IASS DISCUSSION PAPER

Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)
Potsdam, März 2021

Von Kopenhagen lernen: Erfolgreiche Narrative für eine nachhaltige urbane Mobilität

Ergebnisse einer repräsentativen Analyse des dänischen Zeitungsdiskurses der Jahre 1977 bis 1983

Theresa Kallenbach

IASS POTSDAM

Zusammenfassung

Kopenhagen ist eine der Städte mit der besten Fahrradinfrastruktur weltweit. Um zu verstehen, wie die dänische Hauptstadt das erreicht hat, lohnt sich ein Blick in ihre Vergangenheit. Nach Jahrzehnten der autogerechten Stadtplanung, vor der auch Kopenhagen nicht gefeit war, demonstrierten in den späten 1970er und frühen 1980er Jahren Zehntausende für mehr Radwege – mit Erfolg. Welche Rolle haben Diskurse und Erzählungen über das Fahrrad im Dänemark dieser Zeit gespielt, damit aus Kopenhagen die Fahrradstadt werden konnte, die sie heute ist? Und was können wir daraus lernen, um selbst die politische Förderung des Fahrrads als nachhaltiges Verkehrsmittel kommunikativ zu befördern? Diesen Fragen widmet sich das vorliegende Discussion Paper. Es untersucht drei repräsentative Korpora der auflagenstärksten Tageszeitungen Dänemarks aus den Jahren 1977, 1980 und 1983 mithilfe der im Projekt „Narrative der Nachhaltigkeit“ entwickelten „pentadischen“ Narrativanalyse. Das Ziel ist es, erfolgreiche Narrative für die Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität zu identifizieren.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung: Warum Kopenhagen? 5

2. Methodik 9

   2.1 Erzählungen als Strukturen des Diskurses 9
   2.2 Korpus-Erstellung, Narrativanalyse und Interviews 10

3. Ergebnisse: Dänische Erzählungen des Radverkehrs 1977-1983 13

   3.1 Handlungsziele und Werte 13
   3.2 Helden und Antagonisten: Zur Entwicklung der zentralen Akteure 23

4. Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Verkehrswende 29

   4.1 Diskursive Erfolgsfaktoren: Narrative für eine nachhaltige Mobilität 29
   4.2 Erfolgsfaktoren jenseits des Diskurses 34

5. Lehren aus Kopenhagen 38

6. Literatur 40

7. Zur Autorin 43

1. Einleitung: Warum Kopenhagen?

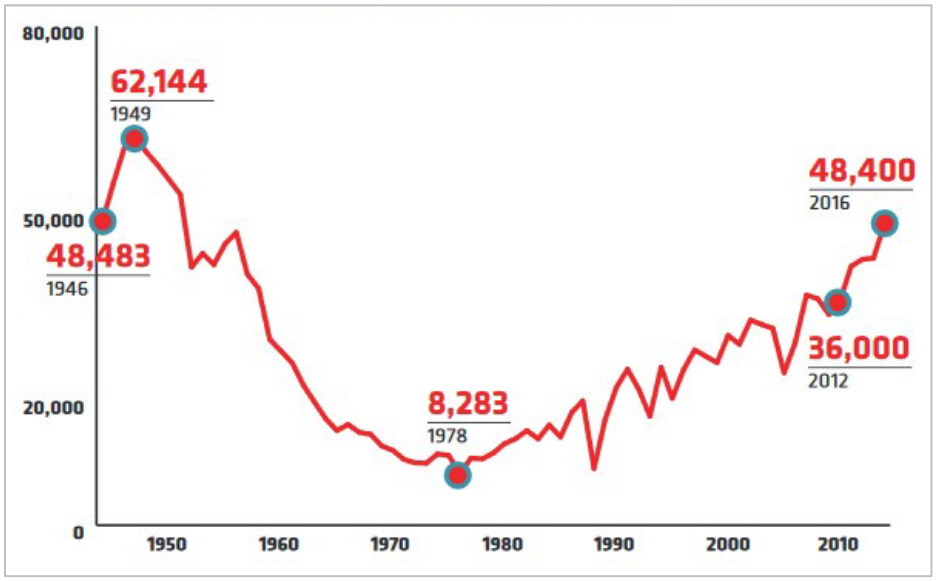
Wer die Verkehrswende will, tut gut daran, von erfolgreichen Beispielen zu lernen. Kopenhagen liefert sich seit Jahren ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit Amsterdam und Utrecht um die Platzierung unter den weltweit besten Fahrradstädten, aktuell liegt Kopenhagen auf dem ersten Platz (Copenhagenize Index, 2019). Auch die Kopenhagener*innen sind mit ihrer Stadt zufrieden: 84 Prozent bewerteten die dänische Hauptstadt 2018 als gute Stadt für Radfahrende, 77 Prozent fühlen sich beim Radfahren sicher. 49 Prozent aller Kopenhagener*innen fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit, Schule oder Ausbildung, im Modal Split macht der Radverkehr unter allen Wegen 28 Prozent aus (City of Copenhagen, 2019). Trotzdem: Dass Kopenhagen eine herausragende Fahrradstadt ist, heißt nicht, dass das Auto keine wichtige Rolle spielt: „Copenhagen is still very auto friendly“[1]. Etwa ein Drittel aller Wege wird in Kopenhagen mit dem Auto zurückgelegt.

Doch die aktuellen Zahlen über internationale Ranglisten und die örtlichen Zufriedenheitswerte sind auch nicht der einzige Grund, Kopenhagen zu untersuchen. Noch wichtiger ist die Verkehrswende, die Kopenhagen gegen Ende der 1970er und zu Beginn der 1980er Jahre vollzogen hat. Nach dem äußerst gravierenden Einbruch der Radfahrendenzahlen in den 1950er und 1960er Jahren, als der Autoverkehr im Zentrum der Verkehrspolitik stand und das Auto boomte, schaffte es die Stadt, den Weg zurück zur Fahrradstadt zu finden. Diese Verkehrswende ist es, die aufschlussreiches Analysematerial liefert, um zu verstehen, wie wir auch heute in anderen Städten zu Fahrradstädten werden können.

Kopenhagen hätte auch einen anderen Weg einschlagen können. Auch hier standen die Zeichen der Zeit auf „autogerechte Stadt“. Während der 1950er und 1960er Jahre stieg der Anteil des Autoverkehrs rapide an und Verkehrsplanung hieß vor allem: Planung für das Auto. Verkehrszählungen der ersten Hälfte der 1960er Jahre zeigen, dass sich der Autoverkehr in dieser Zeit verdoppelte, während sich der Radverkehr halbierte. Radfahrende wurden sogar dazu aufgefordert, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, um die Straßen frei zu machen. Auch wurden bestehende Radwege auf Höhe der Kreuzungen entfernt und Städte waren im Gegensatz zu ländlichen Gegenden nach einer rechtlichen Reform im Jahr 1964 nicht länger dazu verpflichtet, Radwege zu bauen (Carstensen et al., 2015, 150).

In den späten 1970er Jahren war der Anteil der Radfahrenden folglich auf einem Allzeittief, wie in Abbildung 1 auf der folgenden Seite zu sehen ist. Diese zeigt die gezählten Radfahrenden an der Nørrebrogade, einer der Hauptverkehrsachsen der Stadt, von 1946 bis 2016. Die Zahlen zeigen: Kopenhagen blickt auf eine starke Fahrradtradition zurück, doch in den späten 1970er Jahren war davon nicht mehr viel zu sehen.

[1] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 1, 12.11.2019).



© City of Copenhagen, 2017, S. 4.

Abbildung 1: Anzahl der Radfahrenden an der Nørrebrogade, einer Hauptstraße in Kopenhagen (1946-2016)

Dass die Stadt Kopenhagen auf dem Weg zur motorisierten Stadt war, zeigen auch die Pläne für eine sechsspurige Stadtautobahn, die 1959 vom Kopenhagener Parlament und 1964 vom Folketing, dem nationalen Parlament, beschlossen wurden:

> „The city planned to build a motorway running through the water of the Lakes, across the very centre of the city and to the area around the central station. They planned to tear down most of the buildings in that area.“[2]

Zwar gab es Proteste gegen das Projekt, doch taten dieser der Realisierung keinen Abbruch. Es bedurfte erst der ökonomisch schwierigen Lage der 1970er Jahre, geprägt von der Ölkrise und einem Konjunkturrückgang, die das Projekt beendete.

Als im Zuge der Ölkrise und steigender Benzinkosten mehr und mehr Menschen das Fahrrad wiederentdeckten, war der Druck auf die bestehenden Radwege groß. Zwar verfügte die Stadt Kopenhagen in den späten 1970er Jahren bereits über etwa die Hälfte der heutigen Radinfrastruktur und hatte das Radwegenetz seit Beginn des 20. Jahrhunderts auch mehr oder minder weiter ausgebaut, doch nicht an den Hauptverkehrsstraßen.[3] Auch zeigen Statistiken über den Ausbau der Radinfrastruktur der Stadt, dass in der ersten Hälfte der 1970er Jahre sogar ein leichter Rückgang der Radinfrastruktur, gemessen in Kilometern, zu verzeichnen war, weil ausgesprochen wenig gebaut wurde und bestehende Radwege, wie bereits beschrieben, teils gekürzt wurden (Carstensen et al., 2015, S. 146). Nach knapp drei Jahrzehnten der Transformation zur autogerechten Stadt stieg also der Anteil der Radfahrenden wieder und der Mangel an genügend Radwegen, gerade auch entlang der Hauptverkehrsachsen, war groß.

Der Kampf für diese Radwege begann 1977 mit der ersten Demonstration in Kopenhagen, organisiert von der dänischen Radfahrenden-Interessenvertretung, dem *Dansk Cyklist Forbund*. Bis zum Jahr 1984 fanden von da an jährlich Demonstrationen statt, bei denen von mehreren Orten ausgehend kleinere Gruppen zum Rathausplatz fuhren, dort Reden hielten oder hörten und demonstrierten, um

[2] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 3, 15.11.2019).

[3] Ebd.

dann in einem gemeinsamen Zug durch die Stadt zu fahren. Auch in anderen dänischen Städten fanden Demonstrationen statt. Zehntausende Demonstrierende forderten auf diesen Demos mehr und sichere Radwege – und waren erfolgreich. 1982 baute die Kommune Kopenhagen den ersten Radweg entlang einer der Hauptverkehrsstraßen der Stadt, der Nørrebrogade, die vom Bezirk Nørrebro in die Innenstadt führt. Auch in der nationalen Verkehrspolitik fand das Fahrrad wieder Einzug: 1979 wies das Verkehrsbudget wieder Mittel für die Errichtung von Radinfrastruktur aus (Carstensen et al., 2015, S. 151).

Studien zeigen, dass ein empirischer Zusammenhang besteht zwischen dem Bau von Radinfrastruktur und dem Anstieg des Radverkehrsanteils (Buehler & Dill, 2015, S. 12 f.). Die vermittelnde Variable ist die Verkehrssicherheit: Ein Anstieg von Fahrradunfällen korreliert mit einem Absinken der Radfahrendenzahlen und ein Absinken von Fahrradunfällen, zum Beispiel mithilfe des Baus von Radinfrastruktur, korreliert mit einem Anstieg der Radfahrendenzahlen (Pucher & Buehler, 2008, S. 508). Von entscheidender Bedeutung ist hierbei die gefühlte Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden: Das von Verkehrsteilnehmenden wahrgenommene Unfallrisiko, also die angenommene Wahrscheinlichkeit eines Unfalls sowie dessen mögliche Folgen, bestimmt neben anderen Faktoren wie Kosten und Reisezeit, welches Verkehrsmittel gewählt wird. Wird ein Verkehrsmittel als sicherer wahrgenommen, steigt dessen Nutzung (Noland, 1995). Vom übrigen Verkehr getrennte Radwege zählen zu den Faktoren, die Menschen zum Radfahren motivieren; die Furcht vor Autofahrenden, die mit ihrem Fahrverhalten Radfahrende gefährden, und die Furcht vor Zusammenstößen mit Autos zählen zu den Faktoren, die Menschen davon abhalten, mit dem Rad zu fahren (Winters et al., 2011).[4] Getrennte Radwege zu bauen, trägt also dazu bei, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Die Erfahrungen aus der Praxis scheinen diese wissenschaftlichen Erkenntnisse zu bestätigen: Die Stadt Kopenhagen gibt an, dass sich die gefühlte Sicherheit von Radfahrenden durch den Bau von getrennten Radwegen um 20 bis sogar 100 Prozent erhöht und dass die Anzahl der Radfahrenden an einer solchen Strecke um 15 bis 20 Prozent steigt (City of Copenhagen, 2017, S. 3). Erhöht sich die Anzahl der Radfahrenden in einer Stadt, wird das Radfahren zudem für alle Radfahrenden sicherer (Jacobsen, 2003).

Der erfolgreiche Kampf der zehntausenden Demonstrierenden in den späten 1970er und frühen 1980er Jahren für mehr und sichere Radwege ist also entscheidend, um zu verstehen, wie aus Kopenhagen die Fahrradstadt werden konnte, die sie heute wieder ist. Welche Rolle haben Diskurse und Erzählungen über das Fahrrad im Dänemark dieser Zeit gespielt, damit aus der Stadt, in der der Radfahrendenanteil auf einem Tief war und eine Stadtautobahn gebaut werden sollte, die rangerste Stadt unter den Fahrradstädten werden konnte? Und was können wir daraus lernen, um selbst die politische Förderung des Fahrrads als einem nachhaltigen Verkehrsmittel kommunikativ zu befördern? Diese Fragen stellt sich das vorliegende Discussion Paper.

[4] Ebenfalls negative Auswirkungen auf die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel haben durch Eis und Nässe glatte Wege sowie Glasscherben und Geröll (Winters et al., 2011). Will eine Stadt ihren Radverkehr fördern, sollte sie also vom übrigen Verkehr getrennte Wege bauen und dafür sorgen, dass diese auch ganzjährig befahrbar sind, sie also insbesondere auch im Winter räumen.

40

2. Methodik

2.1 Erzählungen als Strukturen des Diskurses

In der Forschungsgruppe „Narrative und Bilder der Nachhaltigkeit“ erforschen meine Kolleg*innen und ich, welche Rolle Erzählungen bei gesellschaftlich-politischen Transformationsprozessen spielen und wie sich die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung auch durch „erfolgreiches“ Erzählen erreichen lassen. Menschen erzählen einander ständig – von ihrem Tag, von ihren Träumen, ihrer Vergangenheit und ihrer Zukunft. Doch auch im politischen Diskurs greifen wir auf Erzählungen zurück, wenn wir Probleme identifizieren und unsere Ziele benennen, wenn wir die dafür nötigen Handlungen skizzieren und sie bestimmten Akteuren zuschreiben oder das Nicht-Handeln oder gar schädliche Handeln anderer kritisieren. Manche Erzählungen setzen sich durch, werden von vielen geteilt und dienen als Beschreibungen der Wirklichkeit auch als Grundlage für politische Entscheidungen. Andere hingegen scheinen nicht durchzudringen. Dass hierfür auch Gründe in den Erzählungen und ihren Strukturen selbst liegen, davon geht unsere Arbeitsgruppe aus.

Unter einer „Erzählung“ verstehe ich angelehnt an Willy Viehöver eine „Struktur des Diskurses“.[5] Sie ist die Verknüpfung von sprachlichen Zeichen und ihren Bedeutungen zu einem übergeordneten Ganzen, einer „Geschichte“, welche in Aussagen zu einem bestimmten Thema hervorgebracht, wiederholt und abgewandelt wird und dabei die Wahrnehmung des Gegenstandes prägt.[6] Der Beginn der Geschichte liegt in einem Konflikt oder in einem Mangel, die eine Figur zu überwinden versucht; sie will also ein Ziel erreichen und nimmt dazu bestimmte Handlungen vor. Für politische Sachverhalte ist die Analyse von Diskursen mithilfe der Narrativanalyse besonders gewinnbringend, weil diese nicht nur Argumente oder verwendete Begriffe eines Textes aufzeigt, sondern handelnde Menschen und handelnde Kollektive in ihrer Umwelt ins Zentrum rückt (Rivera & Nanz, 2018).

Eine in unserer Arbeitsgruppe für die Analyse von Nachhaltigkeitsdiskursen entwickelte Narrativanalysemethode ist die soganannte „pentadische“ Analyse in Anlehnung an Kenneth Burke (1969; 1978). Ihm zufolge verknüpft eine Erzählung eine handelnde Person oder personifizierte Figur („agent“), eine Handlung („act“) und ein Handlungsziel („purpose“), zudem die Mittel der Handlung („agency“) und ihren Kontext („scene“). Diese Elemente der Burke'schen „Pentade“ zu bestimmen heißt, die Arten der Verknüpfung zwischen ihnen offenzulegen.[7] Verschiedene Erzählungen eines Gegenstandes werden so nicht nur sichtbar und können miteinander verglichen werden, sondern es wird auch möglich zu sehen, welche Erzählungen besonders verbreitet sind. Auch lässt sich davon ausgehen, dass Erzählungen, denen bestimmte Elemente fehlen, weniger Gehör finden als andere, vollständigere (Gürtler & Rivera, 2019; Schmidt & Rivera, 2020). Wenn etwa unklar ist, wer etwas gegen die Klimakrise tun soll, geschweige denn was getan werden soll, verläuft eine Erzählung von Klimaschutz im Sande und mündet in der Hilflosigkeit angesichts eines zwar vorstellbaren, aber

[5] Wortwörtlich versteht Viehöher unter einem Narrativ „ein zentrales diskursstrukturierendes Regelsystem“ (2001, S. 178), eine „strukturierte und strukturierende Struktur“ (2001, S. 179).

