
Erprobung des interkommunalen Radverkehrsmanagements (IRVM) im NUDAF- Reallabor für interkommunale Radverkehrsförderung – Chancen und Grenzen der Verstetigung

Ute Samland*, Christoph Kollert, Christine Ahrend

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Das NUDAF-*Reallabor* hat mit dem Interkommunalen Radverkehrsmanagement (IRVM) in der Kommunalverwaltung in Eichwalde eine Schnittstelle zwischen Forschung und Praxis geschaffen: Das IRVM ist als Realexperiment konzipiert, in dem innovative Ansätze der interkommunalen Zusammenarbeit erprobt und dabei auch überfällige Radverkehrsprojekte in die Umsetzung gebracht werden. Die innovative und gleichzeitig sehr praktische Konstruktion des Realexperimentes könnte als Vorlage zur Verstetigung und als Vorbild für weitere *Reallabore* dienen. In diesem Beitrag sollen Möglichkeiten und Grenzen dieser Konstellation beleuchtet werden.

Schlagwörter / Keywords:

Radverkehr, *Reallabor*, kommunale Verkehrswende, interkommunale Zusammenarbeit, Interkommunales Radverkehrsmanagement

1. Einleitung

„Die Mobilitätswende ist weniger ein Erkenntnis-, als vielmehr ein Umsetzungsproblem“ (Agora Verkehrswende 2017, 14). *Reallabore* besetzen diese Leerstelle durch die Verfügbarmachung eines institutionellen Rahmens sowie besonderer rechtlicher Freiräume, die Akteure dazu befähigen den Praxistransfer zu erproben und zu beschleunigen (Grünbuch *Reallabore* 2023, 2). Darüber hinaus wird über die Generierung von System-, Ziel- und Transformationswissen die Tragfähigkeit in der Praxis wissenschaftlich reflektiert und Anschlussfähigkeit im Sinne übertragbarer Ansätze hergestellt (Beecroft et al. 2018, 79).

Das NUDAF-*Reallabor* für interkommunale Radverkehrsförderung hat mit der Installation des Interkommunalen Radverkehrsmanagements einen starken Praxisbezug und wird durch die Einbindung in den Forschungskontext evaluiert und an die praxisbezogenen Bedarfe und Herausforderungen angepasst. Der Beitrag befasst sich mit der Frage, ob das Interkommunale Radverkehrsmanagement tatsächlich die Mobilitätswende, gewissermaßen als

ein Transformationsmotor, beschleunigen kann. Der Beitrag gliedert sich in die folgenden Abschnitte:

In Abschnitt 2 wird das NUDAF-*Reallabor* vorgestellt, im Abschnitt 3 der aktuelle Kenntnisstand zu Umsetzungshemmnissen in der Radverkehrsförderung und die Methodik. Abschnitt 4 führt das Interkommunale Radverkehrsmanagement (IRVM) ein und beschreibt die Etablierung und Profilbildung des IRVM als Unterstützungsangebote für die beteiligten Kommunen. Am Schluss erfolgt ein Fazit über die Herausforderungen und Erfolge der Erprobung auch im Hinblick auf die Übertragbarkeit des Modells.

***Korrespondierende Autorin**

2. Das NUDAF-*Reallabor*

2.1. Hintergrund

Das NUDAF-*Reallabor* beruht auf der Idee und Notwendigkeit, einen Testraum für die experimentelle Bearbeitung von Herausforderungen der kommunalen Radverkehrsförderung zu schaffen. Das Projekt ist angesiedelt am südöstlichen Rand von Berlin und besteht aus den Gemeinden Eichwalde, Zeuthen, Schulzendorf und Schönefeld sowie den Städten Wildau und Königs Wusterhausen. Dieses Gebiet weist mit dem

Flughafen BER eine hohe sozioökonomische Wachstumsdynamik auf, jedoch mit begrenzten Handlungsspielräumen. Durch die engen siedlungsräumlichen Verflechtungen sowie dem wachsenden Verkehr mit erheblichen PendlerInnenströmen ergibt sich auch ein hohes Potential für den Radverkehr. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils hängt dabei maßgeblich an der Verfügbarkeit eines durchgehenden, komfortablen und sicheren Radnetzes (Umweltbundesamt 2013), das sowohl innerhalb als auch zwischen den Kommunen auf mittleren bis langen Strecken Attraktivität gewährleisten muss.

