben haben. Somit enthält der zu analysierende Datensatz schließlich 1661 Befragte.

Die Altersspanne der Befragten reichte von 16 bis 79 Jahren ($N = 1656$; $M = 39$; $SD = 12$). Die meisten Befragten leben in einer Partnerschaft in einem Haushalt ohne Kinder (28,7 %), mit Kindern (22,9 %) oder in einem Ein-Personen-Haushalt (22,8 %). 18,9 Prozent der Befragten gaben an, in einer Wohngemeinschaft zu leben. Rund zwei Prozent der Befragten sind alleinerziehend und ca. 0,7 Prozent leben in einer Großfamilie mit drei Generationen oder mehr. Die restlichen Befragten (1,7 %) wählten die Kategorie "Sonstiges" als ihren Haushaltstatus. Der Großteil der Befragten ($1168 \pm 70,3$ %) verfügt über einen Hochschulabschluss. Bei 331 (19,9 %) Befragten ist das Abitur der höchste Bildungsabschluss, während 112 (6,7 %) Befragte zehn Jahre Schulbildung genossen haben. Neun (0,6 %) Befragte haben (noch) keinen Abschluss oder neun Jahre Schulbildung. Viele der Befragten (43,6 %) gaben an, Bündnis 90/Die Grünen zu wählen, wenn am folgenden Tag Bundestagswahl wäre, während 15,1 Prozent die Linke wählen würden. Knapp acht Prozent würden die CDU und ca. 5,2 Prozent die SPD wählen, während 3,3 Prozent für die FDP und 2,5 Prozent der Befragten für die AfD stimmen würde. Rund acht Prozent der Befragten kreuzten bei der Frage nach

ihrer Wahlpräferenz die Kategorie "Sonstiges" an, während 1,8 Prozent angaben, nicht wählen zu gehen. Etwa zwölf Prozent der Befragten enthielt sich bei dieser Frage. Weitere deskriptive Merkmale der Stichprobe können Tabelle 1 entnommen werden.

2.2.2 Einordnung der Stichprobe

Tabelle 1 stellt die Ausprägungen der sozio-demographischen Merkmale der Stichprobe im Vergleich zu den Ausprägungen der sozio-demographischen Merkmale der Bevölkerung in Gesamt-Berlin sowie im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg dar. Die sozio-demographischen Variablen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg werden dargestellt, da sich dort aktuell die meisten Pop-Up-Radwege befinden.

Tabelle 1: Vergleich der Stichprobe mit Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg 2017, 2018 und 2019

Variable	Ausprägung (Stichprobe)	Ausprägung (Vergleichszahlen)	Stichprobe	Berlin gesamt	Berlin Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
Geschlecht	Weiblich	Weiblich	34,0 %	50,5 %	48,2 %
	Männlich	Männlich	61,0 %	49,5 %	51,8 %
	Divers		2,0 %		
Alter			≈ 39,1	≈ 42,8	≈ 38,2
Bildung	(noch) keinen Abschluss		0,4 %		
	Bis zu neun Jahren Schulbildung	Haupt-(Volks-) Schulabschluss / Abschluss der allgemeinbildenden polytechnischen Oberschule der DDR (bis zur 9. Klasse)	0,2 %	14,4 %	8,9 %
	Zehn Jahre Schulausbildung	Darunter Abschluss der 10. Klasse / Real-schulabschluss (mittlere Reife) oder gleichwertiger Abschluss	6,7 %	23,9 %	14,3 %
	Abitur	Fachhoch-/ Hochschulreife	19,9 %	40,3 %	55,8 %
	Hochschulabschluss/ Universitätsabschluss	Fachhochschulabschluss/ Hochschulabschluss	70,3 %	26,0 %	39,6 %
Beschäftigungsstatus	Vollzeit, Teilzeit, Sonstiges	Erwerbstätige	73,8 %	51,4 %	59,3 %
	Keiner	Erwerbslose	1,8 %	3,3 %	4,0 %
	Schule, Studium, Berufsausbildung, Rente/Pension,	Nicht-Erwerbspersonen	21,7 %	45,3 %	36,8 %

Im Vergleich zur Bevölkerung in Berlin und Friedrichshain-Kreuzberg sind Männer in der vorliegenden Stichprobe überrepräsentiert. Das Durchschnittsalter hingegen ist relativ ähnlich. Auffallend ist das deutlich höhere Bildungsniveau der Befragten im Vergleich zu den Referenzdaten aus Berlin und Friedrichshain-Kreuzberg. Auch sind die Befragten häufiger erwerbstätig und weniger häufig in einer Berufsausbildung, im Studium oder in Pension bzw. Rente als die Bürger*innen in Berlin und Friedrichshain-Kreuzberg.

Wahlergebnisse 2017 in Berlin und Friedrichshain-Kreuzberg¹

Tabelle 2: Vergleich der Wahlpräferenzen der Stichprobe mit den Wahlergebnissen der Bundestagswahlen 2017

	Stichprobe	Berlin (gesamt)	Friedrichshain-Kreuzberg
SPD	6,0%	17,9%	15,9%
CDU	9,3%	22,7%	13,9%
Grüne	50,8%	12,6%	20,4%
Die Linke	17,6%	18,8%	28,5%
FDP	2,9%	8,9%	5,9%
AfD	3,8%	12,0%	6,3%
Sonstige	9,6%	7,1%	8,9%

*Anmerkung: Für den Vergleich der Wahlpräferenzen wurden alle Nicht-Wähler*innen (ca. 1,8 %) der Stichprobe und alle Befragten, die keine Angabe (12,4 %) zu ihrer Wahlpräferenz machten nicht berücksichtigt (n = 1.425).*

Das potenzielle Wahlverhalten der Befragten unterscheidet sich deutlich von den Wahlergebnissen in Gesamt-Berlin und dem Wahlbezirk Friedrichshain-Kreuzberg (s. Tabelle 2). Mit rund 51 Prozent sind die Grünen-Wähler*innen in der Stichprobe im Vergleich zu Gesamt-Berlin (12,6 %) und Friedrichshain-Kreuzberg (20,4 %) deutlich überrepräsentiert. SPD-Wähler*innen sowie AfD-Wähler*innen sind hingegen in der Stichprobe deutlich unterrepräsentiert. Der Anteil der CDU-Wähler*innen in der Stichprobe unterscheidet sich stark von Gesamt-Berlin, während er sich von dem Wähler*innenanteil in Friedrichshain-Kreuzberg leicht unterscheidet. Die potenziellen Wähler*innenstimmen der Linken kommen ziemlich nah an die Wähler*innenstimmen der letzten Bundestagswahl in Berlin heran, während sie sich deutlich von den Wahlergebnissen in Friedrichshain-Kreuzberg unterscheiden. Bei der FDP gibt es moderate Unterschiede und der Wähler*innenanteil an sonstigen Parteien ist relativ ähnlich.