[6] Zum Nachlesen meiner theoretischen Einbettung der Narrativanalyse in die Diskurstheorie sei an dieser Stelle auf einen früheren Aufsatz von mir verwiesen (Kallenbach, 2020). Aus Platzgründen wird hier auf eine erneute Herleitung verzichtet.

[7] Diese an Kenneth Burke angelehnte Methode der Narrativanalyse ist nicht die einzige, die genutzt werden kann, um nicht-fiktionale Erzählungen zu untersuchen. Ein stärker auf die Beziehungen zwischen verschiedenen Figuren ausgerichteter Ansatz wäre die Aktanten-Analyse nach Algirdas Greimas (1971), eine den Verlauf des Konfliktes analysierende Vorgehensweise ist die Plot-Analyse nach Hayden White (1991; 1994).

nicht erreichbaren Ziels. Dass politisches Handeln so befördert wird, scheint unwahrscheinlich. Neben solch strukturellen Gründen könnten aber auch inhaltlich-semantische Gründe für den Erfolg bestimmter Erzählungen sorgen, wenn sie etwa Bezug nehmen auf ganz bestimmte Grundwerte. Diese und weitere Faktoren erfolgreicher Erzählungen zu identifizieren und zu diskutieren, zählt zu den Aufgaben unserer Projektarbeit und auch zu dem Ziel dieses Discussion Papers, das auf der Suche ist nach erfolgreichen Narrativen für die nachhaltige Verkehrswende. Dazu wirft es einen Blick zurück auf die Diskurse und Narrative im Dänemark der späten 1970er und frühen 1980er Jahre.

Nicht alles ist Diskurs. Zeitgeschichtliche Faktoren, politische Mehrheiten, gar die geographische Lage haben Einfluss darauf, wie sich der Verkehr einer Stadt entwickelt. Dies sollte einen aber nicht davon abhalten, die Rolle von Diskursen und die sie strukturierenden Erzählungen in Transformationsprozessen zu untersuchen. Es erfordert aber das Zurateziehen anderer Quellen und Methoden, also die Triangulation im Forschungsprozess. Neben der Narrativanalyse wurden darum Interviews mit Zeitzeugen der Kopenhagener Proteste geführt, deren Ergebnisse den Ergebnissen der Narrativanalyse gegenübergestellt werden (vgl. Kapitel 4).

2.2 Korpus-Erstellung, Narrativanalyse und Interviews

Mithilfe welcher Erzählungen konnten sich im Kopenhagen der 1970er und 1980er Jahre also die Forderungen nach mehr Radwegen durchsetzen und welche Lehren können wir heute daraus ziehen, um einen nachhaltige Verkehrswende kommunikativ voranzubringen? Um Antworten auf diese Fragen zu finden, wurde eine Analyse von Erzählungen des dänischen Zeitungsdiskurses dieser Zeit durchgeführt. Dazu wurden die Jahre 1977, 1980 und 1983 ausgewählt. 1977 markierte die erste der Fahrraddemonstrationen und den Auftakt zu vielen weiteren in den nachfolgenden Jahren mit zehntausenden Teilnehmenden. Die letzte der Demonstrationen fand 1984 statt. Um die besonders aktive Zeit dieser Proteste abzudecken und in gleichen Abständen voneinander liegende Jahre zu untersuchen, wurden neben 1977 auch die Jahre 1980 und 1983 in das Korpus aufgenommen, um so auch Veränderungen im Zeitverlauf sichtbar zu machen. Die in diesen Jahren auflagenstärksten Tageszeitungen des gesamten politische Spektrums wurden mithilfe der Statistischen Jahrbücher (Danmarks Statistik, o.J. a-c) der untersuchten Jahre ausgewählt („Aktuelt“, „Politiken“, „Berlingske Tidende“, „B.T.“ und „Morgenavisen Jyllandsposten“[8]) und in den genannten Jahren auf die dänischen Entsprechungen der Schlagworte „Kopenhagen“ in Kombination mit „Fahrrad*“, „Radweg*“, „Radverkehr*“ oder „Radfahrer*“ und unter Ausschluss von „Radsport*“, „Radrennen*“ und „Radsportler*“ mittels Volltextsuche durchsucht.[9] Die Suche ergab für das Jahr 1977 eine Grundgesamtheit von

[8] Die Zeitung „Ekstra Bladet“ wurde nicht mit ausgewertet, weil sie nicht im genutzten Archiv zugänglich war und weil mit „B.T.“ schon ein konservativeres Boulevardblatt vertreten war. „Politiken“ andererseits musste im Gegensatz zu den anderen Zeitungen, die alle gemeinsam über das nationale Archiv durchsucht werden konnten, auch über ein zeitungseigenes Archiv durchsucht werden, wurde aber als wichtig erachtet, um neben den konservativeren Zeitungen „B.T.“ und „Berlingkse Tidende“ und der besonders konservativen „Morgenavisen Jyllandsposten“ eine weitere progressivere Zeitung im Korpus zu haben, neben der sozialistischen „Aktuelt“.

[9] Die Sternchen bei der Suche ermöglichen das Finden der Suchwörter, auch wenn diese im Text flektiert sind oder mit Affixen oder anderen Wortstämmen kombiniert sind. Der Bindestrich schloss bei dem genutzten digitalen Archiv die dahinterstehenden Wörter aus der Suche aus. In dem digitalen Archiv der dänischen nationalen Bibliothek, „Mediestream“, wurde gesucht nach:

(cykel OR cykelsti* OR cyklist* OR cykeltrafik*) AND København AND (familyId:bt OR familyId:berlingsketidende OR fami-lyId:morgenavisenjyllandsposten OR familyId:aktuelt) AND -cykelsport* AND -cykelrytter* AND -cykelløb*

Im zeitungseigenen digitalen Archiv der „Politiken“ musste die Suche ein wenig abgewandelt werden, weil eine derart kombinierte Suchwortnutzung mit der „Oder“-Funktion nicht möglich war. Dort wurden darum hintereinander die kombinierten Suchen von „Fahrrad“ und „Kopenhagen“, dann „Radweg“ und „Kopenhagen“ usw. durchgeführt und die Ergebnisse der Trefferlisten addiert, um die Grundgesamtheit und die nötige Stichprobengröße zur Erreichung der Repräsentativität zu erreichen.

1582 Treffern.[10] Um ein 95-prozentiges Konfidenzniveau zu gewährleisten, musste die Stichprobe also für das erste Jahr 310 zu untersuchende Treffer enthalten. Dazu wurde jeder fünfte Treffer der nach Erscheinungsdatum sortierten Trefferliste für die Analyse ausgewählt. Dasselbe Vorgehen wurde auch für die Jahre 1980 und 1983 genutzt.[11] Durch die repräsentative Stichprobenziehung für jedes einzelne der drei untersuchten Jahre sind deren verschieden große Grundgesamtheiten separat abgebildet. Die hier vorgenommene Analyse vereint damit das Beste aus beiden Welten der quantitativen auf der einen und der qualitativen Textanalyse auf der anderen Seite: Sie untersucht eine repräsentative Stichprobe an Texten *und* untersucht diese mithilfe einer qualitativen Narrativanalyse.

Einige der von den Suchmaschinen gefundenen Treffer wurden in einer ersten Durchsicht wieder aussortiert, weil sie inhaltlich nicht relevant waren für die Untersuchung: Trotz der bei der Suche ausgeschlossenen Begriffe hatten sich weiterhin einige Radsport-Meldungen in das Korpus eingeschlichen, die aus dem Korpus herausgenommen wurden. Auch verhandelten zahlreiche Treffer Motorräder („motorcykel“) oder bestanden aus seitenlangen Anzeigen für gebrauchte, zu verkaufende Fahrräder. Auch diese Treffer wurden aussortiert. Die drei repräsentativen Teil-Korpora bestanden schließlich aus 142, 126 und 135 Treffern.

Die von den Suchmaschinen[12] gefundenen Treffer waren ganze Zeitungsseiten, keine einzelnen Artikel. Untersucht wurden auf diesen Seiten die Artikel, die die Schlagwörter „Fahrrad“, „Radfahrer*in“ oder „Radweg“ enthielten. Zur Folge hatte diese Gesamtseitenausgabe allerdings, dass auch die Artikel gefunden wurden, die zwar Fahrradbezug hatten, aber nicht zwangsläufig von Kopenhagen handelten. Für die Ergebnisse bedeutet dies, dass sie eine breitere, ganz Dänemark betreffende erzählte Welt des Radverkehrs repräsentieren. Der Bedeutung des medialen Diskurses für die Transformation, in den Grenzen ihrer Möglichkeiten, sollte dies aber keinen Abbruch tun, weil davon auszugehen ist, dass die Wahrnehmung des Radverkehrs, seiner Vorzüge und seiner Tücken und damit verbundenen politischen Forderungen nicht ortsspezifisch ist. Selbst wenn man die Orte der in den Zeitungen beschriebenen Handlungen berücksichtigt, machen die Erzählungen mit Bezug zu Kopenhagen oder seiner Enklave Frederiksberg sowie örtlich „neutrale“, weil nicht auf einzelne Städte bezogene Pentaden die Mehrheit aus.[13]

Manche der Zeitungsseiten enthielten gleich mehrere relevante Artikel, die mit der pentadischen Narrativanalyse untersucht wurden. Kurze Satzfolgen, teils auch einzelne Sätze, wurden mithilfe des Programms MAXQDA auf die immer gleichen fünf Elemente hin untersucht und gemeinsam als eine Pentade kodiert: wer etwas tut (agent), was getan wird (act), mit welchen Mitteln (agency), mit welchem Ziel (purpose) und in welchem Kontext (scene). Eine solche pentadische Struktur auf der Textebene lässt sich auch als „Mikronarrativ“ bezeichnen, das die konkret beobachtbare, wenn auch immer nur partielle Realisierung eines dem Diskurs inhärenten und ihn prägenden Narrativs darstellt. Als zu analysierende Abschnitte wurden die Sätze oder Satzfolgen gewählt, die zumindest eine Handlung beschrieben.[14] Zusätzlich zu den pentadischen Elementen wurden Bezüge zu Orientierun-

[10] Die Grundgesamtheit ist im Jahr 1977 kleiner als in den anderen beiden Jahren, weil die „Berlingske Tidende“ und die „B.T.“ in der ersten Hälfte des Jahres 1977 wegen eines Konflikts zwischen den Angestellten und der Führungsetage der Zeitungen nicht veröffentlicht wurden (Larsen, 2007).

[11] 1980 enthielt die Grundgesamtheit 2448 Treffer, jeder siebte Treffer wurde ausgewählt, um die repräsentative Stichprobe von 333 Treffern zu erstellen. 1983 machten 2624 Treffer die Grundgesamtheit aus, um die repräsentative Stichprobe von 336 Treffern zu bilden, wurde jeder achte Treffer ausgewählt.

[12] Bis auf „Politiken“ ließen sich alle Zeitungen über das digitale Archiv der Königlichen Bibliothek Dänemarks, „Mediestream“, finden. Auf die „Politiken“-Ausgaben wurde über das zeitungseigene digitale Archiv zugegriffen.

[13] Im Jahr 1977 beispielsweise hatten von den Pentaden mit konkretem örtlichen Bezug je ca. 42 Prozent einen expliziten Bezug zu Kopenhagen oder Frederiksberg einerseits, zu konkreten weiteren Orten andererseits; 15 Prozent bezogen sich auf ganz Dänemark. Keinen konkreten örtlichen Bezug hatten 48 Prozent aller Pentaden.

[14] Als Auswahlkriterium wurde also der Handlung gegenüber einem Handelnden der Vorzug gegeben. Der Grund hierfür war, dass auch passivische Strukturen erfasst werden sollten, beispielsweise „Ein Radweg soll gebaut

gen kodiert, wie sie Shalom Schwartz als Grundwerte beschreibt (2012; Schwartz et al., 2012), beispielsweise Sicherheit, Gerechtigkeit, Innovation oder Hedonismus, um mögliche Auswirkungen des Wertbezugs auf die Verbreitung von Erzählungen beobachten zu können. Die Zuordnung zu diesen Grundwerten erfolgte entweder ausgehend von dem Handlungsziel der Pentade: Bei dem Ziel einer verbesserten Verkehrssicherheit etwa würde das Mikronarrativ dem Grundwert *Sicherheit* zugeordnet werden. Doch es gibt auch Pentaden, deren Handlungsziel keinem Wert zugeordnet werden kann, die selbst aber offensichtlich in einem Zusammenhang mit einem solchen Wert stehen. Unfallmeldungen etwa beziehen sich eindeutig auf den Wert der Sicherheit, ohne dass es überhaupt ein Handlungsziel gäbe, weil es sich eben um einen Unfall handelt. Auch können Adjektive wie „gerecht“ oder „schwach“ Wertbezüge aufmachen, ohne dass diese zwangsläufig in die Syntax der Handlung eingehen. Damit diese Wertbezüge nicht in der Analyse verloren gehen, wurden sie separat kodiert. Werden bestimmte Wertbezüge sehr häufig auch außerhalb des Handlungsziels hergestellt, so lässt sich davon ausgehen, dass diese den Diskurs semantisch in seiner Normativität prägen und die Mikronarrative, die sich auf denselben Wert beziehen, stützen.

Um nicht nur den Diskurs und seinen zeitlichen Verlauf nachzuvollziehen, sondern auch die Bedeutung der Proteste der späten 1970er und frühen 1980er Jahre abzuschätzen sowie um weitere kontextuelle Faktoren auszumachen, die eine Entwicklung Kopenhagens zur Fahrradstadt begünstigt haben könnten, wurden ergänzend hierzu Zeitzeugen der Proteste ausfindig gemacht, von denen zumindest drei mithilfe eines leitfadengestützten Interviews im November 2019 in jeweils etwa 90 Minuten befragt werden konnten. Die Ergebnisse dieser Interviews werden insbesondere in das Kapitel 4, „Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Verkehrswende“, einfließen, in dem die Bedeutung der im Zeitungsdiskurs identifizierten Narrative und die von anderen relevanten Faktoren erörtert werden sollen.

Was wurde analysiert?

- Fünf dänische Tageszeitungen mit den in den untersuchten Jahren (1977, 1980 und 1983) höchsten Auflagen: Aktuelt, Politiken, Berlingske Tidende, Morgenavisen Jyllandsposten und B.T.
- Suche nach (Fahrrad ODER Radweg* ODER Radfahrer* ODER Radverkehr*) UND Kopenhagen UND (Zeitungs-IDs der Suchmaschine) UND -Radsport* UND -Radsportler* UND –Radrennen
- Thematisch relevante und untersuchte Zeitungsseiten des repräsentativen Stichprobe: 403
- Anzahl der Wörter der untersuchten Artikel: 123 656

- Interviews mit Zeitzeugen der Proteste zu deren Einordnung und dem Einholen von Kontextinformationen

werden“, in denen der handelnde Akteur zwar in der Passivierung unsichtbar gemacht wurde, aber die dennoch eine in diesem Fall geforderte Handlung beschreibt.

3. Ergebnisse: Dänische Erzählungen des Radverkehrs 1977-1983

3.1 Handlungsziele und Werte

Am Anfang einer Erzählung steht oft die Diskrepanz zwischen einem aktuellen Zustand und einer gewünschten Zukunft. Als Rezipient*innen wollen wir wissen, ob die Handelnden ihr Ziel allen Widerständen zum Trotz erreichen, und lesen weiter oder hören genau zu. Die Ziele der Akteure können sehr verschieden sein: Manche wollen Menschenleben retten, andere ungerechte Zustände beseitigen und wieder andere ihren Profit maximieren. Den Zielen gemein ist, dass sie oftmals bestimmten menschlichen Grundwerten zugeordnet werden können, wie sie Shalom Schwartz (2012) beschrieben hat. Menschen streben demnach nach Sicherheit und Schutz, aber auch nach Gerechtigkeit, sie sind auf der Suche nach dem Unbekannten und wollen Freude empfinden. Erzählungen eines Diskurses solchen menschlichen Grundwerten zuzuordnen, erlaubt nicht nur Rückschlüsse zu ziehen auf die zu der Zeit bestehenden prioritären Ziele einer Gesellschaft, sondern auch auf Wirkungsweisen von Wertbezügen innerhalb eines Diskurses zu schließen.

Abbildung 2 auf der Folgeseite zeigt eine Übersicht über die den Grundwerten zugeordneten Handlungsziele, die in den drei Untersuchungsjahren am häufigsten vorkamen. Ausschlaggebend für die Auswahl war, dass die entsprechende Kategorie in mindestens einem der untersuchten Jahre fünf Prozent der Pentaden mit Handlungsziel ausmachte. In der Grafik sind sie in der Reihenfolge ihrer Rangfolge im Jahr 1977 angeordnet. In dieser Reihenfolge werden die häufigsten Handlungsziele samt der mit ihnen verknüpften Handlungen und Akteure im Folgenden beschrieben: Sicherheit, Kontrolle über Ressourcen, Hedonismus, Gerechtigkeit, Regelkonformität und Wissen.