Der Istzustand des Radnetzes ist jedoch lückenhaft und durch schlechte Oberflächenqualität, unsichere Kreuzungspunkte sowie fehlende Radabstellanlagen geprägt. Nicht monetäre Hemmnisse, wie Mangel an administrativen Ressourcen und Instrumenten für Planung, Akzeptanzförderung und Abstimmung mit anderen Akteuren erschweren die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen.

Hier setzt das NUDAFA-Reallabor an. Der Rahmen des Reallabors ermöglicht eine partizipative und interkommunale Entwicklung von innovativen Planungsinstrumenten und Modellprojekten. Ziel dabei ist, konkrete Erfahrungen mit Innovationen, Instrumenten, Kooperationsformen und Regulierungen zu sammeln und diese in übertragbare Strategien, Technologien und Geschäftsmodelle zu überführen. Mit dem praxisnahen und gleichzeitig explorativen Vorgehen des Reallabors können Erfahrungen unter realen Bedingungen gesammelt werden und auf entstehende „soziale Dynamiken und Prozesse“ (Schneidewind 2014, S. 3) im praktischen Vollzug noch steuernd eingewirkt werden kann. Durch die Umsetzung konkreter Projekte können „bestehende Barrieren [...] aufgebrochen werden“ (Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur 2018, S. 1).

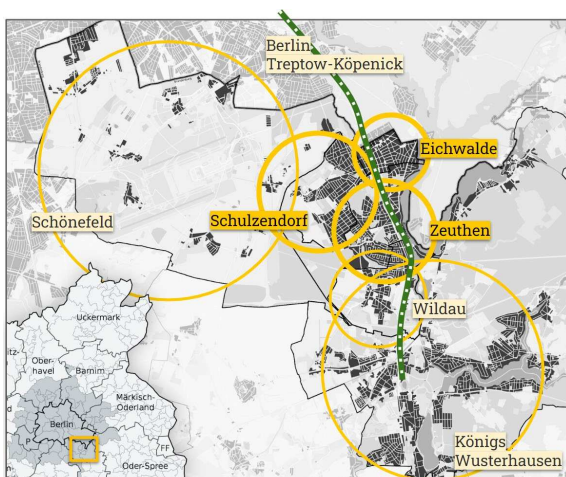


Abbildung 1: Übersicht der Projektregion und der Partnerkommunen (Quelle: eigene Abbildung) (Kartenmaterial: Metropolregion-BerlinBrandenburg-Infrastruktur.svg: NordNordWest, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons, OpenStreetMap Contributors, © OpenStreetMap)

Das NUDAFA-Reallabor ist ein Verbundprojekt der Gemeinde Eichwalde, der TU Berlin sowie der TH Wildau, das im Rahmen "MobilitätsWerkStadt 2025" (FONA) vom BMBF gefördert wird.

2.2. Das interkommunale Radverkehrsmanagement

Zentrales Element des Reallabors ist das Interkommunale Radverkehrsmanagement (IRVM). Die Realisierung eines durchgehenden Radverkehrsnetzes in der Projektregion wird beeinträchtigt u.a. durch begrenzte personelle Ressourcen der Gemeinden und die Notwendigkeit, interkommunal im Detail zusammenzuarbeiten. Bisher ist die interkommunale Zusammenarbeit in der Radverkehrsförderung institutionell kaum vorgesehen und personell nicht ausgebildet, wodurch die systematische Umsetzung eines kommunenübergreifenden Radverkehrsnetzes kaum erfolgen kann. Diese Problematik soll das Interkommunale Radverkehrsmanagement adressieren.

Mit zwei Personalstellen für das IRVM sind in der Verwaltung Eichwalde zusätzliche Ressourcen geschaffen worden, um die Umsetzung der Zukunftsaufgabe Mobilitätswende voranzutreiben. Aufgabenschwerpunkte des IRVM sind die interkommunale Vernetzung der Verwaltungen in der Projektregion und die Förderung der interkommunalen Kommunikation zwischen den Fachabteilungen. Angestrebt wird dabei das gemeinsame Identifizieren von effizienten, kontextspezifischen Lösungen, welche im Rahmen der Planung und Umsetzung konkreter Projekte entstehen.

2.3. Die politik- und sozialwissenschaftliche Begleitforschung

Die sozial- und politikwissenschaftliche Begleitforschung der TU Berlin ist die Evaluation des interkommunalen Transformationsprozesses der Radverkehrsplanung. Dazu wird das Zusammenwirken der lokalen Akteure im Rahmen einer Politikfeldanalyse und Akteurskartierung erhoben und dargestellt. Es sollen Hemmnissen und Potentialen der Radverkehrsförderung, die in bestehenden Verwaltungseinheiten auftreten, identifiziert werden sowie die Entwicklung von Lösungsansätzen. Damit einhergehend wird die Erprobung des IRVM begleitet und in ihren Möglichkeiten und Begrenzungen bei der Etablierung im Feld evaluiert.