Einfluss der Stichprobe auf die Interpretation der Ergebnisse

Zur richtigen Interpretation der im Folgenden dargestellten Ergebnisse ist es notwendig zu betonen, dass die Stichprobe keine Zufallsstichprobe darstellt und nicht repräsentativ für die Bevölkerung in Berlin ist. Somit kann man von den hier vorliegenden deskriptiven Ergebnissen keinen direkten Rückschluss auf die Einstellungen der gesamten Berliner Bevölkerung ziehen.

¹ https://www.wahlen-berlin.de/wahlen/BU2017/AFSPRAES/zweitstimmen_gemeinde-11000000-berlin_gesamt.html

Es ist außerdem wichtig zu beachten, dass in der Stichprobe Radfahrende sehr stark repräsentiert sind. Dies ist eine Folge der Rekrutierungsmethode über Zeitungsartikel zu den neuen Pop-Up-Radwegen und über Social Media Kanäle von VCD und ADFC. Da die zentrale Thematik der Befragung (Pop-Up-Radwege) allerdings einen klaren Bezug zum Radfahren hat, war es erwartbar, dass v.a. solche Personen an der Umfrage teilnehmen, für die Radwege und Pop-Up-Radwege eine persönliche Relevanz haben. Die vorliegenden Ergebnisse geben somit lediglich selektive Eindrücke und subjektive Wahrnehmungen der Befragten wieder. Sie können dazu verwendet werden, Hypothesen aufzustellen, die in Folgeuntersuchungen an einer breiteren, repräsentativen Stichprobe überprüft werden müssen. Da etwa ein Viertel der Befragten regelmäßig das eigene Auto nutzt und etwa drei Viertel der Befragten vor der Covid-19 Pandemie regelmäßig den Öffentlichen Verkehr nutzten, sind in der vorliegenden Stichprobe auch Perspektiven und Wahrnehmungen von Personen vertreten, die verschiedene Verkehrsmittel (nicht nur das Fahrrad) regelmäßig nutzen.

Auswertung

Die Aufbereitung der Daten und die quantitative Datenanalyse wurde mit der Statistik-Software IBM SPSS durchgeführt. Die offenen Fragen zu den Vor- und Nachteilen der Pop-Up-Radwege wurden mithilfe der Software MaxQDA induktiv kodiert. Als Orientierung diente das Ablaufmodell der zusammenfassenden Inhaltsanalyse nach Mayring und Fenzl (2019).

3. Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung

3.1 Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung

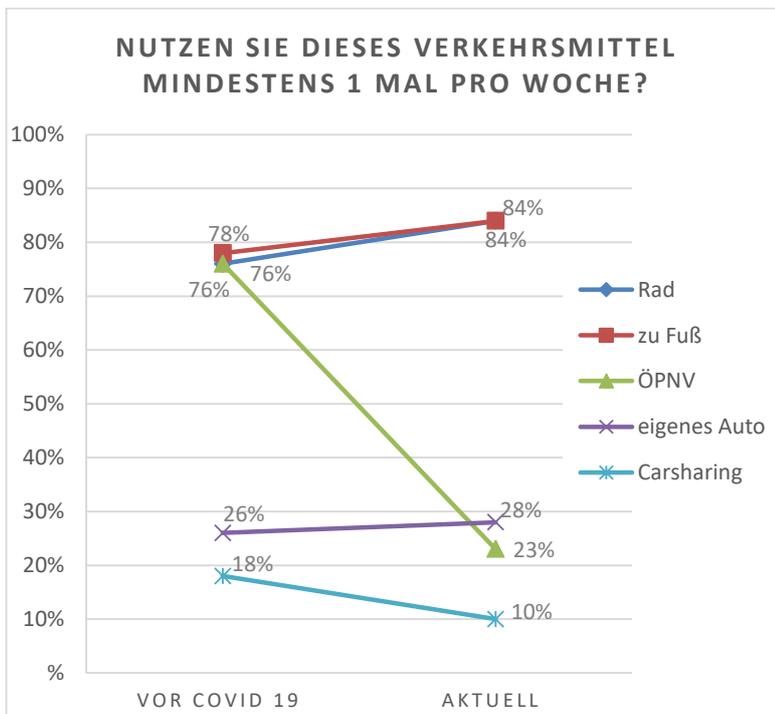


Abbildung 1: Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie und zum Zeitpunkt der Befragung; n = 1614

Abbildung 1: Veränderung in der Verkehrsmittelnutzung vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie und zum Zeitpunkt der Befragung zeigt die Veränderung der Verkehrsmittelnutzung vor dem Ausbruch von COVID-19 zur Nutzung während der Pandemie (von links nach rechts). 47 Befragte wurden bei der Auswertung dieser Frage nicht berücksichtigt, da sie kein eindeutiges Antwortmuster zeigten (z. B. bei der Verkehrsmittelnutzung "vor der Covid-19-Pandemie" und "nie" gleichzeitig ankreuzten). So ergab sich eine Sub-Stichprobengröße von 1614 Personen. Bei den Pre-Corona-Werten (links) fällt der überdurchschnittlich hohe ÖPNV-, Rad- und Fußanteil ins Auge, während gerade die Pkw-Wege unterrepräsentiert sein dürften. Zu erklären ist dieses Ergebnis aufgrund der großen Identifikation der Befragten als Radfahrer*in und Nutzer*in öffentlicher Verkehrsmittel und der geringen Identifikation als Autofahrer*in (vgl. Stichprobenbeschreibung).