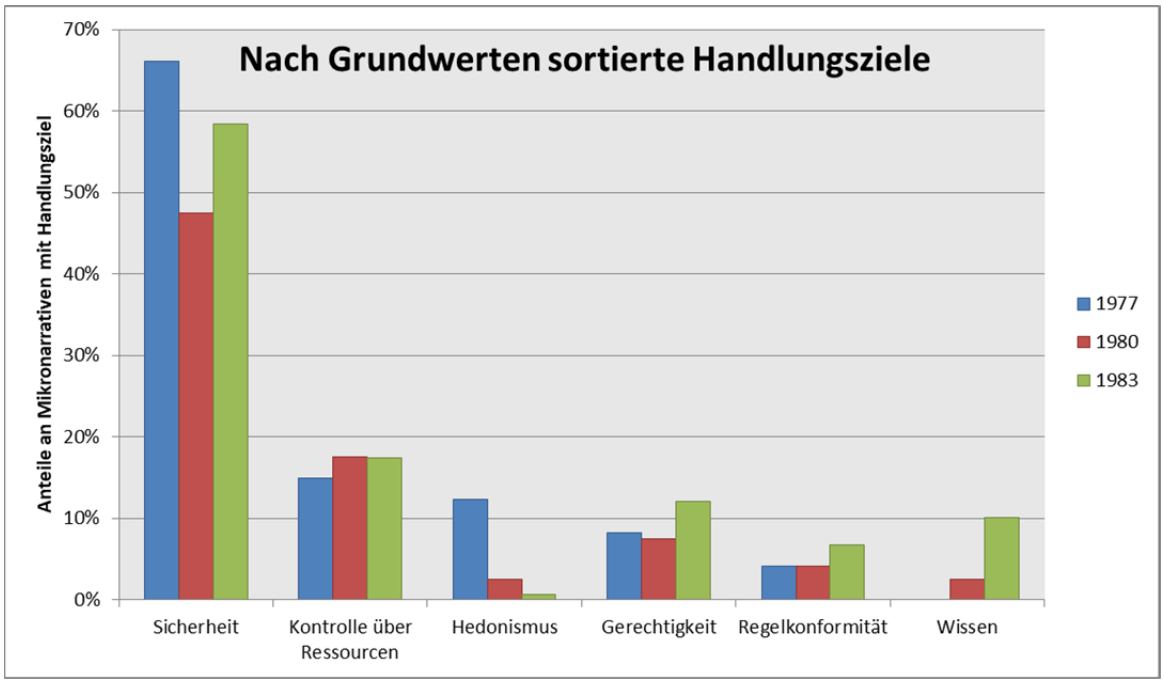


Abbildung 2: Nach Grundwerten sortierte Handlungsziele der untersuchten Jahre im Vergleich

Sicherheit

So überraschend es aus nachhaltigkeitspolitischer Sicht auf Dänemark und die Fahrradstadt Kopenhagen auch sein mag, war Umweltschutz nicht das anvisierte Ziel der städtebaulichen Maßnahmen.[15] *Das* Thema des dänischen Mobilitätsdiskurses der späten 70er und frühen 80er Jahre war die Verkehrssicherheit. Zu Beginn des Untersuchungszeitraums macht diese 58 Prozent der Handlungsziele der Mikronarrative aus, wie in Abbildung 3 auf der folgenden Seite zu sehen ist. Schaut man sich alle Wertbezüge an, also nicht nur die der erzählten Handlungsziele, sondern beispielsweise auch die indirekten Bezüge auf diesen Wert in Unfallmeldungen, sind es sogar 78 Prozent[16] der Pentaden. Verkehrssicherheit hat also ein starkes normatives Gewicht in diesem Zeitungsdiskurs und die zahlreichen Pentaden, die sie zum Handlungsziel erheben, sind eingebettet in einen sie sogar noch weiter stützenden Bezugsrahmen. In Anbetracht dieser Größenordnungen lässt sich feststellen, dass Verkehrssicherheit das Hauptthema war, um Radverkehrspolitik auf die Tagesordnung zu setzen.

[15] Nur sehr vereinzelt lassen sich Mikronarrative zum Umweltschutz finden, die die Luft- und Lärmverschmutzung des motorisierten Verkehrs betreffen und Einbahnstraßen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen fordern. Die Forderung nach mehr und besseren Radwegen wurde kein einziges Mal mit einem Plädoyer für Umweltschutz verknüpft.

[16] Dieser Anteil bezieht sich auf die Gesamtheit der Pentaden, die sich einem Wert zuordnen lassen.

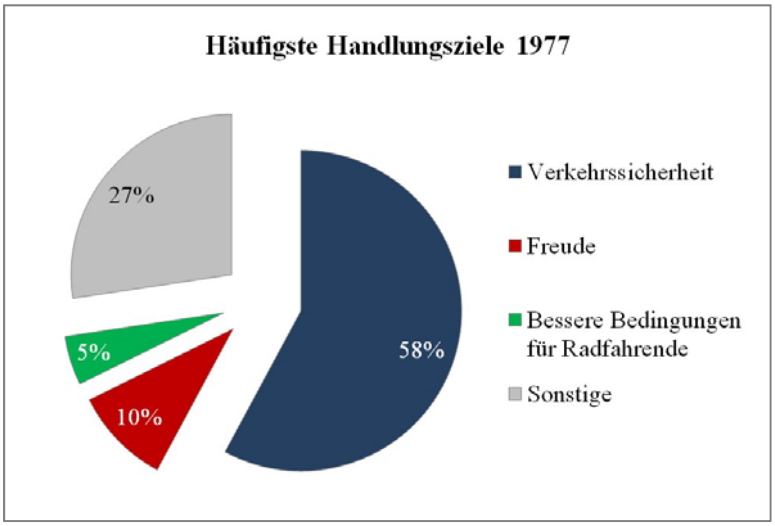


Abbildung 3: Überblick über die häufigsten Handlungsziele im Jahr 1977 (aufgeführt sind all jene, die mehr als fünf Prozent der Pentaden mit identifizierbarem Handlungsziel ausmachen)

Schaut man sich die Erzählungen zum Thema Verkehrssicherheit einmal genauer an, so zeigt sich, dass ein nicht unerheblicher Anteil von Unfallmeldungen geprägt ist, die davon berichten, wie individuelle Radfahrer*innen von Autos, LKW oder Lieferwaren angefahren und dabei verletzt oder getötet werden. Doch jenseits der Unfallmeldungen gibt es auch zahlreiche Artikel, die allgemein über die Verkehrssicherheit verschiedener Verkehrsgruppen erzählen und diese auch zum Handlungsziel der erzählten Charaktere machen. So wollen diese mit ihren Handlungen mehr Verkehrssicherheit im Allgemeinen erreichen, mehr Verkehrssicherheit für die Schwachen im Verkehr, für die Kinder oder für die Radfahrenden. Tatsächlich sind gerade die letzten beiden Gruppen prägend für den Diskurs im Jahr 1977: die Sicherheit der Kinder, auch radfahrender Kinder, und die Sicherheit der (erwachsenen) Radfahrenden. War also etwa die Verkehrssicherheit der Kinder entscheidend für die Forderung nach einer sicheren Radinfrastruktur – und spielte also eine Hauptrolle auf dem kommunikativen Erfolgsweg?

Die Daten sprechen dagegen: Die Verkehrssicherheit von Kindern spielte zwar im Diskurs eine wichtige Rolle, nicht selten war sie Handlungsziel, doch die damit verbundenen Handlungen lassen schwerlich eine einzelne, durchsetzungsstarke Erzählung erkennen: Kinder sollten Reflektoren tragen, heißt es etwa, Eltern sollten ihre Kinder abholen, Eltern und Kinder sollten mit Informationsmaterialien versorgt werden oder Kinder unter 12 Jahren sollten gar nicht erst alleine Rad fahren. Der Grund der besonderen Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr wird also vor allem in deren Kind-Sein gesehen, weniger in der Gestalt der Straßen. Bloß völlig vereinzelt wird auch der Bau von sicheren Schulwegen gefordert, doch spielt dies eine marginale Rolle neben den beschriebenen zahlreichen Handlungen der individuellen Verkehrsteilnehmenden. Anders steht es um die Verkehrssicherheit von Radfahrenden im Allgemeinen: Hiermit ist ganz eindeutig und zu einem überwiegenden Anteil der Bau von Radwegen durch die Kommunen verbunden.[17] Auf die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern im Straßenverkehr war der Diskurs also nicht angewiesen, um zu überzeugen. Im Gegenteil: Hier wirken die politischen Forderungen völlig disparat. Es war der Bezug zur Gruppe

[17] Individuelle Verhaltensänderungen werden, wenn auch in einem sehr viel geringeren Maße, aber auch hier beschrieben. Einerseits wird hier das schon bestehende Sicherheitsverhalten dargestellt: Radfahrende schieben demnach ihr Rad auf dem Bürgersteig oder fahren ganz am Fahrbahnrand im Rinnstein, um der Gefahr durch die Autos zu entkommen. Auch werden Schulkinder beschrieben, die nicht alleine mit dem Rad zur Schule fahren dürfen, weil dies zu gefährlich sei. Doch es werden auch Empfehlungen für die Radfahrenden formuliert: Die Radfahrenden sollten doch einfach in Parallel- statt in Hauptstraßen fahren, sie sollten einfach nicht auf der Straße fahren oder beim Abbiegen und Bremsen ein Handzeichen geben.

der Radfahrenden und ihrer Sicherheit im Allgemeinen, der ausreichte, um erfolgreich für einen strukturellen Umbau der Straßen zu plädieren.

Die in die Pflicht genommenen Akteure sind in der Regel einzelne, klar benannte Kommunen. Doch finden sich auch allgemeingültige Erzählungen über die Notwendigkeit von Radwegen, ohne dass konkrete Akteure benannt würden:

> „Men trafiksikkerheden er desværre et væsentligt problem, og det kan man kun komme til livs ved at lave cykelstier til cyklisterne.“[18]

> „Aber die Verkehrssicherheit ist leider ein wesentliches Problem und das kann man nur ausmerzen durch Radwege für die Radfahrenden.“

Diese nur mit vagen Akteuren und ohne konkreten Ort versehenen Mikronarrative statuieren das Allgemeingültige. Die anderen Mikronarrative, in denen konkrete Kommunen Radwege bauen oder bauen sollen, können sich auf diese akteursunspezifisch statuierte Norm der Notwendigkeit von Radwegen für mehr Verkehrssicherheit beziehen. Dass diese allgemeine Norm erfolgreich durchgesetzt wird, lässt sich auch mit einem vergleichenden Blick auf die Handlung des Radwegebaus erkennen: Zu Beginn im Jahr 1977 war diese klar mit dem Ziel der Verkehrssicherheit für Radfahrende verbunden, Erzählungen vom Radwegebau ohne ein benanntes Ziel gab es bis auf eine einzige Pentade gar nicht. In den Folgejahren sieht das anders aus: Ein Drittel im Jahr 1980 und sogar die Hälfte im Jahr 1983 der Handlungen des Radwegebaus werden ohne ein Handlungsziel beschrieben. Diese sich mit den Jahren steigernde Auslassung des Ziels deutet darauf, dass die über die Jahre immer wieder wiederholte Verknüpfung von Radwegen und Verkehrssicherheit die Beschreibung des Handlungsziels mit der Zeit obsolet gemacht hat. Radwege wurden zu einer Selbstverständlichkeit.

Das Thema Verkehrssicherheit bleibt auch in den Jahren nach 1977 ein wichtiges Thema, auch wenn es an Dominanz verliert. Sein Anteil an den kodierten Handlungszielen fällt von 57 auf 38 Prozent im Jahr 1980, um 1983 wieder auf 51 Prozent zu steigen. Dies zeigt, dass Verkehrssicherheit besonders zu Beginn als fulminanter und dominierender Agendasetter für den Bau von Radwegen fungierte und in den Folgejahren zumindest ein Stück weit an Stellenwert verlor, um durch weitere Themen ergänzt zu werden. Die Einbußen gehen aber nicht auf das Konto einer geringeren Wichtigkeit der Verkehrssicherheit der Radfahrenden, denn deren relative Häufigkeit verändert sich kaum. Für den prozentualen Ab- und Wiederaufstieg sorgt einerseits die Rolle der Verkehrssicherheit von Kindern, die mit den Jahren an Bedeutung verliert, und andererseits die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden, die im letzten Untersuchungsjahr stark an Bedeutung gewinnt und in der Häufigkeit gleichauf zieht mit der Sicherheit von Radfahrenden. Als Gefahrenquelle wird hier nicht der motorisierte Verkehr ausgemacht, sondern interessanterweise die Radfahrenden. Ein genauerer Blick in die Daten verrät, dass 1983 eine möglich Reform des Verkehrsgesetzes diskutiert wurde, die es Radfahrenden erlaubt hätte, auf den Gehwegen zu fahren. Die zahlreichen Erzählungen zur Sicherheit von Zufußgehenden zeichnen darum auch die Forderung nach, die Reform nicht zu verwirklichen – weil eben nicht nur die Mischung von motorisiertem Verkehr und Radfahrenden, sondern auch von Radfahrenden und Zufußgehenden eine Gefahr darstelle. Für den Bau der Radinfrastruktur ist diese gewisse Verunglimpfung von Radfahrenden funktional: Zwar stellt sie diese als gefährlich dar, doch verhindert sie auch, dass Radfahrende einfach mit einem Verweis auf ohnehin schon enge Fußwege abgespeist werden. Trennung der Verkehrsmittel muss demnach heißen: auch die Trennung der sogenannten „Schwachen“ im Verkehr untereinander, indem die Allerschwächsten von den etwas weniger Schwachen getrennt werden.

[18] Aktuelt vom 24.05.1977, S. 12.

Kontrolle über Ressourcen

Verkehrssicherheit ist zwar das zentrale Ziel des Diskurses über Radmobilität in der dänischen Tagespresse, doch finden sich auch andere nicht unerhebliche Zielvorstellungen und Grundwertbezüge. So bezogen sich über die untersuchten Jahre hinweg ein Fünftel der identifizierten Handlungsziele auf den Grundwert „Kontrolle über Ressourcen“, wozu so vielfältige Ziele gehörten wie: mehr Einnahmen zu machen, den Besitz zu wahren, Kosten gering zu halten oder Zeit zu sparen. Diese thematisch doch disparaten Handlungsziele zeigen, dass es nicht *die* entscheidende Erzählung der Ressourcenkontrolle gab. Das in diesem Bereich noch am häufigsten formulierte Handlungsziel ist einerseits das Sparen von Kosten, das zum Beispiel Jugendliche dazu bewegt, Rad statt Mofa zu fahren, oder das die Verkaufszahlen von Fahrrädern nach oben treibt, weil sich die Menschen angesichts der Energiekrise kein Benzin mehr leisten können. Acht Prozent aller Handlungsziele betreffen im Jahr 1980 das Sparen von Kosten, in den übrigen Jahren spielt es unter den Zielen eine geringere Rolle. Kostenersparnisse werden also zumindest am Rande, im Zusammenhang mit der Energiekrise, als Motivation für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmenden diskutiert. Blickt man nicht nur auf die konkret formulierten Handlungsziele, sondern auf die semantisch hergestellten Wertbezüge der Pentaden, so zeigt sich, dass sich auch schon im Jahr 1977 sieben Prozent der entsprechenden Mikronarrative auf das Sparen von Kosten beziehen. Auch hier wird das Fahrrad als günstiges Verkehrsmittel beschrieben, vereinzelt findet sich aber auch ein weiteres, infrastrukturelles Argument: Radwege zu bauen sei günstiger als die Errichtung von Straßen oder Autobahnen.

Auch Maßnahmen gegen vermehrte Fahrraddiebstähle werden in den Jahre 1980 und 1983 immer mal wieder thematisiert. Doch in der Gesamtschau macht dieses Ziel nur einen kleinen Teil des Diskurses aus: Zu Beginn des Untersuchungszeitraums, im Jahr 1977, wird gar nicht darüber geschrieben. Erst mit den Jahren findet das Thema Einzug und erreicht im letzten untersuchten Jahr, 1983, gerade einmal eine Verbreitung von fünf Prozent aller identifizierten Handlungsziele. Als handelnde Akteure tun sich hier einerseits der *Dansk Cyklist Forbund* hervor, der einen stärkeren Polizeieinsatz fordert und teils auch erreicht. Andererseits sind die *Dänischen Staatsbahnen* die Helden in den wenigen Erzählungen rund um das Thema Fahrraddiebstähle: Sie sind diejenigen, die mit bewachtem Radparken experimentieren, mietbare Fahrradställe anbieten und Radparkplätze bauen, um die Raddiebstähle einzuhegen.

Doch auch wenn diese Teildiskurse über die Fahrraddiebstähle einerseits und das günstige Radfahren und Bauen von Radwegen andererseits eher leise sind und in einem disparaten Rauschen verschiedenster Mikronarrative aufgehen, so weisen die 15 bis 18 Prozent der Mikronarrative mit ressourcenbezogenem Handlungsziel die Kontrolle über Ressourcen als einen für die verkehrspolitische Debatte zwar nicht profilgebenden, aber trotzdem essentiellen Wert aus: Sowohl für die Einzelnen als auch für die Gesellschaft punkten Radverkehr und Radinfrastruktur durch geringere Kosten.

