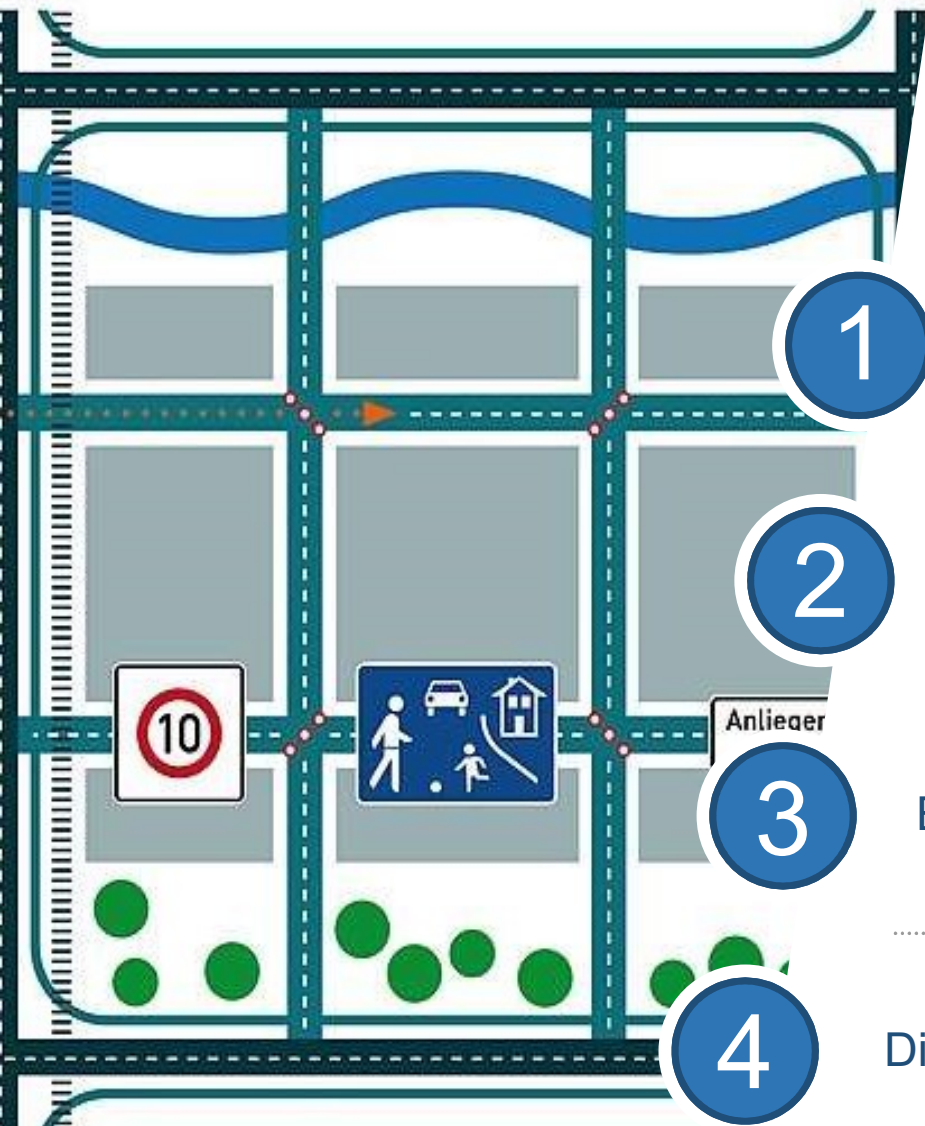




Akzeptanz von Kiezblocks – Welche Rolle spielen Emotionen und wahrgenommene Fairness?

Katharina Götting | katharina.goetting@iass-potsdam.de
Fachtagung Experi | 6. Oktober 2022