Bei den Veränderungen durch die Covid-19-Pandemie werden die Auswirkungen im Mobilitätsverhalten sichtbar. Die Nutzung des Fahrrads und das Zufußgehen gewinnen an Bedeutung, während die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs drastisch abgenommen hat. Der Anstieg der Fahrradnutzung wurde auch durch eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Civey im Auftrag vom Tagesspiegel-Background bestätigt.² Die beobachtbare massive Verschiebung weg von öffentlichen Verkehrsmitteln während der Pandemie ist ebenfalls in anderen Untersuchungen beobachtet worden³. Bei der Nutzung des Autos ist in der vorliegenden Stichprobe nur ein ganz moderater Anstieg von 26 auf 28 Prozent zu beobachten. Dies sollte aufgrund der oben beschriebenen Stichproben-Unterrepräsentanz von Autofahrenden mit Vorsicht aufgefasst werden. So hat eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) von Anfang Mai das Auto als Gewinner der Coronakrise ermittelt.⁴ Die Nutzung von Carsharing Angeboten ist während der Pandemie zurückgegangen. Der Rückgang lässt sich möglicherweise darauf zurückführen, dass Menschen an Wochenenden weniger Ausflüge mit dem Auto unternehmen, zu weniger Veranstaltungen mit dem Carsharing-Auto fahren und die Carsharing Angebote auch weniger beruflich nutzen.

3.2 Nutzung der neuen Pop-Up-Radwege

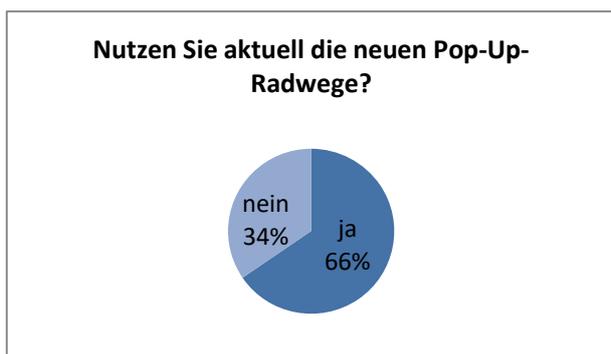


Abbildung 2 : Kreisdiagramm zur Nutzung der neuen Pop-Up-Radwege; N = 1661

Abbildung 2 : Kreisdiagramm zur Nutzung der neuen Pop-Up-Radwege; N = 1661 zeigt an, wie viele der Befragten die Pop-Up-Radwege aktuell nutzen. Der hohe Anteil der Nicht-Nutzer*innen von 34 Prozent ist vermutlich darauf zurück zu führen, dass es noch nicht in allen Bezirken Pop-Up-Radwege gibt. Dies spiegelt sich auch in manchen Antworten der Vor- und Nachteile wider (Zitate: "in meinem Bezirk nicht vorhanden"; "Nachholbedarf in Außenbezirken"). Des Weiteren beinhaltet diese Antwort alle Nicht-Radfahrenden Befragten.

3.3 Verkehrsmittelbezogene Identität & Akzeptanz

Viele der Befragten sind multimodal unterwegs, das heißt, sie nutzen regelmäßig verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer Woche. Aus diesem Grund wurde neben der Verkehrsmittelnutzung auch die verkehrsmittelbezogene Identität ausgewertet, also welchem Verkehrsmittel man sich am ehesten verbunden fühlt: Zu Fuß, mit dem Rad, mit ÖPNV oder Auto?

² <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaetswandel-in-der-coronakrise-ein-fuenftel-der-deutschen-steigt-oefter-aufs-fahrrad/25866018.html>

³ <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/corona/covid-19-questionnaire-results-austria-de/>

⁴ <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

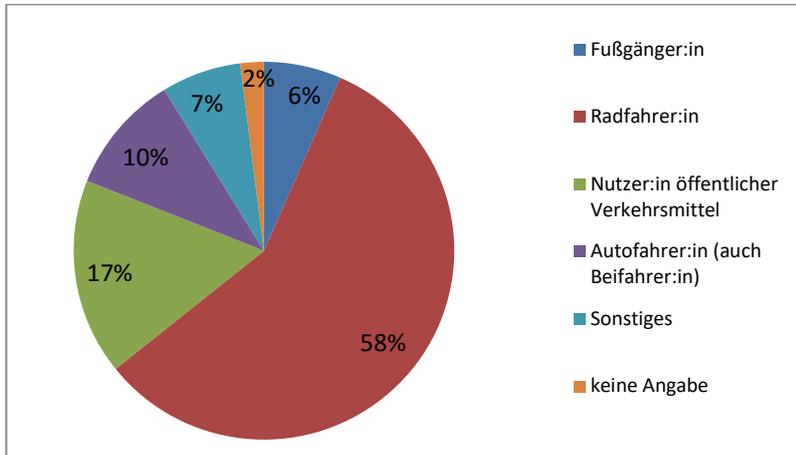


Abbildung 3: Verkehrsmittelbezogene Identität (Itemformulierung: "Ich fühle mich hauptsächlich als ...") ; N = 1661

Es ergeben sich interessante Unterschiede in der Einstellung gegenüber der Pop-Up-Infrastruktur zwischen diesen verschiedenen Gruppen (s. Tabelle 3). Die höchste Akzeptanz zeigen wenig überraschend die Radfahrer*innen mit gut 94 Prozent Befürwortung. Um einiges geringer, aber immer noch deutlich positiv, fällt sie für ÖPNV-Nutzer*innen (79 %) bzw. Fußgänger*innen (75 %) aus. Deutlich negativ werden sie von Autofahrer*innen bewertet - aus dieser Gruppe befürworten nur rund 15 Prozent die neuen Radwege.

Vor dem Hintergrund des "Kulturkampfes um den Straßenraum" sind diese Zahlen interessant. Offensichtlich werden die Vorteile vor allem von denen gesehen, die sich mit dem Radverkehr identifizieren und ihn vermutlich auch vermehrt nutzen. Fünfzehn Prozent der ÖPNV-Nutzer*innen, 21 Prozent der Fußgänger*innen und 79 Prozent der Autofahrer*innen lehnen die Pop-Up-Infrastruktur ab. Möglicherweise resultiert diese Ablehnung aus der Sorge um eine Reduktion des eigenen Anteils am Straßenraum.