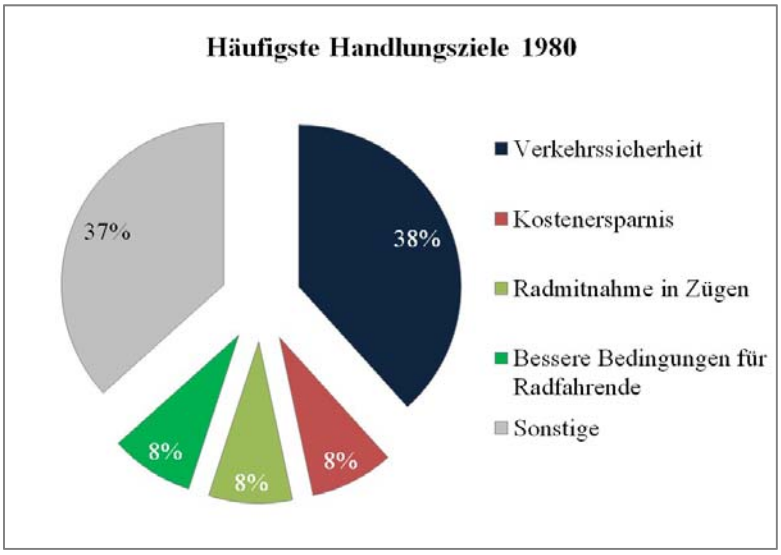


Abbildung 4: Überblick über die häufigsten Handlungsziele im Jahr 1980

Hedonismus

Hinter „Hedonismus“ verbergen sich die Ziele, Freude zu empfinden, Wohlbefinden zu verspüren, sich zu bewegen und keinen unangenehmen Reizen ausgesetzt zu sein, also zum Beispiel nicht zu frieren oder keine schwere Schultasche per Hand tragen zu müssen. Insbesondere zu Beginn der politischen Auseinandersetzung im Jahr 1977 heben immerhin zehn Prozent der Handlungsziele die besondere Freude am Radfahren hervor: Da fahren Menschen zusammen Tandem, weil sie Freude daran haben, oder es wird ein Radweg entlang der Kopenhagener Seen gefordert, damit Menschen dort eine schöne Radtour machen können. Auch wird gefordert, dass Kinder alleine mit dem Rad zur Schule fahren können sollten, um den Genuss zu erleben, frei und alleine auf dem Fahrrad zu fahren. Jemand anderes fährt mit dem Rad zur Arbeit, um die Freude des Radfahrens zu erleben. Auch wird die besondere Lebensqualität beim Radfahren benannt sowie die Freude an der Bewegung. Die Handelnden sind stets individuelle Verkehrsteilnehmende: Kinder, Erwachsene, Senior*innen, Arbeitnehmer*innen und auch eine Kandidatin für das dänische Parlament, die als Schauspielerin bekannt ist und berichtet Fahrrad statt Auto zu fahren, weil sie es „liebe, Fahrrad zu fahren“[19].

Diese Beispiele zeigen: Radfahren wird hier nicht nur als Verkehrsmittel betrachtet, mit dem man von A nach B fährt und bei dem man um sein Leben fürchten muss – wir erinnern uns an das Thema „Verkehrssicherheit“. Es wird auch beschrieben als eine Aktivität der Freude, die völlig losgelöst ist von dem Zweck, eine Strecke zurückzulegen. Kurz: Radfahren macht glücklich. In den Folgejahren nimmt die Bedeutung hedonistischer Ziele hingegen stetig ab und fällt nahe den Nullpunkt. Dauerhaft war die Erzählung von den glücklichen Radfahrenden also wohl nicht nötig, um das politische Ziel zu erreichen.

[19] B.T. vom 08.03.1980, S. 20.

Gerechtigkeit

Ein weiterer Wert, der den Diskurs zumindest mitgeprägt hat, ist Gerechtigkeit. Acht bis 12 Prozent aller Handlungsziele sind diesem Grundwert über die untersuchten Jahre hinweg zuzurechnen; dazu zählt insbesondere das Ziel, die Bedingungen der benachteiligten Radfahrenden zu verbessern. Im Vergleich zur Verkehrssicherheit haben Gerechtigkeitsthemen damit zwar einen sehr viel geringeren Stellenwert, sind also weniger prägend für den Diskurs, doch völlig von der Hand zu weisen sind sie nicht. Und wenn man die impliziten Bezüge der Mikronarrative, also die diskursive ‚Umgebung' und Stütze der erzählten Handlungen betrachtet, schafft es die Gerechtigkeit sogar auf 14 bis 18 Prozent.

Die Mehrheit dieser Erzählungen nehmen eine geschickte Verknüpfung zum Thema aller Themen vor: Verkehrssicherheit. Sie tun dies, indem sie auf eine ungleiche Verteilung von Stärke unter den Verkehrsteilnehmenden verweisen: Demnach gibt es die „Starken im Verkehr", womit in der Regel motorisierte Verkehrsmittel wie Autos und LKW gemeint sind, sowie die „Schwachen im Verkehr", insbesondere Zufußgehende und Radfahrende. In diesen Begriffen steckt die Essentialisierung eines Kräfteungleichgewichts, das nach einem Ausgleich ruft: Die Schwachen müssen geschützt werden und zwar durch eine Trennung der Verkehrsmittel. Bloße Verhaltensänderungen wie vorsichtiges Fahren oder das Tragen von Reflektoren reichen dann nicht aus: Was es braucht, sind getrennte Radwege. Das eingängige und dominante Thema der „Verkehrssicherheit" und seine Erzählungen werden so zu Beginn des Untersuchungszeitraums in etwa jedem zehnten Mikronarrativ gekoppelt an Fragen der Gerechtigkeit, im Laufe der Jahre steigt der Anteil sogar leicht an. Die Verknüpfung von Verkehrssicherheit und der ungerechten Verteilung von Kraft einerseits und möglichem Schaden andererseits auf die „Starken" und die „Schwachen" kann sich also im gesamten Untersuchungszeitraum sogar etwas ausweiten.

Hand in Hand mit der großen Schwester „Verkehrssicherheit" schaffen es gerechtigkeitsbezogene Forderungen nach mehr Platz für die Radfahrenden so, ihren Ort in der diskursiven Arena zu finden. Ohne auf eine ungerechte Verteilung von Straßenraum verweisen zu müssen, wird dessen Umverteilung verlangt, um mehr Sicherheit für die „Schwachen" zu schaffen. Tatsächlich können beide Themen von dieser Verknüpfung profitieren: Während die Gerechtigkeitsfragen zusammen mit der Verkehrssicherheit eine gewisse Dringlichkeit erfahren, unterstreicht die Essentialisierung der Verkehrsmittel die Notwendigkeit, strukturell-bauliche Lösungen zu finden und nicht auf individuelle Verhaltensänderungen hinzuweisen.

Neben dieser normativen Potenzierung des Verkehrssicherheitsthemas durch den Gerechtigkeitsbezug gibt es noch ein weiteres Handlungsziel, das dem Grundwert der Gerechtigkeit zuzuordnen ist: die Bedingungen der Radfahrenden zu verbessern. Im Laufe der sieben Jahre, die der Untersuchungszeitraum abdeckt, erhöht sich der Anteil der Pentaden mit diesem Handlungsziel von anfangs fünf Prozent auf schlussendlich neun Prozent. Die Verbesserung der Bedingungen der Radfahrenden haben sehr unterschiedliche Handlungen zum Ziel, eine einzelne Erzählung und ein klarer Wertebezug lassen sich nicht erkennen: Der *Dansk Cyklist Forbund* veranstaltet eine Fahrraddemo, Radwege sollen gebaut werden, die Kommune Odense schreibt einen Architekturwettbewerb aus, ein Staubsaugerauto befreit Radwege von Scherben, eine Hochschule arrangiert ein Fahrradseminar und das Verkehrsministerium richtet eine Arbeitsgruppe ein. Der häufigste Akteur ist hierbei der *Dansk Cyklist Forbund*, der neben der Fahrraddemo eine Protestaktion veranstaltet, das Anlegen von mehr Radwegen fordert und erreicht oder der sich an das Justizministerium wendet, um sich gegen das Radfahren auf Gehwegen auszusprechen. So verschieden die Handlungen auch sind, so etablieren sie den *Dansk Cyklist Forbund* als Akteur, der vielseitig engagiert ist zur Verbesserung der Bedingungen der Radfahrenden (vgl. Kapitel 3.2).

Regelkonformität

Dass die Radfahrenden als Gefahr für Zufußgehende beschrieben wurden, um die Nutzung der Fußwege durch Radfahrende abzuwenden, ist die eine, oben bereits beschriebene Diskursverschiebung, die das letzte untersuchte Jahr, 1983, von seinen Vorjahren unterscheidet. Es gibt aber noch eine weitere Verschiebung, die sich anhand der Handlungsziele und Wertbezüge zeigt. 1983 war auch das Jahr, in dem wie nie zuvor – zumindest in den direkten Vorjahren – Regelverstöße durch Radfahrende kritisiert wurden. Regelkonformität fand sich in sieben Prozent der Handlungsziele, wie in Abbildung 5 zu sehen ist, und machte fast 20 Prozent aller impliziten Wertbezüge der Mikronarrative aus.

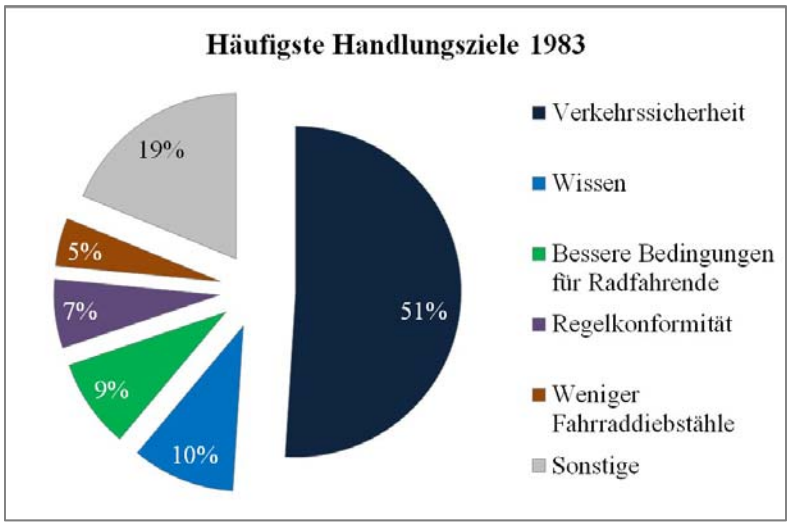


Abbildung 5: Überblick über die häufigsten Handlungsziele im Jahr 1983

Teils fallen hierunter zwar auch die schon erwähnten Diskussionen über eine mögliche Änderung des Verkehrsgesetzes, die das Befahren von Fußwegen mit dem Fahrrad erlaubt hätte. Doch auch das bereits widerrechtlich stattfindende Befahren von Gehwegen durch die Radfahrenden oder Vorfahrtsfehler beim Rechtsabbiegen werden hier moniert. Gefordert wird, dass sich die Radfahrenden an die Verkehrsregeln halten und die Polizei mögliche Regelverstöße ahnden sollen. Mit den vorherigen Befunden zusammengenommen zeichnet sich also ein eher schlechtes Bild von der Verkehrsgruppe der Radfahrenden: Sie fahren ohne Rücksichtnahme und gefährden die Schwächsten, die Zufußgehenden. Mehr als neun von zehn Mikronarrativen mit Bezug zum Grundwert der Regelkonformität stammen dabei aus den konservativen Tageszeitungen B.T., Berlingske Tidende und Morgenavisen Jyllandsposten. Diese radfahrendenkritische Sichtweise etabliert sich im Diskurs erst im Laufe der Jahre: 1980 finden sich entsprechende Mikronarrative nur vereinzelt, 1977 noch überhaupt nicht, dafür vereinzelte Kritik am unrechtmäßigen Beparken der Radwege durch Autos.

Dass sich der Wert der Regelkonformität erst so spät etabliert, lässt sich auch lesen als eine Konsequenz aus der Normierung von Radwegen aus den Vorjahren. Wie weiter oben beschrieben, wurden diese zu Beginn noch mit Verweis auf die Verkehrssicherheit, später ohne ein weitergehendes Ziel gefordert. Dass Radwege etwas Gutes seien, ist also im Laufe der Zeit selbstverständlich geworden. Wenn nun von Radfahrenden gefordert wird, dass sie sich an die Regeln halten und den ihnen zugewiesenen Platz auf der Straße, den Radweg, nicht verlassen sollen, weil sie auf den Gehwegen oder in den Fußgängerzonen die Zufußgehenden gefährden, dann haben wir es mit zwei Seiten derselben Normierung zu tun: individuell bezogen auf das Verhalten der Radfahrenden, die den Radweg – und nur diesen – nutzen sollen; strukturell repräsentiert als städtebauliche Umwelt, in der Radwege an sich etwas Gutes sind.

Wissen

Von den Besten zu lernen und mit dem Blick auf Rollenmodelle zu verstehen, wie städtische Mobilität nachhaltig gestaltet werden kann, ist nichts Neues. Die dänischen Verkehrsexpert*innen blickten in den frühen 80er Jahren in Richtung Südwesten über die Nordsee: in Richtung der Niederlande. Zum Ende des Untersuchungszeitraums, im Jahr 1983, berichten die Zeitungen davon, wie dänische Politiker*innen Fahrten in die Niederlande unternommen haben. Das Ziel: Sie wollten Wissen darüber erlangen, wie bewachtes Radparken an niederländischen Bahnhöfen umgesetzt wurde, wie dort die Radmitnahme in den Zügen geregelt war und wie die Niederländer*innen ihren Radverkehr haben sicher gestalten können.

Zehn Prozent der Handlungsziele betreffen in diesem letzten Untersuchungsjahr die Schaffung von Wissen. Die in den wissensbezogenen Mikronarrativen handelnden Akteure sind vor allem der damalige Verkehrsminister, Arne Melchior, der *Dansk Cyklist Forbund* sowie die *Dänischen Staatsbahnen*, die gemeinsam in die Niederlande fahren, um insbesondere Wissen über die Möglichkeit der Radmitnahme in Zügen zu erlangen. Die niederländische Bahn führt den Gästen den Erzählungen zufolge sogar vor, wie die Radmitnahme funktionieren kann. Auch wird erzählt, dass der *Dansk Cyklist Forbund* und die *Dänischen Staatsbahnen* auf Basis einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zusammen einen Bericht darüber schreiben. Interessant ist hieran, dass die beiden Akteure bei diesen wissensbezogenen Mikronarrativen gemeinsam als die handelnden Akteure auftreten, nachdem die *Dänischen Staatsbahnen* in den Vorjahren eher als Antagonist des *Dansk Cyklist Forbund* in Sachen Radmitnahme in Zügen auftraten (vgl. Kapitel 3.2, „Helden und Antagonisten“).

Die Reise in die Niederlanden fand nur ein einziges Mal statt, wurde aber von fast allen Zeitungen berichtet und schaffte es so, einen nicht unerheblichen Anteil des Zeitungsdiskurses über Radverkehr zu füllen. An anderer Stelle wurde berichtet, dass eine Arbeitsgruppe des Verkehrsministers mehrere Länder besucht, um dort etwas über die Radmitnahme in Zügen und Bussen zu lernen, an wieder einer anderen, dass der *Dansk Cyklist Forbund* Radfahrorganisationen aus sieben Ländern zu einem Kongress einlädt, um etwas über die dortigen Bedingungen der Radmitnahme in Zügen zu erfahren. Kurzum: Das Lernen von anderen Ländern in Sachen Radverkehr stand 1983 hoch im Kurs. Sie fungierten als Rollenmodelle, deren Expert*innen befragt und zu denen sonst im Konflikt stehende Parteien gemeinsam als Lernende fahren konnten, um zu sehen, wie und vor allem dass eine radfreundliche Verkehrspolitik möglich ist.

Zusammenfassung

- Die auf Verkehrssicherheit bezogene Erzählung von im Verkehr gefährdeten Radfahrenden diente als Agendasetter und bestimmte maßgeblich den dänischen Diskurs der späten 1970er und frühen 1980er Jahre.

- Gefordert wurden mehr Radwege, um die Radfahrenden, die als „schwache“ Verkehrsteilnehmende galten, zu schützen. Dass die Kommunen Radwege bauen sollten, etablierte sich über die Jahre hinweg als allgemeine Norm.

- In Anbetracht der Ölkrise wird Radfahren als besonders kostengünstiges Verkehrsmittel dargestellt.

- In den späteren Jahren fungierten die Niederlande für Dänemark als Rollenmodell, das gezeigt hat, dass und wie radfreundliche Verkehrspolitik konkret gestaltet werden kann.

- Von konservativerer Seite wurde eine vermeintlich nicht gesetzeskonforme, die Zufußgehenden gefährdende Fahrweise der Radfahrenden kritisiert. Einerseits schlossen sich hieran Appelle an die Radfahrenden zur Einhaltung der Verkehrsregeln an, zum Beispiel nicht in Fußgängerzonen zu fahren, andererseits wurden Gesetzesreformvorschläge abgelehnt, die den Schutz der Radfahrenden durch die Legalisierung des Befahrens von Gehwegen vorsahen. In beiden Fällen wird eine Trennung der ‚Schwachen‘ im Verkehr untereinander, der Radfahrenden und Zufußgehenden, normiert.

3.2 Helden und Antagonisten: Zur Entwicklung der zentralen Akteure

Wenn Narrative Handlungen darstellen, dann sind neben der Handlung die Akteure oder Figuren von zentraler Bedeutung. Im Modell der Pentade finden sich diese, zumindest wenn sie selbst als Handelnde auftreten, in der Position des *agent* wieder. Die Analyse der drei Korpora hat hier zu erstaunlich klaren Ergebnissen geführt: Einerseits findet über die Jahre 1977 bis 1980 eine Politisierung des urbanen Verkehrs statt, indem nach einer Fokussierung auf individuelle Verkehrsteilnehmende zu Beginn des Untersuchungszeitraums an deren Stelle politische Akteure treten, die auch tatsächlich kollektiv bindende Entscheidungen treffen können. Andererseits zeigen die Ergebnisse der Narrativanalyse mithilfe des pentadischen Modells auch eine über die Jahre stattfindende Polarisierung der Akteure, in denen Helden auf der einen und Antagonisten auf der anderen Seite erzählend veranschaulicht werden.[20]

Im Jahr 1977 war der mediale Diskurs über Mobilität noch stark von der Erzählung individueller Verkehrsteilnehmender geprägt. Insbesondere einzelne Radfahrende, aber auch Kinder werden hier erzählerisch ins Zentrum des Geschehens gestellt – wenn auch in einer passiv, die Geschehnisse bloß erlebenden Rolle, wenn etwa Radfahrende von Autos getötet werden. Dieser starke Fokus auf individuelle Verkehrsteilnehmende geht in den Folgejahren bis 1980 deutlich zurück, während sich der Anteil politischer Akteure verdoppelt (vgl. Abbildung 6).

