

DIPLOMARBEIT

Die Radentscheid-Bewegung in Deutschland

Aushandlung und Umsetzung zwischen Bürger:innenengagement und kommunaler Praxis



Felix Leininger



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Die Radentscheid-Bewegung in Deutschland Aushandlung und Umsetzung zwischen Bürger:innenengagement und kommunaler Praxis

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs im Masterstudium Raumplanung und Raumordnung (E 066 440) unter der Leitung

Associate Prof. Dipl.-Ing.(FH) Dr. phil. Sabine Knierbein
E285-05 Interdisziplinäres Forschungszentrum Stadtkultur und öffentlicher Raum

Dipl.-Ing. Barbara Laa
E230-01 Institut für Verkehrswissenschaften

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

Von
Felix Leininger
11813056

felixleininger@posteo.de

Wien, 28.03.2021

Zusammenfassung

Nicht erst seit der Covid-19 Pandemie fordern zivilgesellschaftliche Initiativen eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raums und insbesondere von Verkehrsräumen. Flächengerechtigkeit zu schaffen ist auch die Motivation der sog. Radentscheid-Initiativen. Die vorliegende Diplomarbeit gibt einen Überblick über die Radentscheid-Bewegung in Deutschland. Radentscheide sind Bürger:innenbegehren, die mit dem primären Ziel initiiert werden, eine bessere Radinfrastruktur in der betreffenden Stadt zu schaffen. Im Grundlagenteil wird eine Übersicht auf die Geschichte der Mobilität bis zur heutigen Verkehrswende gegeben, sowie die Radentscheide in den Kontext sozialer Bewegungen eingeordnet. Der Fokus der Arbeit liegt auf dem Aushandlungs- und Umsetzungsprozess zwischen Aktivist:innen und der Stadtverwaltung. Anhand einer vergleichenden Fallstudie werden diese Prozesse in Aachen und Darmstadt gegenübergestellt. Obwohl beide Städte unterschiedliche Wege in der Aushandlung und Implementierung bestritten haben, zeichnet sich ab, dass eine kooperative Herangehensweise zwischen Radentscheid-Initiativen und Stadtverwaltung die Verkehrswende auf verschiedenen Ebenen voranbringen kann.

Abstract

It is not only since the Covid 19 pandemic that civil society initiatives have been calling for a fair distribution of public space and especially of transport space. Reclaiming the streets is also the motivation of the so-called »Radentscheid« initiatives. This diploma thesis gives an overview of the »Radentscheid« movement in Germany. Cycling referendums are citizens' petitions that are initiated with the primary goal of creating a better cycling infrastructure in the city concerned. In the basic part, an overview of the history of mobility up to today's traffic turnaround is given, and the cycling referendums placed in the context of social movements. The focus of the paper is on the negotiation and implementation process between activists and the city administration. A comparative case study compares these processes in Aachen and Darmstadt. Although both cities have taken different paths in negotiation and implementation, it becomes apparent that a co-operative approach between the »Radentscheid« initiatives and the city administration can advance the traffic turnaround.

Danksagung

Ich möchte mich bei der Ausgestaltung dieser Arbeit bei verschiedenen Menschen herzlich bedanken. Am deutlichsten möchte ich dabei meine Freund:innen hervorheben, die mich in Gesprächen, bei Spaziergängen, beim Gedankenaustausch durch die Höhen und Tiefen der unzähligen Lockdowns gebracht haben. Namentlich möchte ich mich dabei bei Annika, Marco, Nine, Lennart, Eli, Lukas, Mimi, Sascha, Bea, Marcus und Tom bedanken.

Selbstverständlich darf auch meine Familie nicht fehlen. Dank an meinen Vater und Basti für das Gegenlesen, an meine Mutter für die Zeichnungen im Forschungsjournal und danke Emi und Joan für das da sein!

Ein großer Dank gebührt meinen Gesprächspartner:innen in Aachen, Darmstadt und Berlin. Danke Lisa Ruhrort für das offene und einordnende Gespräch. Danke Peter Roßteutscher, David Grünewald, Jan van den Hurk, sowie Uwe Müller für die spannenden und abwechslungsreichen Fahrradinterviews.

Natürlich dürfen bei der Danksagung meine Mitstreiter:innen von der Radentscheid-Initiative Erlangen nicht fehlen. Ihr wart die Ideengeber für diese Arbeit und es war immer schön mit euch zu diskutieren, zu arbeiten und zu verhandeln. Danke Lisa, Michael, Paulus, Harald, Chloé & Co. In diesem Zusammenhang möchte ich auch Girina Holland von Changing Cities und Theijs Lucas vom Radentscheid Stuttgart für die guten Gespräche im letzten Jahr danken. Danke Bernike Feldhoff und Jennifer Künkel für fachliches Feedback und Ratschläge.

Danke für die finanzielle Unterstützung vor allem bei der Exkursion durch das Abschlussstipendium der TU Wien. Gleiches gilt dem evangelischen Studienwerk. Ihr habt mich nicht nur durch das Studium getragen, sondern meinen Horizont in Seminaren und im ständigen Austausch mit neuen Menschen erweitert. Danke für die Möglichkeitsräume!

Zuletzt möchte ich mich bei meinen Betreuerinnen Sabine Knierbein und Barbara Laa bedanken. Danke für das Übernehmen einer etwas unkonventionellen Thematik und die Begleitung im Diplomseminar und Privatissimus, Sabine. Dein Feedback hat mir immer den Horizont erweitert und mich kontinuierlich herausgefordert. Deine Unterrichtseinheiten haben das fachliche und diskursive Niveau meines Masters spürbar angehoben! Danke Barbara für deine Wertschätzung mir und der Thematik gegenüber. Insbesondere dafür, dass du dir oft und ausführlich Zeit für Korrekturen und Anmerkungen genommen hast! Darüber hinaus möchte ich mich bei Dragana Damjanovic und Günter Emberger dafür bedanken, dass sie sich als Zweit- und Drittprüfer:innen zur Verfügung gestellt haben.

1**INTRO****EINLEITUNG**

Seite 13

2**URBANE
MOBILITÄT IM
WANDEL**

Seite 19

3**RADENTSCHIED
IM KONTEXT
SOZIALER
BEWEGUNGEN**

Seite 27

4**FORSCHUNGS-
DESIGN**

Seite 39

5**CHARAKTERISIERUNG
DER
RADENTSCHIED**

Seite 49

6**FALLSTUDIE**

Seite 67

7**FAZIT**

Seite 139

8**QUELLEN**

Seite 149

9**ANHANG**

Seite

**Zusammenfassung/
Abstract**

Seite 2

Danksagung

Seite 3

Abkürzungsverzeichnis

Seite 6

Glossar

Seite 7

**2.1
Kurze Geschichte der
Mobilität**

Seite 21

**2.2
Auf dem Weg zur
Verkehrswende**

Seite 22

**2.3
Akteur:innen der
Verkehrswende**

Seite 24

**3.1
Definition neue soziale
Bewegungen**

Seite 29

**3.2
Radentschied als
soziale Bewegung**

Seite 30

**3.3
Kontinuitäten und
Parallelen zu anderen
Bewegungen**

Seite 34

**4.1
Forschungsprozess**

Seite 41

**4.2
Vergleichende
Fallstudie**

Seite 42

**4.3
Methoden**

Seite 43

**4.4
Forschungsethik**

Seite 46

**5.1
Das rechtliche Instrument
Bürger:innenbegehren bzw.
-entscheid**

Seite 51

**5.2
Arten von
Radentschieden**

Seite 53

**5.3
Radentschied-Ziele**

Seite 54

**5.4
Radentschied-Phasen**

Seite 59

**6.1
Fallbeispiel Aachen**

Seite 69

**6.2
Fallbeispiel Darmstadt**

Seite 102

**6.3
Vergleich**

Seite 132

**7.1
Resümee Grundlagen**

Seite 140

**7.2
Resümee Fallstudie**

Seite 142

**7.3
Ausblick**

Seite 144

**7.4
offene Fragen/
weitere Forschung**

Seite 146

**8.1
Literaturverzeichnis**

Seite 150

**8.2
Abbildungsverzeichnis**

Seite 163

**9.1
Anhang I:
Radentschied-Ziele**

Seite 168

**9.2
Anhang II:
Online-Umfrage**

Seite 178

Forschungsjournal

Abkürzungsverzeichnis

Abb.:	Abbildung	FAQ:	Frequently asked questions (oft gestellte Fragen)
Abs.:	Absatz	FFF:	Fridays For Future
ADFC:	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	GO:	Gemeindeordnung
AG:	Arbeitsgemeinschaft	inkl.:	inklusive(e)
AGFS:	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen	ISKSK:	integriertes Klimaschutzkonzept
AGNH:	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen	Kap.:	Kapitel
AKW:	Atomkraftwerk	Kat.:	Kategorie
AStA:	Allgemeiner Studierendenausschuss	km/h:	Kilometer pro Stunde
bzw.:	beziehungsweise	KW:	Kalenderwoche
CM:	Critical Mass	M.:	Maßnahme(n)
cm:	Centimeter	m:	Meter
d.h.:	das heißt	MIV:	Motorisierter Individualverkehr
DIN:	Deutsche Industrienorm	o.g.:	oben genannte
ERA:	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
etc.:	et cetera (und so weiter)	§:	Paragraf
€:	Euro	Pkw:	Personenkraftwagen (Automobil)
f/ff:	folgend oder fortfolgende (Seiten)	%:	Prozent
F.:	Forderung oder Frage (Nummer) im Zusammenhang mit der Umfrage	RASt:	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
		RWTH:	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen

Glossar

Begriffe aus dem Glossar sind in der Arbeit bei Ersterwähnung **fett markiert**.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

Der Verein setzt sich seit 1979 für die Belange von Radfahrenden ein. Anfangs tat sich der ADFC mit den Radentscheiden und der neuen Lobbyarbeit schwer (Graf 2019, S. 16). Mittlerweile unterstützt der ADFC vielerorts Radentscheid-Initiativen finanziell und ideell (Becker et al. 2021, S. 4).

BundesRad (Bündnis der Radentscheide in Deutschland)

Das Bündnis BundesRad ist ein Zusammenschluss von über 40 Radentscheiden, sowie weiterer Verkehrswende-Initiativen aus Deutschland. Sie haben das Ziel die Fahrradinfrastruktur für alle Alters- und Personengruppen bequem und sicher als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel zu gestalten. Ihre Forderungen richten sich an die Landes- und Bundespolitik, weil dort die Rahmenbedingungen (Gesetze und Regeln) für die lokal agierenden Initiativen beschlossen werden. Changing Cities e.V. unterstützt das Bündnis bei der Koordination ihrer Aktivitäten.

Changing Cities e.V.

Changing Cities e.V. ist die Nachfolgeorganisation, die aus dem Volksentscheid Fahrrad in Berlin entstanden ist. Mit ihren Kampagnen und Projekten in Berlin, sowie bundesweit, treibt der Verein die Verkehrswende von unten voran. Ein Fokus der Arbeit liegt dabei auf der Vernetzung der Radentscheide in Deutschland (Changing Cities 2021b).

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Die ERA ist ein seit 1982 fortlaufendes Regelwerk, welches die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen darstellt. Die Vorgaben der ERA sind nicht verpflichtend, dienen eher als Empfehlungen und bilden den aktuellen Stand der Technik in ihren Ausführungen ab. Die letzten ERA wurden 2010 publiziert (KommunalWiki 2018, 46f).

Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind Erschließungsstraßen, die ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Im Einzelfall können Kraftfahrzeuge durch Zusatzbeschilderung erlaubt werden, was in Deutschland der Regelfall ist. Zusätzlich dürfen Radfahrende hier nebeneinander fahren und können die Fahrgeschwindigkeit – die 30 km/h nicht überschreiten darf - vorgeben. Autos müssen sich dem unterordnen (Graf 2019, S. 70).

Flächengerechtigkeit

Das Auto braucht auf den Straßen auf Kosten anderer Verkehrsmittel zu viel Platz. So wird es immer weniger selbstverständlich, dass wertvoller öffentlicher Raum von unzähligen privaten Fahrzeugen zugestellt wird. Diesen Verkehrsraum gerecht umzuverteilen wird als Flächengerechtigkeit verstanden (Drewes 2019, S. 12).

Gehweg

Die baulich vom Straßenraum getrennten Flächen sind für zu Fuß Gehende vorgesehen. Durch Zusatzzeichen oder als gemeinsamer Geh- und Radweg können Fahrräder dort zugelassen werden. Radfahrende Kinder und deren Aufsichtspersonen dürfen in jedem Fall auf Gehwegen fahren (Graf 2019, 82ff). In Aachen gibt es ein Programm für Premiumfußwege mit einer Mindestbreite von 2,50 Meter und regelmäßigen Sitzgelegenheiten zur bequemen Erreichung der öffentlichen Grünflächen (Stadt Aachen 2020f).

Geschützter Radfahrstreifen bzw. Protected Bike Lane (PBL)

Im Gegensatz zum Schutzstreifen ist ein geschützter Radfahrstreifen durch eine physische Barriere zum MIV getrennt. Da es keine einheitlichen Standards gibt, sind die Ausführungen unterschiedlich (Graf 2019, 88f). Regelbreite sind 2,30 Meter. In Darmstadt hat man u.a. auf Betonpoller und einen Sicherheitstrennstreifen gesetzt, während in Aachen die installierten Protektoren wesentlich kleiner ausfallen.

Ghost Bike

Der Begriff *Ghost Bike* kommt aus den USA und beschreibt ein Fahrrad, das an einer Stelle im öffentlichen Raum aufgestellt wird, an der ein:e Radfahrende zumeist tödlich verletzt wurde. Zur Kenntlichmachung werden diese Räder weiß gestrichen. Sie dienen als Mahnmal und weisen gleichzeitig auf gefährliche Verkehrspunkte für Radfahrende hin. Zum Gedenken an die Getötete:n wird manchmal ein *Ride of Silence* veranstaltet (Fahrradblog 2020).

Kulturwandel

Kulturwandel impliziert, dass eine gesellschaftliche Transformation nicht nur einen technischen, sondern auch einen kulturellen und sozialen Wandel voraussetzt. Dass dieser mehrdimensionale Wandel Zeit braucht wird auch bei der lokalen Verkehrsplanung und -politik deutlich (Ruhrort 2019, S. 11).

Modal Shift

Unter *Modal Shift* versteht man die Verlagerung des MIV auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Durch welche Maßnahmen ein solcher *Modal Shift* in größerem Maßstab erreicht werden kann ist die zentrale Herausforderung der Verkehrswende. Das Thema wird u.a. in der Mobilitätsforschung, der Stadtplanung und in umweltpolitischen Disziplinen diskutiert (Ruhrort 2019, S. 3).

Modal Split

Als *Modal Split* wird der prozentuale Anteil einzelner Verkehrsarten an den insgesamt zurückgelegten Kilometern oder den täglich unternommenen Wegen in einem Planungsraum verstanden. Im Personenverkehr wird dabei meistens der ÖPNV, der MIV, der Rad-, sowie der Fußverkehr erhoben. Durch regelmäßige *Modal Split* Erhebungen können Verkehrsveränderungen und -verlagerungen im Zeitablauf festgestellt werden. Ein hoher Radverkehrsanteil am *Modal Split* dient dementsprechend auch als Erfolgsindikator für eine gute Radverkehrsförderung (Graf 2019, S. 106).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr beinhaltet Nutzung von Kraftfahrzeugen (Kfz), wie Personenkraftwagen (Pkw) und Krafträder (Motorräder, Motorroller, Mopeds und Mofas), die zu 100% durch Motorleistung fahren (Forschungsinformationssystem 2003).

Multimodalität

Multimodalität gewinnt vor allem in Städten an Bedeutung. Darunter versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Tages- und Wochenverlauf. In Deutschland gehörten 2019 37% der Bevölkerung zum multimodalen Verkehrstyp (Kosok 2019, 14f).

Nahmobilität

Unter Nahmobilität versteht man die Mobilität über kurze Distanzen oder in kleinen Netzen (z.B. auf Quartiersebene). Der Begriff ist praktisch synonym oder als Erweiterung des Begriffs der aktiven Mobilität überwiegend bestehend aus Fuß- und Fahrradverkehr (KommunalWiki 2018).

Radschnellweg

Ein Radschnellweg ist eine meist interkommunale Verbindung für den Alltagsverkehr, auf Strecken, die hohe Fahrgeschwindigkeit und eine geringe Reisezeit zulassen. Dabei handelt es sich meist um Zweirichtungsradwege, die getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden (Graf 2019, 128 f).

Radverkehrsanlage

Eine Radverkehrsanlage ist eine Verkehrseinrichtung, die dem Radverkehr allein oder als geteilte Nutzung mit Kfz- oder Fußverkehr bereitgestellt wird. Darunter können Schutzstreifen, (geschützte) Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder Radwege fallen (Graf 2019, 132f).

Radweg

Es handelt sich um einen selbstständigen oder fahrbahnbegleitenden Verkehrsraum, der dem Fahrradverkehr vorbehalten ist. Im Gegensatz zu Radverkehrsanlagen sind Radwege in der Regel baulich von anderen Verkehrsarten getrennt und werden nicht mit anderen Verkehrsteilnehmenden geteilt (Graf 2019, S. 142).

Rad-Vorrang-(Routen-)Netz

Ein Rad-Vorrang-(Routen-)Netz soll Radfahrenden ein Vorankommen mit möglichst wenig Haltevorgängen ermöglichen. Die Routen sollen als durchgängig geführte und erkennbare Routen (innerorts auf Fahrradstraßen, außerorts auf baulich getrennten Radwegen an Hauptverkehrsachsen) gestaltet werden, auf denen Radfahrende als primäre Nutzergruppen fahren. Dazu werden bestehende und neue Radwege als Netz miteinander verbunden (Stadt Aachen 2019d).

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Hierbei handelt es sich um ein Regelwerk zur Gestaltung innerstädtischer Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen. Die Richtlinien sind konkreter als die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und regeln u.a. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Straßenbegleitende Radwege, Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen oder Fahrradstraßen (Graf 2019, 148f).

Roteinfärbung

Durch Bemalung der Straßenoberfläche wird eine Radverkehrsanlage kenntlich gemacht. In Deutschland wird dafür üblicherweise die Farbe Rot verwendet. In den ERA wird lediglich die Einfärbung aus Sicherheitsgründen für besondere Konfliktbereiche (z.B. Kreuzungen) empfohlen. Viele Radentscheid-Initiativen fordern eine ganzheitliche Einfärbung des gesamten Radnetzes (Graf 2019, 152f).

Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist ein von Schmalstrichmarkierung abgesteckter Bereich am rechten Fahrbahnrand, der für Radfahrende vorgesehen ist. Kraftfahrzeuge dürfen nur im Ausnahmefall dort fahren. Optional sind Schutzstreifen farblich gekennzeichnet (Rotfärbung) und mit einem Sicherheitstreifen vor Parkenden Autos (*Doo-ring*) geschützt (Graf 2019, 156f). Schutzstreifen sind im Gegensatz zu geschützten Radfahrstreifen nicht durch Trennelemente vom Kfz-Verkehr abgegrenzt.

Shared Mobility (geteilte Mobilität)

Unter dem Konzept versteht man das Teilen eines Fahrzeuges (Auto, Fahrrad, E-Scooter etc.) zu einem festgelegten Preis (für die Dauer und/oder Distanz der Fahrt). Dabei unterscheidet man zwischen stationsbasierten Systemen (z.B. an Bahnhöfen) oder dem *Free Floating System*, ohne feste Ausleihstation (Harbusch 2019, S. 1).

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Der 1986 ins Leben gerufene Club wurde als nachhaltige Alternative zum Allgemeinen Deutschen Auto Club (ADAC) gegründet. Der basisdemokratisch aufgestellte gemeinnützige Verein macht sich für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätspolitik stark und leistet dafür Netzwerkarbeit auf verschiedenen Ebenen (VCD 2021).

Vision Zero

Die *Vision Zero* oder Vision Null beinhaltet das Bestreben, keine Verkehrstoten mehr beklagen zu müssen. Passend dazu wurde im Januar 2020 neben der Novellierung der StVO ein Antrag für fahrradgerechteren Straßenverkehr der großen Koalition im Bundestag mit dem Titel »Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr« angenommen (Deutscher Bußgeldkatalog 2020).

Volksentscheid Fahrrad Berlin

Der 2015 ins Leben gerufene Volksentscheid Fahrrad aus Berlin und sein Initiator Heinrich Strößenreuther waren die Auslöser der Radentscheid-Bewegung. Im Juni 2016 sammelte man in weniger als vier Wochen 105.425 Unterschriften. Daraus entstand nach langen Verhandlungen im Sommer 2018 ein Mobilitätsgesetz für Berlin (Strößenreuther 2019, 42f).

1

EINLEITUNG

1 EINLEITUNG

»*Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern die gegebenen Rahmenbedingungen bestimmen maßgeblich, wie sich Menschen fortbewegen. Verkehrsplanung orientiert sich nach wie vor in vielen Fällen am Kfz-Verkehr, während für Fuß- und Radverkehr nur Restflächen bleiben. Viele Probleme beim Radfahren lassen sich demzufolge auf ein Verteilungsproblem der zur Verfügung stehenden Flächen zurückführen und nicht auf ein generelles Platzproblem.*«

VCÖ 2019

Raumplanerische Maßnahmen können dafür sorgen, dass Radfahren gefördert wird. Argumente gibt es genug - von verbesserter Gesundheit von Radfahrenden bis zum Umweltschutz. Bis heute ist es jedoch so, dass die meisten Flächen und Ressourcen dem **motorisierten Individualverkehr (MIV)** gewidmet werden. Möchte man mehr Menschen animieren, regelmäßig das Rad zu benutzen, braucht es qualitative und quantitative Verbesserungen bei der Radverkehrsinfrastruktur (VCÖ 2019). Was der VCÖ für Österreich festgestellt hat, gilt gleichbedeutend für Deutschland.

Spätestens durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19 Pandemie mit der Aufforderung, sich vermehrt auf Distanz zu bewegen, rückte der Protestdiskurs um **Flächengerechtigkeit** und Raumverteilung wieder in den Fokus. Prozesse urbaner Raumverteilung spiegeln gesellschaftliche Verhältnisse und Machtverteilung wider (Stummer 2020, S. 12). Der Raum wird politisch, Konflikte werden sichtbar gemacht (Stummer 2020, 13f). Die Macht- und Raumver-

teilungsfragen werden durch Corona nochmals akuter. Um eine Infektion zu vermeiden, werden Menschen angehalten sich möglichst zu Hause in privaten Räumen aufzuhalten (Stummer 2020, S. 16), obwohl die Ansteckungsgefahr im Freien geringer ist.

Vielen wird erst jetzt klar, wie schwierig es ist im engen öffentlichen Raum den Mindestabstand zu wahren und wie viel Fläche für das Auto reserviert ist. Als Antwort auf den Platzmangel wurden in verschiedenen Städten - von Berlin bis Bogotá - Straßenräume für zu Fuß Gehende und Radfahrende temporär geöffnet (Stummer 2020, 16f). *Pop-up Bike Lanes* waren das Verkehrsthema des Pandemiejahres 2020. Dass in Deutschland vielerorts solche entstanden, liegt auch daran, dass sich Radentscheid-Initiativen für eine pandemietaugliche Infrastruktur stark gemacht haben. Radentscheide selbst existierten aber schon vor der Pandemie.

Seit 2016 formieren sich in Deutschland ebenjene Radentscheid-Initiativen und sammeln Unterschriften für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Sie nutzen für ihr Anliegen das direktdemokratische Instrument des Bürger:innenbegehrens- bzw. -entscheids (s. Kap. 5.1). Der Radentscheid ist der Oberbegriff für alles, was sich in diesem Zusammenhang unter der sozialen Bürger:innenbewegung subsummiert, die sich vorrangig für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur auf kommunaler Ebene einsetzt. In dieser Arbeit ist damit in erster Linie das rechtliche Instrument eines Bürger:innenbegehrens bzw. -entscheids gemeint. Dieses rechtliche Instrument macht sich eine Radentscheid-Initiative zu eigen und formuliert für jede Radentscheid-Stadt passende Radentscheid-Ziele, bevor Unterschriften gesammelt werden können (Graf 2019, 122f). Mittlerweile haben über 40 Radentscheid-Initiativen in ganz Deutschland über 900.000 Unterschriften gesammelt (Changing Cities 2021a).

Die Betrachtung der Radentscheid-Bewegung ist aus verschiedenen Perspektiven spannend. Für die Raumplanung sind u. a. die Aushandlungs- und Planungsprozesse, aber auch die Forderung aus der Bevölkerung nach Umverteilung von Flächen erforschenswert. Für die Sozial- und Politikwissenschaften, sowie die Bewegungsforschung ist die soziale Bewegung der Radentscheide interessant. Gerade im Hinblick auf Diskurse zu Klimaanpassungsmaßnahmen und Verkehrswende ist die Radentscheid-Bewegung in Verkehrs- und Umweltkreisen ein sehr präsent Thema.

Das persönliche Interesse für die Diplomarbeit zu den Radentscheiden zu forschen, beruht auf meiner ehrenamtlichen Arbeit bei der Initiative Radentscheid Erlangen. Dabei wurde für mich ersichtlich, wie viel Aufwand hinter so einem Vorhaben steckt. Nicht nur die Organisation und das juristische, sowie planerische Wissen waren notwendig, um einen Radentscheid anzugehen, sondern auch die Verflechtungen und akteursübergreifende Zusammenarbeit trat mehr und mehr in den Vordergrund. Für den Erfolg eines Radentscheides kommt es aus eigener Erfahrung u.a. auf gezielte Kampagnenarbeit und Kooperation mit Schlüsselfiguren aus der Stadtverwaltung an.

Von besonderer Bedeutung erschien mir dabei der Aushandlungs- und Umsetzungsprozess für einen erfolgreichen Radentscheid zu sein. Denn das ist der Punkt an welchem sich entscheidet, wie und in welchem Ausmaß die Forderungen der Radentscheid-Initiativen in den Städten auch in die Praxis umgesetzt werden. Daher wollte ich untersuchen, was nach Abschluss der Sammelphase einer Radentscheid-Initiative genau passiert und wie der eigentliche Verhandlungsprozess mit Festlegung der Umsetzungsmaßnahmen in anderen Städten verläuft.

Zur Verkehrswende an sich gibt es eine breite Auswahl an Publikationen und Forschungsarbeiten. Eine gute Übersicht über die historische Komponente und aktuelle Entwicklungen im Mobilitätsbereich geben die Beiträge des Mobilitätsatlas der Heinrich-Böll-Stiftung. (Groll 2019, S. 7). Zu neuen sozialen Bewegungen gibt es zwei Standardwerke. Donatella de la Portas »Social Movements« (2011) auf Englisch und auf Deutsch Roland Roths und Dieter Ruchts Werk zu »sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945« (2008).

Obwohl die Bewegungsforschung ein breites Feld ist, gibt es zu sozialen Bewegungen, die der Verkehrspolitik zugeordnet werden, vergleichsweise wenig Literatur. Die Radentscheide wurden bisher eher einzeln beleuchtet. Dazu sind zwei zentrale Monographien von Heinrich Strößenreuther über den Volksentscheid Fahrrad Berlin (2019) (»Der Berlin-Standard«) und von Christian Hader (2019) über den Radentscheid Bamberg (»Was möglich ist – der Radentscheid Bamberg«) erschienen. Während das Buch von Heinrich Strößenreuther ein handlungsorientiertes Fachbuch für Politiker:innen darstellt, ist das Buch von Christian Hader eher als Anleitung für zukünftige Radentscheid-Initiativen zu verstehen. Diese Bücher waren für mich vor allem als Einstiegsliteratur nützlich. Des Weiteren dienten diese primär dazu, um die Radentscheid-Bewegung in ihren Einzelheiten zu charakterisieren. Andere im universitär-fachlichen Kontext erschienenen Publikationen beleuchten Teilaspekte der Radentscheide und vor allem den Volksentscheid Fahrrad in Berlin. Diese Werke bereichern die Arbeit mit unterschiedlichen Perspektiven – von der Umweltpsychologie (Lüdemann und Strößenreuther 2018) über kollektive Identität (Becker et al. 2021) bis hin zu kommunaler Praxis (Schneidmesser et al. 2020). Der Fokus der meisten Arbeiten zur Radentscheid-Thematik lag bisher eher auf der Ausarbeitung der Ziele und der Mobilisierung der Bewegung und weniger auf der Implementierung der Maßnahmen.

Diese Arbeit soll in Ansätzen diese Forschungslücke schließen. Sie widmet sich einem Teilbereich der Radentscheid-Bewegung anhand einer vergleichenden Fallstudie zweier Radentscheide aus dem städtischen bzw. kommunalen Bereich mit Fokus auf die Aushandlungs- und Umsetzungsphase (s. Kap. 5.4). Als Fallbeispiele wurden die Radentscheid-Städte Aachen und Darmstadt ausgewählt. Es handelt sich hierbei um klassische Radentscheide (s. Kap. 5.2).

Vor diesem Hintergrund habe ich folgende Forschungsfragen abgeleitet, die im Rahmen der Arbeit beantwortet werden sollen:

- Was charakterisiert das Instrument Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid bei den Radentscheiden rechtlich und inhaltlich?
- Wie fand der Aushandlungsprozess zwischen Aktivist:innen und Stadtverwaltung in Aachen und Darmstadt statt?
- Was wurde von den Zielen und Forderungen bisher in Aachen und Darmstadt umgesetzt?

Der Hauptteil basiert auf einer vergleichenden Fallstudie über die beiden og. Städte, bei der die Radentscheide gegenübergestellt und hinsichtlich der Forschungsfragen porträtiert und analysiert werden (s. Kap. 6). Um diesen Fragen nachzugehen ist es wichtig, die Grundlagen zu verstehen. Einerseits möchte ich dabei die Verbindung zur urbanen Mobilität und der heutigen Verkehrswende herstellen (s. Kap. 2), andererseits soll die Radentscheid-Bewegung als neue soziale Bewegung dargestellt (s. Kap. 3) und deren wesentliche Merkmale herausgearbeitet werden (s. Kap. 5).

2

URBANE MOBILITÄT IM WANDEL

2.1	Kurze Geschichte der Mobilität	21
2.2	Auf dem Weg zur Verkehrswende	22
2.3	Akteur:innen der Verkehrswende	24

2 URBANE MOBILITÄT IM WANDEL

Bevor ich mich den Radentscheiden widme, möchte ich die Grundlagen der städtischen Mobilität erörtern. Ausgehend von einem kurzen Einblick über die Geschichte der Mobilität und den alten Planungsparadigmen soll der Bogen zu den aktuellen Herausforderungen und zentralen Akteur:innen der Verkehrswende gespannt werden.

Unter Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen und deren Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung zu verstehen. Verkehr hingegen ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und zugehörige Verkehrsregeln (Becker et al. 1999, S. 71). Im nachfolgenden Kapitel soll sowohl auf Verkehrs-, als auch Mobilitätsveränderungen eingegangen werden. Der Fokus der Arbeit liegt auf dem Verkehrsträger Fahrrad.

2.1 Kurze Geschichte der Mobilität

Die Geschichte der Menschheit schließt seit Anbeginn Wanderungsbewegungen mit ein. In der Jungsteinzeit, vor etwa 12.000 Jahren wurden die Menschen langsam sesshaft. Im 15. Jahrhundert begannen Händler aus China und Europa auf dem Seeweg die Entdeckung ferner Länder. Die Zeit des Kolonialismus sorgte zum einen für eine Erweiterung des Geistes und der Wissenschaft, war aber mit erzwungener Mobilität (Sklavenhandel und Armutsmigration) verbunden. Mit der industriellen Revolution Anfang des 19. Jahrhunderts kam nicht nur die Eisenbahn aus England (1801) nach Deutschland (1835), auch das Dampfschiff (1783), das Fahrrad (1861) und das Automobil (1885) haben die Mobilität erleichtert, ausgeweitet und für viele Menschen zugänglich gemacht (Massenmobilität). Im 20. Jahrhundert kam dann noch das Flugzeug hinzu (Dienel 2019, S. 10).

Während das Fahrrad mit Drehkurbel in den 1860er Jahren entwickelt wurde, datiert die Laufmaschine – das Urfahrrad – von Karl von Drais bereits aus dem Jahr 1817. Das Maß der Dinge und schnellste Vehikel im Straßenverkehr wurden Fahrräder spätestens in den 1880er Jahren mit gleich großen (später) luftgefüllten Reifen und einem auf das Hinterrad übersetzter Kettenantrieb (Kosche 2018, S. 17). Nicht das Auto, sondern das Fahrrad machte mobil, sofern man es sich leisten konnte. In der Anfangszeit wurde dem Fahrradfahren mit Verboten und Einschränkungen Einhalt geboten. Nachdem Fahrräder durch industrielle Massenproduktion leistbarer wurden, war das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht mehr zu stoppen. Viele Städte lockerten nach 1905 das Radfahrrecht. Das Fahrrad wurde zum städtischen Verkehrsmittel Nummer eins und blieb es bis in die 1950er Jahre hinein, nach dem zweiten Weltkrieg (Kosche 2018, S. 17).

Der Aufbau von Infrastrukturen für die menschlichen Mobilitätsanforderungen ist aufwändig und teuer. Schifflinien, Eisenbahnnetze, Flugrouten und nicht zuletzt Straßen erfüllen vielfältige Zwecke und gelten dementsprechend als Lebensadern der Gesellschaft. Seit den 1950er Jahren werden auch die negativen Folgen – vor allem des Autos – sichtbar (Dienel 2019, S. 11). Wer konnte, stieg auf motorisierte Fahrzeuge um, Fahrräder wurden aus den Städten verdrängt. Die »autogerechte Stadt« war das planerische Paradigma der 1960er und 1970er Jahre (Kosche 2018, S. 18).

Der Funktionalismus, bei dem die verschiedenen Bereiche des städtischen Lebens getrennt und in höchst zweckmäßiger Weise organisiert wurden, wurde zum zentralen Leitprinzip des fordistischen Städtebaus im 20. Jahrhundert. Gewerbe-, Büro-, Einkaufs- und Freizeitzentren sowie reine Wohngebiete bekamen jeweils eigene Bereiche zugewiesen, die durch autoorientierte Ausfallstraßen verbunden wurden. Die größte räumliche Auswirkung dieser Phase war die Suburbanisierung. Besserverdienende zogen ins Umland oder in die Vorstädte. Das Bevölkerungswachstum und die gestiegene Kaufkraft, sowie die niedrigen Bodenpreise in der Peripherie, begünstigten die Suburbanisierung entscheidend. Dem zentralen Motiv der Eigentumsbildung folgend, entschied sich auch die Mittelschicht zunehmend für den Kauf einer Immobilie mit gutem Zugang ins Grüne. Das führte zu starken Pendlerströmen zwischen den Wohnorten am Stadtrand und den Arbeitsplätzen in den Innenstädten (Häußermann 2012, S. 1). Der Verbrauch und die Abhängigkeit von Erdöl als Treibstoff stieg, ebenso wie die Versiegelung von Verkehrsflächen und die Zahl von Verkehrstoten infolge fehlender Geschwindigkeitsbegrenzungen. Städte verloren an Lebensqualität. Luftverschmutzung und Klimabelastung von Auto- und Flugverkehr¹ rückten ab den 1970er Jahren auf die politische Agenda (Dienel 2019, S. 11).

¹ Flugzeuge (214) und Pkws (143) emittieren u.a. am meisten Treibhausgas. Zum Vergleich kommen schienengeleitete Verkehrsmittel nur auf 29-55 Gramm pro Personenkilometer (Umweltbundesamt 2020b).

2.2 auf dem Weg zur Verkehrswende

»Immer mehr und größere Autos [...] Luftverschmutzung und die unbestreitbaren Vorteile des Fahrrads – geringer Platzbedarf und Emissionsfreiheit – haben inzwischen zum Umdenken geführt. In Stadt und Region unterschiedlich ausgeprägt, tut sich einiges bei der Förderung des Anteils des Radverkehrs am gesamten Aufkommen.«

Kosche 2018, S. 18

Für ein Umdenken im Verkehr und verkehrspolitische Ziele, sowie um die nötigen Maßnahmen zu erreichen, ist es essenziell und mittlerweile (in Städten) unstrittig, dass es deutlich weniger Autoverkehr geben muss. Der aufgeführte Verbrauch von Ressourcen (Fläche, Erdöl etc.) vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele² drängt zu einem raschen Handeln.

Weil die Veränderungen hin zu einer nachhaltigen Mobilität aber bisher marginal geblieben sind, hat Lisa Ruhrort die Frage »Unter welchen Bedingungen könnten sich die Akzeptanz für Maßnahmen zur Beschneidung des Privileg des Autos verändern?« in ihrer 2019 publizierten Dissertation aufgestellt und erforscht (Ruhrort 2019, S. 2). Sie stellt in ihrer Arbeit fest, dass ein relevanter **Modal Shift** nur zu erwarten sein wird, wenn insbesondere in den Städten dem privaten Autoverkehr Räume und Nutzungsprivilegien entzogen und mehr Platz und Nutzungsrechte den alternativen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden (Ruhrort 2019, S. 2). Dabei unterscheidet man zwischen einem Modal Shift, dem Umsteigen weg vom Autoverkehr hin zu nachhaltigeren Alternativen oder den Autoverkehr durch alternative Antriebe (Effizienzsteigerung) bzw. anderen Maß-

nahmen, um den Autoverkehr selbst ökologisch verträglicher zu machen (*improve*) (Ruhrort 2019, S. 2). Dass ein Modal Shift in Deutschland so schwierig zu erreichen ist, liegt u.a. daran, dass die dominante Mobilitätskultur des Automobils fest in den gewachsenen gesellschaftlichen Strukturen – vom Wirtschaftssystem über gesetzliche Regularien, von Mobilitätsroutinen bis hin zu kulturellen Vorstellungen eines »guten Lebens« – verankert ist. Das autogerechte Leitbild impliziert auch einen Nutzungsanspruch auf weite Teile des öffentlichen Raums (Ruhrort 2019, S. 5). Zwar wird heute auch in andere Verkehrsträger (u.a. Bus-, Bahn-, Fahrradinfrastruktur) investiert, aber unter der Prämisse der »Doppelförderung«. Das Auto wird weiterhin mitgefördert. Die These der Arbeit von Lisa Ruhrort lautet: Wenn immer mehr Menschen - in urbanen Nischen - multimodal werden, dass sie dann auch eine multimodale Verkehrspolitik fordern werden und die Akzeptanz für Maßnahmen steigen könnte, die dem Autoverkehr Räume und Privilegien entziehen (Ruhrort 2019, S. 6).

Multimodalität ist ein Konzept, das nicht nur Lisa Ruhrort aufgreift. Multimodal unterwegs ist, wer situationsbezogen das passende Verkehrsmittel auswählt. Der monomodale Verkehrstypus – vor allem auf das Auto bezogen - ist in Deutschland immer noch vorherrschend, aber in urbanen Räumen zeichnen sich langsam Verhaltensänderungen ab. Immerhin ein Drittel der Bevölkerung ist multimodal unterwegs (Kosok 2019, S. 14).

Damit sich das Verhalten ändert, braucht es die richtigen Voraussetzungen. Seit den 1990er Jahren sind neue Leitbilder für eine nachhaltige und lebenswerte Stadtentwicklung entstanden. Nach der autogerechten Stadt folgte die »Stadt der kurzen Wege« - im Gegenzug zur fordistischen Stadtentwicklung - mit einem Fokus auf Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung, sowie der Forcierung von **Nahmobilität**, d.h. der vermehrten Nutzung von Fahrrad und der Stärkung des Fußverkehrs. In den 2000er Jahren folgten viele Städte der Philosophie des däni-

schen Architekten Jan Gehl, »Städte für Menschen«, als Orte der Begegnung mit reduzierter Geschwindigkeit (Drewes 2019, S. 12). Um diese Planungsparadigmen umzusetzen, braucht es eine Umverteilung von Stadträumen und den von Lisa Ruhrort aufgeworfenen »Angriff« auf die Privilegien des Autos. Europäische Städte sind zwar im wesentlichen fertig gebaut, aber Straßen lassen sich dennoch zugunsten nicht motorisierter Verkehrsarten umbauen (Drewes 2019, S. 12–13). Die Raumumverteilung vor allem von Verkehrsinfrastrukturflächen wird im Fachjargon und in aktivistischen Kreisen als **»Flächengerechtigkeit«** bezeichnet. Heinrich Ströbenreuther (Ströbenreuther 2014, 2019, S. 23) hat im Flächen-Gerechtigkeits-Report für Berlin die Flächenaufteilung 2014 analysiert, mit dem Ergebnis, dass 3% der Verkehrsflächen für das Radfahren reserviert sind, während 20-mal mehr Fläche für den ruhenden (19%) und fließenden Autoverkehr (39%) vorgesehen sind. Es sind bei weitem aber nicht 20-mal mehr Autofahrer:innen in der Stadt unterwegs, wie es die ungleiche Raumaufteilung vermuten ließe.

Gerade weil unter den Leuten ohne eigenes Auto milieuübergreifend mittlerweile der Ruf nach »Flächengerechtigkeit« laut wird, öffnet sich in Städten die Akzeptanz von Maßnahmen, die den Autoverkehr einschränken oder verteuern (Ruhrort 2019, S. 5). Gründe dafür liegen in der langsamen Mobilitätsveränderung in Städten, durch die Digitalisierung und die Neuerfindung der öffentlichen Mobilität mittels *Mobility as a Service*-Angebote per App wie z.B. *Free-Floating Carsharing*-Angebote³, *Bike- und Scooter-sharing-Services*, aber auch Fahrdienste wie Uber (Ruhrort 2019, S. 7). Auch im Umland von den Metropolen hat in Deutschland – im kleineren Maßstab – die Multimodalität und der Radverkehr zugenommen (Leininger 17.12.2020, 00:05:21). Der Diskurs ist milieu- und stadtübergreifend mittlerweile auch in den Mittelstädten angekommen (Leininger 17.12.2020, 00:06:23). Gleichzeitig geht die Tendenz in ländlichen, peripheren Räumen genau in die gegenteilige Richtung (Leininger 17.12.2020, 00:05:21).

³ *Mobility as a Service ist ein Ansatz, Transport mit eigenen Fahrzeugen durch ein auf den Kundenbedarf abgestimmtes Angebot verschiedener Mobilitätsdienste zu ersetzen. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Prinzips sind geteilte Mobilitätsangebote (siehe Glossar Shared Mobility).*

² *Das Paris-Abkommen (2015) sieht eine Begrenzung der Erdtemperatur auf deutlich unter 2°C vor und peilt langfristig an nur noch „Netto-Null-Emissionen“ zuzulassen. Dementsprechend muss auch Deutschland noch vor dem Jahr 2030 einen Großteil seiner Emissionen u.a. im Verkehrssektor einsparen. Dieser Handlungsdruck spiegelt sich in den Zielen des deutschen Klimaschutzplans (2016) nicht wider oder anders gesagt: Deutschland muss seine Anstrengungen für den Klimaschutz erheblich steigern. Dabei hat auch der Verkehr seinen Beitrag zu leisten (Umweltbundesamt 2020a).*

2.3 Akteur:innen der Verkehrswende

Städte stehen in der Pflicht, Anstrengungen zu unternehmen, um die Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen und klimaschädlichen Gasen sowie die hohe Flächeninanspruchnahme deutlich zu reduzieren, hält der Deutsche Städtetag in einem Positionspapier für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht 2018 fest. Das unterstreicht die Bedeutung von Städten bei der Herausforderung den Anpassungsbedarf von Mobilität und Verkehr zu steuern (Horn et al. 2018, S. 16). Wenngleich diese Arbeit den Fokus auf die kommunale Ebene lenkt, muss man die übergeordneten Akteurebenen bestehend aus Bund, Ländern und EU immer mitdenken. Denn diese setzen die Rahmenbedingungen und die Fördergrundlagen für eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrspolitik (Horn et al. 2018, S. 15).

Gerade bei der Förderung des Radverkehrs wurden in vielen Kommunen in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht, etwa durch die Aufstellung von Radverkehrsplänen, die Ausweisung von Radnetzen und den Neu- oder Ausbau von Abstellmöglichkeiten. Das ist dort möglich, wo der politische Wille, das zivilgesellschaftliche Engagement und der Druck radaffiner Gesellschaftsgruppen vorhanden ist. Gerade Förderprogramme auf Landesebene sind wichtig für eine Weichenstellung zugunsten des Radverkehrs (Rudolph et al. 2017, 35f).

Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie im Auftrag von Greenpeace zeigt in einem Beitrag auf, dass die Förderung von kommunaler Raumstrukturen u.a. einer Reformierung der Kommunalfinanzierung hin zu flächensparsamer Verkehrsinfrastrukturen bedarf. Hinzu kommt die Integration der Planungsebenen (Bund, Länder und Kommunen) und eine stärkere sektorale Integration für eine stringenteren Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung.

Dabei spielt auch die interkommunale Zusammenarbeit eine Rolle (z.B. bei kommunen-übergreifenden **Radschnellwegen**) (Rudolph et al. 2017, 24f).

Neben den staatlichen Akteur:innen gehören aber auch Lobbyverbände zu den Stakeholdern beim transformativen Verkehrswendeprozess. Hierbei gibt es verschiedene Arten von Akteur:innen. Seit Jahrzehnten kämpfen Lobbyverbände wie der **ADFC**, der **VCD** oder Greenpeace für eine konsequente Verkehrswende (Leininger 17.12.2020, 00:09:55). Sie sind Mitgliederstarke, gut vernetzte und etablierte Verbände, die sowohl auf bundes- wie auch auf lokaler Ebene agieren.

Hinzu kommen *Thinktanks*, wie Agora Verkehrswende oder die Plattform urbane Mobilität. Agora Verkehrswende ist eine Denkfabrik, die zusammen mit zentralen Akteur:innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft versucht, die Grundlagen für eine vollständige Dekarbonisierung im Verkehrssektor bis 2050 zu erarbeiten. Das zentrale Gremium ist der Rat der Agora bestehend aus Mitgliedern aus Politik, Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften und der Wissenschaft. Die Plattform ist der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation untergeordnet (Agora Verkehrswende 2021). Der Fokus liegt auf bundes- und europäischer Ebene. Die Plattform urbane Mobilität hingegen ist eine Zusammenschluss aus neun Deutschen Städten und Akteur:innen aus der Autoindustrie. Die Plattform möchte den Dialog zwischen Städten und Industrie stärken und ein gemeinsames Verständnis bezüglich der Ausgestaltung der urbanen Mobilität der Zukunft entwickeln (Plattform Urbane Mobilität 2021). Das Problem ist, dass in beiden *Thinktanks* die transformationshemmende Autoindustrie in den verschiedenen Gremien mitdrinsitzt.⁵ Das passt gut in das Bild der bestehenden Doppelförderung.

Vor allem die Plattform urbane Mobilität setzt viel auf technologische Innovation und Effizienzgewinn (Plattform Urbane Mobilität 2021). Aufgrund des inklusiven Designs dieser Plattformen, in denen auch Akteur:innen vertreten sind, die die Verkehrswende verlangsamen, ist jedoch grundsätzlich in Frage zu stellen wie effizient tatsächlich handlungsorientierte Politik und Transformation gefördert wird.

Aber es gibt auch Alternativen zu solchen Plattformen und Thinktanks. Nach der Ausarbeitung des Mobilitätsgesetzes in Berlin hat sich die Initiative Volksentscheid Fahrrad in Changing Cities umbenannt und etabliert. Daraus ist eine neue Plattform geworden, die sowohl die Verkehrswende in Berlin voranbringt, als auch Vernetzungsarbeit für Radentscheid-Initiativen in anderen Städten betreibt (Becker et al. 2021, 7f). Diese neuen Akteur:innen brechen mit der alten Lobbypolitik (etwa des ADFC) der Kompromisse. *Thinktanks* wie **Changing Cities** sind der Autoindustrie gegenüber nicht so inklusiv angelegt, sondern fokussieren sich auf einen kommunalen Lösungsweg mit der Zivilgesellschaft. Bei Changing Cities ist es die Forcierung des Verkehrsmittels Fahrrad. Dass radikale Forderungen nach Veränderung für Teile der Stadtbevölkerung mittlerweile ansprechender ist, als kleine Zugeständnisse für die Radverkehrsinfrastruktur, gibt ihnen bisweilen Recht (Becker et al. 2021, S. 9).

Davon profitieren auch die Radentscheid-Initiativen. Sie sind zwar kein institutioneller Akteur der Verkehrswende, sondern agieren als soziale Bewegung aus der Zivilgesellschaft heraus. Aber sie sind eng verwoben mit Changing Cities. Im nächsten Kapitel wird der Einfluss von sozialen Bewegungen und die Verbindung zu den Radentscheiden aufgezeigt.

⁵ z.B. im Rat von Agora Verkehrswende

⁴ Ein Gelegenheitsfenster (Window of Opportunity) oder Momentum ist ein kurzer, oft flüchtiger Zeitraum, in dem eine seltene und gewünschte Aktion durchgeführt werden kann. Wenn sich das Fenster schließt, kann die Gelegenheit nie wiederkommen.

»Die Frage ist, ob und wie die beschriebenen Trends als Window of Opportunity genutzt werden könnten, um eine umfassende Veränderung des Verkehrssystems im Sinne einer Verkehrswende auszulösen.«

Ruhrort 2019, S. 10

3

RADENTSCHIED IM KONTEXT SOZIALER BEWEGUNGEN

3.1	Definition neue soziale Bewegungen.....	29
3.2	Radentschiede als soziale Bewegungen.....	30
3.3	Kontinuitäten und Anknüpfungen zu anderen Bewegungen.....	34

3 RADENTSCHEIDE IM KONTEXT SOZIALER BEWEGUNGEN

Im Folgenden werden soziale Bewegungen erst definiert (Kap. 3.1) und anschließend in Relation zur Radentscheid-Bewegung gesetzt (Kap. 3.2). Im dritten Unterkapitel werden dann aktuelle Bewegungen vorgestellt, die Kontinuitäten bzw. Parallelen zur Radentscheid-Bewegung aufzeigen (Kap. 3.3).

3.1 Definition neue soziale Bewegungen

Die Definition, wonach sich soziale Bewegungen auf gesellschaftliche Kräfte beziehen, die in den sozialen Wandel mit dem Ziel eingreifen, bestimmte gesellschaftliche Entwicklungen entweder zu verhindern, zu forcieren oder zu verändern, stammt aus der Zeit der französischen Revolution (Lahusen 2012, S. 717; Gestring et al. 2014b, S. 11). Darunter fallen alte Bewegungen (u.a. Arbeiter:innenbewegungen des 19./20. Jahrhundert oder faschistische Bewegungen in Europa) genauso, wie die neuen sozialen Bewegungen (u.a. Studierenden-, Frauen-, Friedens, Anti-AKW, Häuserkampf oder auch DDR-Bürger:innenbewegungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts). Galten soziale Bewegungen in der jungen Bundesrepublik Deutschland eher als punktueller, teilweise als illegitim empfundener außerparlamentarischer Druck von der Straße, sind sie heute gesellschaftliche Normalität (Gestring et al. 2014a, S. 12). Soziale Bewegungen setzen Themen und bestimmen politische Agenden von Parteien (s. 3.4).

In der sozialwissenschaftlichen Bewegungsforschung hat sich die Definition von Roland Roth und Dieter Rucht im deutschsprachigen Raum etabliert. Deren Definition aus den 1980er Jahren besagt, dass neue soziale Bewegungen eine kollektive mobilisierende Akteurin sind, die mit einer gewissen Kontinuität auf der Grundlage hoher symbolischer Integration und geringer Rollenspezifikation mittels variabler Organisations- und Aktionsformen das Ziel verfolgen, grundlegende sozialen Wandel herbeizuführen, zu verhindern oder rückgängig zu machen (Roth und Rucht 1987, S. 21; Gestring et al. 2014a, S. 12). Darauf aufbauend wurde die Definition 2008 erweitert. Demnach kann von sozialen Bewegungen gesprochen werden, wenn ein Netzwerk von Gruppen und Organisationen, gestützt auf einer kollektiven Identität, eine Kontinuität bewahren möchte oder die Gestaltung des gesellschaft-

lichen Wandels anstreben. Dadurch kann man soziale Bewegungen von Protestperioden, Modeströmungen und Zufallskonstellationen abgrenzen (Roth und Rucht 2008, S. 13; Gestring et al. 2014a, S. 13). Ein weiteres Abgrenzungsmerkmal ist die Dauer von sozialen Bewegungen, die über die Empörung hinaus geht. Von sozialen Bewegungen kann nach Bareis et al. erst dann gesprochen werden, wenn sie an Dauer gewinnen, sich einen Namen geben (und machen), Sprecher:innen herausbilden und Forderungen an (nicht) staatliche Akteur:innen aufgestellt werden. Die Forderungen und die Form der Organisation sind diskurs- und verhandlungswürdig (Bareis et al. 2010, S. 795; Gestring et al. 2014a, S. 13).

Darauf aufbauend hat Christian Lahusen (Lahusen 2012, 717f) sozialen Bewegungen vier zentrale Merkmale zugeschrieben:

- 1.) Träger:innen von sozialen Bewegungen sind Organisationen wie Initiativen, Vereine, die ein breites Netzwerk an Organisationen und nicht-formalisierten/institutionalisierten Gruppierungen hinter sich versammeln.
- 2.) Die Abgrenzung zu Moden und Szenen resultiert aus der Ausrichtung auf gesellschaftliche Kritik und sozialen Wandel.
- 3.) Ein weiteres Merkmal ist kollektive Aktionen, die sich von konventionellen Formen politischer Beteiligung – wie Wahlen – abgrenzen und dabei demonstrative, konfrontative und gewalttätige Aktivitäten⁶ umfassen können.
- 4.) Soziale Bewegungen sind ein verhältnismäßig strukturiertes und dauerhaftes Handlungsgeflecht. Es setzt eine kollektive Identität voraus. Die kollektive Identität adressiert grundlegende gesellschaftliche Konflikte und ist gewillt diese gemeinsame Aufgabe längerfristig anzugehen.

⁶ z.B. Soziale Bewegungen von denen Gewalt ausgeht laufen oft Gefahr von liberal-konservativen Medien und Politiker:innen kriminalisiert und darauf reduziert zu werden. Sichtbar wurde das beispielweise bei den Black Lives Matter Protesten 2020 (u.a. Winkler 2020).

3.2 Radentscheide als soziale Bewegung

»**Ausgangspunkt war die Initiative Volksentscheid Fahrrad im Land Berlin, die nach einer engagierten Kampagne in das erste Mobilitätsgesetz mündete. [...] Der Erfolg war die Initialzündung zur Gründung zahlreicher Radentscheide auf kommunaler Ebene [...].**«

Graf 2019, S. 123

Im Folgenden soll aufgezeigt werden, wie sich die Radentscheid-Bewegung von Berlin ausgehend weiterentwickelt und dazu geführt hat, dass in der ganzen Republik mittlerweile über 40 Radentscheide existieren (Stand März 2021). Zählt man die Radentscheid auf Landesebene hinzu, listet Changing Cities auf seiner Homepage 45 Radentscheid-Initiativen (Changing Cities 2021a).

Mit dem Volksentscheid Fahrrad in Berlin wurde im November 2015 der erste Radentscheid geboren. 2016 ging es dann in die Sammelphase. Im August 2018 stand dann zwei Jahre nach der erfolgreichen Unterschriftensammlung das Mobilitätsgesetz (Strößenreuther 2019, S. 42). Die bayerische Stadt Bamberg war der erste Nachahmer des Volksentscheids Fahrrad aus Berlin allerdings vor diesem bereits am Ziel, denn die Forderungen vom Radentscheid Bamberg wurden bereits vor dem Mobilitätsgesetz in Berlin vom Stadtrat angenommen (Hader 2019, S. 120). Die Radentscheid-Bewegung wächst im Jahr 2018 merklich an. Zu den zwei Radentscheid-Initiativen aus Bamberg und Berlin kommen fünf neue hinzu. Mit gleich drei Radentscheiden bewegt sich vor allem viel im Bundesland Hessen. Alle hessischen Radentscheide werden

Neben den vier Merkmalen haben Norbert Gestring, Renate Ruhne und Jan Wehrheim (2014, S.13f) in ihrem Buch »Stadt und sozialen Bewegungen« noch drei Voraussetzungen für das Gelingen sozialer Bewegungen herausgearbeitet:

- 1.) Initiator:innen müssen über eine Diagnosefähigkeit verfügen, die sie dazu befähigt, gesellschaftlich relevante Probleme und potentielle Konflikte, die in soziale Bewegungen intervenieren könnten, zu erkennen und zu bezeichnen.
- 2.) Ihr Anliegen muss so artikuliert werden, dass die Ziele und wie diese erreicht werden sollen klar verständlich kommuniziert werden. Dafür ist es nicht nur wichtig, die politischen Verhältnisse in der Stadt und Gesellschaft zu kennen, sondern auch wie die Initiator:innen (sog. *Primary Definers*) man durch *Agenda Setting*.⁷
- 3.) Die letzten Voraussetzungen sind der Besitz von Wissen und Kompetenzen. Diese sind unabdingbare Voraussetzungen, um Aktionen (Petitionen, Kundgebungen, Demonstrationen etc.) durchzuführen und zu etablieren. Ohne das Wissen und Kompetenzen ist eine nennenswerte Mobilisierung kaum möglich.⁸

Die Definition sozialer Bewegungen ist für die Arbeit insofern wichtig, um die Radentscheid-Initiativen richtig kategorisieren (s. Kap. 3.2) und Kontinuitäten aufzeigen zu können (s. Kap. 3.3).

für unzulässig erklärt und abgelehnt, erwirken aber durch Verhandlungen Einigungen mit der jeweiligen Stadtverwaltung (Leininger 2020, F31). War 2018 das Jahr der hessischen Radentscheide, gilt Bayern im Jahr 2019 als Schrittmacher der Radentscheid-Bewegung. Mit Erlangen, München, Regensburg, Rosenheim und Würzburg fangen gleich fünf bayerische Radentscheid-Initiativen mit der Unterschriftensammlung an. In Würzburg nimmt der Stadtrat nach zehn Tagen der Unterschriftensammlung die Ziele vorzeitig an. Im restlichen Bundesgebiet kommen Aachen, Bielefeld, Hamburg und mit Rostock der erste Radentscheid in einem neuen Bundesland hinzu. Die Zahl der sammelnden Radentscheide steigt auf 15 an. Spätestens jetzt kann von einer sozialen Bewegung gesprochen werden. Die Zahl der sammelnden Radentscheide erhöht sich 2020 auf 30 (Changing Cities 2021a). Mit Braunschweig wird der erste Radentscheid ohne Unterschriftensammlung nur durch Verhandlungen verabschiedet. In Bayreuth scheitert der erste Radentscheid, sowohl an der Zulässigkeit als auch bei den Nachverhandlungen zwischen Stadt und Initiative (Bayreuther Tagblatt 2020).

Weitere Radentscheid-Initiativen haben sich gegründet oder befinden sich in einer frühen Phase (u.a. Schussental bei Ravensburg, Bochum, Neu-Ulm, Hannover, Osnabrück, Lüneburg, Magdeburg, Mönchengladbach, Paderborn, Speyer, Dresden, Tübingen). In Abb. 1 sind die Radentscheide abgebildet, die sich mindestens in der Sammelphase befinden. Daher ist zu erwarten, dass die Karte der Radentscheide im Jahr 2021 weiterwachsen wird. Mit dem Bündnis **BundesRad** haben sich über 40 Radentscheid und andere Verkehrswende Initiativen pünktlich zur 20. Bundestagswahl 2021 zusammenschlossen, um die Radentscheid Forderungen nach einer bequemen und sicheren Fahrradinfrastrukturen über die Kommunen hinaus an die Landes- und Bundesebene zu adressieren (BundesRad 2021).