Tabelle 3: Einstellung zu den Pop-Up-Radwegen in Abhängigkeit von der verkehrsmittelbezogenen Identität; n = 1661

		Verkehrsmittelbezogene Identität: "Ich fühle mich hauptsächlich als"			
		Fußgänger*in	Radfahrer*in	ÖPNV-Nutzer*in	Autofahrer*in
Einstellung zu den Pop-Up-Radwegen	Befürwortung	75,2 %	94,1 %	79,2 %	14,8 %
	Ablehnung	21,1 %	3,3 %	15,1 %	79,3 %
	keine Meinung	3,7 %	1,8 %	4,7 %	5,9 %
	keine Angabe	0 %	0,8 %	1,1 %	0 %

Die folgenden Analysen wurden jeweils für eine Sub-Stichprobe der Befürwortenden und eine Sub-Stichprobe der Ablehnenden ausgewertet. Zur Unterscheidung diente das Item zur Einstellung gegenüber der neuen Pop-Up-Radinfrastruktur. 64 Befragte wurden in keiner der beiden Substichproben berücksichtigt, da sie entweder unentschlossen (51 %) in Bezug auf die Einstellung zu den neuen Pop-Up-Radwegen waren oder keine Angabe (13 %) machten. 1325 der Befragten wurden der Sub-Stichprobe "Befürworter*innen" zugeteilt, während 272 Befragte zur Sub-Stichprobe "Ablehner*innen" gehörten (Vgl. Abbildung 1).

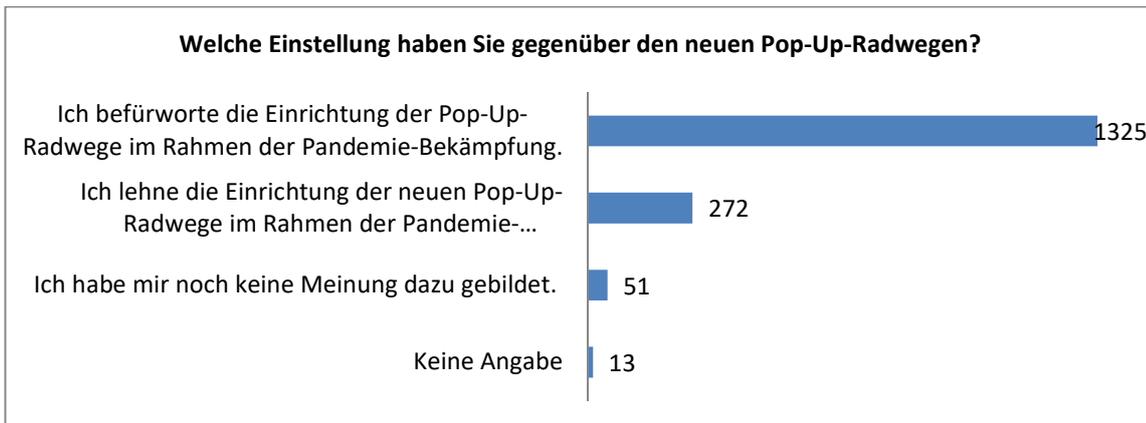


Abbildung 4: Einstellung zu den neuen Pop-Up-Radwegen; absolute Häufigkeiten; N = 1661

4. Reaktionen der Befürworter*innen

4.1 Charakteristika der Sub-Stichprobe

Verkehrsmittelbezogene Identität

Tabelle 4: Antwortverteilung der Frage: Ich fühle mich hauptsächlich als... ; n = 1325

Fußgänger*in	6,2 %
Radfahrer*in	68,0 %
ÖPNV-Nutzer*in	16,7 %
Autofahrer*in	1,9 %
Sonstiges	5,4 %
keine Angabe	1,8 %

Unter den Befürworter*innen finden sich v.a. Radfahrer*innen (68 %), aber auch ÖPNV-Nutzer*innen (17 %). Als Autofahrende fühlen sich nur knapp zwei Prozent und als Fußgänger*innen bzw. Nutzer*innen sonstiger Verkehrsmittel mit rund sechs bzw. fünf Prozent (s. Tabelle 4).

Nutzung der Pop-Up-Radwege

Die große Mehrheit (78,1 %) der Befürworter*innen nutzt die Pop-Up-Radwege aktuell, während 21,9 Prozent der Befürworter*innen angaben, die Pop-Up-Radwege zurzeit nicht zu nutzen.

Politische Einstellung

Tabelle 5: Antwortverteilung auf die Frage: Wenn morgen Bundestagswahlen wären, welche Partei würden Sie wählen?; n = 1325

SPD	5,1 %
CDU	3,3 %
Grüne	52,7 %
Linke	17,3 %
AFD	0,4 %
FDP	1,3 %
Ich gehe nicht wählen.	1,1 %
Sonstiges	7,9 %
keine Angabe	10,9 %

Die meisten Befürworter*innen (52,7 %) würden die Grünen wählen, wenn morgen Bundestagswahlen wären, während rund 17 Prozent die Linke wählen würden. Die übrigen Parteien wurden relativ selten genannt (0,4 % - 5,1 %). Darüber hinaus machten ca. elf Prozent der Befürworter*innen keine Angaben zu ihrer Wahlpräferenz, ca. acht Prozent würden sonstige Parteien wählen (s. Tabelle 5).

4.2 Wahrgenommene Vorteile der Pop-up-Radwege

Im Folgenden werden die genannten Vorteile der Pop-Up-Infrastruktur zusammengefasst. Deutlich wird, dass das Thema Sicherheit von zentraler Bedeutung ist, da es auch indirekt in anderen genannten Vorteilen steckt wie in der erhöhten sozialen Teilhabe, der Verfügbarkeit von mehr Platz (zum Überholen und zum Infektionsschutz) oder in der erhöhten Sichtbarkeit. Die Gewährleistung von Sicherheit ist demnach ein wesentliches Kriterium, um den Radverkehr zu stärken und unterschiedliche Bevölkerungsgruppen als Radfahrer*innen zu gewinnen. Weiterhin genannt wurden Schnelligkeit und Flexibilität, mehr Flächengerechtigkeit und die Umsetzung bzw. Symbolkraft für eine Mobilitätswende.