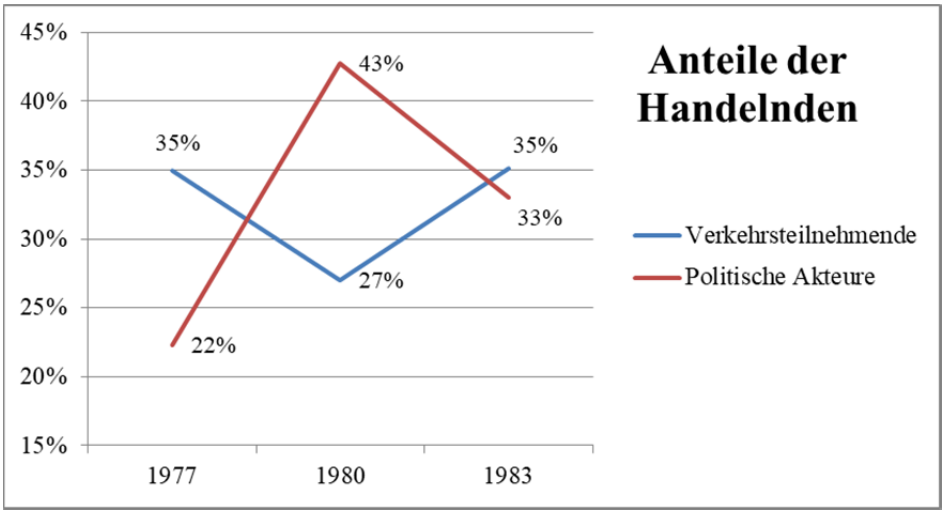


Abbildung 6: Anteile der Handelnden im Laufe der Jahre im Vergleich

Im Jahr 1980 etwa verdoppelt sich die Häufigkeit von politischen Akteuren, insbesondere die Kommunen rücken hier in das Zentrum (vgl. Abbildung 7 auf der Folgeseite). Doch auch die Interessenvertretung der dänischen Radfahrenden, der *Dansk Cyklist Forbund*, etabliert sich als zentraler Akteur in den Erzählungen über Mobilität: Von 1977 bis 1980 verdreifacht er seine Häufigkeit, als handelnder Akteur aufzutreten. Drei Jahre später, 1983, sind die Kommunen wiederum ersetzt worden durch nationale politische Akteure, insbesondere durch das Justizministerium. Die öffentlichen Debatten über Mobilität erzählen also von einem Politikfeld, das inzwischen auf der national höchs-

[20] Die hier verwendeten Bezeichnungen für die Handelnden der Erzählungen sind angelehnt an Algirdas Greimas' Aktantenmodell (1971), das zur Analyse der Figuren einer Erzählung genutzt werden kann.

ten politischen Ebene verhandelt wird. Diese Entwicklung ist insbesondere der im letzten Untersuchungsjahr stark diskutierten Reform des Verkehrsgesetzes geschuldet, die vom Justizministerium in Erwägung gezogen und vielerorts auf Ablehnung gestoßen war.

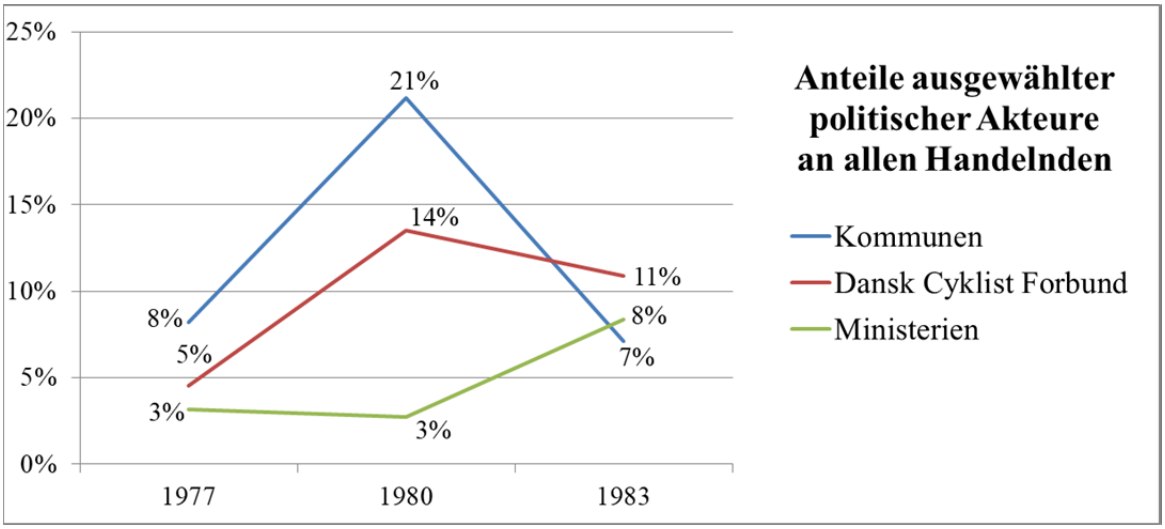


Abbildung 7: Anteile ausgewählter politischer Akteure an allen Handelnden über die Jahre im Vergleich

Während die Kommunen insbesondere als Auftraggeber und Financiers von Radwegen dargestellt werden – oder entsprechend in der Verweigerungshaltung gegenüber Investitionen in die Radinfrastruktur – tritt der *Dansk Cyklist Forbund* insbesondere als der politische Held auf, der einerseits auf der Straße an der Seite der Radfahrenden für geschützte Radwege demonstriert und andererseits mit wirtschaftlichen, kommunalen und nationalen politischen Akteuren verhandelt. Gerade mit Blick auf die häufigsten und damit den Diskurs am meisten prägenden Handlungsziele zeigt sich, dass der *Dansk Cyklist Forbund* bei fast allen eine prägende Rolle spielt.

Neben der Politisierung der Akteure ist in der dänischen Presse auch eine Polarisierung zu beobachten. Ausgehend von der stark von Verkehrssicherheit und der Notwendigkeit geschützter Radwege geprägten Debatte des Jahres 1977 treten in den Folgejahren kommunale Akteure ins Zentrum, von denen manche als Helfer in Sachen Verkehrssicherheit auftreten und andere als Antagonisten. So wird die Kommune Kopenhagen in den späteren Untersuchungszeiträumen zumindest in einem Teil der Mikronarrative als helfender Akteur beschrieben, der neue Radwege baut mit dem expliziten Ziel, die Verkehrssicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. Zum Helden der Erzählungen wird Kopenhagen dabei aber nicht: In anderen Mikronarrativen wird die Kommune weiterhin für ihr Nicht-Handeln kritisiert und aufgefordert, Radwege zu bauen und die bestehenden zu verbessern. Zudem sind die Mikronarrative, die ihre bereits stattfindenden Baumaßnahmen beschreiben, oft von prägnanten Lücken in der pentadischen Struktur geprägt, sodass unklar bleibt, warum die Kommune Radwege bauen, das Handlungsziel wird also nicht benannt. Dies ist nach all den Jahren der Verkehrssicherheitsdebatte wohl auch nicht mehr nötig, doch erscheint die Kommune auf diese Weise eher als Helferin der Radfahrenden, die die Forderungen seit Jahren vorgebracht haben. Eindrucksvoll ist die Gegenüberstellung mit einer anderen Kommune, die örtlich nicht näher liegen könnte: der Kommune Frederiksberg, die als Enklave innerhalb der Kommune Kopenhagen liegt. Frederiksberg ist im Diskurs über städtischen Verkehr der Antagonist: Nicht nur investiert die Kommune nicht in Radwege und wird so in der erzählten Welt des Diskurses zu einem Ort der potentiellen Todesgefahr

für Radfahrende. Auch weist die pentadische Struktur Lücken auf, die ihr Nicht-Handeln unverständlich erscheinen lassen, vor allem vor dem Hintergrund der in dieser Zeit so dominanten Verkehrssicherheitsdebatte, die ein Handeln erforderlich erscheinen lässt. Weder erfährt man, aus welchen Gründen Frederiksberg Investitionen und den Bau von Radwegen ablehnt, noch stellt die Erzählung den Kontext oder die Mittel dieser Nicht-Handlung bereit. Jedes einzelne Mikronarrativ der drei untersuchten Jahre, in der die Kommune Frederiksberg als Handelnde auftritt und eine tatsächlich stattfindende Handlung beschreibt, handelt davon, dass die Kommune keine Radwege baut. Von ihr geforderte Handlungen beschreiben aber genau das: Sie sollte Radwege bauen, um die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Durch dieses Nichts-Tun im Bereich des Radwegebaus und der Verkehrssicherheit, vor allem aber durch die Nicht-Nachvollziehbarkeit dieses Nichts-Tuns, wird die Kommune Frederiksberg zum Antagonisten des Diskurses, der sich zudem mit der Helferin, der Kommune Kopenhagen, messen muss. Ganz ähnlich funktioniert die Erzählung des Antagonisten über die dänische Eisenbahngesellschaft, die *Dänischen Staatsbahnen*. Diese macht sich in den Erzählungen dadurch bemerkbar, dass sie sich einer Mitnahme von Fahrrädern in ihren Zügen verwehrt – warum sie dies tut, bleibt meist im Dunkeln:

> „Cyklisterne får afslag hos DSB. Der bliver ikke givet adgang til at medtage cykel i S-tog og almindelige tog. Trods pres fra mange.“[21]

> „Die Radfahrenden bekommen eine Ablehnung bei den DSB. Es wird nicht erlaubt, Fahrräder in S-Bahnen und regulären Zügen mitzunehmen. Trotz des Drucks von vielen.“

Vereinzelt wird diese Ablehnung damit erklärt, dass die Eisenbahngesellschaft ihren Fahrplan einhalten und die Züge pünktlich fahren lassen wolle, doch wird dies mit dem Hinweis darauf relativiert, dass die privaten Bahnen und zahlreiche Eisenbahngesellschaften im Ausland die Radmitnahme ohne Probleme ermöglichten. Einen gewissen Wandel heraus aus dieser Rolle des Antagonisten erfahren die *Dänischen Staatsbahnen* teils im Jahr 1983, wenn sie zum Rollenmodell, den Niederlanden, reisen und mit dem *Dansk Cyklist Forbund* zusammen arbeiten, um Wissen darüber zu erlangen, wie eine Radmitnahme möglich sein könnte. Eine Konfliktlösung scheint sich abzuzeichnen.

Doch wie steht es um die einzelnen Verkehrsteilnehmenden? Auf der alltäglichen, individuellen Ebene spielen sich die Nutzungskonflikte städtischen Raums sowohl im ruhenden als auch im fahrenden Verkehr zwischen den Verkehrsteilnehmenden direkt ab. Vor diesem Hintergrund verständlich wäre es, wenn sich diese alltägliche Erfahrung auch in den Narrativen widerspiegeln würde, selbst wenn eine Lösung struktureller Natur sein muss. Wird also etwa eine Gegnerschaft zum Auto konstruiert?

Gerade zu Beginn des Untersuchungszeitraums, im Jahr 1977, ist der mediale Diskurs zu einem nicht unerheblichen Anteil von Unfallmeldungen geprägt. Doch die „Starken“ im Verkehr werden hier nicht zu den Antagonisten gemacht: Meldungen über tödlich verunfallte Radfahrende sind meist in passivischen Verbphrasen gefasst, in denen diese von den Fahrzeugen, d.h. Lastwagen oder Autos, getötet werden, nicht den Menschen, die diese steuern. Zum Teil werden die Autos und Lastwagen in den passivische Strukturen sogar ganz weggelassen. Vollkommen vereinzelt finden sich Erzählungen von Autofahrenden, die Radfahrende auf der Straße abgedrängt, angefahren oder getötet haben oder die ihr Auto unrechtmäßig auf dem Radweg parken, doch diese spielen eine randständige Rolle. In den Folgejahren 1980 und 1983 findet kein Wandel diesbezüglich statt, die Anzahl der Unfallmeldungen geht sogar zurück. Die Gegenüberstellung von menschlichen Radfahrenden und

[21] Berlingske Tidende vom 25.09.1980, S. 7.

unbelebten Fahrzeugen bei Fragen der Verkehrssicherheit findet sich auch in diesem Beispiel:

> „I konflikten med bilerne er cyklisterne den svage part, og urimeligt mange sætter liv og førlighed til i trafikken.“[22]
>
> „Im Konflikt mit den Autos sind die Radfahrenden der schwache Part, und widersinnig viele büßen ihr Leben und ihre Gesundheit im Verkehr ein.“

Lastwagen und Autos werden also als Gefahr für Radfahrende beschrieben, doch als unbelebte Objekte ohne Handlungsziel eigenen diese sich nur schlecht als Feindbild. Vielmehr erwecken die Erzählungen den Eindruck des Kontrollverlusts, der stets möglich ist, und die Notwendigkeit, diesen zu verhindern. Ein Plädoyer für vorsichtigeres Fahren, das an die Autofahrenden gerichtet ist, ist so nicht möglich. Sinnvoll kann vor dem Hintergrund einer solchen Erzählung nur eines sein: eine Trennung von Rad- und motorisiertem Verkehr:

> „Det afgørende for større trafiksikkerhed er, at de forskellige trafikarter i videst muligt omfang holdes adskilt.“[23]
>
> „Das Entscheidende für größere Verkehrssicherheit ist, dass die verschiedenen Verkehrsarten in einem größtmöglichen Abstand voneinander getrennt werden.“

Die Gruppe der Autofahrenden wird also nicht als Antagonist konstruiert. Zumindest vereinzelt wird die Ausrichtung der Verkehrssystems auf das Auto kritisiert, womit die Forderung nach einer Gleichbehandlung einher geht. Als Gegner fungieren in diesem Narrativ aber auch hier nicht die Autofahrenden, sondern die politisch Verantwortlichen:

> „Trafikken foregår på bilisternes betingelser. Der mangler politisk vilje til at ændre forholdene.“[24]
>
> „Der Verkehr findet unter den Bedingungen der Autofahrenden statt. Es mangelt an politischem Willen, die Verhältnisse zu ändern.“

Wird mittels der Unfallmeldungen im ersten Untersuchungsjahr der Fokus auf einzelne Verkehrsteilnehmende gelegt, verschiebt sich dieser Fokus im Laufe der Jahre auf Gruppen von Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auf die der Radfahrenden. Die Kritik an deren Fahrverhalten, die bereits beschrieben wurde (s. Unterkapitel zu „Regelkonformität“), führt einerseits dazu, dass die Radfahrenden selbst als Gegner der durch sie gefährdeten Zufußgehenden erscheinen. Die Notwendigkeit der Trennung von den Zufußgehenden auf der einen und vom motorisierten Verkehr auf der anderen Seite stützt aber auf unterschiedliche Weise die Notwendigkeit einer getrennten Infrastruktur.

[22] Aktuelt vom 30.05.1980, S. 26.

[23] Politiken vom 29.08.1983, S. 4, 2. Sektion.

[24] Aktuelt vom 10.03.1980, S. 10.

Zusammenfassung

- Zu Beginn der öffentlichen Auseinandersetzung etablierten sich zunächst individuelle Verkehrsteilnehmende als die zentralen Figuren einer Erzählung, in der Radfahrende durch den motorisierten Verkehrs gefährdet werden. Diese sehr anschauliche Erzählung des Einzelnen, der im gefährlichen Verkehr verletzt oder gar getötet wird, prägt die Phase des Agendasettings.

- In den Folgejahren findet eine Politisierung der Erzählungen statt: Immer mehr politische Akteure treten als zentrale Figuren der Erzählungen in Erscheinung, insbesondere die Interessenvertretung der Radfahrenden, die sich mit Demonstrationen, Seminaren und Lobby-Arbeit als Vorkämpferin der Interessen der Radfahrenden einsetzt. Die Kommunen etablieren sich ebenfalls als zentrale Figuren der Erzählungen, die aber selbst kaum politisch gestalten; vielmehr werden sie aufgefordert, Radwege zu bauen, und daran gemessen, ob sie diese Forderung erfüllen.

- Im Laufe der Jahre findet eine Polarisierung der Akteure statt. Die im Diskurs etablierten Normen, Radwege für mehr Verkehrssicherheit zu bauen oder eine Mitnahme von Fahrrädern in den Zügen zu gewährleisten, sind Ausgangspunkt für eine narrative Konstruktion von Antagonisten, die diese Normen nicht erfüllen, ohne dass ihr Handeln nachvollziehbar wird. Als Gegner erscheinen so einerseits Kommunen, die keine Radwege bauen, und die Dänischen Staatsbahnen, die sich über Jahre einer Radmitnahme in ihren Zügen verwehr haben.

- Die Konflikte mit den Antagonisten scheinen nie unlösbar: Weiterhin werden Forderungen an die Kommunen und an die Dänischen Staatsbahnen gestellt. Die Antagonisten werden also nicht als dauerhafte Feinde dargestellt; die Möglichkeit einer Konfliktlösung wird eingeräumt.