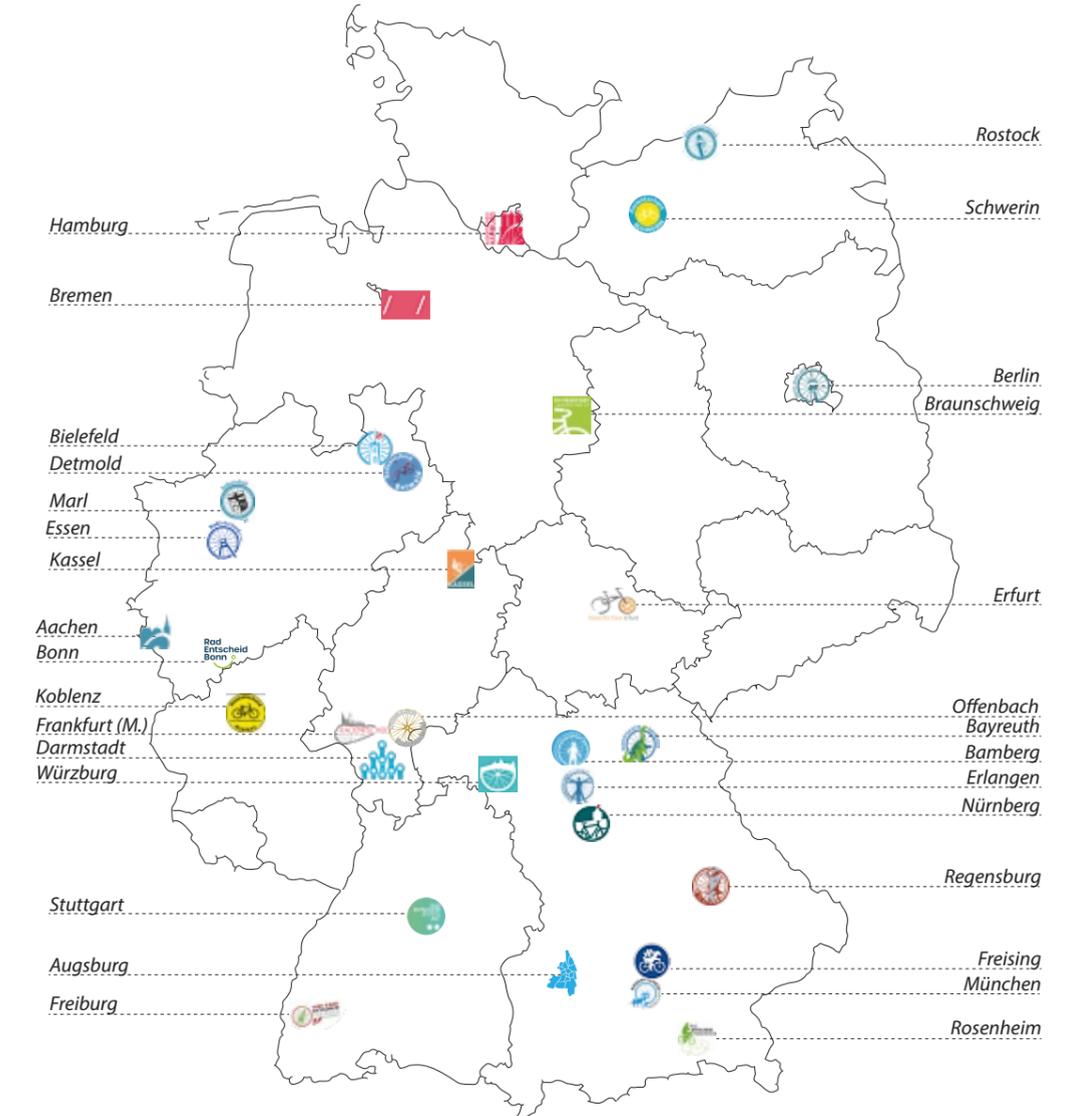


Abb.1: Karte der Radentscheide in Deutschland (2016-2020)

⁹ Der aus der Medizin stammende Begriff des Inkubators beschreibt eine Einrichtung bzw. Institution, welche Existenzgründer:innen fachlich (coaching) und beim Aufbau von Infrastruktur unterstützt (Achleitner 2021).

Handelt es sich bei den Radentscheid-Initiativen folglich um eine soziale Bewegung?

Die Radentscheid-Initiator:innen, allen voran die Initiator:innen des Volksentscheids Fahrrad in Berlin verfügen über die Diagnosefähigkeit, ein gesellschaftliches Problem aufzuzeigen und auf die Agenda zu setzen. Das Anliegen für eine besser Fahrradinfrastruktur wird mit der Ausarbeitung stadtspezifischer Ziel- und Forderungskataloge klar artikuliert und kommuniziert. Ebenso wird die dritte Voraussetzung von Wissen und Macht erfüllt. Es handelt sich um eine zumeist akademische Gruppe an Initiator:innen aus den unterschiedlichsten Fachrichtungen (Medien, Architektur, Stadtplanung, Ingenieurwesen etc.). »Die ehrenamtlichen Initiativen zeichnen sich durch einen hohen Grad an Engagement, Expertise und Professionalität aus.« (Schneidmesser et al. 2020, S. 160) Gerade durch die Auswahl des Instruments Bürger:innenbegehren, als Form der direkten Demokratie, wussten die Akteur:innen, wie man den rechtlichen Raum ausnutzt, um etwas zu bewegen. Dadurch waren Aktionen (*Ride of Silence, Kidical Mass, Pop-up Bike Lanes* etc.) zur Mobilisierung zwar nicht unwichtige Aktionen, aber sie dienten mehr der Öffentlichkeitsarbeit und flankierten das zentrale Anliegen: die Unterschriftensammlung. In der großen Mehrheit der Städte, in denen bisher Radentscheide initiiert wurden, wurde das Unterschriftenquorum, d.h. das Erreichen der gesetzlich vorgeschriebenen Anzahl von Unterschriften erfüllt bzw. sogar übertroffen und eine zweckmäßige Mobilisierung vollumfänglich erreicht.

Sieht man sich die charakteristischen Merkmale einer sozialen Bewegung (s. Kap. 3.1 und 5) an, so werden auch diese weitgehend erfüllt. Als Träger:in der Radentscheid-Initiativen fungieren verschiedene lose Organisationen und Gruppierungen, die von etablierten Verbänden (u.a. ADFC, VCD) und Parteien (u.a. Bündnis 90/Die Grünen und weitere kleinere ökosoziale Parteien) unterstützt werden. Auf Bundesebene fördert der aus dem Volksentscheid Fahrrad hervorgegangene

Verein Changing Cities auch die Netzwerkarbeit der Radentscheide. Man könnte sogar von einer Art zivilgesellschaftlichen Inkubator⁹ sprechen. Abgrenzend zu Moden und Szenen haben Radentscheid-Initiativen ein langfristiges Anliegen - sie existieren mittlerweile über fünf Jahre seit der Gründung des Volksentscheids Fahrrad in Berlin - das seine gesellschaftliche Transformation in Teilbereichen (u.a. Mobilität und Verkehr, Verteilung öffentlicher Raum) anstößt. Als Oberziel ist es den Initiator:innen ein Anliegen, die Verkehrspraxis zu verändern. Dementsprechend engagieren sie sich nicht nur für diejenigen, die bereits das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen (Schneidmesser et al. 2020, S. 162). Das Merkmal der unkonventionellen kollektiven Aktionen – wie oben beschrieben – wird zwar erfüllt, ist aber nicht der Kern des Anliegens. Im Vergleich zu anderen sozialen Bewegungen, nutzen Radentscheid-Initiativen mit dem Instrument des Bürger:innenbegehren einen institutionalisierten Rechtsweg. Das kann die Wirkung erhöhen. Mit ihren Aktionen waren Radentscheid-Initiativen vor allem anfangs (u.a. in Berlin) konfrontativ, aber nie gewalttätig.

Das letzte typische Merkmal einer sozialen Bewegung trifft auf die Radentscheide auch zu, nämlich die Tatsache, dass sie ein vergleichsweise strukturiertes und dauerhaftes Handlungsgeflecht darstellen, welches eine kollektive Identität voraussetzt. Dazu haben Becker et al. (2021) herausgearbeitet, dass der Volksentscheid Fahrrad drei Ansätze zur Bildung einer kollektiven Identität verfolgt hat: 1.) Nicht nur Rennradfahrende wurden angesprochen 2.) Integration statt Polarisierung zwischen Autofahrenden und Radfahrenden erzeugen 3.) Die Interessen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden werden nach Verkehrsunfällen benannt und sichtbar gemacht (**Ghost Bikes**, Mahnwachen, Ride of Silences etc.) (Becker et al. 2021, S. 8). Diese Strategie verschiedene Bevölkerungsgruppen anzusprechen lässt sich auch auf andere Radentscheid-Städte übertragen.

Hier kann man noch den »klugen Populismus« anfügen, mit dem Heinrich Strößenreuther in der Kommunikation in Berlin gearbeitet hat. Dabei geht es darum die Bereitschaft, weite Bevölkerungskreise auch milieuübergreifend gegen die herrschende Politik durch Zuspitzung zu politisieren (Lüdemann und Strößenreuther 2018, S. 116).

»Kluger Populismus meint deshalb hier, die Bürger:innen nicht zu spalten, sondern möglichst viele mitzunehmen und Politik lustvoll auszudiskutieren.«

Lüdemann und Strößenreuther 2018, S. 117

Städte bzw. Ballungsräume sind der Nährboden für Proteste. Dies ist bei der Radentscheid-Bewegung nicht anders. Basierend auf den Diskursen von Stadt von u.a. Margit Mayer (2014) kann die Radentscheid-Bewegung zwar nicht den großen antikapitalistischen Kämpfen zugeordnet werden, aber der Ausbau von Stadtinfrastrukturen sind zentraler Bestandteil der Bewegung. Wenn man so will, ist die Abkehr von der autozentrierten Stadtentwicklung auch eine Art von Globalisierungskritik verbunden mit der Forderung nach einem Paradigmenwechsel. Es entspricht den aktuellen Notwendigkeiten zum Handeln im verkehrs- und klimapolitischen Fragen (Umweltbundesamt 2020a), die die Initiator:innen dazu bewegt haben, Stadt viel mehr als gestaltbaren Lebensraum denn als Kulisse für ein autogerechtes Verkehrsgeschehen zu betrachten. Dabei stehen vor allem die Partizipation an demokratischen Gestaltungsprozessen und der Lernprozess zwischen den Akteur:innen im Vordergrund. Diese Aspekte führen zu einer Stärkung der Demokratie in der Kommune (Schneidmesser et al. 2020, S. 163).

»Dieses Engagement seitens der Bürger:innen ist ein Zeichen für eine gesunde Zivilgesellschaft und ein Liebesbeweis an Demokratie und Stadt.«

Schneidmesser et al. 2020, S. 162

Nach der Analyse der Voraussetzungen und Merkmale kommt man abschließend zur Erkenntnis, dass es sich bei der Vielzahl an Radentscheiden um eine soziale Bewegung handelt (Schneidmesser et al. 2020, S. 164).

» [...] nach allen qualitativen Merkmalen würde ich definitiv sagen, dass es eine Bewegung ist und dass eben viele, ja sozusagen effektive Bewegungen davon leben, dass sie [...] einen organisierten Kern haben, der eben sehr schlagkräftig ist.«

Lisa Ruhrort in Leininger 17.12.2020, 00:15:19

3.3 Kontinuitäten und Parallelen zu anderen Bewegungen

Fahrradbewegungen sind kein Novum. Das Fahrrad ist sowohl ein symbolisches Objekt des politischen Diskurses, als auch praktisch, ein Gegenstand des täglichen Gebrauchs, der darüber hinaus dem Leben politischer Aktivist:innen eine unverwechselbare Form verleiht. Von der feministischen Arbeiter:innenbewegung Ende des 19. Jahrhunderts und der Forderung nach (weiblicher) Bewegungsfreiheit bis zu den Umweltbewegungen Mitte des 20. Jahrhunderts, einhergehend mit der Suche nach grüner, nachhaltiger Mobilität fern ab der autogerechten Stadt (Horton 2009, S. 1) bleibt das Fahrrad aber weitgehend in den großen sozialen Bewegungen im Hintergrund. Sucht man unter den sozialen Bewegungen nach Fahrrad bezogenen Protestformen, muss man ins Detail gehen. Hier sollen die zwei - für die Radentscheide - wichtigsten Fahrradbewegungen kurz dargestellt werden.

Stop de Kindermoord

Zentral bei der historischen Betrachtung der verschiedenen Fahrrad-Bewegungen ist die niederländische Bewegung »Stop de Kindermoord« aus den 1970er Jahren. Das Fahrrad wird zum zentralen Augenmerk der Bewegung und Forderungen. Dabei waren niederländische Städte und Gemeinden in der Nachkriegszeit ähnlich autoorientiert, wie deutsche Kommunen. Über 3.300 Verkehrstote (Referenzjahr 1971), darunter 400 Kinder, haben die Menschen aufgerüttelt und auf die Straßen getrieben. Es entstand die Bewegung: zu Deutsch »Stoppt den Kindermord«. Diese Forderung wurde lauthals von den Protestieren-

den postuliert und auf Transparenten gefordert. Heute kann man davon ausgehen, dass diese Bürger:innenbewegung dafür ausschlaggebend war, »dass die politischen Entscheidungsträger:innen die Verkehrswende eingeleitet und sichere **Radwege** gebaut haben – auch zu Lasten des weiterhin aufstrebenden Automobils. Ohne diese Bürger:innenbewegungen wären die Niederlande heute mit sehr großer Wahrscheinlichkeit kein Fahrradland.« (Hader 2019, S. 11)

Die Parallelen zur Radentscheid-Bewegung liegt vor allem im Sicherheitsaspekt. Dieser ist in der Radentscheid vor allem in der **Vision Zero** (Keine Verkehrstoten) zu finden. Ob die Forderungen der Radentscheid-Bewegung ebenso eine (radikale) Verkehrswende und einen Umbau der Verkehrsinfrastruktur wie in den Niederlanden einleiten ist eine spannende Frage, aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.



Abb.2: Stop de Kindermoord, 1971

Critical Mass

Bekannter in der heutigen Berichterstattung als Fahrradbewegung ist die Critical Mass (CM). 1992 in San Francisco entstanden, kam die CM 1997 nach Berlin und folglich auch in andere deutsche Städte. In einem Artikel charakterisiert Bettina Leibetseder (2009) die CM als neue soziale Bewegung. Eine CM ist ein Treffen von Radfahrenden, die gemeinsam ohne vorher festgelegte Route durch die Stadt fahren. Es gibt zwar keine offiziellen Verantwortlichen, aber Urheber:innen, die einen Treffpunkt und eine Startzeit festlegen. Es handelt sich nicht um eine Demonstration. Im Vordergrund steht das Radfahren als gemeinsames Erlebnis. Der Name entstammt von kritischer Masse, die nötig ist, um als Kollektiv den Verkehrsfluss beeinflussen zu können. Das Ziel ist erreicht, wenn sich genügend Leute finden, die diese kritische Masse auf der Straße darstellen. Die Zahl der Teilnehmenden variiert von einigen wenigen bis zu tausenden Radfahrenden. Am weitesten verbreitet ist die Bewegung in Nordamerika, Europa und Australien. Eine CM findet für gewöhnlich an einem bestimmten Tag monatlich statt. (Leibetseder 2009, S. 15). Das politische Ziel ist die Rückeroberung des öffentlichen Straßenraumes (*Reclaim the Streets*). Dabei fordern die Aktivist:innen - zumindest einmal im Monat - mehr Raum für Radfahrende in der Stadt zu schaffen. Die CM stellt dabei eine regelmäßige Plattform dar, für Menschen, die im Alltag Rad fahren (Leibetseder 2009, S. 16).

»Die CM möchte eine Verkehrspolitik in den Städten propagieren, die die Umwelt nicht so stark belastet und Nachhaltigkeit fördert.«

Leibetseder 2009, S. 17

Die CM spricht sich direkt oder indirekt durch ihre Ziele gegen die Verschmutzung und den Machtanspruch des Autos und der dazugehörigen Auto- und Ölindustrie. Man kann daraus eine Kritik an der autozentrierten Stadt und die damit einhergehende Veränderung des Lebensstils der Bewohner:innen ableiten (Leibetseder 2009, 17f). Hier findet sich auch die radikale (anarchistische) Komponente der CM wieder. Denn das Fahrrad wird in der anarchistischen Subkultur nicht nur als Kritik des Autos gesehen, sondern auch Teil einer urbanen Identität in der das Fahrrad mehr als ein einfaches Fortbewegungsmittel ist. Die CM gibt auch Menschen oder radikalen Gruppierungen einen Raum, die kritisch zur Globalisierung und zu neoliberaler Politik stehen (Leibetseder 2009, S. 18). Gleichwohl gehört die dominierende Gruppe von Teilnehmer:innen überwiegend der Mittelschicht an,

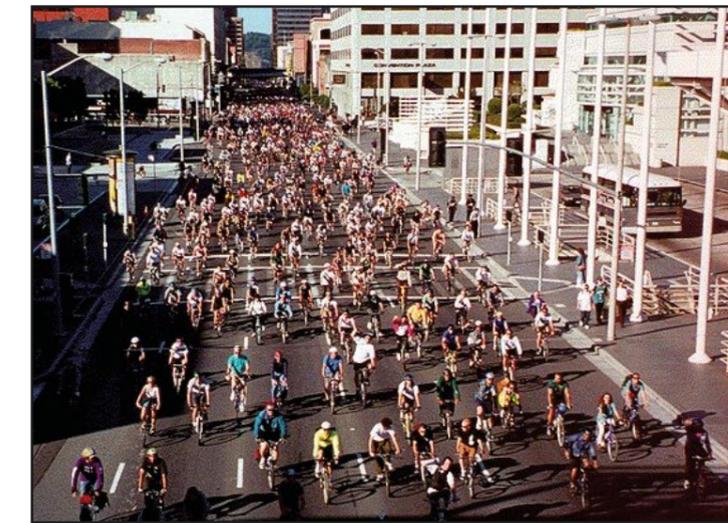


Abb.3: Critical Mass San Francisco, 1993

4

FORSCHUNGSDESIGN

4.1	Forschungsprozess	41
4.2	Vergleichende Fallstudie	42
4.3	Methoden	43
4.4	Forschungsethik	46

4 FORSCHUNGSDESIGN

Dieses Kapitel zum Forschungsdesign gibt den methodischen Rahmen für die Arbeit und insbesondere die nachfolgende Fallstudie vor. Dabei werden dem Anspruch der qualitativen Sozialforschung nach dem Spektrum von Methodologien und Forschungspraktiken aufgezeigt. Es folgen Ausführungen zum zyklischen, induktiven und transdisziplinären Ansatz, sowie zu den klassischen Bereichen des Forschungsdesigns vom Forschungsprozess bis hin zur Forschungsethik.

4.1 Forschungsprozess

Frank Eckardt (2014) beschreibt transdisziplinäre Stadtforschung als einen iterativen Prozess, in dem nicht nur die Ergebnisse, sondern sich auch die Hypothesen, Forschungsfragen und Ergebnisse sich fortwährend verändern. Da die Komplexität der Stadt nicht durch spezialisiertes Fachwissen angemessen berücksichtigt werden kann, ist Transdisziplinarität zwingend notwendig (Eckardt 2014, 6f).

Bereits die Wahl der Betreuerinnen für das Forschungsprojekt aus verschiedenen Fachbereichen (Barbara Laa - Bauingenieurswesen und Sabine Knierbein - Raumplanung) ebnete den Weg für einen ganzheitlichen Ansatz bei der Ausarbeitung der Diplomarbeit.

Diese Arbeit ist wie von Frank Eckardt beschrieben als Prozess zu verstehen. Um zu einem Ergebnis und einer schriftlichen Ausarbeitung zu gelangen sind innerhalb eines Jahres (März 2020 – März 2021) viele Schleifen durchlaufen worden. Beim induktiven Ansatz, der hier verfolgt wurde, werden über einzelne empirische Fallbeispiele Schlussfolgerungen für das Allgemeinwesen hergestellt (Eckardt 2014, S. 99).

Nach einer Abkehr von einem Fokus möglichst viele Radentscheide quantitativ miteinander zu vergleichen oder die Erfolgsfaktoren in den Vordergrund zu stellen, bin ich zu den vorläufigen Forschungsfragen gelangt. Vom quantitativen Ansatz sind die Online-Umfrage und die Zielanalyse übriggeblieben. Die Ergebnisse dieser beiden Methoden fließen in das Charakterisierungskapitel der Radentscheid-Bewegung ein. Das heutige Schema bestehend aus Methoden und Forschungsfokus stand etwa im Oktober 2020 fest. Um die Arbeit zu fokussieren und einzugrenzen lag der neue Schwerpunkt dementsprechend auf den Teilaspekten des Aushandlungsprozesses und der Umsetzung.

Die bereits in der Einleitung genannten Forschungsfragen führten dazu, die passende Fallbeispiele, bei

denen diese Prozesse gut zu rekonstruieren und zu beobachten waren, auszuwählen. Dafür war auch die zuvor durchgeführte Umfrage hilfreich, weil dadurch weitere Daten für die finale Auswahl erhoben werden konnten. Für das Forschungsdesign wurden dann die Methoden angepasst. Die Wahl fiel auf einen Methodenmix aus semi-strukturierten, narrativen Expert:innen- und Fahrradinterviews. Während der Feldforschung (November 2020) wurden die qualitativen Daten nach sorgfältiger Vorbereitung im Vorfeld erhoben und im Anschluss ausgewertet bzw. analysiert. Hierbei wurden die Forschungsfragen in einer weiteren Schleife nochmals eingegrenzt (Bryman et al. 2009). Ziel der Arbeit ist es den folgenden Forschungsfragen nachzugehen:

- Was charakterisiert das Instrument Bürger:innebegehren bzw. -entscheid bei den Radentscheiden rechtlich und inhaltlich?
- Wie fand der Aushandlungsprozess zwischen Aktivist:innen und Stadtverwaltung in Aachen und Darmstadt statt?
- Was wurde von den Zielen und Forderungen bisher in Aachen und Darmstadt umgesetzt?

Die Ausarbeitung der theoretischen Hintergründe und Einbettung in verschiedene Diskurse (Mobilitäts-, Verkehrswende, neue soziale Bewegungen, Fridays for Future, CM etc.) geschah im Anschluss (s. Kap. 2 und 3). Ein weiterer Teil dieses aushandelnden Forschungsprozesses war hier ein einordnendes Gespräch mit der Sozialwissenschaftlerin Lisa Ruhrort im Dezember 2020. Seit spätestens Dezember 2020 wurde mit Hilfe der Transkripte unter Rückgriff auf Dokumente im Internet und unterschiedlicher Fachschriften an der Fertigstellung der Diplomarbeit gearbeitet.

4.2 Vergleichende Fallstudie

¹² Mit einem Pretest ist empirischen Sozialforschung ein Vortest gemeint, um die Datenerhebung vor ihrem eigentlichen Beginn zu optimieren. Fehler im Pretest können noch durch Anpassung des Forschungsdesigns behoben werden (Weichbold 2014, S. 299.)

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Analyse der Radentscheid-Bewegung in Deutschland mit Fokus auf den Aushandlungs- und Umsetzungsprozess. Erstens gibt es kaum Forschungsarbeiten zur Radentscheid-Bewegung und wenn dann überwiegend beschränkt auf die Entwicklung in Berlin. Zweitens stand der eigentliche Aushandlungsprozess bisher nicht im Fokus der wissenschaftlichen Auseinandersetzung. Drittens ist die Umsetzung und Wirkung von Radentscheiden aufgrund deren jungen Geschichte bisher sehr gering von der Forschung untersucht worden.

Der zielführendste Weg, um sich den Aushandlungs- und Umsetzungsprozess zu nähern, erschien mir eine vergleichende Fallstudie. In dieser Arbeit wurden die Radentscheide Aachen und Darmstadt gegenübergestellt. Der Vergleich von Städten ist wesentlicher Bestandteil von sozialwissenschaftlicher Stadtforschung und Wissensproduktion (Eckardt 2014, S. 127). Er hat dabei zwei zentrale Funktionen: Dieser dient einerseits dazu, Ethnozentrismus zu vermeiden und andererseits dazu, ableitbare Regeln zu finden (vgl. Dogan/Pelassy 1990). Eine Fallstudie ist dabei besonders geeignet, um gegenwärtige Phänomene zu analysieren und zu dokumentieren.

Robert Yin (2018) schlägt vier Schritte für die Vorgehensweise und Durchführung von (vergleichenden) Fallstudien vor. Als ersten Schritt muss die Fallstudie konzipiert werden. Das geschah in dieser Arbeit durch die sorgfältige Auswahl der Fälle, die Ausarbeitung von Interviewleitfäden und Pretests¹² (zur Sicherstellung der Gesprächsqualität und für die richtige Auswahl von Tracking-Apps etc.) im Vorfeld. Der zweite Schritt ist die Durchführung. Schritte drei und vier sind die im nächsten Absatz erläuterte Analyse und Auswertung der Ergebnisse.

Für die Analyse gibt es nach Frank Eckardt (ebenfalls) vier Phasen.

- 1.) Vergleichende Stadtforschung setzt eine begriffliche Fassbarkeit (Kontext) in der Analyse voraus, um sie dann auf unterschiedliche Beispiele (Fälle) anwenden zu können. Um diese Grundlage zu schaffen wird in der Arbeit das Thema (Radentscheide) theoretisch und praktisch davor eingeführt (Grundlagenkapitel 2 und 3).
- 2.) In der zweiten Phase werden die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der zu betrachtenden Städte herausgearbeitet. Ist erkennbar, dass die Fallbeispiele einen Vergleich erlauben, werden die Aspekte, auf einer analytischen Ebene der Identifikation von Gemeinsamkeiten und Unterschieden, gegenübergestellt. Das geschieht auf der Basis von Forschungsfragen.
- 3.) In dieser Phase wird danach gefragt, wie sich die Unterschiede und Gemeinsamkeiten erklären lassen.
- 4.) In der letzten Phase erfolgt die Frage nach Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse. Phase 3 (Kap. 7.2) und 4 werden im Abschlusskapitel abgearbeitet (Kap. 7.3) (Eckardt 2014, S. 128).

4.3 Methoden

In folgendem Unterkapitel soll ein Überblick über die zentralen Methoden der Arbeit wiedergegeben werden und die vergleichende Fallstudie vorgestellt werden. Die ersten beiden Methoden dienten der Charakterisierung der Radentscheide und die letzten beiden Methoden wurden für die vergleichende Fallstudie verwendet.

Zielanalyse

Für die Zielanalyse habe ich die Forderungen und Maßnahmen von 31 Radentscheid-Initiativen ausgewertet.¹³ Es wurden nur Radentscheid-Städte inkludiert, die zum Zeitpunkt der Analyse (Mai/Juni 2020) bereits einen Forderungskatalog formuliert hatten.

Dafür habe ich die Forderungen aller berücksichtigten Radentscheid-Initiativen in einem ersten Schritt in eine Excel Tabelle kopiert. Aus den vorliegenden Daten habe ich eine Clusterung vorgenommen und aus den Forderungen sieben Zielkategorien (mit 39 untergeordneten Maßnahmen) abgeleitet:

- 1.) Durchgängige und sichere Fahrradinfrastruktur
- 2.) Sichere Kreuzungen
- 3.) Qualitätskriterien für Fahrradwege
- 4.) Instandhaltung und Betrieb
- 5.) Parkraumbewirtschaftung
- 6.) Ressourcen und Planung
- 7.) Sonstiges

Im letzten Schritt wurde eine neue Matrix aus den Zielkategorien und Maßnahmen erstellt. Hier wurden die zutreffenden Maßnahmen für jede Radentscheid-Stadt angekreuzt. So ist eine Tabelle entstanden, die nicht nur die Bandbreite der Maßnahmen, sondern auch den inhaltlichen Fokus, die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den verschiedenen Radentscheiden aufzeigt (s. Kap. 5.3).

Online-Umfrage

Befragungen kommen in der Stadtforschung zur Anwendung, wenn das Thema eingrenzbar und überschaubar ist. Wichtig zur Erfassung der Daten ist vor allem eine klare Zielsetzung und eine definierte Gruppe an Befragten (Eckardt 2014, S. 175). Die Online-Umfrage für diese Arbeit war ursprünglich anders geplant. Eigentlich war die Idee, dass das Hauptaugenmerk dieser Arbeit auf der Auswertung der quantitativen Daten liegen sollte.

Angepeilt wurde eine Totalerhebung der o.g. 31 Radentscheid-Initiativen. Die Umfrage wurde im Zeitraum vom 11.09.2020 bis 18.10.2020 über die Plattform umfrageonline.de abgewickelt. Angefragt wurden die Initiativen per Mail und über eine Slack¹⁴-Gruppe. Die Rücklaufquote lag am Ende bei über 50% der angefragten Radentscheid-Initiativen. Ein Ziel der Online-Umfrage war es, die Vergleichbarkeit der Radentscheide untereinander zu ermöglichen. Dafür gibt der Fragebogen vielfältige Einblicke in das Innenleben der einzelnen Initiativen. Darüber hinaus diente die Umfrage vor allem als Auswahlkriterium der Fallbeispiele. Der Online-Fragebogen teilte sich in vier Bereiche auf (insgesamt 56 Fragen):

- Teil I: Stadt und die Verhältnisse vor dem Radentscheid (18 Fragen)
- Teil II: Zeitlicher Ablauf (16 Fragen)
- Teil III: Team und Finanzierung (14 Fragen)
- Teil IV: Aktionen und Kommunikation (8 Fragen)

In dem Anschreiben an die Initiativen wurde darauf geachtet, dass die Fragebögen trotz unterschiedlicher Verläufe und Phasen, in denen sich die einzelnen Radentscheid-Initiativen befanden, möglichst alles auszufüllen.

¹³ Aachen, Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Berlin, Bielefeld, Bonn, Braunschweig, Bremen, Darmstadt, Detmold, Erfurt, Erlangen, Essen, Frankfurt am Main, Freiburg, Freising, Hamburg, Kassel, Marl, München, Neu-Ulm, Nürnberg, Offenbach, Regensburg, Rosenheim, Rostock, Schwerin, Stuttgart, Tübingen und Würzburg.

¹⁴ Channel-basierte Kommunikationsplattform zum Austausch von Daten innerhalb einer Gruppierung bzw. eines Unternehmens

Es wurde darum gebeten, dass die Umfrage nicht nur von einer Person beantwortet wird, damit die Antworten vielfältiger und aussagekräftiger ausfallen. Ob das so umgesetzt wurde, konnte ich nicht prüfen, aber teilweise wurde die Gruppenteilnahme per Mail bestätigt.

Da immer nur eine Personengruppe pro Radentscheid den Fragebogen ausgefüllt hat, ist natürlich nur der subjektive Ausschnitt weniger Mitglieder des Kernteams und dessen Perspektive abgedeckt. Um dieses Problem abzumildern sind die meisten Fragen prozess- oder faktenorientiert. Zudem überwiegen die geschlossenen Fragen zur Vereinfachung des Datenmanagements und für die antwortenden Personen. Reflexive Fragen zu Motivation oder Kritik an der eigenen Arbeit sind mir nicht unwichtig gewesen, aber wurden nur nachgelagert gestellt. Die Ergebnisse der Online-Umfrage wurden anschließend ausgewertet und flossen neben der Auswahl der Fallbeispiele in Kapitel 4 ein.

Fahrradinterview

Abgesehen vom Gespräch mit Lisa Ruhrort, haben die anderen Interviews auf der Straße, im städtischen Raum stattgefunden. Dadurch konnte der Aushandlungsraum erfahren werden und bei den Touren die Stadt aus verschiedenen Blickwinkeln kennengelernt werden. Dabei bestimmten die Experten selbst die Route und den Start- bzw. Endpunkt. Sie wurden vor der Besichtigung darum gebeten, drei bis vier gute bauliche Umsetzungen/Lösungen in der Stadt aus der Zeit nach dem Radentscheid und auch ein bis zwei Problemstellen aufzuzeigen.

Das Gehen und Sprechen in verschiedenen Umgebungen eröffnet Möglichkeiten, die komplexe, vielschichtige und strukturierte soziale Welt von Individuen zu verstehen, die von qualitativen Forschern gesucht wird (Mason 2002, S. 55). Ähnlich wie bei Interviews zu Fuß, die während eines Spaziergangs mit Studienteilnehmer:innen durch einen bestimmten, dem Proband:innen bekannten oder unbekanntem Teil der Stadt durchgeführt werden (Kinney 2017, S. 2),

funktioniert auch das Interview mit dem Fahrrad. Allerdings handelt es sich hier im Gegensatz zu anderen Spaziergangs- oder Fahrradinterviews nur untergeordnet um eine teilnehmende Beobachtung des Arbeitsalltags der Expert:innen, sondern vielmehr um die Erkundung von Quantität und Qualität der Umsetzungsmaßnahmen, die von den Radentscheidern in Aachen und Darmstadt angestoßen wurden. Mit einem solchen Fahrradinterview lassen sich die Diskussions- und Kritikpunkte der Radentscheide an der Fahrradinfrastruktur besser verstehen und lokalisieren. Die Experten konnten im Gegensatz zu einem Online-Format auf Details eingehen und hatten genügend Zeit die guten baulichen Lösungen, wie auch die Problemstellen zu kontextualisieren.

Die Fahrradinterviews wurden mit einem Ansteckmikrofon mitgeschnitten (App: *Smart Recorder by SmartMob*) und von den (umgesetzten) baulichen Maßnahmen wurden Fotos angefertigt. Jede Fahrt wurde mit einem GPS-Tracker (App: *Ride with GPS*) aufgezeichnet, um die Route auf einer virtuellen Karte zu markieren. Die Eindrücke und Ergebnisse wurden anschließend als Gedankenprotokoll im Forschungstagebuch und dem Fahrtenlogbuch ergänzt (s. Forschungsjournal).

Semi-strukturiertes, narratives Expert:inneninterview

Alle fünf Interviews orientieren sich methodisch an einer Kombination aus einem semi-strukturiertem und narrativem Expert:inneninterview. Im Zentrum der Untersuchung steht das narrative halbstrukturierte Expert:inneninterview. Diese Form des Interviews ermöglicht das Ansprechen spezifischer Themen, die sich möglicherweise nicht ergeben, ohne explizit danach zu fragen. Andererseits unterstützt sie die Forscher:innen dabei, die Entwicklung des Gesprächs offen zu halten und gibt den Teilnehmer:innen die Möglichkeit, ausführlich über ihre Erfahrungen zu sprechen. Der Fragenkatalog dient als Leitfaden, lässt aber Raum für spontane Gegenfragen zu (Bryman et al. 2009).

Die Expert:innen sind nicht das zu untersuchende Objekt, sondern Zeug:innen der zu erforschenden Prozesse. Gleichzeitig haben sie eine herausgehobene Stellung in dem sozialen Kontext des Forschungsvorhabens (Gläser und Laudel 2012, S. 10). Der Zugang zu den Expert:innen wurde mit Hilfe des »Schneeballsystems« (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2012, S. 72) verschafft. Nachdem die beiden Radentscheid-Initiativen (per Mail) mit der Frage nach passenden Gesprächspartner:innen in der jeweiligen Verwaltung angefragt wurden, wurden jeweils die Fachgebietsleiter der Verkehrsplanungsämter vorgeschlagen. Von Interviews mit den Oberbürgermeister:innen als Verwaltungsleiter:innen wurde mir abgeraten, da sie im Vergleich zum Fachpersonal zu weit weg von der Thematik seien.

Die Wahl der Experten fiel auf die Personen, die am engsten mit der Thematik vertraut sind. Einerseits die Fachplaner, die den Umsetzungsprozess der Radentscheide fachlich betreuen und andererseits die Aktivist:innen der Radentscheid-Initiativen, die die Forderungen aufgestellt haben. Alle Beteiligten waren zudem am Aushandlungsprozess bzw. bei den Verhandlungen zwischen Radentscheid-Initiativen und Stadtverwaltung direkt involviert.

Für die Interviews waren 60 bis 90 Minuten eingeplant. Dabei wurde in Darmstadt zuerst der Experte aus der Verwaltung (11.11.2020) und dann am nächsten Tag (12.11.2020) ein Aktivist vom Radentscheid Darmstadt begleitet. In Aachen war die Reihung umgekehrt und beide Interviews waren an einem Tag (13.11.2020) angesetzt. Für die Interviews wurde jeweils ein Leitfaden für die Aktivist:innen und einer für die Planer aus der Verwaltung vorbereitet. Insgesamt wurden vier Fahrradinterviews durchgeführt. Im Anschluss fand am 17.12.2020 Online via Zoom ein einordnendes Gespräch mit der Sozialwissenschaftlerin Lisa Ruhrort statt. Sie hat selber zu diesem Themenfeld geforscht und ihre Dissertation (2019) geschrieben.

Die Transkription der Interviews erfolgte mit Hilfe des Programms Ambertranscript. Die Auswertung basierte auf der qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring (2010). Hierbei habe ich mich für die strukturierende Inhaltsanalyse entschieden. Das transkribierte Material hat mich dem induktiven Ansatz folgend zu meinen Kategorien geleitet (Kötter und Kohlbrunn 2021). Die Richtung war allerdings bereits durch die Interviewleitfäden vorgezeichnet. Als Kategorien habe ich Verwaltungsstruktur, Strategien, Radentscheid, Umsetzung, Flächengerechtigkeit, Vision/Zukunft/**Kulturwandel**, Corona und Aachen bzw. Darmstadt Spezifika festgelegt. Das war auch die Struktur, die ich für die anschließende Niederschrift gewählt habe. Dementsprechend sind die Kategorien in der Arbeit als Unterkapitel zu finden. Da ich sowohl mit Paraphrasierung als auch mit direkten Zitaten gearbeitet habe, ist die Zusammenfassung der Inhalte nicht verfolgt worden. Die ausgeschriebene Fallstudie wurde dem Interviewpartner zur Freigabe zwei Wochen vor der Abgabe gesendet.

Die Transkripte befinden sich im angehängten Forschungsjournal. Dort ist auch eine methodische Reflexion niedergeschrieben.

4.4 Forschungsethik

»Unter dem Stichwort *Forschungsethik* werden in den Sozialwissenschaften im Allgemeinen all jene ethischen Prinzipien und Regeln zusammengefasst, in denen mehr oder minder verbindlich und mehr oder minder konsensuell bestimmt wird, in welcher Weise die Beziehung zwischen den Forschenden auf der einen Seite und den in sozialwissenschaftlichen Untersuchungen einbezogenen Personen auf der anderen Seite zu gestalten sind.«

Hopf 2016, S. 195

Da Stadtforschung eine andere Ethik als investigativer Journalismus oder Aktivismus verfolgt, gilt es sich der eigenen Positionierung als Forschende:r bewusst zu werden und die Hintergründe offen zu legen. Diese Arbeit reiht sich zwar der Wissenschaftsethik folgend der Rekonstruktion der Wirklichkeit ein (Eckardt 2014, S. 136), aber sie ist deshalb nicht gleichbedeutend neutral oder unpolitisch. Forschung ist nie neutral oder unpolitisch.

So auch in der vorliegenden Arbeit: Es geht einerseits um die Verkehrswende, aber auch darum die Erleichterung und den barrierefreien Zugang zu öffentlicher Infrastruktur aufzuzeigen, wie in diesem Fall der Fahrradinfrastruktur in den beforschten Städten. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig zu erwähnen, dass ich selbst Mitglied einer Radentscheid-Initiative in meiner Heimatstadt Erlangen war. Einerseits kann trotzdem nicht von einer aktivistischen Forschung mit den Beteiligten gesprochen werden, aber andererseits sind meine Vorkenntnisse verhältnismäßig groß und die Zugänge zu Wissensnetzwerken wurden durch mein Engagement erleichtert. Insofern war es mir wichtig den privaten Aktivismus von der Forschungsarbeit – sofern möglich – zu trennen und transparent zu machen. Das unterstreicht auch die Auswahl anderer Fallbeispiele abseits meiner Heimatstadt.

Ein Aspekt dieser Arbeit ist dementsprechend neue Erkenntnisse aus der Analyse der Fallstudien zu ziehen, die für andere Radentscheide, aber auch für die Verwaltung von Nutzen sein können. Insofern ist es auch nicht von der Hand zu weisen, dass ein moralischer Anspruch, dass durch Wissenschaft eine bessere, gerechtere oder schönere Stadt geplant wird, besteht (Eckardt 2014, S. 138).

5

CHARAKTERISIERUNG DER RADENTSCHIED

5.1	Das rechtliche Instrument Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid ...	51
5.2	Arten von Radentscheiden	53
5.3	Radentscheid-Ziele	54
5.4	Radentscheid-Phasen	59

5 CHARAKTERISIERUNG DER RADENTSCHIEDEN IN DEUTSCHLAND

Radentscheide sind zweistufige Bürger:innenbegehren bzw. -entscheide zum Radverkehr, die die eigene Kommune zu verpflichten den Ausbau der Radinfrastruktur auszubauen (Graf 2019, S. 122). Dieses Kapitel soll eine Einführung in das Thema der Radentscheide geben und deren unterschiedliche Facetten erläutern. Angefangen mit dem rechtlichen Instrument des Bürger:innenbegehrens, über die Ziele bis hin zu den verschiedenen Phasen eines Radentscheids.

5.1 Das rechtliche Instrument Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid

»Ein Bürger:innenbegehren ist der Antrag der Bürger:innen einer Stadt bzw. Gemeinde, eines Stadtbezirks oder eines Kreises an die Verwaltung, einen Bürger:innenentscheid durchzuführen. Ein Bürger:innenentscheid ist die Abstimmung der Bürger:innen einer Stadt, eines Stadtbezirks, einer Gemeinde oder eines Kreises über eine kommunalpolitische Sachfrage.«

Sterk und Trennheuser 2019, S. 3

Die Benennung Radentscheid ist rechtlich irreführend und aus der Praxis bisher nicht abzuleiten. Denn es kam in der Geschichte der Radentscheid Bewegung noch zu keinem einzigen Bürger:innenentscheid im Sinne einer Abstimmung der Gesamtbevölkerung (Phase 2). Der Name Radentscheid hat sich allerdings eingebürgert, weshalb er auch in dieser wissenschaftlichen Arbeit verwendet wird. Bisher wurden die Bürger:innenbegehren bzw. Radentscheide meistens nach der ersten Phase, dem Bürger:innenbegehren auf verschiedene Arten erfolgreich beendet.

In allen 16 Bundesländern haben die Bürger:innen die Möglichkeit auf kommunaler Ebene mittels Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid direkt in die lokale Politik einzugreifen. Bürger:innenbegehren bzw. -entscheide sind machtvolle Instrumente um vor Ort eine Sachentscheidung zu einer konkreten Fragestellung (z.B. über die Fahrradinfrastruktur) selbst zu entscheiden. Bürger:innenbegehren bzw. -entscheide werden durch die Gemeindeordnungen bzw. die Kommunalverfassungen der einzelnen Länder geregelt und unterscheiden sich je nach gesetzlicher Vorgaben (Bürgergesellschaft 2021). Der Ablauf ist aber ähnlich. Hier soll der grobe

Ablauf skizziert werden (s. Abb. 5). Die genau Erläuterung des rechtlichen Instruments Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid und das zweistufige Verfahren wird im nächsten Kapitel für die Fallbeispielrelevanten Bundesländer Nordrhein-Westfalen (NRW) und Hessen vorgestellt.

- 1.) Eine Bürger:inneninitiative formiert sich und entwirft ein Bürger:innenbegehren. Je nach Bundesland tritt die Initiative mittels der Vertreter:innen (oder Vertretungsberechtigte oder Vertrauensleute) mit ihren Forderungen an die Stadt bzw. Gemeinde heran. Zentral ist die Formulierung einer Begründung und einer Abstimmungsfrage (Bürgergesellschaft 2021). Die Frage muss im Zuständigkeitsbereich der Gemeindevertretung sein und darf nur ein Thema gleichzeitig behandeln (sog. »Koppelungsverbot«) (Klimawende.org 2020). Die Stadt bzw. Gemeinde prüft in manchen Fällen vorab die Zulässigkeit oder hilft dabei, dass diese gegeben ist. In manchen Bundesländern ist auch eine Abschätzung über die Höhe der Kosten für die Durchführung eines Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid nötig. Je nach Rechtslage erfolgt die Kostenkalkulation durch die Stadt- bzw-Gemeindeverwaltung oder die Initiative selbst.
- 2.) Im zweiten Schritt werden die Unterschriften in Papierform gesammelt. In manchen Bundesländern gibt es dafür eine zeitliche Frist. In allen Bundesländern gibt es – abhängig von der Einwohner:innenzahl – ein Unterschriftenquorum von erforderlichen Unterschriften. Unterschreiben können alle gemeldeten Bürger:innen im wahlfähigen Alter (je nach Bundesland 16 bzw. 18 Jahren). Ist das Unterschriftenquorum erfüllt, werden die Signaturen bei der Gemeinde-/Stadtverwaltung eingereicht.

3.) Dort wird die formale Gültigkeit der Unterschriften (Erfüllung des Quorums) und die materielle Zulässigkeit (rechtliche Zulässigkeit der Forderungen) meist im Zeitraum von drei Monaten geprüft. Normalerweise übernimmt das Rechtsamt die Prüfung. Es kann aber auch ein externes Gutachten beauftragt werden. »Sind genügend Unterschriften in vorgegebenen Zeitraum zusammen gekommen und werden alle weiteren formalen Voraussetzungen erfüllt, hat die Gemeindevertretung die Möglichkeit das Anliegen der Initiative zu übernehmen. Geschieht dies nicht, wird ein Bürger:innenscheid angesetzt. Während das Bürgerbegehren durch die Initiator:innen durchgeführt werden muss, liegt die Organisation des Bürgerentscheids bei der Gemeinde. Sie übernimmt dabei alle anfallenden Kosten.« (Bürgergesellschaft 2021)

Nach erfolgreichen Bürger:innenentscheiden gelten sog. Bindungsfristen von ein bis drei Jahren, innerhalb derer die Politik keine dem Bürgerentscheid entgegengesetzten Beschlüsse treffen darf. In der Praxis halten sich die Stadt-/Gemeinderäte auch jenseits der Bindungsfrist meist an den Bürger:innenwillen (Klimawende.org 2020).

4.) Ist das Bürger:innenbegehren unzulässig, muss auch dies formal durch die Stadt bzw. Gemeinde bekannt gegeben werden. Gegen diesen Unzulässigkeitsbeschluss kann die betroffene Initiative Rechtsmittel einlegen und klagen. Um dennoch im Sinne der Radentscheid-Initiativen zu handeln sind die meisten Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen auf die Initiativen zugegangen und haben die Forderungen in einem Gemeindebeschluss übernommen.

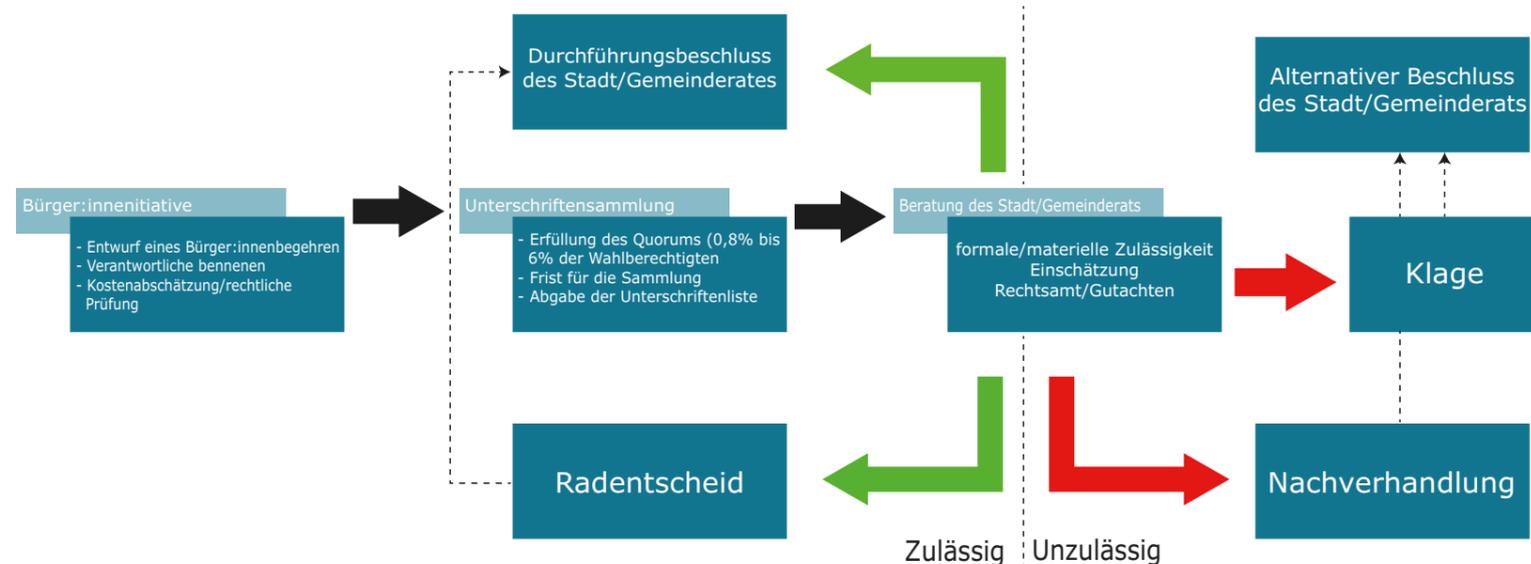


Abb.5: Ablauf Radentscheid

5.2 Arten von Radentscheiden

Wird die Art der Radentscheide betrachtet, kann in zwei verschiedene Kategorien unterschieden werden: klassische Radentscheide und atypischer Radentscheide. Letztere bezeichnet, wie der Name bereits erahnen lässt, eine nicht einheitliche Abwandlung der Ursprungsform.

1.) Klassische Radentscheide

Die meisten Initiativen entscheiden sich für den klassischen Radentscheid. Dabei steht das Verkehrsmittel Fahrrad eindeutig im Vordergrund. Die Ziele und Forderungen haben einen direkten Fahrradbezug. Verbesserungen für andere Verkehrsteilnehmer:innen werden indirekt formuliert und mitgedacht (zu Fußgehende oder Umweltverbund). Die Liste der klassischen Radentscheide beginnen in Berlin und ziehen sich bis heute quer durch die Bundesrepublik durch (Graf 2019, 122f).

2.) Atypische Radentscheide

Atypische Radentscheide unterscheiden sich von den klassischen Radentscheiden insofern, dass die Ziele nicht nur auf die Belange der Radfahrenden eingehen. Sie klammern den Radverkehr nicht aus, erweitern aber den Fokus. Angefangen hat das mit dem Entscheid in Bremen (2019/2020), der die Flächenverteilungsfrage in der Stadt aufwirft und eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raumes einforderte (Platz da! Bremen 2020). In Baden-Württemberg kamen zudem mit Freiburg und Tübingen zwei Fuß- und Radentscheide hinzu. Sie erweitern das Spektrum um die zu Fuß Gehenden und setzen die aktive Mobilität über das Fahrrad hinaus (s. Glossar Nahmobilität) in den Vordergrund (Fuß- und Radentscheid Freiburg 2019). Ein Gedanke dahinter ist es das gegeneinander ausspielen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu vermeiden. Stattdessen möchte man in den Zielen und Forderungen die Synergieeffekte der aktiven Mobilität erwirken.

5.3 Radentscheid-Ziele

»Die Ziele eines Radentscheids werden von den Mitgliedern festgelegt und beziehen sich auf die Verbesserungsmöglichkeiten des Radverkehrs in der Stadt.«

Graf 2019, S. 122

Um den Inhalt dieses Unterkapitels besser verstehen zu können, soll hier kurz der Aufbau einer Unterschriftenliste eines Radentscheids erläutert werden. Im Kern muss das Oberziel des Bürger:innenbegehrens in einer (Ja/Nein) Frage subsummiert werden (s. Abb. 9/37). Darüber hinaus muss eine Begründung bzw. die Motivation der Initiator:innen für die Durchführung des Bürger:innenbegehrens aufgeführt sein. Formal sind auch die Namen der Einreichenden des Bürger:innenbegehrens mit Adressangabe anzugeben. Es folgen die eigentlichen Ziele mit den entsprechenden Forderungen und Maßnahmen in Form eines Fließtextes.

Begründung und Motivation

Die Motivation der Radentscheide steht im Forderungskatalog meist als Präambel, um zu legitimieren, warum ein Radentscheid ausgerufen wurde. Es handelt sich im rechtlichen Sinne um die Begründung. Nimmt man die Antworten aus der Online-Umfrage (Stand November 2020) zeichnen sich zwei zentrale Merkmale ab, die alle Radentscheid-Initiativen verbinden: Einerseits die Stagnation und der Frust über die aktuelle Situation (Misstand), wie sie beispielsweise die Aktivist:innen aus Nürnberg beschrieben:

»In Nürnberg hat sich über Jahrzehnte nur sehr wenig für das Fahrrad getan. Pläne für ein durchgängiges Radnetz wurden zwar entwickelt, aber nie konsequent umgesetzt. Es blieb immer nur Stückwerk.«

Der Radentscheid soll die Fahrradinfrastruktur in Nürnberg ins Rollen bringen!«

Leininger 2020, F3

Andererseits gibt es auch den Wunsch nach einer Beschleunigung der kommunalen Radverkehrsförderung und damit ein Wechsel in der Verkehrspolitik. Dabei stehen die positive Wirkung und der Wunsch nach Veränderung, wie z.B. in Aachen im Vordergrund:

»Motiviert hat auch der Zusammenhang, dass ein höherer Radverkehrsanteil durch die zahlreichen positiven Effekte des Radfahrens einen großen Beitrag zum Gelingen einer lebenswerten Stadt leisten kann.«

Leininger 2020, F3



Abb. 6: Wortwolke¹⁵ zur Motivation der Radentscheid-Initiativen

Forderungen

Für die Analyse der Forderungen und Maßnahmen wurden die Ziele der Radentscheid-Initiativen¹⁶ einzeln ausgewertet. Die Anzahl der formulierten Ziele variiert je nach Radentscheid zwischen drei und zwölf Forderungen mit einem Durchschnitt von 8 Forderungen. Für die vorliegende Analyse wurden die Ziele der betrachteten Radentscheide alle in eine Excel Tabelle eingefügt und die Ziel-Kategorien mit untergeordneten Maßnahmen herausgebildet.

Dabei sind sieben Ziel-Kategorien mit rund 40 Einzelmaßnahmen entstanden. Die Kategorien sollen exemplarisch anhand von Radentscheid-Zielen (Z) vorgestellt werden, die dazu qualitativ aus meiner Sicht sinnhafte Forderungen aufgestellt und daraus entsprechende Maßnahmen (M) abgeleitet haben. Die bezugnehmenden Verweise auf einzelne Radentscheide können im Anhang gefunden werden.

¹⁶ Dabei wurden die 31 Radentscheide berücksichtigt, die bis August 2020 die Ziele formuliert hatten (s. 4.3).

Zielanalyse

Zielkategorien	Forderungen/Maßnahmen	Radentscheid																															Häufigkeit (Nennungen)	
		1 Aachen	2 Augsburg	3 Bamberg	4 Bayreuth	5 Berlin	6 Bielefeld	7 Bonn	8 Braunschweig	9 Bremen	10 Darmstadt	11 Detmold	12 Erfurt	13 Erlangen	14 Essen	15 Frankfurt	16 Freiburg	17 Freising	18 Hamburg	19 Kassel	20 Marl	21 München	22 Neu-Ulm	23 Nürnberg	24 Offenbach	25 Regensburg	26 Rosenheim	27 Rostock	28 Schwerin	29 Stuttgart	30 Tübingen	31 Würzburg		
1. Durchgänge und sichere Fahrradinfrastruktur	Durchgängiges/Lückenloses Radwegenetz einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	27
	Radwege an Hauptstraßen bauen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	16
	Fahrradstraßen einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	12
	Neue Fahrradwege (in Nebenstraßen) bauen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	25
	Neue Radschnellwege bauen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	12
2. Sichere Kreuzungen	Sichere Kreuzungen schaffen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	28
	Sichere Einmündungen und Zufahrten einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
	Ampelvorrangschaltung ändern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	22
	Schutzinseln an Kreuzungen einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	7
3. Qualitätskriterien für Fahrradwege	Gestaltung baulich getrennter Radwege	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	30
	Bordsteinabsenkung einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
	Planung nach aktuellen technischem Standard (ERA)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	12
	Oberflächengestaltung von Fahrradwegen (Belag, ebenerdig, etc.)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
	Schutzstreifen/Fahrradstreifen aufmalen/einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	21
4. Instandhaltung und Betrieb	Frei von Hindernissen bauen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	3
	Instandhaltung (Sanierung) von Fahrradwegen verbessern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20
	Disziplin und Regelmäßigkeit für Fahrradfahrer:innen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1
	Fahrradstaffel (Polizei und Ordnungsamt) einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	7
	Beleuchtung von Fahrradwegen und/oder Abstellflächen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	6
Baustellensicherung/umleitung für Fahrradfahrer:innen	Baustellensicherung/umleitung für Fahrradfahrer:innen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	7	
	Entschärfung/Evaluierung von Unfallhäufungsstellen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	8	
	Bautrupps einrichten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1

Abb. 7: Tabelle Zielanalyse

Zielkategorien	Forderungen/Maßnahmen	Städte																															Häufigkeit (Nennungen)		
		Aachen	Augsburg	Bamberg	Bayreuth	Berlin	Bielefeld	Bonn	Braunschweig	Bremen	Darmstadt	Delmeid	Erfurt	Erlangen	Essen	Frankfurt	Freiburg	Freising	Hamburg	Kassel	Mert	München	Neu-Ulm	Nürnberg	Offenbach	Regensburg	Rosemheim	Rostock	Schwerin	Stuttgart	Tübingen	Würzburg			
5. Parkraumbewirtschaftung	Mehr Fahrradabstellplätze schaffen	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x			28
	Park-/Halteverbote für MIV durchsetzen			x	x	x		x	x	x			x	x			x												x		x			11	
	Parkraumbewirtschaftung/Stellplatzverordnung verbessern		x		x	x				x	x	x							x						x	x									9
6. Ressourcen und Planung	Städtische Ressourcen (personell und finanziell) erhöhen			x	x	x			x	x	x	x						x				x	x			x				x				12	
	Akquise von (zusätzlichen) Fördermitteln	x		x					x	x				x															x					7	
	Mängel (online) erheben/beseitigen	x	x			x	x				x	x	x																			x			11
	Umsetzungsbericht veröffentlichen	x	x						x						x		x				x					x			x	x	x			11	
	Städtische Kommunikation und Marketing (Kampagnen) etablieren			x	x	x	x		x			x	x	x	x						x	x						x		x				13	
	Bürger:innenbeteiligung zum Thema Fahrradverkehr in Umbauprozesse verankern	x		x	x		x		x													x				x			x					10	
	Wissenschaftliche Begleitung (Forschung)											x				x																		4	
	Förderung Lastenräder fördern/voranbringen			x												x												x			x				6
7. Sonstige	Gehwege bauen/verbreitern/verbessern								x		x																						x		4
	Umweltverbund stärken			x	x									x	x																				4
	Fahrradstadtring einrichten					x				x																									3
	Verpflichten Abbiegeassistenten von LKWs einrichten																																		1
	Mehr Einsatz gegen Fahrraddiebstahl																																		1
	Fahrradverleih einrichten/ausbauen																																		1
	Ziele	7	5	10	10	10	11	7	7	3	7	10	5	10	7	7	9	5	12	8	9	4	6	10	6	5	6	10	5	11	9	4	0 8		
	Forderungen/Maßnahmen	16	10	19	16	19	17	17	21	4	15	15	12	21	17	14	11	9	19	11	18	10	5	16	19	8	12	16	18	14	13	11	0 14		

1.) Durchgängige und sichere Fahrradinfrastruktur

Unter dieser Forderung sind alle Maßnahmen zusammengefasst, die den quantitativen Ausbau der Fahrradinfrastruktur fordern. Das reicht von der Forderung ein durchgängiges, lückenloses Radwegenetz einzurichten (M1.1) bis zur Forderung nach neuen Radschnellwegen (M1.5) oder der Einrichtung von Fahrradstraßen (M1.3). Beispielhaft veranschaulichen das die ersten beiden Ziele des Radentscheids Bielefeld: »Pro Jahr mindestens 10 Kilometer **Fahrradstraßen** errichten« (Bielefeld Z1)

»Pro Jahr an Hauptstraßen mindestens 5 Kilometer geschützte Radwege errichten« (Bielefeld Z2). Insgesamt konnten fünf Maßnahmen der Forderung nach einer durchgängigen und sicheren Fahrradinfrastruktur zugeordnet werden.