Zusammenfassend verfolgt die wissenschaftliche Begleitforschung folgende Fragestellungen: Wie kann die interkommunale Zusammenarbeit auf der Ebene der Fachverwaltungen und der kommunalen Selbstverwaltungsorgane optimiert werden? Welche Hemmnisse stehen der ortsübergreifenden Herstellung zeitgemäßer Radinfrastrukturen entgegen? Welche Instrumente (insbesondere das IRVM) bewähren sich im Reallabor zur Erstellung eines ortsübergreifenden Radverkehrsnetzes?

3. Umsetzungshemmnisse in der kommunalen sowie interkommunalen Radverkehrsförderung

3.1. Literaturlauswertung

Umsetzungshemmnisse von Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Verwaltungen sind bereits mehrfach beschrieben worden. Ein Schwerpunkt sind unzureichende interne strategische Zielabstimmungen, die zu Konflikten zwischen den Zielen der Fachbereiche (Umweltschutz vs. Radwegebau) führen (Wang 2018, Albers/Bugow 2022). Auf organisatorischer Ebene fehlen Beschreibungen von Abläufen bei gleichzeitig langwierig angelegten Planungs- und Genehmigungsverfahren, die von intensiven Abstimmungsprozessen begleitet sind (Stein et al. 2022, Albers/Bugow 2022). Dazu gibt es auf struktureller Ebene kaum finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen und Kapazitäten, um Maßnahmen zu planen und entsprechend Fördermittel zu aquirieren (Stein et al. 2022, Albers/Bugow 2022). Auf fachlicher Ebene lässt sich ein Mangel an Kompetenzen feststellen, und die jahrzehntelange Fokussierung auf die Automobilität hat zu einer Vernachlässigung der anderen Verkehrsmittel geführt (Wang 2018). Es ist festzustellen, dass die Umsetzungshemmnisse in der Literatur zwar umfassend beschrieben, der Umgang der Praxis jedoch bisher unzureichend untersucht ist.

3.2. Methodik

Zur Erfassung der Prozesse des Verwaltungshandelns werden die Verwaltungsakteure in den Blick genommen, welche Maßnahmen für den Radverkehr entwickeln und zur Umsetzung bringen. Diese Akteure wurden durch die Darstellung in einer Akteurskarte identifiziert (Ohlhorst/Krüger 2014) und anschließend leitfadengestützte Interviews durchgeführt (Liebold/Trinczek 2009). Auch mit den zentralen Akteuren des IRVM wurden in regelmäßigen Abständen problemzentrierte Interviews durchgeführt (Witzel 2000), diese anschließend transkribiert und inhaltsanalytisch ausgewertet

(Kuckartz 2016). Darüber hinaus wurde das Projekt eines interkommunalen Radwegebbaus begleitet. Mittels teilnehmender Beobachtung (Hitzer/Honer 2022) wurde an den Treffen teilgenommen. Auf Basis daraus entstandener Protokolle und Unterlagen wurde der Prozess dokumentiert und ausgewertet.

4. Ergebnisse

4.1. Praktiken des Umgangs mit Umsetzungshemmnissen in kommunalen Verwaltungen

Trotz der beschriebenen Hemmnisse wird der Radverkehr auf kommunaler Ebene gefördert. Vielmehr noch gehen Verwaltungsakteure mit diesen Hemmnisse (pro-)aktiv um und entwickeln spezifische Praktiken, welche sie befähigen konkrete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Zentrale Praktiken, die im Rahmen der NUDAFABegleitforschung herausgearbeitet wurden, sind „Probieren und Anpassen“, „Repetitivität“, „Opportunität“, „Verlagerung und Externalisierung“ und „Umgehung“.

Probieren und Anpassen. Bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen ist eine lokal angepasste Erstellung von Radverkehrsinfrastrukturen nach dem Prinzip *trial and error*, da bisher wenig lokalräumliches Wissen vorliegt. So kommt ein Verwaltungsmitarbeiter zu dem Schluss, dass man eine Maßnahme „doch besser anders gemacht hätte“ und es „doch nicht die richtige Idee“ war. Da Arbeitsgrundlagen zwar eine Richtung vorgeben, jedoch nicht im Detail ausgearbeitet sind, entwickeln kommunale Verwaltungsakteure auf Basis von Erfahrungen eigene Vorgehensweisen und Interpretationen. Die resultierenden Unterschiede können interkommunale Kooperationen bereichern, aber ebenso zu Differenzen und Spannungen führen.