Agenda

1

Einleitung – Das Kiezblock – Konzept

2

Methodisches Vorgehen

3

Ergebnisse

4

Diskussion & Fragen

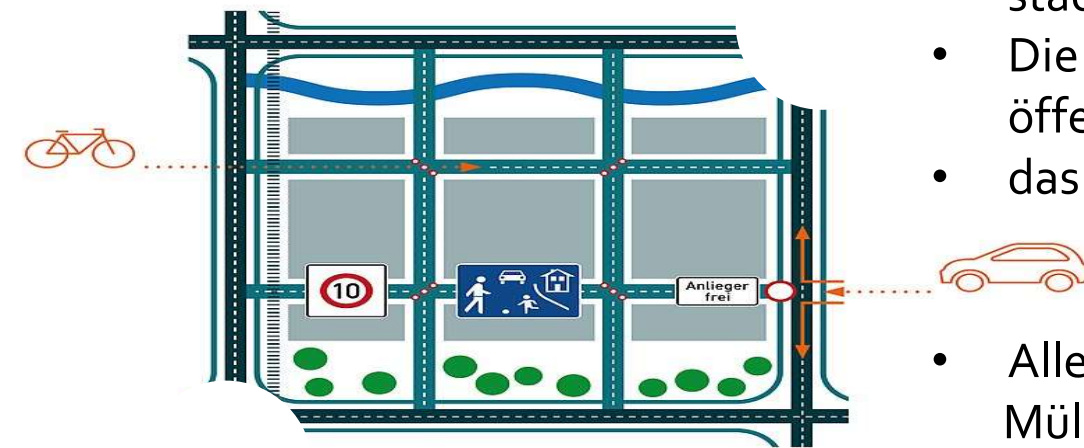


© Changing Cities

Das Kiezblock-Konzept

1

Das Kiezblock – Konzept auf einen Blick.



- Umsetzung des § 44 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MoG BE)
 - städtisches Quartier ohne Kfz-Durchgangsverkehr
 - Die Straßen gehören vorrangig dem Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr
 - das Auto ist nur zu Gast
-
- Alle Gebäude sind trotzdem für Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr etc. erreichbar
 - Die übrigen (Wohn-)Straßen werden zu Grünflächen und Fußgängerzonen umgestaltet oder mit Radwegen und Straßenmöbeln versehen.

1

Kiezblocks – nicht nur in Berlin.

- auch: superblocks (Barcelona), nordic superblocks (Skandinavien), Supergrätzl (Wien),
- low traffic neighborhoods, Mini-Holland (London)

“The Barcelona Superblock model is an innovative urban and transport planning strategy that aims to reclaim public space for people, reduce motorized transport, promote sustainable mobility and active lifestyles, provide urban greening and mitigate effects of climate change.” (Mueller et al., 2020)

1

Kiezblocks – Ein Blick in die Forschung.

- **Positive Effekte**

- Mehr aktive Mobilität (Aldred, Croft, & Goodman, 2019)
- Weniger Verkehrsunfälle (Laverty, Aldred, & Goodman, 2021)
- Weniger Straßenkriminalität (Goodman & Aldred, 2021)

- **Herausforderungen**

- Risiko der Gentrifizierung (Lopéz et al., 2020)
- Kontrovers unter den Bürger:innen (Lopéz et al., 2020; Aldred et al., 2021)



Forschungsfragen:

Was verbinden die Anwohnenden mit dem Kiezblock Konzept?
Welche psychologischen Faktoren sind relevant in Hinblick auf die Akzeptanz von Kiezblocks?



© Changing Cities

Welche ersten Eindrücke verbinden Sie mit Kiezblocks?

1

Affective Imageries

- Bereits in verschiedenen Forschungskontexten angewendet wie zum Beispiel Gentechnologie, Risikowahrnehmung bezüglich des Klimawandels, Atomkraft oder Windrädern (Cousse et al., 2020)
- Free Association Task + Evaluation (Likert Skala sehr negativ (1) bis sehr positiv (5))



1

Definition Akzeptanz

“Thus, acceptability encompasses **actor-based and dynamic decision processes**. The decisions are products of **interactions** among the **actors**, the **object**, and the **context**. They can be assigned to a particular degree (from **rejection to acceptance or engagement**) and made at the **attitude, action, or utilization level**.”

(Busse & Siebert, 2018)

1

Einflussfaktoren auf die Akzeptanz

- Wahrgenommene Fairness (Huijts et al., 2012)
- Affekt (Klaus, Ernst & Oswald, 2020)
- Erwartete Effekte (Huijts et al., 2012)
- Wahrgenommene soziale Norm (Huijts et al., 2012)
- Vertrauen in das Bezirksamt (Assmann et al., 2020)
- Problemwahrnehmung (Klößner & Blöbaum, 2010; Assmann et al., 2020)
- Umweltfreundliche Identität (van der Werff, Steg & Keizer, 2013)
- Autonutzung



2

Methode & Analyse

- Online Survey
 - Kurze Beschreibung von Kiezblocks
 - Items zu Akzeptanz, Prädiktoren & Sozio-Demographie
 - 10.000 Flyer mit QR Code verteilt
 - Rücklauf: 794; N = 588
- Qualitative Inhaltsanalyse,
- zwei Kodiererinnen (Mayring et al., 2010)
- Multiple Regressionsanalyse



© Antonia Nähring | EXPERI

3

Affective Imageries von Kiezblocks (Beispiele)



3 Was beeinflusst die Akzeptanz?



Acceptability					
Independent variables	B	SE	β	p-values	β 95 % CI
Constant	-.191	.145		.187	[-.487;.107]
Affect (H1)	.302	.035	.309	<.001	[.206;.400]
Fairness (H2)	.258	.035	.258	<.001	[.171;.345]
Perc. social norm (H3)	.293	.024	.262	<.001	[.220;.363]
Problem Perc. (H4)	.129	.031	.101	<.001	[.058;.205]
Expect. effects (H5)	.102	.023	.102	<.001	[.040;.158]
Trust (H6)	.012	.021	.009	.564	[-.031;.057]
Env. Identity (H7)	-.037	.026	-.020	.158	[-.095;.020]
Car use (H8)	-.257	.123	-.034	.038	[-.478; -.048]
R ² _{adj}	.887				
	578.66				

Note. Listwise deletion was used for missing values (N = 588).