2.) Sichere Kreuzungen

Die zweite Forderung spannt das Feld von (großen) Kreuzungen (M2.1) bis zu Einmündungen und Zufahrten (M2.2), lassen aber die dazugehörige Infrastruktur wie Ampelvorrangschaltungen für (Fuß- und) Fahrradfahrende (M2.3) oder Schutzinseln an Kreuzungen (M2.) nicht außen vor.

Das lässt sich beispielsweise gut in der Forderung (Z6) der Stadt Marl - »Kreuzungen komfortabler und sicherer gestalten«- erkennen. Der Forderung nach Sicherer Kreuzungen konnten fünf Maßnahmen zugeordnet werden.

3.) Qualitätskriterien für Radwege

Im Gegensatz zur ersten Forderung geht es hier nicht um quantitative, sondern um die Qualitätskriterien für Fahrradwege, wobei es sicherlich Überschneidungspunkte gibt. Dahinter verbirgt sich die Oberflächenbeschaffenheit von Fahrradwegen (M3.4), aber auch die Gestaltung baulich getrennter Radwege (M3.1), oder die Einrichtung von Schutzstreifen bzw. Fahrradstreifen (M3.5). So fordert beispielsweise Erfurt im Ziel vier »Barriere- und hindernisfreie Rad- und **Gehwege**.« Unter Forderung drei fallen sechs Maßnahmen.

4.) Instandhaltung und Betrieb

Unter der Kategorie Instandhaltung und Betrieb sind alle Maßnahmen subsumiert, die eine gewissen Qualitätsstandard einfordern. Hier spielt nicht nur die klassische Wartung und Sanierung (M4.1) eine Rolle um »Radwege ganzjährig sauber und nutzbar halten« (Braunschweig Z5), sondern auch »Rad- und Fußverkehrsfreundliche Baustellengestaltung« (M.4.5) (Hamburg Z8) oder Entschärfung/Evaluierung von Unfallhäufungsstellen (M4.6). Insgesamt sind dieser Forderungskategorie sieben Maßnahmen zugeordnet.

5.) Parkraumbewirtschaftung

Unter der Forderung von Parkraumbewirtschaftung steckt zuvorderst die Schaffung neuer Stellplätze (M5.1) »200.000-mal Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen und Straßen« (Z5 Berlin).

Aber auch nachrangig, wenngleich nicht zu vernachlässigen die Durchsetzung von Park-/Halteverbote für den MIV (M5.2) und die Veränderung der lokalen Stellplatzverordnung (M5.3). Insgesamt sind in der Forderung Parkraumbewirtschaftung drei Maßnahmen inkludiert.

6.) Ressourcen und Planung

In den Maßnahmen zu Ressourcen und Planung bündeln sich alle Forderungen, die an Budgets und Verwaltungsstrukturen Nachholbedarf sehen. Das lässt sich abstrakt unter »Priorisierung des Radverkehrs bei Stadtplanung und Verwaltung« (Z10 Erlangen) oder »Mehr Effizienz und Effektivität bei Planung und Umsetzung« (Z9 Bamberg) subsumieren. Konkret fallen darunter acht Maßnahmen zur »Erhöhung von städtischen Ressourcen (personell und finanziell)« (M6.1) bis »Förderung Lastenräder einrichten/vorantreiben« (M6.8). Es gibt aber auch Maßnahmen, bei denen die Verwaltung nur als Wegbereiterin fungiert und bei der Umsetzung zur Kooperation mit den Bürger:innen bewegt wird, wie beim Aufsetzen von Bürger:innen- bzw. Gremienbeteiligung zum Thema Fahrradverkehr in Veränderungsprozessen verankern (M.6.6) oder der »Online Mängel-Erhebung zusammen mit den Bürger:innen« (M6.3).

7.) Sonstige Belange

Unter die Forderung sonstiger Belange gehören alle sechs Maßnahmen, die selten genannt wurden und nicht den ersten sechs Kategorien zugeordnet werden konnten. Dazu gehören die Stärkung von Belangen des Fußverkehrs (M7.1) und des Umweltverbunds (M7.2), aber auch Belange von so hoher Bedeutung, wie »Ein Ring für Alle« (Z4 Bayreuth), dass dieser in manchen Städten sogar ein eigenes Bürger:innenbegehren nach sich gezogen hat (München und Freiburg).

Maßnahmen

Auf durchschnittlich 8 Ziele kommen 14 implizierte Einzel-Maßnahmen. Das sind mehr als eineinhalb Maßnahmen pro Ziel. Von den 31 analysierten Radentscheiden haben 21, also über zweidrittel konkrete Maßnahmen gefordert.

Bei den Maßnahmen fahren Radentscheid-Initiativen zwei Strategien. Entweder sie werden konkret formuliert, wie beispielsweise in Bielefeld. Unter der Forderung/Ziel zwei wird ausgeführt: Pro Jahr an Hauptstraßen mindestens fünf Kilometer geschützte Radwege errichten, die gleichzeitig die folgenden Kriterien erfüllen:

- mindestens 2,30 Meter breit je Richtung,
- farbig asphaltiert und ohne Absenkungen an Nebenstraßen und Einfahrten,
- baulich getrennt vom ruhenden und fahrenden Kraftverkehr,
- nicht zum Halten für Kfz nutzbar,
- getrennt vom Fußverkehr und
- mit Fahrradstraßen und anderen **Radverkehrsanlagen** vernetzt.

Das hat den Vorteil, dass man die Umsetzung leicht(er) messen kann, da der Radentscheid die dahinter geforderte Qualität (a-f) und Quantität (5 km jährlich) im Voraus festsetzt.

Unkonkrete Maßnahmen wie »Bei sämtlichen Baumaßnahmen wird der Rad- und Fußverkehr von Anfang an in der Planung berücksichtigt und allen Verkehrsarten ein gleichberechtigter Anteil am öffentlichen Raum zugestanden« (Z6 Neu-Ulm), hören sich gut an und sind prinzipiell nicht besser oder schlechter als konkrete Maßnahmen zu bewerten. Allerdings muss die Konkretisierung und Messbarkeit entweder nach dem Radentscheid mit der Verwaltung verhandelt werden oder man überlässt die Ausgestaltung komplett der Verwaltung und gibt somit die Verantwortung ab. Die Deutungshoheit kann verloren gehen, die Verwaltung kann den Standard so heruntersetzen, dass die Intention und Umsetzungen unter den Erwartungen bleiben, die die Aktivist:innen vor dem Radentscheid hatten. Bei guter Verhandlungsführung kann gleichzeitig inhaltlich mehr erreicht werden, als in den Formulierungen ursprünglich niedergeschrieben war. Das ist ein Vorteil unkonkreter Maßnahmenformulierungen.

5.4 Radentscheid-Phasen

In diesem Unterkapitel sollen die sechs Radentscheid Phasen charakterisiert werden. Hier werden die Ergebnisse aus der Umfrage eingebunden und es wird aufgezeigt, welche Inhalte in welcher Phase für einen erfolgreichen Radentscheid nötig sind.

» [...] mir wurde schnell klar: Das, was die da in Berlin machten, das wollte ich auch für Bamberg. Die Dimension, die diese Idee einmal annehmen würde, war mir in diesem Moment höchstens im allertiefsten Unterbewusstsein klar. Ich scheute sie jedoch nicht und das war wohl eine von vielen wichtigen Entscheidungen, Impulsen und Prozessen der vergangen [...] Jahre. «

Hader 2019, S. 19

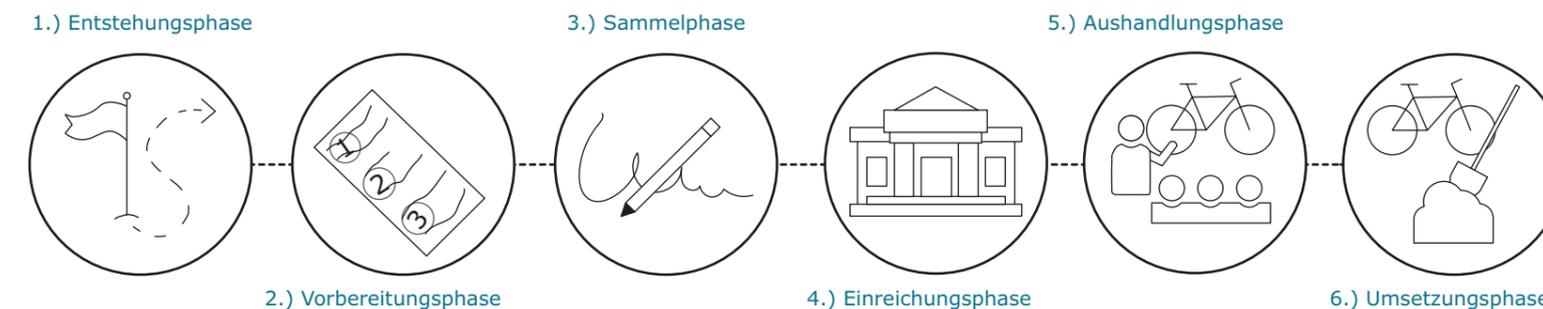


Abb. 8: Radentscheid-Phasen

1.) Entstehungsphase

Das Momentum einer Entstehung resultiert meist aus einer Mischung aus (untragbaren) Missständen (s. 5.3) und dem Dominoeffekt der vergangenen Radentscheide, die als Mutmacher zum selbst handeln animieren (Vorbild Volksentscheid Fahrrad Berlin). Meist eignet es sich einen Radentscheid im Rahmen (kommunaler) Wahlen zu initiieren. Hier kann man einerseits das Wahlkampfthema setzen und ein möglicher Bürger:innenentscheid kann zeitgleich mit der Stimmenabgabe zur Kommunalwahl durchgeführt werden. So beschreibt Christian Hader, der Initiator des Radentscheids Bamberg beispielsweise den motivierenden Nachahmungseffekt:

Anschließend gilt es ein Team aufzustellen. Jeder Radentscheid geht dabei anders vor. Bei der Gründung des Kernteams liegt die Gemeinsamkeit aber meist in einer Person, die die Pionierarbeit leistet und gleichzeitig Ideengeber:in ist. Diese Person baut basierend auf bestehenden Kontakten und Netzwerken das Kernteam auf (Hader 2019, S. 34; Leininger 2020, F21). Der Umfrage zur Folge sind im Kernteam durchschnittlich neun Personen – mit einer Bandbreite zwischen vier und 18 Personen – organisiert (Leininger 2020, F35).

Danach folgt ein gewisse Zeitspanne, in dem die Gruppe versucht weitere Unterstützer:innen zu gewinnen. Das geschieht überwiegend über (physische oder digitale) Netzwerktreffen. Eingeladen werden je nach Initiator:in verschiedene Interessent:innen aus institutionalisierten Vereinen, wie den ADFC, VCD und/oder nicht institutionalisierten Gruppierungen wie z.B. lokalen CMs. Dort wird die Idee durchgesprochen und ein Fahrplan für das Bürger:innenbegehren ausgearbeitet. Diese Treffen finden teilweise im privaten Rahmen statt, damit die Öffentlichkeit zunächst noch nichts von dem Vorhaben erfährt (Hader 2019, S. 36). So wird die Spannung bis zum Gang an die Öffentlichkeit hochgehalten und es können sich keine Gegner:innen formieren. Im erweiterten Kreis waren je nach Stadt unterschiedlich viele Menschen – meist im mittleren zweistelligen Bereich – involviert (Leininger 2020, F36). Wie bereits im Kapitel zu sozialen Bewegungen aufgezeigt wurde, war der Großteil der Radentscheid Mitglieder weiß, männlich, deutscher Nationalität, mit mittel bis hohem Einkommen und Bildungshintergrund (Leininger 2020, F37). Ist die Kerngruppe einmal formiert, folgt die Vorbereitungsphase. Hier fließen die Ideen aus der Entstehungsphase ein und werden vertieft.

2.) Vorbereitungsphase

In dieser Phase geht es zuerst darum die Struktur und die Organisation mit entsprechender Aufgabenteilung der Gruppierung festzulegen. Die Radentscheide in Bamberg (Lebenswertes Bamberg e.V.) und Berlin (Netzwerk lebenswerte Städte e.V.) haben beispielsweise über einen Verein agiert (Hader 2019, 37f). Die meisten Initiativen agieren frei oder arbeiten mit bestehenden Strukturen (Changing Cities, ADFC, VCD etc.) (Leininger 2020, S. 34).

Die Frage der Organisation ist auch für die Finanzierung der Arbeit nicht unwichtig. Denn Spenden sind für Radentscheide essenziell. Die Finanzierung läuft über besagte Vereine (Hader 2019, 39f) oder (extern) über Changing Cities. Die Spenden kommen von fahr-

radnahen Verbänden/Vereinen (ADFC, Bündnis 90/Die Grünen etc.), von Privatunternehmen (z.B. lokalen Fahrradläden) oder von Privatpersonen, die mit dem jeweiligen Radentscheid sympathisieren (Hader 2019, 39f). Um Werbung, Webseite und Materialien für die Kampagnenarbeit zu organisieren sind in der Regel mehrere tausend Euro nötig. In Bamberg waren es beispielsweise 3.000 €, in Aachen 20.000 € und in Darmstadt 8.000 €. Größere Städte wie München sammelten sogar einen mittleren fünfstelligen Betrag (75.000 €) für den Radentscheid (Leininger 2020, F46).

In der Umfrage sind als Arbeitsgruppen die Gebiete Presse/Medien, Social Media, Unterschriften, Sammlung, Aktionen und Ziele genannt worden. Viele Gruppen machen aber auch alles gemeinsam im Team (Leininger 2020, F38).

In der Vorbereitung geht es aber vor allem um die Inhalte des Radentscheids (Ziele). Das ist der Zeitpunkt, an dem die Missstände in Forderungen formuliert und in Ziele gegossen werden müssen. Die Ziele müssen als zentraler Bestandteil des Bürger:innenbegehrens für die Unterschriftenliste präzise und rechtlich abgesichert formuliert werden. Auch wenn sich neue Radentscheide an alten Zielkatalogen orientieren können, ist es hier wichtig lokale Faktoren miteinzubeziehen (vorhandene Infrastruktur, konkrete Probleme, Priorisierung etc.). Das gilt sowohl für die Anzahl der Ziele, als auch für die Messgrößen der konkreten Forderungen (Hader 2019, 40f).

Manche Radentscheid-Initiativen lassen vor der Unterschriftenliste die Ziele, bspw. durch das Rechtsamt der Stadt, rechtlich prüfen (Leininger 2020, S. 22). Die Forderung einer vorzeitigen rechtlichen Prüfung variiert von Bundesland zu Bundesland.

Damit die Kampagnenarbeit und das Unterschriften sammeln später Erfolg haben, braucht es im Vorfeld ein ansprechendes Design. Das ist auch der Grund, warum

fast jeder Radentscheid eine eigene Webseite und ein eigenes Logo hat. Der hohe Wiedererkennungswert sorgt dafür, dass sich die Leute in der Stadt mit dem Radentscheid identifizieren können (Hader 2019, 72f). Darum kommen in den Logos immer wieder die Wahrzeichen der Stadt (Turm, Kirche, Altstadt, Wappen, Tier etc.), kombiniert mit einem Fahrrad Element vor (Fahrradrad, Kette, Speichen etc.) (Changing Cities 2021a). Außerdem kommen noch eine politisch neutrale Farbwahl (meist blau)¹⁷ und ein positiver Claim, mit dem sich möglichst viele Menschen identifizieren können hinzu (Hader 2019, S. 74).

Der Claim soll motivieren und kann verschiedene Inhalte aufweisen. Manche Radentscheid Initiativen haben darum die Unterschriften im Blick (Darmstadt: Jetzt unterschreiben), manche haben Fahrrad-Anspielungen (Erlangen, tritt in die Pedale!; München: Wir drehen das; Bonn steigt auf; Aachen sattelt auf), manche stellen die Sicherheit (Rosenheim: sicheres Radfahren auf allen Straßen; Erfurt: Radfahren - aber sicher!; Nürnberg: Für ein sicheres Miteinander; Rostock: Entspannt und sicher Radfahren für alle) oder verbindende Forderungen (Bayreuth braucht mehr Radwege) als Motto in den Vordergrund (Leininger 2020, F14).

Eine wesentliche Rolle dabei spielt Social Media und die Vernetzungsmöglichkeiten zwischen den Radentscheidern. Alle Radentscheide sind auf verschiedenen Ebenen miteinander in Kontakt. Manche nur vereinzelt, andere sind bundesweit vernetzt. Vor allem die ersten drei Radentscheide, Berlin bzw. Changing Cities, Bamberg und Darmstadt leisten hier viel ehrenamtliche Vernetzungsarbeit (Leininger 2020, F45).

In der Vorbereitungsphase gilt es eine Sammelinfrastruktur aufzubauen. Darunter sind vor allem Sammelstellen an öffentlich zugänglichen Orten (Cafés, Fahrradläden, Arztpraxen, Einzelhandelsgeschäfte etc.) mit hohem Besucher:innenverkehr gemeint. Dort werden sowohl Werbematerialien, wie auch Unterschriften-

listen gut sichtbar aufgestellt (Hader 2019, 99f). Im Durchschnitt wurden Sammelstellen im mittleren zweistelligen Bereich, in vereinzelt Städten sogar über 100, eingerichtet (Leininger 2020, F26).

3.) Sammelphase

Die Sammelphase ist gewissermaßen gleichzusetzen mit dem Beginn der Kampagnenarbeit. Hier ist es wichtig, dass frühzeitig ein grober Zeitplan feststeht. Die warme Jahreszeit eignet sich grundsätzlich besser zum Unterschriftensammeln als im Winter (Hader 2019, S. 82).

Die Formulierung der Ziele muss abgeschlossen sein und die Unterschriftenlisten in Papierform vorliegen, sowie den formalen Kriterien entsprechen. Neben den Listen braucht es noch Werbematerial. Das Material kann vielfältig sein: Von Bannern für den Straßenraum, über klassische Flyer bis hin zu Fahrradwimpel und Speichenkarten¹⁸ (Hader 2019, 83ff). Die Auslage von Werbematerial erhöht - genauso wie Presse - und Social Media Arbeit - die Sichtbarkeit und die Erfolgchancen der Unterschriftensammlung.

Die Pressearbeit beginnt meist vor dem Sammelstart mit der Einladung zu einer Pressekonferenz oder mittels einer Pressemitteilung. Sowohl eine Pressemitteilung als auch ein Gespräch fassen die Ziele der Initiative zusammen und geben einen Ausblick auf die Strategie. Es stellt den Gang an die breite Öffentlichkeit dar und erzeugt Reichweite. Auch Zwischenstände und Aktionen können an die Presse kommuniziert werden (Hader 2019, S. 103). Dafür werden wahlweise Pressemitteilungen und/oder Newsletter (auch für Unterstützer:innen) benutzt (Leininger 2020, F50).

Während man die – meist positive – Darstellung in der Presse nicht steuern kann, ist das über Social-Media-Kanäle leichter möglich. Twitter, Facebook und Instagram dienen als zentrale Werkzeuge für die Kampagnenarbeit. Auf den Kanälen können gleichermaßen Presseberichte, Missstände, aktuelle Aktionen

¹⁷ Zwar ist blau in Deutschland parteipolitisch durch die Christliche Soziale Union (CSU) und die Alternative für Deutschland (AfD) besetzt, aber wirkt weniger aggressiv als rot und wird nicht mit Ökologie verbunden wie grün. Zudem ist blau die Lieblingsfarbe der Deutschen (Deutsches Lackinstitut 2016).

¹⁸ Hierbei handelt es sich um laminierte Flyer (meist nur das Logo) in der Größe DIN-A6, die zwischen die Fahrradspeichen geklemmt werden (Hader 2019, 85f).

geteilt werden. Dadurch bleibt der Radentscheid im Gespräch und verschafft sich eine Online Präsenz (Hader 2019, 8f). Darmstadt hatte sogar einen eigenen Podcast produziert (Leininger 2020, F50).

Mit der Webseite schaffen Initiativen Transparenz und geben Raum für Erklärungen ab. Hier kann das Team hinter dem Radentscheid vorgestellt, die Unterstützer:innen aufgezeigt oder auch ein FAQ mit Hintergrundinformationen bereitgestellt werden. Der Download der Unterschriftenliste und ein aktueller Stand der Unterschriftenzahl hilft dabei neue Menschen zur Unterschrift zu motivieren (Hader 2019, 86f).

Im Zusammenspiel von analog und digital stehen auch die Aktionen der Radentscheid-Initiativen. Medienwirksame Aktionen erhöhen die Sichtbarkeit von Kampagnen. So versuchen Radentscheid-Initiativen beispielsweise prominente Stimmen zu gewinnen, die mit einem Statement versuchen zur Unterschriftensammlung aufzurufen (Hader 2019, S. 93). Aber auch nicht prominente Menschen aus der Bevölkerung helfen bei der Identifikation mit dem Anliegen des Bürger:innenbegehrens. Die Bandbreite der Aktionen ist sehr weit: von Critical und Kidical Mass Veranstaltungen, über Mahnwachen/Rides of Silences, aufstellen von (human) **Protected Bike Lanes**, kreativen Sammelaktionen wie Brückencafés oder einem Fahrradkino. In Essen hat man eigens für Kinder, da diese nicht Wahlberechtigt sind den Radentscheid Essen Junior – mit eigener Unterschriftenliste - ins Leben gerufen (Radentscheid Essen 2020). In Berlin und Frankfurt ging man sogar öffentlichkeitswirksam - stellvertretend für die schlechte Fahrradpolitik – mit Fahrrädern in der Spree und im Main baden (Leininger 2020, F48).

Das Herzstück der Phase ist die Unterschriftensammlung. Mit dem pressewirksamen Gang in die Öffentlichkeit beginnt die Sammlung. Zu dem Zeitpunkt muss die Sammelinfrastruktur weitgehend stehen. Sammelstellen müssen betreut werden; Unterschriften abgeholt werden und an Nachschub von

Listen und Materialien gedacht werden. Steht beim Unterschriftenstart die Sammelinfrastruktur nicht, riskieren die Initiativen viele potenzielle Unterschriften zu verlieren. Ab dem Zeitpunkt gilt es so viele Unterschriften zu sammeln, wie nur möglich, um das Einleitungsquorum zu überschreiten. Dieses liegt je nach Bundesland bei einer Anzahl von 0,8% Unterschriften der wahlberechtigten Bürger:innen in Stadtstaaten bis 15% Unterschriften im Saarland (Klimawende.org 2020). Das geht einerseits gut bei Veranstaltungen mit vielen Menschen (im öffentlichen Raum/Parks etc.) oder bei Aktionen. Darüber hinaus eignen sich (halb) öffentliche Institutionen, wie Kitas, Schulen oder Universitäten zur Unterschriftensammlung (Hader 2019, S. 97).

Neben dem öffentlichen Sammeln ist aber auch das Sammeln in Nachbarschaften und im privaten Bereich von Bedeutung. Dafür dient der Download der Unterschriftenliste auf der Homepage. Zum Sammeln in der Nachbarschaft hat Bamberg beispielsweise ein Nachbarschaftsschreiben entworfen (Hader 2019, 101f).

Die Covid-19 Pandemie (Corona) und die Maßnahmen zur Einschränkung der Pandemie haben 2020 das öffentliche Leben eingeschränkt und so auch die Sammelphase beeinträchtigt. Viele Radentscheid-Initiativen haben anfangs eine Pause eingelegt, sich später für eine Corona sichere Fahrrad- und Verkehrsinfrastruktur eingesetzt (s. Einleitung), sind aber auch beim Sammeln der Unterschriften kreativ geworden. Sammeln im privaten und nachbarschaftlichen Räumen hat an Bedeutung gewonnen. So haben u.a. die Radentscheide in Augsburg, Erlangen und Marl auf mobile Sammelstation (Aufstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum mit Unterschriftenlisten und Briefkästen) gesetzt, in der eine kontaktlose Abgabe der Unterschriften ermöglicht wurde. Die beiden letzten Städte haben zudem auch eine Zeitungsbeilage (Flyer und Unterschriftenliste) organisiert.

Letztlich hat die Pandemiesituation viele Radentscheide verzögert und verlagert, da soziale Bewegungen öffentliche Räume benötigen (z.B. als Orte des Protests, zum Informieren für ihr Anliegen oder zum Sammeln von Unterschriften.), die selbst trotz der oben aufgelisteten kreativen Alternativen fehlen. Verhindert wurde das Fortschreiten der Radentscheid-Bewegung aber nicht (Zeit Online 2020).

4.) Einreichungsphase

Ist das Einleitungsquorum (oder das darüber hinaus gehende selbst gesteckte Ziel) erfüllt, können die Unterschriften bei der Stadtverwaltung eingereicht werden. Bis zur Abgabe kann ein Sammelende festgelegt werden, um intern die Unterschriften mit Vorlauf zählen zu können oder der Zeitpunkt der Übergabe der Unterschriften definiert das Sammelende. (Leininger 2020, F24/25).

Sofern die Anzahl der Unterschriften nicht schon im Rahmen einer anderen Veranstaltung oder Pressemitteilung bekannt gegeben wurde, erfolgt dies bei der Übergabe. Oftmals geschieht das in einer kleinen Zeremonie vor dem Rathaus, in der die gesammelten Unterschriften(listen) (in Ordnern o.ä.) an das Stadtoberhaupt übergeben werden. In manchen Radentscheid-Städten wurden zudem Unterschriften von nicht-Wahlberechtigten Unterstützer:innen gesammelt. Diese werden beim Auszählen nicht berücksichtigt, aber erhöhen die Symbolwirkung (Leininger 2020, F27).

Anschließend erfolgt die Prüfung der Unterschriften. Die Stadtverwaltung prüft, ob das Einleitungsquorum an gültigen Unterschriften erreicht wurde. Dieser formale Schritt wurde bisher von jedem eingereichtem Radentscheid erfüllt. In einem zweiten Schritt prüft das städtische Rechtsamt oder eine beauftragte Kanzlei den Inhalt des Bürger:innenbegehrens hinsichtlich der formellen Richtigkeit (materielle Prüfung). Hierbei wird jedes einzelne Ziel aus dem Forderungskatalog überprüft (s. 5.1) (Hader 2019, 110f).

Ergibt die Prüfung eine materielle und inhaltliche Rechtmäßigkeit, wird das Bürger:innenbegehren im Gemeinderat zur Abstimmung gestellt. Bei einer Ablehnung käme es zum Radentscheid. Bei einer mehrheitlichen Zustimmung der Stadträt:innen gilt das Bürger:innenbegehren als angenommen.

5.) Aushandlungsphase

»Während Unterschriftensammlung und Kampagne mit dem Stamm eines Baumes vergleichbar sind, beginnt mit den Verhandlungen die Baumkrone mit immer neuen Verzweigungen. Hier ist Gespür gefragt, um jeweils die richtige Abzweigung zu nehmen.«

Hader 2019, S. 150

Die Stadtspitze kann – meist, wenn die Rechtmäßigkeit nicht gegeben ist - der betreffenden Radentscheid-Initiative ein Verhandlungsangebot machen. Dazu ist die Stadtverwaltung nicht verpflichtet. Ein weiterer Vorteil von Verhandlungen ist, dass die Ziele rechtlich allgemein formuliert werden müssen. Konkrete(re) Maßnahmen können in einem Aushandlungsprozess besprochen, verhandelt und festgesetzt werden (Hader 2019, S. 112). Ein Maßnahmenpaket und ein Zeitplan helfen der Stadtverwaltung die Forderungen später entsprechend den Vorstellungen der Radentscheid-Initiative umzusetzen. Ein weiterer Verhandlungspunkt ist meist die Ausarbeitung eines Stellenplans mit der einhergehenden Erhöhung des Personals.

Selbst bei einem angenommenen Radentscheid kommt es zumeist zu einer gewissen Form von Aushandlung. Der Aushandlungsprozess verläuft von Stadt zu Stadt unterschiedlich. An den Aushandlungen nehmen meistens Mitglieder des Kernteams des Radentscheids, der/die Oberbürgermeister:in oder Dezernent:in für Verkehrs- und Stadtplanung,

sowie Fachbereichsleiter der zuständigen Ämter in der Stadtverwaltung teil (Leininger 2020, F31). Für die Initiative birgt die Aushandlung die Chance Einfluss auf die Priorisierungen bei der Umsetzung zu nehmen (Hader 2019, S. 128). Die Aushandlungsphase kann je nach Kooperationsbereitschaft der Beteiligten wenige Monate bis hin zu mehr als einem Jahr nach Abschluss der Unterschriftensammlung bzw. -einreichung dauern.

Am Ende des Aushandlungsprozesses stehen meist Strategiepapiere und Maßnahmenkataloge, die vom Gemeinde- bzw. Stadtrat abgesegnet werden. In diesen Papieren ist der in den Forderungen bzw. Zielen definierte bauliche Standard für die bauliche Umsetzung nochmals konkretisiert. Man spricht entweder vom Radentscheid-Standard oder einer Radentscheid-konformen Umsetzung.

6.) Umsetzungsphase

Ähnlich unterschiedlich stellt sich die Umsetzungsphase dar. Weil die Umsetzung eine mühsame und langfristige Arbeit darstellt, nehmen sich die meisten Radentscheid Initiativen vor, den Weg konstruktiv und kritisch mitzubegleiten (Hader 2019, S. 128). Denn die Umsetzung dauert Jahre. Viele Maßnahmen bedürfen eines hohen Planungsaufwandes. Die ersten Erfolge auf der Straße sind nicht unbedingt sofort sichtbar. Zudem muss sich die Verwaltung erst einspielen und die möglicherweise neue Ausrichtung zugunsten einer fahrradfreundlichen Umsetzung erst verinnerlichen. Hinzu kommt, dass einzelne Maßnahmen vom Gemeinde-/ Stadtrat immer wieder aufs Neue abgesegnet oder in den Finanzhaushalt eingebracht werden müssen.

Bei Stagnation oder politischer Blockadehaltungen können die Radentscheid-Initiativen, Missstände aufzeigen und ihre Unterstützer:innen (re)aktivieren und/ oder die Presse informieren. Damit kann erneut Druck erzeugt werden (Hader 2019, S. 142).

Weil die letzten beiden Phasen so verschieden und weitgehend unerforscht sind, werden sie anhand der Fallstudie im nächsten Kapitel näher untersucht.

6

FALLSTUDIE

6.1 Fallbeispiel Aachen	69
6.2 Fallbeispiel Darmstadt	102
6.3 Vergleich	132

6 FALLSTUDIE

¹⁹ Ein Lockdown light, Teil-Lockdown oder Mini-Lockdown soll zeitlich stark abgegrenzt landesweit Kontaktbeschränkungen der Menschen im öffentlichen Leben erreichen (kurzfristige Schließung von Bars, Restaurants, Freizeitparks, Kinos, Theatern, Bibliotheken, Fitnesscentern, Schwimmbädern, etc.), um die Infektionsketten zu unterbrechen und das exponentielle Wachstum der positiv getesteten Patienten zu verringern. Beim Mini-Lockdown sollen die Schulen und Kindergärten offen gehalten und die Wirtschaft weniger stark eingeschränkt werden (Weerth 2021).

Die Vorauswahl der Vergleichsstädte erfolgte aus der Online-Umfrage. Essenziell war dabei, zwei Städte auszuwählen, um Vorgehensweisen im Zusammenhang mit den Radentscheiden zu beleuchten. Gleichzeitig war mir eine Ähnlichkeit in Struktur und Stadtgröße wichtig; nach Möglichkeit in zwei verschiedenen Bundesländern mit zwei unterschiedlichen Voraussetzungen (Zulässigkeit/Unzulässigkeit). Mit den Universitätsstädten Darmstadt und Aachen wurden zwei Städte ausgesucht, die genau diese Merkmale aufzeigen. Diese liegen in unterschiedlichen Bundesländern (NRW und Hessen), aber sind sowohl vom Milieu (u.a. hoher Anteil an Studierenden und Akademiker:innen) und der Stadtgröße (über 100.000, aber keine Metropolen oder Landeshauptstädte) vergleichbar. Aus der engeren Auswahl waren zuvor Frankfurt und München vor allem aufgrund der Stadtgröße gefallen.

Die Fahrradinterviews fanden in der Kalenderwoche 46, genauer zwischen dem 11.11.2020 und 13.11.2020, unter Teil-Lockdown-Bedingungen statt.¹⁹ Die Bedingungen haben die Form des Interviews mitbestimmt, aber haben Inhalt und Ausgestaltung der Gespräche nicht beeinträchtigt.

Die Fallbeispiele Aachen und Darmstadt sollen im folgenden Kapitel vorgestellt und anschließend verglichen werden. Dabei wird erst auf den Rechtsrahmen eingegangen, bevor die Stadt, der Radentscheid und die Verwaltung vorgestellt werden. Vor dem Zwischenfazit wird sowohl, die Zusammenarbeit zwischen der Radentscheid-Initiative und der Verwaltung, die Umsetzung der Ziele, sowie die offenen Punkte und Problemstellen erläutert. Von der Chronologie her habe ich mich entschieden, erst Aachen und dann Darmstadt zu portraituren. Aachen ist der jüngere der beiden Radentscheide und daher erst am Anfang der Umsetzung, während in Darmstadt allein aufgrund der Zeitspanne mehr passiert und umgesetzt worden ist.

6.1 Fallbeispiel Aachen

Das Fallbeispiel Aachen wurde vor allem deshalb ausgewählt, weil dort prozentual die höchste relative Zustimmung anhand von gesammelten Unterschriften in Deutschland gemessen wurde (19,6% der Wahlberechtigten haben den Radentscheid unterschrieben).²⁰ Daraus resultierte das Interesse zu sehen, ob die hohe Zustimmung sich auch im weiteren Umsetzungsprozess des Radentscheids beobachten lässt.

Die Interviews in Aachen fanden am 12.11.2020 statt. Vonseiten des Radentscheids wurde Jan van den Hurk interviewt und aus der Verwaltung gab es ein Gespräch mit Uwe Müller, Abteilungsleiter für Verkehrsplanung und Mobilität. Der Radentscheid Aachen befindet sich Stand Dezember 2020 seit über einem Jahr in der Aushandlungs- bzw. Umsetzungsphase.

6.1.1 Rechtlicher Rahmen NRW

Bürger:innenbegehren bzw. -entscheide werden in § 26 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) behandelt (24.04.2019). Nach § 26 Abs. 1 können die Bürger:innen beantragen (Bürger:innenbegehren), dass sie anstelle des Rates über eine Angelegenheit der Gemeinde selbst entscheiden wollen (Bürger:innenentscheid).²¹ Bei den Radentscheiden handelt es sich um ein von den Bürger:innen gestartetes Bürger:innenbegehren, ein sog. initiierendes Begehren.

Nach § 26 Abs. 2 GO NRW muss das Bürger:innenbegehren schriftlich eingereicht werden (formlose Anmeldung), indem man Signaturen auf Unterschriftenlisten sammelt und diese an Vertreter:innen der Gemeinde übergibt. Die zur Entscheidung zu bringende Frage, sowie eine Begründung der Inhalte muss enthalten sein.

Die bis zu drei Vertretungsberechtigten müssen die Verwaltung schriftlich informieren, dass ein Bürger:innenbegehren beabsichtigt wird. Die Verwaltung ist in den Grenzen ihrer Verwaltungskraft ihren Bürger:innen bei der Einleitung eines Bürger:innenbegehrens behilflich und stellt vor der Sammlung der Unterschriften eine Kostenschätzung über die mit der Durchführung der verlangten Maßnahme verbundenen Kosten auf. Die Kostenschätzung bezieht sich auf die Folgekosten eines Bürger:innenbegehrens für die Stadt oder Gemeinde im Falle eines Erfolges des Begehrens durch Übernahme durch den Rat oder durch einen Abstimmungssieg im Bürger:innenentscheid (Sterk und Trennheuser 2019, S. 9).

Liegt die Kostenschätzung einmal vor, können seit 2019 die Vertretungsberechtigten eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürger:innenbegehrens beantragen (Vorprüfung). Dafür muss der Antrag gem. § 26 Abs. 2 S. 8 GO NRW von den Vertretungsberechtigten sowie mindestens 25 Bürger:innen mitsamt Fragestellung, Begründung und Kostenschätzung in der nach §§ 26 Abs. 2 S. 8, 25 Abs. 4 GO NRW vorgeschriebenen Form vorgelegt werden. Der Gemeinderat hat dann acht Wochen Zeit über die Zulässigkeit zu entscheiden. Der Rat kann die Entscheidung auch an den Hauptausschuss delegieren, der ebenso acht Wochen für eine Entscheidung zur Verfügung hat.

In § 26 Abs. 4 GO NRW ist das Einleitungsquorum, also die prozentuale Anzahl an Unterschriften der Wahlberechtigten der betreffenden Gemeinde festgesetzt. Umso größer die Stadt, umso niedriger liegt das Einleitungsquorum prozentual. Maßgeblich für die Festsetzung des Einleitungsquorum ist die bei der letzten Kommunalwahl festgestellte Zahl der Wahlberechtigten. In Aachen, mit einer Einwohner:innenzahl von bis zu 500.000, waren es 4% (8.000 Unterschriften) der Wahlberechtigten.

²⁰ Eigene Berechnung: $\frac{38185 \text{ Unterschriften} * 100\%}{194.089 \text{ Wahlberechtigte}} = 19,6\%$

²¹ Das soll die zwei Phasen zwischen beantragen (Bürger:innenbegehren) und entscheiden (Bürger:innenentscheid) verdeutlichen.

Aufbau Unterschriftenliste Aachen

BÜRGERBEGEHREN RADENTSCHIED AACHEN

Die Unterzeichnenden beantragen, den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Aachen folgende Fragestellung zum Bürgerentscheid zu stellen:

- ① **Soll die Stadt Aachen folgende 7 verkehrspolitische Ziele in den nächsten 8 Jahren umsetzen?**

② BEGRÜNDUNG

Wir wollen eine lebenswerte Stadt, in der sich jeder Mensch sicher und konfliktfrei bewegen kann. Dafür brauchen wir einen zügigen Ausbau der Rad-Infrastruktur.

Bessere Infrastruktur für Radfahrende sorgt für weniger Stau, Stress, Lärm und Abgase im öffentlichen Raum. Sicherheit für Rad- und Fußverkehr muss dabei stets vor Leistungsfähigkeit gehen.

Der Radverkehr stagniert seit Jahren bei ca. 11 %. Die Verkehrsführung ist an vielen Stellen der Stadt mangelhaft und risikoreich. Angst und Unsicherheit hält viele vom Radfahren ab.

Wir erwarten vom Radentscheid Aachen ein entspannteres Miteinander, gesünderes Stadtklima, bezahlbare Mobilität und mehr Lebensqualität für alle.

- ⑤ **1: Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen** Innerhalb eines Jahres wird ein durchgängiges, engmaschiges Routennetz zwischen und innerhalb der Bezirke geplant. Die Radhauptverbindungen dieses Netzes sind unterbrechungsfrei, durchgängig beleuchtet, steigungsarm und baulich vom Fußverkehr getrennt. Im Sinne der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010) sollen 90 % der Bevölkerung die Radhauptverbindungen in maximal 200 m erreichen. Jährlich werden 10 km dieser Radhauptverbindungen möglichst in Nebenstraßen erstellt.

- 2: Kreuzungen sicher gestalten** Kreuzungen werden mit Priorität auf Sicherheit und zügigem Vorankommen für Fuß- und Radverkehr gestaltet. Dies gilt bei Neubauten und grundlegenden Umbaumaßnahmen.

- ⑥ **Unterschriftenliste** (eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürgerinnen und -Bürger ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Aachen)

Name, Vorname	geboren am	Straße, Hausnummer	PLZ	Aachen	Datum	Unterschrift	bitte freihalten
			520	Aachen			
			520	Aachen			
			520	Aachen			
			520	Aachen			
			520	Aachen			

Damit Ihre Stimme zählt, muss eine Unterschriftenzeile vollständig ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine Unterführungszeichen (*) bei gleichen Inhalten wie in der Zeile über Ihrem Eintrag. Bitte senden Sie die Liste an Radentscheid Aachen, Postfach 10 16 06, 52016 Aachen, oder geben Sie sie in einer auf www.radentscheid-aachen.de genannten Sammelstelle ab.

- | | | |
|-----------------|--------------------------|-------------------------|
| ① Fragestellung | ③ Kostenschätzung | ⑤ Ziele und Forderungen |
| ② Begründung | ④ Vertretungsberechtigte | ⑥ Unterschriftenliste |

- 2.1: Große Ampelkreuzungen** Jährlich werden drei Kreuzungen wie folgt umgebaut: Der Radverkehr erhält eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs; die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezeiten werden mittels bedarfsgesteuerter Ampelanlagen minimiert. Umbaupriorität haben Kreuzungen mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz, hohem Verkehrsaufkommen oder besonderem Gefährdungspotenzial.

- 2.2: Einmündungen und Grundstückszufahrten** Jährlich werden 15 Einmündungen wie folgt umgebaut: An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt. Entsprechendes gilt bei Neuanlage von und Bau- maßnahmen an bestehenden Grundstückszufahrten.

- 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen** Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.

- 4: Geh- u. Radwege durchgängig und einheitlich gestalten** Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind – auch in Kreuzungsbereichen – deutlich durch rote Farbe (z.B. farbigere Asphalt) vom übrigen Straßenraum abgesetzt. Das Fahrbahnmateriale ist durchgängig griffig mit möglichst niedrigem Rollwiderstand. Geh- und Radwege werden baulich voneinander getrennt. Die Führung ist eindeutig und unterbrechungsfrei. Bevorrechtigte Geh- und Radwege werden jeweils niveaugleich weitergeführt und sind optisch sowie baulich eindeutig hervorgehoben.

- 5: Fahrradstellplätze umfassend ausbauen** a) 2.500 Plätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen,

- b) 2.500 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen, c) je 5.000 Plätze an Fahrradbügelanlagen außer- sowie innerhalb des Alleinrings.

- 6: Mängel online erheben und zeitnah beseitigen** Ein Online-Portal erlaubt die Meldung von Mängeln am Geh- und Radwegenetz. Sowohl gemeldete als auch von der Stadt festgestellte Mängel sind öffentlich einsehbar mit Eingangsdatum, Kartenposition, Klassifizierung des Mangels, Foto, Datum der geplanten und tatsächlichen Behebung.

- 7: Verkehrswende konsequent und transparent fördern** Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und städtische Akquise von (Rad-) Verkehrsfördermitteln wird jährlich veröffentlicht und in Bürgerforen sowie politischen Gremien diskutiert.

- ③ Kostenschätzung der Verwaltung der Stadt Aachen nach § 26 Abs. 2 S. 5 GO NRW: 91.177.800 € im Rahmen der Laufzeit von 8 Jahren.

- Der Bau von Radverkehrsinfrastruktur wird üblicherweise mittels verschiedener Programme gefördert. Der Radentscheid Aachen schätzt für die hier aufgeführten Maßnahmen eine **Förderquote von insgesamt 50-70%**. Für den Haushalt der Stadt Aachen wird abzüglich dieser Fördermittel eine **jährliche Belastung von 3,4 bis 5,7 Mio. €** erwartet.

- ④ **Vertretungsberechtigte**
Jan van den Hurk, Jakobstraße 28, 52064 Aachen
Steffen van Bergerem, Veltmanplatz 2, 52062 Aachen

- Die Vertretungsberechtigten werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese rein redaktioneller und nicht inhaltlicher Natur sind, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.



Abb. 9: Unterschriftenliste Aachen

§ 26 Abs. 5 GO NRW regelt die (Un)zulässigkeit, für die es in Nordrhein-Westfalen fünf inhaltliche Fälle gibt (Negativkatalog).

- 1.) Die innere Organisation der Gemeindeverwaltung, darf nicht verändert werden.
- 2.) Die Rechtsverhältnisse der Mitglieder des Rates, der Bezirksvertretungen und der Ausschüsse sowie der Bediensteten der Gemeinde können nicht verändert werden.
- 3.) Es darf nicht in finanzielle Belange wie die Haushaltssatzung, die Eröffnungsbilanz, den Jahresabschluss und den Gesamtabschluss der Gemeinde, sowie die kommunalen Abgaben und die privatrechtlichen Entgelte eingegriffen werden.
- 4.) Angelegenheiten, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens oder eines förmlichen Verwaltungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung oder eines abfallrechtlichen, immissionsschutzrechtlichen, wasserrechtlichen oder vergleichbaren Zulassungsverfahrens zu entscheiden sind können nicht durch einen Bürger:innenbegehren entschieden werden.
- 5.) Nur die Entscheidung über die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens ist zulässig, nicht aber die Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Ausbau des Radwegenetzes, Straßenbau, wie bei den Radentscheiden sind in der Regel zulässig (Sterk und Trennheuser 2019, S. 8). Ferner darf ein Bürger:innenbegehren nur Angelegenheiten zum Gegenstand haben, über die innerhalb der letzten zwei Jahre nicht bereits ein Bürger:innenentscheid durchgeführt worden ist.

Sind die Unterschriften in ausreichender Zahl gesammelt worden, hat der Rat nach § 26 Abs. 6 GO NRW unverzüglich festzustellen, ob das Bürger:innenbegehren formal und inhaltlich (materiell) zulässig ist. Ist die inhaltliche Prüfung bereits vor der Abgabe erfolgt, wird lediglich die Einhaltung des Einleitungsquorums, also die formale Zulässigkeit nach § 26 Abs. 4 GO NRW geprüft. Normalerweise erfolgt diese Prüfung durch das Rechtsamt der Stadt/des Kreises, das dem Rat anschließend ein entsprechender Beschlussvorschlag vorlegt (Sterk und Trennheuser 2019, S. 11). Wird das Bürger:innenbegehren für unzulässig erklärt, können die vertretungsberechtigten Personen nach § 26 Abs. 2 S. 2 GO NRW einen Rechtsbehelf einlegen.²² »Der Nicht-Zulässigkeitsbeschluss ist ein belastender Verwaltungsakt i.S.d. § 35 S. 1 VwVfG NRW. Gegen ihn können die Vertretungsberechtigten - und nur sie – eine Verpflichtungsklage gemäß § 42 Abs.1 VwGO erheben mit dem Ziel, den Rat zur Feststellung der Zulässigkeit des Bürger:innenbegehrens zu verpflichten.« (Sterk und Trennheuser 2019, S. 12)

Ist das Bürger:innenbegehren formell und materiell zulässig, muss der Stadtrat dieses in einer öffentlichen Sitzung beschließen oder ablehnen (Beschluss über Entsprechung/Nichtentsprechung). Den Vertreter:innen des Bürger:innenbegehrens soll dabei die Gelegenheit gegeben werden, den Antrag in der Sitzung des Rates zu erläutern. Dabei kommt der Stadtrat in der Regel der Empfehlung der Verwaltung (des Rechtsamt) über die (Un)zulässigkeit nach. Handeln die Vertreter:innen eines Bürger:innenbegehrens mit dem Rat einen Kompromiss aus, der den Text des Bürger:innenbegehrens nicht uneingeschränkt umfasst – was gar nicht so selten vorgekommen ist²³ –, so erledigt sich das eingereichte Bürger:innenbegehren dadurch nicht. Soll der ausgehandelte Kompromiss rechtsverbindlich abgesichert werden, so kann dies nur durch den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen den Vertreter:innen des Bürger:innenbegehrens und dem Rat gemäß § 57 VwVf (Ersatzbeschluss) geschehen (Sterk und Trennheuser 2019, S. 12).

²² Rechtsbehelfe sind Rechtsmittel, um gegen einen Beschluss Revision bzw. Berufung einzulegen. In diesem Fall gegen einen Verwaltungsprozess (Einbock 2020).

²³ In vielen Städten ist man entweder aus politischen Gründen oder wegen einer (vorgeschobenen) Unzulässigkeit in Verhandlung zwischen Stadtverwaltung und Aktivist:innen des Radentscheids getreten. Der Kompromiss fällt je nach Stadt und Bundesland abhängig von den Verhandlungen sehr unterschiedlich aus. Ausgewählte Beispiele: In Darmstadt wurden die Ziele in der Radstrategie (18.06.2019), sowie dem Maßnahmenkatalog weitgehend berücksichtigt. In Hamburg wurde 2020 ein Maßnahmenkatalog beschlossen, der als Kompromiss gesehen werden kann, aber bei weitem nicht alle Forderungen beinhaltet (Radentscheid Hamburg 2020). In Bayreuth wurden die Aktivist:innen des dortigen (unzulässigen) Radentscheids von der Stadt vor vollendete Tatsachen gestellt und Maßnahmen verabschiedet die nur noch ansatzweise etwas mit den ursprünglichen Forderungen des Radentscheids zu tun hatten. Eine nachträgliche Verhandlung scheiterte im Stadtrat (Bayreuther Tagblatt 2020).

²⁴ In Aachen wären aufgrund der Stadtgröße von mehr als 100.000 Einwohner:innen das Einleitungsquorum bei mindestens 10% festgesetzt gewesen.

²⁵ Hier ist nicht der aus dem Baurecht bekannte Bestandsschutz gemeint. Es bezieht sich auf die Gültigkeit kommunaler Beschlüsse.

Im Gegenzug verpflichten sich die Initiator:innen die Unterschriften nicht einzureichen, zurückzuziehen oder zu vernichten. In der Praxis ersetzt ein Alternativbeschluss den Radentscheid aber dennoch (s. Fußnote 23).

Im Falle einer (politischen) Ablehnung kommt es zu einem Bürger:innenentscheid gem. § 26 Abs. 7 GO NRW (zweite Verfahrensstufe). Dieser Fall ist in der Radentscheid Geschichte in Deutschland noch nicht vorgekommen. Trotzdem soll das (weitere) Prozedere hier kurz skizziert werden. Sofern es zu einem Bürger:innen- bzw. Radentscheid kommt, darf bis zur Feststellung des Ergebnisses des Entscheides, – bis auf wenige Ausnahmen – eine dem Begehren entgegenstehende Entscheidung der Gemeindeorgane nicht mehr getroffen oder mit dem Vollzug einer dergleichen Entscheidung nicht mehr begonnen werden. Der Bürger:innenentscheid stellt der Bevölkerung die von den Vertretungsberechtigten aufgestellte Frage auf dem Unterschriftenzettel, über die mit Ja oder Nein nach § 26 Abs. 7 GO NRW abgestimmt wird. Je nach Stadtgröße müssen mindestens zwischen 10 und 20% der Wahlberechtigten an die Wahlurnen (Zustimmungsquorum), damit die Frage in dem Sinne entschieden ist, wie sie von der Mehrheit der gültigen Stimmen (positiv oder negativ) beantwortet wurde.²⁴ Bei Stimmgleichheit gilt die Frage als mit Nein beantwortet. »Ein erfolgreicher Bürger:innenentscheid hat sogar einen höheren Bestandsschutz²⁵ als ein Rats-/ Kreistagsbeschluss, der vom Rat/Kreistag jederzeit geändert werden kann. Ein erfolgreicher Bürger:innenentscheid kann gemäß § 54 Abs. 1 GO NRW nicht als rechtswidrig beanstandet werden. Der erfolgreiche Bürger:innentscheid kann innerhalb von zwei Jahren nur auf Initiative des Rates/Kreistages durch einen neuen Bürger:innenentscheid abgeändert werden (§ 26 Abs. 8 GO NRW).« (Sterk und Trennheuser 2019, S. 14)

6.1.2 Kontext Aachen

Aachen ist eine Großstadt in der Städteregion Aachen mit rund 250.000 Einwohner:innen (Stadt Aachen 2021a) im nordrhein-westfälischen Regierungsbezirk Köln, unweit der niederländischen und belgischen Grenze (Dreiländerpunkt). Die mittelalterliche Altstadt ist konzentrisch aufgebaut (s. Abb. 10). Die Stadt Aachen ist um die beiden Stadtmauern – heute noch sichtbar am inneren Ring (Grabenring) und äußeren Ring (Alleering) – nach außen gewachsen (Leininger 13.11.2020a, 00:16:00). Das Stadtgebiet Aachen gliedert sich in sieben Stadtbezirke rund um das historische Zentrum (Laurensberg, Richterich, Haaren, Eilendorf, Brand, Kornelimünster Walheim und Aachen Mitte) (Stadt Aachen 2020h).

Aachen ist nicht nur Kaiser- und Domstadt, sondern heute vor allem als Wissenschaftsstandort bekannt. An vier Hochschulen u.a. Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH), Fachhochschule Aachen studieren rund 58.000 Studierende (knapp jede:r vierte Einwohner:in). Jede:r zweite Aachener:in arbeitet in der Wissenschafts- und Forschungsbranche (Aachen Convention 2020).

Vor dem Radentscheid hatte Aachen ein Radwegenetz von 319 Kilometer Gesamtlänge (Stadt Aachen 2017). Touristisch bekannt ist vor allem der grenzüberschreitende und in Aachen startende Vennbahnradweg (Stadt Aachen 2018). Der Fahrradanteil im **Modal Split** lag bei 11% bei der letzten Erhebung im Jahr 2017 (Stadt Aachen 11.07.2019) und die Investitionen der Stadt für den Radverkehr bei 3,43 €/Jahr und Einwohner:in (Stadt Aachen 14.09.2016). Aachen ist seit November 1994 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) in NRW e.V. und seit Oktober 2008 im Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen (Stadt Aachen 2017).

Schwarzplan Aachen

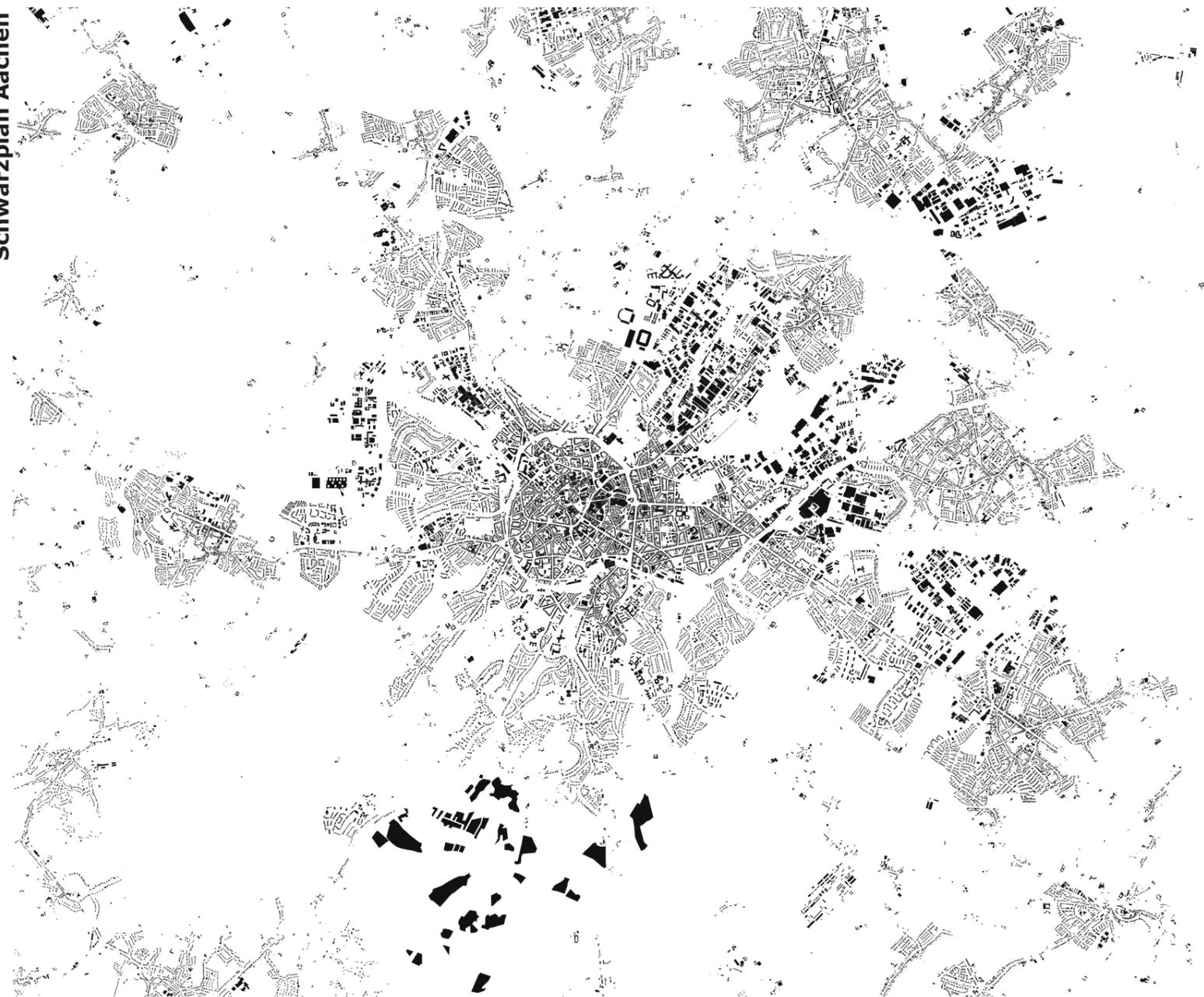
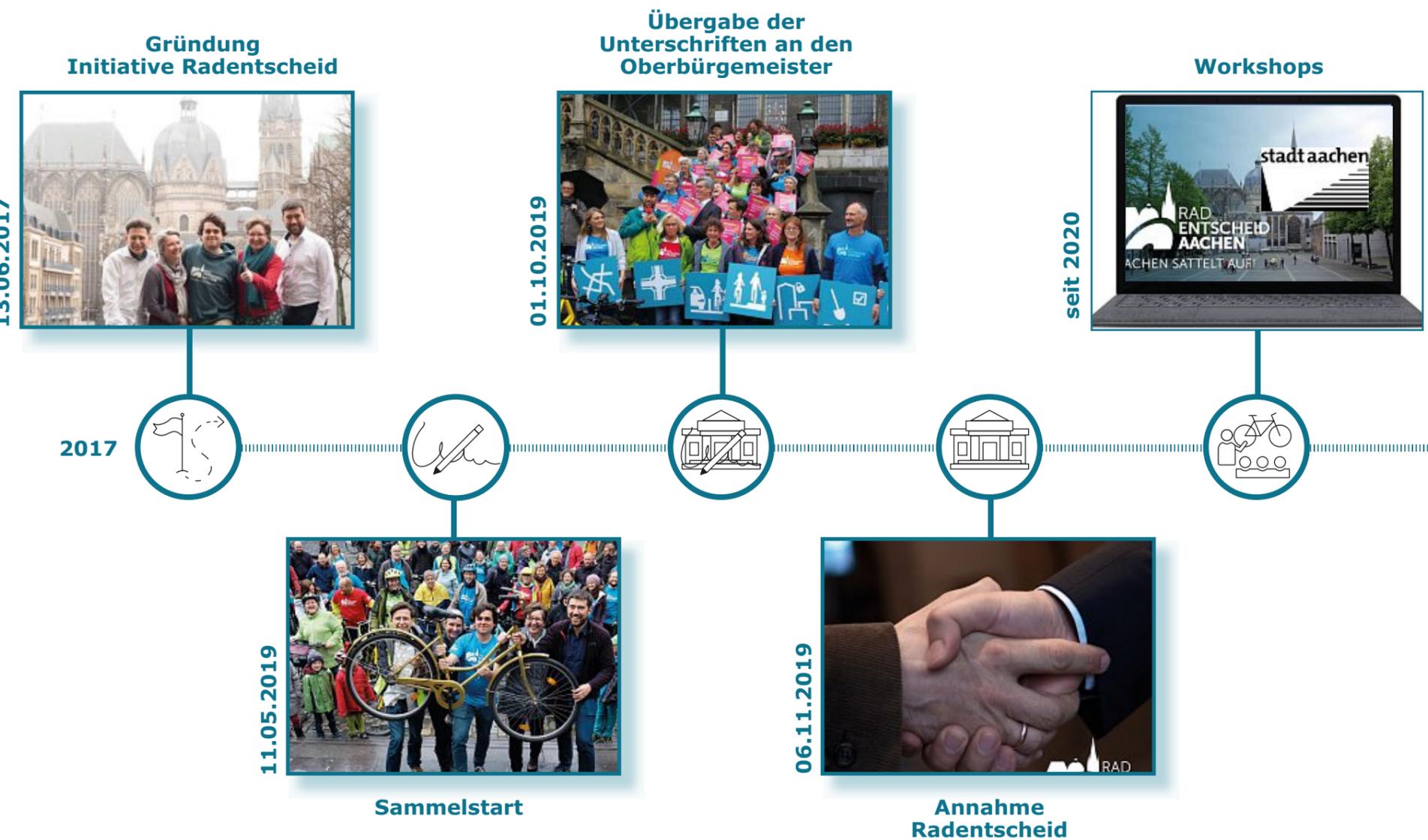


Abb. 10: Schwarzplan Aachen

Zeitstrahl Radentscheid Aachen



6.1.3 Radentscheid Aachen

Das Radentscheid-Kernteam Aachen bildete sich um eine Handvoll Aktivist:innen am Küchentisch (Radentscheid Aachen 2019b). Diese waren bei der Gründung der Radentscheid-Initiative keine Neulinge im Mobilitätsbereich, weil sie sich teilweise bereits 2016/2017 für einen Radschnellweg entlang der niederländischen Grenze eingesetzt hatten. Zwischen den beiden Projekten gibt es zwar keine Kontinuitäten, aber Überschneidungen. Gegründet mit dem Ziel eine positive Öffentlichkeit für den Radschnellweg zu schaffen, beschreibt Jan van den Hurk, das Element »für etwas einzutreten« als zentrale Erkenntnis für den späteren Radentscheid (Leiningner 13.11.2020a, 00:22:00).