Repetitivität. Verwaltungsakteure müssen Radverkehrsmaßnahmen aktiv in den Regelbetrieb integrieren. Aufgrund fehlender Priorisierung des Radverkehrs in kommunalen Planungen werden Ideen werden wiederholt in politische Gremien eingebracht und mittels „Nachfragen“ und „Nachbohren“ wird versucht, der Wichtigkeit und Erforderlichkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastrukturen Nachdruck zu verleihen: „Je mehr Nachdruck man letztlich gibt und es immer durch Wiederholung bekräftigt, schafft man das eine oder andere schon zu realisieren“ (Eichwalde). Um die politische Unterstützung zu erhöhen, werden große Maßnahmen in kleine Teilmaßnahmen gesplittet. Dies fördert zwar die Durchsetzung einzelner Maßnahmen, führt jedoch zu einer Fragmentierung des Radnetzes und der

Entstehung eines „Flickenteppichs“. Interkommunale Maßnahmenumsetzung ist durch lange Vorbereitungszeiten und die Anpassung des gemeinsamen Planungsprozesses an je unterschiedliche kommunale politische Abstimmungszyklen geprägt.

Opportunität. Radverkehrsaffine Verwaltungsmitarbeitende wissen in der Regel voneinander, denn bei der (auf der Basis von Probieren und Anpassen beruhenden) Maßnahmenentwicklung hilft das gemeinsame Radfahr-Interesse. Des Weiteren werden informell Verantwortliche bestimmt, die sich einer Aufgabe annehmen, sofern keine offiziell dafür verantwortlichen Personen identifiziert wurden: „[Es] ist ganz wichtig, dass man da versucht, die wirklich Agierenden zu finden. Und wenn es die nicht gibt, dafür zu sorgen, dass es welche gibt. Und mit denen dann den direkten Kontakt zu pflegen“ (Königs Wusterhausen). Es können Vernetzungsaktivitäten festgestellt werden, die jenseits hierarchischer und fachbezogener Strukturen Akteure zusammenbringen, diese sensibilisieren und für einen Wissens- und Erfahrungstransfer sorgen. So kommt es zum Beispiel zur Maßnahmenumsetzung nach Huckepack-Prinzip, wonach etwa bei Straßensanierungsmaßnahmen dafür gesorgt wird, dass dabei Radverkehrsmaßnahmen mitberücksichtigt werden. Insbesondere in kleinen Kommunen gibt es einen stärkeren Bedarf nach inter- bzw. außerkommunaler Orientierung, da in den dortigen Verwaltungsabteilungen oft lediglich mit einer/m FachingenieurIn besetzt sind und Fachfragen im Detail intern kaum geklärt werden können.

Verlagerung und Externalisierung. Zur Unterstützung der fachlichen Ausarbeitung von Radverkehrsmaßnahmen werden externe Gutachten eingeholt, die die Wichtigkeit und Legitimität des Projektes bestärken. Weiterhin werden zur Radverkehrsförderung insbesondere auf inter- und transkommunaler Ebene Kooperationen zu Planungsbüros sowie zivilgesellschaftlichen Akteuren unterhalten. So wird der interkommunale Austausch zwischen kommunalen Verwaltungen und dem Landkreis über den Tourismusverband des Landkreises in Zusammenarbeit mit dem ADFC organisiert und moderiert oder interkommunale Planungen für Radverkehrsinfrastrukturprojekte werden durch Planungsbüros prozessiert. Auch mittels Forschungsprojekten, wie das NUDAFAProjekt, werden Ressourcen für die Kommunen verfügbar gemacht.

Umgehung. Transkommunale Projekte, also Infrastrukturmaßnahmen, an denen die Baulastträgerschaft nicht in der Kommune liegt, sind oft unterschiedlichen Prioritäten unterworfen, wodurch die Kommune bspw. bei der Realisierung einer Querung über eine Landesstraße oft lange Wartezeiten in Kauf nehmen muss. Zur Umgehung administrativer Hemmnisse werden daher zwei Wege eingeschlagen.