^a Bootstrapped confidence interval from 1000 bootstrap samples.



4

Fazit

- Wahrgenommene Fairness, Affekt und soziale Norm scheinen einen großen Einfluss auf die Akzeptanz von Kiezblocks zu haben.
- Autonutzung hat einen negative Zusammenhang mit der Akzeptanz von Kiezblocks.
- Problemwahrnehmung und wahrgenommene Effekte sind ebenfalls relevant.
- Anwohnende der beiden Kieze assoziierten verschiedene Dimensionen der urbanen Lebensqualität mit Kiezblocks, aber erwähnten ebenso Verkehrschaos und das Risiko der Gentrifizierung.

4

Einordnung in die sozio-ökologische Transformationsforschung

- Fairness als einer der wichtigsten Einflussfaktoren auf Akzeptanz von politischen Maßnahmen (Bergquist et al., 2022)
- Forschungsagenda für mehr Emotionsforschung in der sozio-ökologischen Transformation (Martiskainen & Sovacool, 2021)
- Viele positive Emotionen sind in unserer Gesellschaft mit dem Auto verknüpft (Sheller, 2004; Cohen & Gössling, 2015)

Danke für Ihre & Eure Aufmerksamkeit!





© Changing Cities

Diskussion: Wie kann der Umgang mit Emotionen und wahrgenommener Fairness in der Praxis gestaltet werden?



© Changing Cities

Diskussion: Welches Verständnis von Akzeptanz brauchen wir eigentlich?



Literatur

- Aldred R, Croft J, Goodman A (2019). Impacts of an active travel intervention with a cycling focus in a suburban context: One-year findings from an evaluation of London's in-progress mini-Hollands programme. *Transportation research part A: policy and practice*, 123, 147-169.
- Aldred R, Verlinghieri E, Sharkey M et al. (2021) Equity in new active travel infrastructure: a spatial analysis of London's new Low Traffic Neighbourhoods. Center for Open Science
- Assmann T, Müller F, Bobeth S et al. (2019) Planung von Lastenradumschlagsknoten: Ein Leitfaden für Kommunen und Wirtschaft Ein Leitfaden für Kommunen und Wirtschaft zur Planung von Umschlagspunkten für neue, urbane Logistikkonzepte, Magdeburg
- Bergquist M, Nilsson A, Haring N et al. (2022) Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws. *Nat Clim Chang* 12:235–240. <https://doi.org/10.1038/s41558-022-01297-6>
- Busse M, Siebert R (2018) Acceptance studies in the field of land. *Land use policy* 76:235–245
- Cousse J, Wüstenhagen R, Schneider N (2020) Mixed feelings on wind energy: Affective imagery and local concern driving social acceptance in Switzerland. *Energy Research & Social Science* 70:101676. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101676>
- Goodman A, Aldred R (2021) The Impact of Introducing a Low Traffic Neighbourhood on Street Crime, in Waltham Forest, London. Findings. <https://doi.org/10.32866/001c.19414>
- Huijts N, Molin E, Steg L (2012) Psychological factors influencing sustainable energy technology acceptance: A review-based comprehensive framework. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 16:525–531. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2011.08.018>
- Klaus G, Ernst A, Oswald L (2020) Psychological factors influencing laypersons' acceptance of climate engineering, climate change mitigation and business as usual scenarios. *Technology in Society* 60:101222. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2019.101222>
- Klöckner CA, Blöbaum A (2010) A comprehensive action determination model: Toward a broader understanding of ecological behaviour using the example of travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology* 30:574–586. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.03.00161>.
- Lavery A, Aldred R, & Goodman A (2020). The impact of introducing low traffic neighbourhoods on road traffic injuries. Findings.
- López I, Ortega J, Pardo M (2020) Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona. *Atmosphere* 11:410
- Martiskainen M, Sovacool BK (2021) Mixed feelings: A review and research agenda for emotions in sustainability transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 40:609–624. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2021.10.023>
- Mayring, P. (2010). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Beltz.
- Mueller N, Rojas-Rueda D, Khreis H et al. (2020) Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environ Int* 134:105132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>
- Sheller M (2004) Automotive Emotions. *Theory, Culture & Society* 21:221–242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>
- van der Werff E, Steg L, Keizer K (2013) The value of environmental self-identity: The relationship between biospheric values, environmental self-identity and environmental preferences, intentions and behaviour. *Journal of Environmental Psychology* 34:55–63. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2012.12.006>