»Dieses Stichwort »positiv«, das kann man sich eigentlich merken. Das hat unglaublich gut gefruchtet bei dem Radschnellweg. Super Resonanz. Endlich setzt sich mal jemand für etwas ein.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leiningner 13.11.2020a, 00:22:00)

Auslöser für den Radentscheid waren dann aber zwei andere Momente. Einerseits der Unfalltod einer jungen Frau durch einen abbiegenden Bus am Hansemannplatz am 27.07.2017. Der Unfall hat Betroffenheit – vor allem im engsten Kreis des Radentscheid-Kernteam - ausgelöst und Kreise gezogen. Am Abend gab es direkt eine Mahnwache. Zwei Monate später gab es den ersten *Ride of Silence* (17.05.2017) in Aachen zum Gedenken an Fahrradunfallopfer. Es fand eine große Fahrraddemo statt,

die von der Stadtgesellschaft und den Hinterbliebenen des Opfers mit viel Dankbarkeit aufgenommen wurde und half den Unfall besser zu verarbeiten (Leiningner 13.11.2020a, 00:30:20). Es zeichnete sich ab, dass der Unfall Mobilisierungspotenzial hat und den Menschen das Thema Verkehrssicherheit wichtig ist. Die Aktivist:innen zogen aber nicht den Schluss, dass alles schlecht sei und der Tod mutwillig in Kauf genommen wurde, sondern setzten den Fokus ihrer Aktivitäten auf das sichere Ankommen. Um breite Akzeptanz in der Stadtbevölkerung, Politik und Verwaltung zu erlangen wollte man zeigen, dass Fahrradfahren existenziell ist. Neben dem Umweltaspekt hebt Jan van Hurk in diesem Zusammenhang die positiven Effekte auf Gesundheit, Stadtentwicklung und für eine gerecht Flächenaufteilung hervor (Leiningner 13.11.2020a, 00:32:05).



»Dieses Verkehrssicherheitsthema ist eigentlich so der Anfang für eine Kampagne gewesen.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in
Leininger 13.11.2020a, 00:32:05

Zweiter Ausgangspunkt war die geplante Neugestaltung der Breslauer Straße (Januar 2018). An dieser Ausfallstraße brachte die Verwaltung eine geschützte Fahrradspur ins Spiel. Das wäre für die Aktivist:innen ein Meilenstein gewesen, der gezeigt hätte, dass die Stadt Aachen etwas Neues für den Radverkehr schafft (Leininger 13.11.2020a, 00:46:07). Beide Interviewpartner haben unabhängig voneinander erwähnt, dass die damalige Stadtregierung (große Koalition aus CDU und SPD) die Planungen unterbunden hat.

»Die Politiker:innen haben uns als Verwaltung da ja ziemlich auflaufen lassen bzw. nach Hause geschickt.«

Uwe Müller (Stadtverwaltung Aachen) in
Leininger 13.11.2020b, 00:58:38)

Aus der Enttäuschung heraus, entstand für die Aktivist:innen die Motivation, den gordischen Knoten zwischen Politik und Verwaltung zu lösen. Das spiegelt sich auch in der Herangehensweise der Radentscheid-Initiative wider. Die Aktivist:innen des Radentscheids sahen das Vorhaben von Anfang an als Kommunikationsprojekt mit drei zentralen Rezipient:innen: in Richtung der Politik sollte kommuniziert werden, was gewollt wird (7 Ziele), in Richtung der Verwaltung wurde erklärt, was gewünscht wird (Maßnahmen) und in Richtung Bürger:innenschaft wurde verlautbart, dass eines gesetzt ist: Veränderung wird kommen (Leininger 13.11.2020a, 00:09:00).

Die Idee zum Radentscheid in Aachen basiert allerdings bereits auf dem Erfolg des Volksentscheids Fahrrad in Berlin (2015/2016). In Aachen war den Aktivist:innen aber klar, dass man nicht die konfrontative Strategie wie beispielsweise in Berlin fahren will. Darum fungierte der Radentscheid als Kommunikationsprojekt unter der Devise: harte Kante zeigen, in dem was man will, aber man muss mit den Leuten nachher noch zusammenarbeiten können. Das ist Jan van den Hurk zufolge auch der Ausgangspunkt, für die derzeitige, gute Diskussionskultur (Leininger 13.11.2020a, 00:32:20).

Die Gründung der Radentscheid-Initiative selbst fand am 13.06.2017 knapp einen Monat nach dem *Ride of Silence* statt. Start der Unterschriftensammlung war knapp zwei Jahre später. Die Unterschriftensammlung dauerte fast ein halbes Jahr. Von den rund 200.000 Wahlberechtigten Aachner:innen unterschrieben 38.185 den Radentscheid an 331 Sammelstellen. Das Unterschriftenquorum von 4% der Wahlberechtigten (entspricht etwa 8.000 Unterschriften) wurde somit weit übertroffen. Aachen ist bis heute die Stadt mit den meisten Unterschriften pro Wahlberechtigte:r (ca. 19,6%) (Radentscheid Aachen 07.11.2019). Die Unterschriften wurden am 01.10.2019 beim damaligen Oberbürgermeister Marcel Philipp (CDU) abgegeben. Als Budget hatten die Aachener Aktivist:innen nach eigenen Angaben 20.000 € zur Verfügung (Leininger 2020, F49).

In Aachen schlug das Rechtsamt der Stadt dem Rat vor, das Bürger:innenbegehren für zulässig zu erachten. Sowohl formell als auch materiell gab es keine wesentlichen Beanstandungen, lediglich der Umsetzungszeitraum von acht Jahren wurde damals als unrealistisch angesehen. Dazu wurde vermerkt, dass *»bei der hier gebotenen »wohlwollenden bzw. gesetzeskonformen Auslegung« von Bürger:innenbegehren die quantitativen Vorgaben innerhalb des Umsetzungszeitraums [...] als »relativierungsfähige« Zielvorgaben in dem Sinne auszulegen sind, dass die Stadt Aachen alles in ihrer Macht Stehende tun muss, um die Zeitvorgaben einzuhalten. Umstände, die zu einer Verzögerung führen, nicht aber der Stadt vorzuwerfen sind, weil sie nicht in deren Verantwortungsbereich liegen,*

begründen jedoch keinen Verstoß gegen die grundsätzliche Umsetzungsverpflichtung des Bürger:innenbegehrens / des Bürger:innenentscheids.« (Rat der Stadt Aachen 06.11.2019, S. 13) Dass der Finanzplan für zulässig erklärt wurde lag auch daran, dass die Stadtverwaltung - wie in § 26 Abs. 2 S. 4 und 5 GO NRW beschrieben - die Initiative bei der Verifizierung der Kostenschätzung bis hinauf zur Verwaltungsspitze unterstützt wurde. (Leininger 13.11.2020b, 00:09:54). Der Rat der Stadt beschloss der Empfehlung folgend in der Sitzung vom 06.11.2019 sowohl, das Bürger:innenbegehren Radentscheid Aachen als zulässig zu erachten, als auch dem Begehren zu entsprechen (Rat der Stadt Aachen 06.11.2019).



Abb. 12: Ghost Bike am Hanselmannplatz Aachen

6.1.4 Verwaltung Aachen

Um die Rolle der planenden Verwaltung in der Aus- handlung und Umsetzung des Radentscheids ver- stehen zu können, muss man sich deren Aufbau, Be- setzung und Strukturen ansehen.

Belange für Planung und Bau sind im Dezernat III der Stadt Aachen, unter der Leitung der Beigeordneten Frauke Burgdorff, angesiedelt (Stadt Aachen 2020c). Leiterin des Fachbereichs Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen mit sieben nachgeordneten Fachbereichen (Verbindliche Bauleitplanung und Bauberatung, Verkehrsplanung und Mobilität, Straßen- verkehr und Sondernutzungen (Aachen-Mitte), Stadt- erneuerung und Stadtgestaltung, Denkmalpflege, sowie Straßenplanung und -bau, Koordinierungsstelle Abwasser) ist Isabel Strehle (Stadt Aachen 2021b). Für die Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität und somit auch für die Belange des Radentscheids Aachen, ist Uwe Müller zuständig (Stadt Aachen 2021e). Uwe Müller ist seit den 1990er Jahren in der Aachener Ver- waltung tätig. Er steht vier Teams vor, die sich allesamt mit konzeptioneller Mobilitätsplanung beschäftigen.

Im Interview gab Uwe Müller Einblicke in die Abläufe und Strukturen in der Aachener Stadtverwaltung, be- sonders in die Belange seines Ressorts. Veränderung wird als zentrales Prinzip einer Stadt beschrieben. Gleichzeitig machten es unterschiedliche politische Mehrheiten in der Vergangenheit schwierig, eine durch- gängige Verkehrsplanung zu finden und zu realisieren. Das Finden des kleinsten gemeinsamen Nenners führt dementsprechend zu langsamen Fortschritten oder Stillstand (Leininger 13.11.2020b, 00:05:08).

In der vergangenen Legislaturperiode (2014-2020) stand die Regierung einer großen Koalition zwi- schen CDU und SPD, unter der Leitung des damali- gen Oberbürgermeisters Marcel Phillip (CDU), ex- emplarisch für die Stagnation im Verkehrsbereich.

Das Thema Mobilität stand während des besagten Zeitraumes nicht besonders im Fokus. Laut Uwe Mül- ler habe es zwar auch fahrradfreundliche Anträge von verschiedenen Parteien gegeben, diese wurden dann aber entweder veragt, in Beschlüssen ab- geschwächt oder bei der Umsetzung nicht priorisiert (Leininger 13.11.2020b, 00:11:30). Zur politischen Blockadehaltung kam außerdem – aufgrund eines längeren Krankheitsfalls - ein personelles Vakuum in der Planungsverwaltungsspitze hinzu (Leininger 13.11.2020b, 00:13:28).

Veränderungen kamen dann zuvorderst durch externe Einflüsse. Die Klimaschutzbewegungen rund um Fri- days for Future waren 2019 auch in Aachen sehr prä- sent (u.a. eine Großdemonstration mit rund 20.000 Teilnehmer:innen am 21.06.2019 (FAZ)). Das Thema stieß auf Gehör in allen politischen Lagern. Sogar die beiden Regierungsparteien haben Uwe Müller zufolge verstanden, dass es wichtig ist, Klimapolitik auf die Agenda zu setzen, obwohl sie eigentlich im alltäglichen politischen Handeln das nicht gestützt haben (Leininger 13.11.2020b, 00:11:30). Passend dazu hat der Rat der Stadt Aachen in seiner Sitzung vom 19. Juni 2019 den Klimanotstand ausgerufen und ein Jahr spä- ter ein integriertes Klimaschutzkonzept verabschiedet (IKSK) (Stadt Aachen 2020e). Aber auch intern be- wegte sich viel. Innerhalb von einem Jahr wurden wichtige Positionen neu besetzt. Planungs- und Bau- dezernentin Frauke Burgdorff ist seit Juni 2019 und Fachbereichsleiterin Isabel Strehle seit August 2020 in der Stadtverwaltung Aachen tätig. Das Ganze wird komplettiert durch die Wahl der neuen Oberbürger- meisterin Sybille Keupen (Bündnis 90/Die Grünen), die ihr Amt im November 2020 antrat. Die neuen Verwaltungsmitarbeitenden handeln gemeinsam und unterstützen fahrradfreundliche Planungen. (Leininger 13.11.2020b, 00:13:28).

Dezernatsverteilungsplan Aachen

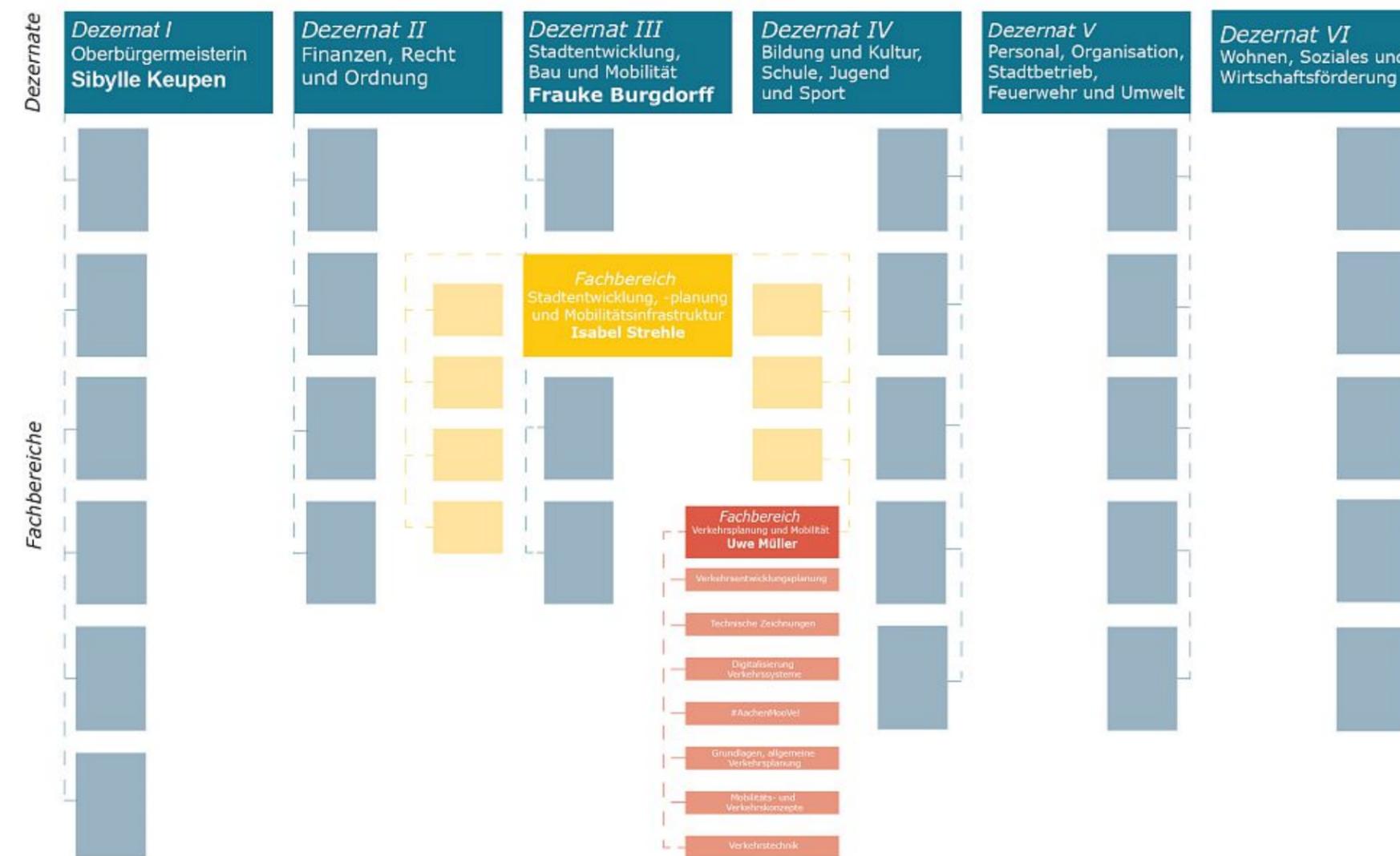


Abb. 13: Dezernatsverteilungsplan Aachen

»Es war nie die Absicht der Stadt, den Radentscheid in irgendeiner Art und Weise zu boykottieren oder zu unterlaufen, sondern eben in vernünftige Art und Weise zu bringen.«

Uwe Müller (Stadtverwaltung Aachen) in
Leininger 13.11.2020b, 00:08:53

In Sachen Radentscheid war die Stadtverwaltung von Anfang an involviert, hat dabei mitgeholfen, dass die Zielformulierungen rechtskonform ausgeführt wurden (Leininger 13.11.2020b, 00:07:53). Grundsätzlich stand das Verkehrsplanungsressort den Forderungen deutlich mehr, für Radfahrende zu tun, positiv gegenüber. Lediglich der Zeitraum der Umsetzung erschien – wie auch in der Zulässigkeitsklärung des Rechtsamts beschrieben – so ambitioniert, dass eine Umsetzung am Anfang unrealistisch schien (Leininger 13.11.2020b, 00:09:10), bzw. in Dimensionen vorstieß, die von der Verwaltung als utopisch angesehen wurde. Laut Kostenschätzung war für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen über eine Laufzeit von acht Jahren eine jährliche Investition von 3,4 bis 5,7 Mio. € und zusätzlich die Kosten für acht neue Planstellen im städtischen Haushalt vorzusehen (Leininger 13.11.2020b, 00:09:54).

»Es gibt in der Verwaltung sehr viel Motivation, an dem Thema zu arbeiten. Das gab es vorher auch. Jetzt haben sie den Rückenwind.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in
Leininger 13.11.2020a, 01:06:57

Die Forderung nach einer festgesetzten Planstellenbesetzung in der Verwaltung war zwar in der Unterschriftenliste nicht aufgeführt, aber das Personal war dafür Bestandteil der verpflichtenden Kostenschätzung (§26 Abs. 2 S. 5 GO NRW) im Vorlauf des Radentscheids (2019). Anfang 2020 beschloss der Personal- und Verwaltungsausschuss neun zusätzliche Stellen begleitend zur Annahme des Radentscheids. Jeweils vier Stellen für die Abteilungen Verkehrsplanung und Mobilität (FB 61/300) und die Abteilung Straßenplanung und -bau (FB 61/700) (im Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur), sowie eine Stelle für den Fachbereich Klima und Umwelt wurden bewilligt (Stadt Aachen 2021f, S. 14). Sechs bis sieben Stellen sind laut Uwe Müller bereits besetzt worden (Leininger 13.11.2020b, 00:15:16).

6.1.5 Zusammenarbeit Radentscheid-Initiative und Stadtverwaltung in Aachen

Mit der Annahme des Bürger:innenbegehrens am 06.11.2019 wurde auch der Grundstein für eine Umsetzung gelegt. Nach der inhaltlichen Übernahme der Ziele als Beschluss durch den Stadtrat, war von nun an die Verwaltung und Politik formal zuständig für die Umsetzung. In der Pressemitteilung vom 07.11.2019 signalisierte die Radentscheid-Initiative aber bereits, weiterhin die Arbeit von Politik und Verwaltung ehrenamtlich und unentgeltlich begleiten, sowie unterstützen zu wollen (Radentscheid Aachen 07.11.2019).

»Unsere bisherige Arbeit war ein Sprint, jetzt gehen wir gemeinsam auf die Langstrecke.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in
Radentscheid Aachen 07.11.2019

Obwohl formal nicht dazu verpflichtet, nahmen die zuständigen Stellen der Stadt das Angebot an. Zum ersten Mal wurde bereits zwei Wochen nach dem Beschluss im Stadtrat im Mobilitätsausschuss über die nächsten konkreten Schritte in der Umsetzung gesprochen. (Radentscheid Aachen 13.11.2019). Seit Dezember 2019 fanden die Gespräche in regelmäßigen, meist monatlichen Abständen in Form von Workshops statt.

»Es geht darum, man stellt etwas vor, man diskutiert das, dann bringt man verschiedene Ansichten auf den Tisch und kommt dadurch hoffentlich zu einer besseren Lösung.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in
Leininger 13.11.2020a, 00:03:05

Bei den Workshops geht es darum verschiedene Perspektiven der Beteiligten in den Umgestaltungsprozess einzubringen. Für die Radentscheid-Aktivist:innen bedeutet das, der Verwaltung darzulegen, welches die Auslöser für die sieben Ziele und dem Kleingedruckten auf dem Unterschriftenzettel waren. (Leininger 13.11.2020a, 00:03:05). Die beteiligten Aktivist:innen erhalten so Einblicke in die laufenden Planungen. Unterlagen gibt es teilweise bereits vorab, damit die Aktivist:innen im internen Kreis schon darüber reden können (Leininger 13.11.2020a, 00:04:31). Ziel der Workshops ist es, anhand von konkreten Planungen Grundsatzfragen zu lösen und Planungen Radentscheid-konform umzusetzen (Leininger 13.11.2020a, 00:06:55). Themen sind z.B. Varianten der baulichen Trennung für *Protected Bike Lanes*. Um dort zu einem Standard zu kommen, hat die Verwaltung den Aktivist:innen sieben oder acht verschiedene Möglichkeiten der baulichen Trennung vorgestellt (Leininger 13.11.2020a, 00:04:31).

»Grundsätzlich glaube ich, ist das ein guter Austausch. [...] Da bin ich auch ganz dankbar. Ich könnte mir auch vorstellen, dass es ganz andere Arten des Austausches geben kann.«

Uwe Müller (Stadtverwaltung Aachen) in
Leininger 13.11.2020b, 01:21:14

Bei den Workshops gibt es auch immer wieder »Aha-Momente«. So konnte die Verwaltung z.B. sehen, dass den Personen, die hinter dem Radentscheid stehen auch bewusst wird, dass Bushaltestellen, Stellen sein können, wo man gegebenenfalls langsamer fahren muss und die Breiten, die der Radentscheid eigentlich gefordert hat aufgrund von Platzmangel nicht uneingeschränkt umsetzbar ist. Jan van den Hurk glaubt,

dass solche Momente ein positives Erlebnis für beide Seiten darstellen (Leininger 13.11.2020a, 00:08:10). Obwohl es Kolleg:innen gibt, die sich laut Uwe Müller wünschen würden, dass die Aktivist:innen des Radentscheids als Interaktionspartner sich selber mehr einbringen sollten, findet er es selbstverständlich, dass der eigentliche Input von der Verwaltung kommen muss. Wie lange die Phase der Workshops noch anhalten wird, ist offen. Konkrete Maßnahmenpakete oder Strategien wurden in den Gesprächen nicht angesprochen. Es liegt lediglich ein Beschluss eines **Rad-Vorrang-Netzes** vor (s. Kap. 6.1.6). Laut Uwe Müller gibt es im Moment noch viele Themen zu besprechen. Druck die Phase zu beenden oder zu beschleunigen gibt es aktuell von keiner Seite. Für die Zukunft kann sich Uwe Müller aber vorstellen, dass sich bei weniger Gesprächsbedarf auch die Termine reduzieren oder auf ein anderes Gremium verlagern können (Leininger 13.11.2020a, 01:21:14).

Das Gremium könnte auch die Problematik mindern, dass man in Gesprächen mit den Radentscheid-Aktivist:innen nicht automatisch die Positionen der Radverbände (VCD, ADFC etc.) abgedeckt hat (Leininger 13.11.2020a, 01:17:51). Bis vor wenigen Jahren gab es in Aachen eine AG Radverkehr, die aber nicht fortgeführt worden ist. Ein neues Gremium sollte – so das Ergebnis der Verwaltung – alle Verbände beinhalten, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Das würde dann aber bedeuten, man hat eine Art Gremium öffentlicher Raum, wo Radverkehr nur noch eins von vielen Themen ist. Derzeit überlegt die Verwaltung, wie das Gremium ins Leben gerufen werden kann (Leininger 13.11.2020a, 01:18:19).

Im ersten Tätigkeitsbericht zum Radentscheid Aachen, hält die Verwaltung fest, dass 2020 34 Vorlagen zu radverkehrlichen Themen in insgesamt 75 Sitzungen behandelt wurden (Stadt Aachen 2021f, S. 14). Ob dabei die Workshops inkludiert sind, wurde nicht genauer spezifiziert.

Tabelle politische Beschlüsse und Umsetzungsmaßnahmen Aachen

Kartennr.	Maßnahme	Beschreibung	Beschlussdatum	Beschlussvorlage	Umsetzung	Bearbeitungsstand (Q1/2021)
-	Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen	Dreiseitiges Gestaltungskonzept. Wird bei Planung von Fahrradstraßen zur einheitlichen/eindeutigen Erkennbarkeit von Fahrradstraßen in Aachen zu Grunde gelegt.	13.09.2018	FB 61/0915/WP17	seit 2020	befindet sich in der Umsetzung (Anpassung an Standard bei aktuellen Planungen)
2	Neugestaltung Fahrradstraße Geschwister-Scholl-Straße	Umgestaltung Geschwister-Scholl-Straße zur Fahrradstraße (5 m Breite) ohne Parkmöglichkeit für Kfz-Verkehr mit Premiumfußweg auf der Rad-Vorrang-Route Campus Melaten (350 m)	13.11.2018	FB 61/1064/WP17	2020	umgesetzt (durchgängige Rotmarkierung fehlt)
7	Neugestaltung Lothringerstraße	Umgestaltung Lothringerstraße - zwischen Harscamp- und Wilhelmstraße zur Fahrradstraße (4,50 m) mit einseitiger Parkmöglichkeit für Kfz-Verkehr (210 m). Wilhelmstraße – Oppenhoffallee wird 2021 umgestaltet (370m)	27.06.2019	FB 61/1238/WP17	2020-2021	in Umsetzung
-	Rad-Vorrang-Routen-Netz	Ausarbeitung Konzepts zu Rad-Vorrang-Netzes mit zehn Routen (Gesamtlänge 60 km).	09.12.2019	FB 61/1263/WP17	2020-2028	in Umsetzung
4	Verkehrsversuch Adalbertsteinweg	Zweiphasiger Verkehrsversuch auf dem Adalbertsteinweg zwischen Stolberger Straße und Ottostraße unter Umwidmung einer Kfz-Spur (stadteinwärts) als geschützter Radfahrstreifen	31.10.2019	FB 61/1298/WP17	09/2020 - 11/2020	durchgeführt (wird intern evaluiert)
1	Verkehrsversuch Pontwall	Verkehrsversuch mit geschütztem Radfahrstreifen (16 cm Klebebordsteine aus Weißbeton als Trennelemente) am Pontwall (2,30 m) zwischen Roermonder Straße und Turmstraße (160 m).	30.04.2020	unbekannt	seit 09/2020	wird durchgeführt und anschließend evaluiert

Kartennr.	Maßnahme	Beschreibung	Beschlussdatum	Beschlussvorlage	Umsetzung	Bearbeitungsstand (Q1/2021)
5	Neugestaltung Breslauer Straße	Entnahme einer von vier Kfz-Spuren bei gleichzeitiger Einrichtung von zwei geschützten Radfahrstreifen (Breite 2,30 m) in beide Fahrrichtungen	03.09.2020	FB 61/1471/WP17	2021	Vorplanung
10	Verbreiterung Vennbahnweg	Verbreiterung im Bereich Münsterstraße bis Rollefach Viadukt als erster Abschnitt umgesetzt (300m). Zwei weitere Abschnitte folgen 2021/2022.	03.09.2020	unbekannt	2020-2022	in Umsetzung
6	Neugestaltung Bismarckstraße	Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Schlossstraße und Drimbornstraße ist Teil der Rad-Vorrang-Routen Aachen-Eilendorf und Aachen-Brand. Sie soll in diesem Abschnitt ebenso wie in vor- und nachgelagerten Teilstrecken in eine Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgewandelt werden.	18.02.2021	FB 61/0051/WP18	2021	Detailplanung
10	Neugestaltung Grabenring	Konzept für den Grabenring als Verteilerring der Rad-Vorrang-Routen (1800 m)	18.02.2021	FB 61/0056/WP18	ab 2022/2023	Bürger:innenbeteiligung abgeschlossen, Vorplanungen laufen

Abb. 14: Tabelle Beschlüsse und Umsetzungsmaßnahmen Aachen

6.1.6 Umsetzung der Ziele des Radentscheids Aachen

Im Rahmen des Aushandlungsprozesses und nach einem Jahr der Umsetzung stellt sich zwangsläufig die Frage nach der Umsetzung der Ziele des Radentscheids. Nachdem die Planstellenbesetzungen im Unterkapitel zur Verwaltung abgehandelt wurden,

sollen hier exemplarische Umsetzungsvorhaben aufgezeigt werden, die im Rahmen der Fahrradinterviews aufgezeigt und angedeutet wurden (s. Abb. 14-15). Es handelt sich nicht um eine vollständige Auflistung aller Maßnahmen.

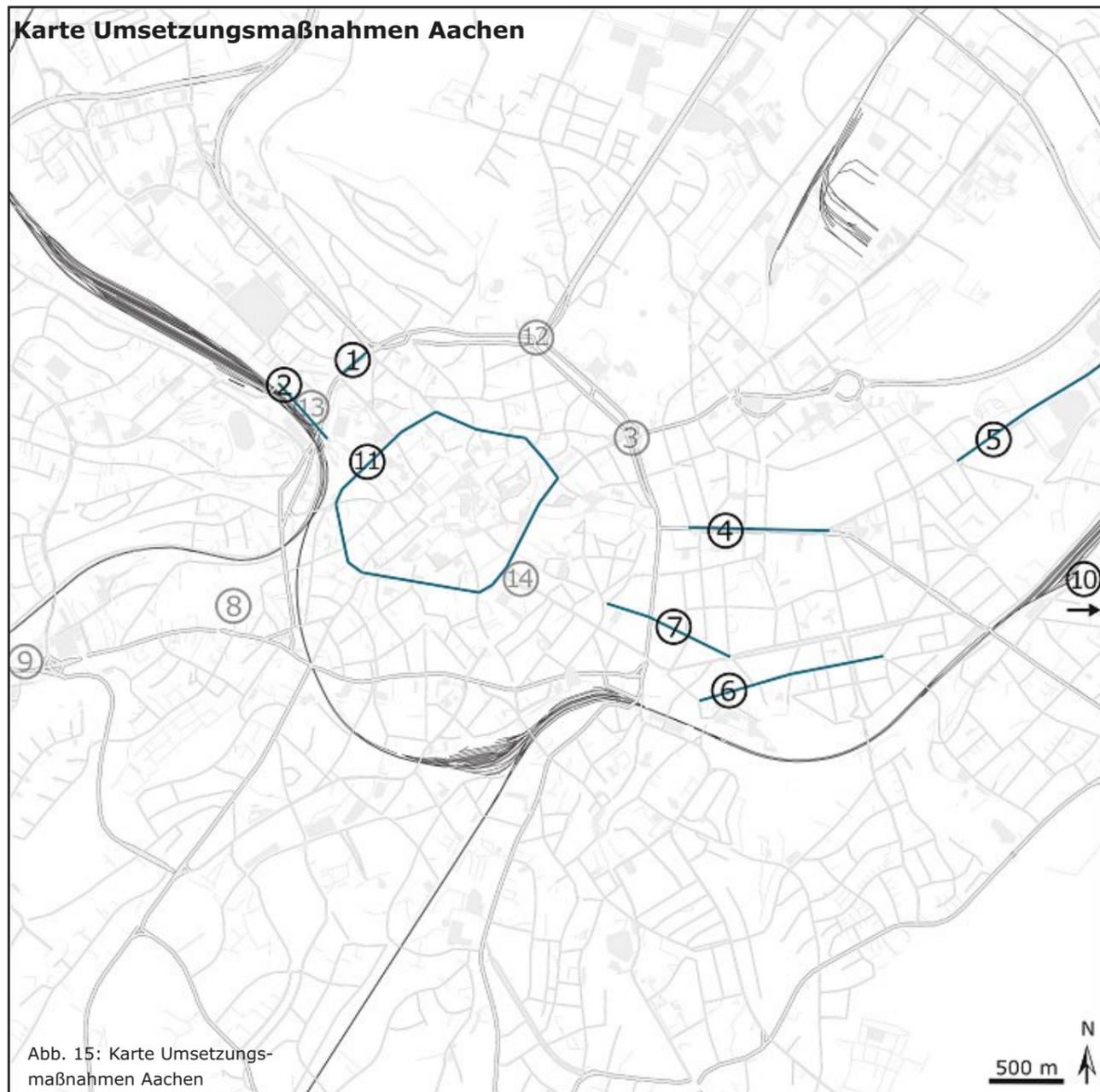


Abb. 15: Karte Umsetzungsmaßnahmen Aachen

Die fett markierten Nummern und farbig hervorgehobenen Maßnahmen werden in der Diplomarbeit behandelt (s. Abb. 14). Diese Maßnahmen werden textlich skizziert und bebildert. Dabei wird eine Verortung, ein Foto und ein exemplarischer Ausschnitt des Lageplans abgedruckt. Aus Platzgründen sind die Lagepläne nur ausschnittsweise und ohne Legende dargestellt. Die weiteren Punkte wurden während der Experteninterviews abgefahren und erläutert. Diese können im Forschungsjournal eingesehen werden.

Umsetzung nach Zielen des Radentscheids

Schaut man sich die Planungen und Umsetzungen an, muss man sich auch die Ziele und Forderungen ansehen. Dabei sind drei Ziele aus meiner Sicht im ersten Umsetzungsjahr besonders priorisiert worden. Diese werden im Folgenden erläutert:

- Ziel 1: Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen.

Innerhalb eines Jahres wird ein durchgängiges, engmaschiges Routennetz zwischen und innerhalb der Bezirke geplant. Die Radhauptverbindungen dieses Netzes sind unterbrechungsfrei, durchgängig beleuchtet, steigungsarm und baulich vom Fußverkehr getrennt. Im Sinne der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Stand 2010) sollen 90% der Bevölkerung die Radhauptverbindungen in maximal 200 Meter erreichen. Jährlich werden 10 Kilometer dieser Radhauptverbindungen möglichst in Nebenstraßen erstellt. (Radentscheid Aachen 2019a)



Abb. 16: Rad-Vorrang-Route Aachen

Wenige Wochen vor Annahme des Radentscheids wurde passend zu Ziel 1 ein Beschluss zur Einrichtung eines Rad-Vorrang-Routen-Netzes in Aachen (nach zweieinhalb Jahren Vorlaufzeit) gefasst (19.09.2019). Das Netz soll eine Gesamtlänge von ca. 60 Kilometer und zehn Routen beinhalten, die allesamt auf das Zentrum zulaufen (Mobilitätsausschuss Aachen 27.04.2017). Dafür hat man 2019 extra einen Gestaltungswettbewerb ins Leben gerufen um ein einheitliches Corporate Design für Beschilderung, Übersichtskarten und das Leitsystem zu erhalten (s. Abb. 16).

Es gibt drei Pilotrouten, die momentan vorrangig umgesetzt werden (s. Abb. 17-18). Am weitesten fortgeschritten sind die Strecken vom Zentrum (Templergraben) nach Eilendorf (6,8 km) (Stadt Aachen 2019c) und zum Campus Melaten (2,3 km) der RWTH (Stadt Aachen 2019b). Die Routen wurden mit Mitteln des Bundesumweltministeriums im Rahmen des Programms »Klimaschutz durch Radverkehr« finanziert. Die dritte Strecke, die momentan in der Umsetzung ist, ist die Route nach Brand (Stadt Aachen 2019a). Diese ist Teil des fünfsäuligen Programms von #AachenMooVe! und wird mit Landes- und EU-Mitteln für eine »emissionsfreie Innenstadt« finanziert (Stadt Aachen 2020g). Die Rad-Vorrang-Routen sollen innerorts als Fahrradstraßen (s. Ziel 4) und außerorts als separat geführte Radwege (s. Ziel 3) umgesetzt werden (Mobilitätsausschuss Aachen 12.09.2019).

Dem Wunsch der Radentscheid-Initiative ein zusammenhängendes Netz und einen Zeithorizont aufzustellen, kam die Verwaltung nach. Das Ziel 90% der Aachener Bevölkerung nach Regelwerk im 200 Meter Abstand zu Radhauptverbindungen anzubinden findet Uwe Müller sehr ambitioniert (Leininger 13.11.2020b, 00:15:16). Gefordert wird von der Radentscheid-Initiative nicht die vollständige Umsetzung, sondern insgesamt 80 Kilometer in acht Jahren. Eine komplette Umsetzung bis 2027 hält aber selbst Jan van den Hurk für unrealistisch, wenngleich das Tempo bei der Planung

zugenommen hat (Leininger 13.11.2020a, 01:16:14). 2020 konnten 4,2 Kilometer Rad-Vorrang-Route hergestellt werden. Von den drei oben genannten Rad-Vorrang-Routen ist die Strecke (aufgrund der geringen Distanz) zum Campus Melaten am weitesten fortgeschritten. U.a. wurde die Geschwister- Scholl Straße umgestaltet (s. Ziel 4) (Stadt Aachen 2020a). Die Lothringer- und Bismarckstraße, die sowohl Bestandteil der Strecke nach Brand als auch nach Eilendorf sind, befinden sich derzeit in der Umsetzungsphase.

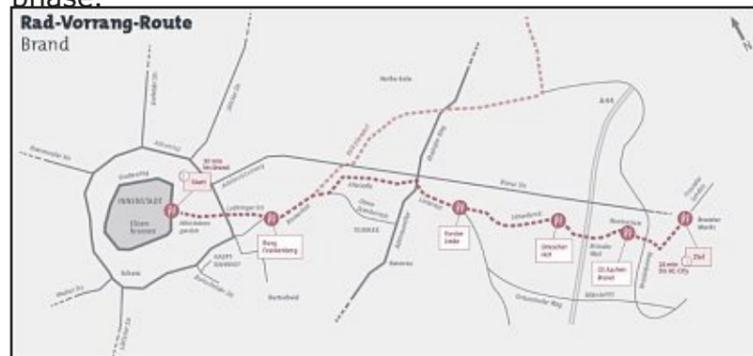


Abb. 17: Karte Rad-Vorrang Route Brand

Abb. 18: Rad-Vorrang Route Campus Melaten und Eilendorf



Unabhängig von den Zielvereinbarungen dürfte es eine große Herausforderung geben, die beide Interviewpartner teilen: Etablierung des (inneren) Grabenrings als Verteilerring. Dahinter steckt der politische Wunsch, den Fußverkehr in der Innenstadt zu schützen und die Rad-Vorrang-Routen nicht durchs Zentrum zu führen (Leininger 13.11.2020a, 01:18:19). Während andere Städte wie Münster gute Voraussetzungen wie eine Wallanlage haben, muss diese »Umleitung« in Aachen im bestehenden Straßenraum eingerichtet werden (Leininger 13.11.2020a, 01:17:55). Aus der Sicht von Jan van den Hurk ist es darum am Grabenring besonders wichtig, eine gewisse Qualität vor allem für junge, ältere und unsichere Radfahrende herzustellen, weil laut seiner Prognose die Leute ansonsten wieder durchs Zentrum fahren (Leininger 13.11.2020a, 01:18:43).

»Die Erfahrung mit viel Fußverkehr und viel Radverkehr sind auch in Aachen auf gemeinsamen Flächen schlecht.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 01:26:25

Ein Konfliktpunkt, der sowohl im Ziel 1 als auch im Ziel 4 vorkommt, ist die bauliche Trennung von Geh- und Radwegeinfrastruktur. Die Trennung ist noch ein offener Punkt auf der Umsetzungsagenda. Das gilt z.B. auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg, auf dem Aachener Teilstück des Vennbahn(rad)wegs, der nicht breit genug gebaut ist für eine Alltagsnutzung (Leininger 13.11.2020b, 00:50:34), sowie zusätzlichen Wandern und Radfahrenden, vor allem am Wochenende. 2020 wurde mit der Verbreiterung begonnen, die 2021 fortgeführt werden soll (Stadt Aachen 2021f, S. 37).

- Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen.

Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 Kilometer Radwege gebaut, die als Einrichtungradwege mit 2,30 Meter Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt. (Radentscheid Aachen 2019a)

Getrennte Radinfrastruktur ist spätestens seit der Corona Pandemie weltweit unter dem Namen Pop-Up Bike Lanes zum Thema geworden (Stummer 2020, 12f). Geschützte Radwege wie hier in Ziel 3 gefordert gibt es aber schon länger. In Aachen hat man sich dem Thema bereits vor dem Radentscheid genähert, als der Mobilitätsausschuss (31.10.2019) die Verwaltung beauftragte, eine zweiwöchige Beobachtungsphase am Adalbertsteinweg zwischen Stolberger Straße und Ottostraße durchzuführen. Mit der Aktion, die in zwei Phasen stattfand, sollte die Verkehrssituation auf dem Adalbertsteinweg und den umliegenden Einfallsstraßen beobachtet und evaluiert werden. Auslöser der Aktion waren offiziell die hohe Luftschadstoffbelastung und das Ausrufen des Klimanotstandes (Stadt Aachen 2020b).

Zwischen 28.09. und 09.11.2020 wurde dann dem MIV eine Spur auf dem Adalbertsteinweg entzogen und für den Radverkehr zur Verfügung gestellt (s. Abb. 19-21). Das sorgte bereits in der Probephase für unerwartete Probleme. Die Müllabfuhr hatte Schwierigkeiten aufgrund der Breite und der Leitschwellen in die geschützten Radwege reinzufahren um die Mülltonnen abzuholen (Leininger 13.11.2020b, 01:07:02). Daraufhin wurde die Radspur auf 3,50 Meter verbreitert und für die Müllabfuhr freigegeben, sowie punktuell Lücken in die Leitschwellen eingebaut, damit für Sondereinsätze nicht der gesamte Radweg genutzt werden musste (Stadt Aachen 2020b).

Im Interview gab Uwe Müller zu, dass die Verwaltung die Müllabfuhr Problematik im Vorfeld nicht bedacht hatte (Leininger 13.11.2020b, 01:08:29).

»Dieser Verkehrsversuch, das war ein Vorbote davon, wie man das anders machen könnte. Man kann sich das vorstellen: Zwei Busspuren in Mittellage, eine Pkw-Spur und dann Radwege mit vernünftiger Breite.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 00:39:30

Schon im Vorhinein war die Maßgabe ausgegeben worden, nach der Aktion bessere Bedingungen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu schaffen (Stadt Aachen 2020b). Bemerkenswert ist die Stelle allemal, denn der Adalbertsteinweg ist eine stark befahrene Hauptachse und verkörpert gut das Aachener Verkehrsdilemma. Die temporäre bauliche Veränderung an dieser Straße stellt einen Einschnitt da. Darum hat man sich von Verwaltungsseite dort lange nicht getraut – aus Angst vor Gegenwind – solche Strecken vorzuschlagen (Leininger 13.11.2020a, 00:43:27). Mit den positiven Erfahrungen einer Flächenneuaufteilung im Rahmen der »europäischen Woche der Mobilität« am Theaterplatz hat man sich dann aber doch getraut, einen weiteren Verkehrsversuch – während der Corona-Pandemie - in die Wege zu leiten (Leininger 13.11.2020b, 01:08:50). Für Uwe Müller sind solche Testphasen oder Laborsituationen ein zunehmendes Element in der Stadtplanung, welches einen positiven Lerncharakter beinhaltet (Leininger 13.11.2020b, 01:09:03).

»Das ist gut, dass wir einfach in der neueren Vergangenheit viel stärker, Testphasen oder Laborsituationen haben.«

Uwe Müller (Stadtverwaltung Aachen) in Leininger 13.11.2020b, 01:08:50

Verkehrsversuch Adalbertsteinweg

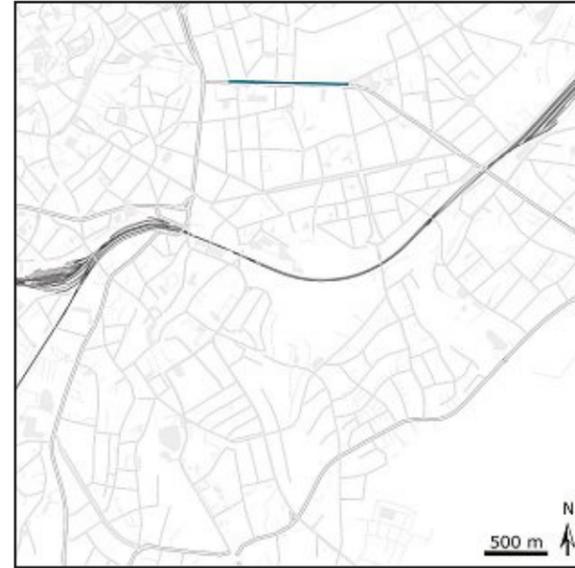
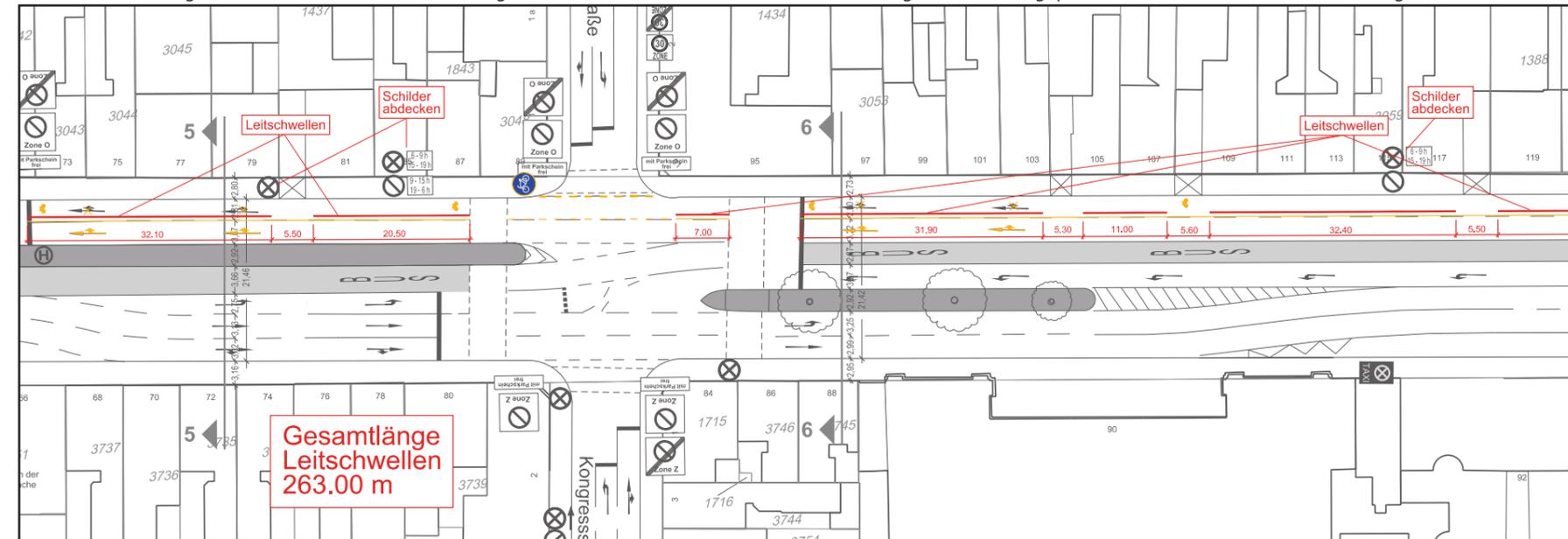


Abb. 19: Verortung Verkehrsversuch Adalbertsteinweg Abb. 20: Verkehrsversuch Adalbertsteinweg Abb. 21: Lageplan Verkehrsversuch Adalbertsteinweg



Verkehrsversuch Pontwall

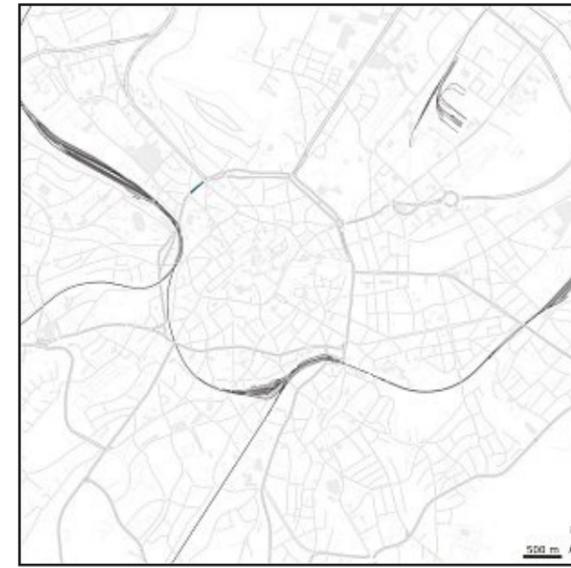
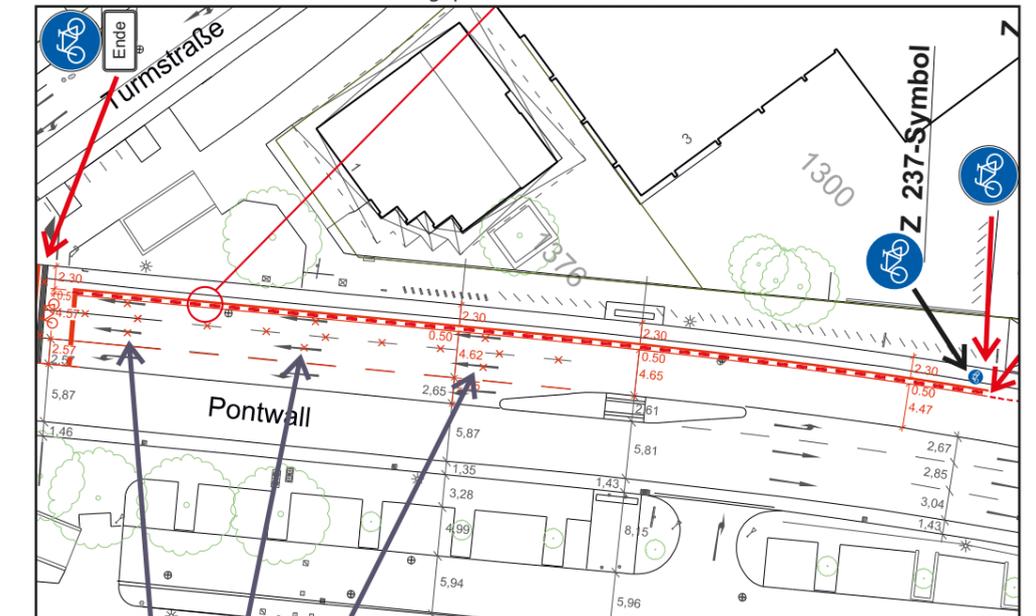


Abb. 22: Verortung Verkehrsversuch Pontwall Abb. 23: Verkehrsversuch Pontwall Abb. 24: Lageplan Verkehrsversuch Pontwall

Während der Verkehrsversuch am Adalbertsteinweg noch aus Vor-Radentscheid-Zeiten stammt, ist der geschützte Radstreifen am Pontwall die erste Teststrecke, die mit dem Radentscheid-Team zusammen beraten und realisiert wurde (s. Abb. 22-24). Obwohl die Strecke nur 130 Meter lang ist, war es für alle Beteiligten wichtig, Erkenntnisse über Trennelemente, die Spurbreite von 2,30 Meter oder die Markierungen bis hin zu den internen Abstimmungsabläufen in den verschiedenen Behörden zu gewinnen (Leininger 13.11.2020a, 00:01:30). Das zeigt ein weiteres Mal den Willen der Verwaltung, Radentscheid-konforme Planungen auf die Straße zu bringen. Der Versuch soll noch bis zum Ende der Bauarbeiten (voraussichtlich 2022) in der Ludwigsallee weitergehen. Danach folgt die Testphase des städtischen Verkehrsunternehmens, bevor (intern) evaluiert und diskutiert wird, wie es mit der »Protected Bike Lane« weitergeht (Leininger 13.11.2020b, 01:09:03).



»Wir haben ja 2,30 Meter breite Einrichtungsradwege gefordert. Baulich getrennt, also geschützt. Das ist im Prinzip eine Teststrecke. Das ist nur ein kurzes Stück. Ich glaube es sind exakt 100 Meter. Es gibt keine Einbindung in die Kreuzung, aber die Verwaltung hatte den Wunsch das irgendwo mal auszuprobieren. Insbesondere das Element Protected Bike Lane, also geschützter Radfahrstreifen.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 01:28:42

Wiederaufgenommen wurden mittlerweile auch die Planungen zu einem der Auslöser des Radentscheids, der Breslauer Straße (s. Abb. 25-26). Im September 2020 hat der Mobilitätsausschuss (noch vor der Wahl) den Planungsauftrag erteilt. Vorgesehen ist die Umwidmung von zwei der vier Kfz-Fahrs Spuren zugunsten des Radverkehrs (s. Abb.

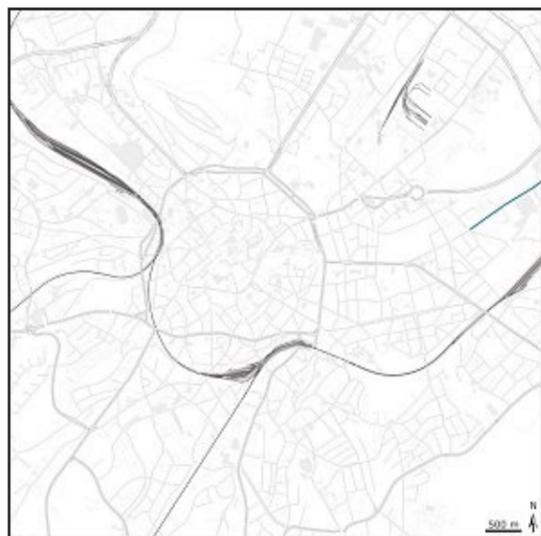


Abb. 25: Verortung Neugestaltung Breslauer Straße

26) und eine Tempodrosselung von 70 auf 50 km/h. Bis zur Umsetzung werden voraussichtlich noch einige Jahre vergehen (Aachener Nachrichten 2020), wobei der Umsetzungsbeginn bereits für 2021 terminiert wurde (Stadt Aachen 2021f, S. 34).

Im Tätigkeitsbericht zeigt die zuständige Verwaltung auf, warum dieses Ziel besonders schwer umzusetzen ist. Für die Umsetzung der geforderten Radverkehrsinfrastruktur bedarf es einerseits umfangreicher Vorplanungen und Abstimmungen, andererseits müssen bereits geplante oder sich in Planung befindliche Maßnahmen unter Berücksichtigung der neuen Radentscheid-konformen Vorgaben geprüft und überarbeitet werden. Zwar konnten mit Verkehrsversuchen neue Erkenntnisse gewonnen werden, aber der Planungsaufwand bleibt enorm hoch und dürfte nicht konfliktfrei verlaufen (u.a. Einschränkungen für den Kfz-Verkehr oder möglicher Wegfall von Bäumen). Darum konnten 2020 erst wenige Baumaßnahmen im Radentscheid-Standard (0,3 Kilometer Radweg an Hauptstraßen) realisiert werden (Stadt Aachen 2021f, 20f).

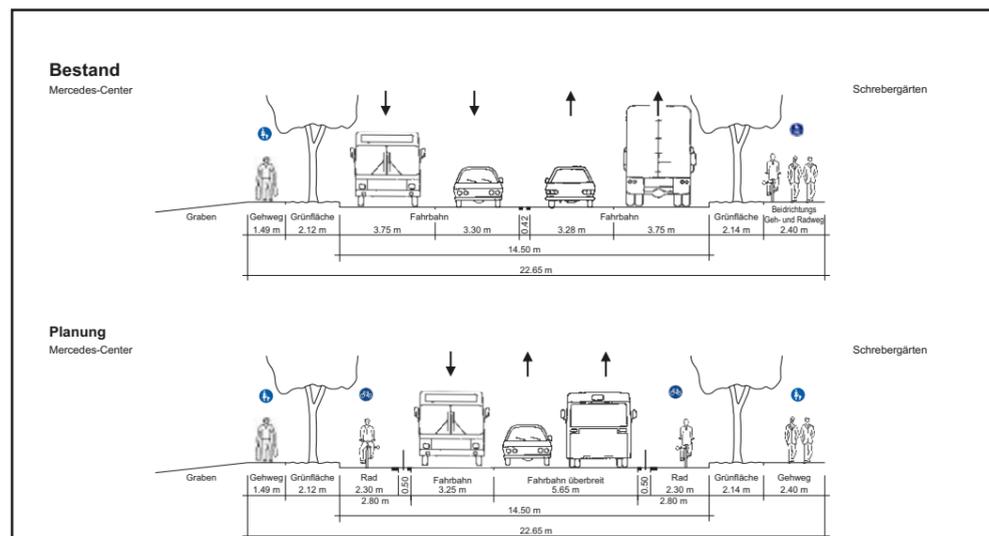


Abb. 26: Straßenquerschnitt Breslauer Straße (Bestand/ Neugestaltung)

- Ziel 4: Geh- und Radwege einheitlich gestalten.

Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind – auch in Kreuzungsbereichen – deutlich durch rote Farbe (z.B. farbiger Asphalt) vom übrigen Straßenraum abgesetzt. Das Fahrbahnmaterial ist durchgängig griffig mit möglichst niedrigem Rollwiderstand. Geh- und Radwege werden baulich voneinander getrennt. Die Führung ist eindeutig und unterbrechungsfrei. Bevorrechtigte Geh- und Radwege werden jeweils niveaugleich weitergeführt und sind optisch sowie baulich eindeutig hervorgehoben. (Radentscheid Aachen 2019a)

Fahrradstraßen werden in Aachen nach dem Gestaltungsleitfaden aus dem Jahr 2018 umgesetzt. Diese beinhalten im Wesentlichen die unterbrochene Breitstrichlinie (Breite 25 cm) zum Parkraum (mit Sicherheitsraum) und am Fahrbahnrand, Piktogramm Markierung mit Sinnbild Radfahrende (wiederholende Richtungspfeile) mittig der Radfahrende-Fahrgasse von 4 bis 5 Meter (je nach Kfz-Parksituation). Zudem muss am Beginn bzw. Ende einer Fahrradstraße die Piktogramm Markierung mit dem Sinnbild (Verkehrszeichen 244.1) Fahrradstraße mittig der Radfahrende-Fahrgasse angebracht werden (Mobilitätsausschuss Aachen 13.09.2018). Mit dem Radentscheid wurde die Rotfärbung, die zuvor lediglich für Knotenpunkte bzw. Kreuzungsbereiche galt auf die Gesamtlänge der Fahrradstraßen ausgeweitet. Im Jahr 2020 wurde damit begonnen Schutz- und Radfahrstreifen einzufärben.

Der durchgängigen Markierung der Fahrradstraßen gingen zahlreiche Diskussionen zwischen der Verwaltung und den Aktivist:innen voraus. Jan van den Hurk sieht das Rot auch als Marketingelement und permanenten

Hinweis, dass man sich auf einer Radroute befindet. Ein einfaches Piktogramm am Anfang und Ende der Straße gerät da schnell in Vergessenheit (Leininger 13.11.2020a, 00:16:55). Die Stadtgestalter:innen (Verwaltung) opponierten gegen die auffällige Farbgebung und hätten die Fahrradstraßen (als Teil des gesamten Straßenensembles) weiterhin lieber im neutralen (grau, schwarz oder anthrazit) Belag gesehen (Leininger 13.11.2020a, 01:20:28). Uwe Müller führt als Gegenargument zur durchgängigen Roteinfärbung vor allem den Belag an sich an. Da es in Deutschland nur wenige Anbieter:innen gibt, die Asphalt einfärben, ist die derzeitige Lösung, die Oberfläche anzufräsen und einen körnigen Rotbelag auf eine Klebeschicht (zwischen Belag und Asphalt) aufzubringen.²⁶ Das sorgt vor allem auf Bestandsstraßen für Mehraufwand und – kosten (Leininger 13.11.2020b, 00:30:28). Im Endeffekt konnte man sich aber sowohl auf den durchgängig griffigen und mit niedrigem Rollwiderstand behafteten Fahrbahnbelag als auch auf die durchgängige Farbgebung einigen.