Entweder werden die Planung sowie die Umsetzung, wie Finanzierung, Bau und Unterhaltung, selbst übernommen: „Ja, und wir können auch an der Stelle noch mal sagen, das haben wir alles 100 Prozent selbst finanziert, ohne Beteiligung des Landesbetriebes, weil sie eben gesagt haben: Wir haben die Mittel nicht. Und wir streiten uns heute noch darüber: Wer trägt die Baulast? Jetzt: die Verkehrssicherungspflicht. Nach Gesetz: Landesbetrieb. Landesbetrieb: Hm, ihr habt gebaut, ne? Und das ist ein Riesenproblem, was wir haben. Also wir greifen vor, wir arbeiten weiter, wir machen Grunderwerbe, wir geben die finanziellen Mittel aus, wir machen Artenschutz, alles, was gar nicht unsere Aufgabe wäre [...]“ (Schönefeld). Eine derartige Übernahme von Aufgabe, die beim eigentlich zuständigen Träger zurückgestellt sind, belastet wiederum die kommunalen Ressourcen. Angesichts der omnipräsenten Überlastung fokussieren sich die Verwaltungen dann tendenziell auf (innerörtliche) Projekten mit konkreten Mehrwert für Sie selbst und stellen überregionale Wegeverbindungen gegebenenfalls zurück.

Die andere Möglichkeit, administrative Hemmnisse zu umgehen ist, Maßnahmen auszuwählen, die ohne Kooperationen, Einbezug von Fachplanungsbüros oder investive Mittel umsetzbar sind. Demnach geht es um die Umsetzung von Maßnahmen, die schnell, aber das Radnetz effektiv gestaltend und in kommunaler Selbständigkeit realisierbar sind, wie Umwidmungen bestehender Wegeverbindungen oder das Aufstellen von Schildern.

4.2. Erkenntnisse aus der Erprobung des Interkommunalen Radverkehrsmanagements

Das in der Gemeindeverwaltung Eichwalde ansässige Interkommunale Radverkehrsmanagement nimmt diese Praktiken auf und entwickelt darauf aufbauend ein Unterstützungsangebot für Verwaltungsakteure, das jedoch nicht nur infrastrukturbezogene, sondern auch Maßnahmen und Projekte der Kommunikation und des Service beinhaltet. Im Verlauf der Erprobung stellte sich heraus, dass sich eine Doppelstrategie als vorteilhaft erwies: Einerseits

wurde mit dem Angebot bereits laufende Maßnahmen zu unterstützen, ein Zugang zu den Verwaltungen sowie gegenseitiges Vertrauen aufgebaut sowohl auf interkommunaler Ebene als auch in das IRVM selbst. Darüber hinaus ermöglichte die konkrete Übernahme von Aufgaben bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung eine Integration in die bzw. ein Kennenlernen der jeweiligen kommunalen Verwaltungspraktiken und Verfahrensweisen. Die zweite Strategie besteht in der Erprobung neuer Verfahrensweisen und die Schaffung neuer Kooperationsstrukturen, im Sinne einer aktiven Einbettung ins Feld der Radverkehrsförderung hinsichtlich der Entwicklung eines spezifischen interkommunalen Profils des IRVM, das über die bestehenden Bedarfe der interkommunalen PartnerInnen in den Verwaltungen hinausgeht (Abb.2).

Es konnte festgestellt werden, dass das auf unterschiedlichen Ebenen entwickelte Unterstützungsangebot von den Kommunen

Auseinandersetzungen führen, die nur durch ein klares Mandat und klare Vorgaben beigelegt werden können. Weiterhin zeigt sich, dass die Motivation zur Durchführung von interkommunalen Radverkehrsmaßnahmen steigt, wenn akquirierte Fördermittel vorhanden sind oder niedrigschwellige Mitmachangebote, wie Stadtradeln, vorhanden sind. Auch die Übernahme spezifischer Tätigkeiten, wie etwa der Durchführung von Vergaben, ermuntert andere Kommunen zur Kooperation.

Zusammenfassend zeigt sich, dass mit der Übernahme konkreter Aufgaben Kommunikationskanäle aufgebaut werden. Die Beratung des IRVM kann dabei Unsicherheiten auffangen, Vertrauen aufbauen und Transformationswissen vermitteln. Wichtig ist, dass die Aufgaben dabei *für alle halbwegs gleich gut* gestaltet werden. Das IRVM muss dabei anpassungsfähig reagieren, wobei auch die oben beschriebenen Umgangspraktiken von