- Eine Gegnerschaft zu den Autofahrenden wird nicht erzählt, Fahrzeuge wie Autos und Lastwagen werden aber als Lebensgefahr für Radfahrende dargestellt.

Frederiksholms Kanal
Ny Vestergade
VIN · TOBAK
UBBE-VIN
UBBE-VIN
UBBEVIN
JAZZ
KOM IND
NYDET
GLAZZ

4. Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Verkehrswende

Das Treffen kollektiv bindender, also politischer Entscheidungen ist in der Demokratie auf die öffentliche Sphäre angewiesen. Die Massenmedien stellen dabei den Ort des Agendasettings und der Meinungsbildung innerhalb des politischen Systems bereit (Gerhards & Neidhardt, 1990). Ihre Diskurse und Erzählungen zu analysieren bedeutet, einen Zugang zu erlangen zu den zu einem bestimmten Zeitpunkt prägenden Darstellungen und Wahrnehmungen gesellschaftlicher Wirklichkeit.

Was können wir also daraus lernen, wenn bestimmte Erzählungen den Zeitungsdiskurs geprägt haben? Diskurse und insbesondere die einer breiten, geteilten Öffentlichkeit spielen eine wichtige Rolle bei Mobilitätstransformationen (Götz & Deffner, 2009; Klinger & Lanzendorf, 2016). Die Prämisse der Analyse, die diesem Discussion Paper zugrunde liegt, ist die Annahme, dass die Erzählungen über den Radverkehr der späten 1970er und frühen 1980er Jahre insofern erfolgreich waren, als dass die öffentliche Meinungsbildung es ermöglichte, dass tatsächlich neue Radwegen in Kopenhagen gebaut wurden. Worin lagen also die Erfolgsfaktoren der hier dargestellten Erzählungen für die Kopenhagener Verkehrswende und was können wir für kommende Kommunikationsanlässe über nachhaltige Mobilität davon lernen? Diese Frage soll im Folgenden diskutiert werden. Dass auch andere, nicht-diskursive Faktoren eine Rolle gespielt haben, davon ist auszugehen; diese nicht-diskursiven Faktoren sollen im Folgenden ebenso mithilfe einer Rekonstruktion des außersprachlichen Kontextes auf Basis der geführten Experteninterviews und einiger Forschungsergebnisse geklärt werden.

4.1 Diskursive Erfolgsfaktoren: Narrative für eine nachhaltige Mobilität

Verkehrssicherheit als Agendasetter

Dass der dänische Diskurs so stark von Unfallmeldungen und Nachrichten über Verkehrssicherheit – oder vielmehr Verkehrsunsicherheit – geprägt war, insbesondere zu Beginn des Untersuchungszeitraums, ist einerseits der tatsächlich gravierenden Sicherheitslage im Straßenverkehr der untersuchten Jahre geschuldet. Eine im Jahr 1977 veröffentlichte und in den Tageszeitungen zitierte Studie der Weltgesundheitsorganisation führte Dänemark u.a. als den Spitzenreiter von 50 Ländern bei der Anzahl verkehrstoter Kinder an. Selbst eine Briefmarke aus dem Jahr zeigt einen Autoreifen und daneben einen auf der Straßen liegenden Menschen samt seinem Fahrrad, daneben steht in Großbuchstaben „GIV AGT“, „Gib Acht“. Hinzu kommt, dass das Thema Verkehrssicherheit auch deshalb so prädestiniert für den medialen Diskurs ist, weil es in besonderem Maße den Kriterien des Nachrichtenwerts entspricht (Uhlemann, 2012). Unfallmeldungen sind aktuell, nah und verhandeln das Thema Tod. Auch die Wichtigkeit von körperlicher Sicherheit oder „Schadensvermeidung“ (Murray, 1938) als zentralem menschlichen Grundbedürfnis dürfte dazu beigetragen haben, dass Sicherheit als Wert im Allgemeinen und Verkehrssicherheit im Speziellen ein besonders durchset-

zungsstarkes Thema ist. Anders als manch andere sicherheitsbezogenen Themen betrifft Verkehrssicherheit zudem alle Mitglieder der Gesellschaft und geschieht im öffentlichen Raum. Der Unfall als singuläres Ereignis dürfte auch deshalb von solch großer narrativer Qualität sein, weil sich alle ein konkretes, lebhaftes Bild von ihm vorstellen können.

Dass Verkehrssicherheit besonders geeignet ist, um die nachhaltige Verkehrswende zu erzählen, entspricht auch den Analyseergebnissen aktueller Diskurse, sei es im deutschen Mediendiskurs, wo sich verkehrssicherheitsbezogene Forderungen nach mehr Radwegen zumindest zum Teil gegen das diskursive Äquivalent der autogerechten Stadt haben durchsetzen können (Neebe & Kallenbach, 2019), oder im Speziellen in der Kommunikation zum Berliner „Volksentscheid Fahrrad“, die ebenfalls stark auf dieses Thema baute (Becker et al., 2021).

Dass das Thema der Verkehrssicherheit durch die Unterscheidung von „Starken“ und „Schwachen“ mit dem Grundwert der Gerechtigkeit im Sinne einer Chancengleichheit für essentiell unterschiedliche Verkehrsteilnehmende verknüpft wurde, hat im Kopenhagen der 1970er und 1980er Jahre zudem ermöglicht, den Schutz der schwachen Radfahrenden und Zufußgehenden vor den starken motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu fordern: Eine bloße Verhaltensänderung wie das Tragen von Fahrradhelmen oder eine rücksichtsvollere Fahrweise seitens der Autofahrenden wird so vom gedanklichen Tableau der Möglichkeiten geräumt; kollektive Institutionen werden zum notwendigen Subjekt des schützenden Ausgleichs. Dass die Radfahrenden hierbei nicht nur als Gefährdete dargestellt wurden, sondern auch als Gefahrenquelle für die Zufußgehenden, hatte einen für die Radfahrenden durchaus positiven Effekt: Sie zu schützen, konnte nicht damit gewonnen werden, sie einfach auf die bestehenden Gehwege zu verweisen. Sie brauchten eine eigene bauliche Struktur, die sie von den Autos und Lastwagen auf der einen und den Zufußgehenden auf der anderen Seite trennte. Für aktuelle Debatten über Radverkehrspolitik ist dieses Ergebnis relevant. Denn auch wenn man heute durch die Kommentarspalten von Social-Media-Beiträgen über Radverkehr scrollt, liest man häufig von Rotlichtverstößen, Befahren von Gehwegen oder rücksichtslosem Fahren. Eine Chance kann hierin liegen, wenn nicht bloß das individuelle Fahrverhalten kritisiert, sondern nach möglichen strukturellen Gründen gesucht und diese auch strukturell, d.h. zumeist baulich, behoben werden. Von tatsächlich rücksichtslosen Radfahrenden abgesehen dürfte es zahlreiche geben, die aus Angst vor den Autos auf dem Gehweg fahren. Ein bloßer Verweis auf das legale Regelwerk ist dann zwar verständlich und auch legitim, hilft aber den selbst vom motorisierten Verkehrs bedrohten Radfahrenden nicht: Sie brauchen eine sie schützende Infrastruktur – wie die Zufußgehenden.

Dass Verkehrssicherheit nicht nur diskursiv, sondern auch auf der Ebene individueller Wahrnehmung eine wichtige Rolle für die Förderung des Radverkehrs spielt, wenn man den Anteil des Radverkehrs erhöhen will, wurde bereits in der Einleitung dieses Discussion Papers hergeleitet. Auch aktuell schätzen Radfahrende die Sicherheit als wichtig ein: Bei einer repräsentativen Befragung im Jahr 2018 stimmten 85 Prozent der Befragten voll und ganz (47 Prozent) oder eher zu (38 Prozent), dass die Fahrradwege vor allem sicherer werden müssten. Dass mehr Radwege und Fahrradstreifen benötigt werden, fanden 80 Prozent der Befragten (davon stimmten 44 Prozent „voll und ganz“ zu, 36 Prozent stimmten „eher zu“) (BMU & UBA, 2019, S. 60). Unterstützung für Forderungen dieser Art seitens der Radfahrenden ist also gewiss – aber eben auch seitens einer breiteren Öffentlichkeit, insofern sie diese Radfahrenden als Schwächere mit legitimen Schutzbedarfen wahrnimmt. Dieser breiteren Wahrnehmung kann der Diskurs den Boden bereiten.

Umweltschutz ist kein Thema

Dass Umweltschutz nicht weit oben auf der Agenda der radverkehrspolitischen Proteste im Dänemark der späten 1970er und frühen 1980er Jahre stand, mag sowohl aus heutiger Sicht wie auch mit Blick auf die Zeit der Proteste verwundern. Während sich heute zur lokalen Umweltkrise die Klimakrise gesellt hat und der Verkehr mit seinem hohen Anteil daran wie auch seinen Verfehlungen bei der Reduktion von Treibhausgasen eine Verkehrswende dringend nötig macht, waren auch die 70er und 80er Jahre in Dänemark durchaus schon von Umweltschutzbestrebungen geprägt. 1969 etwa

wurde die heute älteste Umweltschutzorganisation Dänemarks, NOAH, gegründet. Und nur kurz vor Beginn der ersten Radproteste in Kopenhagen, nämlich im Jahr 1975, zeichnete eine dänische Aktivistin das noch heute allseits bekannte Symbol der Anti-Atomkraft-Bewegung mit der lachenden Sonne und dem Spruch „Atomkraft? Nej tak".

Doch trotz der durchaus in der Gesellschaft diskutierten Thematik wurde diese nicht aufgegriffen im Zusammenhang mit den Fahrradprotesten. Bis auf völlig vereinzelte und hier nur der Vollständigkeit halber erwähnten, aber für die Erzählungen über den Radverkehrs nicht nennenswerten Rekurse auf „Umweltfreundlichkeit" gab es keine Erzählung vom die Umwelt rettenden und darum dringend benötigten Radfahren. Auch die Interviews bestätigten dies: Weder spielte im Selbstverständnis des die Demonstrationen veranstaltenden Radfahrenden-Interessenverbands *Dansk Cyklist Forbund* Umweltschutz eine herausragende Rolle[25] noch entspann sich die öffentliche Debatte auch nur ansatzweise entlang dieser Thematik:

> „So, back then, did the environment play a role?" – „Never. "[26]

Zentral war die Verbesserung der Bedingungen für die zahlreichen Radfahrenden in Form von mehr und sichereren Radwegen, insbesondere an hoch frequentierten Strecken, d.h. den Hauptverkehrsachsen. Genau dies spiegelt auch der Diskurs wider.[27]

Doch auch diskursinterne Mechanismen scheinen dafür zu sorgen, dass Umweltschutzthemen oder auch die Klimakrise prinzipiell Schwierigkeiten haben, im Diskurs der Tagespresse über Mobilität viel Raum einzunehmen. Eine Analyse des medialen Diskurses über urbane Mobilität in Deutschland 2018 hat gezeigt, dass diese potentiellen Handlungsziele kaum die Erzählungen über den städtischen Verkehr prägten, wenngleich insbesondere die Verknüpfung von Verkehr und Klimaschutz in anderen, Versammlungs- und Fach-Öffentlichkeiten durchaus präsent war (Kallenbach, 2020). Tatsächlich empfahl in jüngerer Zeit auch die dänische Beratungsfirma „Copenhagenize" auf ihrer Website, nicht zu sehr auf Umweltschutzrhetorik zu setzen, um das Radfahren zu fördern:

> „Far too much messaging about urban cycling stems from a subcultural base. Advocacy often borrows heavily from ineffective marketing techniques inherited from environmentalism. We understand that the 99% don't want to become members of a subculture on their journey to work." (Copenhagenize, 2019)

Zwar geben in Kopenhagen aktuell immerhin 16 Prozent an, aus Umweltschutzgründen mit dem Rad zu fahren, doch entscheidet sich eine Mehrheit von 55 Prozent dafür, weil es einfacher ist, und 46 Prozent, weil es schneller ist als andere Verkehrsmittel (City of Copenhagen, 2019, S. 16). In Deutschland gaben zwar ganze 64 Prozent an, unter anderem aus Umwelt- und Klimaschutzgründen Rad zu fahren (BMU & UBA, 2019, S. 58), doch scheint sich dies nicht als relevantes Ziel politischen Handelns in den deutschen Mediendiskurs zu übersetzen.

Möglicherweise handelt es sich bei dieser eigentümlichen Unempfindlichkeit der Medien gegenüber der Umweltrelevanz des urbanen Verkehrsgeschehens um einen ideologischen Effekt: Nicht nur für Radfahrende, sondern auch für manche Zeitungen und ihre Leser*innen könnten Umwelt- und Kli-

[25] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 1, 12.11.2019).

[26] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 3, 15.11.2019).

[27] Diese Ergebnisse der Narrativanalyse wie auch der Interviews bestätigen auch Carstensen et al. in ihrer Analyse der historischen Entwicklung der Kopenhagener Radinfrastruktur: Der DCF habe sich für die Verkehrssicherheit der Radfahrenden eingesetzt, nicht für die Umwelt. Die Verknüpfung von Umweltschutzthemen und dem Fahrradfahren als einer umweltfreundlichen Mobilitätsform begannen dezidierte Umweltschutzorganisationen auszumachen (2015, S. 151).

maschutz eher „subkulturell“ konnotiert sein und darum weniger verbreitet werden. In den Siebzigerjahren in Kopenhagen war dies sicherlich noch der Fall. Unabhängig davon aber, ob und wie lange diese diskursive Großwetterlage heute noch persistiert, sind diese Themen aber auch prinzipiell schwieriger zu kommunizieren als das Thema Verkehrssicherheit: Der Nachrichtenwert ist geringer (Uhlemann, 2012) und die Problematik schwieriger zu erzählen. Die Geschehen sind nicht auf lokale Phänomene begrenzt und die genauen Wirkmechanismen wie auch die politischen Zuständigkeiten und Entscheidungsprozesse sind deutlich komplexer als die lokale Alltagserfahrung, dass Radfahrende von Autos angefahren werden und Kommunen darum getrennte Radwege bauen sollten.

Keine Gegnerschaft zu den Autofahrenden

Auch wenn das Auto innerhalb des Zeitungsdiskurses als ein starkes und für die Radfahrenden gefährliches Verkehrsmittel wahrnehmbar wird, wird eine Gegnerschaft zu den Autofahrenden nicht konstruiert. Wenn von Unfällen erzählt wird, dann werden die Autofahrenden oft gar nicht erwähnt, im Gegensatz zu den Radfahrenden, die als leidtragende, als schwache, als gefährdete Gruppe konstruiert wird. In Unfallmeldungen verschwinden die beteiligten Autos und Lastwagen in passivischen Strukturen und treten lediglich als unbelebte Verkehrsmittel in Erscheinung. Bis auf vereinzelte Forderungen an Autofahrende, nicht mehr auf Radwegen zu parken oder beim Überholen mehr Platz zu lassen, erscheinen diese also nicht als die Widersacher der Radfahrenden. Auch wenn sie bevorteilt werden, ist dies der diskursiven Konstruktion zufolge ja nicht ihrem Verschulden zuzurechnen: Die Entscheidungen treffen Politiker*innen und Behörden.

Die Interviewpartner berichten durchaus davon, dass einige das Auto und das Prinzip der autogerechten Stadt als Feind sahen:

> „[During the protests of the 70s and 80s], there were two things: There were demands for the hands-on measure, which was better cycling facilities. But it was also perhaps a more political view on it that you could probably call a car shaming. “[28]

Dass sich dies kaum in der öffentlichen Debatte wiederfindet, könnte daran liegen, dass es als zu drastische Forderung angesichts eines eher autofreundlichen öffentlichen Meinungsklimas und als eher hinderlich für die eigenen Forderungen nach schützenden Radwegen gesehen wurde:

> „In the start it was pretty hard to speak to civil servants because they did agree so much on the promotion of cars. [...] The car was so strong. So it was more a matter of having a good balance to the cars, than to avoid them.“[29]

Auch entsprach es nicht den Interessen des DCF, einen Kampf gegen das Auto im Allgemeinen zu führen:

> „I think, at that time as well as now, neither the Cyclists’ Federation nor other environmentally friendly organisations, necessarily meant that people living in Copenhagen should abandon having a car. “[30]

> „It was not so much against the cars, it was that we wanted room to cycle safely. “[31]

[28] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 2, 13.11.2019).

[29] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 1, 12.11.2019).

[30] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 2, 13.11.2019).

[31] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 3, 15.11.2019).

Dass erfolgreiche Forderungen für eine bessere, auch an den Interessen der Radfahrenden orientierte Verkehrspolitik nicht darauf angewiesen ist, das Auto oder gar die Autofahrenden zu verteufeln, zeigen auch Untersuchungen der Kommunikation des Berliner „Volksentscheid Fahrrad“: Dieser verzichtete ebenso auf eine Polarisierung von Rad- und Autofahrenden, wodurch die Autofahrenden nicht ausgeschlossen werden von denen, die potentiell profitieren können von einer besseren Radinfrastruktur (Becker et al., 2021, S. 8).