»Früher war man relativ langsam unterwegs. Man hatte das Personal nicht, wollte aber schon anfangen. Das wirkte so, als ob man noch so 50 Jahre braucht, um das ganze Netz zu markieren. Wir haben dem zumindest einen Zeithorizont gegeben [...]. Das setzt alle unter Druck. Das schafft dann auch schnelle Sichtbarkeit, da passiert etwas.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 01:16:55

²⁶ Durch die räumliche Nähe zu den Niederlanden gäbe es allerdings die Möglichkeit dort bei einer städtischen Asphalt Centrale Rotasphalt zu bestellen.

Vor dem Radentscheid gab es in Aachen nur zwei kurze Fahrradstraßen-Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 170 Meter (Annastraße und Karl-Kuck-Straße) (Stadt Aachen 2020i). Nachdem mit der Kleebackstraße in Eilendorf im Januar 2020, die erste Straße nach dem Gestaltungsleitfaden umgesetzt wurde, folgten drei Straßen auf der Rad-Vorrang-Route nach Melaten (Siemens-, Ahornstraße und Geschwister-Scholl-Straße (s. Abb. 27-29)) bis Ende November 2020.

Dadurch, dass alle Umsetzungsbeschlüsse vor der Radentscheid-Annahme erfolgten, steht die flächen-deckende Roteinfärbung bei den meisten Straßen noch aus (Stadt Aachen 2021f, S. 17). Die Roteinfärbung der kompletten Fahrbahn in der Geschwister-Scholl-Straße wird 2021 erfolgen (Stadt Aachen 2020a).

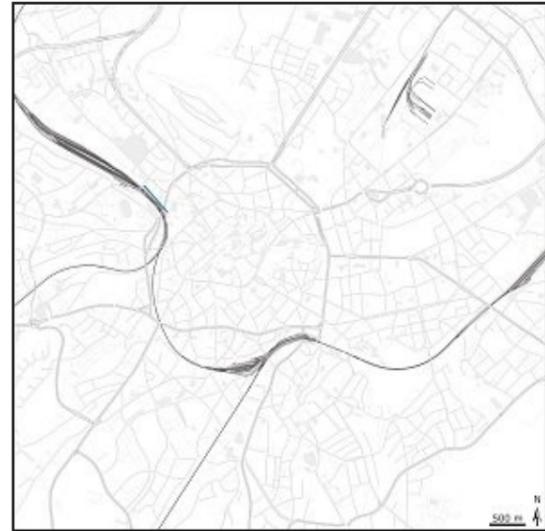
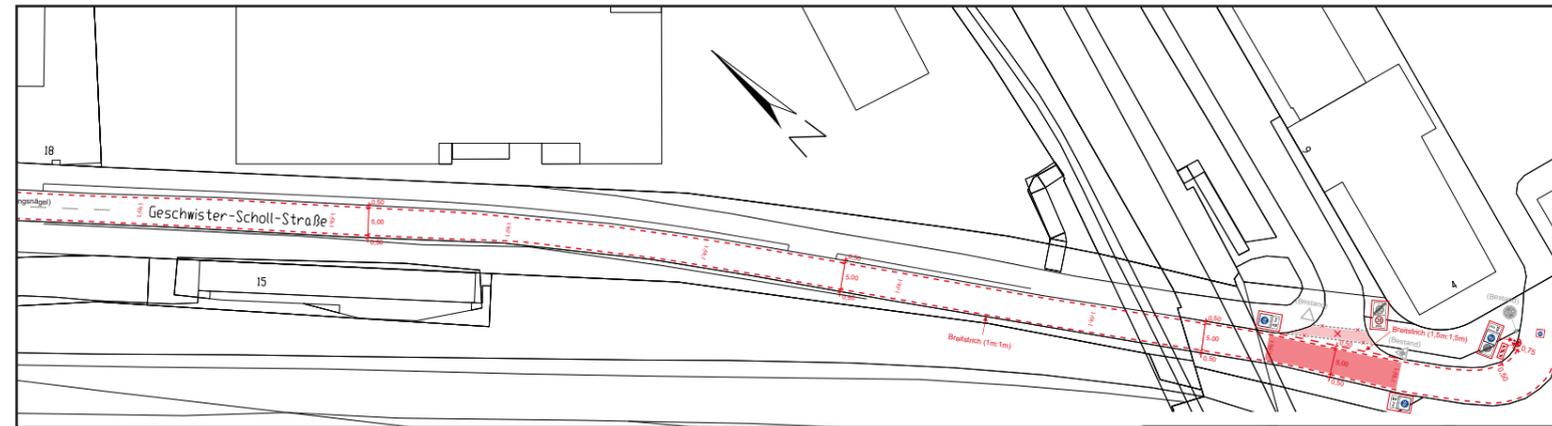


Abb. 27: Verortung Neugestaltung Geschwister-Scholl-Straße



Abb. 28: Lageplan Neugestaltung Geschwister-Scholl-Straße

Abb. 29: Neugestaltung Geschwister-Scholl-Straße (eingefärbter Kreuzungsbereich)



Traditionelle Diskussionen über Bäume und Park-flächen gab es in der Lothringerstraße (s. Abb. 30-32), wo der erste Bauabschnitt zwischen Harscampstraße und Wilhelmstraße ebenfalls 2020 abgeschlossen wurde (Stadt Aachen 2021c). Hier hatte die Ver-waltung einen Vorschlag abgegeben, bei dem der Standard für Fahrradstraßen nicht eingehalten werden konnte. Die Politik hat auf die Einhaltung be-standen (Leininger 13.11.2020a, 01:13:37). Die Dis-kussionen und Umplanungen haben Zeit gekostet, die Straße hätte schon längst fertig werden sollen (s. sog. Leitungsträgerproblematik Kap. 6.1.7) (Lei-ninger 13.11.2020b, 00:25:39). In der Umsetzung wird das beidseitige Fahrbahnrandparken auf eine Seite beschränkt. Auf der Parkseite entstehen sieben neue Bäume und ein Premiumfußweg (wie im Übrigen auch in der Geschwister-Scholl Straße) (s. Abb. 30).

Die Fahrtrasse ist 4,50 Meter breit geworden (Stadt Aachen 2021c). Die Roteinfärbung der kompletten Fahrbahn erfolgt wie - in der Geschwister-Scholl-Straße - im Frühjahr 2021. In Aachen entstehen ins-gesamt derzeit zehn Premiumfußwege, die die Innen-stadt mit den umliegenden Grünräumen barrierefrei verbinden. Sie sind auch Teil der ersten Säule des Landesförderprogramms #AachenMooVe! (Ausbau Fuß- und Radwegnetz) und fügen sich gut zu Ziel 4 des Radentscheids ein (Stadt Aachen 2020g). Premi-umfußwege²⁷ sind breiter als gewöhnliche Gehwege, in der Lothringerstraße sind es mindestens 2,70 Meter.

²⁷ Die Premiumfußwege sind in Aachen Teil der Nahmobilitätsstrategie und des Grünkonzepts. Sie haben eine Mindestbreite von 2,50 m, die bequemes nebeneinander gehen zulässt. An Querungsstellen können sich zu Fuß Gehende und Autofahrende durch vorgezogene Gehwege besser sehen. In regelmäßigen Abständen von 200 Meter sind Sitzbänke vorgesehen (Stadt Aachen 2020f).



Abb. 30: Neugestaltung Lothringer Straße

Abb.31: Verortung Neugestaltung Lothringer Straße

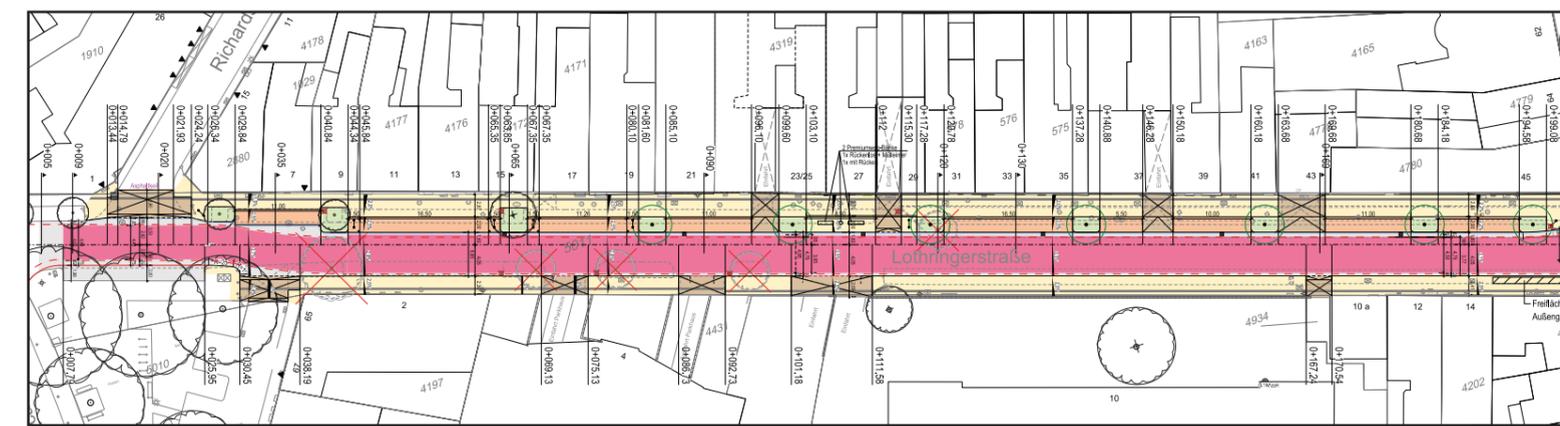
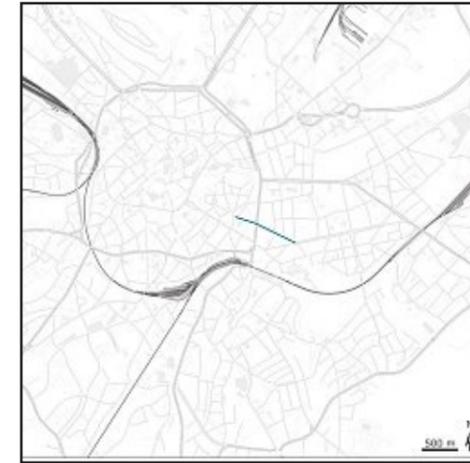


Abb. 32: Lageplan Neugestaltung Lothringer Straße

2021 stehen neben der Fortführung der Umsetzung der Lothringerstraße u.a. die Planungen rund um die Bismarckstraße als gemeinsamer Teil der Rad-Vorrang-Routen nach Brand und Eilendorf an (s. Abb. 33-35). Neben der Anpassung des Straßenquerschnitts soll die Bismarckstraße auch eine Fahrradstraße werden (s. Abb. 35). Problem ist an dieser, wie auch an anderen Stellen, dass die Voraussetzungen noch nicht erfüllt werden (Leininger 13.11.2020b, 00:41:01). »Die Verwaltungsvorschrift für Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) gibt hierzu vor, dass der Radverkehr die »vorherrschende Verkehrsart« sein muss oder »dies alsbald zu erwarten« ist. Dahinter steht die Erkenntnis, dass eine gute Radinfrastruktur mehr Radverkehr mit sich bringt und eine vorausschauende Planung den zukünftigen Radverkehr berücksichtigt (Angebotsplanung). Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 06 darf die maximale Verkehrsbelastung in einer Fahrradstraße 400 Kfz/h betragen und die Fahrradstraße soll gegenüber querenden bzw. einmündenden Straßen bevorrechtigt werden.« (Graf 2019, S. 70) Dieser Argumentationslinie bedient sich auch die Aachener Verwaltung. Was Uwe Müller zur Aussage bewegt, dass im Sinne der Angebotsplanung die Fahrradstraße zuerst hergestellt werden muss, bevor die Nachfrage steigt (Leininger 13.11.2020b, 00:41:42).

»Früher hieß es, das Fahrrad muss die vorherrschende Verkehrsart sein. Mittlerweile heißt es, das Fahrrad muss perspektivisch die vorherrschende Verkehrsart sein. Wir haben das lange mit unserer Straßenverkehrsbehörde diskutiert, weil das eben nicht der Fall ist. Wir haben hier etwa 20 bis 25 Prozent Radverkehrsanteil und sagen aber, dass wir über dieses Radvorrangroutennetz eben ja gerade eine Bündelung von Radverkehr schaffen wollen und deswegen perspektivisch das auch herstellen wollen. Deswegen muss die Henne die Fahrradstraße sein und nicht das Ei.«

Uwe Müller (Stadtverwaltung Aachen) in Leininger 13.11.2020b, 00:41:01

Dieses Beispiel verdeutlicht ein Problem, welches auch bei der Beobachtung am Adalbertsteinweg sichtbar wird: Verkehrsplanungen richten sich immer noch nach der vorherrschenden Verkehrsart aus, die zu meist der Kfz-Verkehr ist. Darum sind in Deutschland 96% der Fahrradstraßen »unechte Fahrradstraßen«, in denen auch der MIV zugelassen ist. Das liegt vor allem daran, dass wenn Kraftfahrzeuge in Fahrradstraßen nicht zugelassen werden, sich für diesen Verkehr Alternativen überlegt werden müssen (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2) (Herbst 2020). Andere Verkehrsarten zu priorisieren ist für die Verwaltung, neben den Beschwerden der parkenden Anwohner:innen in der Praxis demnach meist mühsam und juristisch nicht ohne Widerstände realisierbar.



Abb. 33: Bauarbeiten Bismarckstraße

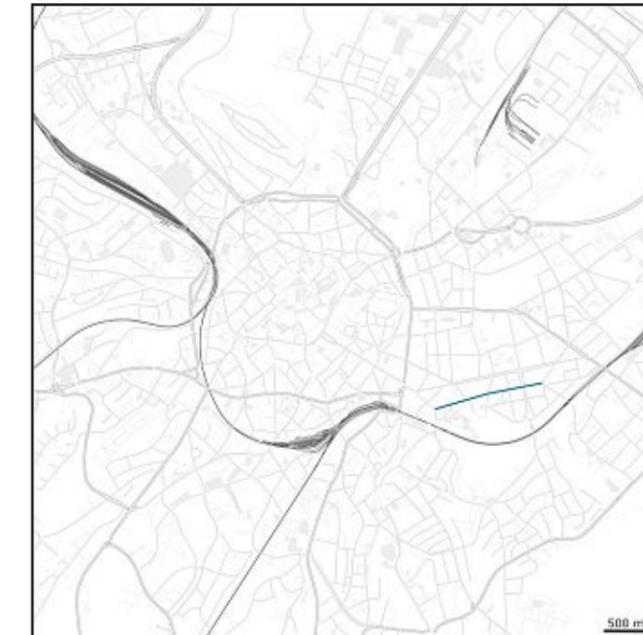


Abb.34: Verortung Bismarckstraße



Abb. 35: Lageplan Neugestaltung Bismarckstraße

6.1.7 Offene Punkte und Problemstellen Aachen

Und wie steht es um die anderen Ziele?

Ziel 2 Kreuzungen sicher gestalten spielte in den Interviews eine nachrangige Rolle. Vier größere Kreuzungen befinden sich in der Vorplanung (u.a. Knoten Bastei). Die sicherste Führung des Radverkehrs ist dabei noch nicht abschließend geklärt (Stadt Aachen 2021f, S. 29).

Weiter ist man da bei Ziel 5, die Fahrradstellplätze umfassend auszubauen. Bei den Fahrradstellplätzen wurde im Zeitraum von Mitte April bis Ende August 2020 eine Online-Plattform für Bürger:innen eingerichtet um Bedarfe für Fahrradbügel anzumelden. Mit 9.138 zusätzlich gemeldeten Fahrradbügeln an 1.671 Stellen (Stadt Aachen 2020d), gibt es einen Plan für die Forderung nach je 5.000 Stellplätzen außer- und innerhalb des Alleerings. Zu den restlichen 5.000 Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen und Haltestellen (Radentscheid Aachen 2019a) gibt es aber wenig Informationen. Lediglich ist bekannt, dass die momentan ausgelagerte Radstation am Hauptbahnhof nach der Fertigstellung eines Bauprojekts in einer Größenordnung von 400 Stellplätzen und mit Serviceleistungen an den Bahnhof zurückkommt. (Leininger 13.11.2020b, 00:24:01). 2020 wurden über 1.000 Abstellplätze realisiert (Stadt Aachen 2021f, S. 29).

Bei Ziel 6, Mängel online erheben und zeitnah beseitigen befindet sich die Verwaltung in der Programmauswahl und hofft das System im Frühjahr 2021 online stellen zu können. Ziel ist es nicht nur Mängel zu bedienen, sondern auch über aktuelle Planungszustände zu informieren (Leininger 13.11.2020b, 00:19:11). Das findet momentan noch unübersichtlich und uneinheitlich auf verschiedenen Unterseiten (und ohne Interaktionsmöglichkeit) der Stadt Aachen (aachen.de) statt.

Bei Ziel 7, die Verkehrswende konsequent und transparent fördern hat die Stadt einen 39-seitigen Tätigkeitsbericht herausgebracht und einem interessierten Publikum am 19. Februar 2021 in einer digitalen Veranstaltung vorgestellt (Stadt Aachen 2021d).

Die Interviews in Aachen haben sich zwei Problemfelder deutlich hervorgebracht, die die Umsetzung verzögern. Da wäre zum einen die praktische Problematik mit den Leitungsträgern (unterirdische Verlegung/Reparaturen von Kanälen bzw. Leitungen). Oftmals müssen veraltete Leitungen kurzfristig ersetzt werden. Dafür wird die Oberfläche aufgemacht, aber der Vorlauf ist zu kurz, dass die Verkehrsplanung den Umbau nutzen kann, um rechtzeitig einzugreifen. Der Straßenquerschnitt wird nicht an die heutigen Bedürfnisse und Radentscheid-konform angepasst, sondern im Originalzustand wiederhergestellt. Das sorgt sowohl für Frust bei den Aktivist:innen, als auch bei der Verwaltung (Leininger 13.11.2020a, 00:59:14). Der andere Fall ist, dass es eine Planvereinbarung der Verwaltung gibt und die Leitungsträger in vielen Fällen ein Teil erneuern müssen. Das hat beispielsweise bei der Fertigstellung der Lothringerstraße zu einer Verzögerung von mindestens anderthalb Jahre geführt (Leininger 13.11.2020b, 00:28:00).

Eine weitere, eher abstrakte Problematik, - die sich nicht nur auf Aachen beschränkt - ist der Kulturwandel. Die Verwaltung hat mit Druck aus der Bevölkerung gemerkt, dass für eine nachhaltige Mobilität jetzt gehandelt werden muss. Aber die Stadt ist ein sehr träges und sich nur langsam veränderndes System aus verschiedenen Akteur:innen. »Die heutigen autogerecht ausgebauten Straßennetze und die heute sichtbare Stadt mit allen ihren Eigenschaften sind mehr oder weniger das Ergebnis des Leitbildes der autogerechten Stadt. [...] Bis sich die Stadt entsprechend den heutigen Erkenntnissen verändert, vergehen weitere Jahrzehnte.« (Schmidt et al. 2013, S. 106) Das

Zitat stammt aus einem Forschungsbericht der Mercator Stiftung zu nachhaltiger Mobilität in Essen aus dem Jahr 2013. Für die Forscher:innen ist ein zentrales Element für eine Verkehrswende, Mut, Kommunikation und »Kultur« könnten noch hinzugefügt werden.

»Das Schild [in der Fußgänger:innenzone], das erklärt mir nicht, was los ist und warum. Es ist ja schon eine gesellschaftliche Entscheidung, die dahintersteht. Aber Gesellschaft einfach nur durch ein Schild vertreten zu lassen, das spricht uns als Menschen nicht an. Vielleicht muss man in diese Richtung dann stärker denken, wenn man Veränderungen macht, die dann halt auch wirklich menschlich begleiten zu lassen. Dass sich Leute dann vielleicht auch abgeholter fühlen.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 01:59:47

Jan van den Hurk bemerkt Konflikte vor allem in Fußgänger:innenzonen oder beim beschriebenen Beispiel zu den Planungen am Westpark. Er wirft in diesem Zusammenhang den menschlichen Faktor bei Transformationsprozessen ein. Für ihn könnte eine Lösung sein, Veränderungen menschlich begleiten zu lassen, z.B. mit »Stuarts« zu arbeiten, die die Leute ansprechen und erklären, warum man sich wo wie zu verhalten hat (Leininger 13.11.2020a, 01:59:47). Auch vorausschauender Bürger:innendialog sei grundsätzlich ein Thema, das nach Jan van den Hurk noch ausbaufähig ist (Leininger 13.11.2020a, 01:08:01). Eine Verwaltungsvorlage klingt – genauso wie ein Schild - immer sehr offiziell und gibt den Bewohner:innen das Gefühl vor vollendeten Tatsachen zu stehen, was nicht immer der Fall ist. Bürger:innendialog ist aber trotz »fantastischer« Fachplaner:innen personell noch nicht aus-

reichend angelegt (Leininger 13.11.2020a, 01:09:11). Im Tätigkeitsbericht räumt die zuständige Stadtverwaltung dahingehend ein, dass Planungen und die öffentliche Diskussion Zeit brauchen (Stadt Aachen 2021f, S. 33). Letztendlich geht es nach Jan von den Hurk nicht darum, nach einem fertigen Beschluss die Radentscheid-Aktivist:innen zu fragen sondern die Konzepte irgendwann selbstständig zu präsentieren und den Bürger:innendialog zu organisieren (Leininger 13.11.2020a, 01:09:20).

Dass die Selbstständigkeit in der Verwaltung funktionieren kann, zeigen kleine Projekte, wie die Forderung der Einrichtung einer Fahrbahtrennung auf der Vaalser Straße, nachdem im Juli 2020 in der Einmündung Bleiberger Straße/Vaalser Straße ein Unfall durch ein regelwidriges Linksabbiegen eines Autos mit einer Radfahrenden verursacht worden war (Radentscheid Aachen 27.07.2020). Zwei bis drei Monate später war die Sofortmaßnahme umgesetzt (Leininger 13.11.2020a, 01:38:14).

»Das ist ein Kulturwandel, das muss man sagen. Weil so ein Mäuerchen hinzustellen, das ist bautechnisch natürlich nicht wahnsinnig aufwändig. Die Markierung muss man dann noch verändern, aber der Diskussionsprozess vorher, der Abstimmungsbedarf unter verschiedenen Abteilungen mit teilweise unterschiedlichen Interessen, das ist schon ein erhebliches Problem eigentlich für Veränderung. Hier ist es wohl gelungen, diesen Diskussionsprozess so zu moderieren, dass die sich zusammengesetzt haben und eine Lösung gefunden haben.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 01:39:01

6.1.8 Zwischenfazit Aachen

In Aachen befindet sich die Umsetzung des Radentscheids in einer Phase der kooperativen Konkretisierung von Forderungen und Wünschen zwischen den Radentscheid-Aktivist:innen und den Beteiligten in der Verwaltung. Ziele und Forderungen sollen anhand von Workshops zu Grundsatzfragen in konkrete, mit dem Radentscheid-konforme Planungen gegossen werden. Der Austausch findet stetig und konstruktiv statt. Die Workshops werden fortgesetzt. Bisher lag der Fokus auf den Zielen 1, 3 und 4.

Was bisher erreicht wurde (s. Tabelle), war die Erstellung eines Rad-Vorrang-Netz, dessen Umsetzung (an drei von zehn Routen) schon begonnen wurde. Der Grabenring als Verteilerring könnte bei der Umsetzung die größte Herausforderung darstellen. Bei der Umsetzung sicherer Radwege an Hauptstraßen sind bisher die Beobachtungen am Adalbertsteinweg (kurze Beobachtung) und am Pontwall (lange Beobachtung), die größten, sichtbaren Radentscheid-Erfolge. Wie die Evaluierung und anschließende Etablierung der temporären Einrichtungen aussehen wird, ist noch in der Diskussion. Bei der einheitlichen Gestaltung von Geh- und Radwegen wurde 2020 damit angefangen den Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen von 2018 umzusetzen (u.a. Lothringerstraße und Geschwister-Scholl Straße). 2021 folgt dann auch die einheitliche Rotfärbung, die das Radentscheid-Team wie beschlossen implementieren konnte. Bei den anderen Zielen kommt 2021 ein Mängelmelder, der auch den Planungsstand an verschiedenen Stellen zeigen soll.

»Dass auf dem Pontwall jetzt was ist, das ist wirklich ein Glücksfall, weil du sagen kannst: Hey, guck mal, da kann man sich schon etwas anschauen und es wird wirklich gebaut. Aber ansonsten passiert halt sehr viel auf Papier. Sei es der Haushalt, sei es der Stellenplan, seien es die Planungen für irgendwelche Straßen.«

Jan van den Hurk (Radentscheid Aachen) in Leininger 13.11.2020a, 01:33:58

Vor allem für die städtischen Akteur:innen zeigt sich nach einem Jahr der Umsetzung, dass die Implementierung des Radentscheids eine große Aufgabe ist (s. Abb. 36). Vergleichbar mit einem Marathon, der Ausdauer, Kraft und Kreativität verlangt und kein kurzer schneller Sprint. Wie lange Planungsvorhaben dauern, macht die Arbeit des Jahres 2020 deutlich. Zwar wurden Planungen für Radentscheid-konforme Umsetzung angestoßen und besprochen, aber nur wenige konnten bisher realisiert werden (Stadt Aachen 2021f, S. 34). Auch stiegen die Ausgaben für den Radverkehr pro Einwohner:in im Jahr nur von 3,43 €/Jahr (Stadt Aachen 14.09.2016) auf 11 € (Stadt Aachen 2021f, S. 37). Damit liegt die Stadt zwar im Rahmen der Empfehlung für den Bau und Unterhalt von Radverkehrsanlagen aus dem Nationalen Radverkehrsplan (8 bis 19 €) (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012, S. 63) und auf dem Niveau von Amsterdam (36 €), Oslo (70 €) oder Utrecht (132 €) aufzusteigen, fehlt noch ein deutlicher Investitionssprung (Haupt 2019, S. 16). Beendet wurde 2019 und 2020 aber der Stillstand durch neues Personal und politische Konstellationen. Nicht von der Hand zu weisen an dem sich abzeichnenden Wechsel bei den Prozessen Richtung fahrradfreundlicher Planung ist der Beitrag der Radentscheid-Initiative, die bis heute eingebunden bleibt.

Umsetzungshorizont Aachen

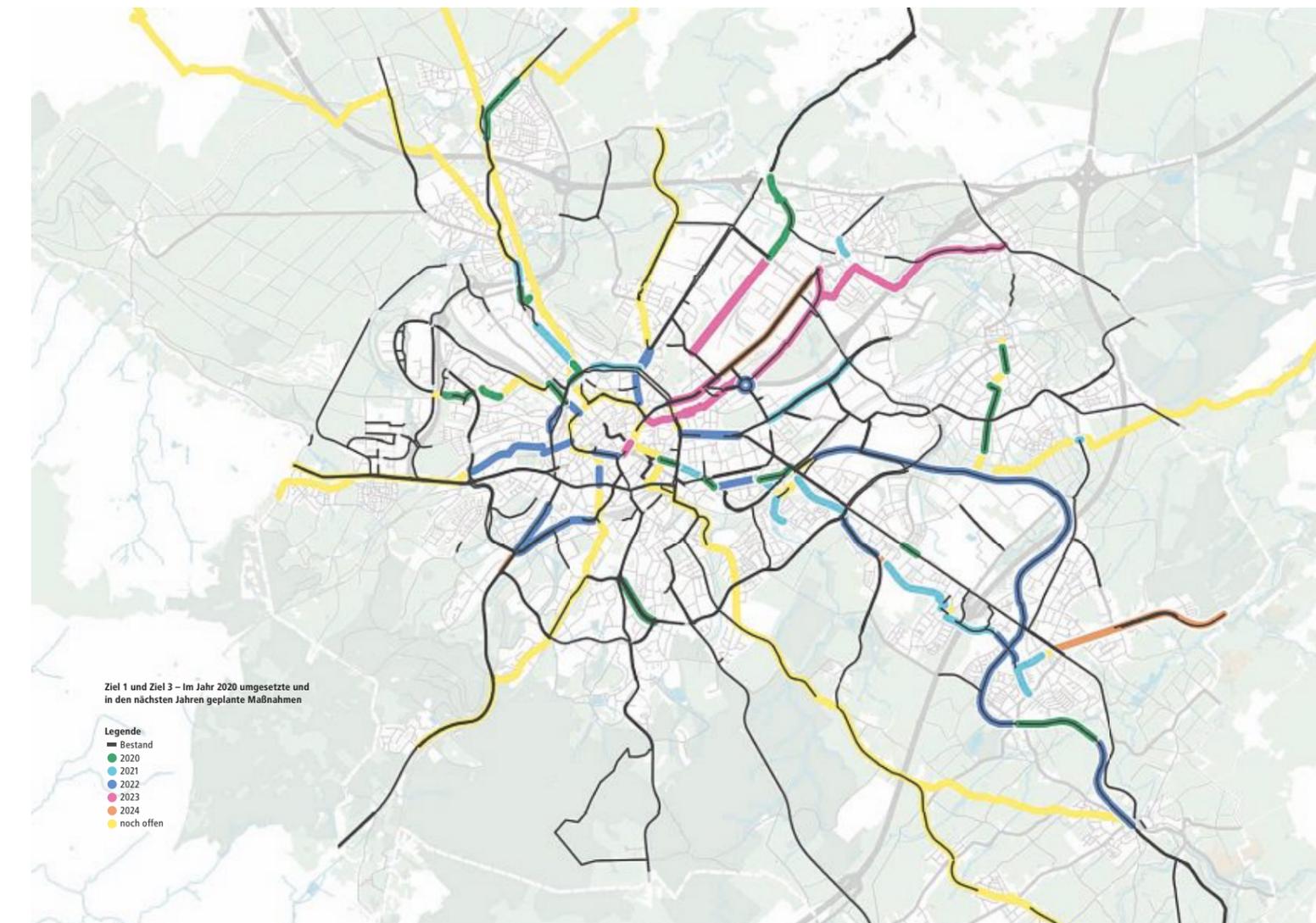


Abb. 36: Umsetzungshorizont Maßnahmen für den Radeverkehr in Aachen

6.2 Fallbeispiel Darmstadt

Darmstadt gilt in der Radentscheid-Szene neben Berlin und Bamberg als eines der gern herangezogenen Musterbeispiele. Das liegt u.a. daran, dass Darmstadt zeitlich gesehen der dritte Radentscheid war, der bundesweit durchgesetzt worden ist. Da sowohl Bamberg als auch Berlin als Vergleichsgrößen zu Aachen nicht ergiebig waren, fiel die Wahl für die vorliegende Arbeit auf Darmstadt. Das Fallbeispiel Darmstadt wies in der Umstrukturierung der Verwaltung und Gründung eines Mobilitätsamts einen aufschlussreichen Neben aspekt auf. Somit gehen die Umstrukturierung der Verwaltung und die Umsetzung der verbesserten Infrastruktur für Radfahrende in Darmstadt Hand in Hand mit der Neustrukturierung des Mobilitätsamts.

Die Fahrradinterviews in Darmstadt fanden am 11.11.2020 und 12.11.2020 statt. Peter Roßteutscher, Radverkehrsbeauftragter ist die erste Tour gefahren und am nächsten Tag hat David Grünewald vom Radentscheid Darmstadt die Stadtführung übernommen. Der Radentscheid Darmstadt befindet sich Stand erstes Quartal 2021 wahlweise seit über zwei Jahren in der Umsetzungsphase nach Einreichung der Unterschriften und der Unzulässigkeitsklärung oder ein einhalb Jahren, wenn man den Umsetzungsbeginn vom Beschluss der Radstrategie auswählt.

6.2.1 Rechtlicher Rahmen Hessen

Bürger:innenbegehren bzw. -entscheide berufen sich auf § 8b in der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) (20.12.2015). Hier soll lediglich auf die wesentlichen Unterschiede zur Rechtsordnung in NRW eingegangen werden.

In Hessen unterscheidet man genauso zwischen einem Vertreter:innen- und Bürger:innenbegehren nach § 8b Abs.1 HGO. Ersteres wird in NRW Ratsbegehren genannt. Bei den Formalien gibt es zwei wesentliche Unterscheidungen: Die Kostenschätzung (mitsamt Kostendeckungsvorschlag) der verlangten Maßnahme(n) muss von Seiten des Bürger:innenbegehrens selbst, namentlich den drei sog. Vertrauenspersonen vorgelegt werden (s. Abb. 37) und wird nicht im Vorlauf wie in NRW von der Stadt aufgestellt. Eine vorausgehende Zulässigkeitsprüfung gibt es in Hessen nicht, lediglich unterrichtet der Gemeindevorstand auf Wunsch vor der Sammlung der Unterschriften über die beim Bürger:innenbegehren einzuhaltenden gesetzlichen Bestimmungen. Auf eigene Initiative hatte das Team des Radentscheids Darmstadt beispielsweise bereits vor dem Sammeln der Unterschriften durch die Anwaltskanzlei »Redeker, Sellner, Dahs« das Begehren prüfen lassen (Radentscheid Darmstadt 24.08.2018). In § 8b Abs. 3 S. 3 wird das Einleitungsquorum geregelt. In Hessen gibt es drei Einleitungsquoten nach Stadt bzw. Gemeindegröße (statt acht wie in NRW). Für den Radentscheid Darmstadt galt demnach ein Einleitungsquorum für die Unterschriften von 3% der Wahlberechtigten bei einer Stadtgröße von mehr als 100.000 Einwohner:innen.

Der Negativkatalog nach §8b Abs. 2 HGO umfasst in Hessen sieben Unterpunkte. Diese unterscheiden sich in drei Punkten wesentlich vom Katalog in NRW. 1) Weisungsaufgaben und Angelegenheiten, die kraft Gesetzes dem Gemeindevorstand oder dem Bürgermeister obliegen, sind als Bürger:innenentscheid unzulässig. Außerdem darf kein Bürger:innenentscheid über 6) Entscheidungen im Rechtsmittelverfahren, sowie über 7) Anträge, die ein gesetzwidriges Ziel verfolgen, stattfinden.

Aufbau Unterschriftenliste Darmstadt

Bürgerentscheid zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt – Radentscheid Darmstadt –

Mit meiner Unterschrift beantrage ich gem. § 8b der Hessischen Gemeindeordnung die Durchführung eines Bürgerentscheids zu folgender Frage:

Soll die Stadt Darmstadt die nebenstehenden 7 verkehrspolitischen Ziele umsetzen?

Begründung

- Bereits mehrfach ist es zu schweren Unfällen mit Radfahrenden gekommen. Die Sicherheit aller Radfahrenden soll stadtwweit erhöht werden.
- Kinder und Senioren sollen ihr Ziel selbstständig erreichen können.
- Regelmäßiges Radfahren fördert die Gesundheit.
- Es bestehen keine entgegenstehenden Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung.

Kostenschätzung: 2,6 Mio. € pro Jahr
Finanzierungsvorschlag

- Umschichtung im Haushalt der Stadt Darmstadt innerhalb des Bereichs 12 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV (2017: 53,5 Mio. €)
- Umschichtung der Erlöse aus Parkraumbewirtschaftung, Bußgeldern und Stellplatzabläse
- Förderung durch EU, Bund und Land Hessen (z.B. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Nationaler Radverkehrsplan 2020 oder Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität)

Als **Vertrauenspersonen** werden benannt

- David Grünewald, Grafenstraße 17, 64283 Darmstadt
- Sabine Crook, Roßdörfer Straße 82, 64287 Darmstadt
- Gerson Reschke, Frankfurter Straße 90, 64293 Darmstadt

Die Vertrauenspersonen werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese rein redaktioneller und nicht inhaltlicher Natur sind sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbeschlussnahme gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.

Präambel: Die Stadt Darmstadt soll bis zum Jahr 2026 in ihrem Stadtgebiet einen Radverkehrsanteil von mindestens 40 % aller zurückgelegten Wege erreichen. Dazu ergreift sie alle geeigneten Maßnahmen und setzt die folgenden 7 Ziele um:

Ziel 1: Planungen nach dem Stand der Technik
Alle Planungen und baulichen Maßnahmen haben sich für den Fußverkehr an die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und für den Radverkehr an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der jeweils gültigen Fassung zu halten. Als Mindestmaße sind die in den Regelwerken genannten Regelbreiten zzgl. der jeweiligen Sicherheitsstreifen zu verwenden.

Ziel 2: Fünf Kilometer sichere Radwege an Hauptstraßen pro Jahr
Die Stadt Darmstadt schafft entlang von Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast je Kalenderjahr mindestens 5 km Radwege neu. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden. Die Radwege sind vom Fußverkehr baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind an jeder Straßenseite entsprechend der jeweiligen Fahrtrichtung als Einrichtungsradwege und mindestens 2,30 m breit herzustellen. Die Radwege sind durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbarem Belag zu versehen, der sich an allen Stellen in roter Farbe von angrenzenden Flächen visuell absetzt. Die Radwege liegen auf Fahrbahniveau und werden von der übrigen Fahrbahn durch ein bauliches Element so abgetrennt, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist.

Ziel 3: Drei sichere Kreuzungen pro Jahr
Die Stadt Darmstadt baut je Kalenderjahr drei durch Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampeln“) geregelte Kreuzungen um. Der Umbau hat nach dem Konzept der „Protected Intersection“ (geschützte Kreuzung) mit dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu erfolgen. Um Fuß- und Radverkehr in den frontalen Sichtbereich des Kraftverkehrs zu führen, sind Schutzinseln mit hinreichend engem Radius für Kfz und Haltlinien für den Radverkehr unmittelbar an der zu querenden Fahrbahn anzulegen. Die Knotenpunkte sind mit eigenen LSA für den Radverkehr auszustatten und immer mit einem Zeitvorsprung für die Freigabezeiten des Radverkehrs zu schalten. Fußgängerampeln schalten auch ohne Tastendruck auf grün. Nur für den Radverkehr soll freies Rechtsabbiegen ermöglicht werden.

Ziel 4: Fünf Kilometer attraktive Nebenstraßen pro Jahr
Die Stadt Darmstadt gestaltet jährlich 5 km Straßen im Nebenstraßennetz so um, so dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Straßen mit hohem Radverkehrsanteil sollen bevorzugt bearbeitet werden.

Ziel 5: Effektive Mängelbeseitigung
Die Stadt Darmstadt führt ein barrierefreies öffentlich abrufbares Melde- und Onlineregister über alle selbst erkannten und von Dritten gemeldeten Mängel am Fuß- und Radwegenetz. Dieses umfasst Eingangsdatum, Position auf Karte, Art des Mangels (Klassifizierung), Lichtbild und Datum der Behebung des Mangels sobald durchgeführt.

Ziel 6: 50 Bordsteinabsenkungen pro Jahr
Die Stadt Darmstadt senkt auf Radwegen im Bestand pro Jahr mindestens 50 Bordsteinkanten auf Nullniveau (Fahrbahniveau) ab. Sie gestaltet 50 Gehwegkanten barrierefrei um.

Ziel 7: Zehn Gehweg-Aufpflasterungen an Kreuzungen pro Jahr
An Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen mit untergeordneten Nebenstraßen ist der Gehweg so auszuführen, dass Fußgänger niveaugleich in der Hauptverkehrsrichtung weitergehen können. Querende Fahrzeuge fahren über Rampen auf das Gehwegniveau. Jährlich sind mindestens 10 Kreuzungen entsprechend umzugestalten.

Lfd.-Nr.	Anzahl	Eingang

Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße und Hausnummer	PLZ	Ort	Datum der Unterschrift	Unterschrift	G	U
Mustermann, Erika	12.08.1964	Karl-Drais-Straße 200	64283	Darmstadt	____.____.2018	Erika Mustermann		Bitte freihalten
1			642__	Darmstadt	____.____.2018			
2			642__	Darmstadt	____.____.2018			
3			642__	Darmstadt	____.____.2018			
4			642__	Darmstadt	____.____.2018			
5			642__	Darmstadt	____.____.2018			

Damit Ihre Stimme zählt, muss eine Unterschriftenzeile vollständig ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine „Gänsefüßchen“ bei gleichen Inhalten in der Zeile über Ihrem Eintrag. Es ist nicht nötig, alle 5 Zeilen auszufüllen. Bitte senden Sie die Unterschriftenliste bis zum 30. April 2018 an David Grünewald, Grafenstraße 17, 64283 Darmstadt oder geben sie in einer der auf radentscheid-darmstadt.de genannten Sammelstellen ab.

- | | | |
|-----------------|--------------------------|-------------------------|
| ① Fragestellung | ③ Kostenschätzung | ⑤ Ziele und Forderungen |
| ② Begründung | ④ Vertretungsberechtigte | ⑥ Unterschriftenliste |

Ein Bürger:innenbegehren darf darüber hinaus nur Angelegenheiten zum Gegenstand haben, über die nach § 8b Abs. 4 HGO innerhalb der letzten drei Jahre (statt zwei wie in NRW) nicht bereits ein Bürger:innenentscheid durchgeführt worden ist.

Nach Einreichung der Unterschriften entscheidet auch in Hessen die Gemeindevertretung über die Zulässigkeit eines Bürger:innenbegehrens. Beschließt die Gemeindevertretung die Durchführung der mit dem Bürger:innenbegehren verlangten Maßnahmen, entfällt der Bürger:innenentscheid.

Kommt es in Hessen zu einem Bürger:innenentscheid, kann die Gemeindevertretung davor mit Zustimmung der Vertrauenspersonen Unstimmigkeiten im Wortlaut der Fragestellung des Bürger:innenbegehrens nach §8b Abs. 4 HGO bereinigen. In Hessen gibt es eine Sperrwirkung des zulässigen Bürger:innenbegehrens bis zur Ergebnisfeststellung der Bürger:innenentscheids. Das Zustimmungsquorum in Hessen ist unabhängig von den Stadtgrößen durchgängig um 5% höher als in NRW angesetzt. Entscheidet sich die Mehrheit der Wahlberechtigten nicht für den Bürger:innenentscheid, hat in Hessen die Gemeindevertretung über die Angelegenheit zu entscheiden. In Abs. 7 ist geregelt, dass ein Bürger:innenentscheid mit erforderlicher Mehrheit, die Wirkung eines endgültigen Beschlusses der Gemeindevertretung hat. Die Gemeindevertretung kann einen Bürger:innenentscheid frühestens nach drei Jahren – und auch nicht mittels eines neuen Bürger:innenentscheids - abändern. Die Bindungswirkung ist demzufolge in Hessen ein Jahr länger als in NRW.

6.2.2 Kontext Darmstadt

Darmstadt ist eine Universitätsstadt in Südhessen in der rund 160.000 Menschen leben. Der Verwaltungssitz des Regierungsbezirks Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg stellt die viertgrößte Stadt Hessens dar (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019b).

Das großherzogliche Darmstadt ist städtebaulich wie eine »Bonbon« aufgebaut (s. Abb. 38). Im Norden sind mit den Stadtteilen Wixhausen und Arheiligen, sowie im Süden mit Eberstadt, suburbane, dörfliche Ortszentren angesiedelt. In der Mitte ist das größere Ortszentrum (Leininger 11.11.2020, 11:05). Wichtige Verkehrs- und Erschließungsachsen sind die Rheinstraße als Ost-West-Verbindung von der Autobahn (5/67) ins Zentrum, sowie die Neckar- bzw. Heidelberger Straße als Nord-Süd-Verbindung zwischen Innenstadt und Eberstadt. Der Cityring in der Innenstadt (Hügelstraße, Bleichstraße, Wilhelminenstraße inkl. City-Tunnel) ist ein Relikt der autogerechten Verkehrs- und Stadtplanung der 1960/70er Jahre. Gebaut wurde der City-Tunnel u.a., um den Luisenplatz vom Autoverkehr zu entlasten (Historischer Verein für Hessen e.V. 2021). In der Mitte Darmstadts liegt die kompakte Innenstadt (Leininger 11.11.2020, 00:11:05) mit den umliegenden Stadtvierteln wie Bessungen. Insgesamt gliedert sich Darmstadt in neun Stadtviertel (Wixhausen, Arheiligen, Kranichstein, Darmstadt-Nord, Darmstadt-Ost, Mitte, Darmstadt-West, Bessungen und Eberstadt) (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020c).

Schwarzplan Darmstadt



Abb. 38: Schwarzplan Darmstadt

6.2.3 Radentscheid Darmstadt

David Grünewald ist die zentrale Figur des Radentscheids Darmstadt. Er zog zum Studium nach Darmstadt und ist seit dieser Zeit, als Referent für Mobilität im AStA (2014-2017) an der TU Darmstadt politisch aktiv. 2016 gründet er den weGErecht e.V.²⁸ Mit entscheidend für die Entstehung des Radentscheids Darmstadt war der 2015 durch Heinrich Strößenreuther initiierte Volksentscheid Fahrrad in Berlin. Besonders angesprochen hatte David Grünewald dabei der öffentliche Auftritt, welcher sich von der bisherigen altmodischen, »unsexy« Lobbyarbeit des ADFC »mit ihren Warnwesten und Helmen« unterschied (Leininger 12.11.2020, 01:09:16). Als dann der Radentscheid Bamberg 2017 auftauchte, kontaktierte David Grünewald die Initiatoren aus den beiden Städten und ließ sich deren Vorgehen detailliert erklären (Leininger 12.11.2020, 01:10:42). Er baute sich ein ausgewähltes Team zusammen, in dem jede:r seine Kompetenzen einbringt und sich verpflichtete (*committed*) für die Sache einzustehen (Leininger 12.11.2020, 01:11:12). Das Einbinden eines:r Repräsentanten:in von einzelnen Verbänden (ADFC oder VCD) wurde vermieden um keine lähmenden Strukturen zu schaffen (Leininger 12.11.2020, 01:13:01). Das Kernteam, das die Entscheidungen trifft und die öffentliche Kommunikation macht besteht bis heute konstant aus ungefähr 15 Personen (Leininger 12.11.2020, 01:07:24).

Dadurch, dass David Grünewald für die aktive Kommunikation nach außen verantwortlich ist, nimmt er eine »Scharnierfunktion« zwischen dem Kernteam und der Öffentlichkeit ein (Leininger 12.11.2020, 01:18:47). Er spricht nicht von Hierarchien innerhalb der Gruppe sondern eher von Kompetenzbereichen (z.B. Architekten machen Visualisierungen etc.) (Leininger 12.11.2020, 01:20:23).



Abb. 39: Ghost Bike Bismarckstraße Darmstadt

Im Interview mit David Grünewald werden mehrere Auslöser für den Darmstädter Radentscheid ersichtlich. Verkehrssicherheit ist der wohl wichtigste Punkt. Dabei geht es dem Initiator darum Konflikte im Straßenverkehr zu entschärfen ohne dabei - auch im Hinblick auf die Unterschriftensammlung - zu missionieren (Leininger 12.11.2020, 01:14:03). Eine entscheidende Rolle – wie in Aachen - spielten dabei auch die Unfälle von Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden (s. Abb. 39).

»In der Presse habe ich erfahren, es wurde wieder jemand überfahren, der zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs war. Wir kommen wieder zu spät, um das in Ordnung zu bringen, dass die Konflikte nicht mehr entstehen, dass sie bereinigt sind und das ist, was mich stark bedrückt. Meine Vision, ist die Vision Zero. Kein Mensch kommt um und alle kommen an.«

David Grünewald (Radentscheid Darmstadt) in Leininger 12.11.2020, 02:04:11

In seinen Ausführungen (Gastbeitrag) im Buch zum Radentscheid Bamberg (2019, S. 166) beschreibt Initiator David Grünewald seine Motivation resümierend so:

»Radfahren muss attraktiv für alle sein und nichts, für das man Mut braucht. Es muss sich in den Tagesablauf einfügen. In den Niederlanden gibt es keine Radfahrende, sondern nur Krankenpfleger:innen auf dem Weg zur Arbeit, Schüler:innen auf dem Weg zum Unterricht und Großeltern, die ihre Enkel:innen besuchen. Es braucht keine besondere Ausrüstung, kein Training und muss offen sein für alle Altersklassen, Geschlechter und körperlichen Fähigkeiten.«

Die Gründung des Radentscheid-Teams fand am 26.10.2017 statt. An die Öffentlichkeit ging das Bürger:innenbegehren Radentscheid am 07.02.2018 mit einer Pressekonferenz (Radentscheid Darmstadt 05.02.2018). Diese markierte auch den Starttermin für die Unterschriftensammlung. Innerhalb von 3 Monaten unterschreiben von den rund 200.000 Wahlberechtigten Darmstädter:innen 11.282 den Radentscheid (9,8% der Wahlberechtigten)²⁹ an über 75 Sammelstellen Das Quorum von 3% der Wahlberechtigten (bzw. 3.500 Unterschriften) war somit erfüllt worden. Die Unterschriften wurden am 04.05.2018 an den Oberbürgermeister Jochen Partsch (Bündnis 90/Die Grünen) übergeben (Radentscheid Darmstadt 30.04.2018). Als Budget hatten die Aktivist:innen des Darmstädter Radentscheids nach eigenen Angaben zwischen 5.000 und 10.000 € zur Verfügung (Leininger 2020, F46).

Die formelle Zulässigkeit inklusive der Einhaltung des erforderlichen Quorums von 3% wurde als erfüllt angesehen (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, S. 4). Anders sah es bei der materiellen Prüfung durch die Stadtverwaltung (Rechtsamt) aus. An der Wichtigkeit der Angelegenheit, sowie die Einhaltung des Negativkatalogs bestand zwar keinerlei Zweifel (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, S. 4), dafür beim Kostendeckungsvorschlag in drei wesentlichen Punkten: Kostenschätzung (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, 5f), Kostendeckung (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, 7f) und den Anforderungen an den Kostendeckungsvorschlag (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, 9f).

²⁹ Eigene Berechnung: 11.282 Unterschriften* 100 %/ 114.875 Wahlberechtigte= 9,8%

²⁸ Der Verein setzt sich für eine gerechte Berücksichtigung insbesondere der Belange von Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Verkehrsgeschehen ein. Dafür ist der Verein bei Bedarf auch bereit, die vorhandenen rechtsstaatlichen Prüfungsprozesse zu nutzen (z.B. bei unsicherer Verkehrsführung oder zugeparkten Wegen) (WeGErecht e.V. 2020).

Zeitstrahl Radentscheid Darmstadt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

26.10.2017

Gründung Initiative Radentscheid



2017



07.02.2018



Sammelstart

04.05.2018

Übergabe Der unterschritten an den Oberbürgermeister



30.08.2018



Ablehnung Radentscheid & Aufstellung Investitionsprogramm

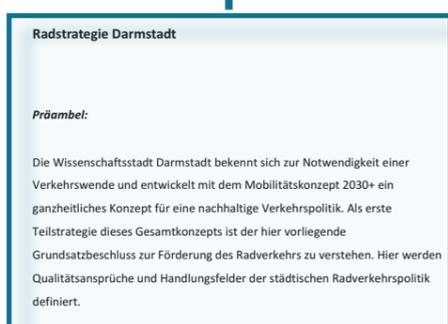


15.04.2019

Umsetzungsmaßnahme mittlere Rheinstraße



18.06.2019



Beschluss Radstrategie



2021

2026

Unter Einbeziehung der Stellungnahmen des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes, der Finanzverwaltung und des Dezernats III (u.a. Stadtplanungsamt) argumentierte die Verwaltung im Wesentlichen das Fehlen einer von der Rechtsprechung geforderten Aufteilung in Investitions- und Folgekosten und dass die vorgelegte Kostenschätzung deutlich zu niedrig ausgefallen ist. Darüber hinaus wurde beanstandet, dass die vorgeschlagene Kostendeckung entweder nicht möglich (kein Spielraum, Fördermöglichkeiten ausgeschöpft) oder intransparent sei. Daher empfahl die Verwaltung auf Grund der genannten Mängel, das Bürger:innenbegehren für unzulässig zu erklären und einen Bürger:innenscheid nicht durchzuführen (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, S. 10). Der Empfehlung kam die Stadtverordnetenversammlung in der Sitzung vom 27.06.2018 nach. Unabhängig vom Ergebnis der

rechtlichen Prüfung der Zulässigkeit des Bürger:innenbegehrens erkannte die Verwaltung an, dass die angestrebten Ziele des Radentscheids grundsätzlich zu begrüßen sind und schlug eine Verhandlung zwischen der Verwaltungsspitze und den Aktivist:innen unter Mediation des Bundesgeschäftsführers des ADFC, Burkhard Storck, vor (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 30.08.2021, S. 10).

Die Aktivist:innen des Radentscheids haben daraufhin parallel sowohl Rechtsmittel gegen den Beschluss der Unzulässigkeit eingelegt, als auch das Mediationsverfahren aufgenommen (Radentscheid Darmstadt 18.08.2018). Vor der Klage haben die die Aktivist:innen des Radentscheids - wie vor dem Sammelstart - das Begehren durch die Anwaltskanzlei »Redeker, Sellner, Dahs« das Begehren, diesmal in Hinblick auf den gesetzlich geforderten Kostendeckungsvorschlag, prüfen lassen (Radentscheid Darmstadt 24.08.2018).

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass sowohl die Kostenschätzung, als auch der Kostendeckungsvorschlag realistisch sind und somit den gesetzlichen Anforderungen des §8b Abs. 3 S. 2 HGO entsprechen (Schiller 2018, 13f). Um sich gegen ein mögliches Scheitern der laufenden Mediation abzusichern wurde die Klagemöglichkeit (Beanstandung) innerhalb des rechtlichen Rahmens von sechs Wochen nach § 138 HGO wahrgenommen (Radentscheid Darmstadt 30.09.2018). Später einigten sich beide Parteien auf dem Verhandlungsweg (s. Kap.).

6.2.4 Verwaltung Darmstadt

Das neue Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt im Dezernat I wurde unter der Leitung des Oberbürgermeisters Jochen Partsch (Bündnis 90/Die Grünen) angesiedelt, der seit 2011 an der Verwaltungsspitze steht (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020a). Das Mobilitätsamt war im September 2019 geschaffen worden (s. Abb. 41). In einem zweiten Schritt wurde das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt in das Mobilitätsamt eingegliedert (Wissenschaftsstadt Darmstadt 03.07.2020). Katharina Metzker steht dem Mobilitätsamt seit September 2019 vor. »Das auf Initiative der Planungsdezernentin Dr. Barbara Boczek neu geschaffene Amt [...] soll [...] als Schnittstelle zwischen Verkehrssteuerung und Stadtplanung fungieren und damit eine Lücke schließen, um die Herausforderungen moderner Mobilität an eine dynamisch wachsende Stadt wie Darmstadt besser und effizienter gestalten und bewältigen zu können«, schrieb die Stadt damals zur inhaltlichen Ausrichtung nach der Ernennung Metzkers (Wissenschaftsstadt Darmstadt 05.09.2019). Jochen Partsch hatte das Mobilitätsamt in der Anfangszeit krankheitsbedingt von Baudezernentin Barbara Boczek erst interimswise und dann einvernehmlich vollständig übernommen (Jens 2019). Im Mobilitätsamt sind drei Abteilungen angesiedelt (Mobilität, Planung, sowie Bau und Betrieb). Abteilungsleiterin für den Bereich Mobilität ist Astrid Samaan. Seit 2018 ist Peter Roßteutscher Sachgebietsleiter für Nahmobilität, sowie als städtischer Beauftragter zuständig für Radmobilität und Radverkehr. In seinen Aufgabenbereich fällt auch das Thema Radverkehrsförderung in Darmstadt (Leininger 11.11.2020). Somit fallen die Belange des Radentscheids in das Ressort von Peter Roßteutscher.

Der Begriff Nahmobilitätsplanung, also die Planung von Fuß- und Fahrradverkehr, hat in Hessen einen hohen Stellenwert. In der AGNH, in der auch Darmstadt organisiert ist, hat man sich auf Landesebene das Ziel gesetzt, mit vielfältigen Maßnahmen den Fuß- und Radverkehr in Hessen deutlich zu stärken

und zu fördern um damit die Lebensqualität in den Regionen, Städten und Gemeinden nachhaltig weiter zu verbessern (Geschäftsstelle Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2020). In Darmstadt wie auch in der AGNH spielt Peter Roßteutscher beim Ausbau des Radverkehrs die herausragende Rolle. Der Fußverkehr wird bei allen Planungen mitgedacht, eigene Konzepte oder eigene Budgets zur Verbesserung der Fußmobilität existieren noch nicht. (Leininger 11.11.2020, 00:06:20).

Genauso wie die Amtsleiterin Katharina Metzker, kommt auch Peter Roßteutscher aus einer anderen Verwaltung und Stadt nach Darmstadt. Er beschreibt die Anfänge des Mobilitätsamts einerseits als Chance für die Verwaltung durch den Impuls neuer Leute (Leininger 11.11.2020, 00:02:46), andererseits bringe das aber auch die Schwierigkeit mit sich, den neuen Geist in die bestehende Verwaltungsstruktur zu gießen (Leininger 11.11.2020, 00:05:23). Dementsprechend mussten auch langjährige Strukturen und Entscheidungshierarchien neu organisiert werden (Leininger 11.11.2020, 00:06:20). Was am Ende den Weg zu einem konstruktiven Arbeiten geebnet hat sind der Druck für Veränderungen von allen Seiten (u.a. Oberbürgermeister und Radentscheid-Initiative) und eine Prise Glück Plus Erfolg in der Implementierung (Leininger 11.11.2020, 00:05:45).

»Ich war davor in Mannheim. [...] Das ist vielleicht schon mal [...] ein anderer Ausgangspunkt, als wenn ein Radentscheid auf eine etablierte Verwaltung trifft.«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 00:02:46

Dezernatsverteilungsplan Darmstadt

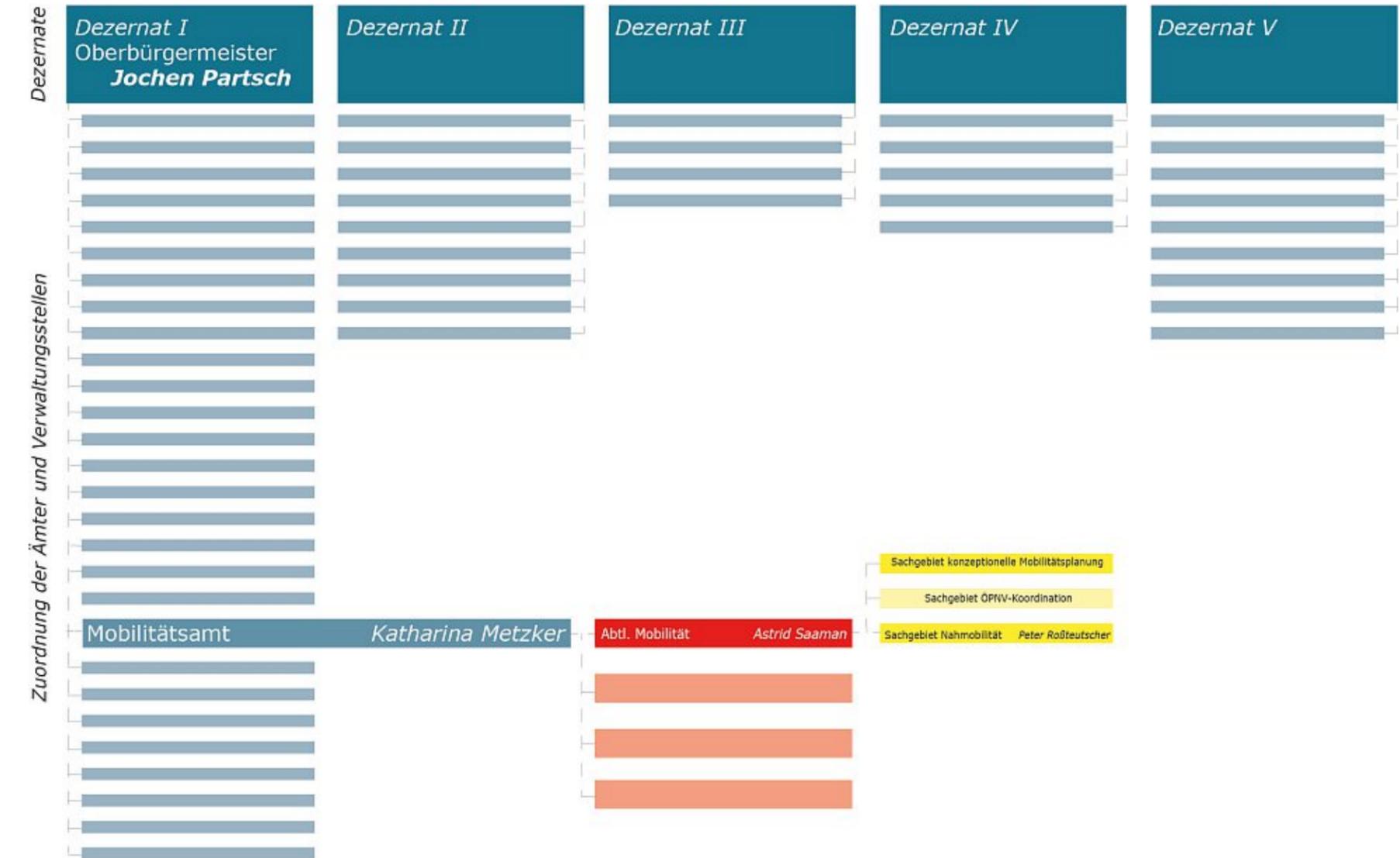


Abb. 41: Dezernatsverteilungsplan Darmstadt

Laut Peter Roßteutscher haben seine Mitarbeitenden den Radentscheid unterschrieben, manche fahren auch bei der Critical Mass in Darmstadt mit. Eine Verflechtung gibt es aber nicht. (Leininger 11.11.2020, 01:10:30). Martin Huth wechselte im Oktober 2018 von der Aktivist:innenfront in die Verwaltung und somit die Seiten. Aber ihm wurde von Anfang an deutlich gemacht, dass ein gleichzeitiges Engagement und die Arbeit in der städtischen Radmobilitätsplanung nicht vereinbar sind (Leininger 11.11.2020, 01:10:11).

Im Rahmen des Sonderprogramms Investition Radverkehrsförderung (4x4) (siehe Kap. 6.2.5) wurden für die planungstechnische Umsetzung der Maßnahmen vier Projektstellen (befristet auf 5 Jahre) in Vollzeit ab dem Stellenplan 2019 eingerichtet (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 30.08.2018). Stand 2020 sollen noch zwei (weitere) Personen eingestellt werden (Leininger 11.11.2020, 01:19:25). Von Entspannung der Personalressourcen kann jedoch noch nicht die Rede sein (Leininger 11.11.2020, 01:19:45).

»Wenn sich der Personalmangel, den wir haben fortsetzt, produzieren wir Papier, das nie gebaut wird. Du brauchst eigentlich durch die ganze Verwaltungskette genügend Leute, um jetzt so ein Verkehrswende-Programm auch hinzukriegen und gleichzeitig auch all die anderen Aufgaben, die du als Stadt ja [wahrzunehmen] hast.«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 01:19:45

6.2.5 Zusammenarbeit Radentscheid-Initiative und Stadtverwaltung in Darmstadt

Obwohl der Radentscheid für unzulässig erklärt wurde (s.o. Kap. 6.2.3), hat man in Darmstadt quer durch die Verwaltung bis hin zum Oberbürgermeister Jochen Partsch verstanden, dass für den Radverkehr mehr gemacht werden muss. In der gleichen Sitzung, in der die Unzulässigkeit beschlossen wurde (August 2018), wurde auch ein Sonderprogramm Investition Radverkehrsförderung (4x4) aufgesetzt (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 30.08.2018). Als Antwort auf den Radentscheid hat der Oberbürgermeister das Ausbauprogramm, welches vier Millionen € Investitionen für die nächsten vier Jahre (2019-2023) und vier neue Planstellen beinhaltet, ohne große fachliche (interne) Beratung aufgestellt (Leininger 11.11.2020, 00:03:16).

»Das eigene [grüne] Wählerklientel läuft hier Sturm und sagt, es muss sich etwas ändern. Das hat der Oberbürgermeister eben erkannt. Dadurch war schon mal ein klarer politischer Prozess von ganz oben wie mit dem Thema [...] Radverkehr generell umzugehen ist [im Gange].«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 00:04:15

Ebenso wurden der Oberbürgermeister und die Baudezernentin am 30.08.2018 vom Stadtrat ermächtigt,

weitere Verhandlungen mit den Vertrauenspersonen des Radentscheids zu führen, um auszuloten, welche der Ziele, in welchem Zeitraum und zu welchen Kosten umgesetzt werden könnten (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 30.08.2018). Durch das Sonderprogramm, die Ansiedlung des Mobilitätsamts und die Verhandlungen auf oberster Verwaltungsebene wurde der Radverkehr zur Chefsache des Oberbürgermeisters.

Nach dem Unzulässigkeitsbeschluss gestaltete sich die Zusammenarbeit am Anfang kompliziert (Leininger 12.11.2020, 00:25:50). Dem Verhandlungsangebot willigte die Initiative dennoch zu. Als Mediator wurde Burkhard Storck vom ADFC von Peter Roßteutscher vorgeschlagen und angenommen (Leininger 11.11.2020, 00:57:39). Klar war dort für die Aktivist:innen von Beginn an, dass nicht nur ein »schönes Konzept ohne Wirkung« erarbeitet werden musste. Darum wurden konkrete Maßnahmen und ein zeitlich fixierter Planungshorizont gefordert (Leininger 12.11.2020, 00:39:21). Peter Roßteutscher spricht in der Nachsicht von schwierigen Verhandlungsrunden (Leininger 11.11.2020, 00:57:59).

»Ich habe von Anfang an gesagt, ich werde mit ihnen kein Papier verhandeln, das irgendwie so ein zahloser Tiger bleibt. Schönes Konzept und in fünf Jahren machen wir eine Evaluation und merken es wurde nichts umgesetzt. Das wird nicht passieren. Ich will Maßnahmen sehen, klare Fristen, wann das gemacht ist, und das haben wir immer weiter gepusht. Das hat auch gut funktioniert.«

David Grünwald (Radentscheid Darmstadt) in Leininger 12.11.2020, 00:39:21

Der erste Meilenstein, den man zusammen erarbeitet hat, war die Radstrategie. So ein politisches Rahmenkonzept hatte Darmstadt gefehlt und wäre möglicherweise ohne den Radentscheid nie gekommen. Das Radentscheid-Team wurde in die Ausarbeitung des Papiers eingebunden (Leininger 11.11.2020, 00:58:12). Beschlossen wurde die 23 Punkte umfassende Radstrategie am 18.06.2019 mit den Handlungsfeldern Strategie, Infrastruktur, Information und Kommunikation, Arbeitsstrukturen und Anreizförderung (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt).

»Wir haben dann eine Radstrategie herausgegeben. [...] Das hat uns echt gefehlt [...]. Ich weiß nicht, ob wir das so, sonst möglich gemacht bekommen hätten. Da durfte der Radentscheid schon kräftig mitschreiben.«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 00:58:12

Spätestens mit dem am 12.08.2020 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Rahmenplan, welcher 34 Maßnahmen bündelte, gingen die Verhandlungen zu Ende (s. Abb. 42). Diese umfassten zahlreiche Aufwertungen und neue Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Verbesserungen an Kreuzungen (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 12.08.2020). Die Verhandlungen waren letztendlich auch deshalb erfolgreich gewesen, weil die Aktivist:innen nach eigener Aussage, fair mit Stadtverwaltung und Politik umgegangen sind und nie unter der Gürtellinie attackiert wurde (Leininger 12.11.2020, 00:39:21).

Dennoch stellt sich die Frage der Legitimität vor allem nach dem Abschluss der Verhandlungen. Vor allem kam die Kritik aus der Verwaltung.

Dort herrscht das Gefühl, dass die Radentscheid-Aktivist:innen bestimmen, was in der Verwaltung getan wird. Auch Peter Roßteutscher schließt sich der Meinung an, dass die Kritiker:innen nicht ganz unrecht haben (Leininger 11.11.2020, 00:31:54). Des Weiteren kam die Frage auf, mit wem man noch im Gespräch ist, außer mit David Grünewald und in welcher Rolle die Aktivist:innen noch dabei sind (Leininger 11.11.2020, 00:30:10). Problematisch wird das Legitimationsdilemma vor allem dadurch, dass die Ämter Bezug nehmen müssen auf Klagen und Behördenanfragen (Leininger 11.11.2020, 00:33:24). Dies spitzt das Problem der fehlenden Personalressourcen und des Arbeitsaufwandes im Rahmen der Gesamtaufgaben der Verwaltung enorm zu (Leininger 11.11.2020, 00:34:25). Obwohl David Grünewald zugibt, dass man aktuell in Planungsbeteiligungsrunden keine herausgehobene Stellung hat, ist er immer wieder bereit, bei Blockadehaltungen in Politik und Verwaltung, sich an den Oberbürgermeister zu wenden, wenn der kontinuierliche Austausch mit Peter Roßteutscher an Grenzen stößt (Leininger 12.11.2020, 00:25:50). Mit einem bestimmten Anliegen sich an die Verwaltung zu wenden findet Peter Roßteutscher zivilgesellschaftlich nachvollziehbar, da es schließlich nicht verboten sei. Aber wenn es alle tun würden, könne das eine Verwaltung natürlich auch lahmlegen (Leininger 11.11.2020, 00:35:39).

Insgesamt kann sich David Grünewald mit Peter Roßteutscher mittlerweile gut austauschen (Leininger 12.11.2020, 00:25:50) und auch der Radverkehrsbeauftragte kann im Nachhinein verstehen, dass die Radentscheid-Initiative der Stadt so wenig Vertrauen und viel Skepsis entgegengebracht hat. (Leininger 11.11.2020, 01:04:03).

»Ich kann es im Nachhinein total verstehen. Ich war teilweise gerade in ersten Monaten sehr erstaunt, wie [...] erzürnt der Radentscheid gegenüber der Stadt aufgetreten ist und wie wenig Vertrauen da war. [...] Ich glaube, dass die langsam merken, die in der Verwaltung machen ja tatsächlich Sachen. Die setzen wirklich etwas um. Das ist etwas, das man in den Quartalsbericht belegen kann. Dadurch ist glaube ich auch eine andere Haltung der Verwaltung gegenüber entstanden.«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 01:04:03

Maßnahmenplan Darmstadt

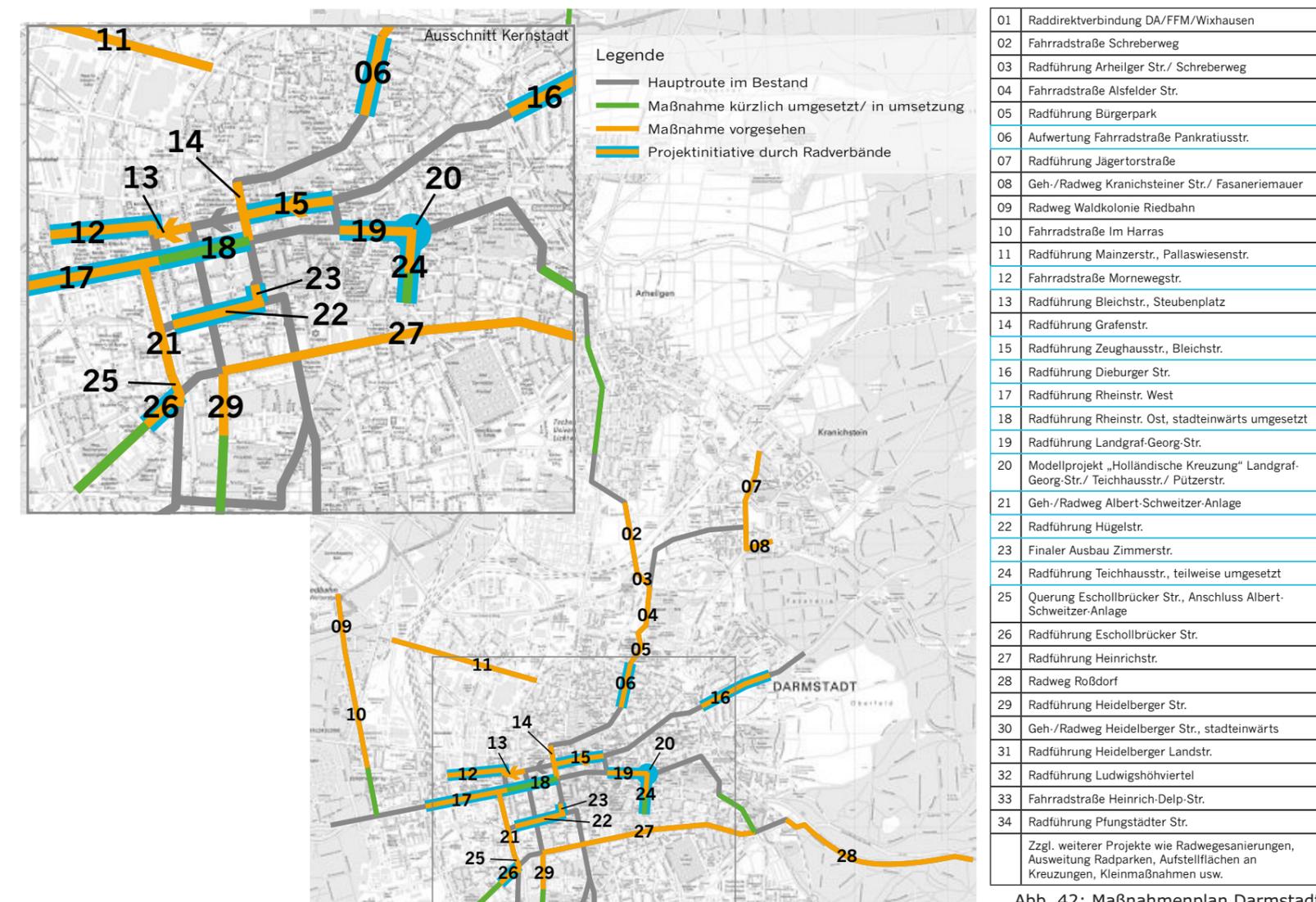


Abb. 42: Maßnahmenplan Darmstadt

Tabelle politische Beschlüsse und Umsetzungsmaßnahmen Darmstadt

Kartennummer	Maßnahme	Maßnahmennummer	Beschreibung	Beschlussdatum	Beschlussvorlage	Umsetzung	Bearbeitungsstand (Q1/2021)
-	Sonderinvestitionsprogramm (4 x 4)	-	Beschluss zur Unzulässigkeit und Sonderinvestitionsprogramm (4 x 4). Umfasst 4 Mio. Euro jährlich an Investitionen in den Radverkehr über vier Jahre hinweg (insgesamt 16 Mio. Euro), einmalige Schaffung vier weiterer Vollzeitstellen für die Radverkehrsplanung (Stellen mit 5 jähriger Befristung).	30.08.2018	2018/0179	2018 - 2024	in Umsetzung
4	Neugestaltung mittlere Rheinstraße	18	Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens (inkl. Sicherheitstrennstreifen 1,25 m Breite) in der mittleren Rheinstraße stadteinwärts mit Umwidmung einer Pkw-Spur für den Radverkehr (Breite 2,30 m)	12.03.2019	2019/0015	04/2019	umgesetzt
8	Umgestaltung/Sanierung Radverkehrsanlage Heidelberger Straße	30	Umgestaltung/Sanierung Radverkehrsanlage Heidelberger Straße im Abschnitt Hermannstraße bis Heinrichstraße (stadtauswärts). Radverkehr mit Bordstein von Kfz- und Fußverkehr getrennt mit eigener 2,10 m breiter Führung. In der Gegenrichtung entsteht von der Eschollbrücker Straße mit Annastraße ein 2,30 breiter Radweg, der mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m und einem Bordstein vom Kraftverkehr getrennt wird.	16.05.2019	2019/0075	2020	umgesetzt
-	Radverkehrsstrategie	-	Radstrategie mit 23 Punkten in den Handlungsfeldern Strategie, Infrastruktur, Information und Kommunikation, Arbeitsstrukturen und Anreizförderung	18.06.2019	2019/0157	2019 - 2026	in Umsetzung

Abb. 43: Tabelle politische Beschlüsse und Umsetzungsmaßnahmen Darmstadt

Kartennummer	Maßnahme	Maßnahmennummer	Beschreibung	Beschlussdatum	Beschlussvorlage	Umsetzung	Bearbeitungsstand (Q1/2021)
19	Neugestaltung der Radverkehrsanlage Landgraf-Georg-Straße	19	Neugestaltung der Radverkehrsführung auf der Landgraf-Georg-Straße stadtauswärts zwischen Holzstraße und Teichhausstraße mit 2,40 m breitem geschützten Radfahrstreifen (inkl. Sicherheitstrennstreifen 1,10 m Breite), unter Wegnahme einer Pkw-Spur mit farblicher Markierung	18.06.2020	2020/0143	2020	umgesetzt
3	Verkehrversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße	29	Verkehrversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße zwischen Heinrichstraße und Rheinstraße mit Bereitstellung als Radverkehrsanlage in beide Fahrtrichtungen, bei gleichzeitiger Wegnahme jeweils einer Kfz-Spur. Fußverkehr kann die Flächen der ehemaligen schmalen Radwege benutzen.	12.08.2020	2020/0194	seit 11.2020	wird durchgeführt (anschließend evaluiert)
7	Verkehrversuch Bleichstraße/Steubenplatz	13	Lückenschluss der Radführung im Bereich des Steubenplatzes für durchgängiges Angebot für den Radverkehr (200 m). Rechtsabbiegespur für Kfz-Verkehr am Steubenplatz, zu Gunsten des Radverkehrs entnommen. Ergänzend dazu wurde der bestehende Radfahrstreifen zwischen Kasinostraße und Steubenplatz durch Roteinfärbung deutlicher gekennzeichnet und durch einen Trennstreifen vom Kfz-Verkehr separiert.	12.08.2020	2020/0194	seit 11.2020	wird durchgeführt (anschließend evaluiert)
5	Verkehrversuch Zeughausstraße	15	Zwischen Alexanderstraße und Grafenstraße wurde ein markierter breiter Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand angelegt. Nur mehr zwei statt drei Kfz-Spuren.	12.08.2020	2020/0194	seit 12.2020	wird durchgeführt (anschließend evaluiert)
-	Maßnahmenplan	s. Abb. 42	Beschluss Rahmenplan mit 34 Maßnahmen	01.09.2021	2020/0184	2018 - 2026	in Umsetzung

6.2.6 Umsetzung der Ziele des Radentscheids Darmstadts

Nachdem die wichtigsten Beschlüsse (Radstrategie und Maßnahmenpaket) bereits im letzten Unterkapitel (Zusammenarbeit zwischen Radentscheid-Initiative und Stadtverwaltung) angerissen wurden, sollen nun die bauliche Umsetzung, wie im Fallbeispiel Aachen anhand der Ziele besprochen werden. In Klammern steht die Nummer laut Maßnahmenkatalog (Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt, 12.08.2020). Die aufgeführten Beispiele sind exemplarisch zu verstehen und sollen eine Prioritätensetzung aufzeigen, die aus den Interviews mit den Beteiligten in Darmstadt abgeleitet werden konnten (s. Abb. 44).

Dabei sind drei Ziele aus meiner Sicht in den zweieinhalb Jahren seit der Unterschrifteneinreichung bei der Umsetzung besonders priorisiert worden. Diese werden im Folgenden erläutert.

- Ziel 1: Planungen nach aktuellem Stand der Technik.

Alle Planungen und baulichen Maßnahmen haben sich für den Fußverkehr an die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und für den Radverkehr an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der jeweils gültigen Fassung zu halten. Als Mindestmaße sind die in den Regelwerken genannten Regelbreiten zzgl. der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen zu verwenden (Radentscheid Darmstadt 2018, S. 2).

Das erste Ziel ist in der Radstrategie unter Handlungsfeld B Infrastruktur, als erster Unterpunkt (B1) (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 18.06.2019), weitgehend deckungsgleich übernommen worden. In der Umsetzung sieht man das an drei Beispielen anschaulich.

Mit dem Umbau in der mittleren Rheinstraße (Ost) ist beispielsweise die erste Umsetzung einer Radentscheidkonformen Maßnahme erfolgt (Maßnahme 18). Drei Monate vor Verabschiedung der Radstrategie wurde im Frühjahr 2019 ein geschützter Radfahrstreifen mit 2,30 Meter Breite und Pollern, die in einem 1,25 Meter breiten Sicherheitstrennstreifen untergebracht sind, eingerichtet (s. Abb.45-47). Der Radfahrstreifen wird somit sowohl getrennt zum Fuß-, als auch Kraftverkehr geführt (Radentscheid Darmstadt 2021). Wichtig war den Aktivist:innen vor allem die Einhaltung der Mindestbreite von 2,30 Meter und damit auch die ERA-Empfehlungen. So kann ohne Probleme auch ein Lastenrad von einem normalen Rad auf der Spur überholt werden (Leininger 12.11.2020, 00:50:14). Dadurch, dass es sich um die erste umgesetzte Maßnahme handelte, schrieben sich die Aktivist:innen den Erfolg auf die Fahnen und verkündeten damals – zur Verwunderung der Stadtverwaltung – die Neuerung auf einer Pressekonferenz (Leininger 11.11.2020, 01.02.15). Einziger Nachteil der geschützten Führung in eine Fahrtrichtung ist der unabsichtlich entstandene Anreiz zur Nutzung dieses Fahrstreifens für Geisteradelnde aus der Gegenrichtung (Leininger 11.11.2020, 01:00:42).

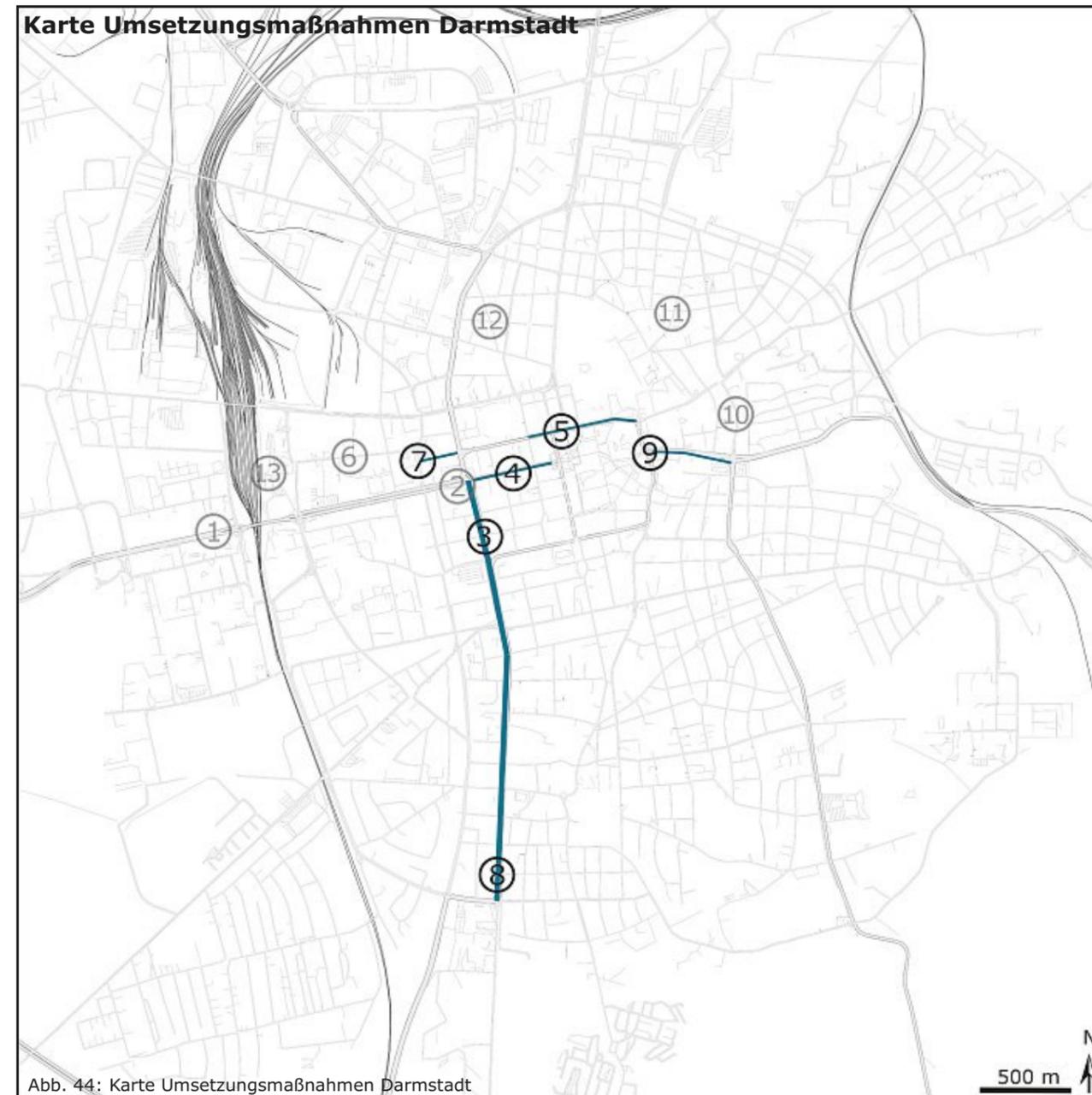


Abb. 44: Karte Umsetzungsmaßnahmen Darmstadt

Die fett markierten Nummern und farbig hervorgehobenen Maßnahmen werden in der Diplomarbeit behandelt (s. Abb. 43). Diese Maßnahmen werden textlich skizziert und abgebildet. Dabei wird eine Verortung, ein Foto und ein exemplarischer Ausschnitt des Lageplans abgedruckt. Aus Platzgründen sind die Lagepläne nur ausschnittsweise und ohne Legende dargestellt. Die weiteren Punkte wurden während der Experteninterviews abgefahren und erläutert. Diese können im Forschungsjournal eingesehen werden.

Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost)



Abb. 45: Verortung Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost)

Abb. 46: Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost)

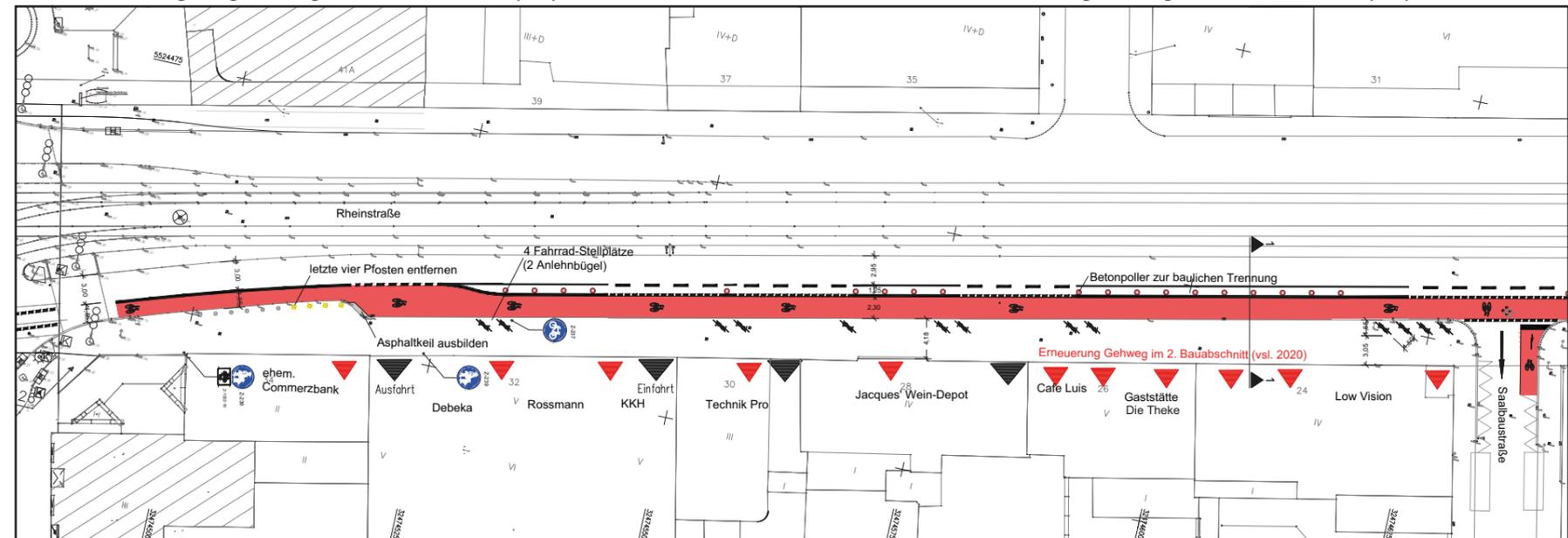


Abb. 47: Lageplan Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost)

Neugestaltung Heidelberger Straße

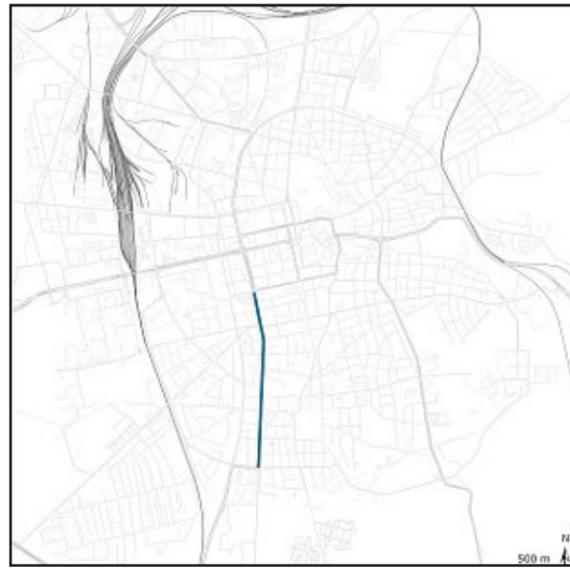


Abb. 48: Verortung Neugestaltung Heidelberger Straße

Abb. 49: Neugestaltung Heidelberger Straße

Eine andere Maßnahme (29), die nach Regelbreiten auch 2019 umgesetzt wurde, ist die Führung in der Heidelberger Straße im Abschnitt Hermannstraße bis Heinrichstraße (stadtauswärts) (s. Abb. 48-50). In Richtung Norden wird, der durch Bordstein vom Kraftverkehr getrennte Radweg von 1,50 Meter auf 2,10 Meter verbreitert (Radentscheid Darmstadt 2021). Hinzu kommt ein Bordstein zum Fußverkehr, also genug Platz und ein Sicherheitsraum, der noch mal baulich durch das obere Pflaster unterstrichen ist (Leininger 12.11.2020, 00:18:08). Für David Grünwald ist das ein Vorzeige-Abschnitt in dem die Stadtverwaltung alles richtig gemacht und alle Möglichkeiten ausgeschöpft hat (Leininger 12.11.2020, 00:18:25).

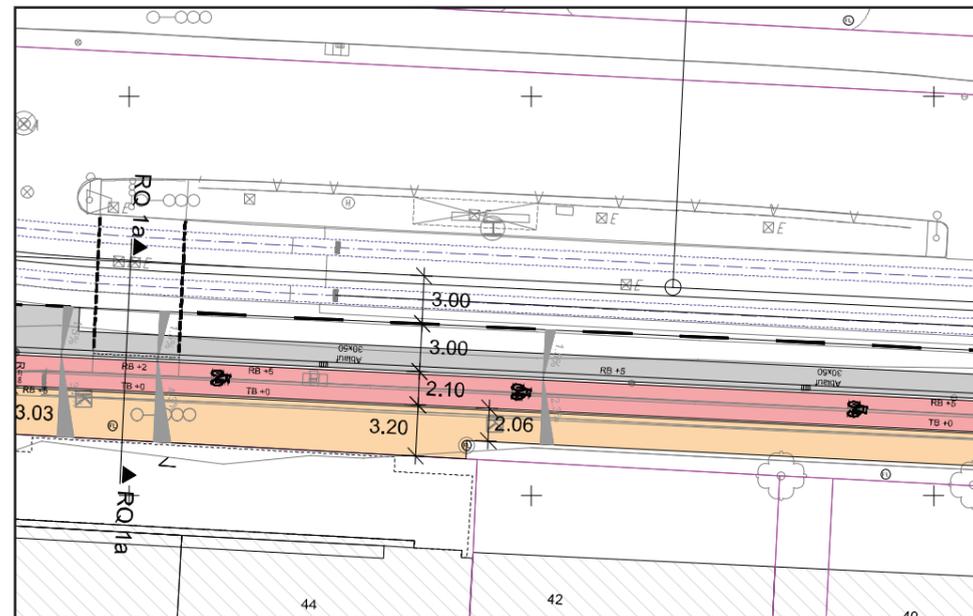


Abb. 50: Lageplan Neugestaltung Heidelberger Straße

Als drittes kann man die Maßnahme (19) in der Landgraf-Georg-Straße heranziehen (s. Abb 51-53). Dazu entstand ein 2,40 Meter breiter geschützter Radfahrstreifen, der mit einem 1,10 Meter breiten Sicherheitstrennstreifen von den Parkständen abgesetzt ist (Radentscheid Darmstadt 2021). David Grünewald betont hier die durchdachte, eindeutige Führung und die angemessene Breite, sowie die schnelle Umsetzungsgeschwindigkeit der Maßnahme (Leininger 12.11.2020, 01:04:49), die ohne Beschwerden durchgesetzt wurde (Leininger 11.11.2020, 01.08.05).



Abb. 51: Verortung Neugestaltung Landgraf-Georg-Straße



Abb. 52: Neugestaltung Landgraf-Georg-Straße



Abb. 53: Lageplan Neugestaltung Landgraf-Georg-Straße

Ergänzend kann man zu Ziel 1 noch die Forderung nach durchgängiger Rotmarkierung der Radwege hinzufügen, die in Darmstadt laut David Grünewald noch ausbaufähig ist. Für ihn wäre es optimal, wenn bei Vervollendung des Darmstädter Radnetzes auch alles in einer Farbe und einheitlicher Qualität markiert wird. (Leininger 12.11.2020, 01:06:32). Gesetzlich ist das nur in Konfliktbereichen erforderlich, aber für die Aktivist:innen hat das einen psychologischen Effekt, wenn Radwege flächendeckend das farbliche Alleinstellungsmerkmal tragen (Leininger 12.11.2020, 01:06:10).

- Ziel 2: Fünf Kilometer sichere Radwege an Hauptstraßen pro Jahr

Die Stadt Darmstadt schafft entlang von Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast je Kalenderjahr mindestens 5 km Radwege neu. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden. Die Radwege sind vom Fußverkehr baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind an jeder Straßenseite entsprechend der jeweiligen Fahrtrichtung als Einrichtungsradwege und mindestens 2,30 Meter breit herzustellen. Die Radwege sind durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen, der sich an allen Stellen in roter Farbe von angrenzenden Flächen visuell absetzt. Die Radwege liegen auf Fahrbahnniveau und werden von der übrigen Fahrbahn durch ein bauliches Element so abgetrennt, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist (Radentscheid Darmstadt 2018, S. 2).

Neben den (o.g.) ersten Maßnahmen in der mittleren Rheinstraße, die in anderen Abschnitten noch ausbaufähig sind (Maßnahme 17), hat sich in Hinblick auf Ziel 2 vor allem 2020 viel getan. Sowohl am Cityring (Zeughausstraße), am Steubenplatz, als auch in der Neckarstraße/Heidelberger Straße wurden Verkehrsversuche im Spätherbst 2020 gestartet (s. Abb. 54-62). Hierbei wurde die rechte Autospur für den Angebotsradweg neben dem Gehweg aufgehoben wurde. Fahrradfahrende müssen nun auf den neuen geschützten Radfahrstreifen auf der Straße fahren. Das entschärft die Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden (Leininger 12.11.2020, 00:11:20). Im Gegenzug zu anderen Städten (wie Wien) wurde die Möglichkeit der Wahlfreiheit zwischen zwei Fahrradwegen entzogen, dafür haben die zu Fuß Gehenden mehr Platz und es gibt eine klare Raumzuweisung.

Zum längsten Pop-Up Radweg in der Neckarstraße/Heidelberger Straße kam es durch die Diskurse über Raumaufteilung während der Corona Pandemie im Frühjahr/Sommer 2020 (s. Abb 54-56). Begonnen hatte es damit, dass die Darmstädter Radentscheid-Aktivist:innen der Verwaltung den Umsetzungsleitfaden aus Berlin zugeschickt hatten und damit Druck aufgebaut haben (Leininger 11.11.2020, 00:52:52). Nach Vorschlag der Initiative in einer Pressemitteilung, sollte je ein rechter Fahrstreifen des Cityrings, der Kasinostraße (in der später auch eine Vorzeige Aktion stattfand), der Frankfurter Straße, der Rheinstraße, der Hindenburgstraße und der Straße Am Alten Bahnhof ab sofort temporär in einen Radfahrstreifen umgewidmet werden (Radentscheid Darmstadt 27.03.2020a). Die Verwaltung hat das zwar wohlwollend zur Kenntnis genommen, aber es gab da noch eine Blockadehaltung aus manchen Ämtern (Leininger 11.11.2020, 00:55:08). Das hat die Politik und insbesondere den Oberbürgermeister erstmal verunsichert und zum Abwarten bewegt. Als der Druck zu groß wurde, hat die Grüne Fraktion den Oberbürgermeister Jochen Partsch zum Handeln gezwungen und die Verwaltung bekam grünes Licht (Leininger 11.11.2020, 00:55:53). Laut Peter Roßteutscher war der dreimonatige Aufwand enorm, weil man mit den Planungen mehrmals an die Politik herantreten musste und das Projekt umstritten war. In einem normalen Planungsprozess (vor Corona) wäre schnell klar gewesen, dass die Verkehrsversuche in einer Simulation nicht wirklich funktionieren. So bekam man stattdessen die Erlaubnis die Verkehrsversuche zu wagen (Leininger 11.11.2020, 00:54:14). Der Verkehrsversuch wurde im November 2019 begonnen und beinhaltete eine Raumaufteilung (s. Lageplan) in beide Straßenrichtungen zwischen Rheinstraße und Heinrichstraße (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020d).

Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße

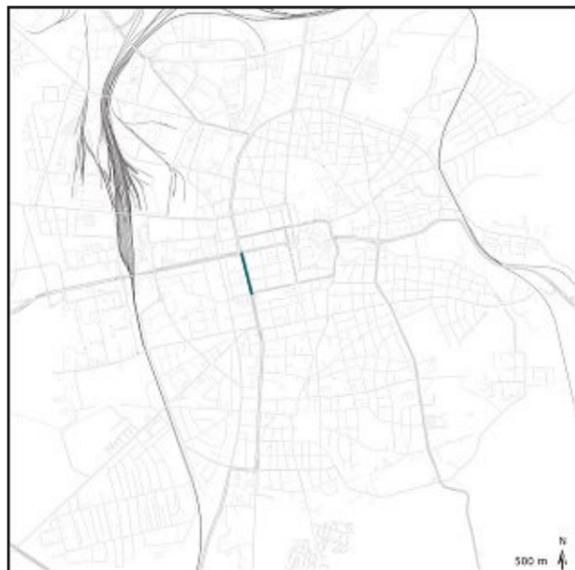


Abb. 54: Verortung Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße

Abb. 55: Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße

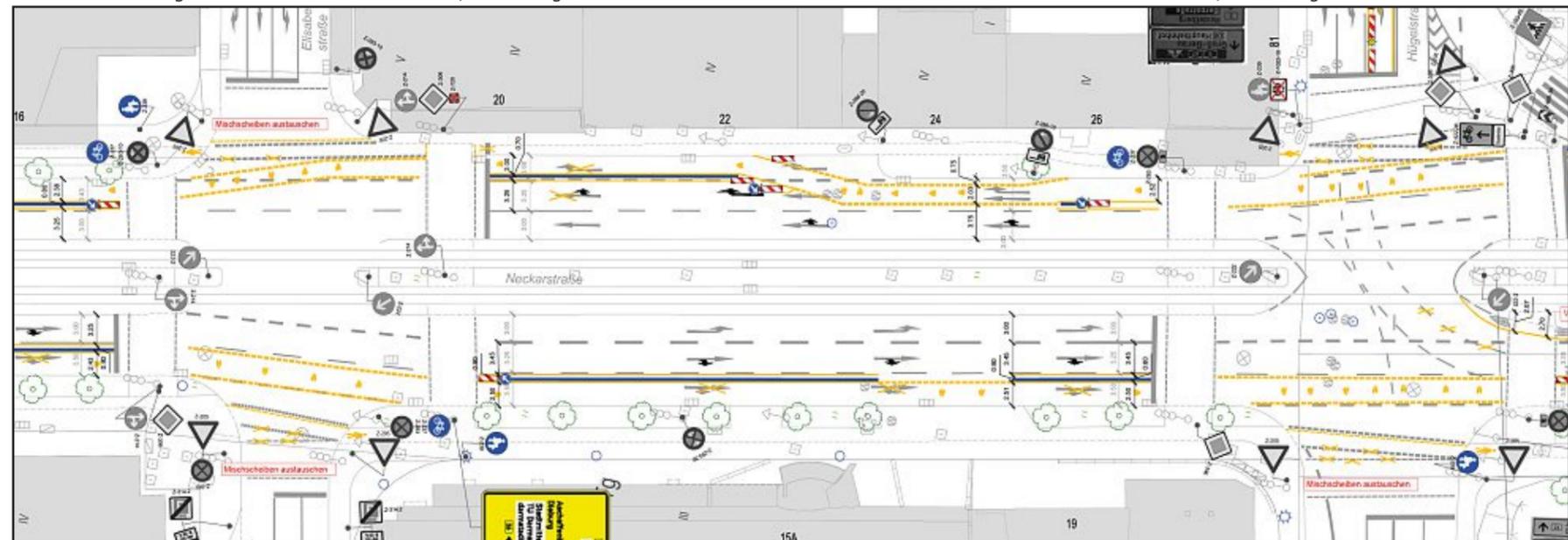


Abb. 56: Lageplan Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße

Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring)

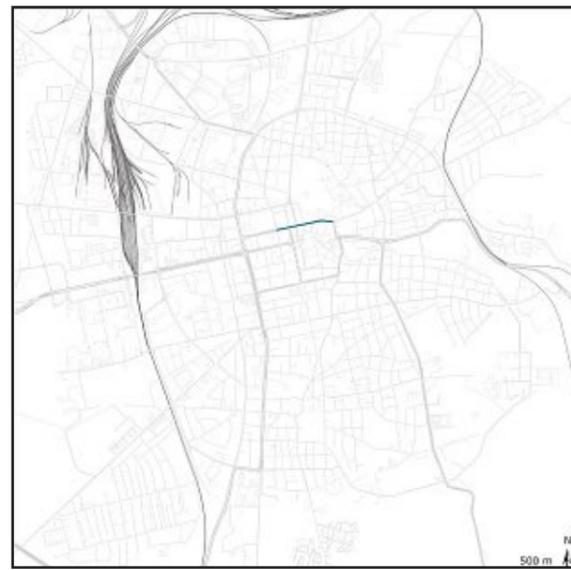


Abb. 57: Verortung Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring)

Abb. 58: Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring)

»Wir haben zum einen dieses Konzept Pop-Up Radweg. Das haben wir uns ja positiv aus Berlin abgeguckt. Wurde hier dann mal mit einer neuen Idee unterfüttert. Also dieser Vorstellung, dass man sagt, wir machen das aus Verkehrssicherheitsgründen natürlich auch. Das ist auch der rechtlich relevante Grund, das anzuordnen. Wir sagen auch: Hey, ihr könnt nicht von den Bürgern [in Pandemiezeiten] verlangen, haltet Abstand zueinander und sie dann auf schmale Geh- und Radwege zusammenpferchen. Das ergibt keinen Sinn.«

David Grünewald (Radentscheid Darmstadt) in Leininger 12.11.2020, 01:33:46

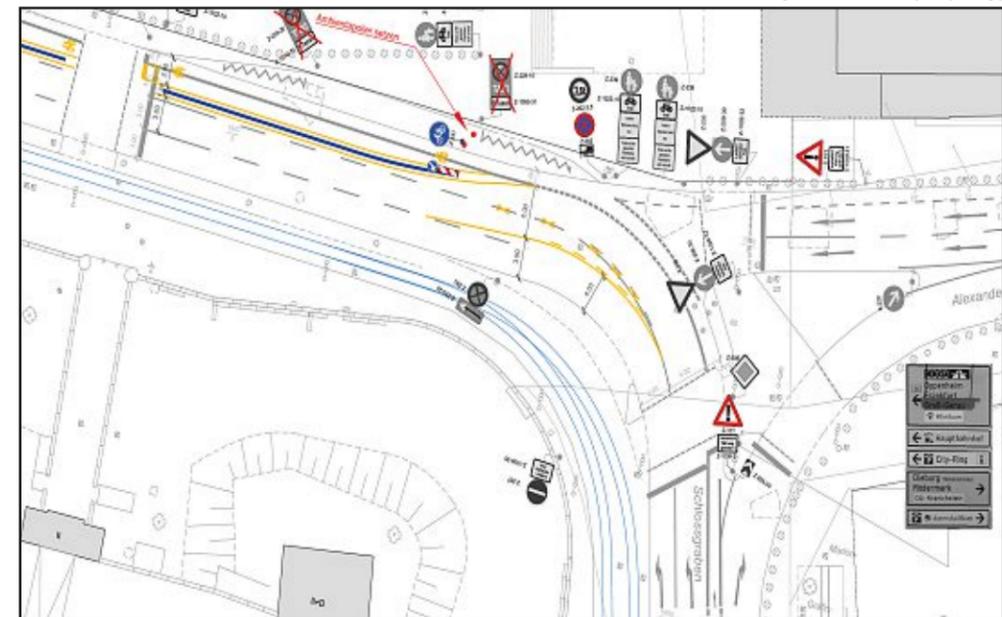


Abb. 59: Lageplan Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring)

Verkehrsversuch Steubenplatz/Bleichstraße

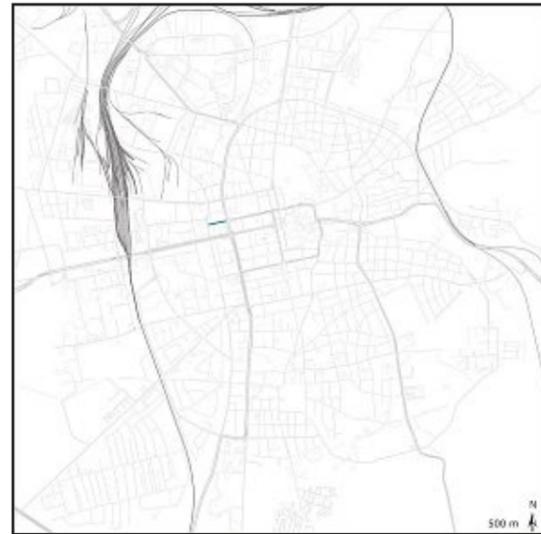
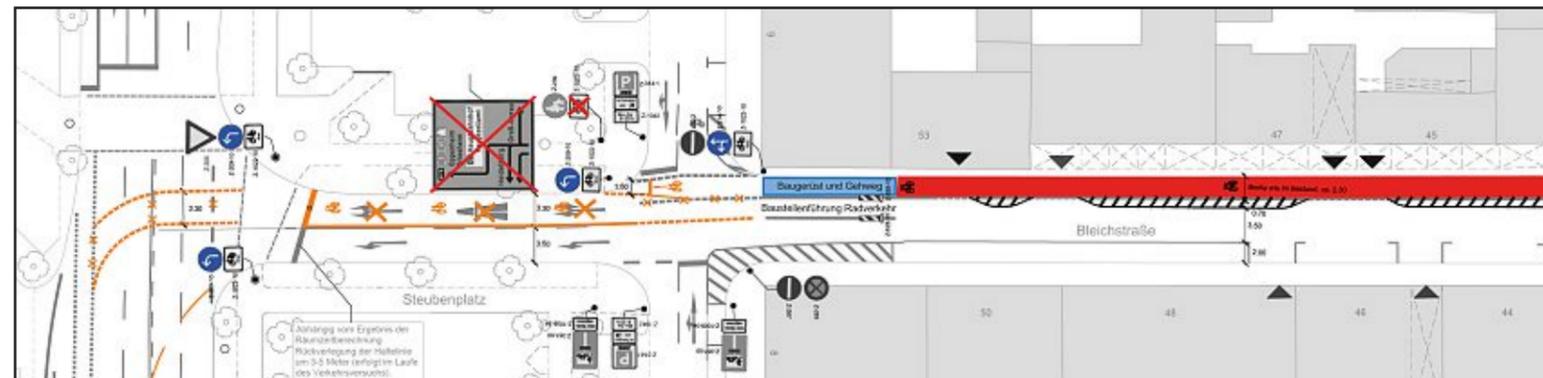


Abb. 60: Verortung Verkehrsversuch Steubenplatz/ Bleichstraße

Abb. 61: Verkehrsversuch Steubenplatz/ Bleichstraße

Abb. 62: Lageplan Verkehrsversuch Steubenplatz/Bleichstraße



Unweit davon befindet sich der dritte, etwa 200 Meter lange Verkehrsversuch Bleichstraße West/Steubenplatz (am Alten Bahnhof). Hier wurde die bestehende Lücke der Radführung im Bereich des Steubenplatzes geschlossen und damit die Qualität für den Radverkehr erheblich erhöht. Am Steubenplatz wurde die konflik-tive Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr zu Gunsten des Radverkehrs entnommen (Leininger 12.11.2020, 00:04:42). Ergänzend dazu wurde der bestehende Radfahrstreifen zwischen Kasinostraße und Steubenplatz durch Roteinfärbung deutlicher gekennzeichnet und durch einen Trennstreifen klarer vom Kfz-Verkehr separiert. Der Radverkehr musste zuvor häufig auf die Kfz-Fahrbahn ausweichen, weil der Radfahrstreifen durch haltende Fahrzeuge blockiert war (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020f). Zeitlich gesehen war das der erste Verkehrsversuch. Zwei weitere Verkehrsversuche sind an Nieder-Ramstädter Straße, am Roßdörfer Platz umgesetzt worden, bzw. an der Eschollbrücker Straße (Maßnahme 26) in Planung für 2021 (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020f).

Dass Corona zwar der Anstoß für die Versuche war, aber es der Politik und Verwaltung nicht nur um eine temporäre Angelegenheit geht, zeigt auch, dass man die insgesamt fünf Verkehrsversuche auch wissenschaftlich begleiten lässt (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020f). Auf Wunsch der Verwaltung leitet der Verkehrsplaner Jürgen Follmann, der an der Hochschule Darmstadt Professor und Dekan im Fachbereich Bauingenieurwesen ist, die Begleitung der Verkehrsversuche (Leininger 11.11.2020, 00:45:42).

Nach den sechs Versuchsmonaten werden die Ergebnisse ausgewertet, analysiert und dann über die dauerhafte Umsetzung der einzelnen Maßnahmen entschieden (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020f).

»Also in München war der Beschluss so sechs Monate, dann werden sie in jedem Fall entfernt. [...] Das ist hier so nicht. Wir haben eigentlich die Hoffnung, dass es hier nie mehr zweistreifig wird.«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 00:46:44

Vergleicht man die Verkehrsversuche mit dem Maßnahmenkatalog, stellt man fest, dass alle – abgesehen von Nieder-Ramstädter Straße/Roßdörfer Platz - auch im Katalog wiederzufinden sind (Maßnahme 13 Bleichstraße West/Steubenplatz, Maßnahme 15 Zeughausstraße, Maßnahmen 29/30 Neckarstraße/Heidelberger Straße). Ursprünglich bestand von der Radentscheid-Initiative nur die Forderung den Versuch am Cityring bis zum alten Bahnhof in den Planungen und Umsetzungen zu berücksichtigen (Radentscheid Darmstadt 27.03.2020b).

- Ziel 5: Effektive Mängelbeseitigung

Die Stadt Darmstadt führt ein barrierefreies öffentlich abrufbares Melde- und Onlineregister über alle selbst erkannten und von Dritten gemeldeten Mängel am Fuß- und Radwegenetz ein. Dieses umfasst Eingangsdatum, Position auf Karte, Art des Mangels (Klassifizierung), Lichtbild und Datum der Behebung des Mangels so bald durchgeführt (Radentscheid Darmstadt 30.04.2018, S. 2).

Die Umsetzung des Melde- und Onlineregisters gibt es in der Form von »DA ist was!« seit Februar 2018. Der barrierearme (einfache Sprache) Mängelmelder entstand aus der Idee der ersten Bürger:innenbeteiligung zur Digitalstadt Darmstadt im Mai 2017 (Digitalstadt Darmstadt 2018). Aus sieben anfänglichen Kategorien sind mittlerweile acht Kategorien (Beleuchtung, Fahrzeuge ohne Zulassung, Gehwegschäden, Schrottfahräder, Spielplätze und Straßenschilder) aufgeteilt in 14 Bereiche geworden (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021a). Hinzu kommt die größte Kategorie Radverkehr mit fünf Mängelbereichen. In der Radstrategie (unter Handlungsfeld Information und Kommunikation, C2. Mängelmelder) forderte das Radentscheid-Team 2019 den städtische Mängelmelder um die Kategorien »Radverkehr: defekte Beschilderung/Wegweisung«; »Radverkehr: Abstellanlage defekt/verschoben«; »Radverkehr: fehlende oder defekte Poller« und »Radverkehr: Oberflächenschäden« zu ergänzen und weitere zu prüfen (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 18.06.2019). Umgesetzt wurden Stand 2020 davon alle Forderungen, abgesehen von den Pollern (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021a).

Für Großprojekte (in denen Bürger:innen in vier Stufen eingebunden oder informiert werden) hat die Stadt Darmstadt eine Vorhabenliste erstellt, die regelmäßig ergänzt und über die Rechenschaft abgelegt wird.

Der Radverkehr findet sich dort unter Verkehr, Mobilität und ÖPNV wieder (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021b). Als Beispiel kann die Raddirektverbindung Darmstadt – Frankfurt genannt werden (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018). Da in der Vorhabenliste nur große Projekte gelistet sind, bringt das Sachgebiet Nahmobilität seit Anfang 2019 zudem einen sog. Quartalsbericht mit einer Übersicht der umgesetzten Projekte der letzten drei Monate heraus. Darin sind die Umsetzungsmaßnahmen angelehnt an den Zielen des Radentscheids aufgelistet (Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen; Nebenstraßen; Kreuzungen und Kleinmaßnahmen). Bisher sind acht Quartalsberichte erschienen (Stand März 2021) (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019a). Die Verwaltung kommt mit den Quartalsberichten dem Punkt C5. Berichtswesen/Erfolgskontrolle über die Zielforderung in der Radstrategie hinaus nach. Gefordert wird ein jährlicher Bericht (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 18.06.2019). Die Verwaltung kann dadurch ihre Arbeitserfolge belegen und wirkt erhöht damit die Vertrauensbildung in der Bevölkerung.

»Die Quartalsberichte, super Format. Könnte ich auch nur jeder anderen Stadt raten, dass sie das machen. Man muss sicher auch etwas umsetzen können. Wenn man ein leeres Blatt hat, ist es schlecht.«

Peter Roßteutscher (Stadtverwaltung Darmstadt) in Leininger 11.11.2020, 01:04:53

Unabhängig davon nimmt die Initiative-Radentscheid Darmstadt auf ihrer eigenen Webseite ein Monitoring der projektierten Maßnahmen vor. Auf der Webseite sind auch die städtischen Quartalsberichte verlinkt (Radentscheid Darmstadt 2019).

6.2.7 Offene Punkte und Problemstellen Darmstadt

Während der Mängelmelder – wohl als bereits etabliertes Instrumentarium – bei den Interviews kaum zur Sprache kam, wie auch die Ziele 3 (Drei sichere Kreuzungen pro Jahr), 4 (5 km attraktive Nebenstraßen pro Jahr), 6 (50 Bordsteinabsenkungen pro Jahr) oder 7 (10 Gehweg-Aufpflasterungen an Kreuzungen pro Jahr) (Radentscheid Darmstadt 2018, S. 2). Außer Ziel 7 finden diese aber in der Radverkehrsstrategie (im Infrastrukturteil B unter B4, B5 und B8) Eingang. Dort steht auch die in den Zielen nicht berücksichtigte Verbesserung der Fahrradparkanlagen und dessen Ausbau (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 18.06.2019). Die sicheren Kreuzungen wurden in den Fahrradinterviews kurz im Bereich Rheinstraße/Neckarstraße (Fahrradweiche)³⁰ und Landgraf-Georg-Straße/Holzstraße (holländisches Kreuzungsmodell)³¹ angesprochen (s. Ziel 1). Verbesserungen bei Ziel 4 wurden in der Mornewegstraße und in der bereits als Fahrradstraße ausgewiesenen Pankratiusstraße angedeutet. Es ist davon auszugehen, dass diese Ziele im Umsetzungszeitplan lediglich nachrangig behandelt, aber keinesfalls ausgeklammert werden.

Offene Kritikpunkte gibt es trotzdem. Allen voran ist das Gehwegparken ein Punkt, der David Grünewald stört. Falschparken wird in Darmstadt nicht konsequent sanktioniert. Das Ordnungsamt schreitet bei Fehlverhalten kaum ein (Leininger 12.11.2020, 00:23:07). Das Gehwegparken geht nicht nur zu Lasten des Radverkehrs, sondern nimmt auch dem Fußverkehr Flächen weg (Leininger 12.11.2020, 01:39:51). Das Problem mit dem Parken kann auch nicht im Rahmen eines Bürger:innenbegehrens angegangen werden, weil das nicht kommunale Aufgabe ist, sondern unterliegt dem Bundesrecht, welches die Kommune lediglich übertragen bekommt (Leininger 12.11.2020, 01:42:01). David Grünewald hat in seinem Wohnbereich im Johannisviertel erfolgreich gegen die Stadt und den Parkmissstand geklagt und in

Einzelfällen diese auch beseitigen können.³² Dem Aktivist geht es nicht darum eine Null Toleranz Politik zu fahren, sondern lediglich um die Einhaltung und Überprüfung der gängigen Regeln (Leininger 12.11.2020, 01:40:34). Davon nimmt er auch die Radfahrenden nicht aus (Leininger 12.11.2020, 01:41:23).

»Rot ist rot. Vorfahrt ist Vorfahrt. Gehweg ist Gehweg. Da könnten wir uns darauf verständigen. Ich nehme da auch die Radfahrenden niemals davon aus. Die müssen sich auch an alle Regeln halten. Aber beim Fußverkehr ist es halt immer vor einer Blechkiste. Der Fahrer ist ja ganz woanders. Du kannst mit denen auch in keinen Dialog eintreten. Du kannst nur wütend sein oder irgendwie Anzeigen schreiben. Aber das hilft dir doch nicht weiter.«

David Grünewald (Radentscheid Darmstadt) in Leininger 12.11.2020, 01:41:23

An dieser Problematik sieht man, dass sich die Aktivist:innen des Radentscheids nicht nur für Belange des Radverkehrs, sondern auch für den Fußverkehr einsetzen (Leininger 12.11.2020, 01:53:52). Neben den rechtlichen und technischen Aspekten des Falschparken geht es David Grünewald aber um die Ästhetik. Das Wohnviertel soll nicht nur eine großer Parkplatz sein, der Menschen in ihrer Bewegung einschränkt (Leininger 12.11.2020, 02:01:09). Das knüpft wiederum an die Ziele des Radentscheids an und dem »Oberziel« der Flächengerechtigkeit.

³² David Grünewald hat hier rechtlich eigene Betroffenheit angeführt, was für andere Orte der Stadt nicht möglich ist.

³¹ Geschützte Kreuzungen nach dem holländischen Kreuzungsmodell sind Knotenpunkte, bei denen der Sicherheitsbereich geführte Radverkehrsanlagen beinhaltet, die baulich getrennt vom MIV geschützt sind (Graf 2019, S. 86).

³⁰ Eine Fahrradweiche ist die Markierung einer Radverkehrsanlage im Kreuzungsbereich, die sich in eine Spur für den geradeaus fahrenden und in den abbiegenden Radverkehr auftrennt. Die geradeaus Spur in Mittellage wird dabei häufig zwischen Kfz-Spuren geführt, während die bei der Abbiegerspur, der Schutzstreifen endet als Mischverkehr, auf der Straße fortgeführt wird (Graf 2019, S. 72).

So lange das Ordnungsamt das Parkproblem nicht angeht, hält David Grünewald bauliche und verkehrsplanerische Lösungen, zwar für teurer und aufwändiger, aber am Ende auch für die nachhaltigste Lösung (Leininger 12.11.2020, 00:23:07).

»Die Stadt soll viel mehr sein als nur eine Verkehrsfläche, die so viele Menschen und Ideen beherbergt. Für das braucht es halt auch Raum und das ist finde ich keine Träumerei. Das ist so ein grundsätzliches Problem, dass das Leben in der Öffentlichkeit aufgrund der Enge immer mehr zusammenschrumpft [...]. Auf engen Gehwegen kannst du als Kind nicht vernünftig Fahrradfahren lernen. Dadurch wirst du halt nicht so selbstständige Menschen formen, wenn die sich eben nicht selber bewegen dürfen.«

David Grünewald (Radentscheid Darmstadt) in
Leininger 12.11.2020, 02:01:09

An anderen Orten gibt es mehr Kompromissfähigkeit von beiden Seiten. In der Pützerstraße beispielsweise wurde im Rahmen einer Oberflächensanierung der Fahrbahn auch der Radweg miterneuert (Leininger 12.11.2020, 01:22:09). Statt auf die Verbreiterung des Radwegs zu pochen, gaben sich die Aktivist:innen letztendlich mit der Sanierung und einer Aufhebung der Benutzungspflicht auf dem schmalen Radweg zufrieden, obwohl Benutzungspflicht nicht so das »strenge« Radentscheid-Thema ist (Leininger 12.11.2020, 01:21:30).

Von verhärteten Fronten kann also nicht die Rede sein. Das sieht man auch mit Hinblick auf den Ausblick und die Wünsche, die in eine ähnliche Richtung gehen. Für David Grünewald ist die Vision eines fahrradfreundlichen Darmstadts nicht so utopisch. Dafür stellt er sich ein flächendeckendes Rad-Verkehrs-Netz vor. Zentral ist für ihn dafür die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und die Umsetzung der Vision Zero zur Vermeidung von Verkehrstoten (Leininger 12.11.2020, 02:03:36). Peter Roßteutscher wäre schon sehr zufrieden, wenn die meisten der 34 Maßnahmen umgesetzt sind. Dann würde die Stadt aus seiner Sicht komplett anders aussehen (Leininger 11.11.2020, 01:18:31). Für ihn ist es wichtig, dass in einer wachsenden Stadt wie Darmstadt, das Wachstum an Verkehr einhergehen kann (Leininger 11.11.2020, 01:20:48). Das geht seiner Meinung nach nur, indem man den Raum für den Kfz-Verkehr verringert und die Planungen nicht nach der Kfz-Spitzenstunde denken muss (Leininger 11.11.2020, 01:21:17). Daran knüpft auch David Grünewald an und plädiert für die Devise »Einfach machen« und mit kleinen Veränderungen für Wirkung sorgen - »Eine Spur Radweg rein, eine Spur Autoverkehr raus, eine Rotmarkierung und ein paar Poller« (Leininger 12.11.2020, 02:17:50). Im Sinne eines Kulturwandels möchte und glaubt er auch nicht, dass es möglich ist, dass eine kleine Gruppe wie die Aktivist:innen des Radentscheids die Gesellschaft von einem Tag auf den anderen umwälzen können (Leininger 12.11.2020, 02:06:42). Demnach ist heute nicht alles perfekt, aber im Vergleich zu den Zeiten vor dem Radentscheid und berücksichtigt man das jetzt eingeschlagene Tempo, dann kann es mit der Umsetzung der Radentscheid-Ziele in Darmstadt durchaus funktionieren. (Leininger 12.11.2020, 01:15:46).

6.2.8 Zwischenfazit Darmstadt

In Darmstadt befindet man sich spätestens seit Mitte 2020 in der Umsetzungsphase. Im gleichen Atemzug mit der Unzulässigkeitserklärung des Radentscheids hatte die Stadtverordnetenversammlung ein Sonderprogramm Investition Radverkehrsförderung (4x4) beschlossen. Nachdem die Aktivist:innen noch versucht haben, gegen die Unzulässigkeit zu klagen wurde schließlich erfolgreich mit der Stadtverwaltung verhandelt. Dabei sind zwei Papiere mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen herausgekommen. Die Radverkehrsstrategie (Beschluss 06.2019) und der Rahmenplan mit 34 konkreten Maßnahmen (Beschluss 09.2020).

Was bisher erreicht wurde (s. Abb. 43), waren vor allem verschiedene Baumaßnahmen im Kernstadtbereich und an den großen Straßenzügen. Die Erste war 2019 der geschützte Radweg in der mittleren Rheinstraße. Andere Beispiele sind die Sanierung und neue Führung in der Heidelberger Straße im Abschnitt Hermannstraße bis Heinrichstraße oder die Umgestaltung stadtauswärts in der Landgraf-Georg-Straße. Der Fokus bei den Umbauten lag auf der Erhöhung der Sicherheit mittels eindeutiger Führung und der Einführung von neuen Regelbreiten für den Fuß- und Radverkehr.

Im Corona Jahr 2020 lag der Fokus auf den Verkehrsversuchen. Fünf wurden beschlossen und Ende des Jahres bereits drei begonnen (Steubenplatz, Neckarstraße/Heidelberger Straße und Zeughausstraße). Diese werden wissenschaftlich begleitet und sind auf ein halbes Jahr angelegt. Etabliert hat sich der unter Ziel 5 postulierte Mängelmelder und die flankierenden Quartalsberichte. Wenngleich der Fokus auf den Zielen 1, 2 und 5 lag, so sollen die anderen Radentscheid-Ziele in den kommenden Jahren im Rahmen der sukzessiven Umsetzung der 34 Maßnahmen berücksichtigt werden. Eine große und ungelöste Baustelle in Darmstadt scheint das Gehwegparken und die darin enthaltene Untätigkeit des Ordnungsamtes zu sein. Trotzdem kann man den Worten von Peter Roßteutscher, sowie David Grünewald entnehmen, dass die Umsetzung der Maßnahmen für den Radverkehr nach und nach kommen und man auf einem guten Weg ist. Ein Zeichen für die neue Priorisierung des Radverkehrs ist die Erhöhung der Ausgaben für den Radverkehr von ca. 5 € pro Person und Jahr auf zukünftig ca. 30 € (Stadtverordnetenversammlung Darmstadt 30.08.2018; Leininger 2020, F).

6.3 Vergleich

Vergleicht man den Aushandlungs- und Umsetzungsprozess der beiden Radentscheide Aachen und Darmstadt, ergeben sich gleichermaßen Parallelen und Unterschiede. Diese sollen im Folgenden kurz skizziert werden.

Vergleichstabelle Aachen und Darmstadt

Kriterien	Aachen	Darmstadt
Stadtratsentscheidung	Beschluss über Zulässigkeit und Entsprechung des Bürger:innenbegehrens	Beschluss über Unzulässigkeit des Bürger:innenbegehrens (Ersatz-/Folgebeschlüsse)
Phase	Aushandlungs-/Umsetzungsphase	Umsetzungsphase
Strategie	(Alte) Beschlüsse umsetzen, Workshops zwischen Verwaltung und Aktivist:innen	Beschlüsse: 4x4, Radstrategie, Maßnahmenplan
Fokus (inhaltlich)	Rad-Vorrang-Route, Fahrradstraßen, Verkehrsversuche	(innerstädtische) Hauptachsen, Verkehrsversuche
Fokus (Ziele)	1, 3, 4	1, 2, 5
Geschaffene Planstellen	Mindestens neun Stellen	Mindestens sechs Stellen
Erfolge	Einheitlicher Belag, Rad-Vorrang-Route, Verkehrsversuche	Konkrete Maßnahmenliste, Verkehrsversuche
Probleme	Verzögerung Planung, Baustellen, Bürger:innenbeteiligung	Parkraum
Zeithorizont	2028	2026

Abb. 63: Vergleichstabelle Aachen und Darmstadt

6.3.1 Rechtlicher Rahmen

Die Wirkmacht von Radentscheiden kann am Beispiel von zwei Bundesländern (bzw. Praxisbeispielen) nicht abschließend beurteilt werden.

Interessant ist jedenfalls, dass sich die Gesetzeslage allein in zwei Bundesländern in Kernpunkten so unterscheidet, dass man zumindest sagen kann, dass es in NRW eine wohlwollendere Gesetzgebung für Bürger:innen gibt, da die Verwaltung bei der Einleitung eines Bürger:innenbegehrens nach § 26 Abs. 3 S. 4 GO NRW u.a. bei der Erstellung der geforderten Kostenschätzung behilflich ist. Damit wird die Anfälligkeit für Unzulässigkeiten verringert. In Hessen ist die Verwaltung dahingehend nicht eingebunden. Die Voraussetzungen sind also bereits durch die Gesetzgebung für Radentscheide unterschiedlich. Ersichtlich wird hier, dass der Verwaltung (bzw. dem zuständigen Rechtsamt) bei der Prüfung der Zulässigkeit von Radentscheiden ein Ermessensspielraum zugestanden wird. Die Zulässigkeit ist Auslegungssache, wie man es gut am – für unrealistisch gehaltenen – Umsetzungszeitraum in Aachen sehen kann, bei dem das Rechtsamt trotzdem die Zulässigkeit empfohlen hat. Über die Zustimmung für progressive (oder gar radikale) Radverkehrsmaßnahmen hängen die Initiativen der Radentscheide demzufolge der Auslegung des Rechtsamts und der politischen Stimmung des Rates (politisch und verwaltungsjuristisch) doppelt ab. Die Ziele der Radentscheide können nur so fortschrittlich sein, wie es die Gemeindeordnung und die zuständigen Behörden, sowie die abstimmenden Politiker:innen es zulassen.

6.3.2 Stadtstrukturen

Es handelt sich sowohl bei Aachen als auch bei Darmstadt um Großstädte mit einem ausgeprägten (technischen) Hochschul- und Wissenschaftsstandort (u.a. RWTH Aachen und TU Darmstadt). Aachen hat mit rund 250.000 Einwohner:innen fast 100.000 Einwohner:innen mehr als Darmstadt. Vom Aufbau her ist Aachen eine mittelalterliche Stadt mit einem Kern und zwei anliegenden Stadtringen, während Darmstadt eine Residenzstadt ist, deren heutiger Cityring ein Relikt der autogerechten Stadtentwicklung der 1960er Jahre ist. Das Zentrum ist in Aachen flächenmäßig größer. Darmstadt gliedert sich in neun, Aachen in sieben Stadtteile. Mit der Wahl von Sybille Keupen zur Oberbürgermeisterin von Aachen im Herbst 2020 sind beide Städte mittlerweile grün regiert. Jochen Partsch ist bereits seit 2011 Oberbürgermeister in Darmstadt.

6.3.3 Radentscheide

³³ In Aachen beispielsweise wurde eine Gesprächsanfrage an die mitregierende CDU überhaupt erst beim Überschreiten einer gewissen Unterschriftenmenge beantwortet.

Darmstadt ist als dritter Radentscheid bundesweit 2018 aktiv geworden, während in Aachen 2019 die Unterschriften gesammelt und eingereicht wurden. Dementsprechend befinden sich die Radentscheide derzeit in unterschiedlichen Phasen: Aachen nach Beschluss über Zulässigkeit und Entsprechung des Bürger:innenbegehrens in der Aushandlungs- und anfänglichen Umsetzungsphase und Darmstadt mitten in der Umsetzungsphase nach der Unzulässigkeits-erklärung des Bürger:innenbegehrens und der Aushandlung von Ersatz/Folgebeschlüssen.

Motiviert wurden beide Radentscheid-Initiativen vom Volksbegehren Fahrrad in Berlin, die bundesweit als erster Radentscheid 2016 aktiv wurden. Während sich auch die Thematik Verkehrssicherheit (Vision Zero) resultierend aus verunglückten Radfahrenden als Motivation für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur überschneiden, stand in Darmstadt u.a. noch das Radfahren für alle Bevölkerungsgruppen und in Aachen die Blockadehaltung der Politik bei einem konkreten Radverkehrsprojekt im Vordergrund.

Menschen, die beim Thema Radschnellweg an der niederländischen Grenze aktiv waren, haben 2017 den Radentscheid Aachen gegründet. Diese Initiatoren haben dann ein erstes Kernteam aufgebaut und erweitert, während in Darmstadt David Grünwald das Kernteam nach seinen Vorstellungen aufgebaut hat. Beide Radentscheid-Initiativen formulierten jeweils 7 Ziele für ihr Bürger:innenbegehren. In Darmstadt konnten 11.282 Unterschriften (9,8% der Wahlberechtigten) und in Aachen 37.436, also doppelt so viele Unterschriften pro Wahlberechtigte:r (18,6%) gesammelt werden. Beide Radentscheide erreichten damit das erforderliche Quorum. Als Verhandlungsmasse im Hintergrund spielte die Anzahl der Unterschriften für die weiteren Verhandlungen eine große Rolle.³³ Zum Entscheid kam es weder in Aachen noch in Darmstadt. Auf Grund der Zulässigkeit (Aachen) bzw. Unzulässigkeit (Darmstadt) des jeweiligen Radentscheides gingen die Initiativen dann aber unterschiedliche Wege.

6.3.4 Verwaltungsstrukturen

Die Umsetzung des Radentscheides ist in Darmstadt anfangs zur »Chefsache« gemacht worden. Das lag vordergründig daran, dass das neu gegründete Mobilitätsamt im Dezernat I beim Oberbürgermeister Jochen Partsch angesiedelt wurde. Die Leitung des Amtes übernahm 2019 Katharina Metzker von extern. In Aachen gab es zwar keine Umstrukturierung der Ämter wie in Darmstadt, aber auch dort gab es Wechsel in den betreffenden Verwaltungseinheiten durch Stellenneubesetzungen. Sowohl das Dezernat III der Stadt Aachen durch die Beigeordnete Frauke Burgdorff, als auch der Fachbereich für Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen in Darmstadt erhielten 2019 eine neue Leitung. Die Verwaltungen standen den Radentscheid-Initiativen von Anfang an grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. In Darmstadt liegt das vermutlich an der neuen Verwaltungsstruktur, die in ihrer jetzigen Form so aufgestellt ist, um die Verkehrswende effizient zu gestalten. In Aachen brachten die Verwaltungsneubesetzungen und neu Mitarbeitende den Rückhalt für den Prozess der Radentscheid-Umsetzung, nachdem die Verwaltung vor dem Radentscheid von den politischen Verhältnissen ausgebremst worden war.

Zuständig für die direkte Umsetzung - und dementsprechend Gesprächspartner für die Interviews - waren in Aachen Uwe Müller (Abteilungsleiter Verkehrsplanung und Mobilität) und in Darmstadt Peter Roßteutscher (Radverkehrsbeauftragter und Sachgebietsleiter für Nahmobilität). Uwe Müller ist seit den 1990er Jahren in der Aachener Verwaltung tätig, während Peter Roßteutscher erst etwa zeitgleich mit dem Start der Radentscheid-Initiative aus Mannheim nach Darmstadt kam. Durch den Radentscheid wurden in Aachen neun Stellen und in Darmstadt mindestens sechs zusätzliche Stellen in der Verwaltung geschaffen.

6.3.5 Zusammenarbeit zwischen Radentscheid-Initiativen und Stadtverwaltungen

Durch die Zustimmung bzw. Ablehnung der Ziele der Bürger:innenbegehren im Stadtrat in Aachen und Darmstadt ergaben sich verschiedene Wege der Zusammenarbeit bzw. Aushandlung zwischen Stadtverwaltung und den Radentscheid-Initiativen. Der Radentscheid Aachen war von Anfang an als Kommunikationsprojekt gedacht. Das hat auch die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung stark beeinflusst und erleichtert. Bereits mit der Vorlage einer Kostenschätzung gab es einen intensiven Austausch mit der Verwaltung und die Stadt hat die Aktivist:innen nach Annahme des Bürger:innenbegehrens eng in den Umsetzungsprozess eingebunden. Dieser lief im ersten Jahr über ein kooperatives Workshopverfahren. Die Workshops dienten dazu verschiedene Perspektiven der Verkehrsentwicklung aufzuzeigen und anhand konkreter Themen und Musterbeispiele zukünftige Planungen durchzuspielen.

In Darmstadt war der Weg zu Beginn teilweise auch bedingt durch die Klage gegen die Unzulässigkeit des Bürger:innenbegehrens konfrontativer und schwieriger. Dennoch konnten sich beide Parteien über die Aufnahme von Verhandlungen mit Unterstützung eines Mediators verständigen. Die Verhandlungen hatten zum Ziel eine Kompromisslösung zwischen Stadtverwaltung und Aktivist:innen zu finden. Diese mündeten 2019 in einer Radverkehrsstrategie, die 2020 durch einen konkreten Maßnahmenkatalog ergänzt wurde. Dieser Umweg bei der Aufnahme der Verhandlungen war aufgrund der Annahme der Ziele in Aachen nicht nötig gewesen.

6.3.6 Umsetzung

Aus den Verhandlungen in Aachen und Darmstadt ergibt sich ein gutes Bild über die unterschiedlichen Umsetzungsschwerpunkte in beiden Städten. In Aachen versucht man prioritär die Rad-Vorrang-Routen nach einem Beschluss, der kurz vor Verabschiedung des Bürger:innenbegehrens gefasst wurde, sukzessive umzusetzen. Von den geplanten zehn Routen befinden sich die Strecken Innenstadt bis zum Stadtteil Brand, Templergraben bis zum Campus Melaten der RWTH und die Route zum Ortsteil Eilendorf bereits im Aufbau bzw. wurden bereits fertiggestellt. Zur Erfüllung des zugehörigen Zieles 1 (Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz) versucht man die Strecken mit Fahrradstraßen auszubauen und passend zu Ziel 4 einheitlich zu gestalten. Hier konnte die Initiative die durchgängige Rotmarkierung auf allen Radwegen erfolgreich implementieren. Räumlich gesehen erstreckt sich der Fokus bei der Umsetzung der Rad-Vorrang-Routen, sowohl auf das Zentrum als auch auf die Außenbezirke.

In Darmstadt geht man die Umsetzung durch die Abarbeitung der festgelegten Radstrategie und einem gesonderten Maßnahmenkatalog an. Unterstützt wurde die Umsetzung des Forderungskatalogs der Initiative bereits während der Verhandlungen durch die Bewilligung des Sonderinvestitionsprogrammes (4x4) d.h. von zusätzlichen Finanzmitteln über 4 Millionen €/Jahr über einen Zeitraum von 4 Jahren für Radmobilität. Hier stachen drei innenstadtnahe Umbaumaßnahmen an großen Verkehrspunkten zur Erreichung des Zieles 1 (Planungen nach aktuellem Stand der Technik) besonders hervor. Betroffen waren die mittlere Rheinstraße, die Heidelberger Straße im Abschnitt Hermannstraße bis Heinrichstraße und der Kreuzungsbereich Landgraf-Georg-Straße.

Der geschützte Radweg in der mittleren Rheinstraße wurde von den Aktivist:innen als erste umgesetzte Maßnahme und Meilenstein mit Vorbildcharakter besonders gefeiert. Mit der Publikation eines Quartalsberichtes über den Fortschritt der Umbaumaßnahmen durch die Stadt, sowie dem Melde- und Onlineregister (DA ist was!), wurde auch das Ziel 5 (Effektive Mängelbeseitigung) schnell angegangen.

Grundsätzlich besteht der Eindruck, dass der Fokus in Aachen eher auf Fahrradstraßen und in Darmstadt auf Hauptverkehrsachsen liegt, was aber auch der Verkehrs- bzw. der jeweiligen Stadtstruktur, sowie dem langen Planungsvorlauf für Straßenbaumaßnahmen geschuldet ist. Bei den bevorzugt angegangenen Zielen stechen in beiden Städten besonders die Verkehrsversuche heraus. Angetrieben durch die Corona-Pandemie wurden in Darmstadt fünf Verkehrsversuche (geschützte Radwege) beschlossen und bereits vier umgesetzt (Steubenplatz, Neckarstraße/Heidelberger Straße und Zeughausstraße) (Stand Q1/2021). In Aachen sind es zwei (ebenfalls geschützte Radwege), ein kurzer Verkehrsversuch am Adalbertsteinweg über die Dauer von sechs Wochen und ein lang angelegter am Pontwall (bis 2022). Die Verkehrsversuche in Darmstadt sind auf ein halbes Jahr angelegt. Mit der Absicht die Verbesserungen für den Radverkehr langfristig zu implementieren, evaluieren beide Städte die Ergebnisse, Aachen intern und Darmstadt durch einen externen Fachberater. Die Verkehrsversuche fallen unter die Ziele des Ausbaus von Fahrradinfrastruktur an Hauptverkehrsachsen (Aachen: Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen und Darmstadt: Ziel 2: Fünf Kilometer sichere Radwege an Hauptstraßen pro Jahr). Bemerkenswert ist, dass sowohl in Darmstadt als auch in Aachen die Verwaltung die Politik zu diesen Maßnahmen bewogen hat. Die Initiativen hatten mit dem Verweis auf die Pop-up-Bike-Lanes aus Berlin den Anstoß gegeben.

Die anderen Ziele der Radinitiativen Aachen und Darmstadt wurden von der Priorisierung hintenangestellt, werden aber weiterverfolgt und sind in Darmstadt bereits in der Radstrategie ausformuliert. Der Umsetzungszeitraum ist in Darmstadt bis 2026 und in Aachen bis 2028 angesetzt. Probleme bereitet den Aktivist:innen in Darmstadt insbesondere die hohe Gefährdung des Radverkehrs durch das Parken auf Gehwegen. In Aachen wird sowohl von der Stadtverwaltung als auch von den Aktivist:innen bemängelt, dass die Planungsprozesse durch mangelnde Zuarbeit einzelner Leistungsträger verzögert wird. Zudem wird von der Aachener Initiative moniert, dass die Bürger:innenbeteiligung bzw. Information im Rahmen der Verkehrswende noch ausbaufähig ist.



FAZIT

7.1	Resümee Grundlagen.....	140
7.2	Resümee Fallbeispiel.....	142
7.3	Ausblick.....	144
4.4	Weitere Forschung.....	146

7.1 Resümee Grundlagen

In der Einleitung dieser Arbeit wurde die Geschichte der Mobilität und die heutigen Herausforderungen der Mobilitäts- und Verkehrswende aufgezeigt. Die Verkehrswende wird nunmehr seit Jahren in der Wissenschaft, wie auch in der Bevölkerung diskutiert. Wie vielschichtig und träge dieser Wandel bisher ist, zeigt sich gut in den ersten Kapiteln dieser Arbeit. Es wurde auch deutlich, dass alleine das Wissen über die Notwendigkeit eines Modal Shifts noch lange keine Veränderungen erwirken. Dass ein Modal Shift in Deutschland so schwierig zu erreichen ist, liegt u.a. daran, dass die dominante Mobilitätskultur des Automobils fest in den gewachsenen gesellschaftlichen Strukturen – vom Wirtschaftssystem über gesetzliche Regularien, von Mobilitätsroutinen bis hin zu kulturellen Vorstellungen eines »guten Lebens« – verankert ist. Trotz einer sich schnell wandelnden Zeit verändern sich die Rahmenbedingungen nur langsam. Bestes Beispiel ist die Doppelförderung von MIV und Radverkehr, die von allen politischen Parteien weiterhin favorisiert wird.

Genau hier setzen – durch Veränderungswunsch und Anprangern von Missständen – soziale Bewegungen, wie die der Radentscheide an. Diese Initiativen versuchen die Ungleichbehandlung von Radfahrenden und Autofahrenden mittelfristig auszuschalten. Ganz nebenbei schließen sie oft Belange von zu Fuß Gehenden in ihren Forderungen mit ein. Das bedeutet konkret: Sie implizieren Flächengerechtigkeit. Darauf aufbauend wurden in dieser Arbeit auch die Merkmale von sozialen Bewegungen näher dargestellt, um die Radentscheid-Bewegung in diesem Kontext besser einordnen zu können. Die beiden Grundlagenkapitel ermöglichen einen Blick ausgehend von der Meta- und Mesoebene, auf die Mikroebene, den eigentlichen Forschungsgegenstand. Dieser Kontext ermöglicht es verschiedene Parallelen und Handlungsstränge des zeitgeschichtlichen Diskurses mit der Radentscheid-Bewegung zu verbinden.

- Was charakterisiert das Instrument Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid bei den Radentscheiden rechtlich und inhaltlich?

Als Bindeglied zwischen Grundlagen und der Fallstudie wurde die Radentscheid-Bewegung in ihren Einzelteilen charakterisiert. Dabei gehe ich auf das von den Initiativen gewählte Rechtsinstrument des Bürger:innenbegehrens bzw. -entscheids näher ein. Zum zweiten Verfahrensschritt, dem eigentlichen Radentscheid mit der Abstimmung aller Wahlberechtigten ist es interessanterweise in der bisherigen Geschichte der Radentscheide in Deutschland noch nicht gekommen. Basierend auf einer Zielanalyse werden des Weiteren die verschiedenen Ziele der einzelnen Radentscheide genauer untersucht. Aufbauend auf der Begründung bzw. Motivation für die Durchführung eines Radentscheides, werden die unterschiedlichen Forderungen und die später festgelegten konkreten und unkonkreten Maßnahmen aufgezeichnet. Am wichtigsten im Charakterisierungskapitel sind die Phasen eines Radentscheids. Sechs Phasen konnten identifiziert und skizziert werden (Entstehungs-, Vorbereitungs-, Sammel-, Einreichungs-, Aushandlungs- und Umsetzungsphase). An diesem Punkt der Arbeit werden auch die Ergebnisse aus Online-Umfrage eingebunden. Auf die letzten beiden letzten Phasen fokussiert sich auch die Fallstudie der Radentscheide Aachen und Darmstadt.

Alleine das Instrument Bürger:innenbegehren bzw. -entscheid sorgt für einen gemeinsamen Rahmen. Interessant ist, dass das rechtliche Instrument bundesweit ausgewählt wurde und gleichzeitig nie bis zum Radentscheid kam. Es zeigt: Das Instrument wirkt trotzdem, sonst würde es nicht so erfolgreich kopiert werden. Es ist ein effektives Instrument, um den Radverkehr auf kommunaler Ebene mittel- und langfristig zumindest in Teilen voranzubringen.

Das Zitat von David Grünewald illustriert die Gemengelage der Radentscheide und fasst die Erkenntnisse aus der Charakterisierung zusammen:

»Ich würde sagen, wir sitzen im selben Sturm, aber wir fahren alle verschiedenen Boote in demselben Sturm. Die Probleme, die sind überall gleich oder absolut vergleichbar.«

David Grünewald (Radentscheid Darmstadt) in
Leininger 12.11.2020, 00:48:35

7.2 Resümee Fallstudie

- Wie fand der Aushandlungsprozess zwischen Aktivist:innen und Stadtverwaltung in Aachen und Darmstadt statt?

Um sich die verschiedenen Wege nach der Einreichung anzusehen, habe ich mir zwei Fallbeispiele ausgesucht und bin im November 2020 nach Darmstadt und Aachen gefahren. Rechtlich gibt es leichte unterschiedliche Voraussetzungen zwischen Hessen und NRW. In NRW ist die GO Bürger:inneninitiativen durch die Abstimmungsschritte im Vorfeld des Bürger:innenbegehren möglicherweise zugewandter.

Radentscheide entfalten »mittelbare Wirkmacht« in der Praxis dadurch, dass Radentscheide - wie in den beiden Beispielen der Arbeit - inhaltlich zumeist umgesetzt werden. Selbst wenn das durch einen Vertrag z.B. in Form eines Strategiepapiers wie in Darmstadt und nicht direkt als Bürger:innenentscheid geschieht, müssen beide Vertragsparteien Kompromisse eingehen. Hinzu kommt bei einem erfolgreichen Radentscheid die Bindungswirkung, die gem. § 26 Abs. 8 GO NRW oder § 8b Abs. 7 HGO wirkungsmächtiger ist als ein einfacher Gemeinde-/Stadtratsbeschluss. Eine »direkte Wirkmacht« ist deshalb nicht immer sofort zu erkennen, weil die direkte Zustimmung und Umsetzung der Radentscheide nicht automatisch in der Praxis gegeben sind und Zeit bedürfen.

Wie unterschiedlich eben jene Wirkmacht ist, zeigen die analysierten Fallbeispiele Aachen und Darmstadt. In beiden Städten wurden unterschiedliche Wege gefunden, die Ziele und Forderungen in umsetzungsfähige Maßnahmen auszugestalten. Ein wichtiger Baustein waren dafür die Aushandlungsprozesse, die sich letztlich durch hohe Kompromiss- bzw. Kooperationsbereitschaft zwischen Radentscheid-Initiativen und den Stadtverwaltungen in beiden Städten auszeichneten. Gleichzeitig ist der Prozess aber auch sehr zeitintensiv. An Aachen kann man gut erkennen, dass im ersten

Jahr viele Grundlagen geschaffen werden müssen. Dazu gehört die Radentscheid-konforme Anpassung von alten Planungen oder der intensive Austausch in Workshops. Hinzu kommt die Besetzung von neu geschaffenen Planungsstellen in der Stadtverwaltung. Ist dieser Prozess erstmal erfolgreich beschritten, werden sukzessive mehr Umsetzungsmaßnahmen möglich und sichtbar.

- Was wurde von den Zielen und Forderungen bisher in Aachen und Darmstadt umgesetzt?

Die ersten Umsetzungserfolge sind in beiden Städten bereits erzielt worden. Vor allem in Darmstadt werden diese immer präsenter. Der Straßenraum wandelt sich nach und nach. Öffentlicher Raum wird zugunsten von Fuß- und Radverkehr langsam umverteilt. Die Verwaltung arbeitet hier die Maßnahmenliste ab, die Radentscheid-Initiative begleitet konstruktiv kritisch flankierend den Prozess. Es hat eine Automatisierung stattgefunden. Maßnahmen, die in Aachen noch diskutiert werden, werden in Darmstadt bereits konsequent umgesetzt.

Spätestens mit der zu Beginn aufgezeigten Debatte über die Verteilung von Räumen in der Corona Pandemie, ist auch der Druck in Darmstadt und Aachen gestiegen Sofortmaßnahmen umzusetzen. In beiden Städten wurden 2020 verschiedene Verkehrsversuche begonnen. Die Stadtverwaltungen zeigen durch solche Maßnahmen, dass sie mutiger werden und sie auch schnell Akzente setzen können, wenn die politischen Verhältnisse es zulassen. Besonders ist, dass die genannten Verkehrsversuche aufgestellt wurden, um langfristig Veränderungen an Hauptverkehrsadern einzuleiten. Das unterstreicht auch, dass man die Verkehrsversuche sorgsam evaluiert und in Darmstadt dafür sogar auf externe fachliche Expertise zurückgreift.

Spannend wird nun sein, wie schnell die Verwaltungen in beiden Städten den noch offenen Großteil der baulichen Umsetzung in den kommenden Jahren angehen. Der Zeithorizont für die Umsetzung der Ziele im Sinne der Radentscheid-Initiativen ist in beiden Städten laut den Angaben der Verwaltungen ambitioniert, aber durch die aktuellen politischen Mehrheitsverhältnisse durchaus machbar. Den Mut und Schwung aus den Verkehrsversuchen können die Verantwortlichen nutzen, um bei den Umgestaltungen und Flächenneuverteilungen konsequent weiterzumachen. Denn die Rolle der Gegner:innen könnte im weiteren Verlauf der Implementierung wachsen, wenn z.B. Parkplätze für Radwege weichen müssen.

Offen bleibt, wie die Aktivist:innen zukünftig - wie aktuell in Darmstadt und in Aachen nach Abschluss der Workshops - damit umgehen in eine passivere Rolle gedrängt zu werden und damit auch der Verlust an Einflussnahme droht. Die Planungen müssen jetzt von den zugehörigen Ämtern erfolgen. Die Unterschriften können sowohl die Planer:innen, Politiker:innen und Aktivist:innen als Argument nutzen, weiterhin und vermehrt die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen, wenn sich Widerstand formiert oder sich politische Konstellationen ändern. Denn in beiden Fällen ist der Zeithorizont von 2026 (Aachen) bzw. 2028 (Darmstadt) bis zur Abarbeitung des ausgehandelten Maßnahmenkatalogs relativ lang.

Aachen und Darmstadt können in Zukunft eine Vorreiter:innenrolle als Fahrradstädte einnehmen, wenn gleich die Vision einer autofreien oder -armen Innenstadt weder in Aachen noch in Darmstadt in absehbarer Zeit vorstellbar sind. Mit Mut, genügend Ressourcen, Engagement, Kooperation und Weitsicht ist in den kommenden Jahren viel möglich. Eine Tempoverschärfung in der Umsetzung ist dafür die Grundprämisse.

7.3 Ausblick

Welche Erkenntnisse kann man aus dieser Arbeit gewinnen und für die kommunale Praxis und zukünftige Radentscheid-Initiativen mitnehmen?

Dass jeder Radentscheid unterschiedlich abläuft und sich doch in den Grundzügen ähnelt, belegen die beiden Fallbeispiele. Radentscheide sind mit mittlerweile fast 1 Mio. Unterschriften kein Nischenthema mehr und zu einer sozialen Bewegung geworden. Aufgrund der flächendeckenden Ausbreitung der Radentscheide auf ganz Deutschland kann man durchaus behaupten, dass sie auch zu einem wesentlichen Baustein der Verkehrswende geworden sind. Die mittlerweile professionalisierte Netzwerkarbeit von Changing Cities über den Zusammenschluss der Radentscheid-Städte (BundesRad) erleichtert insbesondere den neuen Initiativen die Prozesse (Übertragbarkeit von Kampagnen, Umsetzungsleitfäden, Verhandlungsstrategien, *Lessons Learned*, etc.). Eine weitere Chance die Schlagkraft der Initiativen zukünftig noch weiter zu erhöhen, besteht sicherlich darin, dass trotz leicht unterschiedlicher Ziele, sich Aktivist:innen noch enger mit anderen Stakeholdern (z.B. VCD, ADFC, Greenpeace, etc.) der Verkehrswende vernetzen.

Interessant war insofern auch zu beobachten, dass im Jahr 2020 einige Radentscheid-Initiativen durchaus ein aktuelles Ereignis wie die Corona Pandemie zu nutzen wussten, um den Radverkehr schneller voranzubringen. Zwar hat die Corona Pandemie manche Radentscheide zurückgeworfen, dafür forderten zahlreiche Radentscheide beispielsweise in einem offenen Brief an den Bundesverkehrsminister Corona-sichere Rad- und Gehwege einzurichten um den geforderten Mindestabstand einhalten zu können. Damit wird auch deutlich, dass die Radentscheide sich nicht mehr nur auf ihre Forderungen in den Bürger:innenbegehren reduzieren lassen, sondern sich darüber hinaus engagieren und in ihren Aktionsformen den Gegebenheiten anpassen.

Es wäre sehr wichtig in einem nächsten Schritt und über die Vernetzung hinaus, dass sich die Radentscheid-Bewegung nun auch auf kleinere Städte ausbreitet und die Erfolge in den Pionierstädten (Berlin, Bamberg, Darmstadt, Aachen usw.) ausweitet. Dazu gehört einerseits die Vermarktung erfolgreicher Umsetzungen (Musterbeispiele), andererseits müssen gleichzeitig die Städte konsequent weiter umgebaut werden und die Radentscheid-Gruppierungen dürfen sich nicht auf den bereits erzielten Erfolgen ausruhen.

Wer mehr Menschen auf das Fahrrad bringen möchte, muss dafür auch komfortable Infrastruktur bereitstellen, aber vor allen Dingen darf bei der Gestaltung der Verkehrswende nicht nur der MIV und der Fahrradverkehr im Zentrum der Überlegungen stehen, sondern um eine Ausgewogenheit zu erzielen, muss auch der ÖPNV und der Fußverkehr stärker ins Zentrum der Überlegungen und Planungen gerückt werden. Letztendlich liegt die Verantwortung für die Umsetzung eindeutig bei den Stadtverwaltungen und der Politik. Allerdings müssen die Radentscheid-Initiativen in den Transformationsprozess aktiv eingreifen und die Rolle des Forderns und Anschubens (*Pushen*) einnehmen. Gerade wenn Maßnahmen stagnieren und spätestens, wenn sich nach Wahlen die Mehrheiten in den Stadtparlamenten ändern, ist es wichtig den Druck aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig ist es durchaus essentiell, dass Aktivist:innen sich nicht ehrenamtlich »ausbeuten« lassen, wenn es um Planungen und Beratungen der Verwaltungen geht.

Genau hier liegt die Herausforderung. Die Radentscheid-Initiativen haben Pionierarbeit geleistet. Bei der Umsetzung kommt es aber auf mehr an: Beteiligung, Kommunikation, Diversität und auch Geschlechtergerechtigkeit, um noch stärker in der Mitte der Gesellschaft anzukommen. Beispielsweise das Ungleichgewicht von Männern und Frauen spiegelt sich in der

gesamten Gesellschaft wider und selbst in den Radentscheid-Gruppierung mit doch eher liberal progressiver Ausrichtung sind Frauen in der Minderheit. Es geht also ferner darum die gesamte Verkehrspolitik gendergerecht zu gestalten und wegzukommen von der andozentrischen³⁴ Ausrichtung auf »männliche« Ideale wie Erwerbsarbeit, Wirtschaftswachstum und Technik (Klaas 2021). Das sollte dann weg von der Fokussierung auf Pkws, hin zu einer Stärkung des Umweltverbunds unter Berücksichtigung multimodaler Mobilitätsmustern führen.

Ob allerdings Radentscheide-Initiativen als Treiber der Verkehrswende ausreichen, ist gesamtgesellschaftlich zu bezweifeln. Es braucht vermutlich mehr Radikalität. Beispiele wie die Initiative zum Volksentscheid »Berlin autofrei«³⁵ zeigen, dass mehr möglich ist. Dabei geht es vermutlich darum, eine Strategie zu fahren die doppelt funktioniert. Errungenschaften wie die Radentscheid-Bewegung dienen dazu einen kooperativen Weg auszuloten. Darauf kann aufgebaut werden. Was mit Radikalität in diesem Sinne gemeint ist, ist der nächste Schritt. In diesem nächsten Schritt geht es darum, Städte komplett neu zu denken. Dafür reichen die aktuellen Instrumente nicht aus. Autos müssen nicht komplett aus dem öffentlichen Raum verschwinden, aber sie dürfen nicht mehr der Standard der Planungen sein. Ganz im Sinne einer »ökologischen Stadt«, geht es darum aktive Mobilität zivilgesellschaftlich zu fordern und politisch zu fördern, bei der der Mensch im Mittelpunkt steht. Was aktuell wie eine Utopie und eine Phrase klingt, hätte nicht nur eine Umverteilung von Räumen zur Folge, sondern würde auch die Umwelt und Lebensqualität in den Städten verbessern.

»In Radentscheiden also liegt die Chance für die Verwaltung, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern neu über Verkehrspolitik, aber auch ganzheitlich über die Stadt nachzudenken und diese gemeinsam weiterzuentwickeln.«

Schneidmesser et al. 2020, S. 163

In diesem Sinne kann man die Radentscheid-Bewegung auch als eine konkrete Utopie sehen die neue Denkräume ermöglicht hat, die nun genutzt und ausgebaut werden müssen, um weiter zu denken. Wichtig wird hier vermutlich der lange Atem aller beteiligten Akteur:innen sein.

³⁴ Die androzentrische Perspektive ist eine historische Perspektive, die Maskulinitätsmodelle zu einem Maßstab für »allgemeinen Nutzen« erhebt und in Lösungansätzen überträgt (Gotelind et al. 2018).

³⁵ Die Menschen hinter der Initiative Berlin autofrei streben einen Volksentscheid an, um innerhalb des S-Bahn-Rings die Autonutzung auf ein Minimum zu reduzieren. Beweggründe sind - ähnlich wie bei den Radentscheid-Initiativen, mehr Lebensqualität, ein gesünderes Leben, mehr Platz für alle, mehr Sicherheit auf Berliner Straßen und Klimaschutz (Berlin autofrei 2020)

7.4 Weitere Forschung

Diese Arbeit hat eines der wesentlichen Fragmente der Radentscheid-Bewegung bearbeitet, die Aushandlungs- und Umsetzphase in denen verkehrspolitisch die Weichen für die Zukunft in einer Kommune gestellt werden. Die Komplexität dieses Prozesses und die Tatsache, dass der Erfolg einer Radentscheid-Initiative letztendlich von der Interaktion aller Beteiligten in der Verwaltung, Politik und den Aktivist:innen eines Radentscheids abhängt, konnte in den Fallbeispielen in Aachen und Darmstadt aufgezeigt werden. Durch die Analyse der Fallbeispiele, angereichert durch Interviews mit Fachexperten und Besichtigungen vor Ort, haben sich über die Forschungsfragen hinaus weitere Fragen ergeben. Diese werden sich möglicherweise bei der weiteren Entwicklung der Radentscheid-Bewegung in den Vordergrund drängen und sollten dann auch wissenschaftlich untersucht werden.

Wie wird sich die Radentscheid-Bewegung zukünftig entwickeln und welche Rolle bei der Verkehrswende einnehmen? Aktuell ist bei der Radentscheid-Bewegung eine gewisse Homogenität bei den Strukturen und Vorgehensweisen zu erkennen und aufgrund der stärkeren Vernetzung der Radentscheide untereinander, werden die Radaktivist:innen immer mehr als ebenbürtige »Partner:innen« mit fachlicher Expertise wahrgenommen. Allerdings beschränkt sich ihr Wirken im Wesentlichen auf Großstädte und Metropolen. Wird sich die Bewegung zukünftig auch auf den suburbanen und kleinstädtischen Raum ausweiten und wo liegen die Gründe, dass diese Ausdehnung noch nicht stattgefunden hat?

Es wäre spannend zu wissen, ob eine Bewegung wie die Radentscheid-Bewegung auch für andere Verkehrsträger möglich ist. Warum konzentriert sich die Bewegung nur auf das Fahrrad und im Sinne des Klimaschutzes nicht auf den gesamten Umweltverbund? Die Wirkmacht einer Bürger:innenbewegung kann durchaus vergrößert werden, wenn man sich breiter aufstellt und durch weitere Zielgruppen erweitert. Allerdings besteht darin auch die Gefahr, dass man die Fokussierung und damit auch die Wirkmacht verliert. In diesem Kontext hat die Arbeit eine weitere interessante Erkenntnis gebracht, nämlich dass alle Gruppierungen einen Radentscheid anstreben, aber in der Realität dann doch den Verhandlungsweg mit der Verwaltung und Politik präferieren. Warum ist das so, wenn ein Bürger:innenentscheid mit hoher Zustimmung sicherlich stärker in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird und rechtliche gesehen in den meisten Bundesländer sogar längeren Bestandsschutz hat als ein Gemeinde-/ Stadtratsbeschluss?

8

QUELLEN

8.1	Literaturverzeichnis.....	150
8.2	Abbildungsverzeichnis.....	163

8.1 Literaturverzeichnis

Aachen Convention (2020): Forschungsregion Aachen. Wirtschaft und Wissenschaft. Aachen Convention. Online verfügbar unter <https://www.aachen-convention.de/ders-tandortaachen/wirtschaft-wissenschaft/>, zuletzt aktualisiert am 04.02.2021.

Aachener Nachrichten (2020): Autofahrer werden eine Spur abgeben müssen. Breslauer Straße. In: Aachener Nachrichten, 04.09.2020. Online verfügbar unter https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/autofahrer-werden-eine-spur-abgeben-muessen_aid-53149947, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Achleitner, Ann-Kristin (2021): Inkubator. Definition: Was ist ein „Inkubator“? Hg. v. Gabler Wirtschaftslexikon. Online verfügbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/inkubator-37031>, zuletzt geprüft am 02.02.2021.

Agora Verkehrswende (2021): Agora Verkehrswende - Über uns. Hg. v. Agora Verkehrswende. Agora Verkehrswende. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.agora-verkehrswende.de/ueber-uns/>, zuletzt geprüft am 10.02.2021.

Alber, Gotelind, Diana Hummel, Ulrike Röhr, Meike Spitzner, Immanuel Stieß (2018): Geschlechtergerechtigkeit und Klimapolitik. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Aus Politik und Zeitgeschichte 21-23/2018. <https://www.bpb.de/apuz/269306/geschlechtergerechtigkeit-und-klimapolitik> zuletzt geprüft am 28.03.2021.

Bareis, Ellen; Bescherer, Peter; Grell, Britta; Kuhn, Armin; Riedmann, Erwin (2010): Die Stadt in der Revolte. In: Das Argument (289), S. 795–805.

Bayreuther Tagblatt (2020): Initiative Radentscheid Bayreuth zieht Bürgerentscheid zurück. Nach der Sitzung des Bayreuther Stadtrats am Mittwoch (25.11.2020) hat sich die Initiative Radentscheid Bayreuth dazu entschlossen, das Bürgerbegehren zurückzuziehen. In: Bayreuther Tagblatt, 27.11.2020. Online verfügbar unter https://www.bayreuther-tagblatt.de/nachrichten_meldungen_news/initiative-radentscheid-bayreuth-zieht-buergerentscheid-zurueck/, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Becker, Sophia; Bögel, Paula; Upham, Paul (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, S. 1–11. DOI: 10.1016/j.techfore.2020.120385.

Becker, Udo; Gerike, Regine; Völlings, Andreas (1999): Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr. In: Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU) (1), S. 71.

Berlin autofrei (2020): das Anliegen. Online verfügbar unter <http://volksentscheid-berlin-autofrei.de/index.php?lang=de> zuletzt geprüft am 28.03.2021.

Bryman, Alan; Bell, Edward A.; Teevan, James J. (2009): Social research methods. 2nd Canadian ed. Don Mills, Ont.: Oxford University Press.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. 2. Aufl. Unter Mitarbeit von Deutsches Institut für Urbanistik. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 05.03.2021.

BundesRad (2021): Das Bündnis. Hg. v. Changing Cities. BundesRad. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bundesrad.org/das-buendnis/>, zuletzt geprüft am 24.02.2021.

Bürgergesellschaft (2021): Bürgerbegehren und Bürgerentscheid. Unter Mitarbeit von Ulrich Rüttgers. Stiftung Mitarbeit. Online verfügbar unter <https://www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/buergerbeteiligung-in-stadtland/buergerbeteiligung-in-der-kommune/buergerbegehren-und-buergerentscheid/>.

Changing Cities (14.04.2020): Offener Brief an Bundesminister Scheuer: Zahlreiche Initiativen fordern umgehend Corona-sichere Rad- und Gehwege. Berlin. Sørensen, Ranghild; Lucas, Thijs. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/offener-brief-an-bundesminister-scheuer-zahlreiche-initiativen-fordern-umgehend-corona-sichere-rad-und-gehwege/>, zuletzt geprüft am 09.02.2021. **Changing Cities** (28.10.2020): Rechtzeitig zum Pandemie-Winter: Radentscheide fordern Erhalt und Ausbau von Pop-up-Bike Lanes. Berlin. Sørensen, Ranghild. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/radentscheide-fordern-erhalt-und-ausbau-von-pop-up-bikelanes/>, zuletzt geprüft am 09.02.2021.

Changing Cities (2021a): Radentscheide in Deutschland. Mit unserem Projekt Volksentscheid Fahrrad haben wir eine Bewegung angestoßen, die sich in ganz Deutschland fortsetzt. In etlichen Städten entwickeln sich nach Berliner Vorbild weitere Radentscheide – auch ohne unser Zutun aber dennoch Teil der Changing Cities Bewegung. Und sie wächst weiter und weiter. Hg. v. Changing Cities. Berlin. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/radentscheide/>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Changing Cities (2021b): Verein. Ja, wir sind die mit dem Fahrrad Volksentscheid. Hg. v. Changing Cities. Changing Cities. Berlin. Online verfügbar unter <https://changing-cities.org/verein/>, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Darmstadt fährt Rad (2019): Qualitäts-Check Radverkehrsnetz Darmstadt - Teil 1. Unter Mitarbeit von Stephan Voeth, Andreas Talmon, Juri Pelzer, Stefan Unger, Timo Nemitz, Wenzel Heldens und Timm Kress. Hg. v. Darmstadt fährt Rad. Darmstadt fährt Rad. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=2005>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Della Porta, Donatella; Diani, Mario (2011): Social movements. An introduction. 2. ed., [Nachdr.]. Malden, Mass.: Blackwell.

Deutscher Bußgeldkatalog (2020): Sicherer Radverkehr: Der Bundestag stimmt für Vision Zero im Straßenverkehr. Unter Mitarbeit von Felix Fidelsberger. Hg. v. Deutscher Bußgeldkatalog. Deutscher Bußgeldkatalog. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bussgeldkataloge.de/sicherer-radverkehr-der-bundestag-stimmt-fuer-vision-zero-im-strassenverkehr/>, zuletzt geprüft am 26.02.2021.

Deutsches Lackinstitut (2016): Blau ist die Lieblingsfarbe der Deutschen. Frankfurt. Online. Online verfügbar unter <https://www.lacke-und-farben.de/presse/presse-meldungen/die-liebblingsfarbe-der-deutschen-ist-blau/>, zuletzt geprüft am 15.03.2021.

Diener, Hans-liudger (2019): Geschichte. Welt in Bewegung. In: Stefanie Groll (Hg.): Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. 1. Auflage. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung, S. 10–11.

Digitalstadt Darmstadt (2018): Mängelmelder als Digitalstadt-Projekt. auf der Beteiligungsplattform. Hg. v. Digitalstadt Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.digitalstadt-darmstadt.de/news/maengelmelder-als-digitalstadt-projekt/>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Drewes, Sabine (2019): Urbaner Raum. Von der auto-gerechten zur lebenswerten Stadt. In: Stefanie Groll (Hg.): Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. 1. Auflage. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung, S. 12–13.

Eckardt, Frank (2014): Stadtforschung. Gegenstand und Methoden. Wiesbaden: Springer VS.

Einbock, Sebastian (2020): Rechtsmittel Rechtsbehelf - Definition, Erklärung und Beispiele. Hg. v. Jura Forum. Hannover. Online verfügbar unter <https://www.juraforum.de/lexikon/rechtsbehelf>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Ende Gelände (2020): Über uns. Online verfügbar unter <https://www.ende-gelaende.org/ueber-uns/>, zuletzt aktualisiert am 24.03.2021.

Esch, Franz-Rudolf (2021): Agenda Setting. Hg. v. Gabler Wirtschaftslexikon. Online verfügbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/agenda-setting-28237>, zuletzt geprüft am 20.03.2021.

Fahrradblog (2020): Geisterräder / Ghost Bikes in Städten. Unter Mitarbeit von Sören Eisenschmidt. Hg. v. Fahrradblog. Merseburg, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Farin, Klaus (2010): Die Umwelt- und Anti-Atomkraftbewegung. Hg. v. Bundeszentrale für politische Bildung. Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/jugendkulturen-in-deutschland/36201/umwelt-und-anti-atomkraft-bewegung>, zuletzt geprüft am 08.02.2021.

FAZ (2019): „Fridays for Future“. „Fridays for Future“: Zehntausende demonstrieren in Aachen. Bildergalerie. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 21.06.2019. Online verfügbar unter <https://www.faz.net/fridays-for-future-zehntausende-demonstrieren-in-aachen-16248029/erwartet-wurden-10-000-16248044.html>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Forschungsinformationssystem (2003): Motorisierter Individualverkehr. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, zuletzt aktualisiert am 15.06.2017, zuletzt geprüft am 21.03.2021.

Fuß- und Radentscheid Freiburg (2019): Unsere Vision. Freiburg 2025 – klarer Vorrang für Fuß- & Radverkehr für mehr. Hg. v. Fuß- und Radentscheid Freiburg. Fuß- und Radentscheid Freiburg. Online verfügbar unter <https://fr-entscheid.de/unsere-vision/>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Geschäftsstelle Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Über die AGNH. Unter Mitarbeit von Stefan Burger. Hg. v. Geschäftsstelle Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Wiesbaden. Online verfügbar unter <https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Gestring, Norbert; Roßteutscher, Peter; Wehrheim, Jan (2014a): Einleitung. In: Norbert Gestring, Renate Ruhne und Jan Wehrheim (Hg.): Stadt und soziale Bewegungen. Wiesbaden: Springer VS (Stadt, Raum und Gesellschaft), S. 7–21.

Gestring, Norbert; Ruhne, Renate; Wehrheim, Jan (Hg.) (2014b): Stadt und soziale Bewegungen. Wiesbaden: Springer VS (Stadt, Raum und Gesellschaft). Online verfügbar unter <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=690996>.

Gläser, Jochen; Laudel, Grit (2012): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Auflage. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss (Lehrbuch). Online verfügbar unter <http://d-nb.info/1002141753/04>.

Graf, Thiemo (2019): Radverkehr von A - Z. Universalwörterbuch mit allen wichtigen Begriffen der Radverkehrsförderung und -planung. 1. Auflage. Röthenbach. Groll, Stefanie (Hg.) (2019): Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. Heinrich-Böll-Stiftung. 1. Auflage. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.

Hader, Christian (2019): Was möglich ist - Der Radentscheid Bamberg. Erfolgsgeheimnisse einer kreativen Bürgerinitiative. 1. Auflage. Röthenbach: Thiemo Graf Verlag.

Harbusch, Larina (2019): Was Sie über Shared Mobility wissen sollten. Shared Mobility spielt in Anbetracht der E-Mobilität eine immer wichtigere Rolle. Was das für die Automobilbranche bedeutet und wie sich das Modell entwickeln wird, lesen Sie hier. In: Capital, 04.08.2019, S. 1–3. Online verfügbar unter <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/was-sie-ueber-shared-mobility-wissen-sollten>.

Haupt, Sebastian (2019): Vom Fahrradalbtraum zur autofreien Innenstadt. Zwei bis fünf Euro pro Kopf und Jahr geben deutsche Großstädte für den Radverkehr aus – Oslo 70 und Utrecht 132 Euro. Auch US-Metropolen zeigen, wie erfolgreiche Verkehrspolitik funktioniert. In: Katapult Magazin (14), S. 16–23. Online verfügbar unter <https://katapult-magazin.de/de/artikel/artikel/fulltext/vom-fahradalbttraum-zur-autofreien-innenstadt/>, zuletzt geprüft am 15.07.2020.

Häußermann, Hartmut (2012): Die fordistische Stadt. Hg. v. Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn. Online verfügbar unter <https://www.bpb.de/politik/grundfragen/deutsche-verhaeltnisse-eine-sozialkunde/138639/die-fordistische-stadt?p=0>, zuletzt geprüft am 17.03.2021.

Herbst, Markus (2020): Fahrradstraße einrichten: 5 wichtige Voraussetzungen [+Infografik]. Verkehrszusammenfassung einer Fahrradstraße. Hg. v. stvo2Go. Online verfügbar unter <https://www.stvo2go.de/fahrradstrasse-einrichten/#Erforderlichkeit>, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Historischer Verein für Hessen e.V. (2021): City-Ring/Tunnel Wilhelminenstraße. Unter Mitarbeit von Anke Leonhardt und Peter Engels. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Historischer Verein für Hessen e.V. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt-stadtlexikon.de/c/city-ring-tunnel-wilhelminenstrasse.html>, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Hopf, Christel (2016): Forschungsethik und qualitative Forschung. In: Christel Hopf (Hg.): Schriften zu Methodologie und Methoden qualitativer Sozialforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 195–205.

Horn, Burkhard; Kiel, Thomas; Lojewski, Hilmar von (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin, Köln.

Horton, David (2009): Social Movements and the Bicycle, S. 1–26. Online verfügbar unter <http://thinkingaboutcycling.com/social-movements-and-the-bicycle/>.

Jens, Joachim (2019): Partsch ordnet Dezernate neu. OB macht Mobilität, Digitalisierung und Stadtentwicklung zur Chefsache. In: Frankfurter Rundschau, 19.08.2019. Online verfügbar unter <https://www.fr.de/rhein-main/darmstadt/partsch-ordnet-dezernate-12928479.html>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Kinney, Penelope (2017): Walking Interviews. In: social research update (67), S. 1–4. Online verfügbar unter <https://sru.soc.surrey.ac.uk/SRU67.pdf>, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Klaas, Katharina (2021): Mobilität von Frauen für Frauen: Warum eine ökologische Verkehrswende auch feministisch sein muss. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/feministische-verkehrspolitik/>, zuletzt geprüft am 28.03.2021.

Klimawende.org (2020): Direkte Demokratie verstehen. Unter Mitarbeit von Mehr Demokratie e.V., Umweltinstitut München e.V. und BürgerBegehren Klimaschutz e.V. München, Berlin. Online verfügbar unter <https://www.klimawende.org/so-gehts/direkte-demokratie-verstehen/>, zuletzt geprüft am 08.03.2021.

KommunalWiki (2018): Nahmobilität. Hg. v. KommunalWiki. Heinrich-Böll-Stiftung. Online verfügbar unter <https://kommunalwiki.boell.de/w/index.php?title=Nahmobilit%C3%A4t&oldid=12942>, zuletzt aktualisiert am 10.01.2018, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Kosche, Thomas (2018): 200 Jahre Positionskampf: Das Fahrrad im Stadtverkehr. In: Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie und Peter Cachola Schmal (Hg.): Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt. Basel: Birkhäuser, S. 17–21.

Kosok, Philipp (2019): Umweltverbund. Auf die sanfte Tour. In: Stefanie Groll (Hg.): Mobilitätsatlas 2019. Daten und Fakten für die Verkehrswende. 1. Auflage. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung, S. 14–15.

Kötter, Julius; Kohlbrunn, Yvonne (2021): Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring. Hg. v. Ruhr Universität Bochum. Methodenzentrum. Bochum. Online verfügbar unter <https://methodenzentrum.ruhr-uni-bochum.de/e-learning/qualitative-auswertungsmethoden/qualitative-inhaltsanalyse/qualitative-inhaltsanalyse-nach-mayring/#sl-hidden-anchor-2348>, zuletzt geprüft am 05.03.2021.

Lahusen, Christian (2012): Soziale Bewegungen. In: Steffen Mau und Nadine Schöneck (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Wiesbaden: Vs Verlag für Sozialwissenschaften, S. 717–729.

Land Hessen (20.12.2015): Hessische Gemeindeordnung. HGO. Online verfügbar unter <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-GemOHE2005V13P8b>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Land Nordrhein-Westfalen (24.04.2019): Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen. GO NRW, vom GV. NRW. S. 666. Online verfügbar unter http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=146702,27, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Leibetseder, Bettina (2009): Critical Mass – Eine neue soziale Bewegung. In: Kontraste, S. 15–21. Online verfügbar unter http://ooe.radlobby.at/download/2009-Kontraste_CM.pdf, zuletzt geprüft am 08.02.2021.

Leininger, Felix (2020): Umfrage Radentscheide in Deutschland. Wien (s. Anhang II).

Leininger, Felix (11.11.2020): Interview Radentscheid Darmstadt. Interview mit Peter Roßteutscher. Darmstadt. Transkript, MP3-Datei.

Leininger, Felix (12.11.2020): Radentscheid Darmstadt. Interview mit David Grünwald. Darmstadt. Transkript, MP3-Datei.

Leininger, Felix (13.11.2020a): Radentscheid Aachen. Interview mit Jan van den Hurk. Aachen. MP3-Datei, Transkript.

Leininger, Felix (13.11.2020b): Radentscheid Aachen. Interview mit Uwe Müller. Aachen. MP3-Datei, Transkript.

Leininger, Felix (17.12.2020): Gespräch Radentscheid Bewegung. Interview mit Lisa Ruhrort. Bayreuth (Zoom-Call). Transkript, MP3 Datei.

Lüdemann, Martin; Ströbenreuther, Heinrich (2018): Berlin dreht sich – vom Motto zum Erfolg. Warum Berlin in zehn Jahren auf Kopenhagen-Niveau umzubauen ist und wie die Initiative Volksentscheid Fahrrad mit Deutschlands erstem Radverkehrsgesetz das hinbekommen hat. In: Umweltpsychologie 2018 (22 (1)), S. 105–130. Online verfügbar unter <http://umps.de/php/artikeldetails.php?id=677>, zuletzt geprüft am 13.07.2020.

Mason, Jennifer (2002): Qualitative Researching. 2. Aufl. London, Thousand Oaks, New Delhi: SAGE Publications Ltd. Online verfügbar unter http://www.sxf.uevora.pt/wp-content/uploads/2013/03/Mason_2002.pdf, zuletzt geprüft am 10.02.2021.

Mayer, Margit (2014): Soziale Bewegungen in Städten – städtische soziale Bewegungen. In: Norbert Gestring, Renate Ruhne und Jan Wehrheim (Hg.): Stadt und soziale Bewegungen. Wiesbaden: Springer VS (Stadt, Raum und Gesellschaft), S. 25–41.

Mayring, Philipp (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 11., aktualisierte und überarb. Aufl. Weinheim, Basel: Beltz (Pädagogik).

