

[00:12]

Ja, hallo und herzlich willkommen zu unserer heutigen Folge des Podcasts radwissen in unserem Podcast dreht sich alles um neues radwissen gemeinsam mit unseren Gästinnen sprechen wir über aktuelle wissenschaftliche Studien oder Projekte aus dem Bereich Radverkehr, wir sind gespannt auf neue Erkenntnisse frisch aus der Forschung für euch. Zusammengefasst, der Podcast wird vom Bundesministerium für digitales und Verkehr im Rahmen des nationalen radverkehrsplans gefördert. Ja und wir sind.. ich bin Carolin Kruse Verkehrswissenschaftlerin und Betriebswirtin sowie auch Gründerin und Geschäftsführerin von fair spaces.

[00:50]

Und ich bin Elena Steinrücke, ich bin Geografin und habe mich auf urbane Räume und nachhaltige Mobilität spezialisiert und ich bin Mitarbeiterin von Versace die Vision von first bases, also unsere Vision ist das Räume für gerechte und nachhaltige Mobilität zu schaffen. Dies erreichen wir indem wir Kommunen dabei unterstützen für ihre Bevölkerung rechtmäßig anzubieten, die unseren Lebensraum erhält unser Lebensqualität verbessert und dadurch Kommunen attraktiv und zukunftsfähig macht Raum bedeutet für uns nicht nur Verkehrsraum, sondern auch Raum zu schaffen für Teilhabe, Beteiligung und Diskussion.

[01:28]

Wir sprechen heute über zwei Studien, die sich mit temporären Maßnahmen als Methode der Stadt und Verkehrsplanung beschäftigen dazu haben wir zwei Gäste in eingeladen hallo Julia hallo Katharina schön, dass ihr heute dabei seid. Hallo, vielen Dank für die Einladung. Temporäre oder provisorische Maßnahmen auch als taktischer Urbanismus. Geriebenanismus oder Pop-Up Urbanismus bezeichnet umfasst kostengünstiger temporäre Änderungen, der gebauten Umwelt die Intervention sind, allgemein technischen operativ schnell umsetzbar und leicht veränderbar ziel, dieser ist es Qualität der nutzenden z.B. Durch die Augen von Aufenthaltsqualität oder auch der Sicherheit kurzfristig im Verkehrsraum zu verbessern und so langfristig einen ganzheitlichen wandeln anzustoßen.

[02:18]

Nun möchte ich unsere erste Gäste vorstellen dr. Julia, jarras ist Geografin und arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrsforschung des DLR dem deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt, außerdem leitet sie das interdisziplinäre Forschungsteam experie welches sich mit der Frage beschäftigt, wie die Verkehrswende in Metropolregionen gelingen kann und hierzu unter anderem reale Experimente einsetzt. Julia wird uns heute die autofreie Sommerstraße Barbarossa in Berlin Schöneberg vorstellen. Diese wurde im August

2021 vollständig für den Autoverkehr gesperrt und so umgestaltet, dass sie zum Spielen schlendern Radfahren und Verweilen einlud das DLR hat, dieses Projekt begleitet und anschließend evaluiert, wir sind sehr gespannt auf deine Ergebnisse, ich freue mich euch davon zu berichten.

[03:11]

Und Katharina Götting ist Doktoranden in der experience Forschungsteam und als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Riffs dem Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit des Helmholtz-Zentrum Potsdam tätig dort hat sie sich mit der pop-up-rad-infrastruktur beschäftigt und wird uns nun mehr Ziel zu Akzeptanz und den Auswirkungen der neuen Radwege in Berlin und auch welches potenzialwege für die Verkehrswende haben.

[03:36]

Ihr als Eingangsfrage, welchen wir alle in unseren Gästen stellen, würde ich von euch beiden gerne einmal wissen, wie stellt ihr euch denn eure Stadt oder Gemeinde in 30 Jahren vor? Also, wenn jetzt alles nach euren Wünschen laufen würde in der Stadtplanung und radverkehrsförderung nennt uns gerne. Jede drei Schlagworte Julia, vielleicht möchtest du anfangen.

[03:59]

Ja, also meine drei Schlagworte wären wohltuend grüne Lunge und Platz für vielfältige soziale Begegnung und ihr seht schon. Da kommen gar nicht so typische mobilitätsbegriffe eigentlich auf, weil meiner Meinung nach ist eben in Städten darum geht ja Begegnung zu schaffen und eben Lebensumfeld zu schaffen, indem man sich angenehm auch leben lässt und Mobilität natürlich sehr wichtig ist, aber es eben auch nicht nur um Mobilität geht in erster Linie, sondern mobilitäts ermöglichen um eben gut und gesund von A nach B zu kommen.

[04:37]

Und Katharina was werden deine drei schlich äh Schlagworte? Ja, ich glaube ich kann mich da Julia anschließen, ich habe auch gar keine typischen mobilitätsbegriffe gewählt, sondern ich würde sagen sowas wie accessibility dazu jetzt kalt, das heißt, dass alle Menschen egal ob sie jetzt im S-Bahnring wohnen oder eher in Brandenburg, wenn wir uns Berlin anschauen, egal welcher ist, Alter der Mobilitätsbedürfnis, sie haben einfach sicher und bezahlbar ihre alltäglichen Ziele mit öpn Farbe damit mit dem Rad erreichen können, außerdem sind nicht so sehr wichtig für dieses Konzept des planetary health das heißt, dass wir überall in der Stadt gesunde Ökosysteme

haben und damit abgebringer von Umwelt und Gesundheitsbelastungen an allen Orten und als letztes bin ich noch total spannend so von kollektiver Resilienz zu sprechen. Das heißt, dass wir auch in der Zukunft wahrscheinlich nicht alles geklärt haben, sondern das immer wieder unerwartete Krisen in die auf uns zukommen und das die Verwaltung Politik und Zusammenarbeit mit Bürgerin.