Sichere Infrastruktur fördert Radverkehr, bietet Anreiz zum Radfahren und ermöglicht Teilhabe an Mobilität

Eine höhere Sicherheit beim Radfahren wird von vielen Befürworter*innen als großer Vorteil der Pop-Up-Radwege gesehen. Nicht nur der Begriff Sicherheit an sich wird genannt, sondern auch konkret eine geringere Unfallgefahr, zum Beispiel in Bezug auf sogenannte Dooring-Unfälle, bei denen Radfahrende von einer sich öffnenden Autotür erfasst werden und oft starke Verletzungen davontragen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl und das "Fahren ohne Angst" werden betont. Darüber hinaus bezieht sich die wahrgenommene höhere Sicherheit auch auf besonders vulnerable Personengruppen, wie zum Beispiel Fußgänger*innen, Rad fahrende Kinder oder ältere Menschen, die nun durch die Einrichtung der neuen Pop-Up-Radwege besser geschützt seien.

Eng verbunden mit dem Thema Sicherheit ist die Trennung von anderen Verkehrsmitteln. Hierbei spielt aus Sicht der Befürworter*innen zum Einen die Distanz zum motorisierter Individualverkehr

(MIV) eine große Rolle als auch die räumliche Trennung zu den Fußgänger*innen. So fällt den Befragten positiv auf, dass sich weniger Radfahrende auf den Gehwegen als auch weniger Fußgänger*innen auf den Radwegen befinden. Auch für Autofahrende sei es entspannter und übersichtlicher, wenn weniger Radfahrer*innen auf der Fahrspur unterwegs sind.

Generell sehen viele Befürworter*innen auch einen Anreiz in den neuen Pop-Up-Radwegen, nun auf das Fahrrad umzusteigen. So könnten die neuen Pop-Up-Radwege laut Meinung der Befragten zu einer Zunahme des Radverkehrs führen und den Radverkehr weiter fördern. Die erhöhte subjektive und objektive Sicherheit könne auch die soziale Teilhabe durch aktive Mobilitätsformen erhöhen. So wird es von vielen Befragten als Vorteil gesehen, dass nun auch ältere Menschen und Kinder durch die neuen Pop-Up-Radwege das Fahrrad nutzen könnten. Auch für Anfänger*innen und für Menschen, die sich unter vorherigen Bedingungen im Straßenverkehr nicht getraut haben, das Fahrrad zu nutzen, böten die Pop-Up-Radwege laut Aussagen einiger Befragter nun eine sichere Umgebung, um Rad zu fahren.

Platz zum Abstandhalten und Überholen

Auffällig häufig wird unter anderem das Schlagwort "Platz" bzw. "Mehr Platz" von den Befragten als Vorteil der Pop-Up-Radwege genannt. In diesem Zusammenhang wird auch die Entlastung der Fuß- und Radwege positiv wahrgenommen, sowie die freie Fahrt und weniger Gedränge. Vor allem im Kontext der Covid-19 Pandemie gewinnt der zusätzliche Platz für das Radfahren an Bedeutung. Ein weiteres häufig genanntes Schlagwort ist dementsprechend "Abstand". Dies bezieht sich zum Einen auf die Abstandwahrung im Rahmen des Infektionsschutzes, zum Anderen auf den Sicherheitsabstand zum MIV.

Viele Befragte verbinden den Platzgewinn mit der Möglichkeit, andere Radfahrer*innen überholen zu können, wodurch sich die Fahrzeiten verkürzten. So gebe es laut Aussagen der Befragten einen besseren Verkehrsfluss und weniger Stau auf Radwegen. Auch sei es so einfacher, den Radweg mit Radfahrenden mit verschiedenen Geschwindigkeiten zu teilen und direktere Routen würden so möglich werden.

Qualität der Radwege verbessert Schnelligkeit und Fahrgefühl

Auch die Qualität der neuen Pop-Up-Radwege wird von sehr vielen Befragten als Vorteil genannt. So wird der glatte Straßenbelag und die ebene Fahrbahn gelobt. Allerdings gibt es auch Befragte, die die Qualität der neuen Radwege bemängeln (siehe Abschnitt 4.3). Viele Befragte beschreiben die Fahrt nun als komfortabel, angenehm und stressfrei. Das Radfahren sei nun mit Freude, Spaß, Wohlbefinden und Entspannung verbunden. Dies sind Assoziationen, die in anderen Studien ansonsten vor allem mit Radfahren in der Natur oder als Erholung und weniger in der Stadt im Stadtverkehr genannt werden (z. B. Sarrica, Alecci, Passafaro, Rimano & Mazzara, 2019).

Weniger Konflikte, mehr Sichtbarkeit und (Flächen-)Gerechtigkeit

Weiterhin beschreiben einige Befragte den Umgang zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nun als entspannter und rücksichtsvoller. So gebe es weniger Konflikte mit Fußgänger*innen und mehr Rücksichtnahme. Viele Befragte nehmen außerdem die aktuell erhöhte Sichtbarkeit oder Präsenz des Radverkehrs im Straßenverkehr als sehr positiv wahr. In dem Zusammenhang werden auch oft Schlagwörter wie Gerechtigkeit, Gleichberechtigung und Flächengerechtigkeit genannt. Darüber hinaus werden auch Vorteile für die Umwelt genannt. Diese beziehen sich entweder allgemein auf den Umweltschutz oder konkret auf die bessere Luftqualität.

4.3 Wahrgenommene Nachteile der Pop-Up-Radwege

Baulicher Nachholbedarf

Während viele Befragte die Qualität der Radwege bzw. des Straßenbelags als positiv bewerten (s. Abschnitt Vorteile), gibt es auch einige Befragte, denen die Qualität der Radwege negativ auffällt. So wird vor allem die unebene Straßenoberfläche - das Resultat jahrelanges Parkens und Witterungsschäden (Zitat: "Beschaffenheit durch langes Parken teils sehr schlecht") - bemängelt.⁵ Teilweise werden die Radwege auch als zu schmal oder zu kurz wahr genommen. So hörten die Radwege manchmal abrupt auf und sind nicht gut in die vorhandene Infrastruktur integriert (Zitat: "Die Einbettung in die verkehrliche Situation wirkt improvisiert"). Dies bringe zum Teil eine unklare Verkehrsführung mit sich.