Mobilitätsausschuss Aachen (27.04.2017): Rad-Vorrang-Netz: Komfortabel und sicher mit dem Fahrrad aus den Außenbezirken in die Innenstadt. FB 61/0666/WP17. In: Ratsinfo Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/02_Meilensteine/19_beschluss/index.html, zuletzt geprüft am 24.02.2021.

Mobilitätsausschuss Aachen (13.09.2018): Gestaltung von Fahrradstraßen. FB 61/0915/WP17. Fundstelle: Ratsinfo Aachen. In: Ratsinfo Aachen 2018, TOP 5. Online verfügbar unter <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=18110>, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Mobilitätsausschuss Aachen (12.09.2019): Rad-Vorrang-Netz. FB 61/1263/WP17. Fundstelle: Ratsinfo Aachen. In: Ratsinfo Aachen, TOP 10. Online verfügbar unter <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=20401>, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Plattform Urbane Mobilität (2021): Deutsche Automobilindustrie und Städte im Dialog über urbane Mobilitätslösungen von morgen. Hg. v. Plattform Urbane Mobilität. Plattform Urbane Mobilität. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.plattform-urbane-mobilitaet.de/>, zuletzt aktualisiert am 10.02.2021.

Platz da! Bremen (2020): Aktuelles. Hg. v. Platz da! Bremen. Platz da! Bremen. Bremen. Online verfügbar unter <https://platzda-bremen.de/aktuelles/>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Przyborski, Aglaja; Wohlrab-Sahr, Monika (2012): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. 3., korrigierte Aufl. München: Oldenbourg (Lehr- und Handbücher der Soziologie). Online verfügbar unter <http://www.socialnet.de/rezensionen/isbn.php?isbn=978-3-486-59791-2>.

Radentscheid Aachen (2019a): Bürgerbegehren Radentscheid Aachen. Unterschriftenliste. Unter Mitarbeit von Jan van den Hurk, van Bergeren und Steffen. Radentscheid Aachen. Aachen. Online verfügbar unter <https://radentscheid-aachen.de/wp-content/uploads/2019/05/Radentscheid-Unterschriftenliste.pdf>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Radentscheid Aachen (2019b): Team Radentscheid. Hg. v. Radentscheid Aachen. Radentscheid Aachen. Online verfügbar unter <https://radentscheid-aachen.de/ueber-uns/>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Radentscheid Aachen (07.11.2019): Radentscheid Aachen mit großer Mehrheit im Stadtrat beschlossen. Aachen. van den Hurk, Jan; Schaubert, Almuth, post@radentscheid-aachen.de. Online. Online verfügbar unter <https://radentscheid-aachen.de/wp-content/uploads/2019/11/Radentscheid-Aachen-wird-beschlossen-07112019.pdf>, zuletzt geprüft am 05.02.2021.

Radentscheid Aachen (13.11.2019): Baulich getrennte Radwege erleben – aber sicher! Aachen. van den Hurk, Jan; Schaubert, Almuth, post@radentscheid-aachen.de. Online. Online verfügbar unter <https://radentscheid-aachen.de/wp-content/uploads/2019/11/REAC-Aktion-sicherer-Radweg-und-B%C3%BCrgerforum-13112019.pdf>, zuletzt geprüft am 05.02.2021.

Radentscheid Aachen (27.07.2020): Offener Brief an Oberbürgermeister Philipp: Sofortmaßnahmen an der Vaalser Straße. Aachen. Schauer, Almut; van den Hurk, Jan; van Bergeren, Steffen; Wetterstein, Claudius. online. Online verfügbar unter <https://radentscheid-aachen.de/blog/offener-brief-an-oberbuergemeister-philipp-sofort-massnahmen-an-der-vaalser-strasse/>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (2018): Bürgerentscheid zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt –Radentscheid Darmstadt –. Unter Mitarbeit von Radentscheid Darmstadt. Hg. v. Radentscheid Darmstadt. Radentscheid Darmstadt. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/02/Radentscheid-Darmstadt-Unterschriftenliste.pdf>, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (05.02.2018): Stadt-verändernder Bürgerentscheid startet. Radentscheid stellt Kampagne der Öffentlichkeit vor. Abstimmung für den 28. Oktober 2018 geplant. Darmstadt. Grünewald, David; Voeth, Stephan. Online. Online verfügbar unter https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/02/2018-02-05_PM-Radentscheid-Darmstadt.pdf, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (30.04.2018): Unterschriftenkampagne erfolgreich abgeschlossen / Radentscheid reicht Unterschriften ein / Stadtpolitik ist am Zug / Abschlussevent. Darmstadt. Grünewald, David; Voeth, Stephan. Online. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/04/2018-04-30-PM-Radentscheid-reicht-Unterschriften-ein-Abschlussevent.pdf>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Radentscheid Darmstadt (18.08.2018): Erste Mediations-sitzung zum Radentscheid vereinbart erste Ziele und Arbeitsschritte. Darmstadt. Grünewald, David; Reschke, Gerson. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/08/2018-08-18-1.-Mediationsrunde-Radentscheid.pdf>.

Radentscheid Darmstadt (24.08.2018): Darmstädter Radentscheid ist zulässig. Neues Rechtsgutachten bestätigt die Zulässigkeit des Radentscheids und zeigt deutliche Mängel im städtischen Gutachten auf. Darmstadt. Grünewald, David; Voeth, Stephan, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (30.09.2018): Radentscheid reicht Klage ein. Das Radentscheid-Team geht gegen den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt vom 30. August 2018 gerichtlich vor. Darmstadt. Grünewald, David; Voeth, Stephan. Online. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/09/2018-09-30-PM-Radentscheid-reicht-Klage-ein.pdf>, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (2019): Umsetzung. Hg. v. Radentscheid Darmstadt. Radentscheid Darmstadt. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/umsetzung/>, zuletzt aktualisiert am 20.02.2021, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Radentscheid Darmstadt (18.06.2019): Radentscheid begrüßt Beschluss der Radstrategie. Darmstadt. Reschke, Gerson; Grünewald, David. Online verfügbar unter https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2019/06/2019-06-18_Radstrategie.pdf, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (27.03.2020a): Radentscheid fordert temporäre Radfahrstreifen für Darmstadt. Darmstadt. Voeth, Stephan; Grünewald, David. Online. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/03/2020-03-27-Tempor%C3%A4re-Radfahrstreifen.pdf>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Radentscheid Darmstadt (27.03.2020b): Radentscheid fordert temporäre Radfahrstreifen für Darmstadt. Darmstadt. Grünewald, David; Voeth, Stephan. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/03/2020-03-27-Tempor%C3%A4re-Radfahrstreifen.pdf>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Radentscheid Darmstadt (2021): Politische Beschlüsse. Der Radentscheid Darmstadt hat zu einer Reihe politischer Beschlüsse geführt. Hier werden sie in chronologischer Reihenfolge aufgelistet. Die Originalunterlagen sind jeweils in der Spalte Vorlage verlinkt. Unter Mitarbeit von Radentscheid Darmstadt. Hg. v. Radentscheid Darmstadt. Online verfügbar unter <https://radentscheid-darmstadt.de/beschlusse/>, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Radentscheid Essen (2020): Radentscheid Essen Junior für alle, die Fahrrad fahren können bis 15 Jahre. Radentscheid Essen. Online verfügbar unter <https://radentscheid-essen.de/radentscheid-junior/>, zuletzt geprüft am 24.02.2021.

Radentscheid Hamburg (2020): Radentscheid Hamburg einigt sich mit Rot-Grün auf Verbesserungen für Radverkehr – Initiative wird sich für weitere Maßnahmen einsetzen. Hg. v. Radentscheid Hamburg. Online verfügbar unter <https://radentscheid-hamburg.de/2020/04/21/radentscheid-hamburg-einigt-sich-mit-rot-gruen-auf-verbesserungen-fuer-radverkehr-initiative-wird-sich-fuer-weitere-massnahmen-einsetzen/>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Rat der Stadt Aachen (06.11.2019): Auszug - Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ hier: Zulässigkeit und Entscheidung in der Sache. FB 30/0037/WP17. Fundstelle: Ratsinfo Aachen. In: Ratsinfo Aachen 2019. Online verfügbar unter <https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=95892>, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Roth, Roland (Hg.) (2008): Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Frankfurt: Campus-Verl.

Roth, Roland; Rucht, Dieter (Hg.) (1987): Neue soziale Bewegungen in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung (Schriftenreihe / Bundeszentrale für Politische Bildung, Bd. 252).

Roth, Roland; Rucht, Dieter (2008): Einleitung. In: Roland Roth (Hg.): Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Frankfurt: Campus-Verl., S. 9–37.

Rudolph, Frederic; Koska, Thorsten; Schneider, Clemens (2017): Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035. Hg. v. Greenpeace e. V. Wuppertal Institut. Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/20170830-greenpeace-kursbuch-mobilitaet-langfassung.pdf>, zuletzt geprüft am 10.02.2021.

Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr. Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen. 1. Auflage 2019. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).

Schipowski, Katharina (2020): „Ich habe die Klimakrise gesehen“ - Interview mit Carola Rackete. Besetzung des Dannröder Forst. Online verfügbar unter <https://taz.de/Besetzung-des-Dannenroeder-Forst!/5718853/>, zuletzt geprüft am 10.02.2021 (Zitat Cover Rückseite)

Schiller, Gernot (2018): Rechtliche Kurzstellungnahme zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt - Radentscheid Darmstadt - im Hinblick auf den gesetzlich geforderten Kostendeckungsvorschlag. im Auftrag der Initiative Radentscheid Darmstadt. Hg. v. Redeker / Sellner / Dahs. Radentscheid Darmstadt. Berlin, München. Online verfügbar unter : <https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/08/Rechtliche-Kurzstellungnahme-vom-22.08.18.pdf>, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Schmidt, Alexander; Jansen, Hendrik; Wehmeyer, Hanna; Garde, Jan (2013): Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft. Interdisziplinäre Stadtforschung // Stadt, Verkehr, Lebensstile // Essen. Online verfügbar unter https://www.stiftung-mercator.de/content/uploads/2020/12/Neue_Mobilitaet_fuer_die_Stadt_der_Zukunft_Gesamtergebnisse.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Schneidmesser, Dirk von; Sørensen, Ragnhild; Petri, Denis (2020): Radentscheide: Mit Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam zur Mobilitätswende. In: Christoph Donhauser, Timm Fuchs und Andreas Saxinger (Hg.): KommunalPraxis Spezial. Radverkehr in der Kommune. Kronach, S. 160–164.

Sommer, Moritz; Rucht, Dieter; Haunss, Sebastian; Zajak, Sabrina (2019): Fridays for Future. Profil, Entstehung und Perspektiven der Protestbewegung in Deutschland. ipb working paper 2/2019. Online verfügbar unter https://www.otto-brenner-stiftung.de/fileadmin/user_data/stiftung/02_Wissenschaftsportal/03_Publikationen/2019_ipb_FridaysForFuture.pdf, zuletzt geprüft am 08.02.2021.

Stadt Aachen (14.09.2016): Stellungnahme der Verwaltung zu Ratsanfragen - Kommunale Ausgaben Radverkehr. FB 01/0171/WP17. Fundstelle: Ratsinfo Aachen. In: Ratsinfo Aachen. Online verfügbar unter <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=15420>, zuletzt geprüft am 24.02.2021.

Stadt Aachen (2017): Zählraten. Radverkehrsanteil am Modal Split, Fahrräder in Aachen, Radverkehrsanlagen, Ausgaben für den Radverkehr, Radverkehrszählungen. Unter Mitarbeit von Armin Langweg. Hg. v. Stadt Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/zaehldaten/index.html, zuletzt geprüft am 03.02.2021.

Stadt Aachen (2018): Vennbahn-Route / Vennbahnradweg. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/fahrrad_in_aachen/04_radfahren_freizeit/06_vennbahnroute/index.html, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Stadt Aachen (2019a): Rad-Vorrang-Route Brand. Hg. v. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/01_Ausbau/RVRBrand/index.html, zuletzt geprüft am 24.02.2021.

Stadt Aachen (2019b): Rad-Vorrang-Route Campus Melaten. Hg. v. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/01_Ausbau/RVRCampus/index.html, zuletzt geprüft am 24.02.2021.

Stadt Aachen (2019c): Rad-Vorrang-Route Eilendorf. Hg. v. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/01_Ausbau/RVREilendorf/index.html.

Stadt Aachen (2019d): Warum ein Rad-Vorrang-Routen-Netz? Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/03_Gesamtnetz/03_warumRVR/index.html, zuletzt geprüft am 26.02.2021.

Stadt Aachen (11.07.2019): Mobilitätserhebung 2017. Aachen: Fast jeder dritte Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/VEP/Mobilitaetserhebung2017/index.html, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Stadt Aachen (2020a): 23.11.2020 - Fahrradstraße Geschwister-Scholl-Straße eingerichtet. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/02_Meilensteine/10_A_Fahrradstrasse_GSS/index.html, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Stadt Aachen (2020b): Beobachtungsphase Adalbertsteinweg. Unter Mitarbeit von Christine Pauls. Hg. v. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Adalbertsteinweg_PBL/index.html, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Stadt Aachen (2020c): Dezernatsverteilungsplander Stadt Aachen. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen, zuletzt aktualisiert am 16.12.2020, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Stadt Aachen (2020d): Fahrradparken - neue Radbügel. 9.138 zusätzliche Fahrradbügel an 1.671 Stellen gemeldet. Unter Mitarbeit von Alina Huppertz. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Fahrradparken/index.html, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Stadt Aachen (2020e): Klimaschutzkonzept und -ziele. Integriertes Klimaschutzkonzept 2020 (IKSK). Unter Mitarbeit von Maria Vankann. Hg. v. Fachbereich Umwelt/Stabsstelle Klimaschutz. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/energie/konzepte_veranstaltungen/klimaschutzkonzept/index.html.

Stadt Aachen (2020f): Premiumfußwege - 10 Wege ins Aachener Grün. Unter Mitarbeit von Weitenberg und Kemper. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/premiumfusswege/index.html, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Stadt Aachen (2020g): Projekt „#AachenMooVe!“. Unter Mitarbeit von Armin Langweg, Bastian Weiser, Axel Costard und Kristine Hess-Akens. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/mooVe/index.html, zuletzt aktualisiert am 03.03.2021.

Stadt Aachen (2020h): Stadtbezirke. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/politik_verwaltung/stadtbezirke/index.html, zuletzt aktualisiert am 04.02.2021.

Stadt Aachen (2020i): Wo gibt es Fahrradstraßen? Fahrradstraßen in Aachen. Unter Mitarbeit von Bastian Weiser. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Fahrradstrassen/04_Umsetzungen_in_Aachen/index.html, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Stadt Aachen (2021a): Einwohnerstatistik allgemein nach Statistischen Bezirken 2014-2020. Unter Mitarbeit von Fachbereich Statistik. Online verfügbar unter <https://offenedaten.aachen.de/dataset/einwohnerstatistik>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Stadt Aachen (2021b): Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur (FB 61/000). Kontaktpersonen. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Online verfügbar unter <https://serviceportal.aachen.de/suche/-/vr-bis-detail/einrichtung/45162/show>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Stadt Aachen (2021c): Lothringerstraße. Planung. Unter Mitarbeit von Hündgen. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/lothringer_str/index.html, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Stadt Aachen (2021d): Radentscheid. Informationen und Veranstaltungen. Unter Mitarbeit von Alina Huppertz und Miriam Geulen. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Stadt Aachen (2021e): Verkehrsplanung und Mobilität (FB 61/300). Kontaktpersonen. Hg. v. Stadt Aachen. Stadt Aachen. Online verfügbar unter <https://serviceportal.aachen.de/suche/-/vr-bis-detail/einrichtung/45175/show>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

Stadt Aachen (2021f): Tätigkeitsbericht 2020. zum Radentscheid Aachen. Unter Mitarbeit von Uwe Müller, Armin Langweg, Silke Roder, Bastian Weiser, Gaby Mans, Miriam Geulen et al. Hg. v. Stadt Aachen. Aachen. Online verfügbar unter http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/, zuletzt geprüft am 26.02.2021.

Stadtverordnetenversammlung Darmstadt (30.08.2018): Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Radentscheid. 2018/0179. Fundstelle: Parlamentsinformationssystem. In: Parlamentsinformationssystem, TOP 11. Online verfügbar unter https://darmstadt.gremien.info/beschluesse_details.php?vid=311806100178&nid=ni_2018-Stavo-130&select_gremium=&select_art=&status=1, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Stadtverordnetenversammlung Darmstadt (18.06.2019): Radstrategie Darmstadt. 2019/0157. Fundstelle: Parlamentsinformationssystem. In: Parlamentsinformationssystem, TOP 14. Online verfügbar unter https://darmstadt.gremien.info/beschluesse_details.php?vid=20190605100157&nid=ni_2019-Stavo-138&select_gremium=&select_art=&status=1, zuletzt geprüft am 22.02.2021.

Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt (12.08.2020): Sonderinvestitionsprogramm Radmobilität 4x4 Rahmenplan Maßnahmenplan. 2020/0184. Fundstelle: Parlamentsinformationssystem Darmstadt. In: Parlamentsinformationssystem Darmstadt, TOP 197. Online verfügbar unter https://darmstadt.gremien.info/beschluesse_details.php?vid=20202206100184&nid=ni_2020-Mag-642&suchbegriffe=&select_gremium=&select_art=&status=1.

Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt (30.08.2021): Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Radentscheid (Vorlage). 2018/0179. Fundstelle: Parlamentsinformationssystem Darmstadt. In: Parlamentsinformationssystem Darmstadt. Online verfügbar unter https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=311806100178&nid=ni_2018-Stavo-130&status=1&suchbegriffe=2018%2F0179+&select_koerperschaft=&select_gremium=&datum_von=2006-01-11&datum_bis=2021-12-14&richtung=ASC&entry=&kriterium=be, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Sterk, Thorsten; Trennheuser, Alexander (2019): Bürgerbegehren und Bürgerentscheid in NRW. Ein Leitfaden. Hg. v. Mehr Demokratie e.V. Online verfügbar unter https://nrw.mehr-demokratie.de/fileadmin/pdf/2019-6-11_Leitfaden_Buergerbegehren_NRW.pdf, zuletzt geprüft am 05.02.2021.

Strößenreuther, Heinrich (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. Hg. v. Heinrich Strößenreuther. Agentur für clevere Städte. Online verfügbar unter https://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf, zuletzt geprüft am 02.02.2021.

Strößenreuther, Heinrich (2019): Der Berlin-Standard. Moderne Radverkehrspolitik made in Germany ; ein Bildband über Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz. 1. Auflage. Röthenbach: Thiemo Graf Verlag.

Stummer, Rainer (2020): Reframing the Streets: Raumverteilung und Protest. In: Derive (80), S. 12–17. Online verfügbar unter <https://derive.at/texte/reframing-the-streets/>, zuletzt geprüft am 05.02.2021.

Umweltbundesamt (2020a): Klimaschutz im Verkehr. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-im-verkehr>, zuletzt geprüft am 18.03.2021.

Umweltbundesamt (2020b): Vergleich der durchschnittlichen Emissionen im Personenverkehr in Deutschland. Bezugsjahr 2019. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0>, zuletzt aktualisiert am 18.03.2021.

VCD (2021): Ziele, Struktur und Prinzipien - Der VCD stellt sich vor. Hg. v. VCD. VCD. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/der-vcd/>, zuletzt geprüft am 26.02.2021.

VCÖ (2019): Radfahren. Unter Mitarbeit von VCÖ. Hg. v. VCÖ. Wien. Online verfügbar unter <https://www.vcoe.at/themen/radfahren>, zuletzt geprüft am 14.03.2021.

Vinthagen, Stellan (2016): Civil disobedience. Ende Gelände. Online verfügbar unter <https://www.ende-gelaende.org/en/civil-disobedience/>, zuletzt geprüft am 24.03.2021.

Weerth, Carsten (2021): Lockdown light. Gabler Wirtschaftslexikon. Online verfügbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/lockdown-light-123119>, zuletzt geprüft am 04.02.2021.

WeGErecht e.V. (2020): Über uns. Unter Mitarbeit von Stephan Voeth und David Grünewald. Hg. v. WeGErecht e.V. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://wegerecht.org/ueber-uns/>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Weichbold, Martin (2014): Pretest. In: Nina Baur (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 299–304.

Winkler, Peter (2020): Gewalttätige Aktivisten haben eine aussergewöhnliche Solidaritätswelle in den USA gebrochen. In: Neue Züricher Zeitung 2020, 12.09.2020. Online verfügbar unter <https://www.nzz.ch/international/unruhen-usa-die-gewalt-schadet-der-black-lives-matter-bewegung-ld.1575921?reduced=true>, zuletzt geprüft am 18.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2011): Mobilität in Darmstadt. Ergebnisbericht für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Statistische Mitteilungen 1|2011. Unter Mitarbeit von Volker Bleses und Great Wiskotten. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/statmitteilungen/StatMitMobilitaet2011.pdf, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2018): Vorhaben: Rad-direktverbindung Darmstadt - Frankfurt. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, zuletzt aktualisiert am 15.09.2020, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2019a): Maßnahmen und Projekte. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt informiert regelmäßig in ihren Quartalsberichten über die umgesetzten Maßnahmen im Bereich Radverkehr. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/radfahren-in-darmstadt/massnahmen-und-projekte>, zuletzt aktualisiert am 2021, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2019b): Stadtporträt. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/standort/stadt-portraet>, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (05.09.2019): Katharina Metzker wird Leiterin des neu geschaffenen Mobilitätsamts der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/presseservice/archiv-einzelansicht/news/katharina-metzker-wird-leiterin-des-neu-geschaffenen-mobilitaetsamts-der-wissenschaftsstadt-darmstadt>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020a): Dezernatsverteilungsplan. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Politik/Dezernatsverteilungsplan_14.08._neu.pdf, zuletzt aktualisiert am 14.08.2020, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020b): Masterplan DA 2030+. Räumliche Entwicklungsstrategie für Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/masterplan-da2030/>, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020c): Stadtteile. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/standort/stadtportraet/stadtteile>, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020d): Verkehrsversuche. In der Wissenschaftsstadt Darmstadt werden aktuell insgesamt fünf Verkehrsversuche durchgeführt. In der Nieder-Ramstädter Straße, der Bleichstraße West, der Zeughausstraße, der Neckarstraße/Heidelberger Straße und der Eschollbrücker Straße wird der Verkehrsraum – zugunsten des Radverkehrs – neu aufgeteilt. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrs-entwicklung-und-projekte/verkehrsversuche>, zuletzt aktualisiert am 10.02.2021, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020e): Wissenschaftliche Einrichtungen. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/standort/wissenschaft/wissenschaftliche-einrichtungen>, zuletzt geprüft am 03.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (03.07.2020): Mobilitätsamt und Straßenverkehrs- und Tiefbauamt werden zusammgelegt. OB Partsch: „Integration spiegelt die veränderten Aufgaben im Zuge der Verkehrswende wider und ermöglicht mehr Effizienz bei der Gestaltung urbaner Mobilität“. Darmstadt. Online. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/mobilitaetsamt-und-strassenverkehrs-und-tiefbauamt-werden-zusammgelegt>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020f): Wissenschaftsstadt Darmstadt stellt Planungen für kommende Radverkehrsversuche vor. Hg. v. Stadt Darmstadt. Stadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/wissenschaftsstadt-darmstadt-stellt-planungen-fuer-kommende-radverkehrsversuche-vor>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2021a): DA ist was! - Mängelmelder Darmstadt. Unter Mitarbeit von Anja Boularouk. Hg. v. wer denkt was GmnbH. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://da-bei.darmstadt.de/bms#pageid=1>, zuletzt aktualisiert am 23.02.2021.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2021b): Vorhabenliste. Hg. v. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt. Online verfügbar unter <https://da-bei.darmstadt.de/topic/vorhabenliste#pageid=undefined&sort=created&status=show&number=&title=&attribute3=&attribute4=verkehr>, zuletzt geprüft am 04.03.2021.

Yin, Robert K. (2018): Case study research and applications. Design and methods. Sixth edition. Los Angeles, Calif.: SAGE.

Zeit Online (2020): Verkehrswende ohne Corona-Pause: Radaktivisten machen weiter, 07.11.2020. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/news/2020-11/07/pandemie-verzoegert-radentscheid-auf-landesebene>, zuletzt geprüft am 24.02.2021

8.2 Abbildungsverzeichnis

Cover: Routen der Interviews
eigene Darstellung (s. Forschungsjournal)

Abb. 1: Karte der Radentscheide in Deutschland (2016-2020)
eigene Darstellung basierend auf Changing Cities 2021 a (Inhalt und Grafiken)

Abb.2: Stop de Kindermoord, 1971
https://file.ejatlask.org/img/Conflict/2797/stop_de_kindermoord_lay_down.png.jpg

Abb.3: Critical Mass San Francisco, 1993
https://www.researchgate.net/figure/Critical-mass-ride-in-San-Francisco-June-1996-Source-Chris-Carlsson-at-FoundSF_fig9_260245549

Abb. 4: Fridays For Future Demonstration in Aachen, 2019
https://www.deutschlandfunk.de/fridays-for-future-und-ende-gelaende-internationales.1773.de.html?dram:article_id=452022

Abb.5: Ablauf Radentscheid
eigene Darstellung basierend auf der geltenden Rechtslage

Abb.6: Wortwolke zur Motivation der Radentscheid-Initiativen
erstellt mit <https://www.wortwolken.com/>, basierend auf (Leininger 2020, F14)

Abb. 7: Tabelle Zielanalyse
eigene Darstellung basierend auf Radentscheid-Ziele/Forderungen (s. Anhang)

Abb. 8: Radentscheid-Phasen
eigene Darstellung

Abb. 9: Unterschriftenliste Aachen Radentscheid Aachen 2019 a

Abb. 10: Schwarzplan Aachen
Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 11: Zeitstrahl Radentscheid Aachen
eigene Darstellung mit Bildern von <https://radentscheid-aachen.de/> und eigenen Aufnahmen

Abb. 12: Ghostbike am Hanselmannplatz Aachen
eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 13: Dezernatsverteilungsplan Aachen
eigene Darstellung basierend auf Stadt Aachen 2020c

Abb. 14: Tabelle Beschlüsse und Umsetzungsmaßnahmen Aachen
eigene Darstellung basierend auf abgebildeten Beschlüssen der Stadt Aachen

Abb. 15: Karte Umsetzungsmaßnahmen Aachen
eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 16: Rad-Vorrang-Route Aachen
Stadt Aachen 2019d

Abb. 17: Karte Rad-Vorrang Route Brand
Stadt Aachen 2019a

Abb. 18: Rad-Vorrang Route Campus Melaten und Eilendorf Stadt Aachen 2019b

Abb. 19: Verortung Verkehrsversuch Adalbertsteinweg
eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 20: Verkehrsversuch Adalbertsteinweg Uwe Müller, November 2020

Abb. 21: Lageplan Verkehrsversuch Adalbertsteinweg Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 22: Verortung Verkehrsversuch Pontwall eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 23: Verkehrsversuch Pontwall eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 24: Lageplan Verkehrsversuch Pontwall Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 25: Verortung Neugestaltung Breslauer Straße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 26: Straßenquerschnitt Breslauer Straße (Bestand/ Neugestaltung) Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 27: Verortung Neugestaltung Geschwister-Scholl-Straße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 28: Lageplan Neugestaltung Geschwister-Scholl-Straße Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 29: Neugestaltung Geschwister-Scholl-Straße eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 30: Neugestaltung Lothringer Straße Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 31: Verortung Neugestaltung Lothringer Straße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 32: Lageplan Neugestaltung Lothringer Straße Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 33: Bauarbeiten Bismarckstraße eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 34: Verortung Bismarckstraße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 35: Lageplan Neugestaltung Bismarckstraße Stadt Aachen 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 36: Umsetzungshorizont Maßnahmen für den Radeverkehr in Aachen Stadt Aachen 2021f, S. 32

Abb. 37: Unterschriftenliste Darmstadt Radentscheid Darmstadt 2018, S. 2

Abb. 38: Schwarzplan Darmstadt Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 39: Ghost Bike Bismarckstraße Darmstadt eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 40: Zeitstrahl Radentscheid Darmstadt eigene Darstellung mit Bildern von <https://radentscheid-darmstadt.de/> und eigenen Aufnahmen

Abb. 41: Dezernatsverteilungsplan Darmstadt Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020a

Abb. 42: Maßnahmenplan Darmstadt Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt 12.08.2020

Abb. 43: Tabelle politische Beschlüsse und Umsetzungsmaßnahmen Darmstadt eigene Darstellung basierend auf abgebildeten Beschlüssen der Stadt Darmstadt

Abb. 44: Karte Umsetzungsmaßnahmen Darmstadt eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 45: Verortung Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost) eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 46: Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost) eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 47: Lageplan Neugestaltung mittlere Rheinstraße (Ost) Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020

Abb. 48: Verortung Neugestaltung Heidelberger Straße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 49: Neugestaltung Heidelberger Straße eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 50: Lageplan Neugestaltung Heidelberger Straße Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020

Abb. 51: Verortung Neugestaltung Landgraf-Georg-Straße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 52: Neugestaltung Landgraf-Georg-Straße eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 53: Lageplan Neugestaltung Landgraf-Georg-Straße Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020

Abb. 54: Verortung Verkehrsversuch Neckarstraße/ Heidelberger Straße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 55: Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 56: Lageplan Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021

Abb. 57: Verortung Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring) eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 58: Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring) Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021 (per Mail zugesendet)

Abb. 59: Lageplan Verkehrsversuch Zeughausstraße (Cityring) Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021

Abb. 60: Verortung Verkehrsversuch Steubenplatz/Bleichstraße eigene Darstellung basierend auf Datengrundlage von <https://schwarzplan.eu/>

Abb. 61: Verkehrsversuch Steubenplatz/Bleichstraße eigene Aufnahme, November 2020

Abb. 62: Lageplan Verkehrsversuch Steubenplatz/Bleichstraße Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021

Abb. 63: Vergleichstabelle Aachen und Darmstadt Eigene Darstellung

9

ANHANG

9.1	Anhang I: Radentscheid-Ziele	168
9.2	Anhang II: Online-Umfrage	178

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. This approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Stadt	Ziele	1. Durchgängiges Radwegenetz errichten	2. Neue Rad- und Gehwege	3. Große Ampelkreuzungen sicher gestalten	4. Sichere Einmündungen und Zufahrten	5. Mehr Fahrradstellplätze
Bonn		Forderungen Bonn erhält in den nächsten 5 Jahren ein sicheres, durchgängiges Netz an Radwegen, das auch an Knotenpunkten in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung und Verbindungen zwischen allen Stadtteilen.	Neue Rad- und Gehwege jährlich werden 15 km Straßen nach folgenden Vorgaben zusätzlich Sicherheitsaspekten ausgebaut: a) Radwege haben pro Richtung eine Mindestbreite von 2 m, sind deutlich markiert, asphaltiert und baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Jährlich werden min. 5 km dieser Radwege geschaffen. b) Wo die Umsetzung dieser Vorgaben nicht möglich bzw. sinnvoll ist, können alternativ Fahrradstraßen oder in Ausnahmefällen Umweltsuren eingerichtet werden. Neue Fahrradstraßen sollen 4,5 m breit sein. Fahrradstraßen sind vom Durchgangsverkehr freigehalten und deutlich markiert. c) Gehwege sind im Regelfall in 2,5 m, mindestens jedoch in 1,5 m Breite jederzeit frei begehbar zu halten und baulich vom Radweg getrennt.	Der Radverkehr hat eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezonen im vorgelegenen Sichtbereich des Kfz-Verkehrs. Die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der querenden Fahrbahn. Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegegraden der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezonen werden mit bedarfsgesteuerten Ampeln minimiert. Es werden jährlich sechs Kreuzungen nach diesem Standard angepasst. Priorität haben Kreuzungen mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz oder hohem Verkehrsaufkommen.	Sichere Einmündungen und Zufahrten. Bei Einmündungen von Neben- in Hauptstraßen werden Fuß- und Radverkehr beim Queren der Nebenstraße niveaugleich weitergeführt. Die Fahrspur der Nebenstraße wird in der Breite auf ein Mindestmaß reduziert. Dieser Standard gilt für sämtliche Neu- und Umbauten. Jährlich werden 20 Einmündungen dementsprechend umgebaut. Dieser Standard gilt auch bei Grundstückseinfahrten.	Jährlich werden insgesamt 3.000 Fahrradstellplätze geschaffen. Dazu werden an Orten mit hohem Parkbedarf jährlich 600 Bügelstellplätze und 600 Fahrradboxen oder Parkhausplätze geschaffen. Verteilt im Stadtgebiet werden jährlich 1.600 Bügelstellplätze geschaffen. In dicht bebauten Wohngebieten werden jährlich 200 Fahrradboxen geschaffen.
Braunschweig		Ziele 1. Sicherheit des Radverkehrs erhöhen	2. Attraktives Radverkehrsnetz schaffen	3. Radwege sicherer und komfortabler machen	4. Bedarfsgerechte, sichere Radabstellanlagen einrichten	5. Radwege ganzjährig sauber und nutzbar halten
Bremen		Ziele 1. (Einhaltung geltender Parkverbote)	2. (Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung)	3. (Erhöhung Investition in Fuß-/Radverkehr)		
Darmstadt		Ziele 1. Planungen nach dem Stand der Technik	2. Fünf Kilometer sichere Radwege an Hauptstraßen pro Jahr	3. Drei sichere Kreuzungen pro Jahr	4. Fünf Kilometer attraktive Nebenstraßen pro Jahr	5. Effektive Mängelbeseitigung
Detmold		Ziele 1. Sicheres direktes und durchgängiges Radwegenetz erstellen	2. Pro Jahr werden mindestens 2 km Fahrradstraßen eingerichtet	3. Pro Jahr werden mindestens 2 ampelfreie Kreuzungen oder Kreisverkehre um- oder neu gestaltet	4. Pro Jahr werden mindestens 2 Ampelkreuzungen optimiert	5. Fahrradstellplätze werden umfassend ausgebaut
Erfurt		Ziele 1. Durchgängiges Radverkehrsnetz	2. Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen	3. Sichere Kreuzungen und Einmündungen	4. Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege	5. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
Erlangen		Ziele 1. Modernisierung und Ausbau des Radrouthenetzes	2. Fahrradstraßen für mehr Sicherheit	3. Bedarfsgerechte Abstellanlagen in ausreichender Anzahl	4. Radschnellwege für den Pendlerverkehr	5. Sichere und fahradfreundliche Kreuzungen und Kreisverkehre

Stadt	Ziele	6. Geh- und Radwege nutzbar halten	7. Transparente Umsetzung	8. Bessere Vernetzung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr	9. Förderung von Lastenrädern für nachhaltigen Transport	10. Priorisierung des Radverkehrs bei Stadtplanung und Verwaltung
Bonn		Mängel und Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt. Reinigungs- und Winterdienste erhalten erhöhte Priorität. Bei Baustellen werden alle Verkehrsarten gleichberechtigt behandelt. Die Ordnungsdienste kümmern bei der Parkraumbewachung vorrangig Parkverbote auf Geh- und Radwegen. Flächen für das Abstellen von Autos werden eindeutig markiert.	Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele, die Akquise von Verkehrsfördermitteln und die Einbindung externer Akteure wird jährlich veröffentlicht und in politischen Gremien und Bürgerversammlungen erörtert.			
Braunschweig		6. Wartezeit an Ampeln verkürzen Die Stadt überprüft alle Bedarfspunkte für Fahrradfreundlichkeit und ersetzt diese, sofern möglich, durch automatische Ampelschaltungen oder Annäherungssensoren. Darüber hinaus werden alle Ampelschaltungen optimiert, indem ggfs. vorhandene Spielräume für eine Verkürzung der Wartezeiten des Rad- und Fußverkehrs genutzt werden.	7. Braunschweig für faires Miteinander im Straßenverkehr sensibilisieren Die Stadt führt Kampagnen und Programme durch, um Verkehrsteilnehmer*innen für gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren und über neue Infrastruktur und Verkehrsregeln aufzuklären. Die Stadt führt jährlich eine Werbekampagne für das Radfahren durch.			
Bremen						
Darmstadt		6. Fünfzig Bordsteinsenkungen pro Jahr Die Stadt Darmstadt senkt auf Radwegen im Bestand pro Jahr mindestens 50 Bordsteinkanten auf Nullniveau (Fahrbahnniveau) ab. Sie gestaltet 50 Gehwegkanten barrierefrei um.	7. Zehn Gehweg-Aufpflasterungen an Kreuzungen pro Jahr An Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen mit untergeordneten Nebenstraßen ist der Gehweg so auszuführen, dass Fußgänger niveaugleich in der Hauptverkehrsrichtung weitergehen können. Querende Fahrgäste fahren über Rampen auf das Gehwegniveau. Jährlich sind mindestens 10 Kreuzungen entsprechend umgebaut.			
Detmold		6. Unrechtmäßig haltender/parkender motorisierter Verkehr auf Radverkehrsanlagen wird grundsätzlich geahndet Unrechtmäßig haltender/parkender motorisierter Verkehr auf Radverkehrsanlagen wird grundsätzlich geahndet durch verstärkte Kontrollen.	7. Fuß- und Radverkehr wird bei allen Straßenplanungen und Umbaumaßnahmen vorrangig berücksichtigt Fuß- und Radverkehr wird bei allen Straßenplanungen und Straßeneu- und Umbaumaßnahmen vorrangig berücksichtigt, mögliche Verbesserungen sind zu realisieren. Ausnahmen hiervon müssen begründet werden.	8. Detmold wirbt für mehr Radverkehr Detmold wirbt für mehr Radverkehr mit einem jährlichen Budget von mindestens 20.000 EUR für die Nutzung des Fahrrades für Wege z.B. zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen sowie zum Transport von Lasten und Personen.	9. Die Umsetzung der Maßnahmen wird qualitativ hochwertig gestaltet Die Umsetzung der Maßnahmen wird qualitativ hochwertig gestaltet, indem a) im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitforschung alle Maßnahmen umfassend evaluiert, die Bedürfnisse des Radverkehrs systematisch erfasst und die Ergebnisse transparent veröffentlicht werden sowie b) Radverkehrsverbände und interessierte Bürger*innen fortlaufend an Planung und Entwicklung beteiligt werden, bevor diese den Gremien zur endgültigen Entscheidung vorgelegt werden. Abweichende Meinungen werden verpflichtend an die Entscheidungsgremien kommuniziert.	
Erfurt						
Erlangen		6. Sichere Schulwege Der Schulweg muss durchgängig sicher mit dem Fahrrad zurücklegen sein. Die Regelung des Verkehrs muss vor allen Dingen Ziel, d.h. alle Verkehrsteilnehmer*innen kommen sicher und unfallfrei an. Dafür nutzt sie alle rechtlich zulässigen Möglichkeiten, damit das Umfeld der Schulen soll der PKW-Verkehr auf ein Minimum reduziert werden. An allen Schulen müssen ausreichend sichere und wettergeschützte Abstellanlagen zur Verfügung stehen. Des Weiteren führt die Stadt Erlangen regelmäßig Kampagnen durch und unterstützt Lastenrädern eingerichtet, um eine nachhaltige Transportalternative zum Auto für Privatpersonen und Gewerbe zu fördern.	7. Mehr Miteinander im Straßenverkehr für mehr Sicherheit Die Stadt Erlangen setzt sich die „Vision Zero“ im Straßenverkehr um. Dafür nutzt sie alle rechtlich zulässigen Möglichkeiten, damit das Umfeld der Schulen soll der PKW-Verkehr auf ein Minimum reduziert werden. An allen Schulen müssen ausreichend sichere und wettergeschützte Abstellanlagen zur Verfügung stehen. Des Weiteren führt die Stadt Erlangen regelmäßig Kampagnen durch und unterstützt Lastenrädern eingerichtet, um eine nachhaltige Transportalternative zum Auto für Privatpersonen und Gewerbe zu fördern.	8. Bessere Vernetzung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr Zur besseren Vernetzung des Umweltverbundes aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV werden innerhalb der nächsten drei Jahre zehn Mobilitätsstationen errichtet. Diese liegen an wichtigen ÖPNV-Knoten und bieten komfortable, überdachte Fahrradstellplätze, eine Carsharing-Station und Leihräder. Ein modernes Fahrradverleihsystem wird flächendeckend bis 2022 etabliert. Die Stadt entwickelt sich dadurch zu einer umfassenden Mobilitätsanbieterin.	9. Förderung von Lastenrädern für nachhaltigen Transport Die Stadt Erlangen baut den kostenlosen Lastenradverleih aus und stellt mehr Haushaltsmittel zur Ausweitung und Bekanntmachung Verkehrslösungen und ein vierwägeliger Bauroboter ein. Zusätzlich werden mindestens zwei durchgängige Rad- und Rückgabestationen in Form von digitalen Lastenrädern in der Innenstadt errichtet. Die Stadt sorgt dafür, dass bis Ende 2020 mindestens 20 und bis Ende 2022 mindestens 50 Lastenräder öffentlich zum Verleih stehen. Es wird ein Förderprogramm für Lastenrädern eingerichtet, um eine nachhaltige Transportalternative zum Auto für Privatpersonen und Gewerbe zu fördern.	10. Priorisierung des Radverkehrs bei Stadtplanung und Verwaltung Die Stadt Erlangen erhöht ihre Investitionen in den Radverkehr auf mindestens 6 Mio. EUR pro Jahr. Zusätzlich werden mindestens zwei durchgängige Rad- und Rückgabestationen in Form von digitalen Lastenrädern in der Innenstadt errichtet. Die Stadt sorgt dafür, dass bis Ende 2020 mindestens 20 und bis Ende 2022 mindestens 50 Lastenräder öffentlich zum Verleih stehen. Es wird ein Förderprogramm für Lastenrädern eingerichtet, um eine nachhaltige Transportalternative zum Auto für Privatpersonen und Gewerbe zu fördern.

Stadt	Ziele	1. Planung nach dem Stand der Technik	2. Zehn Kilometer sichere Radwege an Hauptstraßen pro Jahr	3. Zehn Kilometer für den Radverkehr attraktive Nebenstraßen pro Jahr	4. Vier sichere Kreuzungen pro Jahr	5. Hindernisfreie Rad- und Gehwege	
Stockholm	Forderungen	Planungen und bauliche Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr richten sich nach dem Stand der Technik. Zumindest sind die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten. Als Mindestmaße sind die in den Regelwerken genannten Regelbreiten zzgl. der jeweiligen Sicherheitsstreifen zu verwenden.	Die Stadt Stockholm schafft entlang aller Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast je Kalenderjahr mindestens 10 km Radwege neu. Dabei werden zwei Knotenpunkte stets lückenlos miteinander verbunden. Die Radwege sind vom Fuß- und Autoverkehr baulich getrennt zu führen. Die Radwege sind an jeder Straßenseite entsprechend der jeweiligen Fahrtrichtung als Ein-Richtungsradwege und gemäß ERA mindestens 2,30 m breit herzustellen, um das gefahrlose Überholen von mehrspurigen Fahrrädern zu gewährleisten. Die Radwege sind durchgängig mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen, der sich an allen Stellen in roter Farbe von angrenzenden Flächen visuell absetzt. Die Radwege liegen auf Fahrbahnniveau und werden von der übrigen Fahrbahn durch ein bauliches Element so abgetrennt, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist.	Die Stadt Stockholm gestaltet pro Jahr 10 km Nebenstraßen so um, dass sie für den Radverkehr attraktiver werden. Straßen mit hohem Radverkehrsanteil sollen bevorzugt bearbeitet werden. Die Straßen sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Radrouten verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden. Zu Maßnahmen können u. a. bauliche Verkehrsberuhigungen (z.B. Aufpflasterungen, Verengungen) und eine einheitliche und durchgängige Gestaltung gehören.	Die Stadt Stockholm baut je Kalenderjahr mindestens vier durch Lichtsignalanlagen (LSA „Ampeln“) geregelte Kreuzungen um. Der Umbau hat nach dem Konzept der „Protected Intersection“ (geschützte Kreuzung) mit dem Ziel zu erfolgen, Sicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Um Fuß- und Radverkehr in den frontalen Sichtbereich des Kraftverkehrs zu führen, sind Schutzinseln mit hinreichend engem Radius für Kfz und Haltlinien für den Radverkehr unmittelbar an der zu querenden Fahrbahn anzulegen. Die Knotenpunkte sind mit eigenen LSA für den Radverkehr auszustatten und immer mit einem Zeitvorsprung für die Freigabezeiten des Rad- und Fußverkehrs zu schalten. Fußgängerampeln schalten auch ohne Tastendruck auf grün. Nur für den Radverkehr soll freies Rechtsabbiegen ermöglicht werden.	Die Stadt Stockholm stellt sicher, dass die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu jeder Jahreszeit sicher zu begehen und zu befahren ist. Sie verpflichtet sich zu Maßnahmen, um die Wege frei von Störungen durch abgestellte Kfz benutzbar zu halten.	
Schwerin	Ziele	1. Sichere, breite und komfortable Radwege	2. Stadtweites und engmaschiges Radverkehrsnetz	3. Kreuzungen sicher gestalten	4. Fahrradstellplätze umfassend ausbauen	5. Verkehrswende konsequent und transparent fördern	
	Forderungen	An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände sowie eine durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche ohne Bordsteinkanten und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Radverkehrsanlagen sind möglichst ganzjährig nutzbar. Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen fünf Kilometer Radwege gebaut, die zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Geh- und Radwege werden baulich voneinander getrennt. Die Führung ist eindeutig und unterbrechungsfrei. Bevorrechtigte Geh- und Radwege werden jeweils niveaugleich weitergeführt und sind optisch sowie baulich eindeutig hervorgehoben.	Innerhalb eines Jahres wird ein durchgängiges, engmaschiges Routennetz zwischen und innerhalb der Stadtteile geplant. Die Radhauptverbindungen dieses Netzes sind unterbrechungsfrei, durchgängig beleuchtet, steigungsarm und baulich vom Fußverkehr getrennt. Im Sinne der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sollen 90% der Bevölkerung die Radhauptverbindungen in maximal 200 Meter erreichen. Jährlich werden fünf Kilometer dieser Radhauptverbindungen möglichst in Nebenstraßen erstellt.	Kreuzungen werden mit Priorität auf Sicherheit und zügigem Vorankommen für Fuß- und Radverkehr gestaltet. Dies gilt bei Neubauten und grundlegenden Umbaumaßnahmen. Gemeindestraßen sind an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten baulich so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. 3.1: Große Ampelkreuzungen: Jährlich werden zwei Kreuzungen wie folgt umgebaut: Der Radverkehr erhält eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezeiten im vorgelegten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs; die Haltlinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezeiten werden mittels bedarfsgesteuerter Ampelanlagen minimiert. Umbaupriorität haben Kreuzungen mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz, hohem Verkehrsaufkommen oder besonderem Gefährdungspotenzial. 3.2: Einmündungen und Grundstückszufahrten: Jährlich werden fünf Einmündungen wie folgt umgebaut: An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt. Entsprechendes gilt bei Neuanlage von und Baumaßnahmen an bestehenden Grundstückszufahrten.	Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Wichtige Orte des öffentlichen Lebens und Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs haben Abstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie Gepäckaufbewahrung sind dort vorhanden. Das bereits geplante Fahrradparkhaus am Bahnhof wird möglichst innerhalb von zwei Jahren gebaut. 1.000 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen werden neu gebaut. 2.000 Plätze an Fahrradbügelchen werden neu gebaut.	Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und die städtische Akquise von (Rad-) Verkehrsfördermitteln wird jährlich veröffentlicht und in Bürgerforen sowie politischen Gremien diskutiert.	
Stuttgart	Ziele	1. Sichere Radverkehrsanlagen an 15 Kilometer Straße pro Jahr	2. Fünfzehn Kilometer attraktive Nebenstraßen pro Jahr	3. Hauptradrouten für den Alltags- und Pendelverkehr anlegen	4. Mängel und Gefahrenstellen im Fuß- und Radwegenetz beseitigen	5. Mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen pro Jahr sicher gestalten	
	Forderungen	Die Stadt Stuttgart schafft an Straßen ihrer Baulast mit Geschwindigkeiten über 30 km/h Radverkehrsanlagen, die vom Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr baulich getrennt sind. Dies setzt die Stadt jährlich an mindestens 15 km Straße um. Als Mindestmaße sind die in den für den Radverkehrsanlagen gültigen Regelwerken genannten Regelbreiten zuzüglich der jeweiligen Sicherheitsstreifen vorzusehen.	Die Stadt Stuttgart gestaltet jährlich mindestens 15 km Straßen im Nebenstraßennetz so um, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Auf diesen Straßen minimiert die Stadt den Durchgangsverkehr, z.B. durch bauliche Maßnahmen. Straßen mit hohem Radverkehrsanteil werden bevorzugt umgestaltet.	Die Stadt Stuttgart legt von den im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 vorgesehenen Hauptradrouten pro Jahr mindestens 33 km an. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	Die Stadt Stuttgart behebt unverzüglich Mängel und Gefahrenstellen an Radinfrastruktur ihrer Baulast. Bei Unfällen mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden untersucht die Stadt, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse verbessert die Stadt die betroffene Infrastruktur unverzüglich durch bauliche Maßnahmen.	Die Stadt Stuttgart gestaltet mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen pro Jahr um. Dabei werden zu Fuß Gehende und Radfahrende durch bauliche Maßnahmen vor Abbiegeunfällen besser geschützt. An Lichtsignalanlagen richtet die Stadt einen zeitlichen und räumlichen Vortaus für Radfahrende ein. Fuß Gehende und Radfahrende können nach möglichst kurzer Wartezeit in einem Zug über eine Kreuzung fahren bzw. gehen. Soweit möglich sorgt die Stadt zusätzlich an Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückseinfahrten für freie Sichtachsen.	
Tübingen	Ziele	1. Sichere und barrierefreie Gehwege	2. Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen	3. Sichere Kreuzungen für zu Fuß Gehende	4. Sichere Radwege	5. Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz	
	Forderungen	Die Stadt Tübingen entwickelt unter Beteiligung der Zivilgesellschaft innerhalb von 12 Monaten nach dem Entscheid ein 5-Jahres-Programm für ein Fußweg-Zielnetz und entwickelt dieses auf folgenden Standard: Die Wege haben eine Mindestbreite von 2,5 m und sind für Sehgeschädigte und mit Rollatoren und Rollstühlen problemlos zugänglich. Sie sind ausschließlich zu Fuß Gehenden vorbehalten.	Die Stadt Tübingen identifiziert bis 2025 jährlich Flächen für neue Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen auf Flächen, die zuvor dem motorisierten Verkehr zur Verfügung standen und widmet diese innerhalb eines Jahres zu Verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen um. Diese Bereiche zielen auf eine hohe Aufenthaltsqualität ab und werden in der Regel mit Modalfiltern vom durchgehenden Autoverkehr befreit. Für den Radverkehr, E-Scooter und elektrische Rollstühle mit Kennzeichenpflicht werden Durchfahrungsachsen angelegt.	Die Stadt Tübingen optimiert bis 2025 jährlich 15% der Kreuzungen für den Fußverkehr. Das Ziel sind überschaubare Fußgängerüberwege ohne Umwege mit Gehweg-Aufpflasterungen (wie z.B. Café Lieb und Zinsler), wo diese die aktive Mobilität fördern. Wo Ampeln nötig sind, wird das Queren einer Kreuzung in einem Zug pro Richtung und mit kurzen Wartezeiten ermöglicht. Der Fußverkehr wird mit mindestens einem halben Meter Übergangsraum vom übrigen Verkehr getrennt.	Die Stadt Tübingen baut bis 2025 jährlich mindestens ein Drittel der bestehenden Radwege aus oder gestaltet die Straße zu attraktiver Radverkehrs-Infrastruktur um. Vorrang haben stark frequentierte Strecken sowie Strecken mit hohem Potential. Das Halten und Parken von Kraftfahrzeugen auf diesen Radwegen ist baulich zu erschweren. An Kreuzungen und Einmündungen wird der Radverkehr mindestens gleichberechtigt mit dem parallel verlaufenden motorisierten Verkehr geführt. Die Einrichtung von Radwegen erhält eine höhere Priorität als der ruhende Verkehr. Gemeinsame Fuß- und Radwege werden parallel dazu zu getrennten Fuß- und Radwegen umgestaltet.	Die Stadt Tübingen richtet bis 2025 jährlich mindestens ein Radvorrangnetz für Alltagfahrer mit mindestens neun Routen und durchgängiger Vorfahrt ein. Das Netz hat eine Mindestbreite von 3 m je Fahrtrichtung bzw. 4 m bei Zweirichtungsradwegen und eine Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h. Ein Geschwindigkeitslimitssystem, vorgezogene Signalwünsche sowie Rechtsabbiegepole für Radfahrende gewährleisten einen zügigen Verkehrsfluss. In den Ortsteilen wird der Rad- und Fußverkehr auf den Hauptverkehrsverbindungen gegenüber dem individuellen Kfz-Verkehr priorisiert.	Die Stadt Tübingen stellt ein öffentliches Onlineverzeichnis für die Meldung von Mängeln am Fuß- und Radwegenetz zur Verfügung. Eine Koordinationsstelle sorgt dafür, dass Meldungen innerhalb von vier (vier) Wochen bearbeitet und die Ergebnisse veröffentlicht werden. Fuß- und Radfahrenden sorgt die Stadt für eine Untersuchung, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Ist das der Fall, leitet die Stadt innerhalb von drei Monaten Maßnahmen zur Verbesserung der betroffenen Infrastruktur ein. Die Maßnahmen sind zu veröffentlichen. Die Stadt sorgt mittels baulicher Maßnahmen dafür, dass landwirtschaftliche Wege nicht von Kfz zur Staumfahrung genutzt werden.
Wien	Ziele	1. Qualität von Radwegen	2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz	3. Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	4. Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten		
	Forderungen	An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 m pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, sowie eine durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche ohne Bordsteinkanten und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Radverkehrsanlagen sind möglichst ganzjährig nutzbar.	Ein lückenloses Netz aus optisch hervorgehobenen Rad-Vorrangrouten verbindet alle Stadtbezirke, etwaige Radzielwege und wichtige Orte des öffentlichen Lebens (z.B. Hochschulen, Bahnhöfe, Kultureinrichtungen). Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit ebenen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Reisezeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen.	Gemeindestraßen sind an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten baulich so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Radwege sind dort an Ampeln baulich so gestaltet, dass eine Fahrradampel mit Grünphase möglich und ausreichend große Radabstellflächen vorhanden sind. Bei der Querung von nichtbevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten werden sie ohne Höhenveränderung weitergeführt.	Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Wichtige Orte des öffentlichen Lebens (siehe Ziel 2) und Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs haben Abstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie Gepäckaufbewahrung sind dort vorhanden.		

Stadt	Ziele	6. Mehr Radabstellanlagen	7. Fünfzig Bordsteinabkennungen pro Jahr								
		Die Stadt Rostock richtet im gesamten Stadtgebiet mindestens 1.000 Radabstellanlagen pro Jahr neu ein, die nicht zu Lasten des Fußverkehrs gestaltet werden. Überdachte Abstellanlagen mit Druckluft- und Ledestationen sollen an allen ÖPNV-Knotenpunkten gebaut werden. Die Abstellplätze sollen entsprechend der aktuellen Vorgaben „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) ausgeführt sein.	Die Stadt Rostock senkt auf Radwegen im Bestand pro Jahr mindestens 25 Bordsteinkanten auf Nulloviveau (Fahrbahnniveau) ab. Sie gestaltet 25 Gehwegkanten barrierefrei um.								
		6. Radverkehrsinfrastruktur pflegen	7. Radabstellmöglichkeiten verbessern	8. Radangebot und Radattraktivität fördern	9. Stuttgart für den Fuß- und Radverkehr sensibilisieren	10. Monitoring und Fortschreibung der Radverkehrsplanung	11. Mehr Effizienz und Effektivität bei Planung und Umsetzung				
		Die Stadt Stuttgart befreit die Radverkehrsanlagen konsequent vor Verschmutzungen, Schnee und Hindernissen. Die Hauptradrouten werden gleichberechtigt mit den Hauptachsen des Kraftfahrzeugverkehrs geräumt.	Die Stadt Stuttgart verpflichtet die Anzahl der Radabstellplätze zum Bezugsjahr 2018 ab Wirkamszeit des Bürgerentscheids innerhalb von 3 Jahren. Neue Radabstellplätze werden sowohl in Wohngebieten, an ÖPNV-Haltestellen und an den Zielorten des Radverkehrs installiert. Soweit möglich, bieten die Abstellanlagen, an denen Fahrräder in der Regel über Nacht stehen, Schutz gegen Vandalismus und Fahrraddiebstahl.	Die Stadt Stuttgart startet Kampagnen und Programme, um für mehr Fahrradfahren im Alltag zu werben. Die Stadt sorgt dafür, dass in jedem Stadtbezirk entleerbare E-Lastenräder bereitgestellt werden.	Die Bevölkerung wird von der Stadt Stuttgart über die Rechte und Pflichten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im gegenseitigen Umgang informiert. Ein Schwerpunkt liegt auf der Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.	Ein jährlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von der Stadt Stuttgart erarbeitet und öffentlich vorgestellt. Das Radverkehrskonzept der Stadt wird weiterentwickelt, sodass eine langfristige und nachhaltige Verbesserung möglich ist.	Die Stadt Stuttgart schafft die organisatorischen und personellen Voraussetzungen dafür, dass die vorliegenden Ziele bestmöglich umgesetzt werden können.				
		6. Sichere Radabstellplätze	7. Fuß- und Radwegpflege	8. Sichere Infrastruktur	9. Jährlicher Bericht						
		Die Stadt Tübingen legt dem Gemeinderat bis 2025 Pläne für jährlich mindestens 500 neue Radabstellplätze jenseits des Europaplatzes vor. Diese entstehen auf Flächen, die bisher dem (ruhenden oder fließenden) motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen. 50% der Radabstellplätze bieten Schutz vor Witterung und Vandalismus, 20% bieten ausreichend Raum für Fahrradanhänger und Lastenräder. Darüber hinaus fördert die Stadt (vorzugsweise bepflanzte) überdachte Radabstellanlagen und Abstellboxen für Kinderwagen und Rollatoren für vermietete und geteilte Wohnhäuser.	Die Stadt Tübingen stellt ein öffentliches Onlineverzeichnis für die Meldung von Mängeln am Fuß- und Radwegenetz zur Verfügung. Eine Koordinationsstelle sorgt dafür, dass Meldungen innerhalb von vier (vier) Wochen bearbeitet und die Ergebnisse veröffentlicht werden. Fuß- und Radfahrenden sorgt die Stadt für eine Untersuchung, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Ist das der Fall, leitet die Stadt innerhalb von drei Monaten Maßnahmen zur Verbesserung der betroffenen Infrastruktur ein. Die Maßnahmen sind zu veröffentlichen. Die Stadt sorgt mittels baulicher Maßnahmen dafür, dass landwirtschaftliche Wege nicht von Kfz zur Staumfahrung genutzt werden.	Das Recht auf körperliche Unversehrtheit und Gesundheit spiegelt sich deutlicher in der Verkehrsplanung wieder. Die Zahl der im Verkehr Verletzten und Verkehrstoten ist auf fast Null zu senken (vgl. Vision Zero). Bei Unfällen mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden sorgt die Stadt für eine Untersuchung, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Ist das der Fall, leitet die Stadt innerhalb von drei Monaten Maßnahmen zur Verbesserung der betroffenen Infrastruktur ein. Die Maßnahmen sind zu veröffentlichen. Die Stadt sorgt mittels baulicher Maßnahmen dafür, dass landwirtschaftliche Wege nicht von Kfz zur Staumfahrung genutzt werden.	Die Stadt Tübingen veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Umsetzungsstand der Zielvorgaben des Bürgerentscheids. Er erhebt unter anderem die Zahl der im Verkehr Verletzten und Getöteten.						

9.2 Anhang II: Online-Umfrage

Die Online-Umfrage ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht im gedruckten Anhang zu finden. Bei Interesse kann die Umfrage gerne angefragt werden: felixleining@posteo.de

Das **Forschungsjournal** befindet sich ebenfalls in einem separaten Anhang.

»Dass Fakten und Berichte allein nichts bringen – es zählt der politische Wille. Deshalb muss man sich mit sozialen Bewegungen befassen. Man muss gucken, wie die in der Vergangenheit Veränderungen geschaffen haben und wie wir es schaffen können. [...] Aber politisch wird sich nichts ändern, ohne dass die Zivilgesellschaft Druck macht.«

Carola Rackete in Schipowski (2020)