[05:37]

Auf solche Herausforderung wie z.B. Auch Gentrifizierung oder andere Krisen reagieren kann.

[05:43]

Klingt auf jeden Fall nach einer Stadt, in der ich mir ganz gut vorstellen kann zu lieben. Hoffen wir mal, dass es so kommt. Ja Julia, ich würde vielleicht anfangen mit dir und ähm ihr habt ja ähm genau dieses Projekt sommerstraße, aber was hat durchgeführt in verschiedenen Städten werden die sogenannten sommerstraßen angeboten und so auch in Schöneberg in Berlin hier hast Du zusammen mit einem Team von experience 2021 im Sommer die Effekte der sommerstraße Barbarossa untersucht, bevor wir in die konkreten Fragen gehen, kannst du uns erst einmal erklären, was genau eine sommerstraße ist.

[06:23]

Ja, genau, also die Idee, der sommerstraßen ist es saisonal die knappe Ressource des öffentlichen Raums in Städten zu vergrößern. Das heißt, dass eben Straßen dann zur autofreien Räumen oder Plätzen werden und auch mal ganz entspannt durchquert werden können zum Spielen genutzt werden können begrünt sind das heißt, dass ich Menschen da auch Treffen ich habe das auch selber auch den anderen Städten erlebt z.B. In Malmö war ich mal ähm, hab gesehen, wie sich da eben Menschen abends aus der Nachbarschaft einfach Treffen zum Essen draußen quasi so als erweiterten Balkon zum Nachbarschaft Plausch, das heißt sommerstraßen sind im Prinzip konsumfreie Räume in der Wohnort Nähe und kommen dadurch eben insbesondere den BewohnerInnen vor Ort zu Gute und ähm eben auch noch ein wichtiger Aspekt ist, dass Kinder vor Ort auch ein Platz zum Spielen bekommen und eben auch noch mal eigenständige Mobilität ermöglicht wird und

[07:23]

Wie das der ganz konkret gestaltet wird, erfolgt eben auch meistens Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort und diese sommerstraßen die gibt es eben weltweit, also wie schon meinte in Malmö zum Beispiel aber auch in anderen Städten in Schweden dann in New

York in Sydney in Deutschland gibt's auch einige Beispiele z.B. München Frankfurt ja Berlin jetzt eben auch und ähm vor allem auch durch die corona-lockdowns wo ist ja ganz wichtig. War dann auch mehr Platz eben vor Ort draußen unter freiem Himmel zu haben, hat es auch noch mal so einen Aufschwung gekriegt als Impuls eben dann ja Straßen in der direkten wohnen Gegend autofrei zu machen.

[08:06]

Okay, ähm ja schön, bevor ich dir weitere Fragen Stelle möchte ich erst einmal ganz kurz das Projekt vorstellen. Ihr habt die sommerstraße wissenschaftlich begleitet auf die Beine gestellt wurde die sommerstraße im Rahmen des Projektes neue Mobilität im Kiez erfahren mit multimodalität zur klimaneutralen und liebenswerten Stadtquartieren auch kurzerfahren genannt. Dabei handelt es sich um ein Pilotprojekt zur lokalen Verkehrswende welches von September 2019 bis August 2021 in Berlin in dem Bezirk Schöneberg in der Region Schöneberg Nordstadt fand, dort wurde in verschiedenen Veranstaltungsformaten der nachbarschaftliche Dialog bezüglich der Verkehrswende gefördert und damit ein Umdenken bezüglich des Besitzes und Gebrauchs von privaten Autos anzustoßen und ihm einen Kernstück des Projekts war, die autofreie sommerstraße Barbarossa und außerdem.

[09:06]

Oder zweimal eine sogenannte umpa-kampagne durchgeführt dabei konnten Anwohner für vier Wochen ein Leben ohne ihr eigenes privates Auto einfach mal ausprobieren und haben im Gegenzug so Gutscheine von zahlreichen mobilitätsdienstleistern erhalten. Ja und das führt natürlich zu mehr Platz auf der Straße und auch zu einer höheren Lebensqualität im Kiez.

[09:31]

Julia wie genau liegt in dieser autofreie sommerstraße Barbarossa ab, also welche temporären Angebote und Maßnahmen gab es im Rahmen dieser sommerstraße

[09:41]

Also im August 2021 war eben ein Teil von der Barbarossastraße komplett autofrei. Es heißt es gab kein Durchgangsverkehr mehr und es gab eben auch kein runenverkehr mehr, also keine parkenden Autos, das heißt das ganz viel Fläche frei geworden und das ich glaube es von insgesamt 40 Parkplätze, die dadurch frei geworden sind, statt eben Autos standen dann da sogenannte schöne Flächen, das sind so ja Holzkonstruktion auch vom Bezirk Schöneberg und das sind Parkplätze. Das heißt die nehmen den Platz von einem Parkplatz in Anspruch, also 12

Quadratmeter ungefähr und in diesem Parkplatz gab es ein ganz unterschiedliche Nutzungen. Es gab insgesamt zehn von diesen schönen Flächen auf den eben ehemals Parkplätzen verteilt am Straßenrand und da gab es zum Beispiel dann das begrünte parklet, wo man Pflanzen selber ziehen konnte oder ein Arbeitsplatz mit Tisch, wo man eben dann draußen.

[10:41]

Unter freiem Himmel mit dem Laptop sitzen konnte oder ein paar Clip zum Entspannen mit Hängematte dann besonders beliebt war das parklet zum tauschen und verschenken von Kleidung genau und dann gab es darüber hinaus auch noch selbstorganisierte Nachbarschaft ja Zusammenkünfte, also, dass ich da eben Menschen also Nachbarschaft der zum spontanen Abendessen oder so getroffen haben und es gab aber auch organisierte nachbarschaftsfester auch von dem Projekt Kiez erfahren, die eben dann zusammen mit anwohnenden da auch noch mal verschiedene Formate ins Leben gerufen haben. Also es heißt das über diesen Monat verteilt diese Fläche auf einmal ganz anders außer und anders genutzt wurde und es eben auch noch mal so eine ganze Reihe an Veranstaltungen und Formaten gab.

[11:28]

Hattest du so ein Lieblingsparklette? Ja, ich mochte tatsächlich das begrünte Parkplatz eigentlich ganz gerne, wo so die Pflanzen an diesen Holzpfeiler so entlang gerankt sind und aber das parklet mit Spann, das war auch echt nicht schlecht mit eben Hängematte und noch so Schirmen aufgespannt, was war ja August, also ganz schön heiß, das heißt da konnte man immer ganz gut meine Pause machen, das stelle ich mir auf jeden Fall sehr schön vor wer war denn alles an diesem Projekt beteiligt, also ja, wer hat damit äh das Projekt organisiert und welche Rolle hatte dann auch die kommunalwelle Verwaltung, also in dem Falle ja das Bezirksamt Tempelhof schöneberg.

[12:11]

Genau, also die haben das natürlich genehmigt oder auch genehmigen müssen, also, weil es ja im öffentlichen Straßenraum stattgefunden hat und da gab es auch Absprachen natürlich vorab und dieses ganze organisatorisch, also die Durchführung lag eben bei dem Projekt Kids erfahren, dass du auch schon vorgestellt hast. Das heißt das war auch noch mein Team aus ja engagierten Personen, die da wirklich dieses ganze ja drumorganisiert haben auch den Aufbau von diesem Parkplatz und dann auch die teiligung mit den Anwohnern zusammen genau und dann gab es eben noch uns als Forschungsteam, die das dann begleitet haben, um zu gucken, was für Effekte gibt es eigentlich wie wir das auch akzeptiert und wie es immer so die Resonanz von der Umgestaltung.

[12:58]

Also, nun würde ich eigentlich ganz gerne mehr von eurer Untersuchung und eben auch von allen Ergebnissen erfahren. Also was genau habt ihr denn dann mit eurem Team in dieser autofreien Sommerstraße untersucht und ja, was waren, was waren die Ergebnisse dessen?

[13:15]

ja, wir werden so zwei wesentliche Forschungsbausteine und zwar wollten wir erstmal gucken, wie wird überhaupt diese dieser neue umgestaltete Raum genutzt und dafür haben wir eine Straßenraumkartierung gemacht, das heißt wir haben kartiert wie Fußgängerin und Fußgänger sich über den Straßenraum verteilen und welche Routen die auch laufen und wir haben auch kartiert, wie lange die sich da aufhalten und das haben wir vor dem Projekt gemacht, um eben eine Referenz zu haben und dann während des Projekts, also während der Umgestaltung und ähm das war auf jeden Fall schon mal sehr interessant, weil wir da festgestellt haben, dass die Menschen wirklich sehr schnell sich verteilt haben sich quasi diesen Straßenraum angeeignet haben und wirklich größtenteils auf der Straße gelaufen sind, vor dem Projekt war das natürlich auf dem Bürgersteig in erster Linie und dann aber während des Projekts eben ja wirklich auf der

[14:15]

Ich habe das auch deutlich längere Aufenthalte gab und wir konnten zum Beispiel darüber auch erkennen, welches parkiert das beliebteste ist, weil wir halt gesehen haben, dass ein Parkplatz besonders häufig angesteuert wurde.

[14:28]

Welches war das genau? Bist du raten? Es war das tauschen und verschenken Parkett na ja, okay ja, sehr schön genau und dann hatten wir eben noch den anderen Forschungsbaustein, das war eine größer angelegte quantitative Haushaltsbefragung, das heißt, da haben wir über papierfragebogen alle Haushalte in der Straße selbst aber auch in einen angrenzenden Straßen gefragt eben an an in diesen Fragebogen eben auszufüllen und an der Befragung teilzunehmen und darüber können wir dann eben auch auswerten, wie die Menschen im direkten Wohnumfeld das Wahrnehmen und wie eben auch die Akzeptanz ist.

[15:12]

Und das war für uns natürlich auch sehr interessant gerade eben diese Frage. Der Akzeptanz ist ja immer ganz wesentlich auch bei solchen Umgestaltungen, aber wir haben dann natürlich auch noch mal da weiter gefragt auch wie die Menschen den Raum genutzt haben und aber auch was vielleicht für Unterschiede gibt bei verschiedenen Zielgruppen.

[15:32]

Ja, wie wurde denn die Sommerstraße angenommen von den Anwohnern? Ich meine, es klingt ja alles total schön mit irgendwie ja dem Entspannungsparkplatz und es tauschpartlet, aber ich kann mir auch vorstellen, dass äh ihr habt 40 Parkplätze für Autos weggenommen, das ist da wahrscheinlich auch etwas ein paar Widerstände und vorbehalten gab bei den anwenden die ja, was waren denn da die Ergebnisse ja auf jeden Fall, also, wir haben festgestellt, dass die Umgestaltung ja wirklich sehr kontrovers aufgefasst wurde und wir haben tatsächlich in den Daten genau gleich viele Personen, die gesagt haben, sie finden diese Umgestaltung positiv, wie eben die anderen gesagt haben, dass sie das Negativ finden und daran kann man schon auch ganz gut erkennen, dass eben so dieses Thema Verkehrswende auch in Zusammenhang eben mit der Transformation des öffentlichen Raums nach wie vor auf jeden Fall kontroverses Thema ist und das sehen wir auch jetzt nicht.

[16:32]

Barbarossastraße, sondern auch an anderen Orten und wir haben auch festgestellt, dass es aber noch mal Unterschiede gibt eben wenn man sich verschiedene so zu demografische Merkmale anschaut, also zum Beispiel Frauen und jüngere Menschen sind diese Umgestaltung eher positiver gegenüber eingestellt gewesen und Männer und ältere Menschen eben eher negativer und das zeigt natürlich auch, dass auch dann so zielgruppenspezifische Angebote wichtig sind, um eben auch dann aber zu schauen ja, wie auch Kritikerin in solche Umgestaltungen integriert werden können, du hattest ja vorhin auch gesagt, dass er besonders eigentlich für die Bürger in vor Ort die dort wohnen oder nächste Nähe wohnen gab es denn vielleicht sogar auch so ein Art Tourismus oder irgendwie auch eine Auswirkung auf Cafés in der Nähe, was irgendwie mehr Kaffee to go gab, also kannst du davon noch was berichten, das finde ich auch total spannend.

[17:30]

Ja, also da habe ich für die Barbarossastraße jetzt keine Daten, also im Sinne von wo kam die Leute her oder wie es auch die Auswirkungen der Gewerbe drei oder auf die Gewerbetreibenden, wir haben aber ja noch ein anderes realexperiment durchgeführt in Charlottenburg, also, wo temporär eine Kreuzung zu einem Stadtplatz umgewandelt wurde und da haben wir auch Passanten und Passanten befragt und ähm das war so, dass der Großteil der Menschen dort

schon auch aus dem nähere Wohnung fällt eigentlich kam, also so im ein Kilometer Umkreis und dass die aber deutlich positiver eingestellt waren, was sie so Umgestaltung angeht natürlich auch weiß nicht direkt vor der eigenen Haustür ist aber genau da hat mir eine sehr sehr hohe Zustimmung, das war so bei 90% der Befragten, dass sie gesagt haben sie finden ähm so eine Umgestaltung einer Kreuzung.

[18:27]

Genau zu eben so einem verkehrsberuhigten oder autofreien Stadtplatz genau, was wir auch noch festgestellt haben ist also wir haben auch nach auch mit Katharina zusammen noch mal psychologische Faktoren analysiert, also inwiefern beeinflussen, psychologische Faktoren auch die Akzeptanz und da haben wir zum Beispiel festgestellt, dass die empfundene Fairness ein ganz wichtiger Aspekt ist, also, wenn die Menschen das Gefühl haben, dass z.B. So Umgestaltung ja in Bezug auf die Raumaufteilung aber auch generell gerecht ist, dann sind sie eben auch eher bereit, diese Umgestaltung zu akzeptieren und das ist natürlich auch eine relevanter Hinweis für die Planung, weil es dann natürlich zielführend ist auch so dieses Thema Gerechtigkeit in der Mobilität zu adressieren, wie kann man das zeigen? Also, wie kann ich mir das jetzt vorstellen, dass Leute das als gerecht oder vielleicht auch als ungerecht wahrnehmen?

[19:25]

Also zum Beispiel, also man kann zum Beispiel sagen im Sinne von jetzt sind alle Autos weg, was ist auf einmal gar keinen Platz mehr auf der Straße für Autos, das ist wegen es ist quasi eher eine ungerechte Aufteilung, weil jetzt der gesamte Platz nur noch für zu Fuß gehen da und radfahrender vorhanden ist, aber man kann es quasi auch andersrum aus diesem gerechtigkeitaspekt sehen im Sinne von aktuell ist es schon so, dass der Großteil des öffentlichen Raums vom motorisierten Verkehr eingenommen wird und deswegen ist es quasi jetzt gerecht, wenn eben ein Teil ähm oder einige Straßen dann komplett für aktive Mobilität zur Verfügung gestellt werden.

[20:10]

Mhm, okay, also es ist einfach wichtig, dass auch irgendwie zu thematisieren eben bei dieser Umgestaltung genau. Ja gibt es vielleicht etwas was euch irgendwie überrascht hat bei der autovereinstraße sommerstraße Barbarossa bei den Ergebnissen, ähm, also, was mich bei dieser Kartierung überrascht hat, ist das tatsächlich eben der Straßenraum so schnell angenommen wurde als Aufenthaltsort und dass die Menschen eben wirklich sehr schnell die Straße sofort genutzt haben zum zu Fuß gehen, weil ich z.B. Von dem Projekt Orden sind macht Platz in Hamburg da Ergebnisse kennen da, dass die Fußgängerin da eher auf den Bürgersteigen



geblieben sind, obwohl die Straßen und auch Auto frei waren für einen gewissen Zeitraum genau und das war jetzt in der Barbarossastraße nicht der Fall und wir können jetzt nicht genau sagen, woran das liegt, aber es kann z.B. sein, dass es eben mit diesem Parkplatz zusammenhängt, dass dadurch so viel auch nutzungsangebote da waren, das ist natürlich auch alles ein bisschen auf die Straße dann gedrängt ist weil die Menschen

[21:10]

Da hatten da vorbeizuschauen genau und ansonsten ist vielleicht auch so quasi ein bisschen überraschend, dass die diese Hauptergebnisse Erkenntnisse gar nicht so überraschend sind im Vergleich zu den anderen Untersuchungen, die wir eben auch schon hatten und haben in Berlin in Kreuzberg und Charlottenburg, wo wie ähnliche Projekte begleitet haben und da im Prinzip auch immer wieder ja auf gleiche Ergebnisse stoßen, was natürlich gut ist, weil das zeigt es auch stabile Ergebnisse sind aber es zeigt eben auch, dass diese Umgestaltung Straßenraums jetzt nicht so kitschig spezifisch ist, sondern eben ja wirklich übergreifend zu ähnlichen Ergebnis führt.

[21:57]

Cool, ja spannend Julia, danke schön gerne.

[22:01]

Ja, möchte ich jetzt von der Umgestaltung des gesamten Straßenraums und von den hängemärkten ähm dich gerne mal ausprobieren. Würde demnächst zu Aktivität kommen und genau zu dir, Katharina und zu den Pop-Up Radwegen im Friedrichshafen Kreuzberg, ähm genau zu Beginn, der Pandemie wurden in Friedrichshain-Kreuzberg ein Bezirk in Berlin Popper tratwege eingerichtet oder sie ging ja durch die ganzen Medien in Deutschland und inzwischen auch in vielen anderen Kommunen vorzufinden, kannst du uns zunächst erklären, was genau an pop-up-radweg ist.

[22:37]

Ähm ja sehr gerne, also wie der Name schon sagt poppen oder tauchen sie halt äh plötzlich auf im Straßenbild und verändern dadurch natürlich auch das Straßenbild z.B. Eine Fahrspur und ein paar Streifen in Radwege umgewandelt, dazu werden meistens baustellenmaterialien genutzt, wie z.B. Gerne Markierungen auf dem Boden und Leitplanken oder sogenannte Warenarten, das sind diese plastikpfosten, die wir halt immer ein Baustellen sehen und diese rot weiße Markierung haben, wenn benutzt, weil die sich ebenso schnell verschieben lassen oder verändern lassen, so, dass so ein provisorischer Schutz entsteht zwischen dem motorisierten Verkehr und zwischen

dem Radverkehr das Besondere daran ist, dass ähm ja so Radverkehrsanlagen sehr sehr lange Planung nur weil normalerweise benötigen so am Schreibtisch und äh mit diesem

[23:33]

Ähm genau gibt's einfach diese Möglichkeit ist schneller quasi vom Schreibtisch auf die Straße zu bringen im Straßenraum auszuprobieren und dann gegebenenfalls noch nachzubessern und danach zu justieren, das heißt, wenn z.B. Gesehen wird, das Rettungswagen nicht genug um Platz haben und durchzukommen oder uns bestimmte andere Probleme mit liefert und so weiter gibt dann wird das sofort erkannt und kann noch mal angefasst werden, bevor halt ähm ja schon Beton finanziellen Aufwand halt zu feste bauliche Trennung an der Straße installiert werden und somit kann man halt sehr flexibel auf Krisen und Gefahrensituationen wie damals die Pandemie oder auch die Klimakrise reagieren von mir erzählt genau im Jahr 2020 passt ja gemeinsam mit Professor Dr. Sophia Becker dr Dirk von schneidermesser Alexandra schon Schmitz und dr. Erika von Schneide besser die Auswirkung.

[24:33]

Pop-Up Radwege Berlin friedrich-kreuzberg untersucht, warum habt ihr euch eigentlich genau diesen Bezirk angeschaut?

[24:43]

Ja, also zum einen weil dort die meisten entstanden sind, also das Straßen und Grünflächenamt in der Bezirk war sehr gut aufgestellt und sehr motiviert ziemlich viele der Papa gerade wirklich schnell auf die Straße zu bringen und hatte da war eine sehr große Vorbildfunktion auch weitere Berlin hinaus und zum anderen hatten wir uns halt schon bevor überhaupt die Pandemie ein Thema war dann als ähm ja eine sogenannte Case Studie, also einen Ball ausgesucht ähm um weil dort hat langfristiger ein geschützter Radweg, also mit fester baulicher Trennung entstehen sollte und dann warten wir halt nachher vorhergefahren mit Messung durchführen.

[25:25]

Ähm und dadurch auch schon ähm ja Kontakte einfach zum Bezirksamt und konnten das relativ gut und schnell dann auch so umsetzen ja an eurer Studie habt ihr ja die Nutzung sowie auch die Akzeptanz der neuen provisorischen Radverkehrsanlagen untersucht und auch die Effekte dieser neuen Infrastruktur die Luftqualität damit hält ähm, wie kommt es eigentlich dazu, dass ihr diese unterschiedlichen Themen also die Akzeptanz und die Luftqualität gemeinsam in einer Studie betrachtet, das sind ja schon recht unterschiedliche Forschungsdisziplinen.

[25:59]

Ja, das stimmt. Ich glaube das hat bei allem was mit dem Institut, wo ich arbeite zu tun mit den Grips, da sind wir halt der Meinung, dass die Herausforderungen wie die klimakrasse Krise sich halt nur gemeinsam bewältigen lassen und versuchen möglichst oft halt so naturwissenschaftliche Perspektive mit sozialwissenschaftlichen Perspektiven zu verbinden und im besten Fall noch die Praxis mit einzubeziehen. Wir glauben halt, dass es vor allem so für Entscheidungsträger in dem Alltag oder in der Praxis sehr wenig Zeit haben wichtig ist möglichst viele Informationen aus verschiedenen Perspektiven auf einen Blick zu bekommen und daraus dann halt bestimmte Schlussfolgerungen abzuleiten und etwas schnell umzusetzen genau deswegen versucht mit diesem Paper so bestimmtes System wissen oder transformationswissen zu diesem neuen Phänomen. Ja, also, ich bin ja selbst die pop-up-wege hoch und runter gefahren und wird mich über

[26:59]

Schon mal interessieren. Ja, was jetzt die zentrale Ergebnisse dieser Untersuchung gewesen waren genau, also, wir haben einmal die Luftqualität untersucht und zwar so wie ähm genau, welche Luftverschmutzung Radfahren auf dieser Straße auf diesem Cottbusser Damm halt ausgesetzt worden sind und halt vorher nachher Messung verglichen und da hat sich gezeigt halt nach dieser Einrichtung der pop-app Radwege waren Radwandern bis zu 22 % weniger von Stickstoffdioxid als vor der Einrichtung, das heißt für die Person mit dem Rad sitzen, wie du wahrscheinlich als du runter gefahren bist. Ja, es ist auf jeden Fall sehr viel besser, meine Luftqualität ist was eingeatmet wird.

[27:49]

Außerdem haben wir halt gibt's gesehen, dass die nach Einrichtung dieser Pop-Up Radwege der Cottbusser Damen sind, sehr sehr vielen Straße ist halt sehr viel öfter häufiger benutzt wurde, da gab es einen durchschnittlichen Anstieg von 73 % in der Nutzung. Das heißt, dass ja Radfahren vorher wahrscheinlich immer anrufen genutzt hatten und dadurch dass ich die Infrastruktur so verbessert hat. Hat ja eine sehr deutliche Anstieg einfach an Fahrradfahren und dazu Verordnung war und das letzte war 19 noch untersucht haben ist eben die akzeptanz und da haben wir eine Frage in Berlin durchgeführt, der hat sich gezeigt, was nicht sehr überraschend ist, ähm in Abhängigkeit von Verkehrsmittel oder welchen Verkehrsmittel sich Menschen identifizieren, dass die anderen 94%

[28:49]

79% und unter den Autofahren waren es nur 14,8 % werden die Ablehnung unter den Autofahren sehr hoch war die war bei uns in der Studie. Lachs die bei 79,3 %. Dazu müssen wir sagen, das ist halt eine kleine repräsentative Studie war für Berlin, aber es gab auch noch später dafür präsentative deutschlandweit Studierenden Fahrrad Monitor und da hat sich gezeigt, dass ca. 70% aller Befragten ähm repräsentativ für Deutschland ähnlichen Altersverteilung und genau Verteilung von Geschlecht zu 70%, Die Papa. Papa hat Wege befürworten, also mehrheitlich auf jeden Fall so 70% befürworten ist und hatte ich das richtig verstanden 73% mehr hat Verkehrsbewegungen habt ihr festgestellt in der Zeit?

[29:45]

Angenommen, das war die so durchschnittliche Nutzung Steigerung, also, wir haben halt verschiedene Einrichtung und nach der Einrichtung verglichen mit so einer Fitness-App. Strava heißt die das heißt das was jetzt alle Radfahren, aber die ist relativ die Zahlen sind relativ gut vergleichbar mit so offiziellen Zielstationen in der Stadt und da hat sich halt gezeigt, dass im Vergleich 2019 Anstieg von 73% auf der Nutzung von diesem Radweg gab und das auch quasi während der Pandemie muss halt noch sehr viele genaue Maßnahmen gab also wo Menschen eigentlich noch gar nicht so oft unterwegs waren zum Homeoffice angearbeitet haben und die Effekte zeigen sich auch über Sommer und Winter hin Monate hinweg, also, wenn ich so eine Anfang wie sondern auch längere Zeitraum.

[30:37]

Ja, super. Ähm gab es denn irgendwas, was euch auch überrascht hat?

[30:43]

Ja, also ich glaube halt wirklich so diese hohe Zahl an mehr radfahrenden auf dieser Straße, also, wie gesagt schon sind sehr großer Unterschied vorher, dass die halt sehr stark mit zwei sehr stark gefahrene zwei spurige Straße, weil ich hätte halt gedacht, ich bin da auch in der Nähe, dass die vorher auch schon sehr oft genutzt wurde, aber es ist noch mal wirklich so ein Jahr mehr zum 73% gab also diese Uhrzeit hat mich sehr überrascht an dieser Studien diese Erhebung. Ja, nee ich auch, dass ich überraschend obwohl ich da häufig lang gefahren wird und teilweise ja jugendlich oder Kinder gesehen. Habe, die vorher nicht gesehen habe sind 73% doch auch einfach viel. Ja, ähm ja, komm doch mal wieder zu Euch beiden, also auch dich Julia in der Studie haben ja kraus und Koch 2020 untersucht, welche Effekte Papa hat Wege in 106 europäischen Städten haben?

[31:40]

Und diese Städte waren z.B. Paris Budapest Hannover Straßburg dublind Wien, also wirklich von nur nach Süd von West nach Ost in Europa und ja, sie konnten nachweisen, dass pop-up-radweg Programme durchschnittlich zu einer Höhe des Radverkehrs insgesamt 7 % in der gesamten Stadtführung ja in Friedrichshafen Kreuzberg wurden ja die Pop-Up Radwege bereits versteht tätig, das heißt die geschützten Radwege oder Radfahrstreifen wurden permanent umgesetzt, also kann man hier sicherlich von einem Erfolg der zunächst provisorischen Maßnahmen sprechen, welchen langfristigen Effekt glaubst du Katharina haben denn die Pop-Up Radwege?

[32:19]

Also, ich glaube sie sind einmal große Symbol Wirkung und da sind so ein Beispiel, das ja bald Verwaltungsprozesse umgesetzt werden können. Das heißt, dass sich an bestimmte Gefahrensituationen an bestimmte Krisen auch flexibel angepasst werden kann und etwas was schnell umgesetzt werden muss, weil es einfach die Situation erfordert, dass es mit einem ja bestimmten politischen Willen und auch Mut möglich ist, dann glaube ich auch eben können sie halt sehr schnell politische Beschlüsse auf der Straße bringen und ähm auf jeden Fall Mehrwert als erprobungsmaßnahme, weil sie dann halt vorher nachher übernuiert werden noch eben optimiert werden können.

[33:02]

Ja, wie du auch schon gesagt hast, wenn sie halt oftmals zu Verstetigung und damit so allgemein besseren radverkehrsinfrastruktur, das heißt, die meisten Evaluation sind wirklich positiv gewesen, oder wenn sie halt negativ waren, das genau die Verwaltung dadurch halt trotzdem viel irgendwie ein bisschen nur der wirklich so Praxis Wissen dazu gewonnen hat und ich glaube halt, dass diese vereinzelt eben eine sehr hohes Potenzial haben, das vereinzelt eingesetzt werden und es noch keinen so größere Pläne für das Verkehrsnetzwerk gibt, wenn Sie jetzt an jeder Straße eingesetzt werden viel zu große Aufwand an diesem Monitoring und der andere Situation aber irgendwie so kleine Menschen irgendwie überhaupt zu zeigen, was möglich ist und um halt Praxiswissen zu gewinnen. Haben sie ein sehr großes Potenzial und sind dadurch halt vor allem im kostengünstig und es können auch viel Planung finanziellen Aufwand vermindert. Okay, also für so eine.

[34:02]

Rasche Umsetzung und auch einfach für eine gute Kommunikation, ne, um einfach mal die Bevölkerung das zu streuen und den ähm dem Radverkehr ja breit zu geben und gleiche zu geben. Okay Julia, wie sieht's denn aus mit den sommerstraßen du hast jetzt so viel von diesem

entspannungsparkett erzählt, das würde ich natürlich sehr gerne mal ausprobieren. Ähm, ja gibt es da denn langfristige Effekte, die wir schon abgesehen werden können und sollen diese sommerstraßen beispielsweise wiederholt werden oder auch sogar verstehtig, also konkret bei der Barbarossastraße weiß ich jetzt nichts von Planungen, das ist verstehtigt tätig werden soll aber bei diesen anderen beiden Umgestaltung, die wir auch mit begleitet haben, also in Charlottenburg, da ist schon ein Teil verstetigt worden, das war eben auch nur temporär für 5 Wochen und wird aber jetzt eben auch mit den Anwohnern zusammen geplant und ist

[35:02]

Schon seit ich glaube letztem Winter verstetigt und dann gibt es noch eine andere Umgestaltung in Kreuzberg der Lausitzer Platz, das ist auch noch mal ganz interessant, weil es eigentlich aus nach diesem Konzept des tactical urbanism, so könnte man sagen umgestaltet wurde. Also da war von vornherein klar, dass es nicht nur temporär ist, sondern dass das auf jeden Fall bleiben soll, wo eben drei Straßen zu einer Fußgängerzone umgestaltet wurden und das ging aber auch so sukzessiver, also Straße für Straße und eben auch über die Zeit hinweg, dann mit beteiligungsformaten und eben auch stadtmobil. Ja und sowas heißt es wurde auch über die Zeit relativ ja langsam eigentlich dann auch gestaltet und soll dann auch perspektivisch umgebaut werden mit in siegelungen und Grünen blauer datentwicklung auch also Wasserflächen Grünflächen schaffen genau, also das heißt es gibt auf jeden Fall einige Projekte in Berlin, aber auch in anderen Städten, wo solche Konzepte verstetigt werden oder eben auch.

[36:02]

Wirklich jedes Jahr eine sommerstraße wiederkommt, dass man quasi sagt ja im Sommer, wenn eben auch eh mehr Menschen draußen sein wollen, dann werden bestimmte Straßen autofrei und werden eben als sommerstraße genutzt. Ja cool, das klingt sehr vielversprechend. Da freue ich mich drauf, was uns noch interessieren würde ist ab sommerstraße paparazwege auch in anderen großen deutschen Städten wurden dir eingerichtet wie in München und Hamburg, aber wie schaut es eigentlich mit der Übertragbarkeit solcher temporären Maßnahmen für kleinere Städte aus, ich hätte sie ihre Möglichkeit und ihre Relevanz ein solche Intervention umzusetzen.

[36:39]

Ja, also an sich ist es auf jeden Fall übertragbar, weil ja im Prinzip die Regelwerke genutzt werden für solche Umgestaltung, also die StVO die ja bundesweit gilt, das heißt an sich ist es schon übertragbar und kann in anderen Städten oder eben auch durch andere Verwaltung gemacht werden bei den Pop-Up Radwegen ist es natürlich so, dass wir in Berlin so ein bisschen den Vorteil haben, dass relativ viel Platz aktuell zur Verfügung steht auf den Straßen, das heißt, da

kann man relativ einfach mal eine Auto Spur in eine Radspur umwandeln in so historischem Innenstädten mit engen Gassen ist dann schon schwieriger. Also, da muss man die vorhandene Autospur eben dann aufzuteilen. Muss man schon klarer oder grundsätzlicher entscheiden, welches Verkehrsmittel man hat priorisieren möchte, also das Fahrrad dann eben oder das Auto, das heißt da ist natürlich dann einfach noch mal ja andere Gegebenheiten so durch den Platz als jetzt eben in Städten mit mehr Platz.

[37:39]

Aber an sich auf jeden Fall möglich und und zeigt sich auch schon ja Katharina sagen.

[37:49]

Nee, ich glaube das hat Julia schon ganz gut zusammengefasst, ich hätte es genau in sehr ähnlichen Worten gesagt zu dem Papa gerade wegen das passt gut. Okay, aber welches Konzept glaubst du denn Katharina haben temporäre Maßnahmen generell für die Verkehrswende und was sind die zentralen Erfolgskriterien hier?

[38:09]

Also, wie gesagt, ich glaube schon, dass er einzelne Maßnahmen jetzt auch eben gerade in kleineren Städten, wo sich Menschen vielleicht noch gar nicht so in Kontakt gekommen sind mit ihr, wie könnte unsere Bleche dann anders genutzt werden oder nicht, so ein abstrakter Begriff für die Mobilitätswende überhaupt aussehen, dass sie dafür sehr sehr großes Potential haben, ich glaube so Erfolgskriterien ist eben sind eben genau die Planung frühzeitig auch Transparenz zu machen, also was jetzt bei der Pandemie gar nicht so einfach war. Diese Papageien sind halt von heute auf morgen auf die Straße gekommen und es kam halt auch so zu viel Irritation von Autofahren oder so Unverständnis, also da halt so genau so ein bisschen Kommunikationsmaßnahme frühzeitig mitzudenken Menschen sind und solche Maßnahmen auch irgendwann Beteiligungsprozessen, also die BürgerInnen, also, ich glaube daran.

[39:09]

Auch super wichtig und halt eben erfolgreiche solche Infrastrukturen auf die Straße zu bringen und genau also einzelne Projekte zu machen und dann aber mit diesem gesammelten Praxiswissen sehr schnell auch in so einem bestätigten Infrastruktur zu gehen. Also Ziel versteht die Gold ja, super Julia. Ja, ich schließe mich Katharina an. Also ich denke auch, dass es gut ist. Boah das temporäre Maßnahmen vor allem zeigen können, was es möglich. Also wie kann der Straßenraum noch genutzt werden auch einfach um so diese die Vorstellung mal aufzuweiten

und was eben teilweise dadurch dann auch noch mal möglich ist, dass man wie so eine real Beteiligung schafft, also dadurch, dass eben direkt was im Straßenraum verändert wird ist direkt sichtbar ist äußern sich die Menschen natürlich auch dazu und das kann man natürlich sehr gut aufgreifen und eben besser aufgreifen oft als wenn man vorab Befragung macht und

[40:09]

Gesagt, wie würden Sie dann entscheiden, wenn das und das passieren würde, als wenn es dann eben wirklich tatsächlich vor Ort passiert ja ausprobieren testen genau Menschen können sich vieles immer nicht vorstellen. Ich glaube, man muss alles einmal selber erfahren und dann erleben ja als letztes für dich eigentlich gerne von euch noch wissen, was ihr Personen die jetzt in der Planung arbeiten oder eben auch politischen Entscheidungsträger in basierend auf euren Studien auf den Ergebnissen euer Studien gerne mitgeben möchten, also z.B. Wie kann auch Politik und Verwaltung solche temporären. Maßnahmen die jetzt vorgestellt. Habe gut integrieren Julia, vielleicht fängst du an ja genau. Also es zeigt sich in unseren Studien, dass also auch mit Interviews durch Interviews mit der Verwaltung die will auch geführt haben und aber auch mit Forschenden zu dem Thema zeigt sich, dass es aktuell so ist, dass man vor allem

[41:09]

Mut zur Veränderung braucht in der Verwaltung, also um die Verkehrswende eben umzusetzen und es sollte jetzt natürlich nicht nur allein an der Verwaltung oder an einzelnen Personen hängen eigentlich das Thema Verkehrswende, wenn man sagt, wir wollen eben ein anderes Mobilitätssystem schaffen und das bedeutet für die politischen entscheidungsträgerin im Prinzip, dass wenn sie halt die Verkehrswende umsetzen möchten, dass Sie dann auch den entsprechenden Grundlagen schaffen müssten, also über rechtliche Rahmenbedingungen aber auch über Förderprogramme und aktuell scheint es eben eher so zu sein, dass Planerin mit Strukturen und Regelwerken arbeiten müssen, die so im Prinzip für die autogerechte Stadt entstanden sind oder in der Zeit entstanden sind und das dann natürlich eine große Herausforderung diese Regelwerke anzuwenden und damit unsere Städte jetzt auf einmal irgendwie nachhaltig gesund und irgendwie grüner zu machen.

[42:07]

Und da denke ich ist einfach wichtig, die entsprechenden Strukturen und Rahmenbedingungen zu schaffen, sonst ist es halt so wie wenn wir ein Garten mit so einem kleinen Eimer bewässern wollen, das geht natürlich, aber es ist halt deutlich effizienter, wenn man eine große Gießkanne hat oder ein Gartenschlauch.



[42:26]

Sehr schön und Katharina, was möchtest du den Personen in der Verwaltung und in der Politik gerne mitgeben? Ja, also ich kann mich sehr gut anschließen, an dem was wir gesagt hat und es wird außerdem noch vielleicht hinzufügen eben ja sich auch überregion dazu vernetzen, also gerade wenn es irgendwie einzelne Menschen in der Verwaltung sind, die immer wieder ziemlich viel Widerstand bekommen einfach jetzt zu schauen, was passiert, danach war im Kommunen, was passiert woanders und da hat so einen Rückhalt sich auch zu bauen und so wir genau dieses kollektive in den Vordergrund zu.

[43:05]

Stellen und ja, wie so eine ja überregionale Gruppe zu haben, die alle die gleiche Vision haben, die alle den gleichen politischen Willen vielleicht auch mitbringen und sich dagegenseitig zu unterstützen und immer wieder zu ermutigen, das ist ein anderen Orten auch klappt und dann wahrscheinlich auch in ja dem Ort, wo wir die Person gerade tätig sind.

[43:29]

Ja, vielen Dank, Julia und Katharina für diese spannenden Einblicke und vielen Dank auch an unsere HörerInnen, dass sie alle eingeschaltet und euch neues Rad Wissen angehört habt. Danke auch an das ganze Team von Fair spaces und an das Bundesministerium für digitales und Verkehr und an the trouble Notes für den Jingle. Ja und in der nächsten Folge wird mir für uns zum Thema Governance hier stellen und diskutieren wir das forschungsprojektor Cora steht für Beseitigung von umsetzungsemissen in der kommunalen radverkehrsplanung so zur technische Innovation und kommunale Steuerungsmöglichkeiten, wir werden dazu mit Thomas Stein vom Deutschen Institut für Urbanistik und Stefan Lüdecke von der Stadt Frankfurt sprechen.

[44:16]

Und möchtet ihr die nächste und natürlich auch keine weitere Folge verpassen, dann folgt uns am besten auf LinkedIn Twitter Mastodon oder abonniert einfach unseren Newsletter alle Links dazu, findet ihr auf unserer Webseite fair-spaces.de in unseren Show Notes findet ihr zudem auch weitere Informationen zu dem Thema und zu den Studien und bis dahin macht's gut. Tschüss. Tschüss.