Außerdem stellt sich die Frage, inwiefern es „die Radfahrenden“ und „die Autofahrenden“ eigentlich gibt. Studien haben ergeben, dass in den Metropolen[32] Deutschlands 42 Prozent der Bevölkerung ab 16 Jahren multimodal unterwegs sind, d.h. sie benutzen verschiedene Verkehrsmittel. Davon nutzen 43 Prozent sowohl das Auto als auch das Fahrrad, das entspricht 18 Prozent der Gesamtheit. „Reine“, d.h. monomodale Radfahrende machen gerade einmal acht Prozent aus, monomodale Autofahrende 24 Prozent (BMVI, 2019, S. 59).[33] Rechnet man die Zahlen um, ergibt sich, dass knapp die Hälfte der Radfahrenden in den Metropolen auch Autofahrende sind[34] und ein Drittel der Autofahrenden auch Radfahrende[35]. Sowohl unter den Rad- als auch unter den Autofahrenden in den Metropolen sind die monomodalen in der Minderheit. Das heißt zwar nicht, dass sich diese nicht diskursiv als strikt voneinander getrennte Gruppen *der* Radfahrenden und *der* Autofahrenden konstruieren ließen oder dass sich einzelne Verkehrsteilnehmende nicht einem Verkehrsmittel besonders verbunden fühlen können. Aber es lässt sich zumindest vermuten, dass Erzählungen des urbanen Verkehrs, die den täglichen Erlebnissen der Verkehrsteilnehmenden entgegenlaufen, eben auch keine erfolgreichen, weil nicht überzeugenden Darstellungen der außersprachlichen Wirklichkeit sind.

Antagonisten als potentielle Mitstreiter

Die Narrativanalyse des dänischen Zeitungsdiskurses zeigt, dass eine Darstellung von Antagonismen und im Konflikt stehender Parteien möglich ist, ohne den politischen Gegner als solchen zu essentialisieren. Auch wenn das Verhalten einzelner Akteure nicht nachtvollziehbar ist, etwa der Kommune Frederiksberg oder der *Dänischen Staatsbahnen*, werden diese nicht als inhärent „böse“ dargestellt. Von der Kommune Frederiksberg wird bis zum Schluss gefordert, Radwege zu bauen. Die konfliktreiche Beziehung zwischen den Radfahrenden und der Kommune kann also theoretisch stets überwunden werden. Ähnlich steht es um die Gegnerschaft zu den *Dänischen Staatsbahnen*: Deren Verweigerung der Radmitnahme lässt sich nicht nachvollziehen, sodass sie angesichts der diskursiv etablierten Norm, die Radmitnahme sei ein erstrebenswertes Ziel, als Antagonist erscheinen. Doch sie finden eine Tür aus dem Raum des Konflikts: Bei der Reise in die Niederlande können sie sich an der Seite des *Dansk Cyklist Forbund* und des Verkehrsministers als an der Radbeförderung interessierter Akteur zeigen, dem es bislang nicht am Willen gefehlt habe, sondern nur an dem nötigen Wissen, das die Niederlande und deren Eisenbahngesellschaft als Rollenmodelle bereitstellen können.

[32] Der Regionalstatistischen Raumtypologie („RegioStaR“) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zufolge zählen zu den Metropolen Deutschlands: Berlin, Hamburg, Bremen, Hannover, Leipzig, Dresden, Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart, Mannheim und Nürnberg (BMVI, 2018, S. 16)

[33] In ganz Deutschland sind 36 Prozent multimodal unterwegs. 25 Prozent aller über 16-Jährigen nutzen sowohl das Auto als auch das Fahrrad. Fünf Prozent sind monomodale Radfahrende, 45 Prozent monomodale Autofahrende (BMVI, 2019, S. 57).

[34] Multipliziert man den Anteil der Rad- *und* Autofahrenden mit dem Anteil der Multimodalen an der Gesamtheit, ergibt sich, dass 18 Prozent aller über 16 Jahre alten Personen in Metropolen in Deutschland Fahrrad und Auto nutzen, teils auch ÖPNV. 13 Prozent nutzen das Fahrrad und den ÖPNV, aber kein Auto, und die bereits beschriebenen acht Prozent nutzen ausschließlich das Fahrrad. Addiert man letztere Zahlen, nutzen also 21 Prozent das Fahrrad, mitunter auch den ÖPNV, aber kein Auto.

[35] Den 18 Prozent der Rad- *und* Autofahrenden stehen hier 24 Prozent monomodaler Autofahrender und 12 Prozent Auto- und ÖPNV-Fahrender gegenüber.

In der Forschungsliteratur zu Narrativen und der Darstellung von Konflikten wird oft die Systematisierung von Geschichtsschreibung durch Hayden White an Analyseinstrument genutzt. White betrachtet Konflikte als zentralen Grundbaustein von Erzählungen und interessiert sich dafür, welchen Verlauf ein Konflikt im Laufe einer Erzählung nimmt. Den Verlauf des Konflikts nennt White „Plot". Siegt zum Beispiel die Heldin über die Widersacherin, so nennt er diese Plotstruktur „Romanze"; wenn der Held scheitert, so spricht er von einer „Tragödie". Doch auch bei White ist die Überwindung des Konfliktes durch dessen Auflösung möglich, wenn nämlich der vermeintliche Widersacher der Erlangung des Ziels des Helden doch nicht entgegensteht. Diese von White als „Komödie" beschriebene Plotstruktur enthält einen „Sinn für strukturellen Wandel" (1991: 25) und ist genau die, die auch den Konflikt zwischen Radfahrenden und *Dansk Cyklist Forbund* auf der einen und der Kommune Frederiksberg und den *Dänischen Staatsbahnen* auf der anderen Seite ausmacht: Die Antagonisten könnten sich stets umentscheiden und ihre Rolle im Konflikt aufgeben, ohne dabei ihr Gesicht zu verlieren (Kinsella et al., 2008).

4.2 Erfolgsfaktoren jenseits des Diskurses

Eine Verkehrswende nur diskursiv erklären zu wollen, griffe zu kurz. Darum sollen im Folgenden Schlaglichter auf die nicht-diskursiven Erfolgsfaktoren der Kopenhagener Verkehrswende geworfen, die mithilfe der geführten Interviews identifiziert und um Informationen aus den zitierten Studien ergänzt wurden. Die Darstellung dieser außersprachlichen Faktoren ist sicherlich nicht erschöpfend und könnte mithilfe weiterer Quellen erweitert werden. An dieser Stelle soll sich die Darstellung aber auf die Ausführungen der Zeitzeugen stützen und wird im Folgenden geographische Faktoren, die Unterstützung in der Bevölkerung und die Kontinuität kommunaler Regierungsführung beschreiben.

Geographische Faktoren

„Kleiner und flacher", könnte man Kopenhagen beschreiben im Vergleich zu anderen Hauptstädten. Mit einer Fläche von 88 Quadratkilometern und einer Höhe von 24 Metern über dem Meeresspiegel bietet die Stadt geographische Gegebenheiten, die für eine Mobilität mit dem Fahrrad besonders gut geeignet sind. Unter den europäischen Hauptstädten etwa ist unter denen mit vergleichbarer Einwohner*innenzahl nur Tirana kleiner mit nur 42 Quadratkilometern. Im Vergleich: Berlin hat 892.

> „All the advantages of the bicycle are even more the case in Copenhagen – because the distances are so short […] and it's flat all over. […] But that's no excuse for not fighting for better cycling facilities elsewhere. "[36]

Tatsächlich zeigen auch Studien über den Radverkehr in Deutschland einen Zusammenhang zwischen den in einer Region bestehenden Höhenunterschieden und dem Anteil des Radverkehrs am Modal Split: bei einer Steigung von unter 5 Prozent beträgt der Anteil des Radverkehrs durchschnittlich 15 Prozent. Schon bei nur 5 bis 10 Prozent Steigung fällt der Radverkehrsanteil um etwa die Hälfte auf sieben Prozent (Nobis, 2019, S. 46). Auch die Wohnortgröße spielt eine Rolle: In größeren Städten wird das Auto weniger regelmäßig genutzt als in kleineren Städten oder auf dem Land, dafür werden die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger genutzt und die Bewohner*innen fahren auch häufiger mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß. Auch die Distanz zum Arbeitsort wirkt sich auf die Verkehrsmittelwahl aus: Während die täglich per Fahrrad zur Arbeit Fahrenden durchschnittlich zehn Kilometer vom Arbeitsort entfernt wohnen, sind es bei den dazu täglich das Auto Nutzenden durchschnittlich 21 Kilometer (BMU & UBA, 2019, S. 57).

[36] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 2, 13.11.2019).

Für den Verkehr in der Stadt bedeutet dies also, dass ebenere Städte und solche mit kürzeren Distanzen, insbesondere zwischen Wohn- und Arbeitsorten, wenn diese in derselben Stadt sind, bessere Karten haben, wenn es darum geht, einen starken Radverkehr zu haben. Was heißt das für alle anderen Städte? Sowohl für große als auch unebene Städte ist einerseits die Förderung von Intermodalität zu empfehlen: Wenn das Fahrrad mit in den ÖPNV genommen oder dessen Stationen bequem per Rad zu erreichen sind und sichere Abstellmöglichkeiten bereit halten, dann ist auch eine Überbrückung längerer Distanzen möglich. Tatsächlich ist die intermodale Nutzung von Fahrrädern kombiniert mit dem ÖPNV zumindest auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung weiter verbreitet als die reine Fahrradnutzung: 67 Prozent nutzten 2013 das Fahrrad in Kombination mit dem ÖPNV, nur 33 Prozent fuhren ausschließlich Fahrrad (Difu & BMVI, 2014, S. 31). Eine weitere Möglichkeit bestünde in der Förderung von Fahrrädern mit Elektroantrieb, um sowohl längere und zeitintensivere Distanzen als auch kräftezehrende Anstiege einfacher mit dem Rad überwinden zu können.

Kritische Menge an Unterstützer*innen

Ein weiterer Erfolgsfaktor der dänischen Proteste in den späten 1970er und frühen 1980er Jahren lag in der schieren Menge an Unterstützer*innen. Zehntausende demonstrierten mit auf den Demonstrationen für mehr und sichere Radwege.

> „The outcome of the demonstrations was that the Politicians were very surprised about the public opinion about cycling, because there were so many people – both in front of the City Hall, and of the Parliament. So, they changed their mind and they said, 'Okay, we have to do something about it.'“[37]

Mit einem Blick auf die Radfahrendenzahlen (s. Abb. 1, S. 6) verwundert die große Unterstützung auf den ersten Blick, doch auf den zweiten Blick zeigt sich, dass die Anzahl der Radfahrenden in den späten 70er Jahren stark zu steigen begann. Der Grund war die Ölkrise, die den vorherigen Autoboom abbremste und Alternativen erforderlich machte:

> „There was an increase in people cycling because of the oil crisis in the 70s. The fuel prices were rising dramatically.“[38]

Mit einem 90-prozentigen Anteil an Öl am Energieverbrauch war Dänemark von der Vervierfachung des Ölpreises schon während der ersten Ölpreiskrise der Jahre 1973-74 getroffen und versuchte, den Verbrauch zu drosseln durch geringere Höchstgeschwindigkeiten, reduzierten öffentlichen Verkehr, dem Verbot privaten Autofahrens an sogenannten „autofreien Sonntagen“ und durch Einschränkungen des Energieverbrauchs, etwa durch ein Verbot von Schaufensterbeleuchtung außerhalb der Öffnungszeiten (Carstensen et al., 2015, S. 151; Larsen, o.J.). Auch von der zweiten Ölkrise 1979-1980 wurde Dänemark wirtschaftlich stark getroffen (Farbøl et al., 2018). Die Preise für Benzin stiegen und mit ihnen die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Dieser materiell begründete Anstieg des Radverkehrs schlägt sich auch im Diskurs im Form von Erzählungen nieder, die von Menschen erzählen, die Rad fahren, um sich keine Gedanken um einen leeren und teuer zu füllenden Tank machen zu müssen. Insbesondere wenn die finanziellen Mittel begrenzt sind, punktet das Radfahren durch sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb niedrige Kosten.

Erhöhte Benzinpreise als marktwirtschaftlichen Hebel nutzen zu wollen, um den Kraftstoffverbrauch zu senken und andere Verkehrsmittel zu fördern, sollte aber in einer sozial gespaltenen Gesellschaft nicht die Lösung sein. Haushalte mit niedrigen Einkommen sind schon jetzt die gesellschaftlichen Vorreiter in Sachen Klimaschutz: In Deutschland verursachen die ärmsten 50 Prozent der Haushalte

[37] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 3, 15.11.2019).

[38] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 2, 13.11.2019).

weniger Emissionen als allein die reichsten zehn Prozent (Oxfam, 2020, S. 5). Die finanziellen Daumenschrauben noch weiter anzuziehen und die Benzinpreise zu erhöhen, würde zu einer noch größeren sozialen Schieflage führen, in der finanziell schlechter Gestellte nicht mehr „nur" mit ihrer Gesundheit für die erhöhte Mobilität der Reichen zahlen müssten (Laußmann et al., 2013; BMVI, 2019, S. 29), sondern auch mit überproportionalen finanziellen Belastungen ihrer ohnehin schon geringeren Mobilität.

Nicht nur die Anzahl der Radfahrenden stieg in den späten 1970er Jahren wieder an, auch die Interessenorganisation der Radfahrenden, der *Dansk Cyklist Forbund*, verdreifachte seine Mitgliederzahl zwischen den Jahren 1978 und 1983 auf 34 000 Mitglieder[39] und gewann damit an politischer Durchschlagskraft. Auch wirkte sich die von einer hohen Bereitschaft, an Demonstrationen teilzunehmen, geprägte politische Kultur der späten 70er Jahren positiv auf die Unterstützung der Demonstrationen aus:

> „Except for the oil crisis, can you think of other factors that led to the protests being so successful?" – „I think we found a place in the time that was right. It was the times that made the success because the times were for demonstrations."[40]

> „In the 70s, a lot of people were ready to save the world."[41]

Zugute kam der Entwicklung hin zur Fahrradstadt auch, dass Kopenhagen auf eine Geschichte sehr bedeutenden Fahrradverkehrs zurückblicken konnte, wie viele europäische Städte (Merki, 2008, S. 112). In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts konnte sich das Fahrrad zum Massenverkehrsmittel entwickeln, bis es vom Auto ab den 1950er Jahren jäh verdrängt wurde (Deffner, 2011, S. 363 f.). Doch selbst zu Zeiten des Autobooms wurde das Radfahren nicht völlig aufgegeben (Carstensen et al., 2015, S. 152) und die bis dahin gebaute Fahrradinfrastruktur in Kopenhagen wurde nicht ersetzt, sondern erhalten:

> „We never took away the infrastructure, the special infrastructure for cycling, which has been built since the end of, actually, the 19th century."[42]

> „We had a substantial cycling structure already in place to build on. It's another situation if you have to start from scratch, it's much more difficult."[43]

Politische Kontinuität in der Implementierungsphase

Ein weiterer nicht-diskursiver Faktor, der eine Rolle gespielt zu haben scheint auf dem Weg Kopenhagens zur Fahrradstadt, ist die Kontinuität der politischen Mehrheitsverhältnisse, seit sich die Stadt auf den Weg gemacht hat hin zu einer fahrradgerechten Stadt. Die Kommune Kopenhagen blickt auf eine ununterbrochene Serie „roter" Stadtregierungen unter der Führung der Sozialdemokrat*innen und der Beteiligung mehr oder weniger linker Parteien zurück. Die Kontinuität der Mehrheiten zugunsten des sozialdemokratischen Blocks seit den 1970er und 1980er Jahren ermöglichte eine von ebensolcher Kontinuität geprägte, radfreundliche Verkehrspolitik der Kommune, seit sich diese von einer ausschließlich auf das Auto ausgerichteten Stadt verabschiedet hatte:

[39] Aktuelt vom 23.07.1983, S. 12.

[40] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 2, 13.11.2019).

[41] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 1, 12.11.2019).

[42] Ebd.

[43] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 3, 15.11.2019).

> „There has always been a red government in Copenhagen. So, they have also had the possibility to continue what they did from one period to the other.“[44]

Zu dieser kontinuierlichen Verkehrspolitik gehörten einerseits durchgehende Investitionen in die Fahrradinfrastruktur der Kommune. Zwar hatte Kopenhagen auch in den Vorjahren seit Beginn des 20. Jahrhunderts stets Radwege gebaut, doch war der Ausbau erheblichen Schwankungen unterworfen: Während die Gesamtlänge der Kopenhagener Radwege zwischen 1912[45] und 1969 von 35 auf 175 Kilometer ausgebaut worden war, ging sie innerhalb der darauffolgenden fünf Jahre sogar zurück und betrug im Jahr 1974 nur noch 152 Kilometer. In den Folgejahren stieg der Radwegebau bis 1985 an auf seitdem nicht mehr erreichte 8,6 Kilometer pro Jahr – und blieb von da an im positiven Bereich. Die Radinfrastruktur wurde also kontinuierlich weiter ausgebaut (Carstensen et al., 2015, S. 146). Nachdem ein Politikwechsel einmal – auch diskursiv – entschieden und durchgesetzt war, garantierte die politische Kontinuität eine erfolgreiche Implementationsphase.