Nutzung durch den Pkw-Verkehr als Halte- und Parkspur

Da die Abgrenzungen der neuen Pop-Up-Radwege nur provisorisch und noch nicht richtig befestigt sind, komme es nach Aussagen vieler Befragter häufig zur missbräuchlichen Nutzung, vor allem durch Halten oder Parken von Pkws, Lieferwagen und Taxis auf dem Radweg, bis hin zur Nutzung der Pop-Up-Radwege als Überholspur (Zitat: "Ideale Haltespur für Lieferdienste, Bäcker-Besucher, Zigarettenholer"). Laut der Aussage einzelner Befragter sei es sogar schon vorgekommen, dass die "Baken weggeschoben [werden] und auf Wegen geparkt [wird]" (Zitat).

Negatives Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmer*innen

Neben dem unangemessenen Verhalten, wie Falschparken, werden ebenfalls vielfach die negativen Reaktionen von anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Autofahrenden als Nachteil genannt. Dazu gehören aggressives Verhalten, Ärger, Frust, Gereiztheit und Wut. Einige Befragte führen diese Reaktionen auf eine Unzufriedenheit der Pkw-Nutzer*innen mit der neuen Infrastruktur zurück (Zitat: "Autofahrer werden noch aggressiver, weil man ihnen etwas wegnimmt"). Weiterhin geben viele Befragten an, dass die Pop-Up-Radwege nicht ernst genommen und vielfach sogar ignoriert werden würden. So herrsche nach Aussagen einiger Befragter ein Mangel an Akzeptanz und Respekt sowie Rücksichtslosigkeit (Zitat: "Mangelnde Akzeptanz durch Anwohner und Autofahrer").

Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer*innen und Stau

Viele Befragte bemängeln die Behinderung oder Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmender durch die neuen Pop-Up-Radwege. So werde nicht nur dem MIV Platz weggenommen, sondern auch LKW, Bussen und Rettungsfahrzeugen (Zitat: "Individualverkehr wird belastet, incl. ÖPNV und Rettungsdienste").⁶ Weiterhin wird der Wegfall von Parkplätzen als Nachteil gesehen.⁷ Darüber

⁵ Die unterschiedlichen Bewertungen der Qualität und Abgrenzung kommt möglicherweise dadurch zustande, dass die verschiedenen Pop-Up-Radwege tatsächlich unterschiedliche Qualitäten haben. Während manche Radwege nur mit einer farblichen Markierung gekennzeichnet wurden, wurden andere Pop-Up-Radwege durch Baken und Piktogramme abgegrenzt. Ebenso wurden einige Radwege auf ehemaligen Parkstreifen eingerichtet, während andere auf einer Autofahrspur eingerichtet wurden - auch daher kann es zu Unterschieden im Zustand der Radwege kommen (für eine detaillierte Übersicht der Pop-Up-Radwege siehe EXPERII/ Czeh, 2020 <https://storymaps.arcgis.com/stories/9f47ef654c7841e1a8d35034088d75b7>).

⁶ An dieser Stelle ist anzumerken, dass es sich bei den Pop-Up-Radwegen um umgesetzte Planungen der zuständigen Bezirksämter handelt, die im Einklang mit vorhandenen Richtlinien gestaltet wurden und somit in der Regel auch die nötige Erreichbarkeit von Bushaltestellen und Rettungszugängen mitgedacht wurden.

hinaus wird die Befürchtung ausgedrückt, dass der geringere Platz zu mehr Staus oder sogar einem Verkehrskollaps führen könne - vor allem, wenn das Verkehrsaufkommen nach der Pandemie wieder zunimmt (Zitat: "Nach Pandemie Restfahrbahnen durch Pkw verstopft, erhöhte Abgase").

Unübersichtlichkeit und Gewöhnungsphase für Autofahrende

Im Gegensatz zu der viel betonten Sicherheit, die als Hauptvorteil von vielen Befragten genannt wird, gibt es allerdings auch Anmerkungen dazu, dass die neuen Pop-Up-Radwege auch Gefahren bergen würden. So seien einige Kreuzungen, die Rückführung in den Straßenverkehr sowie die Situation für Fußgänger*innen unübersichtlich. Außerdem könnten laut Aussagen einiger Befragter rechtsabbiegende Autos und die Türöffnung parkender Autos gefährlich werden. Manche Autofahrende würden die Radwege auch schlichtweg übersehen oder als Baustelle verkennen. Weiterhin sind einige Befragten der Meinung, dass die Errichtung der Pop-Up-Radwege für die Autofahrenden zu überraschend käme und sie noch eine Eingewöhnungszeit bräuchten (Zitat: "Gewöhnungsbedarf bei Autofahrern").

Bedauern, dass Radwege nur temporär bestehen

Ein Großteil der Befragten bedauert, dass es sich bei den Pop-Up-Radwegen (zunächst) um ein temporäres Phänomen handelt, das eventuell wieder zurück gebaut wird (Zitat: "Sie könnten zum Krisenende wieder down-poppen"). Nach den Aussagen einiger Befragten würden sich nun alle Radfahrenden daran gewöhnen und könnten mit dem Abbau - nach der Pandemie - enttäuscht sein (Zitat: "Das[s] man sich dran gewöhnt und enttäuscht ist wenn sie weg sind").

Keine Nachteile

Es gibt durchaus auch eine große Gruppe von Befragten, die in der neuen Pop-Up-Radinfrastruktur gar keine Nachteile sehen.

⁷ Hierfür hatten die zuständigen Bezirksamter teilweise Ausweichmöglichkeiten, wie am Kottbusser Damm, ein Parkhaus am Hermannplatz zu geringeren Kosten als üblich, bereitgestellt.

5. Reaktionen der Ablehner*innen

5.1 Charakteristika der Sub-Stichprobe

Verkehrsmittelbezogene Identität

Tabelle 6: Antwortverteilung der Frage: "Ich fühle mich hauptsächlich als ... "; n = 272

Fußgänger*in	8,5 %
Radfahrer*in	11,8 %
ÖPNV-Nutzer*in	15,4 %
Autofahrer*in	49,3 %
Sonstige	12,1 %
Keine Angabe	2,9 %

Fast die Hälfte der Ablehner*innen fühlt sich als Autofahrer*in, ca. 15 Prozent von ihnen sehen sich als ÖPNV-Nutzer*innen. Die verkehrsmittelbezogene Identität der übrigen Ablehner*innen verteilt sich relativ gleichmäßig auf Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und sonstige Verkehrsteilnehmende.

Nutzung der Pop-Up-Radwege

90,8 Prozent der Ablehnenden nutzen die Pop-Up-Radwege aktuell nicht, 9,2 Prozent nutzen sie.

Politische Einstellung

Tabelle 7: Antwortverteilung der Frage: Wenn morgen Bundestagswahlen wären, welche Partei würden Sie wählen?; n = 272

SPD	4,8 %
CDU	30,5 %
Grüne	4,0 %
Linke	4,8 %
AFD	12,5 %
FDP	12,9 %
Ich gehe nicht wählen.	4,4 %
Sonstiges	7,7 %
keine Angabe	18,4 %

Unter den Ablehner*innen würden die meisten die CDU wählen (30, 5%), wenn morgen Bundestagswahlen wären. Rund 13 Prozent würden die FDP und 12,5 Prozent die AFD wählen. SPD, Grünen und Linken-Wähler*innen sind mit vier bis fünf Prozent in der Gruppe der Ablehner*innen nur sehr gering vertreten. Des Weiteren geben rund acht Prozent der Ablehner*innen an, sonstige Parteien zu wählen, während ca. vier Prozent Nicht-Wähler*innen sind. Fast ein Fünftel der Ablehner*innen machte keine Angabe zum Wahlverhalten.

5.2 Wahrgenommene Vorteile

Die meisten Ablehnenden sehen keine Vorteile von den neuen Pop-Up-Radwegen, machen keine Angabe zu den Vorteilen oder nennen, in wenigen Fällen, sogar negative Aspekte, obwohl sie nach den Vorteilen gefragt worden waren.

5.3 Wahrgenommene Nachteile

Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer*innen

Einer der zentralen Nachteile der Pop-Up-Radwege ist aus Sicht der Ablehner*innen die Einschränkung der anderen Verkehrsmittel. So wird oftmals angemerkt, dass nicht nur dem Pkw-Verkehr weniger Platz zur Verfügung stehe, sondern auch dem ÖPNV, Fahrzeugen der Berliner Stadtreinigung (BSR), Rettungsfahrzeugen, aber auch Paketlieferanten (Zitat: " Es wird enorm viel bei Amazon u. Co bestellt, wie soll das zum Kunden?").

In Bezug auf Rettungsfahrzeuge wird erwähnt, dass es nun schwieriger sei, eine Rettungsgasse zu bilden (Zitat: "Keine Ausweichmöglichkeit wenn Feuerwehr kommt")⁸. Weiterhin wird es als Nachteil gesehen, dass es für Fußgänger*innen nun schwieriger sei, die Straße zu überqueren.

Ebenso äußern einige Befragte die Befürchtung, dass die reduzierte Verkehrsfläche des Pkw-Verkehrs zu mehr Stau führen könne, insbesondere, wenn die Wirtschaft im Zuge der Corona-Lockerungen wieder hochgefahren wird. Die Staus bzw. der stockende Verkehr könne damit auch die Schadstoffbelastung erhöhen.

Als weitere Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmender wird der Wegfall von Parkplätzen genannt (Zitat: "Parkraum fällt den Radwegen zum Opfer"). Auch dadurch würde sich die Schadstoffbelastung aufgrund längerer Parkplatzsuche erhöhen.

⁸ In dem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Pop-Up-Radwege an Stellen errichtet wurden, die ohnehin schon nach den Richtlinien der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Rahmen des Mobilitätsgesetzes geplant wurden und daher auch die nötigen Rettungszonen berücksichtigen (Quelle Pressemitteilung Bezirksamt?).

Gefahr durch Unübersichtlichkeit, hohe Geschwindigkeit und "Pseudosicherheit"

Einige Befragte geben an, dass sie die Pop-Up-Radwege für gefährlich halten. So entstünden an einigen Stellen unübersichtliche Situationen und ein toter Winkel oder gefährliche Situationen beim Abbiegen. Außerdem hätten Radfahrende nun ein falsches Sicherheitsgefühl (Zitat: "Pseudosicherheit") und würden dadurch eher Risiken eingehen oder auch zum Rasen auf dem Pop-Up-Radweg neigen. Zudem sehen einige Befragten immer noch eine Gefahr von Dooring-Unfällen. Letztendlich werden auch neue Gefahren beim Kreuzen des Radweges für Fußgänger*innen gesehen.

Sorge, dass sie nicht nur temporär sind

Entgegen dem Bedauern bzw. der Sorge der Befürwortenden, dass die Pop-Up-Radwege nur temporär bestehen bleiben (vgl. Abschnitt 4.3), wird es auch die Befürchtung ausgedrückt, dass die Radwege eben nicht wieder zurück gebaut würden, wenn die Pandemie endet, sondern "still und heimlich dauerhaft [werden]" (Zitat).⁹

Negatives Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden

Auch in dieser Sub-Stichprobe geben viele Befragte an, dass sie das negative Verhalten bzw. die negativen Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmender als Nachteil in Bezug auf die Pop-Up-Radinfrastruktur sehen. So geben einige Befragte an, dass Radfahrende nun noch rücksichtsloser führen (Zitat: "Veranlassen die Radfahrer zu noch mehr Rücksichtslosigkeit") und egoistischer seien (Zitat: "egoistisches Verhalten von Radfahrern"). Nebeneinanderfahrende würden nicht mehr auf die Autos achten. Außerdem hätten Fahrradfahrende keine Kenntnisse der STVO bzw. hielten sich nicht an die Verkehrsregeln und es gäbe immer mehr Menschen, die Rad fahren, obwohl sie es nicht könnten, so die Wahrnehmung von einigen Befragten.

Andere Ablehnende geben an, dass sie Aggressivität und Drängelei von Autofahrenden dadurch zunähme, dass die Fahrbahn verengt und somit Autofahrende "verdrängt" würden. Die Wahrnehmung eines Befragten ist, dass die Aggressivität im Straßenverkehr zu nähme- auf beiden Seiten. Eventuell erhöhe sich auch das Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Zitat: "Bringen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auf").

Seltene Nutzung

Einige Befragte bemängeln außerdem, dass die Radwege kaum genutzt würden (Zitate: "sinnlos, kaum in Verwendung"; "werden außer in den Szenebezirken kaum genutzt") bzw. befürchten, dass die Nutzung der Radwege bei schlechtem Wetter wieder sehr schnell sinkt (Zitat: "nur temporäre (Sommer-)Nutzung, Platzverschwendung f. Wenige"). Mehrere Befragte beklagen, dass eine bestimmte Gruppe (die Radfahrenden) mit den Pop-Up-Radwegen bevorzugt werde (Zitate: "Fahrradfahrer werden übervorteilt"; "Nützt nur Menschen die jung und fit sind") und es sich um "Klientelpolitik" handle.

Einige Male wird außerdem angemerkt, die Pop-Up-Radwege seien "Geldverschwendung" und "das Geld wäre für Kinder besser ausgegeben".

⁹ In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg bereits eine Verstärkung öffentlich angekündigt hat, da die Radwege sich an den Richtlinien des Berliner Mobilitätsgesetzes orientieren (z. B. Weisbrich, 2020).

6. Fazit & Ausblick

Das Ziel der vorliegenden IASS Study war es, die ersten Reaktionen der Berliner*innen auf die neuen Pop-Up-Radwege einzufangen. Die Ergebnisse der Online-Befragung zeigen, dass die Befürworter*innen der neuen Radwege v. a. eine höhere Sicherheit und mehr Platz als große Vorteile sehen. Die Ablehner*innen bemängeln dagegen die Einschränkung der motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen durch die Flächenumwidmung zugunsten des Fahrrads.

Die Ergebnisse bestätigen die Vermutung, dass sich unter den Befürworter*innen viele Radfahrer*innen finden, während sich unter den Ablehner*innen viele Autofahrer*innen finden. Doch auch Menschen, die sich selbst als Fußgänger*in oder ÖPNV-Nutzer*in beschreiben, sehen die neuen Pop-Up-Radwege überwiegend positiv.

Die im Zuge der Online-Befragung erhobenen Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung deuten auf einen starken Abwärtstrend der ÖPNV-Nutzung hin, während Fahrrad- und Fußverkehr weiter an Bedeutung gewinnen. Die Nutzung des eigenen Autos steigt bisher nur moderat an.

Da es jedoch im Rahmen der vorliegenden IASS Study noch nicht möglich war, eine Stichprobe zu rekrutieren, die repräsentativ für die gesamte Berliner Bevölkerung ist, kann man von den vorliegenden Ergebnissen keine direkten Schlussfolgerungen auf die Einstellungen der gesamten Berliner Bevölkerung ziehen. Die Ergebnisse sollten im Rahmen umfangreicherer und bevölkerungsrepräsentativer Befragungen kritisch getestet und überprüft werden. Für die zukünftige Ausgestaltung einer pandemieresilienten und klimafreundlichen Mobilität bildet die fortlaufende Erfassung der Veränderung von Mobilitätsverhalten und -einstellungen eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

Danksagung

Wir danken allen Teammitgliedern des EXPERI-Teams für die Unterstützung bei der Teilnehmerrekrutierung, insbesondere Alexander Czeh, und der Auswertung der Umfrage, insbesondere Anke Kläver und Meike Ortmanns. Außerdem danken wir allen Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben für ihre Unterstützung dieser IASS Study.

7. Literatur

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2017). Statistischer Bericht - Ergebnisse des Mikrozensus im Land Berlin 2017. Abgerufen unter: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2018/SB_A01-10-00_2017j01_BE.pdf

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019). Statistischer Bericht - Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 30. Juni 2019. Abgerufen unter: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2018/SB_A01-05-00_2018h02_BE.pdf

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019). Statistischer Bericht - Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 30. Juni 2019. Abgerufen unter: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2019/SB_A01-05-00_2019h01_BE.pdf

Czeh, A. (2020, 27. Mai). Pop-up infrastructure for active mobility in Berlin. <https://storymaps.arcgis.com/stories/9f47ef654c7841e1a8d35034088d75b7>

Mayring P. & Fenzl T. (2019) Qualitative Inhaltsanalyse. In: Baur N., Blasius J. (eds) Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Springer VS, Wiesbaden

Sarrica, M., Alecci, E., Passafaro, P., Rimano, A., & Mazzara, B. M. (2019). The social representations of cycling practices: An analysis of symbolic, emotional, material and bodily components, and their implication for policies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology Behaviour*, 64, 119-132.



Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS)

Das IASS forscht mit dem Ziel, Transformationsprozesse hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft aufzuzeigen, zu befördern und zu gestalten, in Deutschland wie global. Der Forschungsansatz des Instituts ist transdisziplinär, transformativ und ko-kreativ: Die Entwicklung des Problemverständnisses und der Lösungsoptionen erfolgen in Kooperationen zwischen den Wissenschaften, der Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. Ein starkes nationales und internationales Partnernetzwerk unterstützt die Arbeit des Instituts. Zentrale Forschungsthemen sind u.a. die Energiewende, aufkommende Technologien, Klimawandel, Luftqualität, systemische Risiken, Governance und Partizipation sowie Kulturen der Transformation. Gefördert wird das Institut von den Forschungsministerien des Bundes und des Landes Brandenburg.

IASS STUDY

Juni 2020

Kontakt:

imedia@iass-potsdam.de

Adresse:

Berliner Straße 130

14467 Potsdam

Tel: +49 (0) 331-28822-340

Fax: +49 (0) 331-28822-310

E-Mail: media@iass-potsdam.de

www.iass-potsdam.de

ViSdP:

Prof. Dr. Ortwin Renn,

Geschäftsführender Wissenschaftlicher Direktor

DOI: 10.2312/iass.2020.019