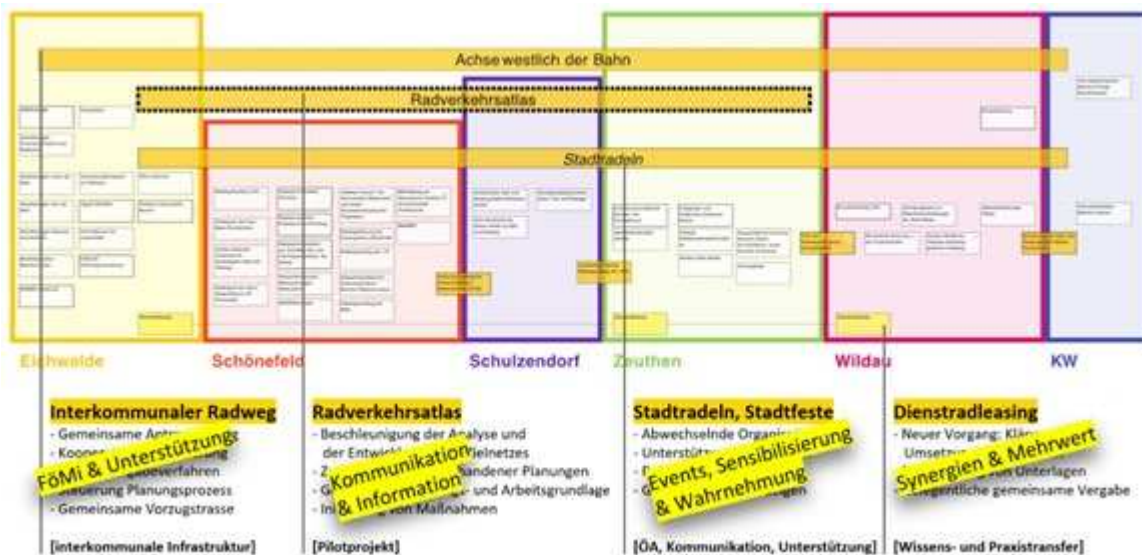


Abbildung 2: (inter-)kommunale Projekte und Prozesse (Quelle: eigene Abbildung)

unterschiedlich angenommen wird. Dies ist einerseits innerkommunalen Zielen, Verwaltungsstrukturen, Personalkapazitäten der Kommunen geschuldet, die eine Kooperation mit dem IRVM erwünschen bzw. möglichen. Andererseits sind die räumliche Nähe zu Eichwalde (Sitz des IRVM) sowie ähnliche Problemlagen der kooperierenden Kommunen ausschlaggebend für die Intensität der Zusammenarbeit.

Auf der Prozessebene übernimmt das IRVM oft eine moderierende Rolle, bspw. bei der Erstellung des interkommunalen Radwegs (Abb. 2). Hier stellt sich heraus, dass die unterschiedlichen kommunalen Verfahrens- und Handlungsweisen zu

Verwaltungshemmnissen förderlich sind. Im vorliegenden Kontext bewährt sich das IRVM – ausgestattet mit eigenen Mitteln und dem Privileg eines Realexperiments in einem kooperationserprobten Raum in der Tat wirksamer als Transformationsmotor.

5. Fazit: Vom Realexperiment in den Verwaltungsalltag?

Das IRVM als flexible Umsetzungsstelle für Verkehrswendemaßnahmen ist zwar formal eine Verwaltungseinheit. Die spezifische organisatorische Einbettung, wissenschaftliche Anbindung und inhaltliche Ausrichtung des IRVMs hat jedoch Konsequenzen für die beobachteten Praktiken der

(interkommunalen) Radverkehrsförderung. Mehrere Aspekte müssen daher zur Bewertung der Wirksamkeit und Übertragbarkeit des Ansatzes berücksichtigt werden.

1. Untypische Einbindung in typische Verwaltungsstrukturen
2. Interkommunale Ausrichtung vs. kommunale Verbindlichkeiten
3. Prozessbeschleunigung durch IRVM-eigene (extern bereitgestellte) Finanzmittel und zeitliche Befristung
4. Grenzen und Mechanismen der Verstetigung von Realexperimenten

Zu 1. Formal ist das IRVM in der Gemeindeverwaltung Eichwalde angesiedelt, bildet jedoch mit dem Reallaborcontext eine Schnittstelle zwischen Verwaltung und Wissenschaft. Als Verwaltungseinheit wird dem IRVM ermöglicht, Verwaltungsprozesse *von innen heraus* zu verstehen und aufzusetzen. Darüber hinaus können in direkter Zusammenarbeit mit KollegInnen neue Verfahrensweisen aufgesetzt und erprobt werden. Jedoch gehen mit dem Radverkehrsmanagement auch große Erwartungen in konkret sichtbare Veränderungen einher, die einen enormen Umsetzungsdruck erzeugen. Dies führt zu einer massiven Konzentration auf das verwaltungsbezogene Tagesgeschäft, wodurch die Weiterverfolgung und das Nachdenken über die Möglichkeiten der Erstellung übertragbarer Konzepte vor der Umsetzungsdynamik und -druck zu verfallen droht. Den sich gleichzeitig daraus ergebende Schatz an Praxiserfahrungen und Transformationswissen zu reflektieren und hinsichtlich der verwaltungsbezogenen Herausforderungen zu behandeln, mit dem Ziel zu beschleunigen und Transformationspotentiale herauszuarbeiten, ist daher die Herausforderung des IRVM im Reallaborcontext.

Zu 2. Trotz formal-kommunaler Anbindung hat das IRVM eine interkommunale Prägung. Der kommunale Umsetzungsdruck, die Durchführung interkommunaler Koordinationsarbeit sowie auch die wissenschaftliche Begleitung als Evaluationsinstanz führen zur Entwicklung von spezifischen Charakteristiken, die für die Schaffung eines regionalen Radverkehrsnetzes Relevanz entfalten: mit der überkommunalen Perspektive werden Verbindungen in den Blick genommen, die insbesondere die Grenzen und Übergänge von Kommunen adressieren. Radverkehrsentwicklung wird als Gemeinschaftsaufgabe konzipiert, Dabei stellt sich die Frage, wie eine interkommunale Zusammenarbeit konkret aussehen kann, wenn

Entscheidungen getroffen werden müssen, die zwar räumlich in einer Kommune verortet sind, jedoch Konsequenzen für das Gesamtprojekt haben (bspw. Routenverläufe). Hier ist das IRVM einerseits von den Entscheidungen der kommunalen Gremien abhängig. Andererseits verfügt es durch die interkommunale, daher etwas abgekoppelte, Ansiedlung über gewisse Freiheiten. Dies gibt dem IRVM Handlungsspielräume und die Möglichkeit, Impulse zu setzen und Projektallianzen zu bilden. Gleichzeitig bleibt Frage der Legitimation und demokratischen Kontrolle unklar, was bei interkommunalen Kooperationen oft zu beobachten ist (Zimmermann 2018).

Generell hinaus entfaltet das IRVM dort eine größere Relevanz, wo Kommunen über kommunale Infrastrukturen miteinander verbunden sind. In der Projektregion sind es vor allem die Kommunen Eichwalde, Zeuthen, Schulzendorf und Wildau, die über gemeinsame Gremien auf politischer Ebene (Regionalausschuss), gemeinsame Ämter (Vergabestelle, Einwohnermeldeamt) sowie über kommunale Straßen und enge siedlungsräumliche Verflechtungen bereits viele gemeinsame Bezugspunkte haben. Die Etablierung und Ausübung von Unterstützungsangeboten fallen dort vergleichsweise leicht.

Zu 3. Die zeitliche Begrenzung des Reallabors schlägt sich auf die Ausübung der verwaltungsbezogenen Aktivitäten nieder (vgl. Wendland/Jung 2021, 27). Diese zeitliche Limitierung führt dazu, dass Maßnahmen durch Einsatz extern bereitgestellter Finanzmittel (hier durch das BMBF) und Befreiung von einigen in Verwaltungen sonst üblichen Verfahren beschleunigt werden. Einerseits können Hemmnisse und das Potenzial des Ansatzes gerade dadurch besonders anschaulich verdeutlicht werden. Andererseits erschwert dies die Verstetigung des Ansatzes und das Hervorrufen einer nachhaltigen Wirkung. Dieser Aspekt und die Möglichkeiten der Verstetigung sollen daher in einem Folgeprojekt im vertieft untersucht werden.

Zu 4. Die Radverkehrsförderung durch das IRVM wurden primär durch die Verfügbarmachung von Arbeitskraft und Finanzmittel sowie einem Klima des Aufbruchs beschleunigt.

Das IRVM in den Kommunen bzw. der Region zu verstetigen erfordert nun jedoch vor allem ein politisches Bekenntnis zur Bereitstellung finanzieller Ressourcen für Personal und Projekte. In der Phase des Reallabors wird die Relevanz eines solchen des Bekenntnisses durch die umfassende Bereitstellung von Bundesmitteln mit dem Ziel des

Erkenntnisgewinns gemindert. Für die Verstetigung sind dann gute Argumente und Projekterfolge unumgänglich. Anreize und Argumente zur Verstetigung ergeben sich dabei sowohl auf der Straße als auch in der Wahrnehmung des IRVM.

Durch die Verbesserung der Infrastruktur, durch Öffentlichkeitsveranstaltungen und Angebote wie Dienstradleasing werden Menschen in der und außerhalb der Verwaltung durch das IRVM für das Radfahren sensibilisiert, mit transformativer Wirkung im Sinne der Mobilitätswende. Gleichzeitig – und das ist ein weiteres und bereits bekanntes Element von Reallaboren – wird die Verkehrswende erlebbar gemacht. Das IRVM hat gezeigt, was mit Verfügbarmachung von Ressourcen zur Radverkehrsförderung möglich wird. Für die Methode des Reallabors bedeutet dies eine kontinuierliche Balance zwischen Erkenntnisgewinn und Umsetzungsdruck zu halten.

Für eine nachhaltige Transformation des Untersuchungsraums ist die Sichtbarkeit von umgesetzten Maßnahmen in der Radverkehrsinfrastruktur unabdingbar. Sie sind die Umsetzung von reflektierten Erkenntnissen und damit das Ziel eines jeden Reallabors, das in der Praxis einen Unterschied machen kann.

Literatur

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende, Berlin.

BMWK (2023): Grünbuch Reallabore. Konsultationen für ein Reallabore-Gesetz und ergänzende Maßnahmen. Online verfügbar unter: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/G/gruenbuch-reallabore.pdf?__blob=publicationFile&v=10

Albers, V., K. Bugow (2022): Umsetzungsbericht. Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzepts des Kreis Darmstadt-Dieburg. Hochschule Darmstadt

Beecroft, R., H. Trenks, R. Rhodius, C. Benighaus, O. Parodi (2018): Reallabore als Rahmen transformativer und transdisziplinärer Forschung: Ziele und Designprinzipien. In: Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung. Edited by: R. Defila, A. Di Giulio. Wiesbaden: Springer. 75-99

Honer, A., Hitzler, R. (2022). Lebensweltanalytische Ethnographie. In: Poferl, A., Schröer, N. (eds) Handbuch Soziologische

Ethnographie. Springer VS, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-26405-5_18

Kuckartz, Udo (2016): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 3., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa (Grundlagentexte Methoden).

Liebold, R., Trinczek, R. (2009). Experteninterview. In: Kühl, S., Strodtholz, P., Taffertshofer, A. (eds) Handbuch Methoden der Organisationsforschung. VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-531-91570-8_3

Ohlhorst, D., Kröger, M. (2015). Konstellationsanalyse: Einbindung von Experten und Stakeholdern in interdisziplinäre Forschungsprojekte. In: Niederberger, M., Wassermann, S. (eds) Methoden der Experten- und Stakeholdereinbindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung. Springer VS, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-01687-6_6

Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (Hrsg.) (2018): Die Kultur des Experimentierens in Reallaboren Nachhaltigkeit gemeinsam schaffen. Online verfügbar unter http://www.r-n-m.net/wp-content/uploads/2017/12/die_kultur_des_experimentierens_2017_rnm.pdf

Schneidewind, U., (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In: pnd online 3 (2014), S. 1–7.

Stein, T., Klein, T., Lindner, S. (2022): Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung? Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“, Berlin (Difusonderveröffentlichung).

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2013): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. TEXTE 19/2013; Dessau-Roßlau; Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/potenziale-des-radverkehrs-fuer-den-klimaschutz>

Wang, L. (2018): Barriers to Implementing Pro-Cycling Policies: A Case Study of Hamburg. Sustainability 10/4196: doi:10.3390/su10114196

Witzel, A. (2000). The Problem-centered Interview. Forum Qualitative Sozialforschung

Forum: Qualitative Social Research, 1(1).
<https://doi.org/10.17169/fqs-1.1.1132>

Zimmermann, K. (2018). Kooperation, interkommunale und regionale. In Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung (S. 1211–1219). Verlag der ARL.

AutorInnenangaben

Ute Samland
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Sekt. SG 4, Salzufer 17 - 19, 10587 Berlin

E-Mail: ute.samland@tu-berlin.de

Christoph Kollert
Verbundkoordination, NUDAFa-Reallabor für
interkommunale Radverkehrsförderung
Gemeinde Eichwalde
Grünauer Straße 49
15732 Eichwalde
www.nudafa.de

E-Mail: christoph.kollert@eichwalde.de

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
Fachgebietsleitung
Integrierte Verkehrsplanung
Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr
Sekt. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin
www.ivp.tu-berlin.de

E-Mail: christine.ahrend@tu-berlin.de