Hinzu kommt, dass die Kommune Kopenhagen seitdem selbst in ihrem Anspruch überprüft, kontinuierlich für bessere Radfahrbedingungen zu sorgen. Dazu befragt sie seit Mitte der 1990er Jahre die Kopenhagener*innen etwa alle zwei Jahre zu ihren Bewertungen des Radverkehrs der Stadt: beispielsweise wie zufrieden sie insgesamt sind, wie sicher sie sich im Verkehr fühlen oder wie sie die Straßenverhältnisse oder das Radparken finden:

> „They ask: ‚What do the cyclists think about cycling‘, or ‚what do the users think about how it is to be a cyclist in Copenhagen?‘. And they have listened to what the users say. For example, it was, for several years, an issue that the surface of the cycle tracks was very poor. And they listened and every year they got a bad recording. So they said, ‚Okay, we need to set aside some money, we want to improve it.‘ And they did something and they could actually see the figures went up. I mean, people felt more satisfied because they did something.“[46]

2000 lag der Anteil der Radfahrenden, die mit dem Zustand der bestehenden Radwege zufrieden waren, bei 40 Prozent, 2018 waren es 73 Prozent. Auch hat es die Kommune Kopenhagen im selben Zeitraum geschafft, den Anteil der sich sicher fühlenden Radfahrenden von 57 auf 77 Prozent zu höhen. Die veröffentlichten Berichte über die Umfrageergebnisse enthalten dabei nicht nur die jeweils aktuellen Zustimmungswerte im Vergleich zu den Vorjahren, sondern auch die Zielwerte, die sich die Stadt zu erreichen vornimmt und an denen sie sich folglich auch zu messen hat. Bis 2025 will die Stadt die Zufriedenheit mit dem Zustand bestehender Radwege auf 80 Prozent und den Anteil der sich sicher fühlenden Radfahrenden auf 90 Prozent anheben (Københavns Kommune 2001; City of Copenhagen, 2019). Die kontinuierliche Entwicklung des Radverkehrs unter Zurateziehen der Radfahrenden wirkt: 34 Prozent der Befragten fuhren im Jahr 2000 mit dem Rad zur Arbeit, 2018 waren es 49 Prozent. Das Ziel für 2025, 50 Prozent, rückt in greifbare Nähe.

[44] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 1, 12.11.2019).

[45] Die ersten Radwege wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht zur Trennung von Verkehrsteilnehmenden angelegt, sondern dienten schlichtweg der besseren Befahrbarkeit der ansonsten mit Pflastersteinen belegten Straßen. Davor waren die Radfahrenden schlichtweg auf den etwas besser befahrbaren Pferdewegen gefahren, die einen kleinen Teil der Straßen ausmachten und aus feinerem Kies bestanden. Die 1905 gegründete Interessenvertretung der Radfahrenden, der *Dansk Cyklist Forbund*, setzte sich aus diesem Grund schon damals – mit Erfolg - für die allerersten befestigten Radwege ein. Zu Nutzungskonflikten auf den alten Pferdewegen bzw. den neuen „Radwegen“ kam es schon in den 1910er und 20er Jahren: zwischen den Radfahrenden, den Motorradfahrenden und den Reitenden (Carstensen et al., 2015, S. 149).

[46] Quelle: Interview mit einem Zeitzeugen der Fahrradproteste (1977-1984) (Interview Nr. 1, 12.11.2019).

5. Lehren aus Kopenhagen

Ölkrise, Fahrradtradition, ebene Küstenlage: Kopenhagen ist ein Fallbeispiel, das sich von anderen Städten unterscheidet. Die 1970er und 1980er Jahre sind inzwischen 40 Jahre her. Welche Lehren lassen sich dennoch aus der Narrativanalyse für eine erfolgreiche Kommunikation über die Verkehrswende ziehen? Folgende Lehren sind das Ergebnis dieses Discussion Papers:

1. Erzählungen über Verkehrssicherheit setzen den Bau von Radwegen auf die politische Agenda

Der dänische Diskurs war stark von Unfallmeldungen und Nachrichten über Verkehrssicherheit - oder vielmehr Verkehrsunsicherheit – geprägt. Dies ist einerseits der tatsächlich gravierenden Sicherheitslage im Straßenverkehr der 1970er Jahre geschuldet, doch auch der Affinität von Medien gegenüber Themen, die einen hohen Nachrichtenwert haben. Verkehrssicherheit ist hier herausragend geeignet: Das Thema ist lokal, aktuell, konkret und es betrifft sogar die Sicherheit von Leib und Leben. Dass das Thema Verkehrssicherheit auch im aktuellen Diskurs erfolgsversprechend ist, scheinen anderen Forschungen zu bestätigen (Kallenbach, 2020; Becker et al., 2021). Hieran lassen sich Forderungen nach einer getrennten Radinfrastruktur anschließen, insbesondere wenn auf die unterschiedliche Verteilung der Risiken hingewiesen wird (vgl. Punkt 3, „Die Rede von ‚starken' und ‚schwachen' Verkehrsteilnehmenden"). Dass die sicherere, getrennte Radinfrastruktur letztlich auch dem Umwelt- und Klimaschutz dient, weil durch ein erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden die Anzahl von Radfahrenden in einer Stadt steigt, ist ein herausragender positiver Nebeneffekt; denn auch wenn Umwelt und Klima als Themen schwieriger zu platzieren sind, sind sie natürlich die Bereiche, in denen im Verkehrsbereich dringlicher Handlungsbedarf besteht.

2. Es geht auch ohne Umweltschutz – zumindest kommunikativ

Es ist schwer, anderen Erzählungen des urbanen Verkehrs den Rang abzulaufen mit Umwelt- und Klimaschutzerzählungen. Das bestätigen die Analysen der Mobilitätsdiskurse noch im Jahr 2018 in Deutschland (Kallenbach, 2020). Zumindest wenn Umwelt- und Klimaschutz nicht ohnehin bereits Schwerpunktthemen des verkehrspolitischen Diskurses sind, bedeutet das im Umkehrschluss, dass verkehrspolitische Forderungen für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr an andere Ziele gekoppelt werden müssen, um in der tagesaktuellen politischen Debatte zwischen anderen Themen Gehör zu finden. Dass dies strategisch funktionieren kann, zeigt Kopenhagen: Umweltschutz spielte für die verkehrspolitische Debatte des hier untersuchten Zeitraums keine Rolle. Die damals erkämpften Radwege bieten aber nicht nur Schutz vor Unfällen, sondern auch den Platz und Anreiz für die umwelt- und klimafreundliche Mobilität des Radfahrens. Es zeigt sich: Umweltschutz lässt sich auch erreichen, ohne über ihn zu sprechen.

3. Die Rede von „starken“ und „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden priorisiert bauliche Lösungen

Es gibt eine Tendenz in aktuellen Debatten über den Radverkehr, dass Forderungen nach sicherer Radinfrastruktur mit Beschuldigungen der Radfahrenden begegnet wird: Diese führen über Rot, auf dem Gehweg und überhaupt entgegen allen Regeln. Derselbe Debattenverlauf findet sich im Kopenhagener Diskurs der 70er und 80er Jahre. Wichtig ist hier zweierlei: Ein Verschieben der Debatte von der gebauten Infrastruktur auf individuelles Verhalten ist ein Problem, weil es die Debatte entpolitisiert. Es scheint, als müssten sich die einzelnen Verkehrsteilnehmenden bloß ordentlich verhalten. Auch wenn das Einhalten von Verkehrsregeln ein essentieller Bestandteil von Verkehrssicherheit ist, ist es nicht der einzige, zumal bei Mängeln an der Infrastruktur, die oft ein Fehlverhalten begünstigen oder sogar erforderlich machen, wenn beispielsweise Radfahrende auf dem Gehweg fahren, um nicht vom nächsten Auto überfahren zu werden. Wenn dieses Fehlverhalten nicht dem Individuum, sondern einem Kollektiv zugeschrieben wird, dann ist es hingegen hilfreich: Wenn die Radfahrenden die Zufußgehenden gefährden, dann brauchen sie offensichtlich einen eigenen Radweg. Wenn die Autofahrenden die Radfahrenden bedrängen, dann müssen sich wohl baulich von den Radfahrenden getrennt werden. Eine solche Essentialisierung von Eigenschaften verunmöglicht also die Forderung eines bloß anderen Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden. Ganz ähnlich verhält es sich mit der Bezeichnung von „starken“ und „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden – hier werden unterschiedliche Gefahrenquellen und eine verschieden starke Gefährdung durch Unfälle pauschal den Gruppen zugeordnet, die dieser Logik nach baulich getrennt werden müssen.

4. Gegner müssen zwar benannt werden – aber als potenzielle Verbündete

Eine Gegnerschaft zu den Autofahrenden war nicht Teil der Erzählung über den Radverkehr im dänischen Zeitungsdiskurs. Zwar werden die Autos als stete Gefahrenquellen für die Radfahrenden beschrieben, doch erscheinen diese als unberechenbare, unbelebte Objekte, die mittels der passenden Infrastruktur einzuhegen sind. Doch völlig ohne Gegner kommt die erzählte Welt nicht aus: Kommunen, die keine Radwege bauen, oder Eisenbahngesellschaften, die sich der Radmitnahme durch Passagiere verweigern, werden als den Werten und Zielen des Diskurses entgegenstehende Antagonisten konstruiert. Ihr Nicht-Handeln wird so erzählt, dass es nicht nachvollziehbar ist: Ohne eigenes Handlungsziel scheinen sie in der Verweigerungshaltung festzustecken. Doch die Erzählungen verteufeln sie nicht als inhärent „böse“: Stets werden weiterhin Forderungen an sie gerichtet, die sie theoretisch erfüllen könnten, um aus der Rolle der Antagonisten heraus und in die Rolle der Helfenden hinein zu schlüpfen, ohne befürchten zu müssen, ihr Gesicht zu verlieren.

6. Literatur

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. In: Technological Forecasting and Social Change, 162 (2021), 120385.

Buehler, R. & Dill, J. (2016). Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling. In: Transport Reviews, 36(1), 9–27.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) & Umweltbundesamt (UBA) (2019). Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin/Dessau-Roßlau.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018). Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts-und Verkehrsforschung. Version V1.1.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2019). Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bonn.

Burke, K. (1969). A Grammar of Motives. Berkeley, CA: University of California Press.

Burke, K. (1978). Questions and Answers about the Pentad. In: College Composition and Communication, 29(4), 330–335.

Carstensen, T. A., Olafsson, A. S., Bech, N. M., Poulsen, T. S. & Zhao, C. (2015). The spatio-temporal development of Copenhagen's bicycle infrastructure 1912–2013. In: Geografisk Tidsskrift – Danish Journal of Geography, 115(2), 142–156.

City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration (2017). Copenhagen – City of Cyclists. Facts and Figures 2017. Kopenhagen.

City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration (2019). The Bicycle Account 2018. Copenhagen: City of Cyclists. Kopenhagen.

Copenhagenize (2019). „Communication". Webarchiv-Seite vom 01.07.2019: https://web.archive.org/web/20190701004439/https:/copenhagenize.eu/communication (Zugriff am 20.01.2021).

Copenhagenize Index (2019). The 2019 Index: https://copenhagenizeindex.eu (Zugriff am 20.01.2021).

Danmarks Statistik (o.J. a). Statistisk Årbog 1977: https://www.dst.dk/da/Statistik/Publikationer/VisPub?cid=16554 (Zugriff am 23.02.2021).

Danmarks Statistik (o.J. b). Statistisk Årbog 1980: https://www.dst.dk/da/Statistik/Publikationer/VisPub?cid=13351 (Zugriff am 23.02.2021).

Danmarks Statistik (o.J. c). Statistisk Årbog 1983: https://www.dst.dk/da/Statistik/Publikationer/VisPub?cid=16652 (Zugriff am 23.02.2021).

Deffner, J. (2011). Fuß- und Radverkehr – Flexibel, modern und postfossil. In: Oliver Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung (361–387). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) & Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014). Radverkehr in Deutschland: Zahlen, Daten, Fakten. Berlin.

Farbøl, R., Sørensen, A. E., Olesen, T. B. (2018). Oliekriserne og deres betydning for dansk økonomi, 1973-1991: https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/oliekriserne-og-deres-betydning-for-dansk-oekonomi-1973-1991 (Zugriff am 03.03.2021).

Gerhards, J. & Neidhardt, F. (1990). Strukturen und Funktionen moderner Öffentlichkeit: Fragestellungen und Ansätze. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).

Götz, K. & Deffner, J. (2009). Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt – praktische Schritte zur Veränderung. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg): Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis (39–52). Bremerhaven: NW-Verlag.

Greimas, A. J. (1971). Strukturale Semantik. Methodologische Untersuchungen. Braunschweig: Friedr. Vieweg + Sohn.

Gürtler, K.. & Rivera, M. (2019). New Departures — Or a Spanner in the Works? Exploring Narratives of Impact-Driven Sustainability Research. In: Sustainability, 11(22), 6506.

Jacobsen, P. (2003). Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling. In: Injury Prevention, 9, 205–209.

Kallenbach, T. (2020). Narratives of Urban Mobility in Germany: on the Threshold of a Departure from the Car-centered City? In: Sustainability: Science, Practice and Policy, 16(1), 197–207.

Kinsella, W. J., Bsumek, P., Walker, G. B., Check, T., Peterson, T. R. & Schwarze, S. (2008). Narratives, Rhetorical Genres, and Environmental Conflict: Responses to Schwarze's „Environmental Melodrama“. In: Environmental Communication, 2(1), 78–109.

Klinger, T. & Lanzendorf, M. (2016). Moving between Mobility Cultures: What Affects the Travel Behavior of New Residents? In: Transportation, 43(2), 243–271.

Københavns Kommune. Bygge- og Teknikforvaltningen. Vej & Park (2001). Cykelregnskab 2000. Kopenhagen.

Larsen, C. (o.J.). Da danskerne skruede ned for varmen. Riksarkivet: https://www.sa.dk/da/moed-danmarks-historie/historier-fra-arkivet/danskerne-skruede-varmen/ (Zugriff am 01.02.2021).

Larsen, J. (2007). Kampen om Berlingske. Berlingske: https://www.berlingske.dk/kultur/kampen-om-berlingske (Zugriff am 23.02.2021).

Laußmann, D., Haftenberger, M., Lampert, T., & Scheidt-Nave, C. (2013). Soziale Ungleichheit von Lärmbelästigung und Straßenverkehrsbelastung. In: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, 56(5–6), 822–831.

Merki, C. M. (2008). Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart: Ulmer.

Murray, H. A. (1938). Explorations in Personality. New York: Oxford University Press.

Neebe, M.. & Kallenbach, T. (2019). Status Quo statt Verkehrswende. Narrative urbaner Mobilität in Deutschland. IASS Study. Potsdam.

Nobis, C. (2019). Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

Noland, R. (1995). Perceived Risk and Modal Choice: Risk Compensation in Transportation Systems. In: Accident Analysis and Prevention., 27(4), 503–521.

Oxfam (2020). Confronting Carbon Inequality in the European Union. Why the European Green Deal must tackle inequality while cutting emissions. Oxfam Media Briefing (8. Dezember 2020): https://oi-files-d8-prod.s3.eu-west-2.amazonaws.com/s3fs-public/2020-12/Confronting%20Carbon%20Inequality%20in%20the%20EU_0.pdf (Zugriff am 28.02.2021).

Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. In: Transport Reviews, 28(4), 495–528.

Rivera, M.. & Nanz, P. (2018). Erzählend handeln, Handeln erzählen: Fragen an Narrative Nachhaltiger Entwicklung. In: B. Bertelmann, & K. Heidel (Hrsg.): Leben im Anthropozän: Christliche Perspektiven für eine Kultur der Nachhaltigkeit (137–148). München: oekom verlag.

Schmidt, O. & Rivera, M. (2020). No people, no problem – narrativity, conflict, and justice in debates on deep-seabed mining. In: Geographica Helvetica, 75(2), 139–150.

Schwartz, S. H. (2012). An Overview of the Schwartz Theory of Basic Values. In: Online Readings in Psychology and Culture, 2(1), 1–20.

Schwartz, S. H., Cieciuch, J., Vecchione, M.., Davidov, E., Fischer, R., Beierlein, C., Ramos, A., Verkasalo, M., Lönnqvist, J.-E., Demirutku, K., Dirilen-Gumus, O. & Konty, M. (2012). Refining the Theory of Basic Individual Values. In: Journal of Personality and Social Psychology, 103(4), 663–688.

Uhlemann, I. A. (2012). Der Nachrichtenwert im situativen Kontext: eine Studie zur Auswahlwahrscheinlichkeit von Nachrichten. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Viehöver, W. (2001). Diskurse als Narrationen. In: R. Keller, A. Hirseland, W. Scheider & W. Viehöver (Hrsg.): Handbuch Sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 1: Theorien und Methoden (177–206). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

White, H. (1991 [1973]). Metahistory. Die historische Einbildungskraft im 19. Jahrhundert in Europa. Frankfurt am Main: S. Fischer.

White, H. (1994). Der historische Text als literarisches Kunstwerk. In: C. Konrad & M. Kessel (Hrsg.): Geschichte schreiben in der Postmoderne (123–157). Ditzingen: Reclam.

Winters, M., Davidson, G., Kao, D. & Teschke, K. (2011). Motivators and Deterrents of Bicycling: Comparing Influences on Decisions to Ride. In: Transportation, 38(1), 153–168.

7. Zur Autorin

Theresa Kallenbach
ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt „Narrative und Bilder der Nachhaltigkeit“ am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) in Potsdam und forscht dort zu Narrativen der urbanen Mobilität. An der Freien Universität Berlin und der Universität Kopenhagen hat sie zuvor Politikwissenschaft und Deutsche Philologie mit dem Schwerpunkt Diskurstheorie und -analyse studiert und ihr Studium mit einer Arbeit über „Narrative im politischen Diskurs“ abgeschlossen.

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 Discussion Paper

März 2021

Kontakt:
Theresa Kallenbach: theresa.kallenbach@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. Mark G. Lawrence,
Geschäftsführender Wissenschaftlicher Direktor

DOI: 10.48481/iass.2021.009

CC BY SA

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung
FONA Forschung für Nachhaltigkeit
LAND BRANDENBURG Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur